

Konzeption Hamm – Bielefeld – Hannover im Deutschlandtakt

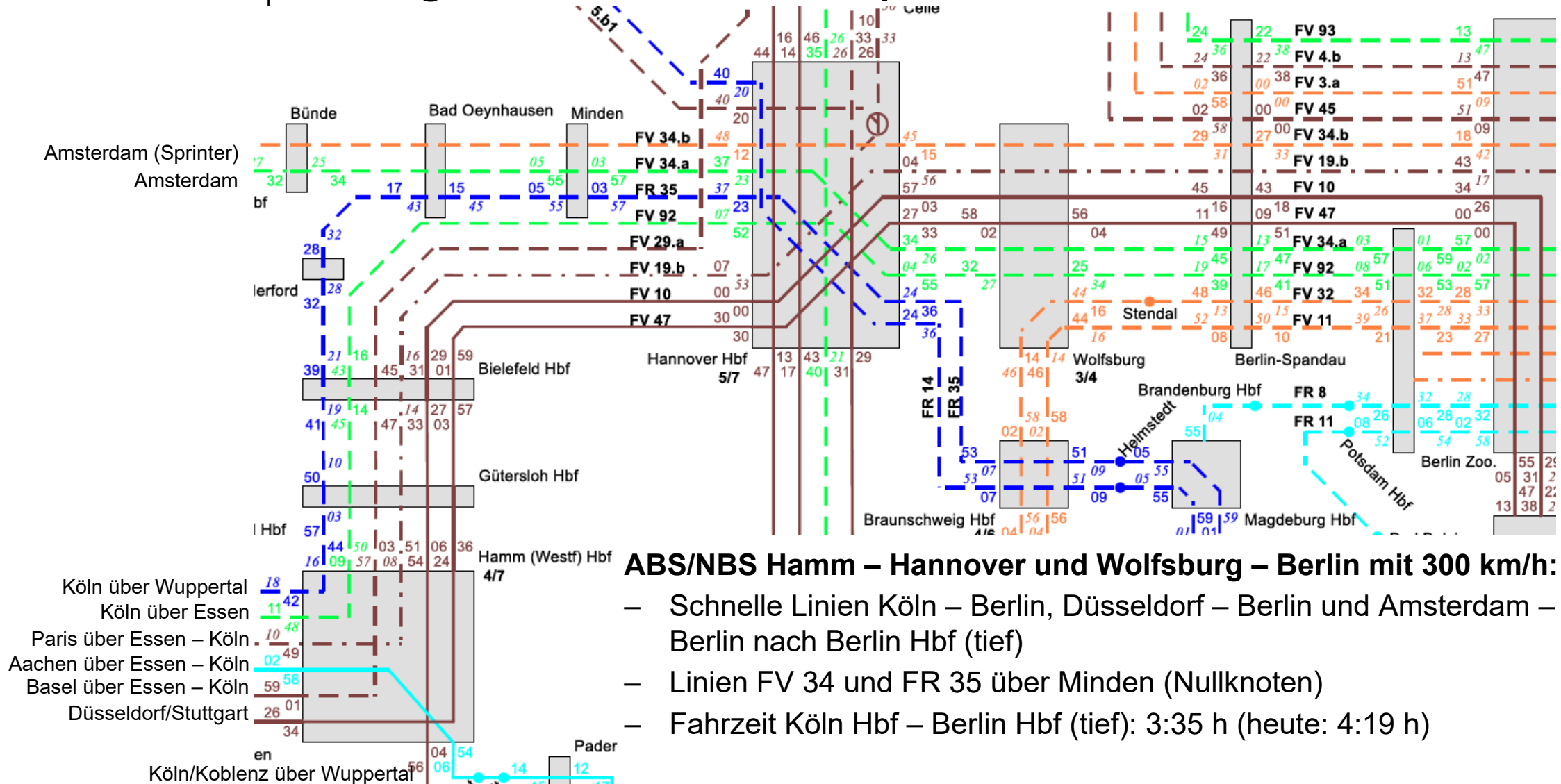
29. März 2021

Wesentliche Ziele / Prämissen der Achse NRW – Hannover – Berlin

- Knoten Hannover zu 00 und 30 aufgrund Anschlüsse Wegekette Magdeburg – NRW und Berlin – Bremen (auf Basis Nullknoten Magdeburg)
- Entspannte Übergänge in Hannover auf die Achse Nord-Süd mit Umsteigezeiten von rund 15' («Prinzip Windmühle»)
- Knoten 0/30 Hamm zur Optimierung der Wegekette Berlin – Münster (erfordert rund 25' Fahrzeitkürzung Hannover – Hamm)
- Bestmöglicher Knoten Bielefeld als wichtigster Unterwegshalt zwischen Hamm und Hannover
