

Protokoll zum Regional-Treffen

in der Hechelei in Bielefeld

am 27. Januar 2026, 17:05 – 19:40 Uhr

Erstellt am: 27.01.2026

Erstellt von: Pauline Hennigs, DB InfraGO AG

Agenda

- TOP 1** **Einführung** (Volker Vorwerk & Leon Ebinger, DB InfraGO AG)
- TOP 2** **Von 12 auf 2 Varianten** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 3** **Anbindungen** (Leon Ebinger, DB InfraGO AG)
- TOP 4** **Bahnhof Bielefeld** (Leon Ebinger, DB InfraGO AG)
- TOP 5** **Ausblick** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)

TOP 1 Einführung (Volker Vorwerk & Leon Ebinger, DB InfraGO AG)

Das Regio-Treffen in Bielefeld wurde von Herr Vorwerk eröffnet, der die Teilnehmer:innen begrüßt. Neben den Anwesenden vor Ort sind weitere Personen online dabei, welche Beiträge und Fragen per Chat einbringen können. Herr Vorwerk stellte die Tagesordnung vor. Der Fokus der Veranstaltung liegt auf der Vorstellung der Abschichtung der Trassenvarianten sowie den bereits bekannten Anbindungen und dem Bahnhof Bielefeld (vgl. Anlage 1, Folie 1ff.).

Herr Vorwerk gibt einen Rückblick auf die Projektentwicklung der vergangenen fünf Jahre. Vorgestellt werden der Planungsauftrag und die verkehrlichen Zielsetzungen im Rahmen des Deutschlandtakts. Zudem werden die durchgeführten Voruntersuchungen, die Entwicklung der Bewertungsmethodik für die ursprünglich entwickelten zwölf Trassenvarianten sowie der begleitende Öffentlichkeitsdialog erläutert. Für das Jahr 2026 sind die Erörterung der Variantenreduktion sowie die Vorbereitung der Vorplanung vorgesehen (vgl. Anlage 1, Folie 4).

Durch das Großprojekt soll die Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld auf 31 Minuten gesenkt werden. Die geplanten zwei zusätzlichen Gleise bringen zahlreiche Vorteile für Bielefeld, darunter eine nahezu Verdopplung des Nahverkehrs im Deutschlandtakt von aktuell 9 auf 21 Abfahrten pro Stunde vom Hauptbahnhof bis 2040. Damit verbessert das Projekt die Anbindung der Region und stärkt die lokale Wirtschaft. Herr Vorwerk betont die europäische Bedeutung des Bahnprojekts Hannover-Bielefeld, welches im Korridor Baltikum-Nordsee des Trans-Europäischen-Netz liegt und unter anderem die Kapazitäten zwischen Nord- und Ostseehäfen sowie zwischen Amsterdam und Warschau erhöht (vgl. Anlage 1, Folie 5ff).

Die Planung wurde in den letzten Jahren durch eine Onlinebeteiligung begleitet, bei der Bürger:innen Hinweise und Fragen einbringen konnten. Die Anmerkungen bezogen sich unter anderem auf persönliche Betroffenheiten oder auf konkrete Streckenverläufe und Umweltaspekte, die in späteren Planungsphasen berücksichtigt werden sollen (vgl. Anlage 1, Folie 8).

Herr Ebinger, Projektingenieur im Großprojekt Hannover-Bielefeld, erklärt, dass mehrere von Bürger:innen vorgeschlagene Trassen qualitativ geprüft wurden. Dazu gehören Varianten, die länger im Bestand nördlich von Herford verlaufen und eine Variante, die Milse untertunnelt. Diese Varianten wurden aufgrund hoher Betroffenheiten, technischer Einschränkungen oder schwieriger Gelände- und Höhenverhältnisse nicht weiterverfolgt (vgl. Anlage 1, Folie 9).

TOP 2 Von 12 auf 2 Varianten (Marvin Jekel, InfraGO AG)

Der Projektleiter Herr Jekel stellt sich vor und beschreibt den Verlauf der zwölf Trassenkorridorvarianten, die im August 2024 von der Deutschen Bahn veröffentlicht und anhand der Bewertungsmatrix und Hinweisen der Öffentlichkeit geprüft worden waren. Im Dezember 2025 wurden diese zwölf Trassenvarianten auf zwei Varianten abgeschichtet. Herr Jekel erläutert das Vorgehen der Abschichtung der Trassenvarianten in drei Schritten: Varianten-Vergleich, Segment-Vergleich und Kosten-Vergleich (vgl. Anlage 1, Folie 10ff).

Herr Jekel erläutert den ersten Schritt, den Varianten-Vergleich. Die zwölf Varianten wurden zunächst mithilfe einer Nutzwertanalyse nach Umwelt, Raumordnung und Technik bewertet. Die fünf Varianten V3, V4, V5, V10, V11 zeigten hier die besten Ergebnisse und wurden daher weiter betrachtet (vgl. Anlage 1, Folie 14).

Im zweiten Schritt wurde der Segment-Vergleich S7 im Raum Bückeburg durchgeführt. Das Ergebnis zeigte, dass die Segment-Variante S7.1 gegenüber Segment-Variante S7.4 deutlich besser bewertet ist. Somit wurden im weiteren Verlauf nur noch die vier Varianten V3, V4, V10

und V11 berücksichtigt, da Variante V5 die relativ schlechter bewertete Segment-Variante S7.4 beinhaltet (vgl. Anlage 1, Folie 15f).

Im dritten Schritt wurden die erwartbaren Kosten relativ zueinander verglichen. Hier wurde deutlich, dass die Varianten V10 und V11 wegen des höheren Tunnelanteils erheblich teurer werden würden. Somit werden nur die Varianten V3 und V4 in der Vorplanung weiter betrachtet (vgl. Anlage 1, Folie 17).

Herr Jekel präsentiert anhand einer Übersichtskarte das Stadt- und Regionsgebiet von Bielefeld und erläutert die verschiedenen Anbindungsmöglichkeiten an den Bestand. Im Fokus stehen die Anbindung über Schildesche (verläuft zwischen der Bebauungslücke Brake und Milse), die Anbindung Brake (verläuft weiter nördlich über den Bahnhof Brake) sowie die Anbindung Richtung Herford, die in Variante V4 hereinverläuft. Diese verschiedenen Optionen werden im Rahmen der Vorplanung weiter untersucht und bewertet (vgl. Anlage 1, Folie 18).

