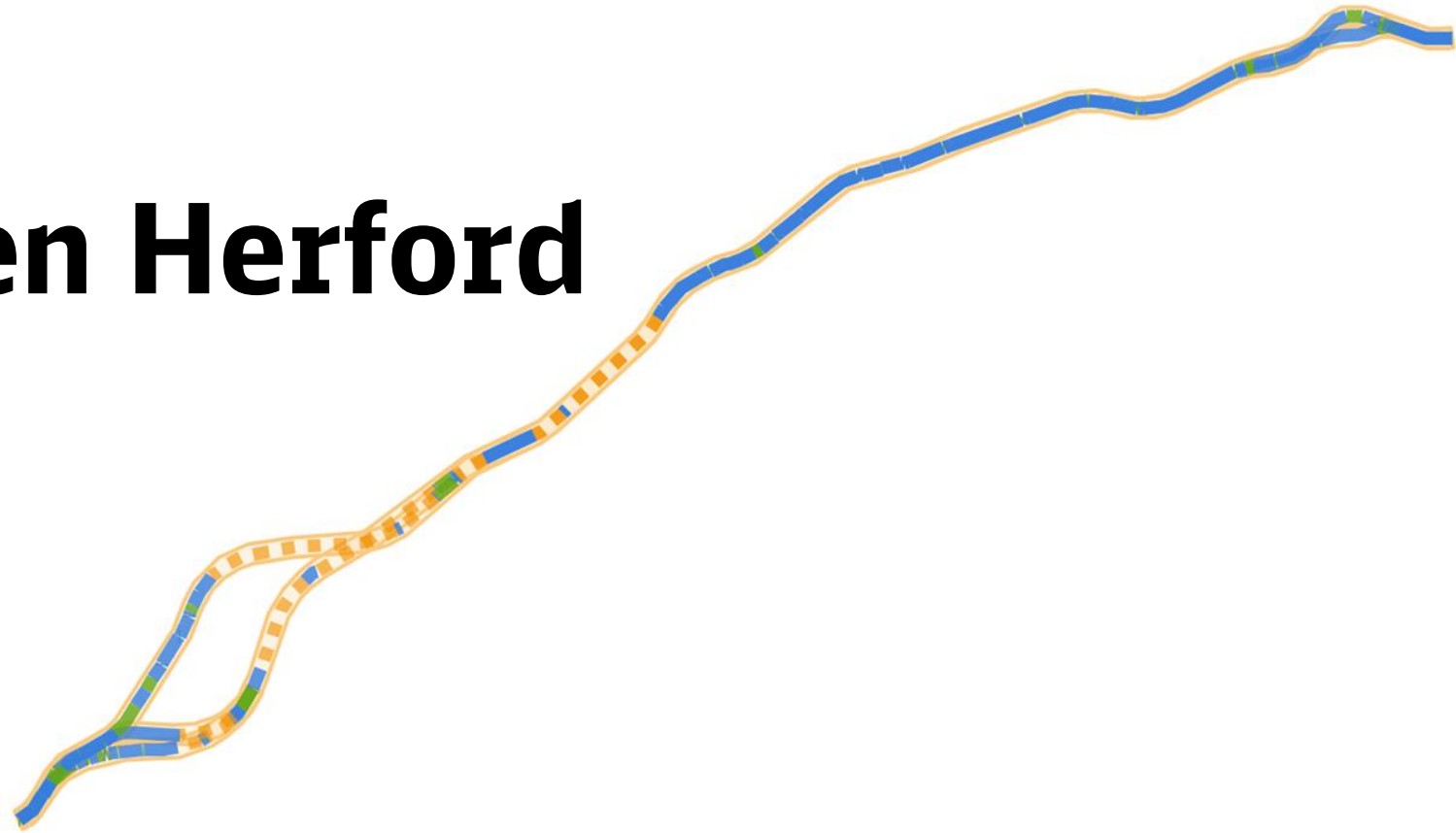




InfraGO

Bahnprojekt
Hannover–Bielefeld

Regional-Treffen Herford von 12 auf 2 Varianten



28.01.2026 | Herford | V.II-N-O

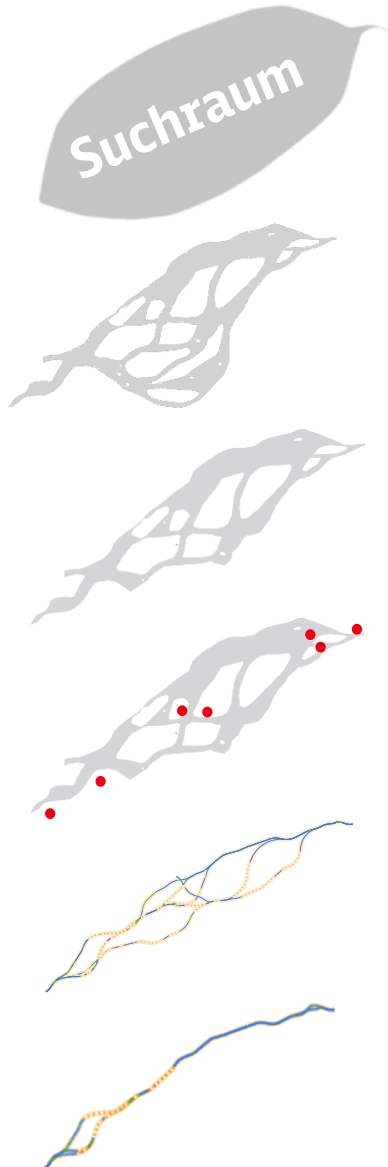
www.hannover-bielefeld.de

1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	13
3.	Vorerkundung Wesergebirge	20
4.	Ausblick	29

1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	13
3.	Vorerkundung Wesergebirge	20
4.	Ausblick	29

Rückblick: 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: Abschichtung 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 Herford

Pendelnde werden mobiler. Weniger Lärm.

