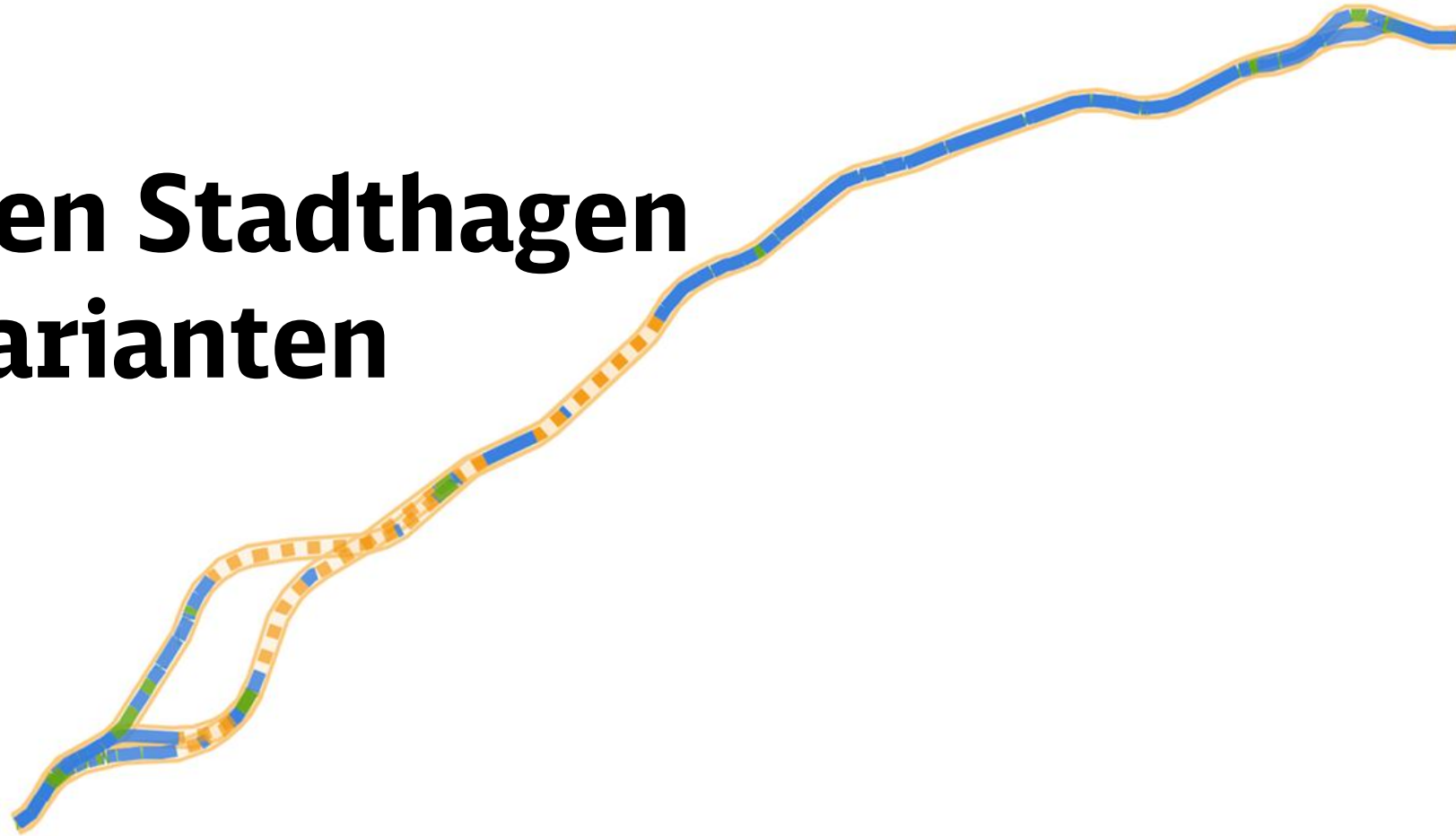




InfraGO Bahnprojekt
Hannover–Bielefeld

Regional-Treffen Stadthagen von 12 auf 2 Varianten



04.02.2025 | Stadthagen | V.II-N-O

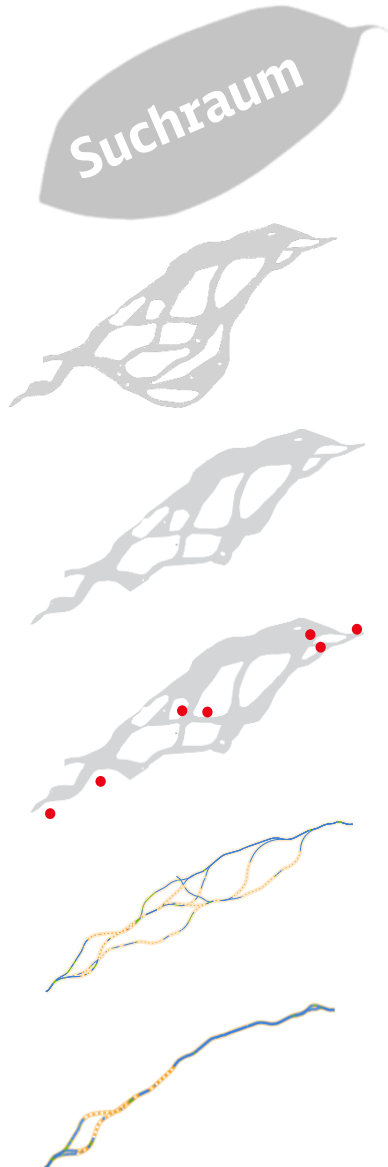
www.hannover-bielefeld.de

1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	15
3.	Vorerkundung Wesergebirge	24
4.	Ausblick	35

1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	15
3.	Vorerkundung Wesergebirge	24
4.	Ausblick	35

Rück- und Ausblick: Themen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Vom Groben zum Feinen erörtern wir jeden Schritt öffentlich.



- 2020 Vorgaben BMVI (Deutschlandtakt):**
2 Gleise mehr, 31 Min. Fahrzeit, max. 8 Promille Steigung (Güterzüge)
- 2021 Im Dialog:** Raumwiderstände & Grobkorridore ermittelt.
Bestands-Ausbau untersucht: Erreicht nicht die verkehrlichen Ziele.
- 2022 Im Dialog:** Bewertungs-Methodik entwickelt.
Bahn entwickelt Fahrzeitkorridore, die 31 Minuten erreichen.
- 2023 Im Dialog:** Sensible Punkte wie Heilquellen, Naturschutz oder Bahnhof Bielefeld untersucht.
- 2024 Im Dialog:** Bewertete Trassen-Korridore erörtert.
- 2025 Im Dialog:** Anbindungen, Segmente, Varianten erörtert und abgeschichtet.
- 2026 Im Dialog:** Abschtigung erörtern. Vorplanung vorbereiten.

Das Bahnprojekt H-Bi ist von europäischer Bedeutung.

Es liegt im **T**rans-**E**uropäischen-**N**etz Korridor Baltikum–Nordsee.

- Die **Fahrzeit** sinkt zwischen Baltikum und Benelux.
- Ein **Kapazitäts-Engpass** für Güterzüge zwischen Ostsee- und Nordsee-Häfen wird beseitigt.



Zwei zusätzliche Gleise bieten viele Vorteile für die Region

Pendelnde, Reisende und Güter werden mobiler

- Doppelt so viele Nah-Züge.
- Bessere Umstiege und schnellere Fern-Züge.
- Wesentlich mehr Güter-Züge.