Frage: Ein Teilnehmer möchte wissen, wie das Ergebnis zustande kommt, dass die Varianten V3 und V4 im Bereich Umwelt ein „++“ erhalten, obwohl dort eigentlich die größten Herausforderungen für Arten- und Umweltschutz liegen (z. B. Johannisbachaue, Heilquellschutzgebiet Bad Salzuflen). Er bittet um eine kurze Erläuterung der Bewertung.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass eine Bewertungsmethodik mit 196 Kriterien genutzt wurde. Es ist nicht möglich, ein einzelnes Kriterium als ausschlaggebend herauszustellen. Für eine genauere Ausführung verweist Herr Jekel an den anwesenden Umweltgutachter.

Antwort: Der Umweltgutachter Dr. Hartlik erläutert, dass sich die „++“-Bewertung auf raumordnerische Kriterien bezieht (z. B. Landwirtschaft, Forstwirtschaft, verkehrliche Anbindung) und nicht auf Umweltaspekte im engeren Sinne. Daher handele es sich um eine mögliche Fehlinterpretation.

Rückfrage: Der Teilnehmer korrigiert, dass sich die Frage auf den Segmentvergleich bezieht.

Antwort: Der Umweltgutachter Dr. Hartlik erläutert, dass die Bewertungen der Segmentvarianten auf detaillierten, transparent gewichteten Zielerreichungsgraden einer umfassenden Nutzwertanalyse beruhen und lediglich vereinfacht dargestellt sind. Er betont, dass sämtliche Einzelbewertungen nachvollziehbar und zahlenmäßig belegt sind.

Ergänzung: Herr Vorwerk ergänzt, dass die dem Segmentvergleich zugrunde liegende Excel-Tabelle öffentlich auf der Projektwebsite einsehbar ist und die Bewertungen der Varianten dort nachvollzogen werden können. Es handele sich um eine relative, nicht absolute Bewertung, sodass auch besser bewertete Varianten weiterhin negative Auswirkungen haben können.

Frage: Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob es bei der Trassenvariante V3 zu einer Kollision mit der Ostwestfalenstraße L712n kommen könnte.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass hierzu derzeit noch keine abschließende Aussage getroffen werden kann, da der Trassenverlauf in diesem Abschnitt noch nicht genau festgelegt ist. Ob tatsächlich ein Kollisionspunkt entsteht, wird erst im weiteren Verlauf der Vorplanung geklärt.

Frage: Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob in der Johannisbachaue ein bis zu 18 Meter hoher Damm entstehen müsste, um dann auch das Kreuzungsbauwerk bei der L712n zu überbrücken und weist darauf hin, dass dies aus naturschutzfachlicher Sicht problematisch wäre.

Antwort: Herr Jekel antwortet, dass dies derzeit nicht abschließend feststeht und je nach Abschnitt sowohl Dämme als auch Brücken möglich seien. Die konkrete Ausgestaltung werde erst in der Vorplanung festgelegt, wobei besonders schutzwürdige Bereiche berücksichtigt sowie Kreuzungsbauwerke und mögliche Anpassungen im Detail untersucht werden würden.

Frage im Chat: „Die Projektregion wünscht die Mitprüfung des bestandsnahen 2-gleisigen Aus-/Neubaus! Definition Ausbau ungleich Definition Neubau; auf alle Fälle bestandsnah! Wie spiegelt sich das in der aktuellen Raumverträglichkeitsprüfung-Durchführung wider?“.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass ein reiner Bestandsausbau bereits 2021 untersucht wurde, der die verkehrlichen Zielvorgaben jedoch nicht erfüllen konnte und deshalb nicht weiterverfolgt wird. Im aktuellen Raumordnungsverfahren befinde man sich derzeit in intensiver Abstimmung. Im nächsten Schritt ist eine Antragskonferenz geplant.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie in der Planung und Bewertung der Trassen mit den Unterschieden zwischen Damm- und Brückenbauwerken umgegangen wird und ob die wirtschaftliche Bewertung dadurch ausreichend transparent erfolgt. Er fragt, ob die umweltfachliche Bewertung auf detaillierten, naturschutzfachlichen Erhebungen vor Ort basiert oder ob lediglich vorhandene Pläne und rechtliche Vorgaben für die Bewertung herangezogen wurden.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass für die Umweltbewertung bislang auf öffentliche Daten zurückgegriffen wurde und detaillierte naturschutzfachliche Kartierungen erst in späteren Planungsphasen erfolgen. Die Bohrungen im Wesergebirge dienten ausschließlich der grundsätzlichen Prüfung der Tunnelmachbarkeit und nicht bereits der detaillierten Planung.

Ergänzung: Herr Vorwerk weist darauf hin, dass in dieser frühen Planungsphase nur grobe Bewertungen und standardisierte Verfahren angewandt werden, um die Varianten vergleichbar zu machen. Detaillierte Untersuchungen erfolgen erst im späteren Planungsverlauf.

Hinweis: Der Teilnehmer stellt klar, dass seine Nachfragen lediglich dem Verständnis dienen und er festgestellt hat, dass wirtschaftliche Aspekte wie Tunnel- und Brückenbau in der Bewertungsmatrix deutlich stärker gewichtet wurden als die naturschutzfachlichen Belange.

Antwort: Herr Jekel erläutert weitergehend, dass selbst bei einer Ausweitung der Brückenbauwerke, zum Beispiel in der Johannisbachtalaue, die Gesamtlänge der Brücken im Vergleich zu anderen Varianten weiterhin deutlich geringer bleibt. Daher wird die Möglichkeit zusätzlicher Brücken gezielt geprüft und in den kommenden Planungsphasen unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Naturschutz bewertet.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass bei der Bewertung der Varianten technische Kosten oftmals anhand kostengünstiger Lösungen (Dämme) angesetzt und naturschutzfachliche Aspekte nur auf Basis rechtlicher Vorgaben berücksichtigt wurden, wodurch die tatsächliche naturschutzfachliche Wertigkeit nicht ausreichend sichtbar ist. Er merkt kritisch an, dass diese Besonderheiten nicht schon in der Vorplanung stärker berücksichtigt werden, da spätere Detailuntersuchungen zu spät kämen und Alternativen dann schon ausgeschlossen wären.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass die bisherige Bewertung auf den gesamten Trassenverlauf ausgerichtet war und bspw. der Bereich Johannisbachaue bislang nicht im Detail betrachtet wurde. Unterschiede zwischen einzelnen Abschnitten zeigen sich erst in der Vorplanung.

Hinweis: Ein Teilnehmer stellt klar, dass im Raum Bielefeld bislang noch keine Trassenvariante ausgeschlossen wurde und die Anbindungen weiterhin detailliert geprüft werden müssen.

Antwort: Herr Jekel bestätigt dies und erläutert, dass die Varianten durch Brake, Schildesche und nach Herford in die nächste Planungsphase im Detail untersucht werden, um fundierte Entscheidungen treffen zu können.

