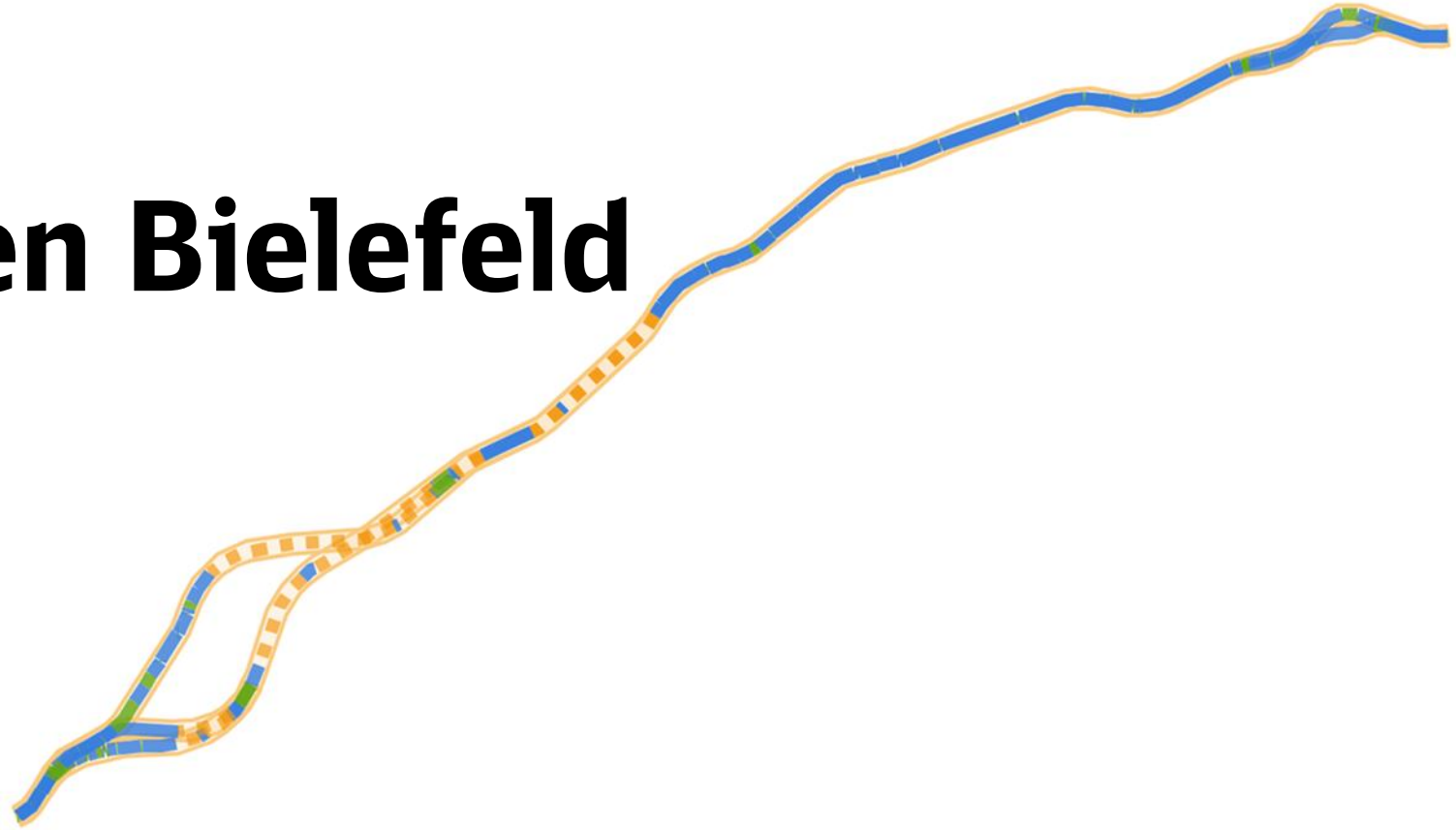
DB InfraGO

Bahnprojekt
Hannover–Bielefeld

Regional-Treffen Bielefeld von 12 auf 2 Varianten



27.01.2026 | Bielefeld | V.II-N-O

www.hannover-bielefeld.de

Agenda

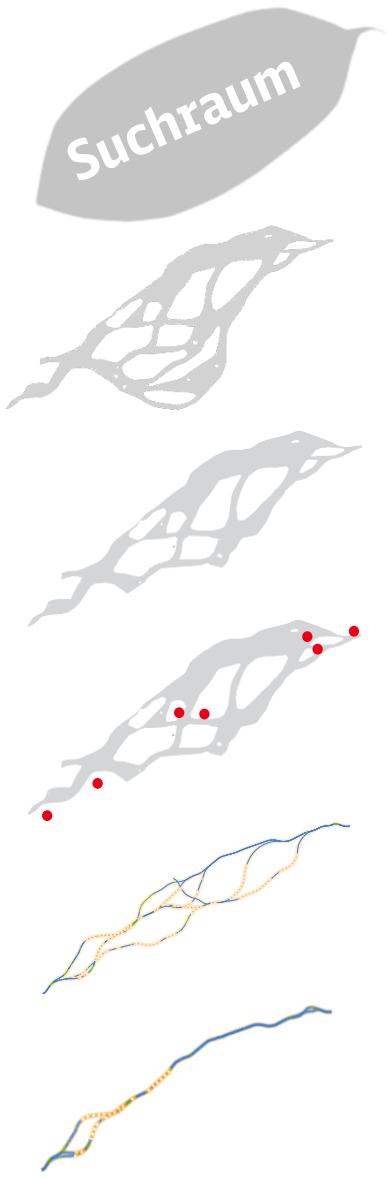
1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	10
3.	Anbindungen	19
4.	Bahnhof Bielefeld	25
5.	Ausblick	30

Agenda

1.	**Einführung**	**3**
2.	Von 12 auf 2 Varianten	10
3.	Anbindungen	19
4.	Bahnhof Bielefeld	25
5.	Ausblick	30

Rückblick: Themen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Vom Groben zum Feinen erörtern wir jeden Schritt öffentlich.



2020 **Vorgaben Bundesverkehrsministerium (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:** Abschichtung erörtern. Vorplanung vorbereiten.

Zwei zusätzliche Gleise bieten viele Vorteile
für Bielefeld

DB InfraGO

Pendelnde, Reisende und Güter werden mobiler

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

Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski

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.

Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

Der D-Takt nutzt dem Nah-Verkehr. Bielefeld.

Mehr Züge starten in Bielefeld.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr			
	2024		2040	
Bielefeld Hauptbahnhof	**9**	Abfahrten je Stunde	**21**	Abfahrten je Stunde
	2	**RE61**[1] (RRX) Köln–Minden	2	**RRX4**[1] Remagen–Minden
	1	**RB61**[1] Bielefeld–Hengelo	2	**RRX6**[1] Herford–Koblenz
	1	**RB69**[1] Bielefeld–Hamm–Münster	1	**RE61**[1] Bielefeld–Rheine
	0-1	**RE70**[2] Bielefeld–Braunschweig	1	**S61**[1] Bielefeld–Hengelo
	1	**RB71**[1] Bielefeld–Rahden	2	**S67**[½] (alt RB67) Bielefeld–Warendorf–Münster
	1	**RB73**[1] Bielefeld–Lemgo–Lüttfeld	1	**RE70**[1] Bielefeld–Wolfsburg
	1	**RB74**[1] Bielefeld–Paderborn	1	**S71**[1] (alt: RB71) Bielefeld–Lage/ Rahden mit halbstündlicher Taktung ab Bünde
	1	**RB75**[1] Bielefeld–Osnabrück	2	**S73**[½] (alt: RB73) Bielefeld–Barntrup
	0-1	**RE78**[2] Bielefeld–Minden	1	**RE74**[1] Bielefeld–Paderborn
			2	**RB75/ S75**[½] Bielefeld–Osnabrück
			4	**RE78/ S74**[½] Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg
			1	**RE81**[1] Bielefeld–Hamm
			1	**RE82**[1] Bielefeld–Paderborn

[1] Zug fährt *stündlich* pro Richtung
[2] Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung
[½] Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung

Quellen: ma+, KC ITF NRW, 2023: NRW-Takt Zielnetz 2040. FV gemäß 3. Gutachterentwurf im Deutschlandtakt (Stand 17.04.2023), www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/; LNVG, 2024: SPNV-Konzept 2030+ und 2040+, https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040 (Stand: 11.03.2024)

Das Bahnprojekt H–Bi ist von europäischer Bedeutung.