- Systematische halbstündliche Bedienung der Halte Hannover, Bielefeld und Hamm anstatt einer nur stündlichen Bedienung und einer zusätzlichen stündlichen Sprinterverbindung ohne Halt zwischen Hannover und Dortmund
- Deutliche Fahrzeitkürzung Berlin – Köln/Düsseldorf auf rund 3:30 – 3:40 h, Berlin – Münster auf rund 2:50 h und Berlin – Bielefeld auf rund 2:00 h
- Engpassbeseitigung im Abschnitt Seelze – Minden
- Kompatibilität mit den Planungen zum RRX im Ruhrgebiet

- Ziele führen zu einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300km/h für die ABS/NBS Hannover – Bielefeld und die ABS Bielefeld – Hamm.

Das Konzept durch die ABS/NBS Hamm – Hannover ermöglicht einen konsequenten Halbstundentakt



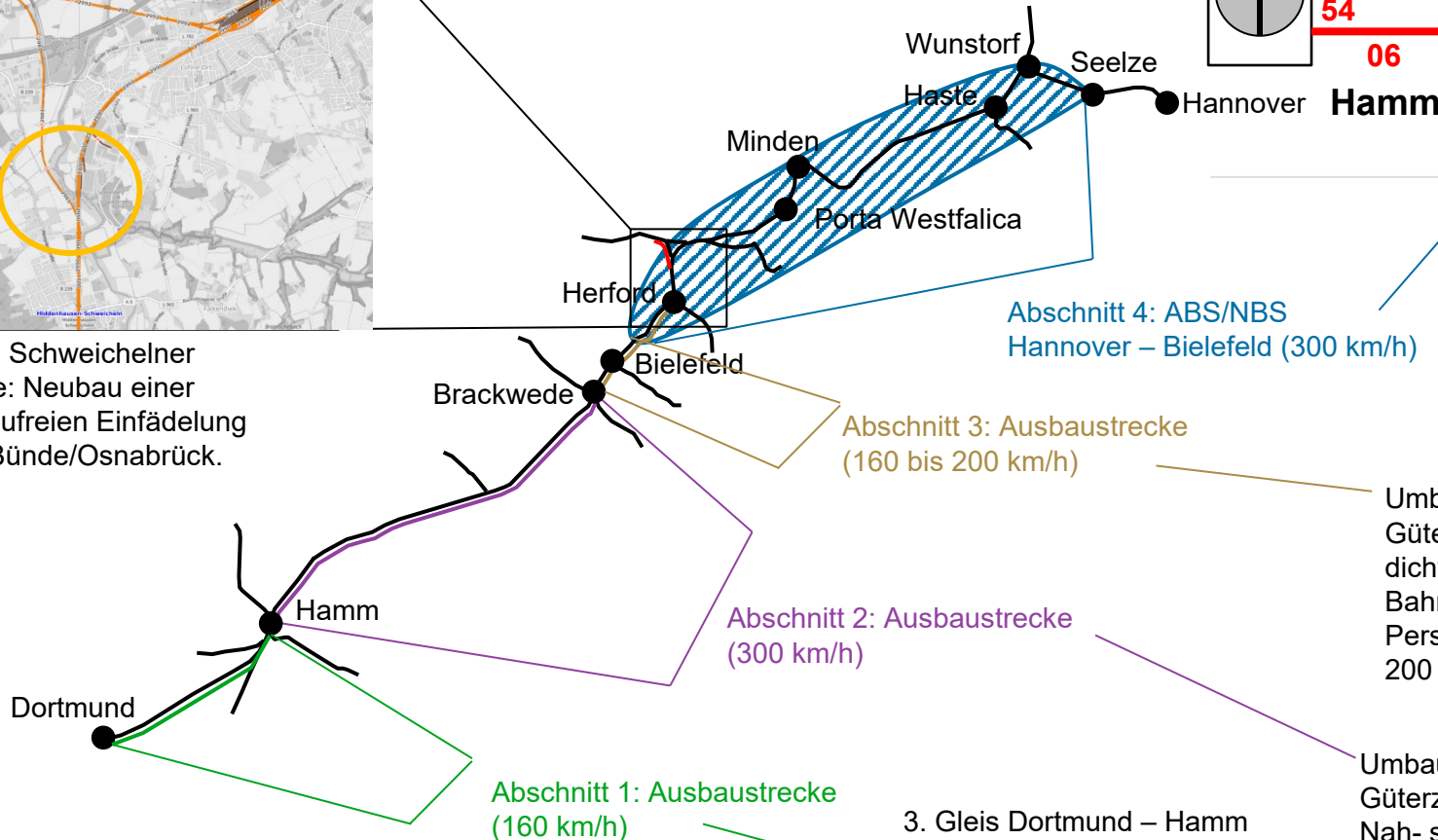
ABS/NBS Hamm – Hannover und Wolfsburg – Berlin mit 300 km/h:

- Schnelle Linien Köln – Berlin, Düsseldorf – Berlin und Amsterdam – Berlin nach Berlin Hbf (tief)
- Linien FV 34 und FR 35 über Minden (Nullknoten)
- Fahrzeit Köln Hbf – Berlin Hbf (tief): 3:35 h (heute: 4:19 h)

Für das Konzept ist eine ABS/NBS Dortmund – Seelze mit entsprechenden Kantenzeiten fahrplanbasiert abgeleitet worden



Neue Schweichelner Kurve: Neubau einer niveaufreien Einfädelung von Bünde/Osnabrück.



Kantenzzeit Hamm – Bielefeld: 21'

Kantenzzeit Hannover – Bielefeld: 31'

Hamm	24	03	Bielefeld	01	30	Hannover
	36	57		59	30	
	54	33		31	00	
	06	27		29	00	

Kantenzzeit Hamm – Hannover: 54'

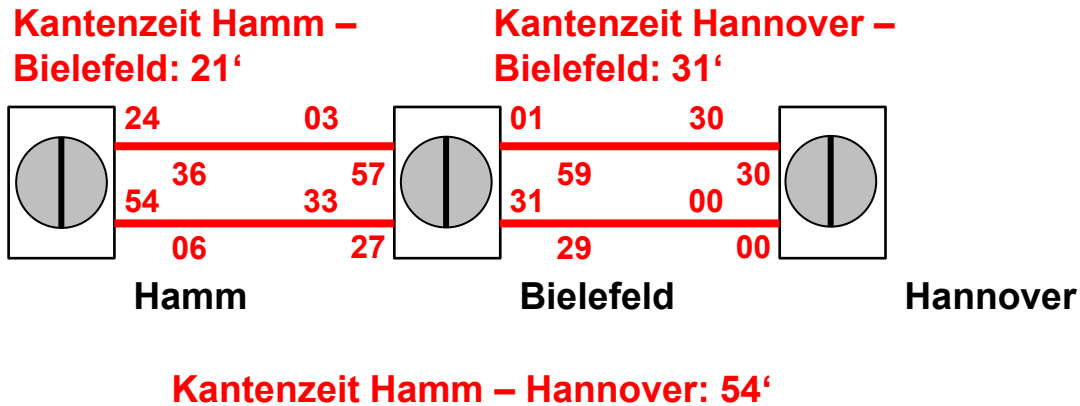
Zwei zusätzliche Gleise im Korridor Bielefeld – Seelze, Trassierung offen. Es gibt keine Vorfestlegung für den folgenden Planungsprozess, der den konkreten Verlauf im Dialog mit der Bevölkerung bestimmt. Anbindung von Minden unterstellt; alternativ ist Geschwindigkeitserhöhung Löhne – Osnabrück erforderlich.

Umbau der viergleisigen Strecke: Sowohl die heutige Güter- wie auch Personenstrecke werden aufgrund der dichten Zugbelegung zwischen Brackwede und Herford mit Bahnsteigkanten versehen. Die Ausbaustrecke (heutige Personenstrecke) kann für den Fernverkehr auf 160 bis 200 km/h beschleunigt werden.

Umbau der viergleisigen Strecke: Die heutige Güterzugstrecke erhält Bahnsteige und wird vom Nah- sowie Güterverkehr genutzt. Die heutige Personenzugstrecke wird für den schnellen Fernverkehr und Güterverkehr ertüchtigt.