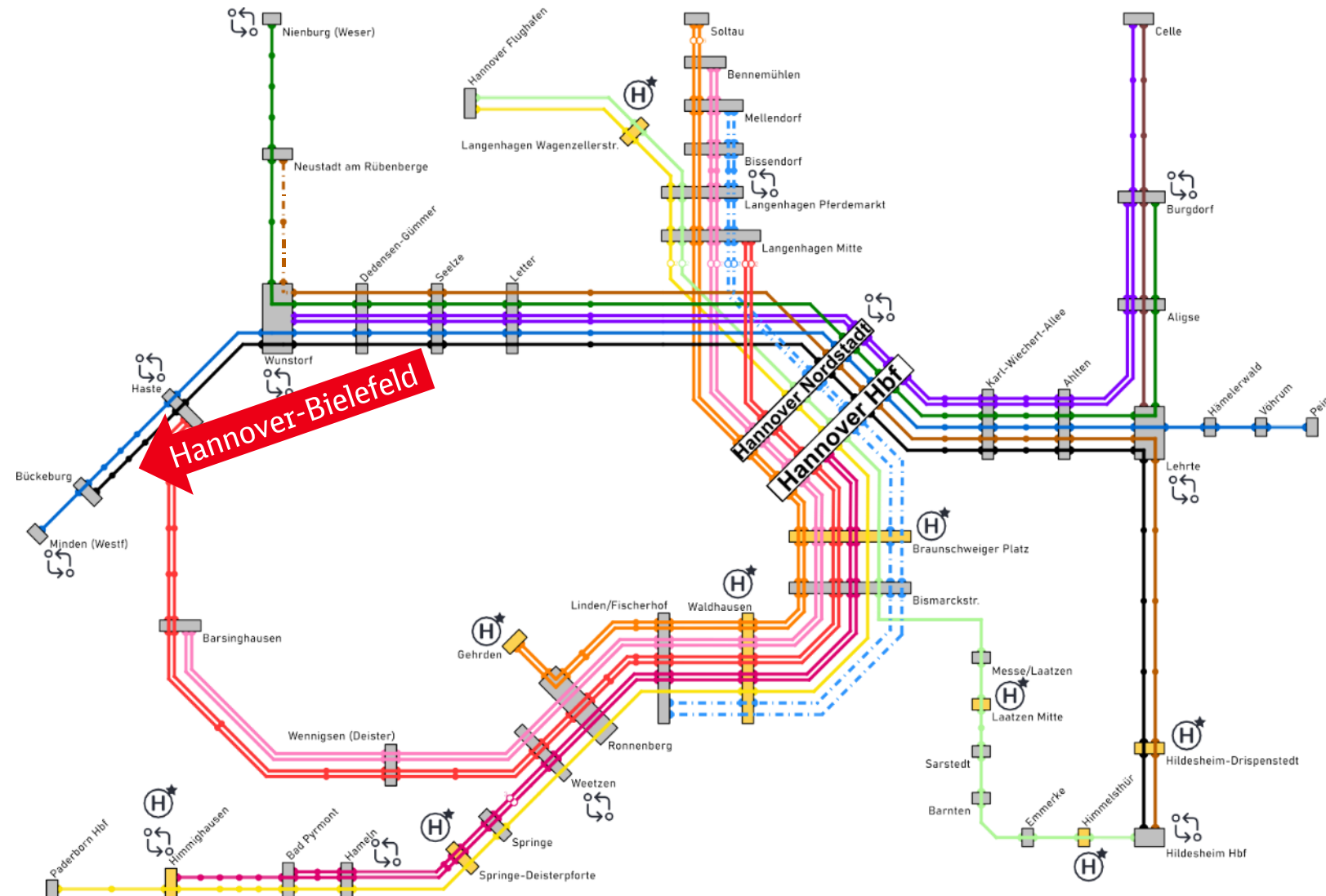
Investitionen in Infrastruktur fördern Wirtschaft

- Der Bau schafft Arbeitsplätze und Nachfrage in der regionalen Wirtschaft.
- Mobilere Arbeitnehmende und Güter fördern die regionale Wirtschaft.
- Der Tourismus wächst mit häufigeren Zügen.



Umfahrung Wunstorf ermöglicht doppelt so viele Nah-Züge

Ab der Anbindung bei Seelze sind Nah- und Fernzüge getrennt



**Abfahrten im 10-Minuten-Takt
auf der Ost-West-Achse**

In Stadthagen zukünftig doppelt so viele Nah-Züge möglich

Bahnhof	Züge im Nahverkehr			
	2024		2040	
Stadthagen	4	Abfahrten je Stunde	8	Abfahrten je Stunde
	1	<u>RE60² Rheine-Braunschweig</u>	2	<u>RE60¹ Leer-Rheine-Braunschweig</u>
	1	<u>RE70² Bielefeld-Braunschweig</u>	2	<u>RE70¹ Bielefeld-Wolfsburg</u>
	2	<u>S1¹ Minden-Haste</u>	2	<u>S1¹ Minden-Haste</u>
			2	<u>S1¹ Minden-Hannover*</u>

¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung

² Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

* Zug fährt während der *Hauptverkehrszeit* (6:00-9:00 Uhr, 16:00-19:00 Uhr)

RE Regional-Express

S Schnellbahn/ S-Bahn

Landkreis Schaumburg

Haste
DB InfraGO

Lindhorst

Suthfeld

Bad Nenndorf

V3, V4

Stadthagen

Helpsen

Meinsen

Scheie

Röcke

Bückeburg

Legende

- Wohngebiet
- Gewässer
- Wald
- Landkreis Schaumburg

Bestandstrecke

Bahnstrecke

Variante:

- Brücke
- Damm, Einschnitt
- Tunnel
- 1000 Meter breiter
Grün-Korridor

Einführung

Stadthagen: Flächen-Bedarf, Länge, Tunnel-Länge je Variante

Drei oder neun Kilometer Strecke verlaufen in Stadthagen oberirdisch.

Tabelle: Flächen-Nutzung und Längen der Varianten in Stadthagen.

Quelle: Eigene Ermittlung.

Variante	V3	V4
Flächen/ha	12	12
Länge/km	7	7
Tunnel/km	0	0

Diagramm: Wie viel Fläche nutzt der Verkehr in Stadthagen?

Straßen & Wege nutzen 321 Hektar.

Die **Bahn** nutzt 41 Hektar.