- **17** statt 10 Nah-Züge halten je Stunde in Porta
- Stammstrecke nach Bielefeld und Minden
- Bei Variante V3 umfahren die ICE tags und die Güterzüge nachts die Innenstadt Herfords, dadurch wird es leiser



Investitionen in Infrastruktur fördern Wirtschaft

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



Der Nahverkehr verdoppelt sich fast in Herford im D-Takt

Dafür brauchen wir das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld.

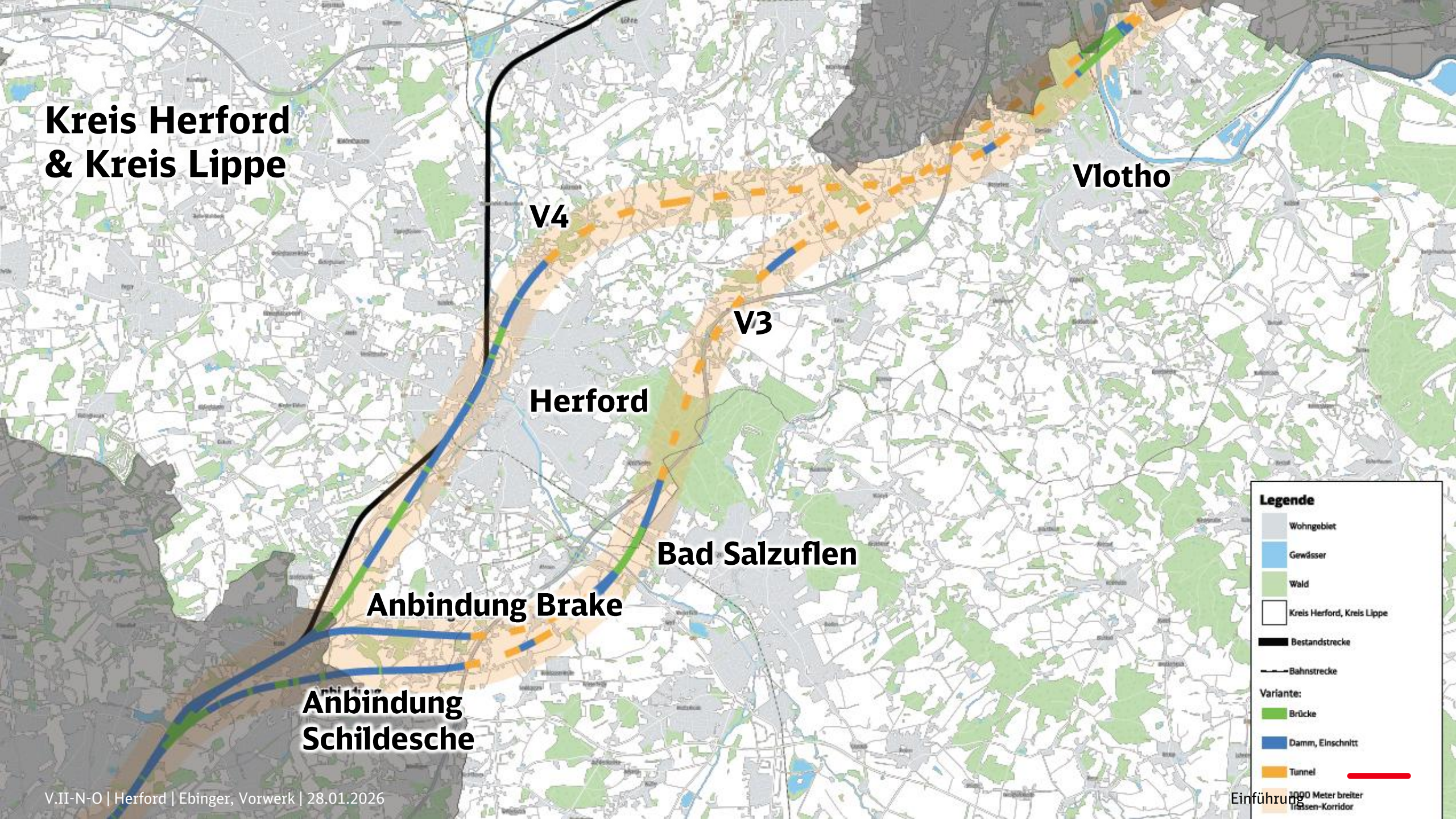
Bahnhof	Nahverkehr	
	2024	2040
Herford	10 Abfahrten je Stunde	17 Abfahrten je Stunde
	2 RE6¹ (RRX) Köln–Minden 2 RB61¹ Bielefeld–Hengelo 1 RE70² Bielefeld–Braunschweig 2 RB71¹ Bielefeld–Rahden 1 RB72¹ Herford–Paderborn 1 RB77¹ Herford–Hildesheim 1 RE78² Bielefeld–Minden	2 RRX4¹ Minden–Remagen 1 RRX6¹ Herford–Koblenz 2 RE61¹ Bielefeld–Rheine 2 S61¹ Bielefeld–Hengelo 2 RE70¹ Bielefeld–Wolfsburg 2 S71¹ (RB71) Bielefeld–Lage/ Rahden 30 Min. Takt ab Bünde 1 S72¹ Herford–Paderborn 1 RB77¹ Herford–Elze 4 RE78/ S74^½ Paderborn–Minden, stündlich nach Nienburg
Herford Gaußstraße		2 Abfahrten je Stunde
		2 S72 ¹ Herford–Paderborn

½ Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung

¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung

² Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

Kreis Herford & Kreis Lippe



Vlotho

Herford

Bad Salzuflen

Anbindung Brake

Anbindung Schildesche

Legende

- Wohngebiet
- Gewässer
- Wald
- Kreis Herford, Kreis Lippe
- Bestandstrecke
- Bahnstrecke
- Variante:
 - Brücke
 - Damm, Einschnitt
 - Tunnel
- 1000 Meter breiter Flusss-Korridor

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

Drei oder neun Kilometer Strecke verlaufen in Herford oberirdisch.

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

Quelle: Eigene Ermittlung.

Variante	V3	V4
Flächen/ha	13	24
Länge/km	8	13
Tunnel/km	5	4

Diagramm: Wie viel Fläche nutzt der Verkehr in Herford?

Straßen & Wege nutzen 650 Hektar.

Die **Bahn** nutzt 48 Hektar.

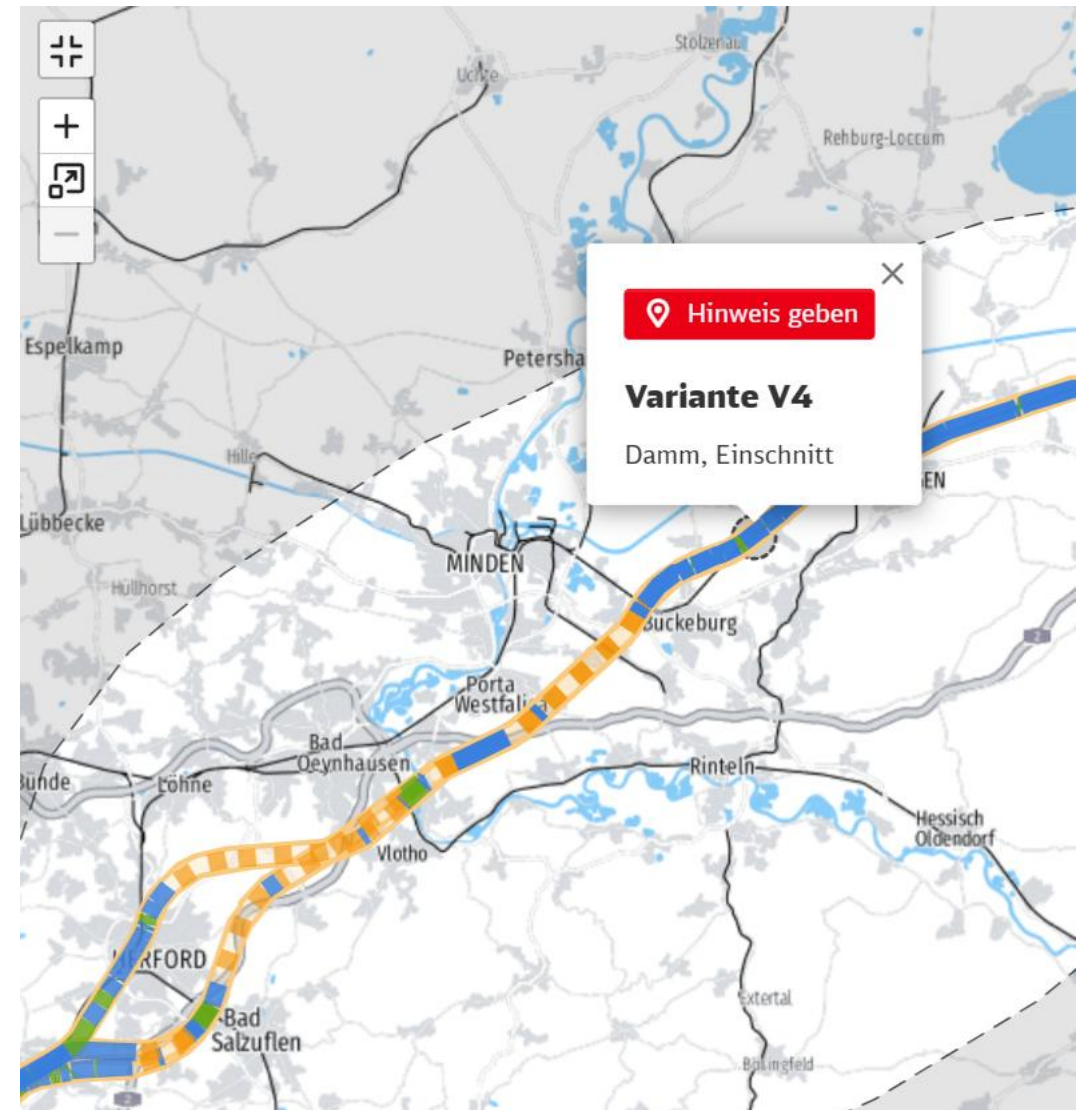
Quelle: regionalstatistik.de



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.