3. Gleis Dortmund – Hamm zur Kapazitätssteigerung; Umbau Knoten Hamm inkl. Überwerfungsbauwerk

Die Knotenkonzeption Hamm – Hannover im D'takt baut auf Knoten 0/30 in Hamm **und** Hannover auf



Knoten Hamm

- Der Knoten Hamm ist ein ausgeprägter 00/30-Knoten im Regionalverkehr.
- Es werden halbstündliche Verbindungen nach Münster, Dortmund, Hagen/Wuppertal und stündlich nach Soest/Paderborn hergestellt.
- Die FV-Züge nach Berlin haben in diesem Knoten eine Abbringer-Funktion

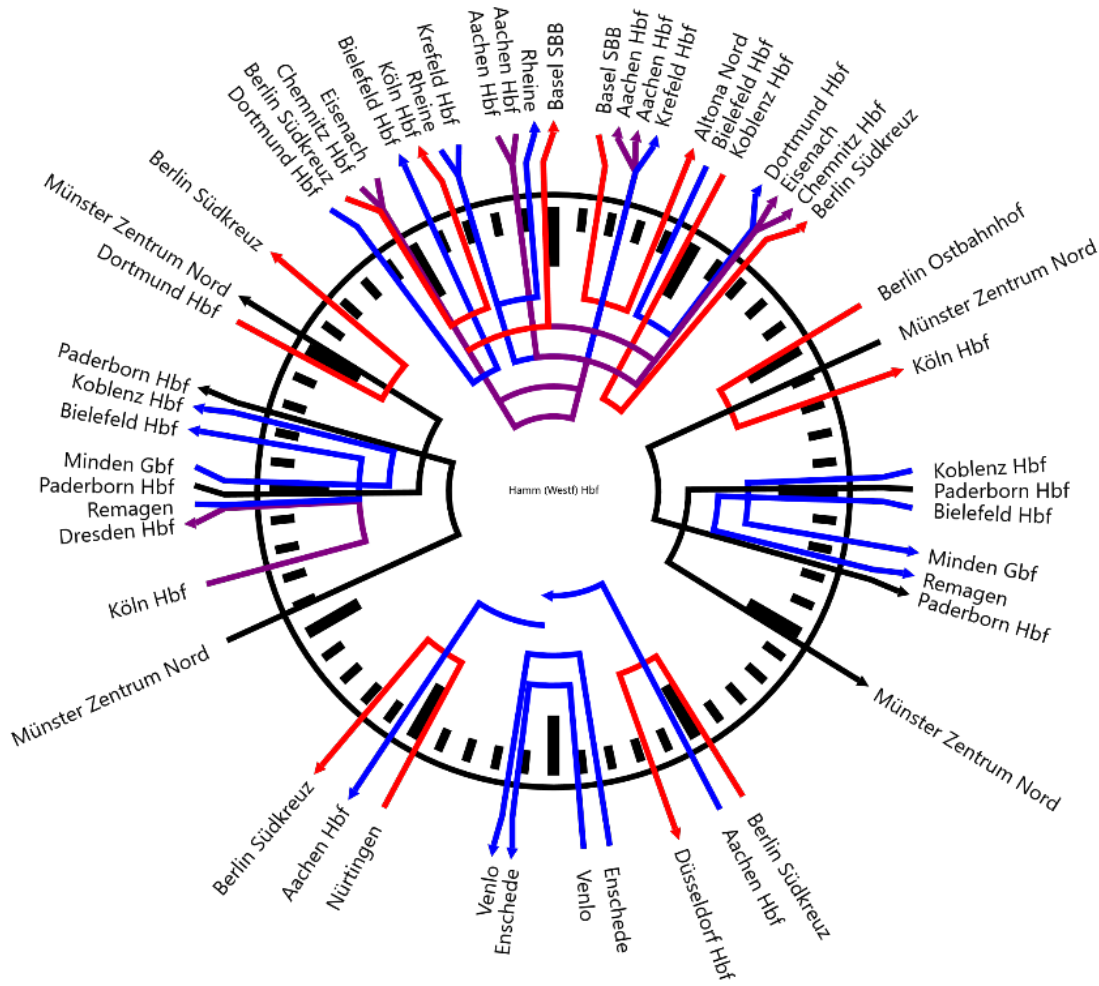
Knoten Bielefeld

- Mit dem Deutschlandtakt kann in Bielefeld ein 00/30-Knoten hergestellt werden.
- Es werden halbstündliche Verbindungen nach Gütersloh/Warendorf, Halle/Osnabrück und Sennestadt/Paderborn hergestellt.
- Mit dem System „Windmühle“ (15' Übergang) werden Bünde und Lage/Detmold angebunden.