Quelle: regionalstatistik.de

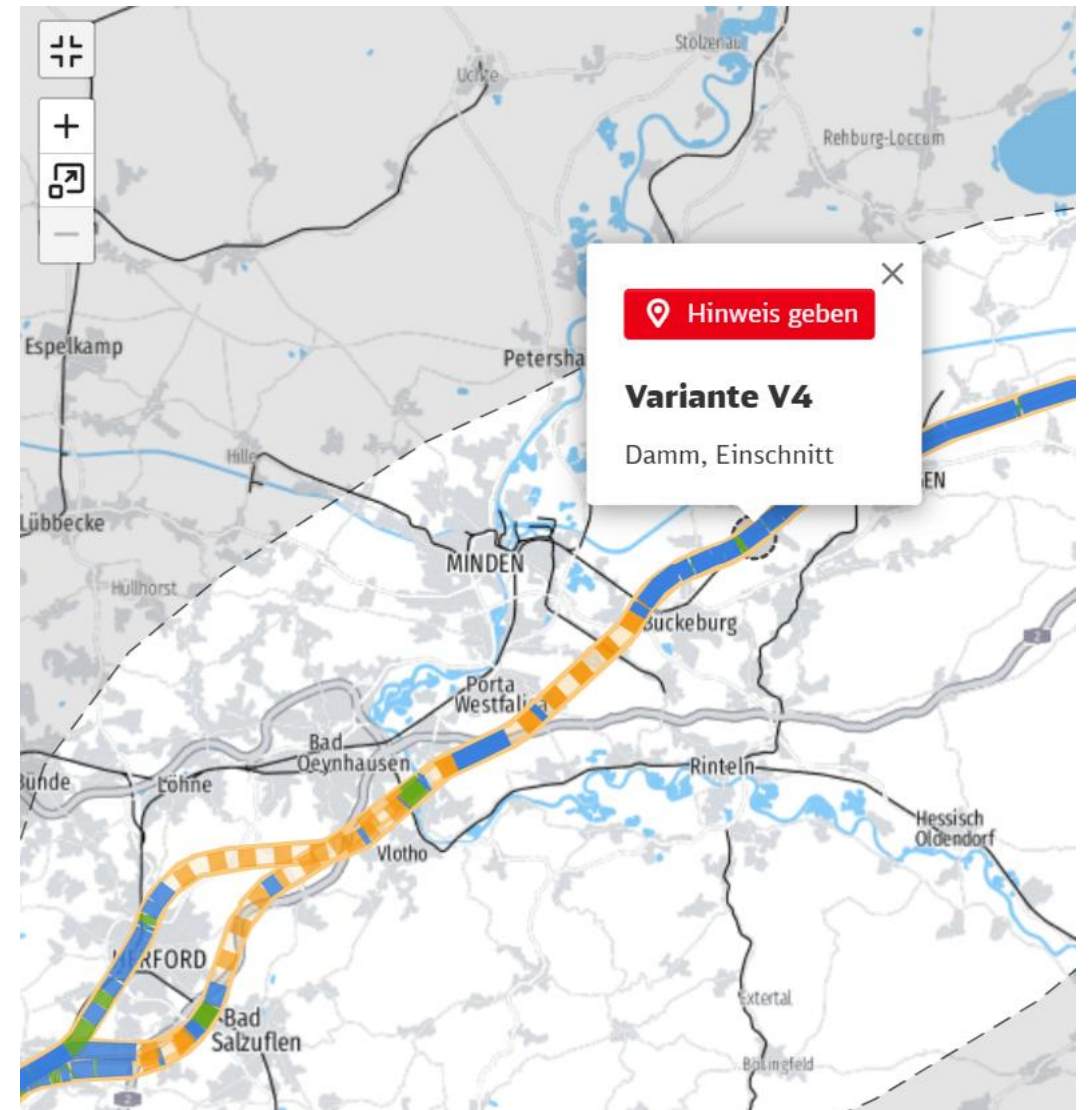


■ Straße ■ Weg ■ Bahn ■ Platz

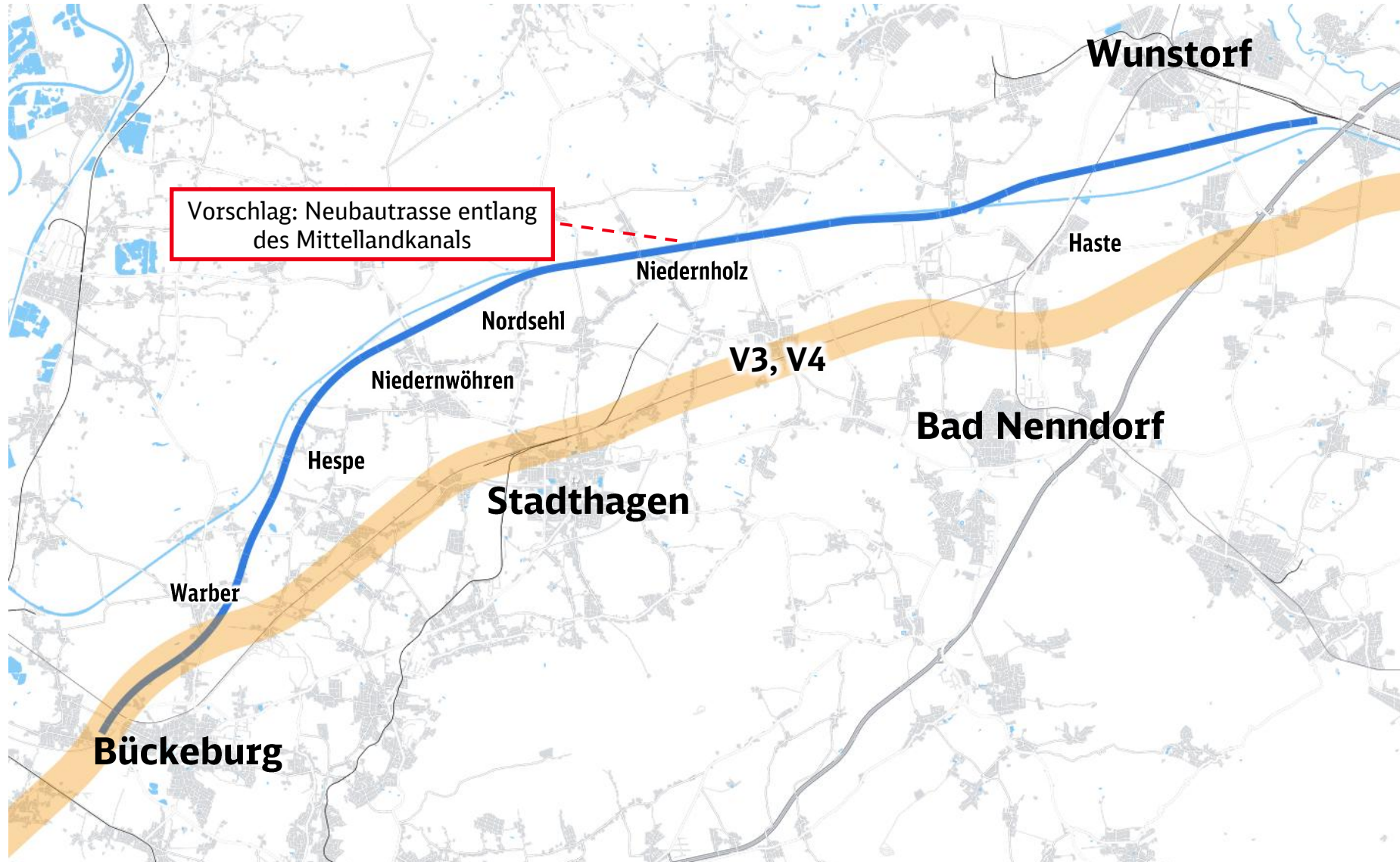
Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung

900 Hinweise und Fragen

- 900 Fragen und Hinweise haben Personen eingegeben oder per E-Mail gesendet
- 107 davon betrafen Verläufe von Varianten oder Segmenten oder enthielten neue Aspekte zu Umwelt- oder Raumordnungskriterien
 - 10 Verläufe prüften wir in Segmentvergleichen quantitativ (S7, S8, Anbindungen Seelze)
 - 6 Verläufe prüften wir qualitativ
 - die Hinweise zu den Daten der Umwelt- und Raumordnung umfassten insbesondere Standorte seltener Tier- und Pflanzenarten, die im nächsten Planungsschritt berücksichtigt werden.



Trassen-Vorschläge: Mittellandkanal



Mittellandkanal-Variante

- Beginnt in der verworfenen Anbindung Gümmer.
- Durchfährt Vorranggebiete bzw. Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft sowie Naturschutzgebiet Brummershop.
- Durchfährt Ortschaften Niederndorf, Nordsehl, Niederndwöhren, Hespe sowie Warber.
- Große Zerschneidungswirkung

verworfen

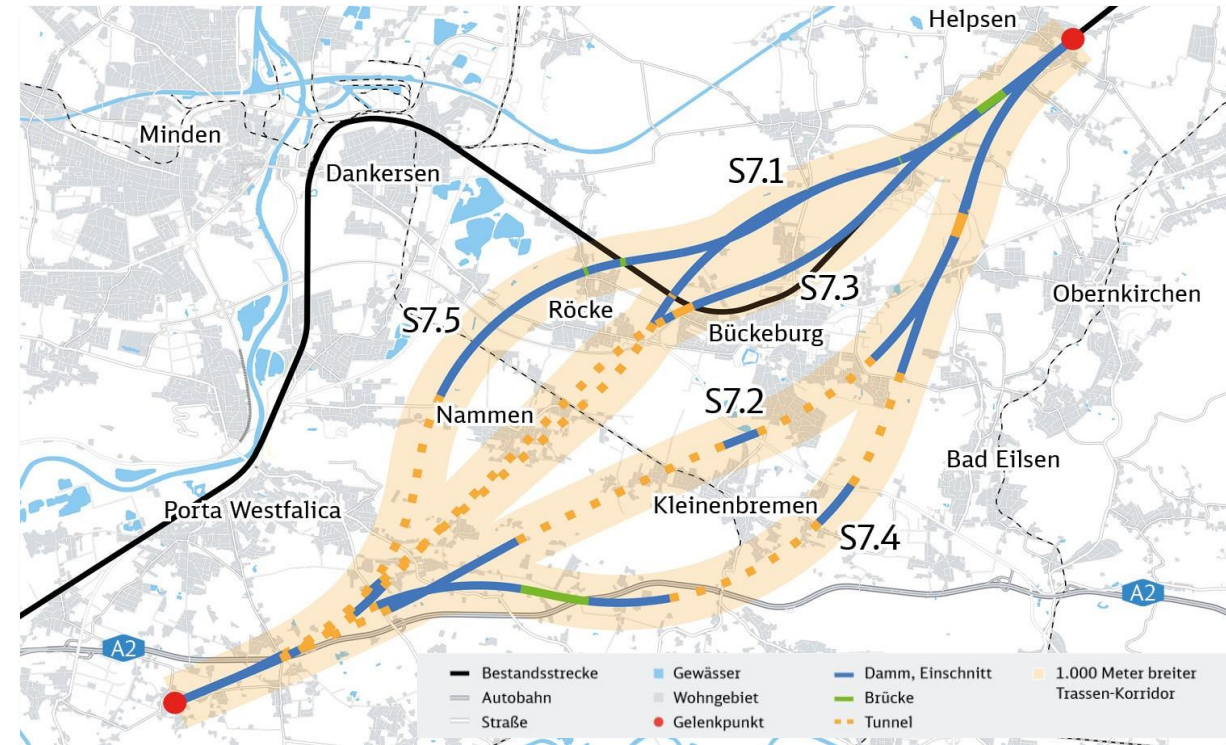
Segment-Vergleich S7

Wir betrachten 5 Varianten zwischen Helpsen und Holtrup

Aus der Beteiligung haben wir Segment-Varianten abgeleitet.

Die Behörden legen Schutz-Gebiete und Flächen-Nutzungen von Zeit zu Zeit neu fest. Jetzt nutzen wir aktuelle Daten aus dem Jahr 2025.