Hinweis: Der Umweltgutachter Dr. Hartlik ergänzt, dass selbst ein positiver Umweltwert („+“) bei Varianten stets relativ zu sehen ist und es keine vollkommen umweltverträgliche Lösung gibt.

Frage im Chat: „Quelle Webseite BMV: Band 8.1 E: Eisenbahnverkehrsprognose 2040 Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" (Ergebnisbericht) Stand: 13.05.2025; Auf der Seite 99 und 121 hat Intraplan die Variante 3 in die Grafik eingezeichnet ... und zwar mit Stand April 2025! Stellt das eine Vorfestlegung auf Variante 3 dar?“.

Antwort: Herr Jekel stellt klar, dass die Darstellung von Variante V3 in der Unterlage keine Festlegung auf diese Variante bedeutet. Sowohl Variante V3 als auch Variante V4 werden weiterhin gleichermaßen im weiteren Planungsverlauf behandelt und abschließend bewertet.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum in den öffentlich zugänglichen Karten nicht alle existierenden Biotope aufgeführt sind und ob diese bei der Planung trotzdem berücksichtigt werden.

Antwort: Der Umweltgutachter Dr. Hartlik erklärt, dass alle bekannten Biotope ausgewertet und bei der Planung berücksichtigt wurden, wobei die Gewichtung je nach Schutzstatus erfolgt. Genaue Auswirkungen auf einzelne Biotope können jedoch erst bewertet werden, wenn die endgültige Trassenführung feststeht.

Antwort: Herr Vorwerk ergänzt, dass aus Gründen der Übersichtlichkeit in den veröffentlichten Karten nicht alle erfassten Umweltkriterien abgebildet wurden, diese aber dennoch vollständig in die Umweltplanung eingeflossen sind.

Herr Vorwerk beendet den aktuellen Tagesordnungspunkt und leitet eine knapp 15-minütige Pause (18.00 – 18.15 Uhr) ein.

Herr Vorwerk beendet die Pause und verweist auf die eingeblendete Bewertungstabelle, über die zuvor inhaltlich gesprochen wurde. Anschließend stellt Herr Jekel die Bewertungsmethodik vor, bei der für alle zwölf Varianten die Kriterien aus den Bereichen Umwelt, Raumordnung und Technik detailliert aufgeschlüsselt, gewichtet und miteinander verglichen werden.

Hinweis: Ein Teilnehmer merkt an, dass in der Bewertung die Faktoren Mensch und Umwelt addiert worden wären. Insbesondere Varianten, die durch Siedlungsgebiete führen und mit Abrissen verbunden wären, würden dadurch stark negativ bewertet werden, während umweltfachlich günstigere Varianten benachteiligt werden würden.

Antwort: Der Umweltgutachter Dr. Hartlik erläutert, dass in die Bewertung zahlreiche Kriterien einfließen, deren Gewichtung sorgfältig und intensiv abgestimmt wurde. Ein vollkommen objektives Ergebnis sei dadurch zwar nicht möglich, die angewandte Methodik sei jedoch transparent.

Ergänzung: Herr Jekel ergänzt, dass die Kriterien und ihre Gewichtung bewusst vor der Variantenbewertung festgelegt wurden, um eine nachträgliche Anpassung an bestimmte Trassen auszuschließen und eine nachvollziehbare Methodik sicherzustellen.

Hinweis im Chat: „Bei den Varianten V4 und V5 müssen auch Häuser evtl. ein Bahnhof im Bereich Brake abgerissen werden“.

Antwort: Herr Vorwerk verweist darauf, dass im weiteren Vortrag darauf eingegangen wird.

TOP 3 Anbindungen (Leon Ebinger, InfraGO AG)

Herr Ebinger erklärt, dass es derzeit drei potenzielle Verläufe gibt, um die Trassenverläufe an Bielefeld anzubinden: Anbindung Schildesche, Anbindung Brake und Anbindung nach Herford. Herr Ebinger erläutert zunächst den Verlauf der Anbindung Schildesche. Die Anbindung überquert das Johannesbachtal und durchfährt eine Bebauungslücke zwischen Brake und Milse.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es bereits im Zweiten Weltkrieg eine Ausfädelung gegeben hätte, bei der eine Trasse zur Umfahrung der Talbrücke gebaut wurde. Diese Trasse lag vermutlich an ähnlicher Stelle wie die heutige Planung.

Antwort: Herr Ebinger merkt an, dass ihm diese frühere Trasse nicht bekannt ist.

Ergänzung: Der Teilnehmer ergänzt, dass die Trasse als „Gummibahn“ bezeichnet wurde. Sie wurde geplant, weil man befürchtete, die Talbrücke werde im Krieg zerstört. Die Strecke verlief unterhalb der Brücke und würde bei Brake wieder eingefädelt werden.

Antwort: Herr Ebinger wiederholt, dass ihm diese Strecke nicht bekannt ist, und äußert sich skeptisch bezüglich etwaiger technischer Details wie bspw. der Steigung von 8 Promille.

Herr Ebinger setzt seinen Vortrag fort. Vorteile der Anbindung Schildesche sind, dass keine Siedlungs- und Gewerbeflächen überplant werden und es nur einen geringen Eingriff in das Naturschutzgebiet Großer Bruch am Wellbach gibt. Die genaueren Auswirkungen der Anbindung, bspw. auf das Johannisbachtal, werden in der Vorplanung untersucht. Anschließend präsentiert Herr Ebinger eine Visualisierung der Anbindung (vgl. Anlage 1, Folie 19ff).

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob es bei der Johannistalau ein Landschaftsschutzgebiet gibt.

Hinweis: Ein Teilnehmer beantwortet die Frage und merkt an, dass das Gebiet zwischen der jetzigen Bahnstrecke, der Herforder Straße, der Schillerstraße und Brake zum Landschaftsschutzgebiet Johannisbachaue Untersee gehört. Er betont, dass sich darin mehrere, direkt am Ufer des Johannisbaches gelegene, besonders geschützte Biotope befinden.

Antwort: Herr Ebinger ergänzt, dass diese unterschiedlichen Schutzklassen auch in der jeweiligen Klassifizierung der Bewertungsmethodik entsprechend berücksichtigt werden.

Herr Ebinger erläutert anschließend den Verlauf der Anbindung Brake. Die Variante verläuft überwiegend bestandsnah und eine Erweiterung auf sechs Gleise ist erst nach der Johannisbachtal-Brücke vorgesehen. Dies könne sich in der Vorplanungsphase noch ändern (vgl. Anlage 1, Folie 22f).