Knoten Hannover

- Der Knoten Hannover ist ein ausgeprägter 00/30-Knoten im Ost-West-Verkehr.
- Die stündlichen Anschlüsse nach Bremen und Magdeburg können nur im 00/30-Knoten hergestellt werden.
- Mit dem System „Windmühle“ (15' Übergang) werden Hamburg und Kassel/Frankfurt angebunden.

Knoten Hamm verbessert die Anschlüsse zwischen Fern- und Regionalverkehr und innerhalb des NV



Nullknoten Hamm mit starker Ausprägung:

- FV-Linie 10 Berlin – Wuppertal – Köln
- FV-Linie 29 Hamburg – Hamm – Essen – Basel
- FR-Linie 36 Aachen – Eisenach/Chemnitz (RRX2)
- E7 Münster – Wuppertal – Köln (– Krefeld)
- RRX4 Richtung Dortmund (alle Halte)

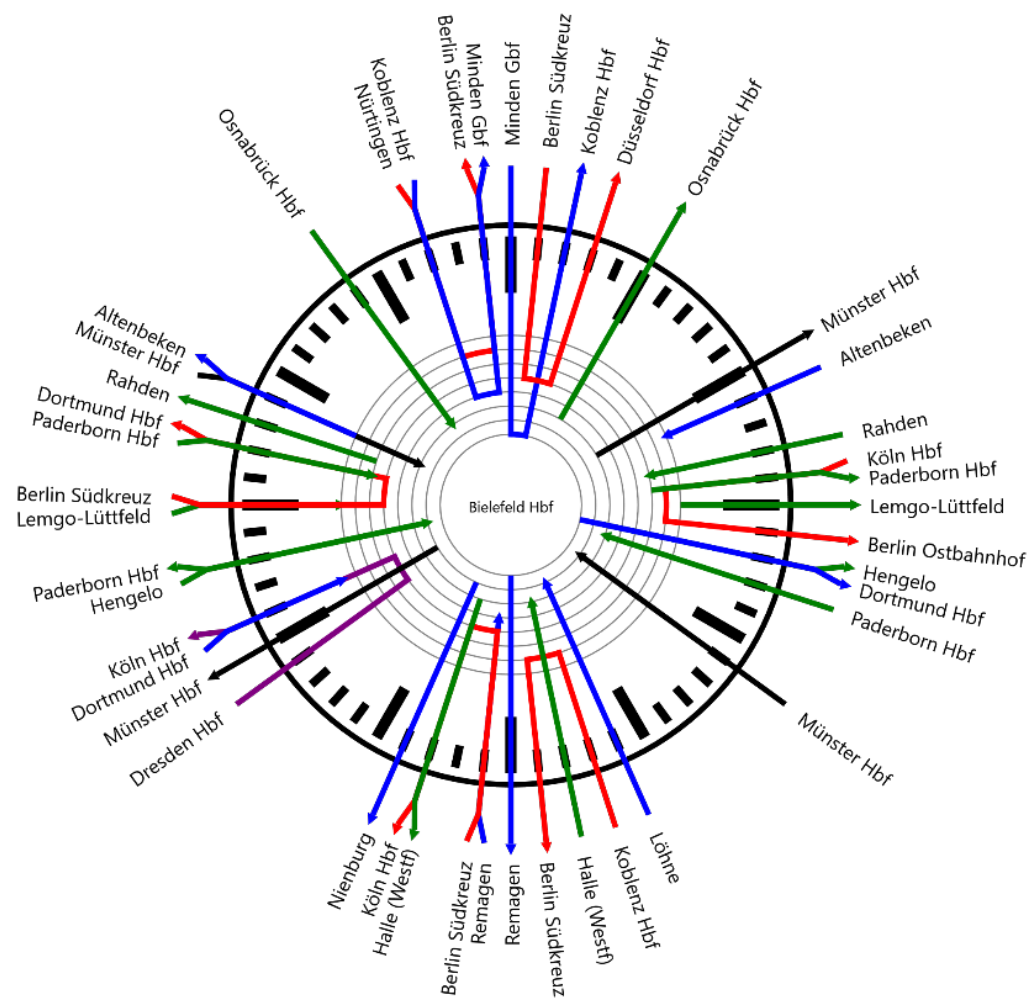
30-Knoten stellt halbstündliche Verbindungen her:

- FV-Linie 47 Berlin – Essen – Düsseldorf
- E13 angepasst für halbstündliche Wegekette Berlin – Wuppertal und Berlin – Münster
- E4 Richtung Dortmund – Wuppertal – Aachen

Weitere Anschlüsse zu den Minuten 15/45:

- Schnelle RRX-Linien
- RB Münster – Paderborn
- Dortmund (RRX4/6) – Soest (N89) nur unter Aufgabe von Halten erreichbar und daher nicht umgesetzt
- Bielefeld (RRX4/6) – Soest (N89) nur unter Aufgabe von Halten erreichbar und daher nicht umgesetzt

Knoten Bielefeld verbessert die Anschlüsse zwischen Fern- und Regionalverkehr und innerhalb des NV



Nullknoten Bielefeld mit starker Ausprägung:

FV-Linie 47 Berlin – Essen – Düsseldorf und RRX6 Minden – Hamm mit Anschlüssen nach

- N75 Richtung Halle – Osnabrück
- S7 Richtung Gütersloh – Münster
- N74 Richtung Paderborn

30-Knoten stellt halbstündliche Verbindungen her:

FV-Linie 10 Berlin – Wuppertal – Köln und RRX4 Richtung Hamm mit Anschlüssen nach

- E7/13 Richtung Minden
- S7 Richtung Gütersloh – Münster
- N74 Richtung Paderborn

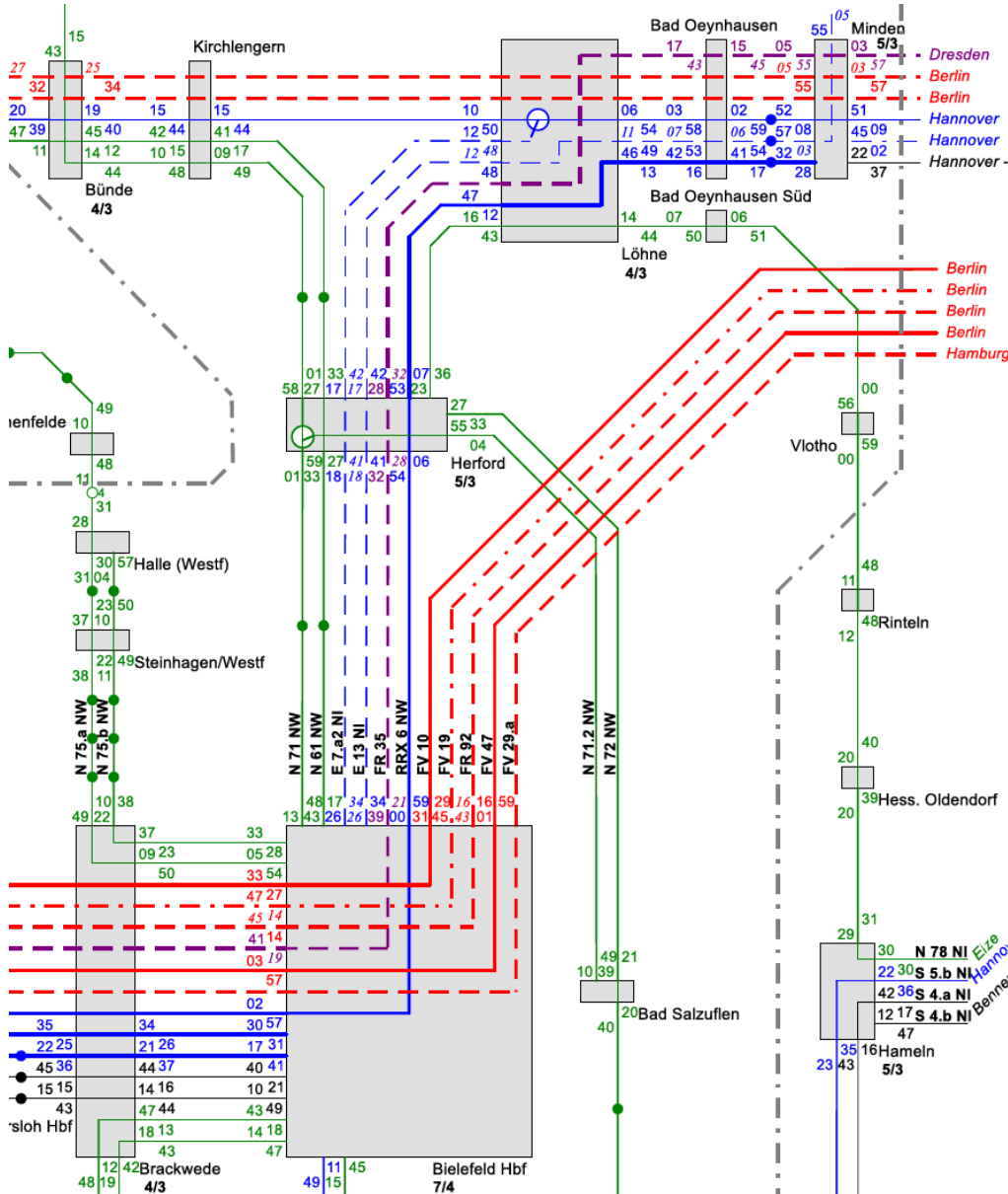
Weitere Anschlüsse zu den Minuten 15/45:

- Lage/Lemgo, Altenbeken, Bünde/Hengelo
- RRX Richtung Hamm

- Eine 10' spätere Fahrlage auf Basis 30'-Knoten Hannover würde zu ungünstigeren Anschlüssen in Bielefeld führen
- Verteilung der Züge ist auch Folge der Bahnsteiganzahl in Bielefeld

10-11 Uhr

FV-Konzept ermöglicht optimierte Knotenbildung und weitere Verbesserungen in Ostwestfalen



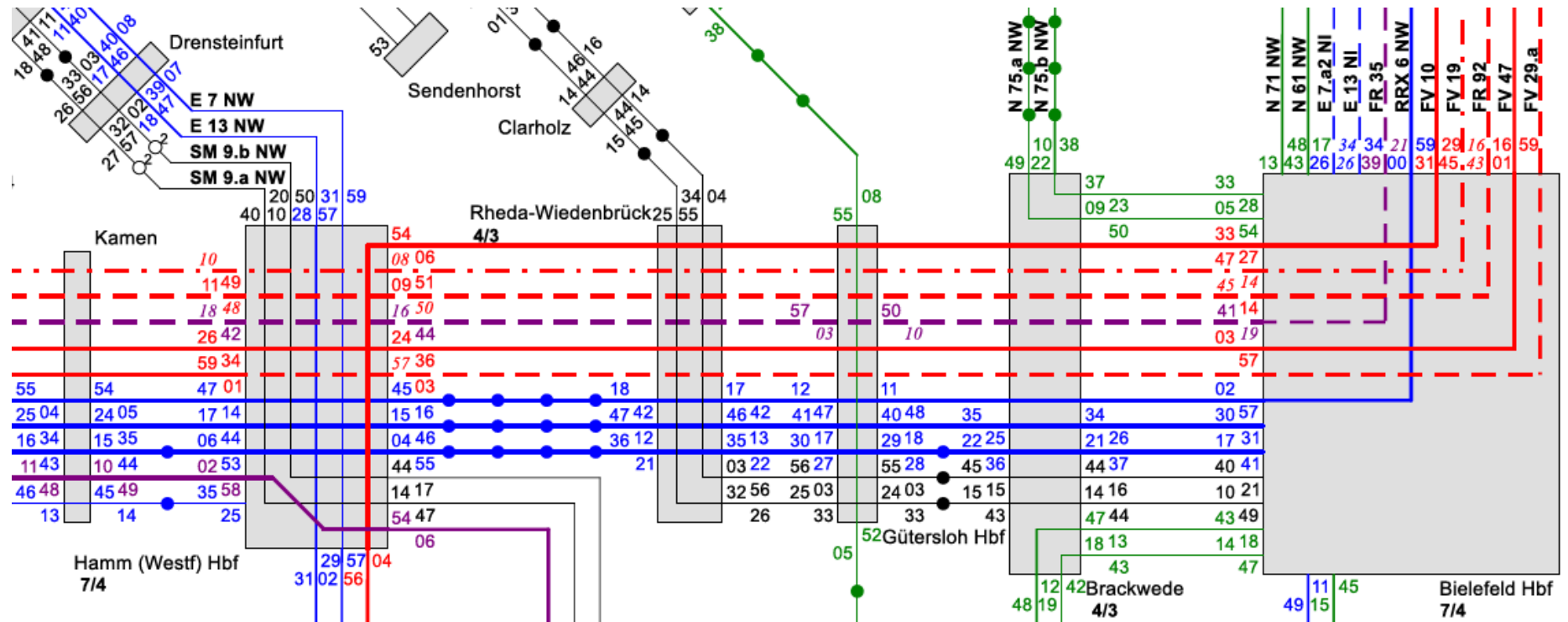
Konzeption Minden – Bielefeld/Osnabrück:

Eigene Fernverkehrsstrecke ermöglicht Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr

- Beschleunigung E6, E7 ggü. heute durch entfallende Überholung in Minden
- Stündliche Verbindung Hannover – Osnabrück – Rheine durch zweistündliches Flügelzugkonzept in Löhne
- Direktverbindung Nienburg – Bielefeld bleibt bestehen
- Führung N77 (Hildesheim – Löhne) nach Herford statt Bünde zur Anschlussherstellung (u.a. nach Bielefeld)
- Halbstündlicher Knoten Herford zu den Minuten 0 und 30
- Halbstündliche Anbindung von Bad Salzuflen über Herford mit stündlicher Direktverbindung nach Bielefeld
- Geänderte Fahrlagen bei N74 (Bielefeld – Paderborn) und N75 (Bielefeld – Halle/Osnabrück) zur Anschlussverbesserung
- Knoten in der Region sind aufgrund des geringeren Angebots und betrieblichen Gründen (Wende) strukturegebend, Beispiele sind die überwiegend halbstündlichen Knoten Lage, Herford, Warendorf, Halle, Paderborn

Geplanter Ausbau und Knotenzeiten im Korridor Hamm – Hannover hat für Bielefeld weitere Vorteile

- ABS Hamm – Bielefeld mit Ertüchtigung der Güterbahn für den NV
- Führung des RRX ohne stehende Überholung im 30-Minuten-Takt
- 3. NV-Leistung zur Optimierung der Wegekette OWL – Hannover/Berlin
- Fernverkehr mit bis zu 300 km/h



Zusammenfassung

- Die Knotenlage 00/30 in Hannover für die Relation Ost-West ist als Folge des Nullknotens Magdeburg und den Folgeknoten in Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie der nur stündlichen Verbindung im Fernverkehr Richtung Bremen ein zentraler Fahrplananker im Deutschlandtakt.
- Darauf aufbauend ist eine Kantenzeit von unter 55' zwischen Hamm und Hannover erforderlich, um Münster, das Ruhrgebiet und die Wupperachse über den Knoten Hamm im Halbstundentakt an Hannover und Berlin anzubinden. Eine Änderung der Knotenlage im Hamm ist aufgrund der Fahrlagen im RRX-Korridor zwischen Dortmund und Köln nicht möglich.
- Bielefeld ist der Knoten zwischen Hannover und Hamm mit wichtigen Anschlüssen im Nahverkehr, die Lage der schnellen FV-Linien Berlin – NRW weicht um nur 2' vom «idealen» Knoten ab und ermöglicht nahezu alle Anschlüsse mit nur kurzen Wartezeiten.
- Der Deutschlandtakt sieht einen systematischen Halbstundentakt für Bielefeld trotz der erforderlichen kurzen Fahrzeit Berlin – NRW vor; Sprinterkonzepte ohne Halt in Bielefeld und Hamm zur weiteren Reduzierung der Fahrzeit von Berlin nach NRW sind im Deutschlandtakt dabei nicht vorgesehen.
- Die Nahverkehrslinien in OWL verkehren i.d.R. im Halbstundenrhythmus. Angebotsbestimmend sind vor allem die Knoten in der Region, vor allem Herford, Paderborn und Lage
- Dadurch bedient der Nahverkehr in Bielefeld sowohl den 15/45-Knoten als auch den 00/30-Knoten bedient, dies ist auch aus Gleisbelegungsgründen sinnvoll und ohne Ausbau zwingend.
- Eine rund 10' spätere Fahrlage infolge einer längeren Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld würde zu ungünstigeren Anschlüssen in Bielefeld führen und dem Ziel einer kurzen Reisezeit Berlin – NRW entgegenlaufen.