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

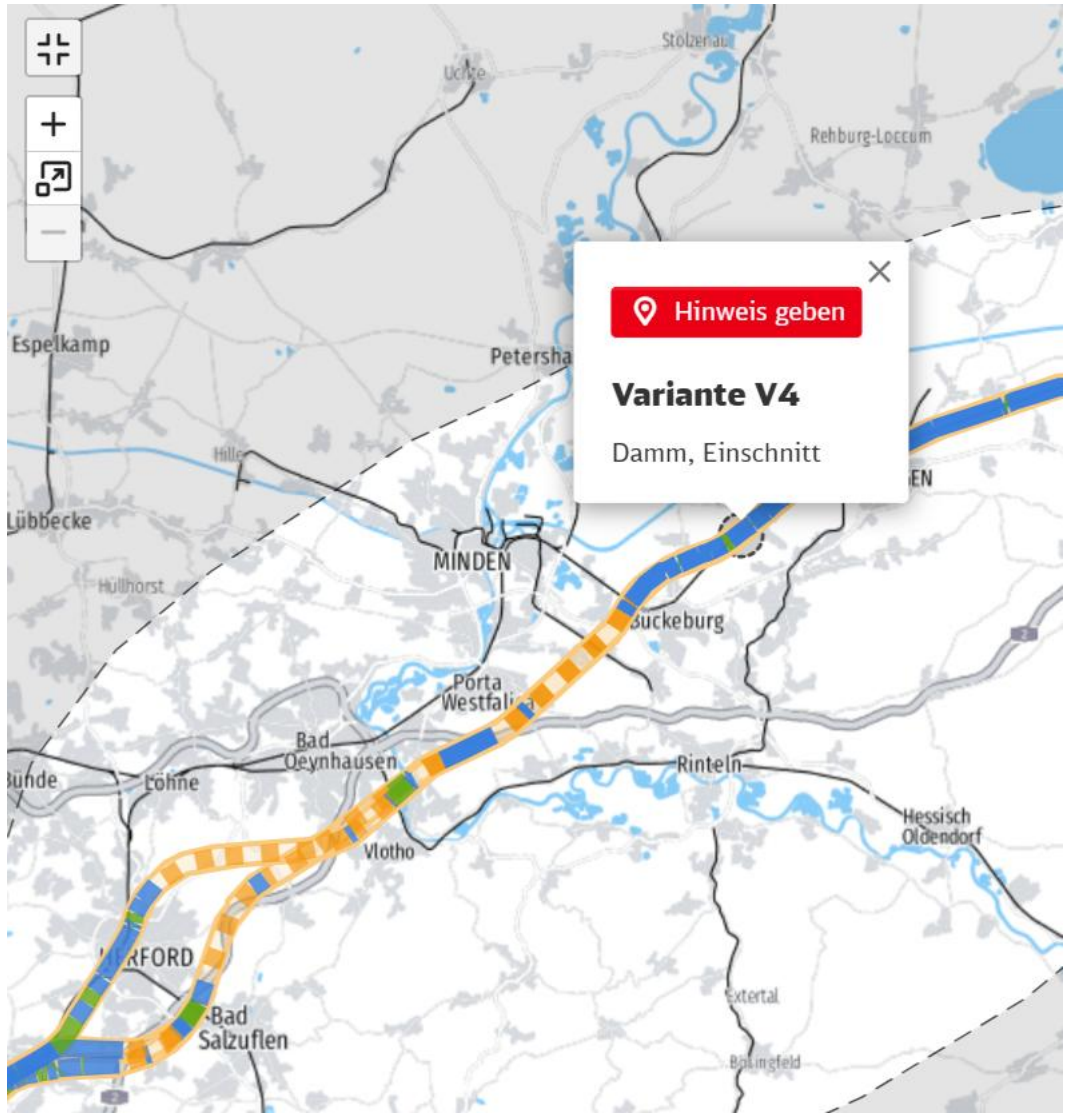
- Die **Fahrzeit** sinkt zwischen Baltikum und Benelux.
- Ein **Kapazitäts-Engpass** für Güterzüge zwischen Ostsee- und Nordsee-Häfen wird beseitigt.

Quelle: CEF support to North Sea - Baltic Corridor May 2020, S. 12

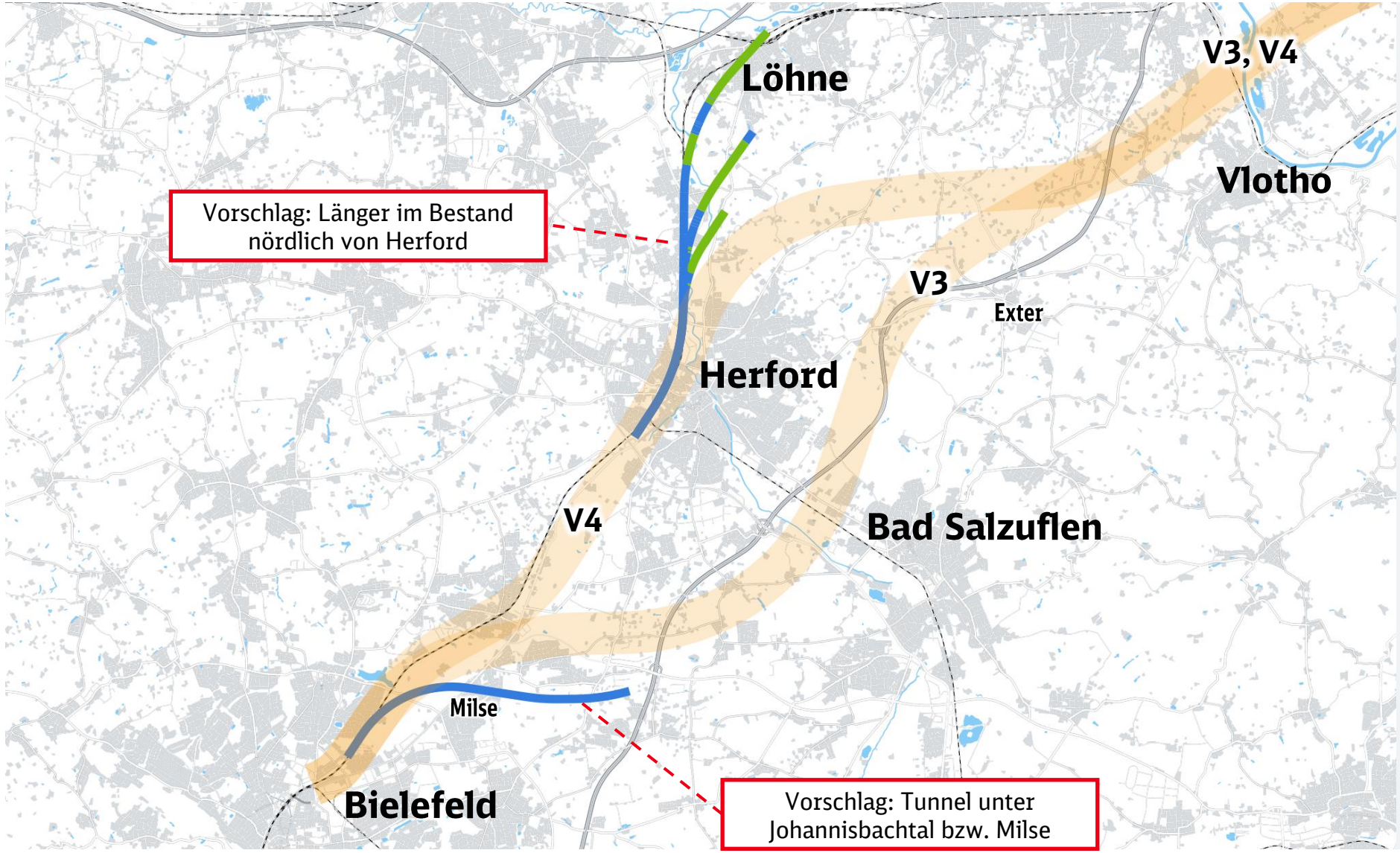
Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung

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: Bielefeld und Herford



Länger im Bestand nördlich von Herford
Jede Verschiebung weiter nördlich von Herford löst große Betroffenheiten in Wohngebieten aus.
Variante wird nicht weiterverfolgt.