Frage: Ein Teilnehmer ist verwundert, dass die geplante Strecke südlich von Elverdissen komplett oberirdisch verlaufen soll, obwohl dort erhebliche Höhenunterschiede bestehen. Er merkt an, dass dies sehr tiefe Einschnitte im Gelände erfordern würde.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass bisher lediglich pauschale Annahmen für Tunnelabschnitte getroffen wurden. In diesem Bereich wurde noch nicht im Detail untersucht, ob ein Tunnel möglich wäre. Er verweist auf die Vorplanung, die weitere Ergebnisse bringen wird.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob es bereits eine Bewertung oder einen Vergleich zwischen der Anbindung Brake und der Anbindung Schildesche gibt.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass ein solcher Vergleich derzeit noch nicht vorliegt. Im Rahmen der Vorplanung werden die Unterschiede beider Varianten jedoch detailliert herausgearbeitet. Auf Basis dieser Erkenntnisse wird dann eine differenzierte Bewertung möglich sein.

Anmerkung: Ein Teilnehmer ergänzt, dass die Planungen bislang sehr grob sind und insbesondere die Höhenprofile sowie die Autobahnquerung noch detailliert bearbeitet werden müssen. Er hält es daher für sinnvoll, dass eine genaue Bewertung erst in der Vorplanung erfolgt.

Herr Vorwerk liest einen Hinweis aus dem Chat vor: Es sollte korrigiert werden, dass von der Johannisbach-Aue die Rede ist, da das Johannisbachtal am anderen Ende von Bielefeld liegt.

Frage: Eine Teilnehmerin äußert aus betrieblicher Sicht Bedenken, dass ein späterer Übergang zur Sechs-Gleisigkeit Auswirkungen auf die Kapazitäten, beispielsweise gleichzeitige Einfahrten in den Hauptbahnhof, haben könnte. Sie fragt, ob dies bereits überprüft wurde.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass der Beginn der 6-Gleisigkeit zwischen Brake und Johannisbachtalviadukt nicht aus Kapazitätsgründen gewählt wurde, sondern aus den benötigten Rampenlängen für Überwerfungen sowie benötigten Weichenverbindung um eine gewisse Flexibilität im Betrieb zu gewährleisten. Ob diese 6-Gleisigkeit bis zum Hauptbahnhof Bielefeld fortgeführt werden muss, wird erst in der Vorplanung ermittelt.

Anmerkung: Die Teilnehmerin merkt an, dass aus dem D-Takt die Anforderungen an gleichzeitige Einfahrten bekannt seien. Daraus müsste direkt abgeleitet werden können, wo die Sechs-Gleisigkeit wirklich erforderlich ist und wo sie vielleicht erst später notwendig wird.

Antwort: Herr Ebinger bestätigt, dass dies genau geprüft und klassifiziert werde. Es soll exakt ermittelt werden, wo und ab wann die Sechs-Gleisigkeit tatsächlich benötigt wird.

Anmerkung: Die Teilnehmerin gibt zu bedenken, dass dadurch eventuell bestimmte Varianten ausgeschlossen werden, weil weitere Trassen erst zu spät zur Verfügung stehen würden.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass die Sechs-Gleisigkeit, falls sie zur Vorgabe wird, auch bei der Anbindung Brake eingeplant werden muss. Da aktuell noch unsicher ist, ab welchem Punkt die Sechs-Gleisigkeit beginnt, müssen Prognosen und Berechnungen in der Vorplanung abgewartet werden. In diesem Fall müssten die Planungen entsprechend angepasst werden.

Ergänzung: Herr Jekel ergänzt, dass das gleiche Thema auch bei der Anbindung Schildesche relevant ist, dort jedoch der Abschnitt mit weniger als sechs Gleisen kürzer ausfällt. Entscheidend ist jeweils, wie lang dieser Bereich sein darf. Bei Brake ist dieser Bereich länger als bei Schildesche.

Ergänzung: Herr Ebinger zeigt auf der Karte Anbindung Schildesche, dass die Sechs-Gleisigkeit zum jetzigen Planungsstand ungefähr auf Höhe der Eisenbahnüberführung Schillerstraße beginnen würde (vgl. Anlage 1, Folie 20).

Frage: Ein Teilnehmer äußert Bedenken bezüglich der Unterquerung der A2 und der Nähe zu Tanks an der Raststätte, insbesondere wegen der genauen Höhenlage und möglicher Risiken.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass diese Details in der Vorplanung geklärt werden und alle örtlichen Gegebenheiten wie Tanks und Leitungen noch exakt erfasst werden.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass laut Zukunftsfahrplan 2040 drei Züge gleichzeitig aus Bielefeld fahren sollen, was auf vier Gleisen nicht möglich erscheint. Er fordert dringend eine eisenbahnbetriebstechnische Untersuchung zur Klärung des tatsächlichen Bedarfs.

Antwort: Herr Ebinger weist darauf hin, dass diese Untersuchung verpflichtend ist und durchgeführt werden wird.

Anmerkung: Ein Teilnehmer merkt an, dass durch den Alpenvorbahnhof in Bielefeld eine Sechs-Gleisigkeit seiner Meinung nach technisch unproblematisch sei. Zusätzlich bittet er darum, bei der Planung die Anbindung der Lippe Bahn stets mit zu berücksichtigen.

Antwort: Der Hinweis ist aufgenommen und auch im D-Takt enthalten. Zusätzlich wurde im Chat angemerkt, dass die Prognose 2040 mit den Zugzahlen zwischen Bielefeld und Herford zu berücksichtigen und die Notwendigkeit von sechs Gleisen zu hinterfragen ist. Aus Sicht der Planung spielt jedoch nicht nur die Zuganzahl, sondern auch die Gleichzeitigkeit der Züge eine entscheidende Rolle.

Herr Ebinger setzt den Vortrag zur Anbindung fort. Die Trasse würde überwiegend in Bestandsnähe verlaufen, wodurch es weniger neue Betroffenheiten gäbe. Im Bereich Brake kann es jedoch zu weiteren Auswirkungen kommen. Der Bahnhof Brake müsste voraussichtlich verlegt werden (vgl. Anlage 1, Folie 22).

Anmerkung: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Gütergleise ursprünglich für den Nahverkehr ertüchtigt und mitgenutzt werden sollten. Er schlägt vor, den Bahnhof Brake an die Gütergleise zu verlegen, um betriebliche Vorteile in Bielefeld und Herford zu erzielen. Er bittet, dies bei der Planung zu berücksichtigen.