S8 Segment-Vergleich südlich Vlotho

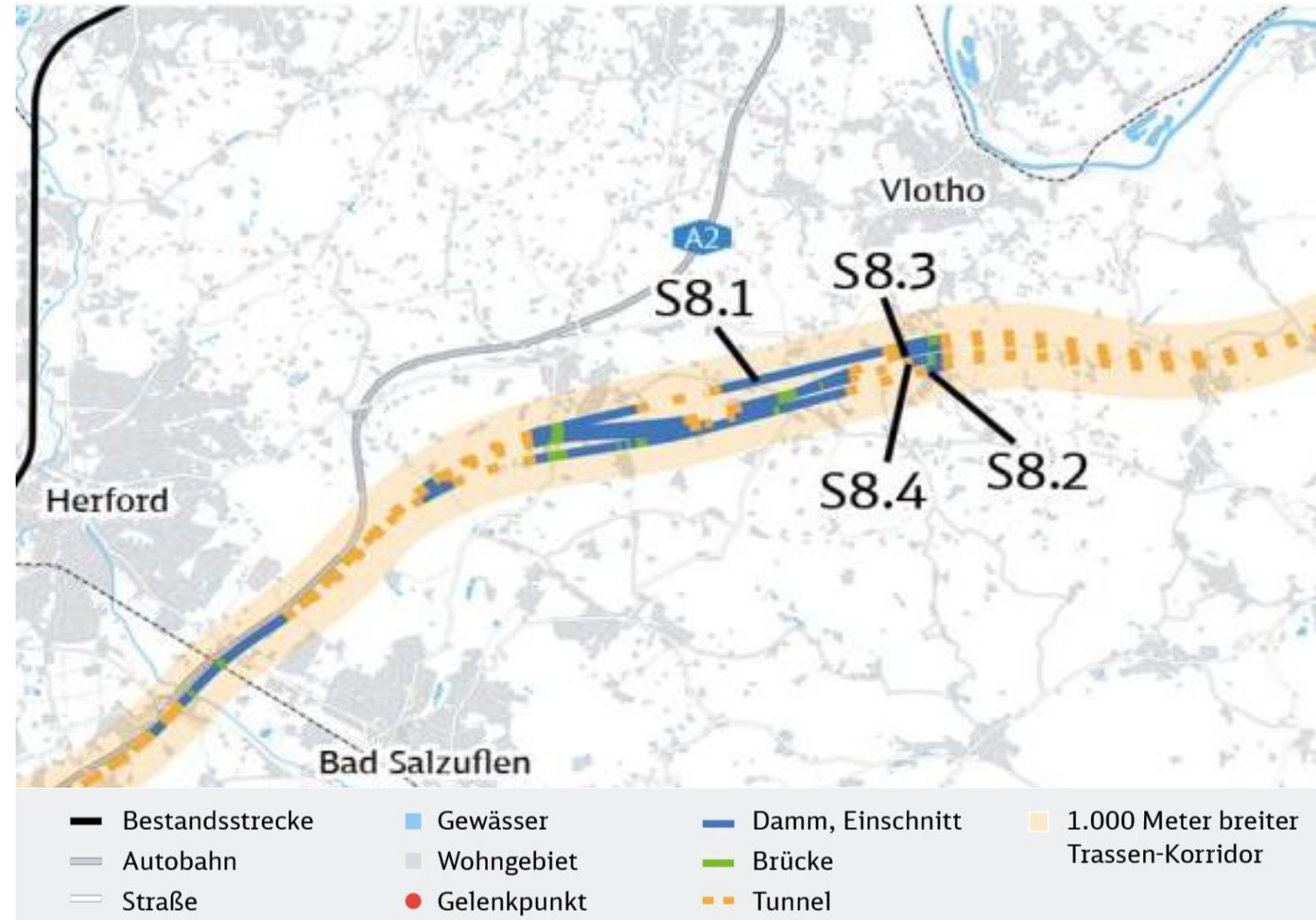
Betrifft die Varianten V9 und V12 (werden nicht mehr betrachtet)