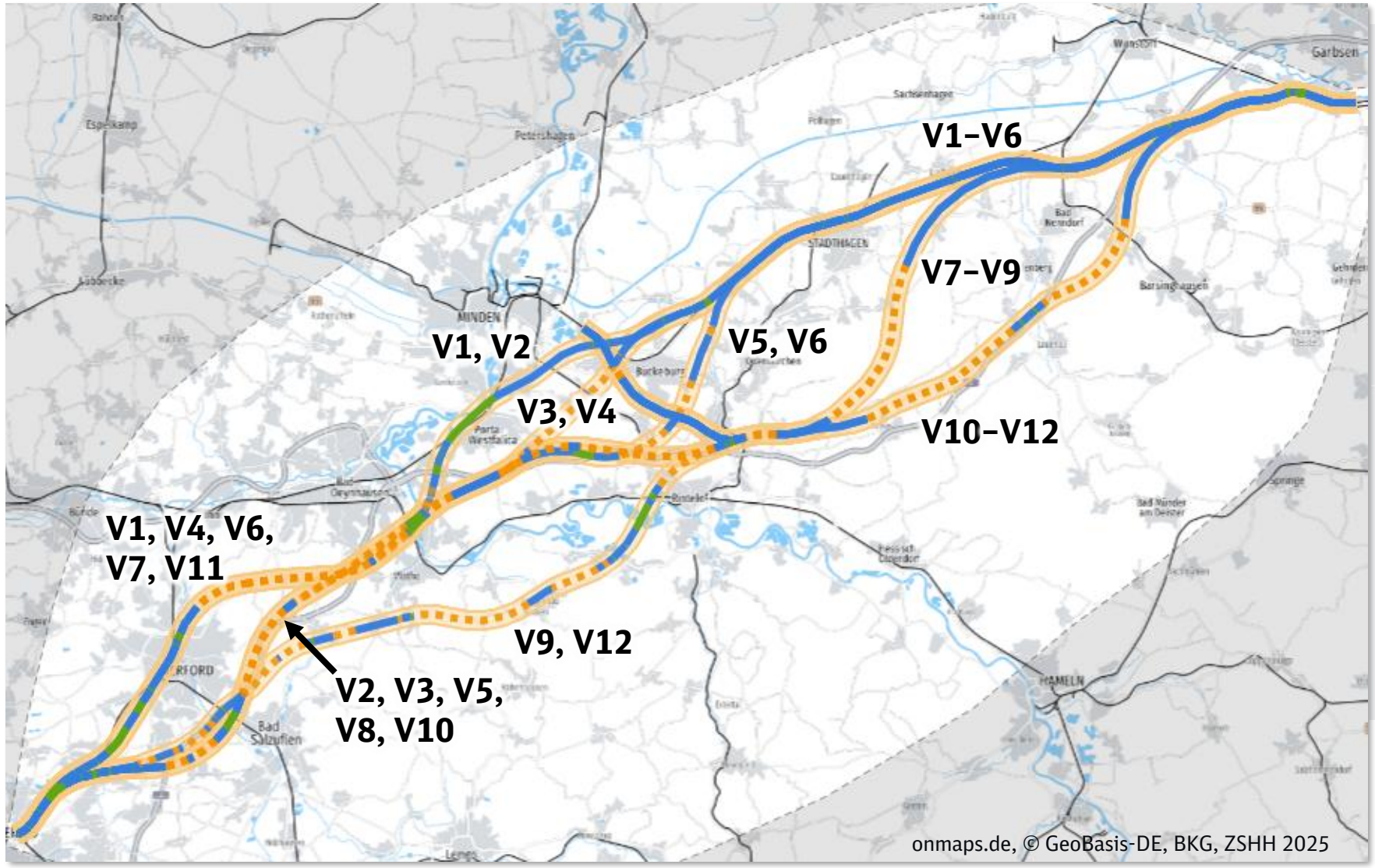
Tunnel unter Milse
Aufgrund der geringen Steigung und damit einhergehend einer zu kleinen Überdeckung ist keine Untertunnelung von Milse möglich.
Variante wird nicht weiterverfolgt.