Anmerkung: Ein Teilnehmer schließt sich dem Vorschlag zur Verlegung des Bahnhofs Brake an die Gütergleise an und betont, dass der dortige alte Notbahnsteig reaktiviert und der Parkplatz für Park & Ride genutzt werden könnte. Zudem sieht er in der Ertüchtigung zusätzlicher Gleise in Bielefeld eine zeitnah umsetzbare Möglichkeit zur Verbesserung des Nahverkehrs und zur Stärkung des Bahnhofs. Dies sei ohne viel planerischen Aufwand umsetzbar.

Anmerkung: Herr Ebinger bemerkt, dass eine Ertüchtigung des bestehenden Notbahnsteigs in Brake kaum möglich sei, da bei sechs Gleisen das Bahngelände verbreitert werden muss und vermutlich ein neuer Bahnsteig gebaut werden muss. Im Falle der Umsetzung dieser Variante wäre eine vollständige Erneuerung des Bestands erforderlich.

Herr Ebinger setzt seinen Vortrag fort. Er erläutert, dass eine Anpassung am Viadukt Schildesche nur dann nicht notwendig ist, wenn die sechsgleisige Trasse erst nach dem Viadukt

beginnt. Andernfalls müsste das Viadukt angepasst oder eine zusätzliche Brücke gebaut werden. Zudem wäre während der Bauzeit mit erheblichen Einschränkungen und Kapazitätsminderungen im Bahnbetrieb zu rechnen und die sechsgleisige Führung durch Brake würde eine Verbreiterung des Bahngeländes erfordern. Anschließend präsentiert Herr Ebinger eine Visualisierung der Anbindung Brake (vgl. Anlage 1, Folie 22f).

Anschließend erläutert Herr Ebinger die Anbindung nach Herford, eine Kombination der Anbindungen Schildesche und Herford. Die Anbindung impliziert große Eingriffe durch zusätzliche Gleise zwischen Bielefeld und Herford. Der Bahnhof Brake muss voraussichtlich verlegt werden. Zudem ist eine zusätzliche Brücke am Viadukt notwendig (vgl. Anlage 1, Folie 24).

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob Häuser oder Straßen von einem Abriss betroffen sein könnten.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass man nicht pauschal alles abreißt, sondern prüft, ob der Bahndamm auf Freiflächen verlegt werden kann, um Betroffenheiten zu minimieren. Welche Gebäude und Flächen konkret betroffen sein könnten, wird in der Vorplanung untersucht.

Anmerkung: Die Teilnehmerin weist darauf hin, dass der Platzhalter „Siedlungsfläche betroffen“ in der Aufstellung ergänzt werden sollte.

Antwort: Es wird zugesichert, dass dies aufgenommen wird und bereits als Kriterium in der Bewertungsmethodik enthalten ist.

Frage: Ein Teilnehmer bittet um eine Konkretisierung, wie breit die Fläche für sechs Gleise tatsächlich wäre, um die Auswirkungen auf Brake besser einschätzen zu können.

Antwort: Es wird erläutert, dass für die neuen Gleisanlagen mindestens 13 Meter zusätzliche Breite benötigt werden, einschließlich Oberleitungsmasten. Die genaueren Werte hängen von weiteren Planungen ab.

Frage: Ein Teilnehmer merkt an, dass ein viergleisiger Flaschenhals auf der Strecke nach Hannover viele Kapazitätsgewinne zunichtemachen könnte, wenn nicht durchgängig sechs Gleise gebaut werden.

Antwort: Herr Ebinger ordnet ein, dass der Bedarf an zusätzlichen Gleisen von den zukünftigen Verkehrsprognosen abhängt und im Rahmen einer eisenbahnbetrieblichen Untersuchung sorgfältig geprüft wird. Es wird versucht eine möglichst wirtschaftliche Lösung zu finden.

Frage: Der Teilnehmer fragt, wie das Szenario gelöst wird, wenn mehrere Züge gleichzeitig den Bahnhof verlassen sollen, aber ein Flaschenhals durch zu wenig Gleise vorhanden ist.

Antwort: Es wird erklärt, dass zusätzliche Gleise dann gebaut würden, falls sie für den Betrieb tatsächlich erforderlich sind, um Kapazitätsengpässe zu vermeiden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie die Situation in Richtung Hamm aussieht, da dort bislang nur vier Gleise vorhanden sind und dieses Thema bisher nicht behandelt wurde.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass entscheidend ist, wie die Züge aus den Bahnhöfen ausfahren und wie lange die entsprechenden Einfahrtsbereiche genutzt werden. Derzeit steht der Bereich Richtung Hannover im Fokus, die Strecke Richtung Hamm wird voraussichtlich zukünftig betrachtet, abhängig vom tatsächlichen Bedarf im Rahmen des D-Takts.

Ergänzung: Herr Ebinger weist darauf hin, dass einige Züge in Bielefeld enden und somit keine zusätzlichen Gleise Richtung Süden benötigen. Ähnliches gilt für Brackwede: Einige Züge verlassen die "Strecke nach Hamm" in Brackwede und zweigen in andere Richtungen ab, somit ist die Kapazität, die zwischen Brackwede und Bielefelder Hbf benötigt wird, nicht gleich die Kapazität auf der Strecke zwischen Hamm und Brackwede. Der tatsächliche Bedarf hängt letztlich von den exakten Zugzahlen und Fahrplänen ab.

Ergänzung: Ein Teilnehmer betont, dass beim Übergang von vier auf sechs Gleise kreuzungs-freie Lösungen wichtig sind, da andernfalls erhebliche Kapazitätsverluste drohen. In Richtung Brackwede seien fünf Gleise ausreichend, abhängig jedoch von betriebstechnischen Details.

Ergänzung: Herr Ebinger versichert, dass auf Basis der tatsächlichen Zugzahlen die nötige Kapazität rechnerisch ermittelt wird und eine wirtschaftlich sinnvolle Betriebsqualität bei Fertigstellung gewährleistet sein muss.

Ergänzung aus dem Chat: Es wird darauf hingewiesen, dass auf der Strecke zwischen Bielefeld und Hamm deutlich weniger Nahverkehr unterwegs ist.

Antwort: Herr Ebinger bestätigt, dass all diese Aspekte im Rahmen der weiteren Detailplanung betrachtet und entsprechende Bedenken sorgfältig geprüft und beantwortet werden.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der eigentliche Engpass im Bahnhof Bielefeld liegt, da es an Gleisen fehlt. Für eine Erhöhung der Geschwindigkeit zwischen Hamm und Bielefeld auf über 200 km/h wären jedoch neue Gleise und deutlich mehr Platz erforderlich, was aus seiner Sicht fraglich erscheint, insbesondere für geringfügige Fahrzeitgewinne.

Antwort: Herr Ebinger stellt klar, dass Hannover-Bielefeld und Bielefeld-Hamm verschiedene Projekte sind und sich die aktuellen Planungen nur auf das Projekt Hannover-Bielefeld beziehen.