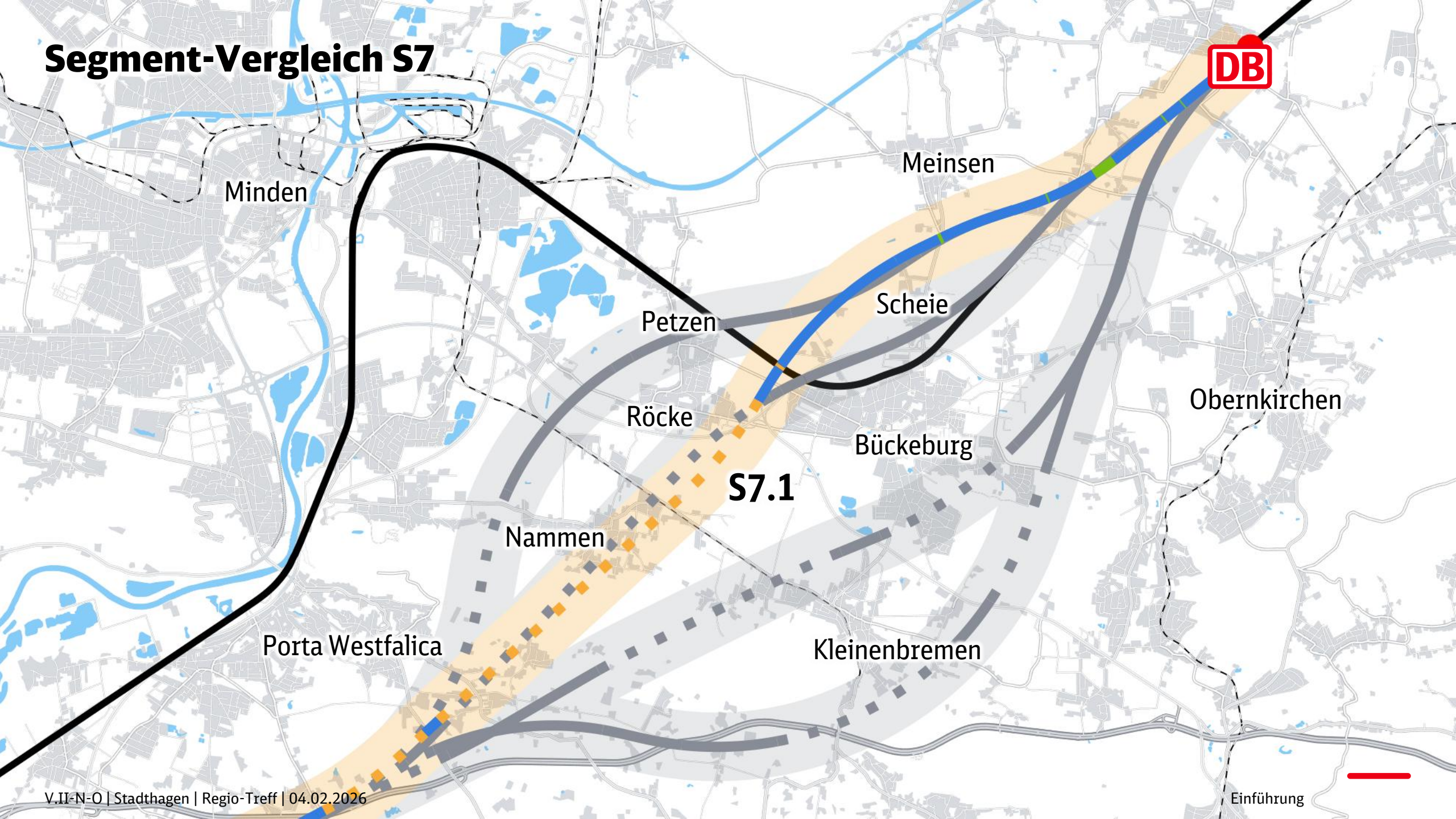
2025	S7.1	S7.2	S7.3	S7.4	S7.5
Umwelt	++	+	++	o	-
Raum	++	+	+	o	-
Technik	+	o	o	-	+



© onmaps.de, GeoBasis-DE/BKG/ZSHH/2025

Ergebnis: Für die Planung nutzen wir **Segment-Variante S7.1**.

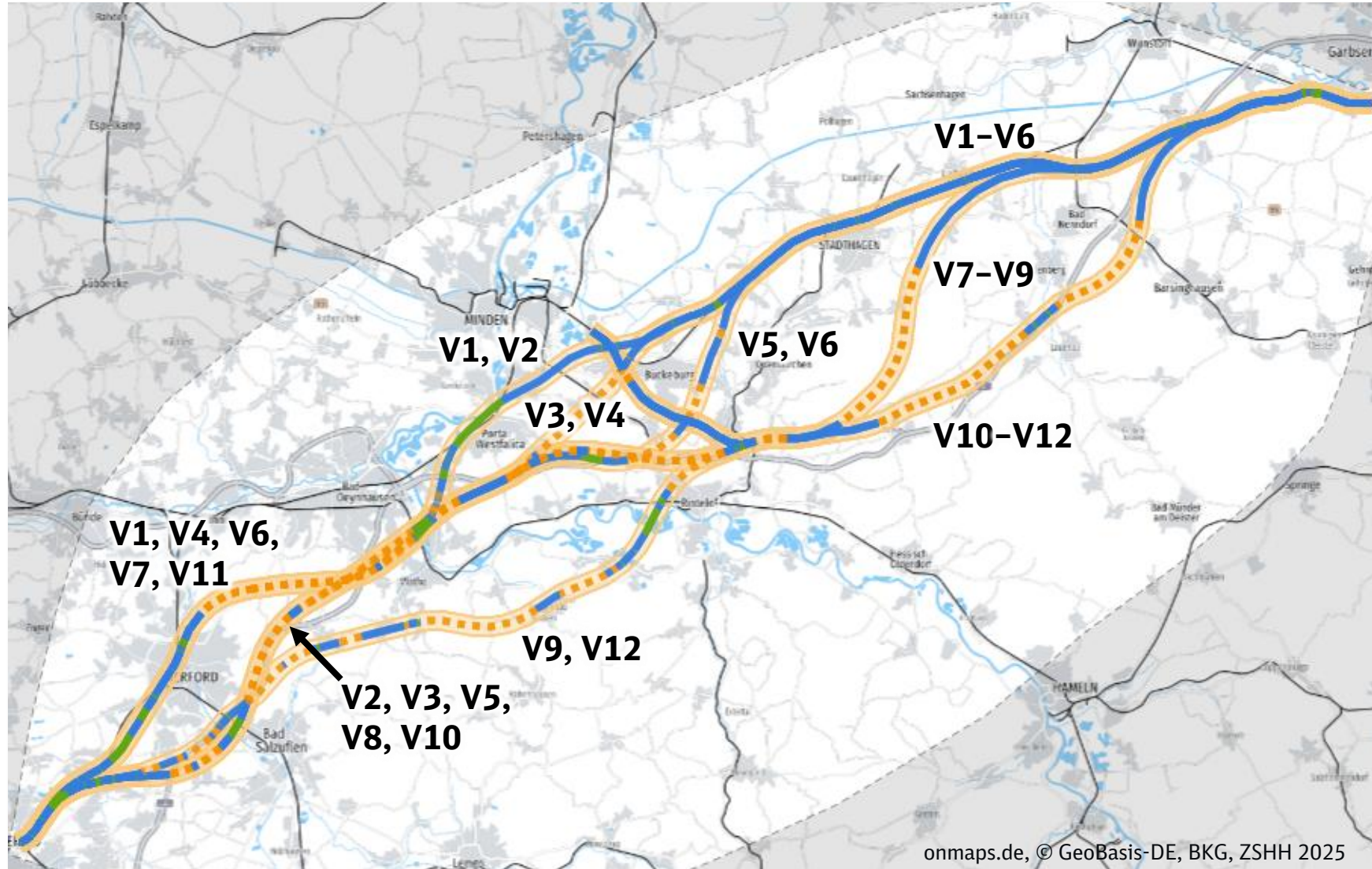
Segment-Vergleich S7



1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	15
3.	Vorerkundung Wesergebirge	24
4.	Ausblick	35