Agenda

1.	Einführung	3
2.	**Von 12 auf 2 Varianten**	**10**
3.	Anbindungen	19
4.	Bahnhof Bielefeld	25
5.	Ausblick	30

Stand Sommer 2024: 12 Varianten

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

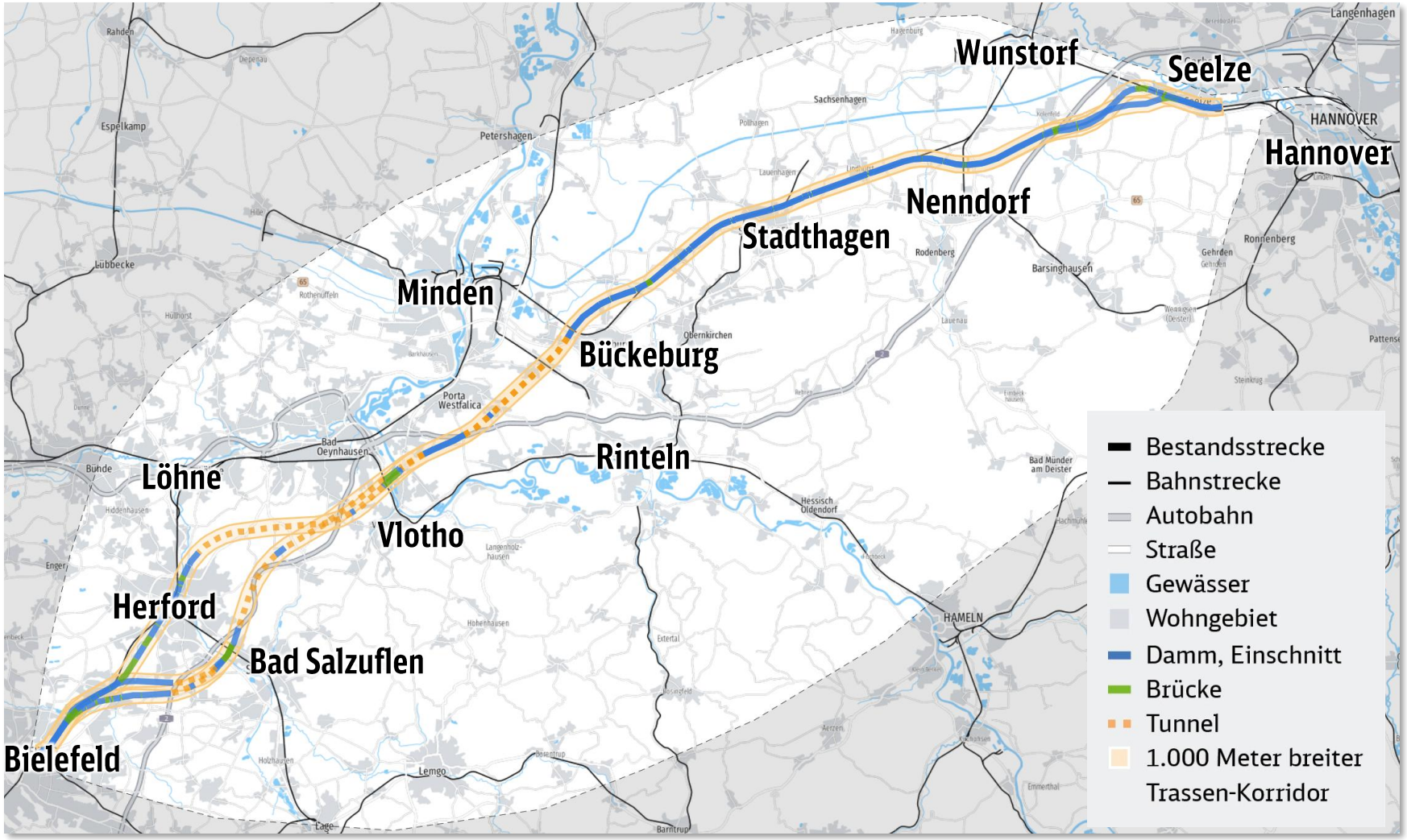


Legende

- Bestandsstrecke
- Autobahn
- Straße
- Gewässer
- Wohngebiet
- Damm, Einschnitt
- Brücke
- Tunnel
- 1.000 Meter breiter Trassen-Korridor

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.

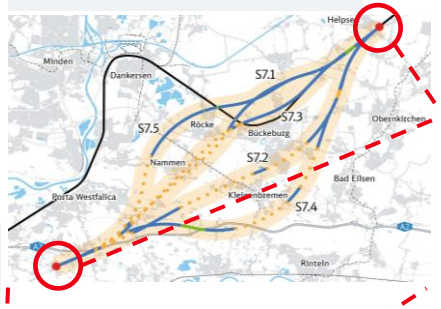
Segment-Vergleich (S)

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

Kosten vergleichen

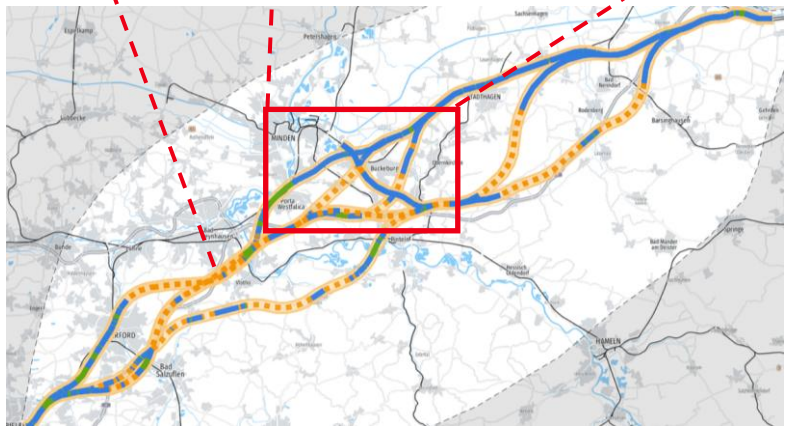
Beim Kosten-Vergleich betrachten wir zwei oder mehr durchgehende Varianten hinsichtlich ihrer Tunnel- und Brückenanteile.

Diese Varianten bestehen aus einzelnen Bereichen



Diese Bereiche sind jeweils durch **gemeinsame Punkte** miteinander verbunden

Für die möglichen Trassen gab es 12 **Varianten**



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	-	0	+	+	+	0	+	+	0	+	+	0
Raum	0	0	+	+	+	+	0	0	-	++	++	+
Technik	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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 S7 aus