Frage: Ein Teilnehmer merkt an, dass ohne eine Ertüchtigung der Strecke Hamm-Bielefeld der Deutschlandtakt nicht umsetzbar sei und das Thema momentan nicht weiterverfolgt werde, sodass auch die Ausbauten zwischen Bielefeld und Hannover fraglich seien.

Antwort: Es wird klargestellt, dass die Problematik bekannt ist. Aktuell beschränkt sich der Projektauftrag jedoch auf den Abschnitt Hannover-Bielefeld und eine Weiterplanung bis Hamm erfolgt erst mit entsprechendem Auftrag.

TOP 4 Bahnhof Bielefeld (Leon Ebinger, InfraGO AG)

Herr Ebinger setzt seinen Vortrag fort und informiert über die Erweiterung des Bahnhofs Bielefeld. Der bestehende Bielefelder Hauptbahnhof mit acht Gleisen und sieben Bahnsteigkanten reicht für die Anforderungen des Deutschlandtakts und künftiger Verkehrskonzepte nicht aus und muss deshalb erweitert werden. Der Entwurf sieht vor, zusätzliche Kapazitäten durch einen neuen H-Bahnsteig zu schaffen, der platzsparend gestaltet ist und Aufzüge sowie Treppen zentral im Verbindungsbereich integriert. Durch diese H-Form lässt sich der Bahnhofsquerschnitt insgesamt schmaler halten, wodurch angrenzende Bereiche, wie die Josef-Massolle-Straße, weniger beeinträchtigt werden könnten. Zudem sind zusätzliche Überholungsgleise vorgesehen, um die betriebliche Flexibilität zu erhöhen und Engpässe zu vermeiden. Die Anordnung der Gleise und Bahnsteige wird in der weiteren Planung noch hinsichtlich ihrer betrieblichen Tauglichkeit und Kapazität überprüft und ist nicht final (vgl. Anlage 1, Folie 25ff).

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie viele Umsteigebeziehungen durch den neuen H-Bahnsteig tatsächlich verbessert werden. Zudem erkundigt er sich, ob dadurch die Möglichkeit für einen internationalen Fernbusbahnhof am Standort verwehrt wird.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass die Umsteigebeziehungen und der konkrete Nutzen des H-Bahnsteigs in einer betriebstechnischen Untersuchung noch detailliert analysiert werden.

Ergänzung: Der Verkehrsdezernent erläutert, dass die Planung für den Fernbusbahnhof in Abstimmung mit der Bahn erfolgt und zunächst als temporäre Lösung für etwa zehn Jahre vorgesehen ist, ohne größere bauliche Eingriffe. Ziel ist es, Brackwede zu entlasten. Die Erreichbarkeit der Anlieger muss weiterhin gewährleistet sein. Zwischen DB und Stadt besteht ein enger und konstruktiver Austausch, weitere Entscheidungen stehen allerdings noch aus.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob im Ausbauablauf zuerst die Trasse oder der Bahnhof Bielefeld umgesetzt wird, da das Prozedere für die betriebliche Umsetzung von Interesse wäre.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass der genaue Ablauf noch entwickelt werden muss, aber der Ausbau in mehrere Planfeststellungsabschnitte unterteilt wird. Abschnitte wie der Bahnhof Bielefeld könnten aufgrund ihres verkehrlichen Nutzens priorisiert und vorgezogen in Angriff genommen werden. Der genaue Zeitplan steht jedoch noch nicht fest.

Anmerkung: Ein Teilnehmer befürwortet den Ausbau des Bahnhofs Bielefeld vorzuziehen, da dies unmittelbar einen verkehrlichen Mehrwert bringen würde. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass der platzsparende H-Bahnsteig einen wesentlichen Nachteil hat: Die Durchbindung von Zügen und Durchfahrt durch den Bahnhof wären damit nicht ohne weiteres möglich.

Anmerkung: Eine Teilnehmerin erklärt, dass das Zielkonzept der S-Bahn OWL im D-Takt drin ist und hier eine Durchbindung der Sennebahn bis Minden bzw. Nienburg vorgesehen ist. Für eine verbesserte Taktung Richtung Lage sei jedoch langfristig eine Zweigleisigkeit erforderlich, wofür konkrete Planungen begonnen haben. Sie weist darauf hin, dass vorgezogene Einzelmaßnahmen aus dem D-Takt nicht durch Bundesmittel gefördert würden, sondern auf ein kleineres Landesbudget angewiesen wären, was die Umsetzung erschwert.

Ergänzung: Herr Ebinger bestätigt, dass auch aus Sicht der Planung im Bereich Lage perspektivisch ein weiteres Gleis und eine Zweigleisigkeit sinnvoll sein könnten.

Anmerkung: Ein Teilnehmer betont das Interesse, den Bahnsteig Richtung Lage frühzeitig zu realisieren und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes anzugehen. Zudem regt er an, den alten Gepäcktunnel unter Gleis 1 bei der Planung zu berücksichtigen, da so eine mögliche Tunnelanbindung von der Stadtbahnhaltestelle zum Bahnhof entstehen könnte.

Antwort: Herr Ebinger weist darauf hin, dass sämtliche Unterführungen auf die erwarteten Fahrgastzahlen auszulegen sind und hierzu noch detaillierte Planungen erfolgen werden.

Frage: Ein Teilnehmer erkundigt sich, mit welcher Geschwindigkeit Züge künftig durch den Bahnhof Bielefeld fahren sollen.

Antwort: Herr Ebinger erläutert, dass aktuell eine Durchfahrgeschwindigkeit von etwa 80 km/h vorgesehen ist.

Rückfrage: Der Teilnehmer fragt nach, warum im Bereich hinter dem Bahnhof große Gleisradian gebaut werden, wenn Züge dort ohnehin nur langsam fahren oder abbremsen.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass die Strecke für eine Maximalgeschwindigkeit von 300 km/h dimensioniert wird, da z. B. Züge aus Hannover diese Geschwindigkeit erreichen können.

Rückfrage: Der Teilnehmer hinterfragt, ob die Auslegung der Strecke auf 300 km/h hinter dem Bahnhof wirklich notwendig ist, da in diesem Abschnitt aufgrund der Bahnhofslage ohnehin nur mit etwa 80 km/h gefahren oder bereits zuvor in Herford stark abgebremst wird.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass die endgültige Auslegung der Kurvenradien und Geschwindigkeiten im Detail geprüft wird. Ähnlich wie im Bereich Hannover werde je nach Lage entschieden, ob bestimmte Abschnitte für 300 km/h oder gegebenenfalls für niedrigere Geschwindigkeiten dimensioniert werden. Die konkrete Trassierung wird noch detailliert untersucht.