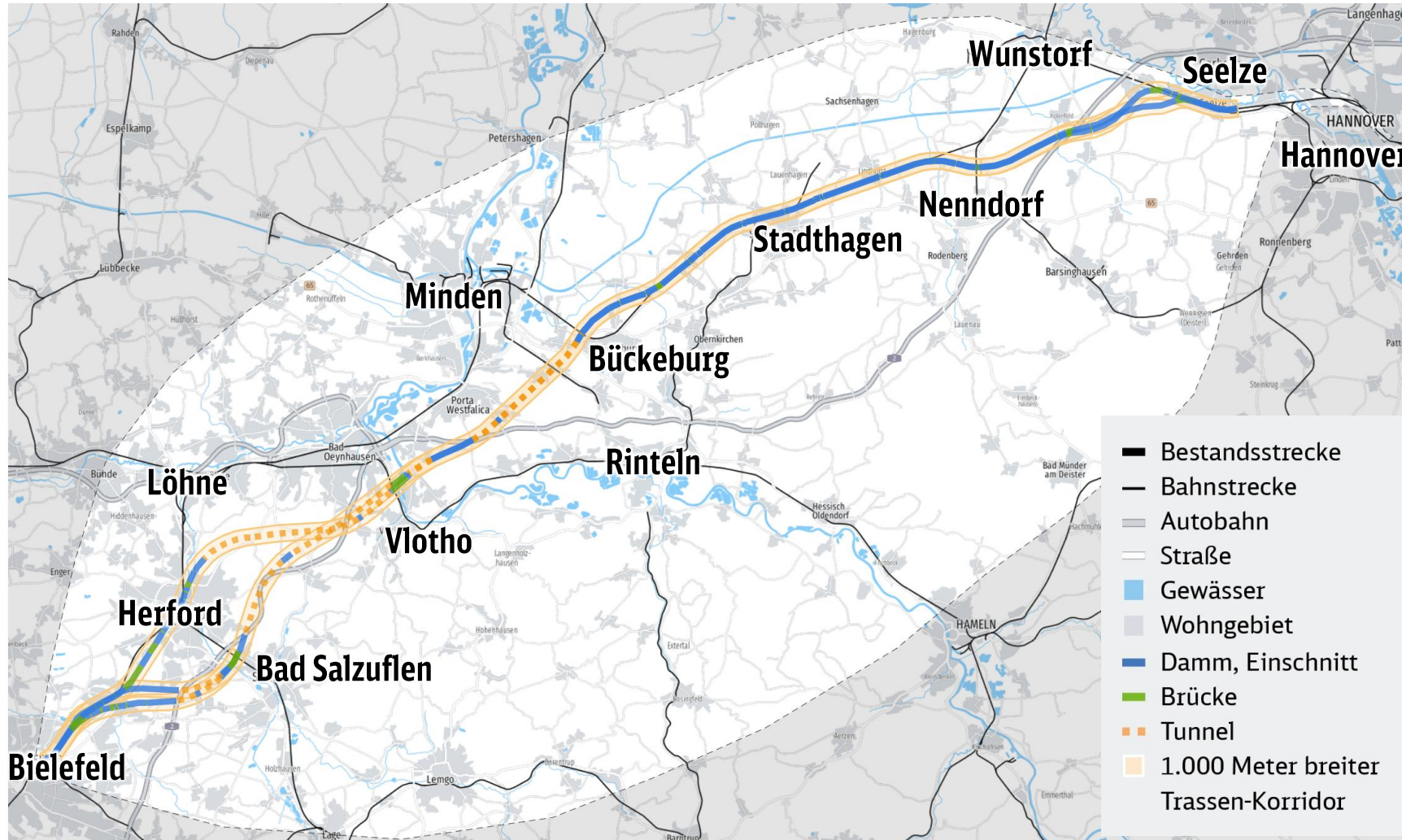
Stand Sommer 2024: 12 Varianten

Sechs Varianten (V1 bis V6) verlaufen in Niedersachsen trassennah.



Dezember 2025: Zwei Varianten machen das Rennen.

Wir schauen uns die Varianten V3 und V4 jetzt intensiver an.



Detaillierte Beschreibungen zu den Varianten V3 und V4 finden Sie auf den Webseiten:

www.hannover-bielefeld.de/trassen-korridor/v03

www.hannover-bielefeld.de/trassen-korridor/v04

Die Karte zeigt auch je zwei Anbindungen an bestehende Gleise in Seelze und in Bielefeld.

Vorgehen Varianten-Abschichtung: Nutzen & Kosten

Kombination von Varianten- & Segmentvergleich

Varianten-Vergleich (V)

Beim Varianten-Vergleich vergleichen wir zwei oder mehr **durchgehende Varianten** mit 196 Kriterien aus Umwelt, Raum und Technik miteinander.

Segment-Vergleich (S)

Beim Segment-Vergleich vergleichen wir zwei oder mehr **kürzere Abschnitte** zwischen zwei gemeinsamen Punkten mittels 196 Kriterien aus Umwelt, Raum und Technik.

Kosten vergleichen

Beim Kosten-Vergleich betrachten wir zwei oder mehr durchgehende Varianten hinsichtlich ihrer Tunnel- und Brückenanteile.

Schritt 1: 12 Varianten mit je 196 Kriterien im Vergleich

Fünf Varianten lagen vorn

Wir haben alle 12 Varianten nutzwertanalytisch mit 196 Kriterien verglichen. Die Bewertungen der einzelnen Kriterien haben wir zusammengefasst in die Bereiche Umwelt, Raum und Technik. Das Ergebnis haben wir zudem in fünf Stufen zusammengefasst (++ , + , o , - , --). Das Ergebnis zeigt die Tabelle.

	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Umwelt	-	o	+	+	+	o	+	+	o	+	+	o
Raum	o	o	+	+	+	+	o	o	-	++	++	+
Technik	-	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

Ergebnis: Die Korridor-Varianten V3, V4, V5, V10 und V11 sind bei den Kriterien Umwelt und Raum besser bewertet als die anderen Varianten. Deswegen werden diese Varianten weiter betrachtet.

Schritt 2: Variante 5 scheidet bei Segment-Vergleich aus

Varianten-Vergleich (V)

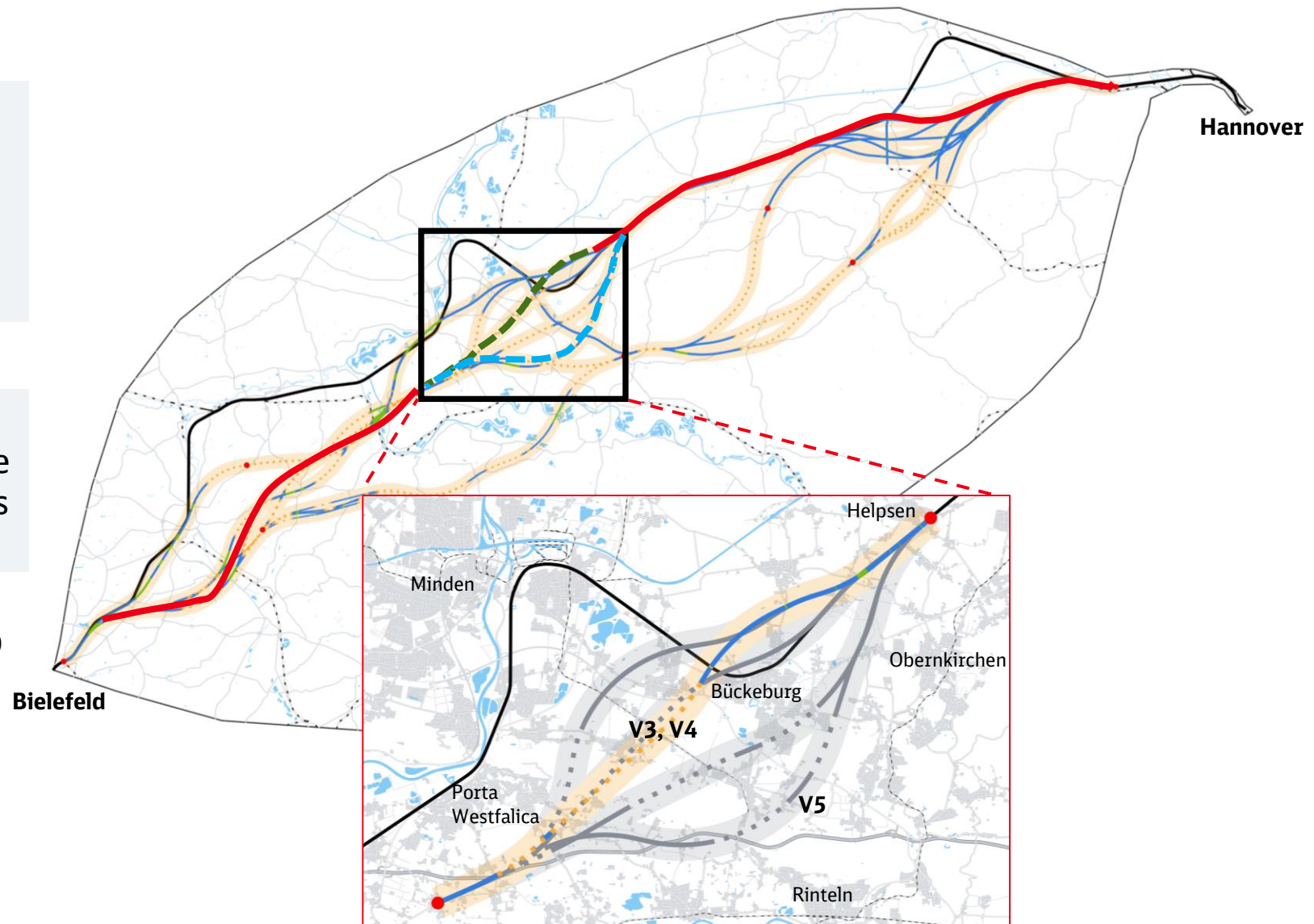
Die Varianten 3/4 und 5 unterscheiden sich im Streckenverlauf nur zwischen Bückeburg und Porta Westfalica (siehe Kasten)

Segment-Vergleich (S)

In den Segment-Vergleich sind zusätzliche Teilvarianten aufgrund von Hinweisen aus der Öffentlichkeit eingeflossen.