	S8.1	S8.2	S8.3	S8.4
Umwelt	+	-	0	0
Raum	+	-	0	0
Technik	0	+	+	0

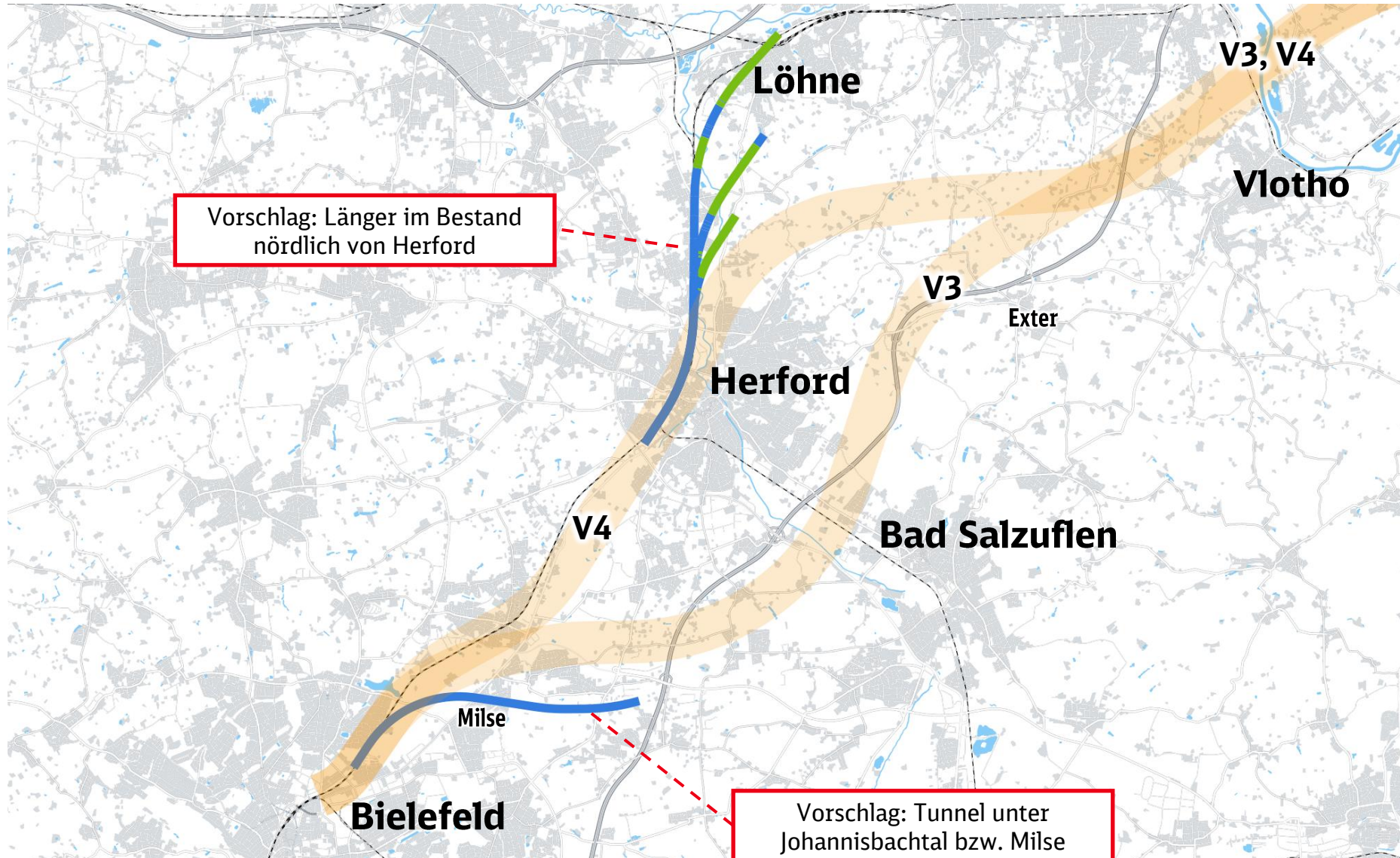
Ergebnis

Insgesamt hat Segment-Variante S8.1 die wenigsten Nachteile. Für die weitere Planung nutzen wir deshalb **Segment-Variante S8.1**.

Dieses Segment ist Teil der Varianten V9 und V12, die wir nicht weiter planen.