Ergänzung: Herr Ebinger weist darauf hin, dass im Bereich Schildesche Gleisradien für 300 km/h vorgesehen sind, während etwa in der Johannesbachtal-Aue derzeit maximal 240 km/h. Eine ähnliche Etappierung gilt auch für die Anbindung Brake.

Hinweis: Ein Teilnehmer merkt an, dass ein ICE zum Beschleunigen auf 300 km/h etwa 15 km und zum Bremsen rund 5 km benötigt.

Antwort: Herr Ebinger weist darauf hin, dass die tatsächlichen Beschleunigungs- und Bremswege von vielen Faktoren, wie z.B. dem ICE-Typ oder der Streckenneigung abhängen.

TOP 5 Ausblick (Marvin Jekel, InfraGO AG)

Herr Jekel erläutert, dass nach der Grundlagenermittlung zeitnah die Vorplanung beginnt, bei der konkrete Ingenieurbauwerke, wie Tunnel oder Brücken, detailliert ausgearbeitet und mögliche Varianten genau lokalisiert werden. Im nächsten Schritt erfolgt eine europaweite Ausschreibung für Ingenieurbüros, sodass die Vorplanung voraussichtlich ab Herbst/Winter 2026 starten kann. Dabei bleibt die DB im fortlaufenden Dialog mit der Öffentlichkeit. Es werden Wünsche und Kernforderungen, sogenannte übergesetzliche Forderungen, aus der Region geprüft und später dem Bundestag zur Entscheidung vorgelegt. Am Ende der Vorplanung wird eine Vorzugsvariante stehen. Es folgt die parlamentarische Befassung und dann die Planfeststellung (vgl. Anlage 1, Folie 30ff).

Hinweis: Ein Teilnehmer äußert Sorge, dass die Variante V3 am Obernberg nahe empfindlichen Salz- und Wasserquellen verläuft. Er kritisiert, dass dieses Risiko durch fehlende Bohrungen und Untersuchungen bislang nicht ausreichend berücksichtigt wird.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass im Rahmen des Regionaltreffens in Herford am 28.02.2026 speziell die Bohrungen in Porta Westfalica besprochen werden. Er betont, dass für die Bereiche, in denen noch keine Erkundungen stattgefunden haben, dies künftig erfolgen wird, um über die weitere Variantenabschichtung fundiert zu entscheiden.

Anmerkung: Ein Teilnehmer merkt an, dass in der Diskussion vor allem die Herausforderungen der Neubaustrecke thematisiert werden. Die Konsequenzen bei Nicht-Umsetzung kämen zu wenig zur Sprache. Er weist darauf hin, dass ohne Ausbau auf der Bestandsstrecke die bestehenden Kapazitätsengpässe und Verspätungen voraussichtlich bestehen bleiben oder sich verschärfen werden. Zudem regt er an, stärker aufzuzeigen, welche verkehrlichen Vorteile mögliche regionale Anbindungen, etwa für Detmold, Lage oder den Raum Lippe, bieten könnten, da die Menschen vor Ort aktuell oft keinen direkten Nutzen in der Neubaustrecke sehen.

Antwort: Herr Jekel stimmt zu, dass sich bestehende Verspätungen und Engpässe ohne Ausbau nicht verbessern. Hinsichtlich zusätzlicher Anbindungen verweist er darauf, dass dies aktuell nicht Teil des Planungsauftrags sind. Vorschläge dazu werden aber gerne angenommen und geprüft. Letztlich entscheide der Bundestag, ob diese Maßnahmen umgesetzt werden.

Anmerkung: Ein Teilnehmer betont, dass niemand in der Runde einen vollständigen Verzicht auf Ausbaumaßnahmen fordere. Sollte der Streckenausbau erfolgen, erfordere das erhebliche Investitionen und müsse zügig umgesetzt werden, um die Mobilitätswende zu erreichen. Er verweist auf Beispiele, bei denen stillgelegte Strecken oder eine Zweigleisigkeit (wieder-) hergestellt werden konnten, um zuverlässigere Verbindungen zu ermöglichen. Dies entspräche den Bedürfnissen der Fahrgäste und könne seiner Ansicht nach kurzfristig angegangen werden.

Antwort: Herr Jekel merkt an, dass auch für solche Maßnahmen immer eine entsprechende Planungszeit benötigt wird.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob es aufgrund der langen Planungszeiträume dazu kommen kann, dass Investitionen in den Bahnhof Brake (z. B. für Barrierefreiheit oder Komfort) über Jahre aus Unsicherheit nicht getätigt werden. Außerdem wird nachgefragt, ob in Zwischenberichten schon früher Klarheit geschaffen werden kann, welche Variante in Bielefeld am wahrscheinlichsten ist.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass eine frühere Variantenentscheidung im laufenden Prozess möglich, aber derzeit noch nicht absehbar ist. Im günstigsten Fall könnte bereits vor Abschluss der vollen Planungsphase ein Entscheidungspunkt erreicht werden.

Ergänzung: Ein Teilnehmer betont, dass der Deutschlandtakt kein Prestigeprojekt ist, sondern auf umfangreichen Analysen der Verkehrsströme basiert. Er weist darauf hin, dass die geplanten 31 Minuten Reisezeit zwar häufig diskutiert werden, aus seiner Sicht aber nicht das Wesentliche sind. Wichtiger seien die zusätzlichen Gleise für mehr Kapazität.

Ergänzung: Ein Teilnehmer unterstützt die vorherige Aussage und regt an, den zweigleisigen Ausbau zwischen Minden und Seelze vorzuziehen, da es dort bereits länger Engpässe gibt. Er schlägt vor, diese zwei Gleise möglichst schnell zu bauen und später zu erweitern.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass ein Ausbau entlang der Bestandsstrecke aus seiner Erfahrung weder schneller noch günstiger ist als eine Neubaustrecke, da Arbeiten im laufenden Betrieb zu langwierigen Sperrungen und Kapazitätseinschränkungen führen. Die Annahme, Bestandsausbau wäre effizienter, konnte seiner Erfahrung nach bislang nicht belegt werden.

Anmerkung: Ein Teilnehmer betont, dass eine Neubaustrecke unbedingt notwendig ist und Verbesserungen allein im Bestand oder durch Reaktivierung alter Strecken in der Praxis oft nicht zum gewünschten Erfolg führen. Als Beispiel nennt er die lange Reaktivierungsdauer der TWE-Strecke, auf der trotz vorhandener Gleise jahrzehntelang kein Regelbetrieb stattgefunden hat. Er fordert, klar auf die Notwendigkeit der Neubaustrecke hinzuweisen.