Segmentvergleich S7: Helpsen - Holtrup

	V3,V4			V5		
Umwelt	++	+	++	0	-	-
Raum	++	+	+	0	-	-
Technik	+	0	0	-	-	+



Schritt 2: Segment-Vergleich schichtet auf 4 Varianten ab

Varianten-Vergleich (V)

Aus 12 werden 5 Varianten

Die 12 Varianten schichten wir mit der Bewertungs-Methodik ab

	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Umwelt	-	0	+	+	+	0	+	+	0	+	+	0
Raum	0	0	+	+	+	+	0	0	-	++	++	+
Technik	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Segment-Vergleich (S)

Aus 5 werden 4 Varianten (V)

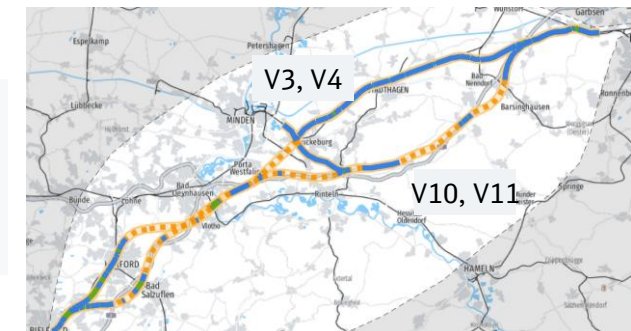
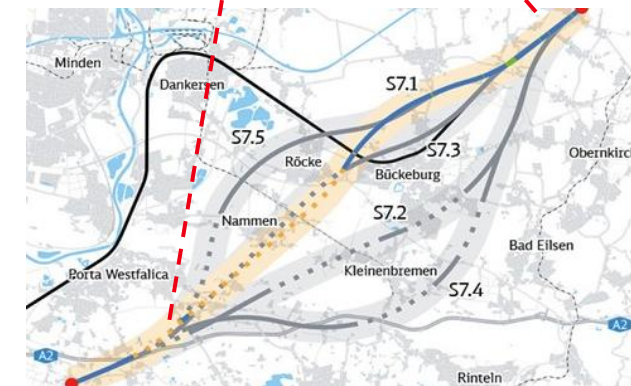
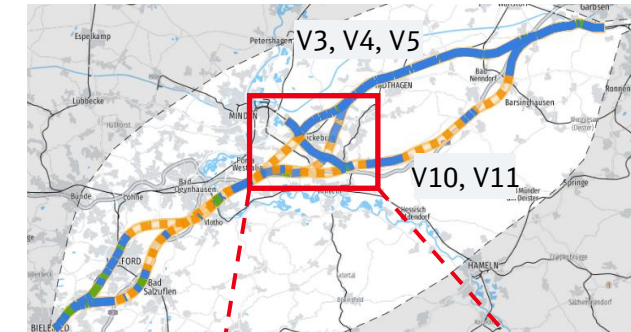
Durch einen Segment-Vergleich im Raum Bückeburg / Porta Westfalica reduzieren wir von 5 auf 4 Varianten.

	S7.1	S7.2	S7.3	S7.4	S7.5
Umwelt	++	+	++	0	-
Raum	++	+	+	0	-
Technik	+	0	0	-	+

Ergebnis

Es ergeben sich vier best-bewertete Varianten: V3, V4, V10, V11

	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Umwelt	-	0	+	+	+	0	+	+	0	+	+	0
Raum	0	0	+	+	+	+	0	0	-	++	++	+
Technik	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Schritt 3: Kosten bei hohen Tunnelanteilen sehr hoch:

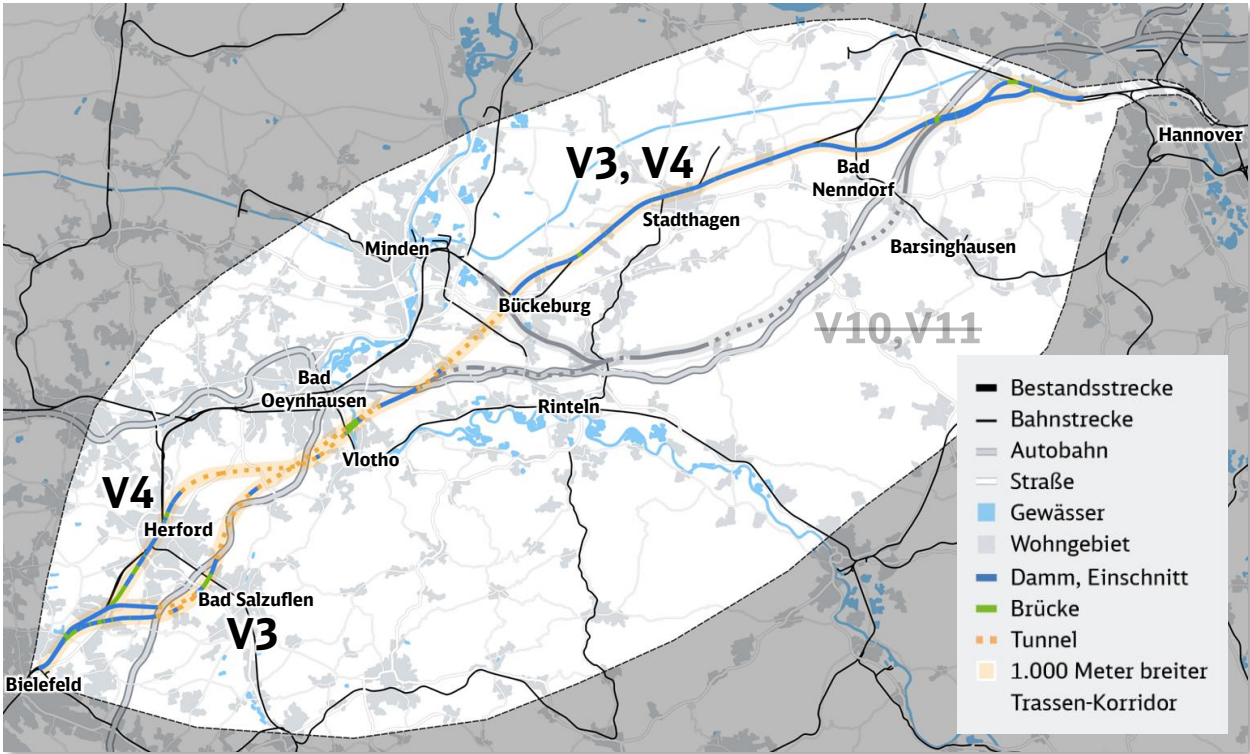
V3 und V4 schneiden in Summe am besten ab

Tunnel und Brücken sind in der Regel in etwa doppelt so teuer wie der Bau oberirdischer Bahnstrecken. Wegen geringerer Tunnel-Anteile können wir bereits jetzt sagen: Die Varianten V3 und V4 sind wirtschaftlicher.

	V3	V4	V10	V11
Tunnel	25 km	22 km	46 km	43 km
Brücken	8 km	8 km	8 km	8 km
Oberirdisch	64 km	67 km	46 km	49 km
Kosten	niedriger	niedriger	höher	höher

Ergebnis: Wir betrachten in der weiteren Planung V3 und V4 weiter.