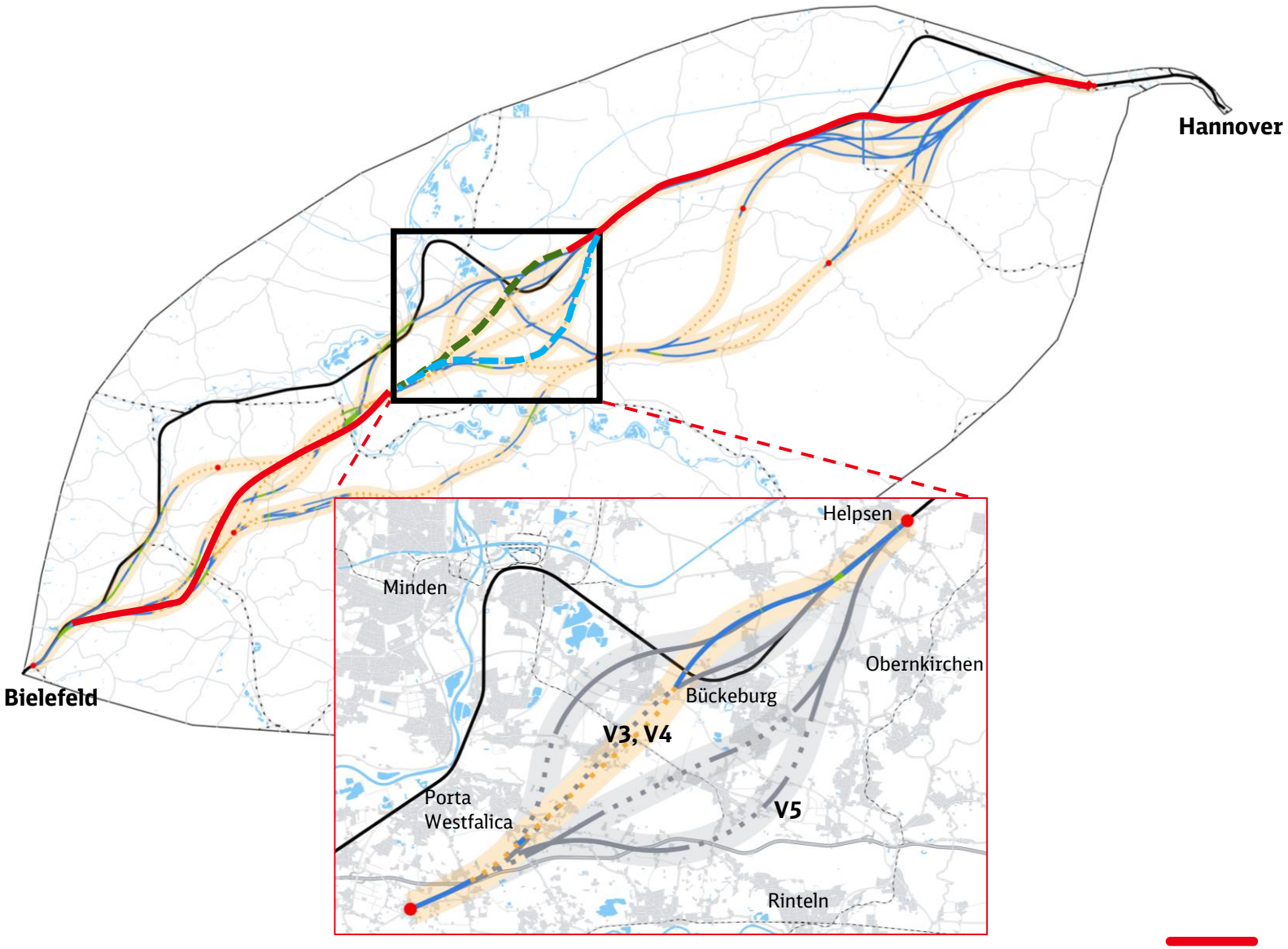
DB InfraGO

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

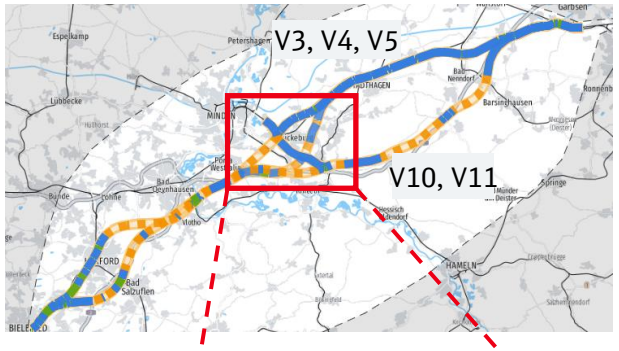
DB InfraGO

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

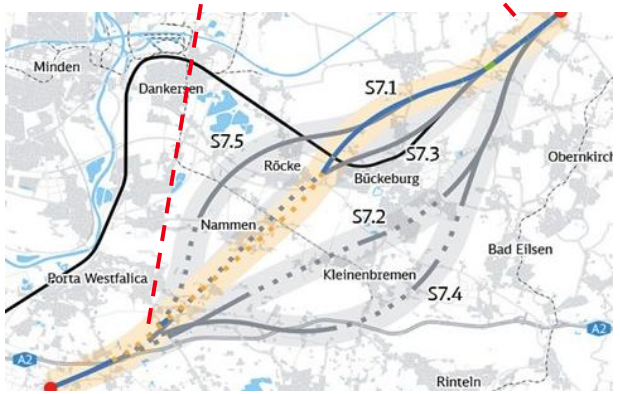


Segment-Vergleich (S)

Aus 5 werden 4 Varianten (V)

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

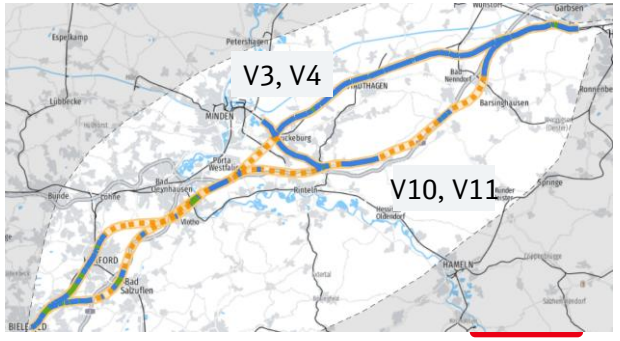
	S7.1	S7.2	S7.3	S7.4	S7.5
Umwelt	++	+	++	0	-
Raum	++	+	+	0	-
Technik	+	0	0	-	+



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



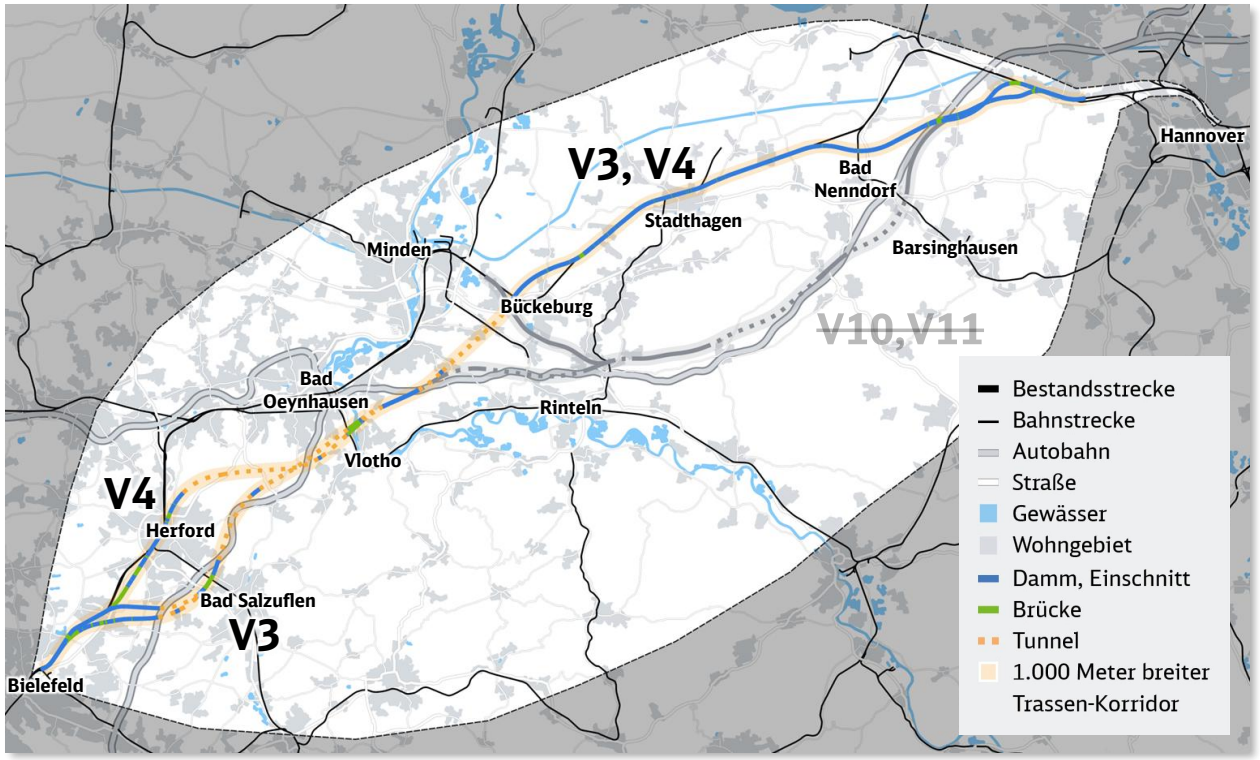
Schritt 3: Kosten bei hohen Tunnelanteilen sehr hoch:
V3 und V4 schneiden in Summe am besten ab

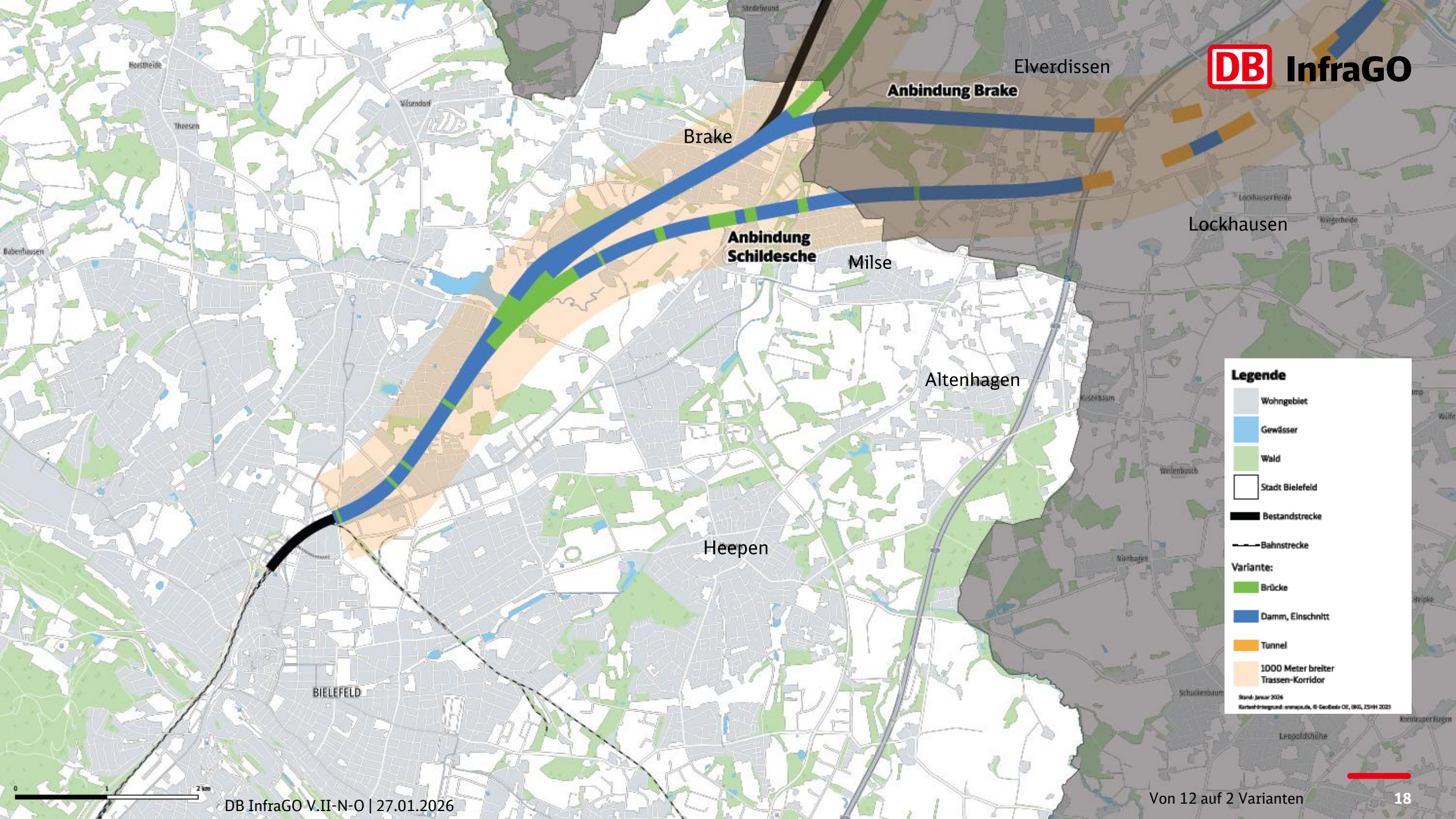
Tunnel und Brücken sind in der Regel in etwa doppelt so teuer wie der Bau oberirdischer Bahnstrecken. Wegen geringerer Tunnel-Anteile können wir bereits jetzt sagen: Die Varianten V3 und V4 sind wirtschaftlicher.