Trassen-Vorschläge: Bielefeld und Herford



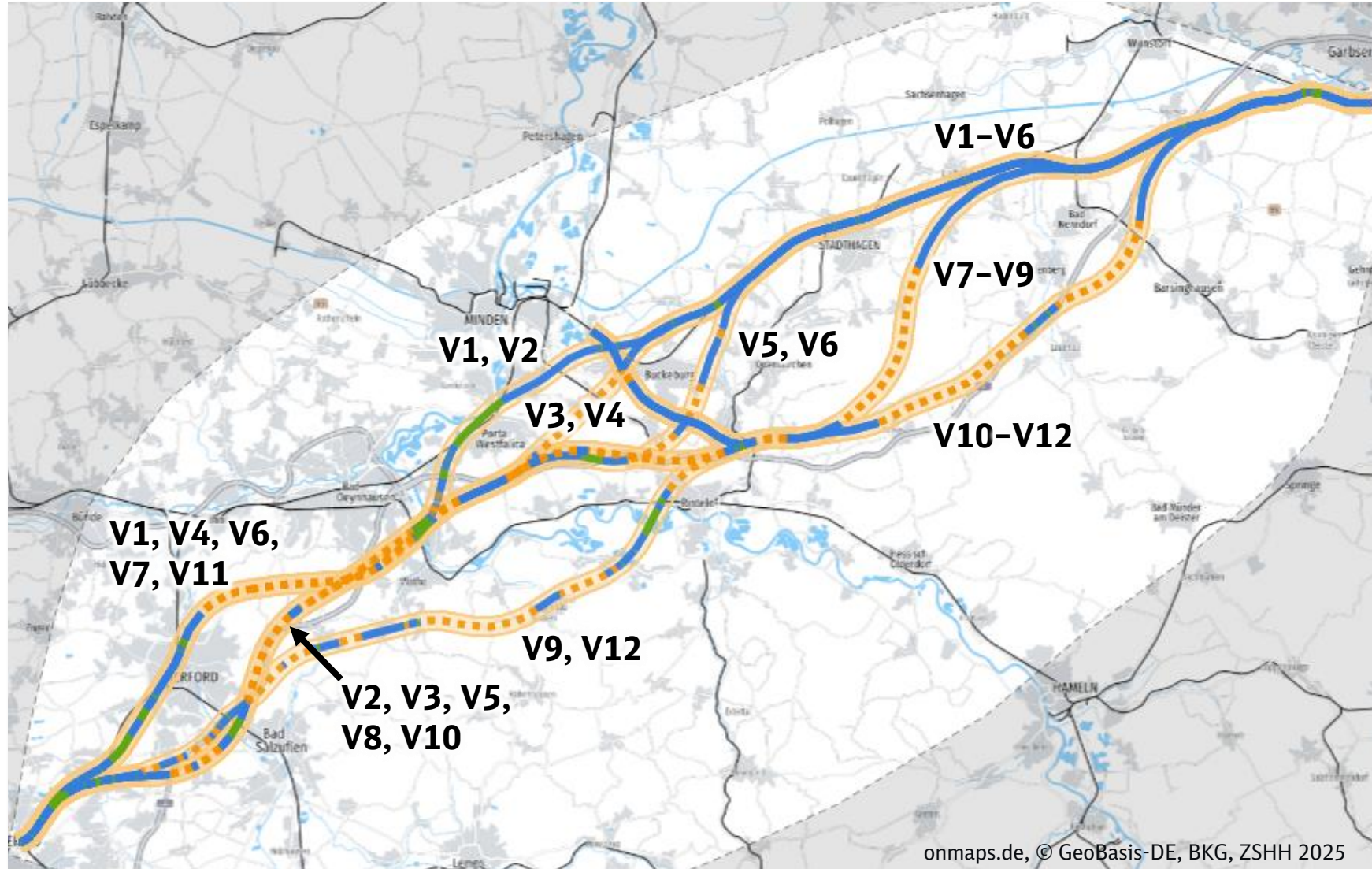
Länger im Bestand nördlich von Herford
Jede Verschiebung weiter nördlich von Herford löst große Betroffenheiten in Wohngebieten aus.
Variante wird nicht weiterverfolgt.

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

1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	13
3.	Vorerkundung Wesergebirge	20
4.	Ausblick	29