Darstellung der beiden verbliebenen Varianten



Landkreis Schaumburg

Haste
DB InfraGO

Lindhorst

Suthfeld

Bad Nenndorf

V3, V4

Stadthagen

Helpsen

Meinsen

Scheie

Röcke

Bückeburg

Legende

- Wohngebiet
- Gewässer
- Wald
- Landkreis Schaumburg

Bestandstrecke

Bahnstrecke

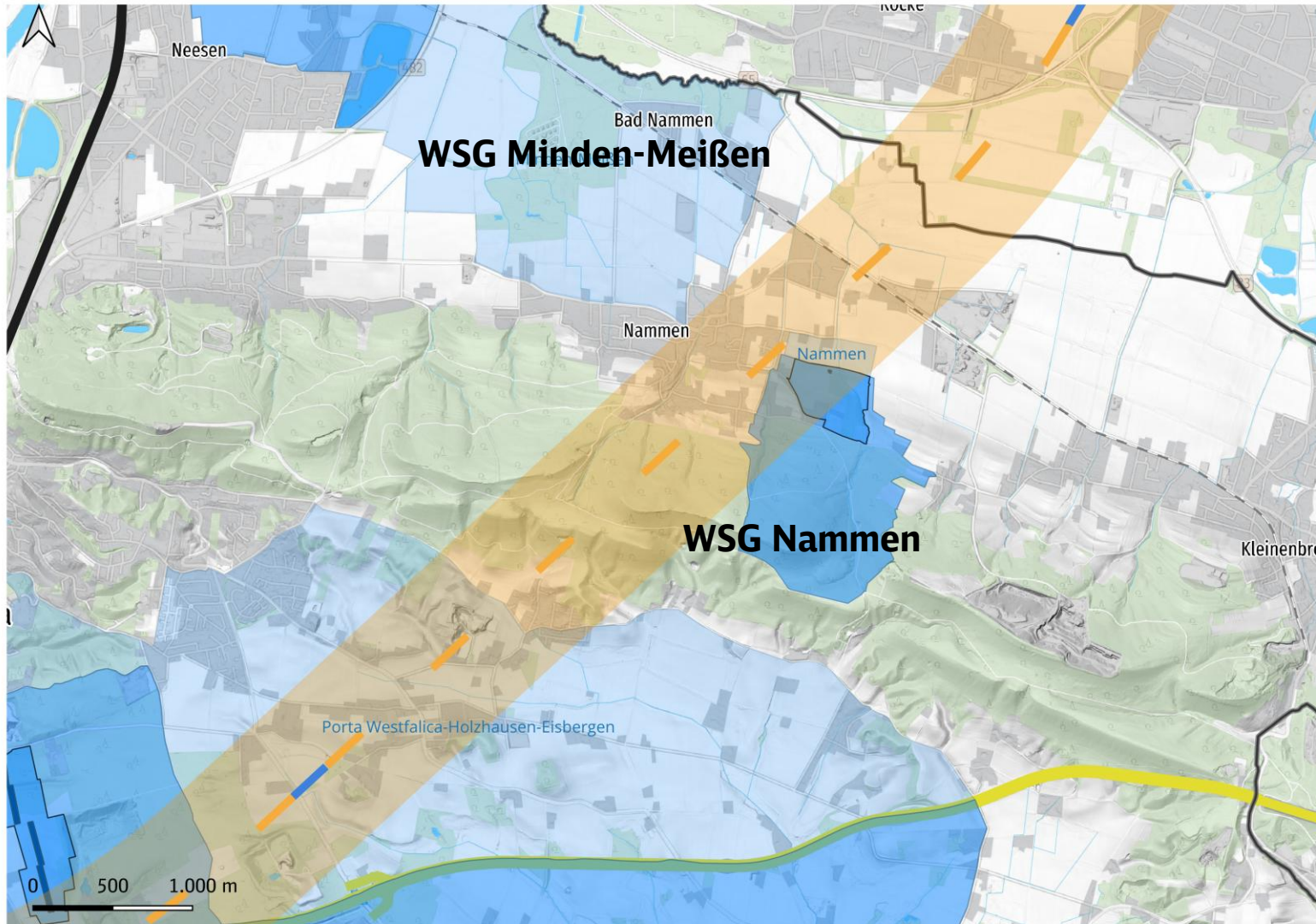
Variante:

- Brücke
- Damm, Einschnitt
- Tunnel
- 1000 Meter breiter
Grün-Korridor

1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	15
3.	Vorerkundung Wesergebirge	24
4.	Ausblick	35

Vorerkundungen im Wesergebirge

Lage von Schutzgebieten im Umfeld der Bohrpunkte



Schutzgut Wasser

Trassenkorridor inkl. Zentrallinie

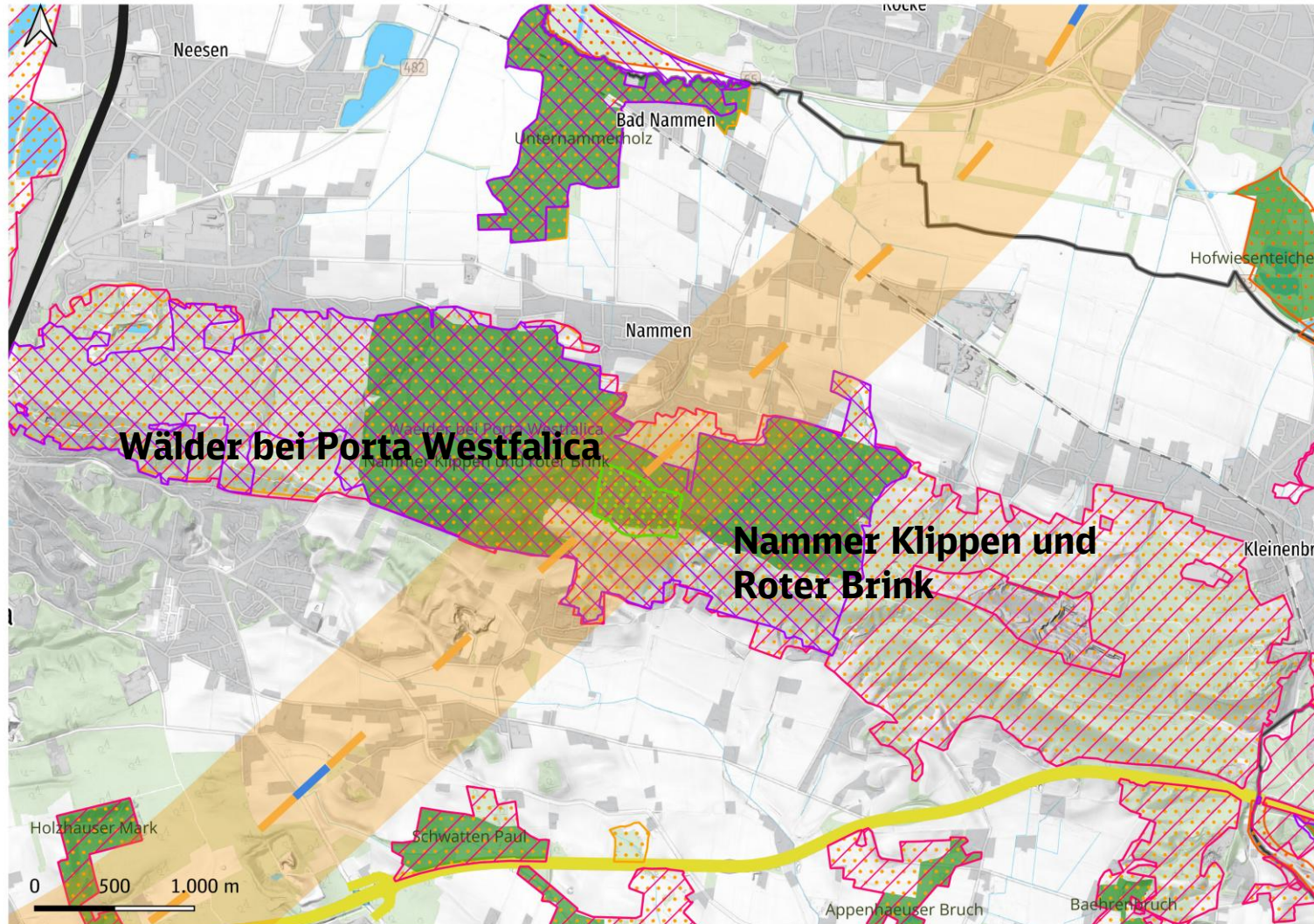
- Trassenkorridor
- Brücke
- Damm, Einschnitt
- Tunnel

Wasserschutzgebiet (WSG)

- Zone I
- Zone II
- Zone III/IIIA
- Zone III/IIIB

Vorerkundungen im Wesergebirge

Lage von Schutzgebieten im Umfeld der Bohrpunkte



Natur und Landschaft

Trassenkorridor inkl. Zentrallinie

- Trassenkorridor
- Brücke
- Damm, Einschnitt
- Tunnel

Natur und Landschaft

- Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
- Vogelschutzgebiet
- Naturschutzgebiet
- Biotopverbund
- Vorranggebiet Bereiche zum Schutz der Natur (NRW)
- Vorranggebiet Natur und Landschaft (NI)
- Naturwald