	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





Von 12 auf 2 Varianten

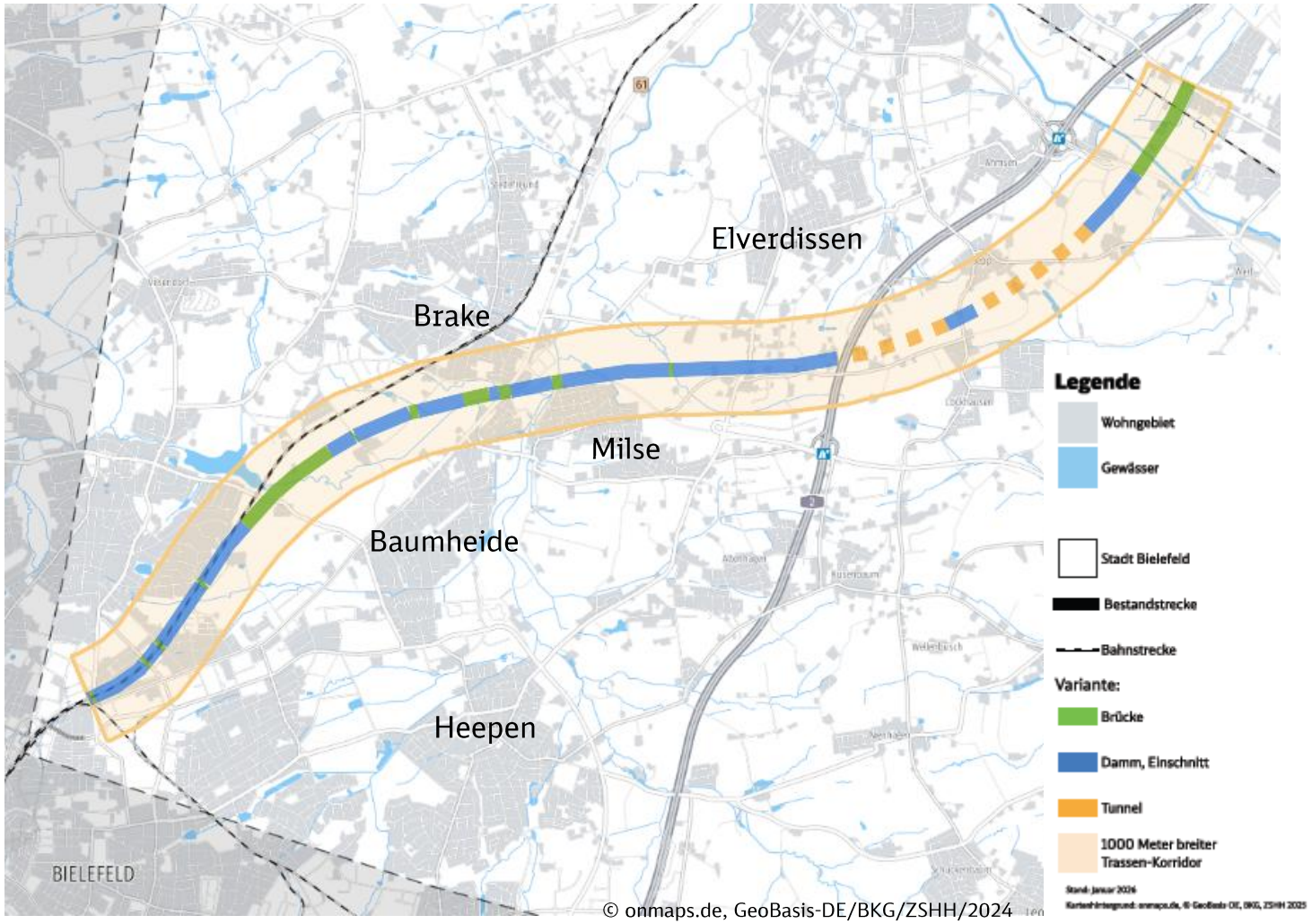
Agenda

1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	10
3.	**Anbindungen**	**19**
4.	Bahnhof Bielefeld	25
5.	Ausblick	30

Anbindung Schildesche

Eine mögliche Anbindung bei Bielefeld

- keine Siedlungs- und Gewerbeflächen betroffen
- geringer Eingriff ins Naturschutzgebiet Großer Bruch am Wellbach
- Eingriff ins Johannisbachtal durch neue Brücke



Anbindung Schildesche

Eine mögliche Anbindung bei Bielefeld.