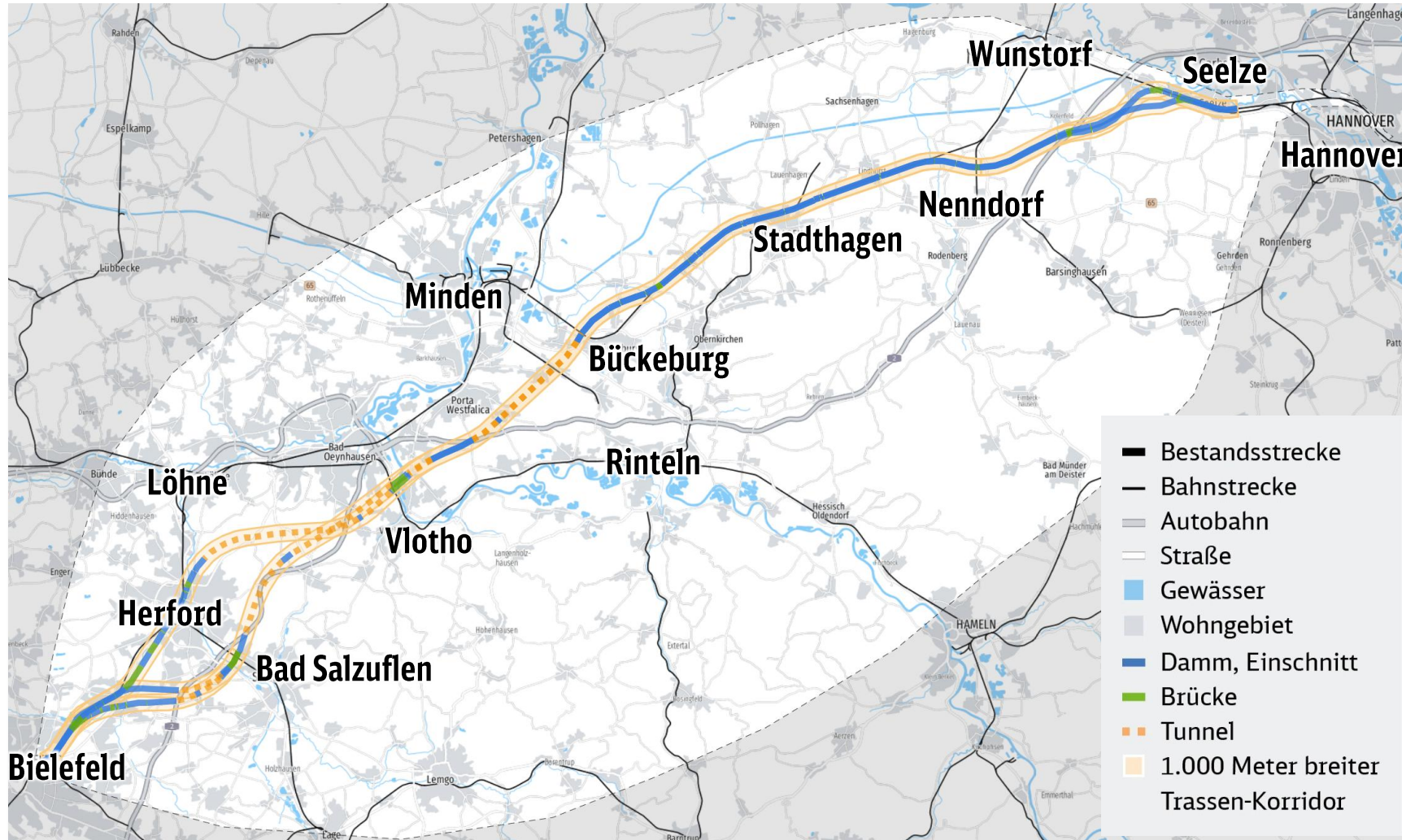
Stand Sommer 2024: 12 Varianten

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.

Ergebnis: 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)

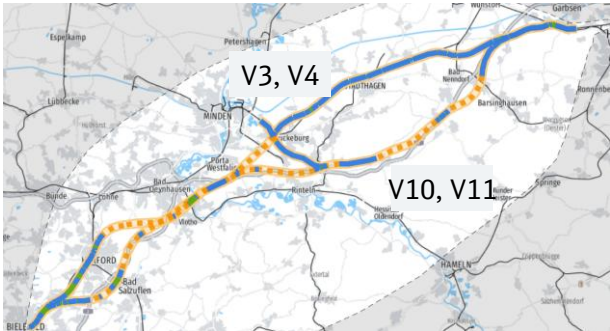
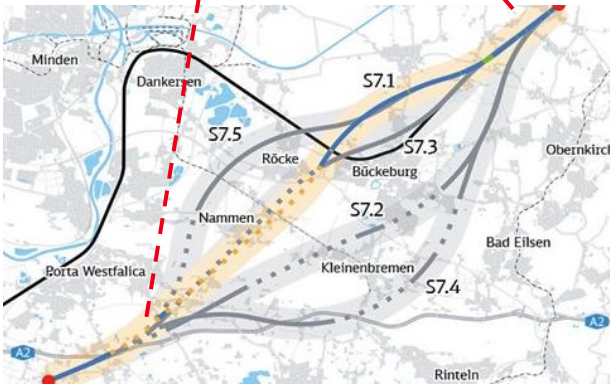
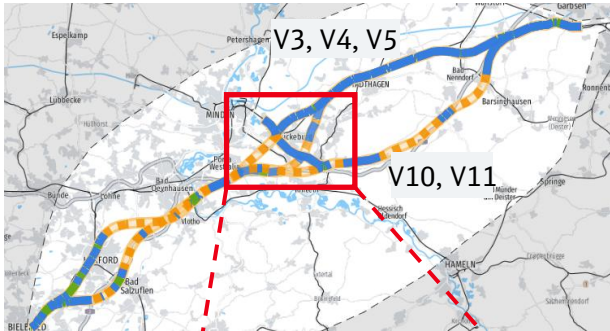
Durch einen Segment-Vergleich im Raum Bückeburg / Porta Westfalica reduzieren wir von 5 auf 4 Varianten.

	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:

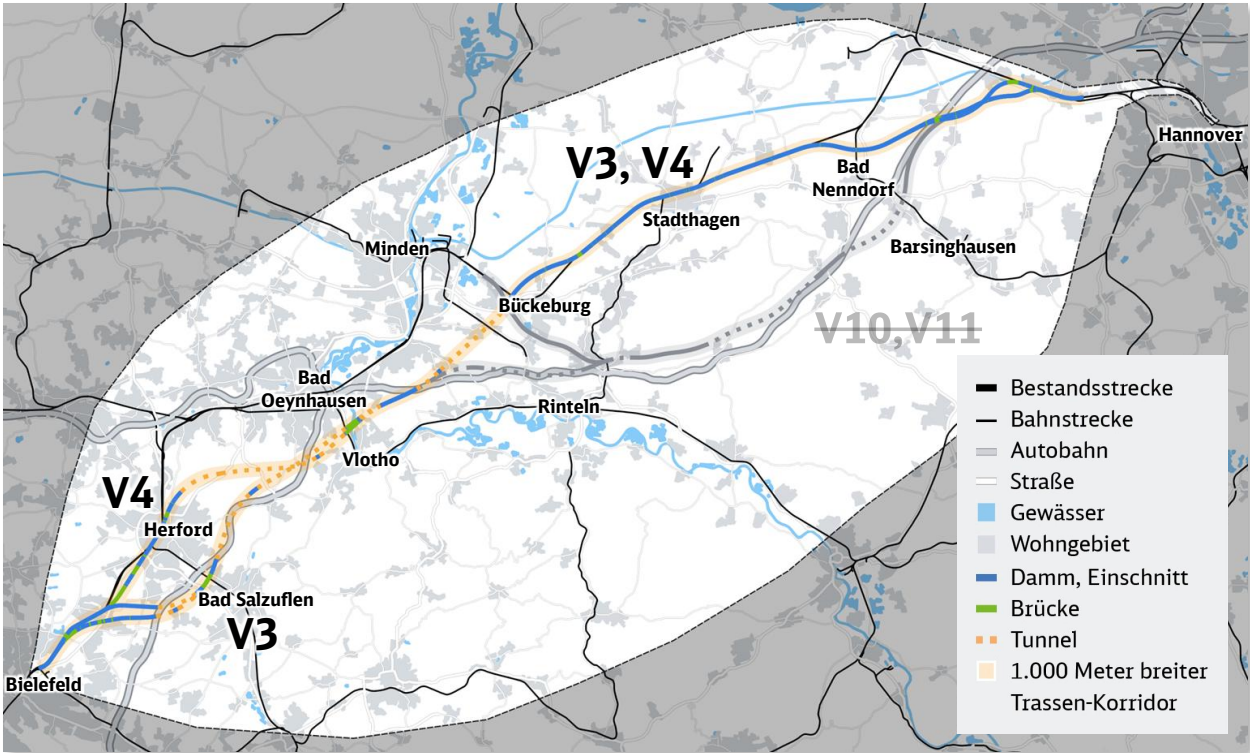
V3 und V4 schneiden in Summe am besten ab

