



Bielefeld, den 9.2.2025

An den Rat der Stadt Bielefeld  
 - Anregungs- und Beschwerdeausschuss –  
 33602 Bielefeld  
 Nur per mail:

[oberbuergemeister@bielefeld.de](mailto:oberbuergemeister@bielefeld.de), [buerodesrates@bielefeld.de](mailto:buerodesrates@bielefeld.de), [rechtsamt@bielefeld.de](mailto:rechtsamt@bielefeld.de)

**Bürgerantrag nach § 24 GO NRW an den Anregungs- und Beschwerdeausschuss der Stadt Bielefeld zur möglichen Planung einer ICE-Trasse durch das Johannisbachtal in Schil-  
desche/Heepen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Bahnprojekt Hannover-Bielefeld hat die Deutsche Bahn zwölf Trassen-Korridore vorgestellt, von denen sieben Varianten im Bielefelder Stadtgebiet durch das schutzwürdige Johannisbachtal führen und dieses in weiten Teilen zerstören bzw. massiv beeinträchtigen würden. Auch zahlreiche weitere Argumente sprechen dafür, die Planung auf einen viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke zu konzentrieren und von einer überwiegenden Neutrassierung der Strecke Abstand zu nehmen.

Die Naturschutzverbände in der Stadt Bielefeld und der Region Ostwestfalen/Niedersachsen haben dies mit ausführlichen Begründungen in zahlreichen Stellungnahmen an die Deutsche Bahn eingefordert, vermissen aber eine entsprechende und deutliche Positionierung der Stadt Bielefeld, wie diese z.B. in der Zweiten Gemeinsamen Erklärung von Mitgliedern der Bundes- und Landtage sowie Landräten und Bürgermeister\*innen in den betroffenen Regionen vom 2.12.2024 zum Ausdruck gebracht wurde. Angesichts der schweren Schäden und Nachteile überwiegender Neubautrassen auch für die Stadt Bielefeld und ihre Bevölkerung ist diese Nichtbefassung unverständlich.

**Die Naturschutzverbände fordern daher den Rat der Stadt Bielefeld auf,**

- **das klare Bekenntnis zum Schutz der Johannisbachaue zu bestätigen,**
- **eine weitgehende Neutrassierung der ICE-Strecke abzulehnen,**
- **sich für den Ausbau der Bestandstrasse Bielefeld-Hannover einzusetzen,**
- **und mit diesem Ziel nachdrücklich Einfluss auf den weiteren Planungsverlauf zu nehmen.**

**Begründung:**

Auf Grundlage der zahlreichen Stellungnahmen der Verbände, die gegen eine Neubautrasse und für einen viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke sprechen (vgl. z.B.:

- <https://bielefeld.bund.net/themen-und-projekte/ice-trasse-bielefeld-hannover/>
- <https://www.nabu-bielefeld.de/positionen-presse/ice-trasse-bielefeld-hannover/>),

fassen wir hier die wesentlichen Gründe wie folgt zusammen:

1. Der als Naherholungsraum für den Raum Bielefeld/Herford bedeutsame Grünzug Obersee/Johannisbachau würde massiv beeinträchtigt.
2. Die als Naturraum für die biologische Vielfalt der Stadt bedeutsame Johannisbachau mit ihren geschützten Biotopen im Bereich der für eine Neubaustrecke notwendigen Brücke bzw. Dammlage würde zerstört und dadurch unlösbare Konflikte mit dem Natur- und Artenschutz verursachen.
3. Die Neutrassierung stünde im eklatanten Widerspruch zu landschaftsplanerischen Zielen der Stadt Bielefeld (Ausweisung eines Naturschutz- und Erholungsgebietes).
4. Damm- und Brückenbauwerke in der Johannisbachniederung führten zur unwiderruflichen Schädigung des kulturellen Erbes (Hofanlage Meyer zu Jerrendorf sowie Kulturlandschaftsbereich K 3.41 Johannisbachtal und Meyer zu Eissen, vgl. Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag des LWL zur Regionalplanung).
5. Die aktuelle Fahrtzeit-Vorgabe der Bahn für den Abschnitt Bielefeld-Hannover bezieht den Abschnitt Hamm-Bielefeld nicht hinreichend ein; die Fahrtzeit-Vorgaben laut Deutschlandtakt zwischen den Umsteigebahnhöfen Hamm und Hannover erfordern eine Gesamtbetrachtung des Korridors. Dabei wird deutlich: Bielefeld könnte ICE-Halte verlieren.
6. Die Ökobilanz / der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck beim Vergleich von Neubau und Bestandsausbau wird unzureichend betrachtet.
7. Die bisherige Kosten-Nutzen-Betrachtung aus dem Jahr 2016 ist mittlerweile völlig veraltet, unbrauchbar und nicht hinreichend transparent, um die Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit von Einzelmaßnahmen zu beurteilen. Die diskutierten Kosten werden einer Neuberechnung auf Basis der Planungsvarianten kaum standhalten.
8. Die Kriterien der Variantenprüfung sind fragwürdig gewichtet, unzureichend differenziert und gewährleisten keinen objektiven Variantenvergleich.
9. Der überlange Planungshorizont einer Neubaustrecke mit einer Umsetzung erst weit nach 2050 widerspricht der Dringlichkeit, entscheidende Schritte zur Verkehrswende bis 2030 durchzusetzen.
10. Die Neubaustrecke leistet keinen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende in Bielefeld und der Region OWL (Stichworte u.a.: ÖPNV, Regionalverkehr, Zuverlässigkeit, Takte, Fahrgastpotenziale, S-Bahn OWL).

Für die Bielefelder Natur- und Umweltschutzverbände:

*Dr. Jürgen Albrecht, Naturschutzbund Deutschland, Stadtverband Bielefeld e.V. (NABU)*

*Martin Enderle, gemeinnütziger Verein pro grün Bielefeld e.V.*

*Jürgen Birtsch, Bund für Umwelt und Naturschutz e.V., Kreisgruppe Bielefeld (BUND)*

*Thomas Keitel, Landesgemeinschaft Natur und Umwelt NRW (LNU)*

*Claudia Quirini-Jürgens, Naturwissenschaftlicher Verein für Bielefeld und Umgegend e. V. (NWV)*

**Kontakt für Rückfragen:**

Dr. Jürgen Albrecht, Hageresch 66, 33739 Bielefeld, [jalbrecht.bielefeld@t-online.de](mailto:jalbrecht.bielefeld@t-online.de)