Vorerkundungen im Wesergebirge

Umweltfachliche Arbeiten im Vorfeld und während der Bohrungen

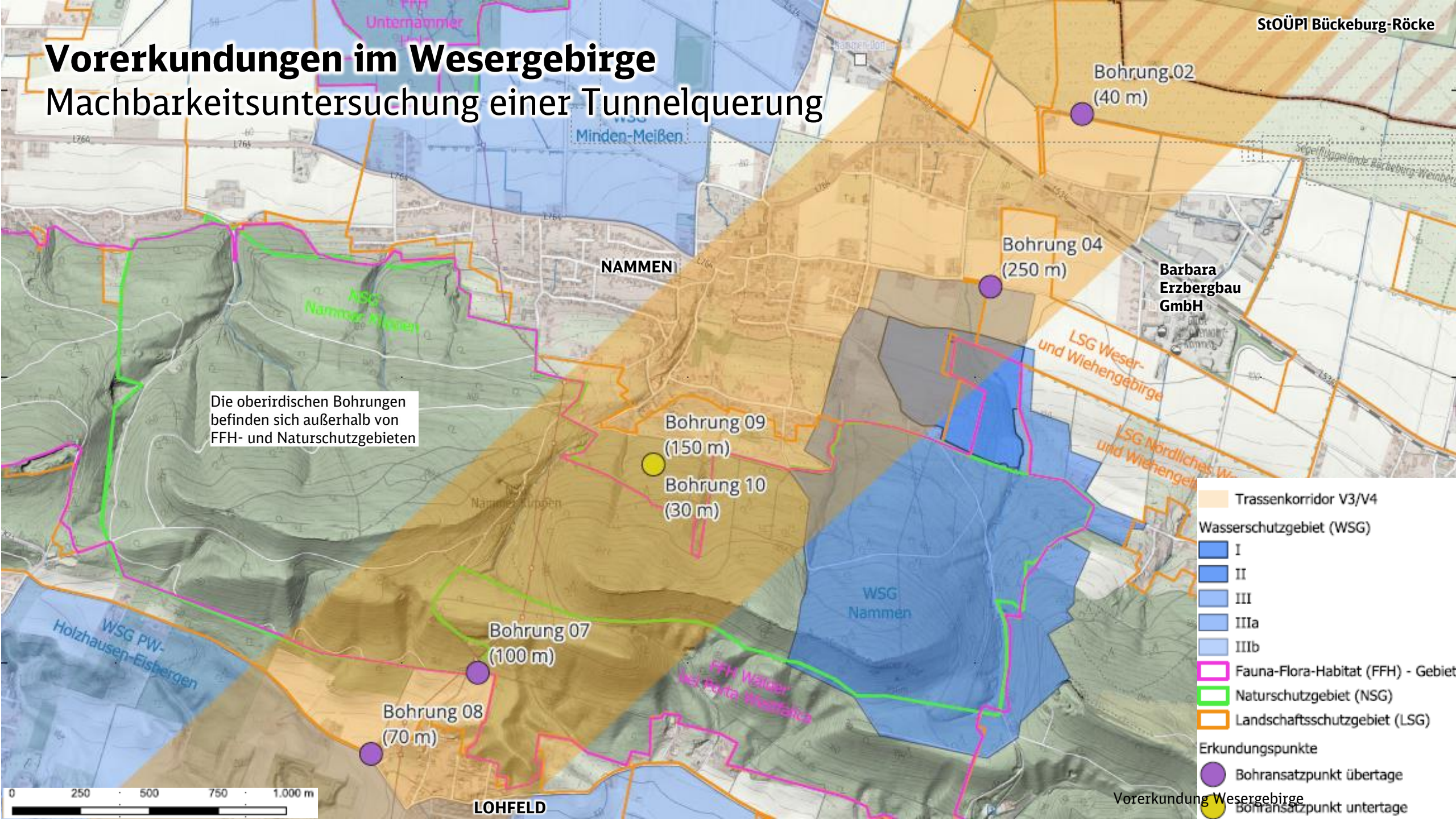
- Information und **Abstimmungen mit den zuständigen Fachstellen**
 - Untere Naturschutzbehörde LK Minden-Lübbecke
 - Untere Wasserbehörde LK Minden-Lübbecke
 - Untere Denkmalbehörde LK Minden-Lübbecke
- Erarbeitung eines **Artenschutzfachlichen Vermeidungskonzeptes**
- Einreichung von **2 Anträgen auf Befreiung von den Verboten** der Landschaftsschutzgebietsverordnungen
- Erstellung einer **Natura 2000-Vorprüfung zum FFH-Gebiet** „Wälder bei Porta Westfalica“
- Einholung einer **wasserrechtlichen Erlaubnis** bei der Unteren Wasserbehörde
- Beantragung einer **denkmalrechtlichen Erlaubnis** bei der Unteren Denkmalbehörde
- Kontaktaufnahme mit dem **LWL – Archäologie** für Westfalen/Bielefeld und **LWL – Museum** für Naturkunde Münster
- Einsatz einer **Umweltfachlichen Bauüberwachung**



Quelle: Luc Viatour <https://Lucnix.be>
wikipedia: Wildkatze

Vorerkundungen im Wesergebirge

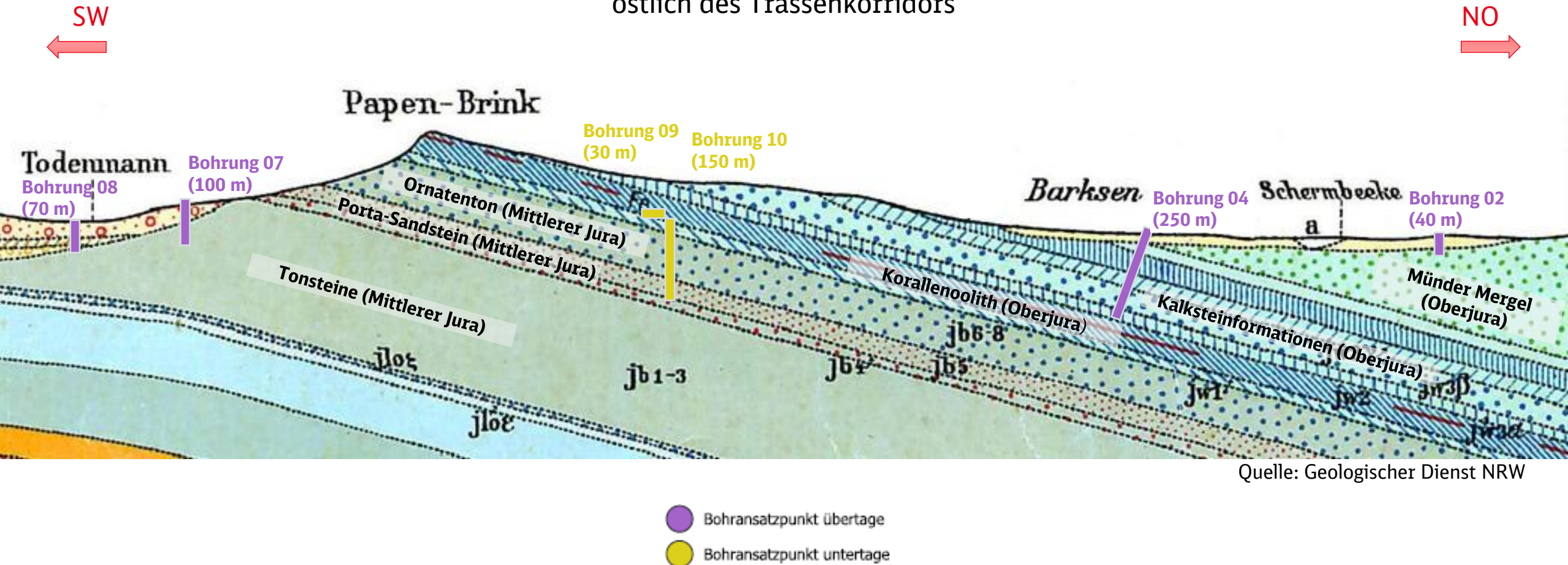
Machbarkeitsuntersuchung einer Tunnelquerung



Vorerkundungen im Wesergebirge

Anordnung der Bohrungen im Querschnitt

Geologischer Schnitt durch das Wesergebirge
östlich des Trassenkorridors



Quelle: Geologischer Dienst NRW

Vorerkundungen im Wesergebirge

Eindrücke zu den Bohrarbeiten



Vorerkundungen im Wesergebirge

Eindrücke zu den Bohrarbeiten



(Foto: Mühlmann, DB)

Vorerkundungen im Wesergebirge

Eindrücke zu den Bohrarbeiten



(Foto: Grubert, DB)



(Foto: Grubert, DB)

Vorerkundungen im Wesergebirge

Die Bohrkerne werden untersucht und eingelagert.



(Foto: Grubert, DB)



(Foto: Mühlmann, DB)

- ca. 655 Bohrmeter
- 6 Bohrungen, davon
- 30 Bohrlochversuche
- 550 Laborversuche
- 2 Grundwassermessstellen

Vorerkundungen im Wesergebirge

Bahn-Tunnel durch das Wesergebirge sind möglich.

- Die Bohrkern zeigen **keine Überraschungen**
Gebirge und Festgestein bestätigen Annahmen
- Übergang vom Locker- zum Festgestein festgestellt
- Höhe des Grund- bzw. Gebirgswasserstandes erkundet
- Austausch mit Fachbehörden, Ergebnisse für andere nutzbar:
 - Geologischer Dienst NRW
 - Bergbehörde der Bezirksregierung Arnsberg
 - Landesamt für Natur, Umwelt und Klima NRW (an Grundwassermessstellen interessiert)
 - Paläontologische Bodendenkmalpflege des LWL (plant Forschungsvorhaben)

Die Ergebnisse fließen in die Vorplanung ein und werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.



(Foto: Mühlmann, DB)

1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	15
3.	Vorerkundung Wesergebirge	24
4.	Ausblick	35

Mit diesen Schritten geht es weiter



Grundlagenermittlung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

- Vorbereitung Vorplanung



Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

- Trassen-Korridor V3 und V4 werden in der Vorplanung genauer untersucht
- Mit den detaillierteren Ergebnissen wird während der Vorplanung eine Vorzugsvariante ausgewählt
- Forderungen der Region zu übergesetzlichen Maßnahme sammeln.



Parlamentarische Befassung

- Die Ergebnisse der Vorplanung werden dem EBA und BMV zur Verfügung gestellt
- Der Bundestag entscheidet, was gebaut wird

Mehr lesen auf:
www.hannover-bielefeld.de