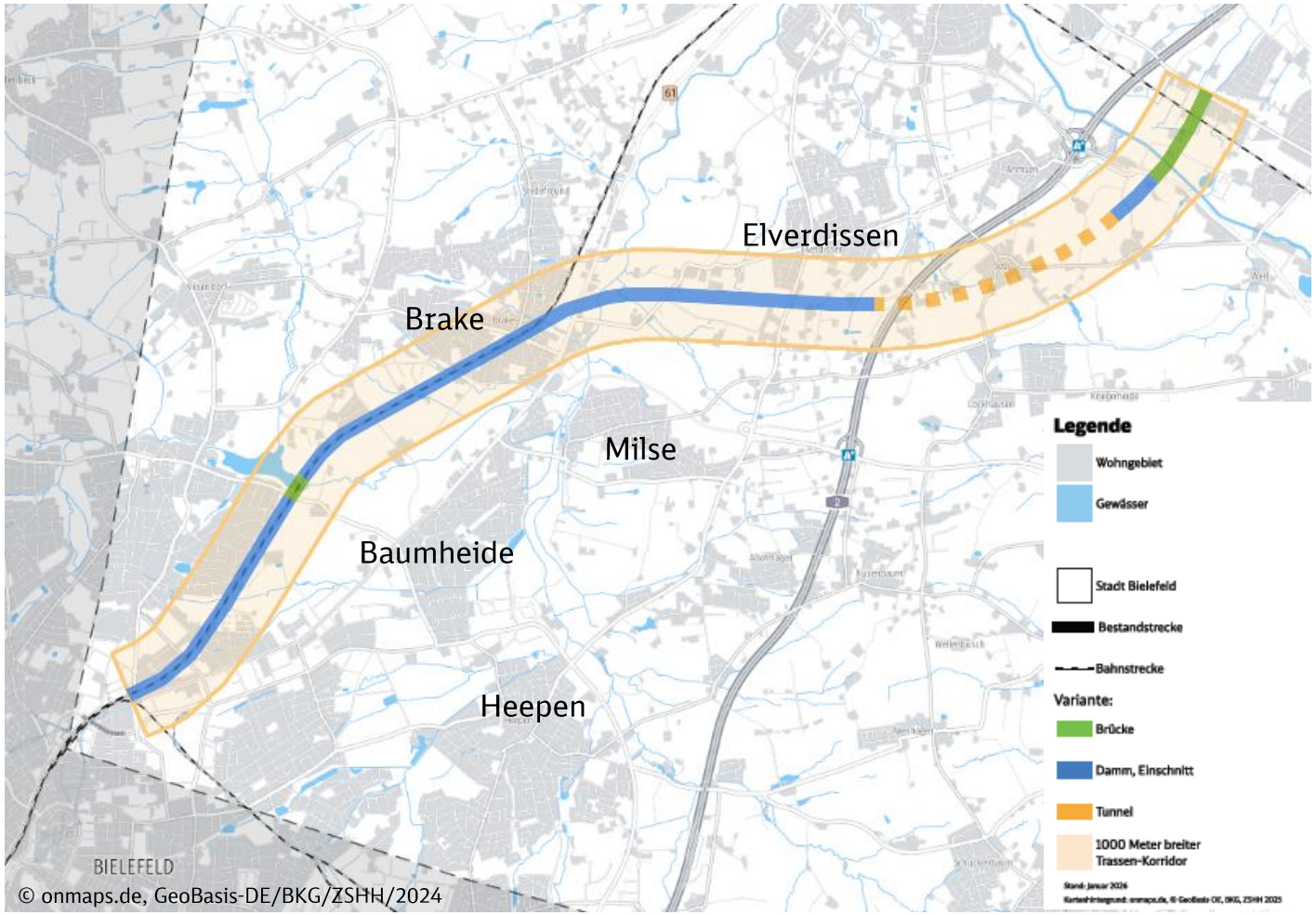
Stand 2023, vor Umsetzung des Bahnprojektes Hannover–Bielefeld

Foto-Montage: Bild nach Umsetzung des Bahn-Projekts. Lage, Art und Dimensionen der Bauwerke werden sich noch ändern.

Anbindung Brake

Eine mögliche Anbindung bei Bielefeld.

- verläuft überwiegend Bestandsnah
- keine Anpassungen am Viadukt Schildesche nötig
- Bahnhof Brake muss voraussichtlich verlegt werden
- Bahnbetrieb während dem Bau sehr aufwändig
- sechs Gleise durch Brake nötig



Anbindung Brake

Eine mögliche Anbindung bei Bielefeld.

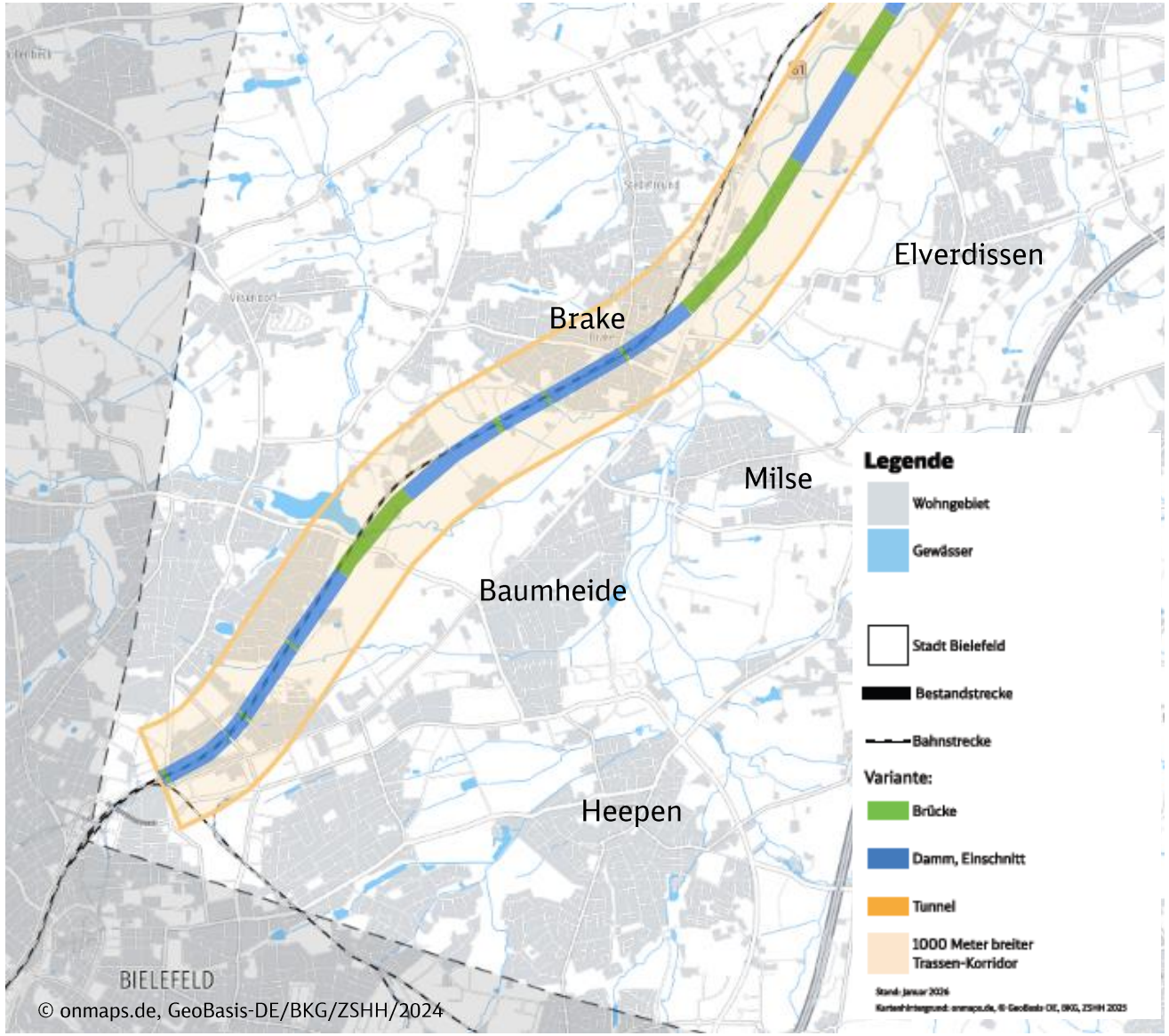
Stand 2023, vor Umsetzung des Bahnprojektes Hannover–Bielefeld

Foto-Montage: Bild nach Umsetzung des Bahn-Projekts. Lage, Art und Dimensionen der Bauwerke werden sich noch ändern.

Anbindung nach Herford

Eine mögliche Anbindung bei Bielefeld.