Herr Jekel verabschiedet die Teilnehmenden mit ausleitenden Worten und verweist für weitere Informationen auf die Projekt-Website. Die Veranstaltung endet um 19:40 Uhr.

Anlagen

Anlage 1: DB InfraGO | Folien zum Regional-Treffen Bielefeld, von 12 auf 2 Trassenvarianten

Anlage 2: Dokument Pro-Ausbau

1. Wir bitten, unseren selbst **schriftlich verfassten Wort(Text)beitrag 1:1 ins Protokoll** zu übertragen oder als lesbares Foto an das Protokoll anzuhängen. Text wird dem DB-Protokollanten sofort zugestellt.

2. Die Projektregion wünscht die **Mitprüfung des bestandsnahen 2-gleisigen Aus-/Neubaus! ***

* Definition Ausbau ungleich Definition Neubau; auf alle Fälle bestandsnah!

Die Projektregion wünscht die **Überprüfung der 31 Minuten (alias Neuberechnung Zielfahrplan)**

2a. Metropolregion Hannover

- Einwohnerzahl Landkreis: ca. 1,2 Millionen
- Einwohnerzahl Stadt Hannover: ca. 558.000
- Bedeutung: wesentlicher wirtschaftlicher + wissenschaftlicher Knotenpunkt Niedersachsens
- Landkreis Hannover wünscht **2 zusätzliche Gleise**, um die Kapazität zu erhöhen und um den Kapazitätsgewinn für den Nahverkehr zu nutzen. **Engpassbeseitigung SHG.**
- Landkreis Schaumburg wünscht **2 zusätzliche Gleise am Bestand**, **Engpassbeseitigung SHG.**

2b. Regionalmetropole Minden-Lübbecke - Bielefeld

- Einwohnerzahl RM Mi-Lü: ca. 320.000
- Einwohnerzahl RM Bielefeld: ca. 740.000
- Bedeutung: besondere Präsenz inhabergeführte Unternehmen, auch Weltkonzerne
- wünschen **2 zusätzliche Gleise**, um die Kapazität zu erhöhen und um den Kapazitätsgewinn für den Nahverkehr zu nutzen. **Engpassbeseitigung SHG.**

Wie spiegelt sich das * in der ausstehenden RVP wider?

3. Ist das die Vorzugsvariante von Intraplan? Variante 3 vor der „offiziellen“ Abschichtung
Gibt es eine Vorfestlegung seitens der DB InfraGo?

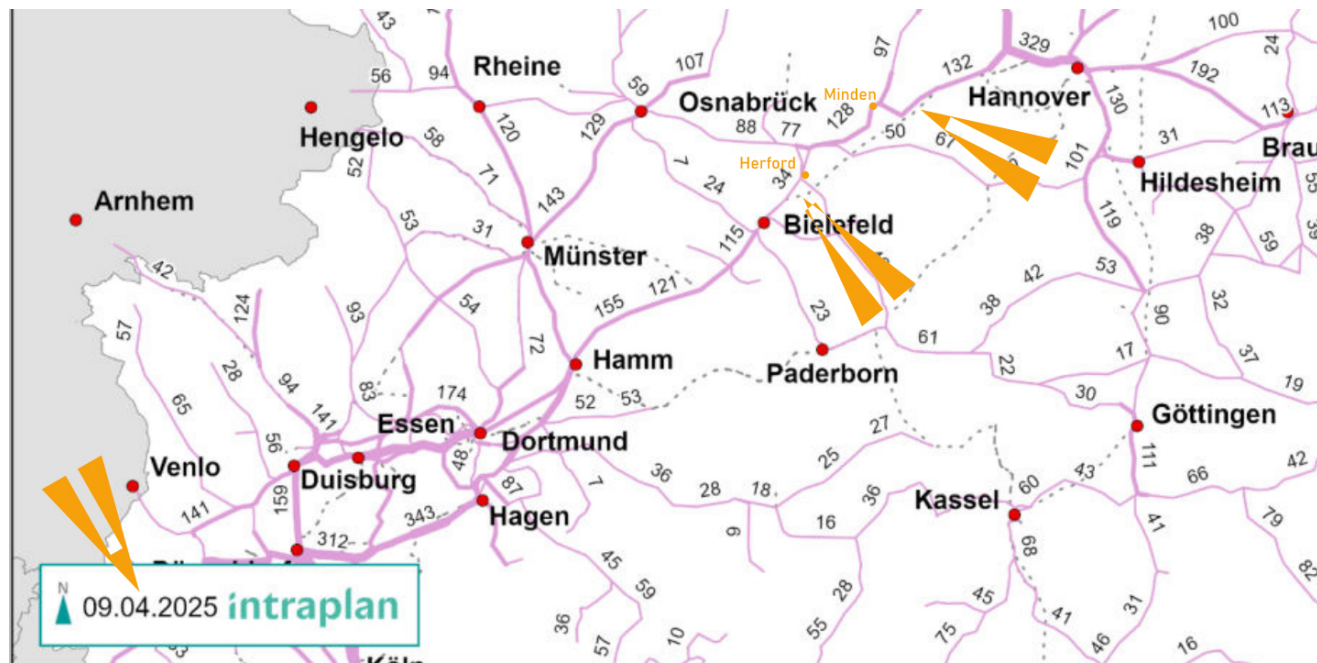


Band 8.1 E: Eisenbahnverkehrsprognose 2040 Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" (Ergebnisbericht) Stand: 13.05.2025 Seite 99

Anlage 23 Bedienungshäufigkeiten des SPFV im Prognosefall 1, Region Nordwest

Foto bearbeitet von Pro-Ausbau

Ist das die Vorzugsvariante von Intraplan? Variante 3 vor der „offiziellen“ Abschichtung
 Gibt es eine Vorfestlegung seitens der DB InfraGo?
 (Zu welchem Jahr auch immer) Muss für die prognostizierten Zugzahlen /Besetzungsgrade wirklich die Relation Bielefeld-Minden 6-gleisig sein? Oder handelt es sich um den Versuch, über das Deckmäntelchen „Kapazität“ der NBS über die Hürde zu helfen? Bitte den Nachweis führen!



Anlage 42 abschnittsbezogene Besetzungsgrade im SPNV im Prognosefall 1, Region Nord-west
Quelle: Band 8.1 E: Eisenbahnverkehrsprognose 2040 Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" (Ergebnisbericht) Stand: 13.05.2025 Seite 121

Foto bearbeitet von Pro-Ausbau

Bielefeld 27.01.2026 (**Onlineteilnahme**)

Initiative Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg
 überreicht durch Claudia Grimm
 mit Freigabe zur Veröffentlichung