- Kombination aus Anbindung Schildesche + Brake
- große Eingriffe durch zusätzliche Gleise zwischen Bielefeld und Herford
- Bahnhof Brake muss voraussichtlich verlegt werden
- Zusätzliche Brücke am Viadukt notwendig



© onmaps.de, GeoBasis-DE/BKG/ZSHH/2024

Agenda

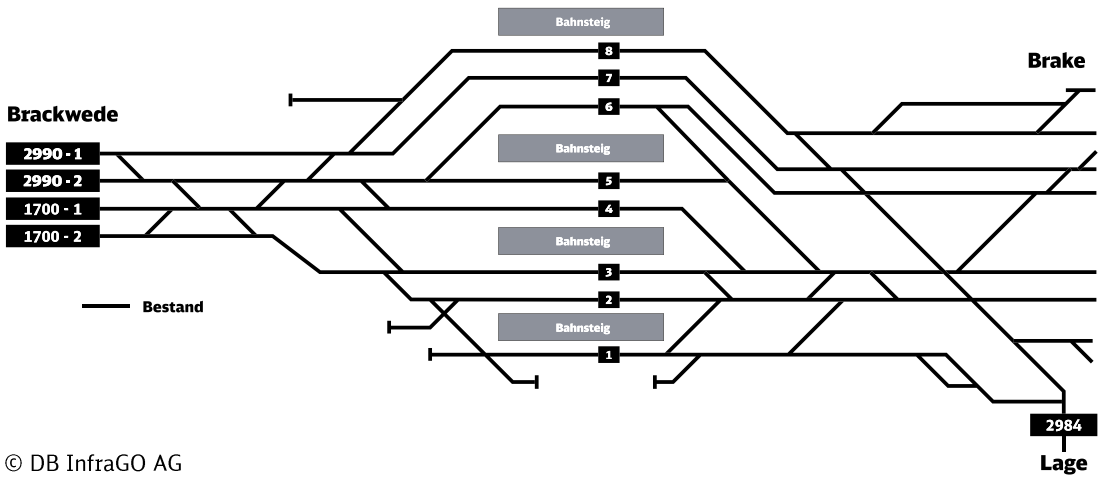
1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	10
3.	Anbindungen	19
4.	**Bahnhof Bielefeld**	**25**
5.	Ausblick	30

Bahnhof Bielefeld erweitern

Mehr Gleise (+2). Mehr Bahnsteigkanten (+4). Mehr Platz für Züge.

Heute:

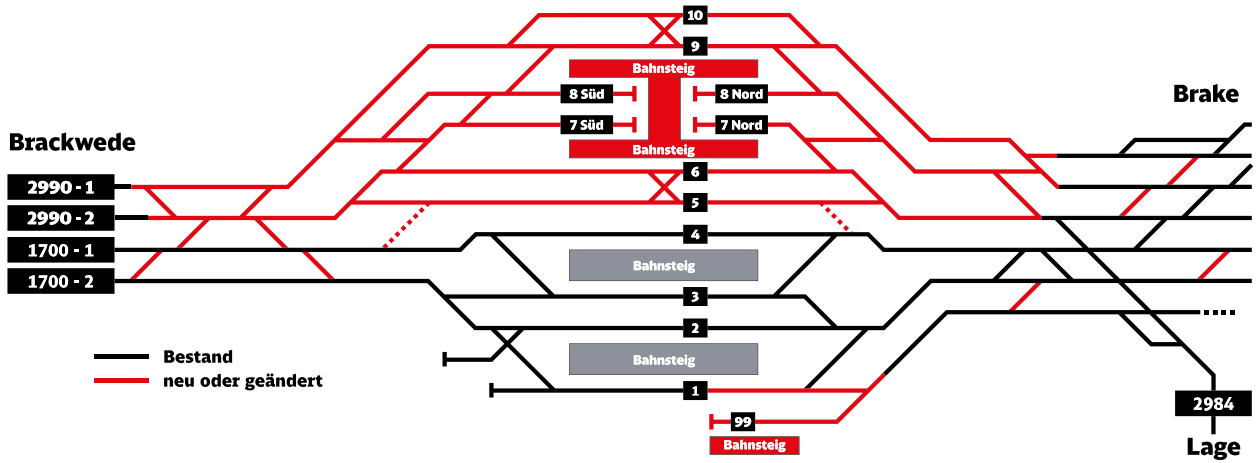
8 Gleise | 7 Bahnsteig-Kanten



© DB InfraGO AG

Erste Planungen:

10 Gleise | 11 Bahnsteig-Kanten



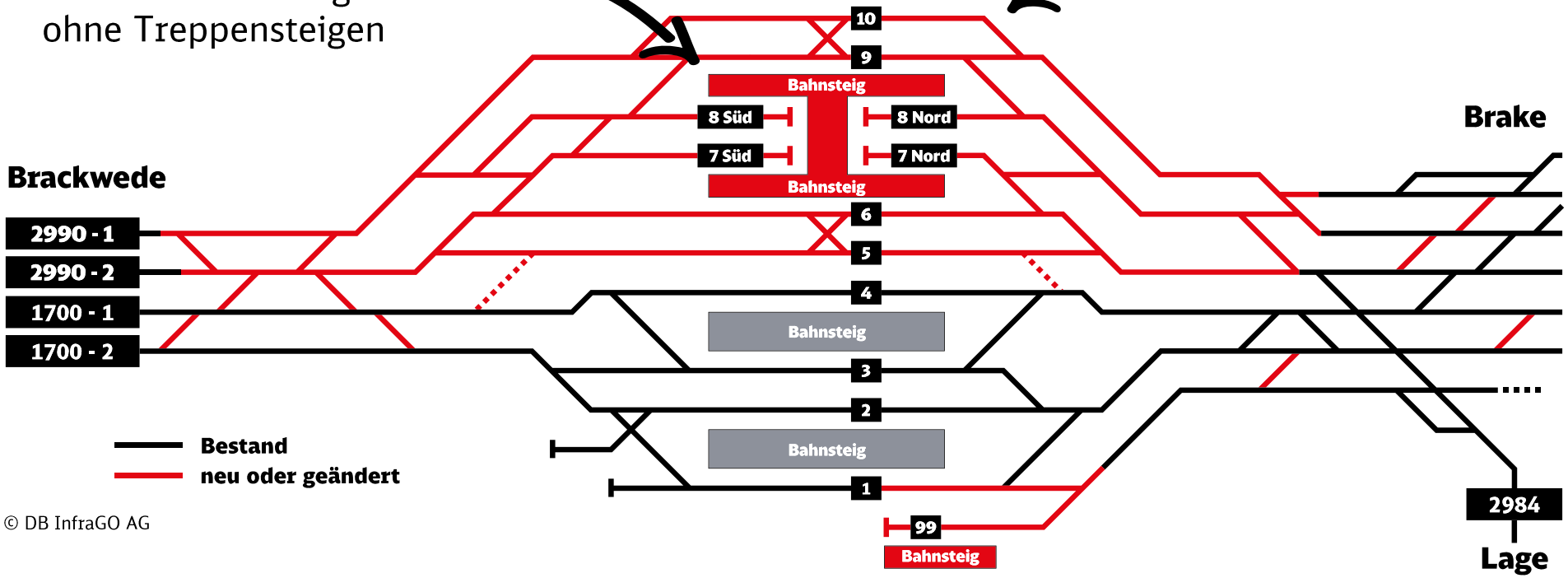
© DB InfraGO AG

Erste Planungen zum Bahnhof Bielefeld

Mehr Gleise (+2). Mehr Bahnsteigkanten (+4). Mehr Platz für Züge.

Der H-Bahnsteig: umsteigen an sechs Bahnsteigkanten – ohne Treppensteigen

Die Gleise 9 und 10 kommen hinzu.



© DB InfraGO AG

Abstell-Gleis 99 am Bahnhofsgebäude erhält einen Bahnsteig.

Erste Planungen zum Bahnhof Bielefeld

Zukünftig: Zwei Gleise mehr. Vier Bahnsteigkanten mehr.

Heute:
8 Gleise | 7 Bahnsteig-Kanten

© DB InfraGO AG

Erste Planungen:
10 Gleise | 11 Bahnsteig-Kanten

© DB InfraGO AG

Erste Planungen zum Bahnhof Bielefeld

Zukünftig: Zwei Gleise mehr. Vier Bahnsteigkanten mehr.

© DB InfraGO AG

Agenda

1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	10
3.	Anbindungen	19
4.	Bahnhof Bielefeld	25
5.	**Ausblick**	**30**

Mit diesen Schritten geht es weiter

DB InfraGO

Grundlagenermittlung mit Öffentlichkeitsbeteiligung	Vorplanung mit Öffentlichkeitbeteiligung	Parlamentarische Befassung
• Vorbereitung Vorplanung	• 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 über-gesetzlichen Maßnahme sammeln.	• 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