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.

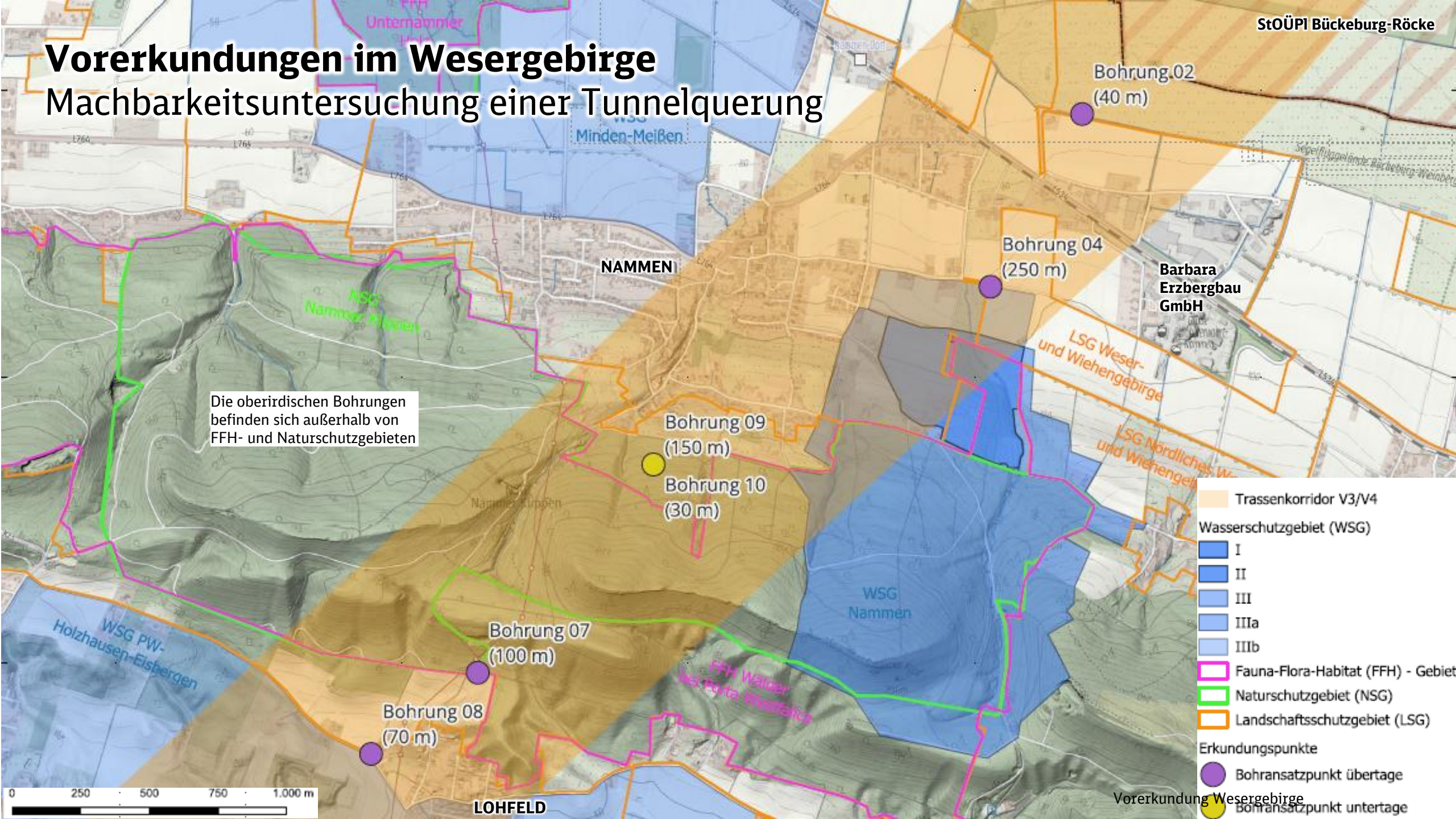
Darstellung der beiden verbliebenen Varianten



1.	Einführung	3
2.	Von 12 auf 2 Varianten	13
3.	Vorerkundung Wesergebirge	20
4.	Ausblick	29

Vorerkundungen im Wesergebirge

Machbarkeitsuntersuchung einer Tunnelquerung



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**

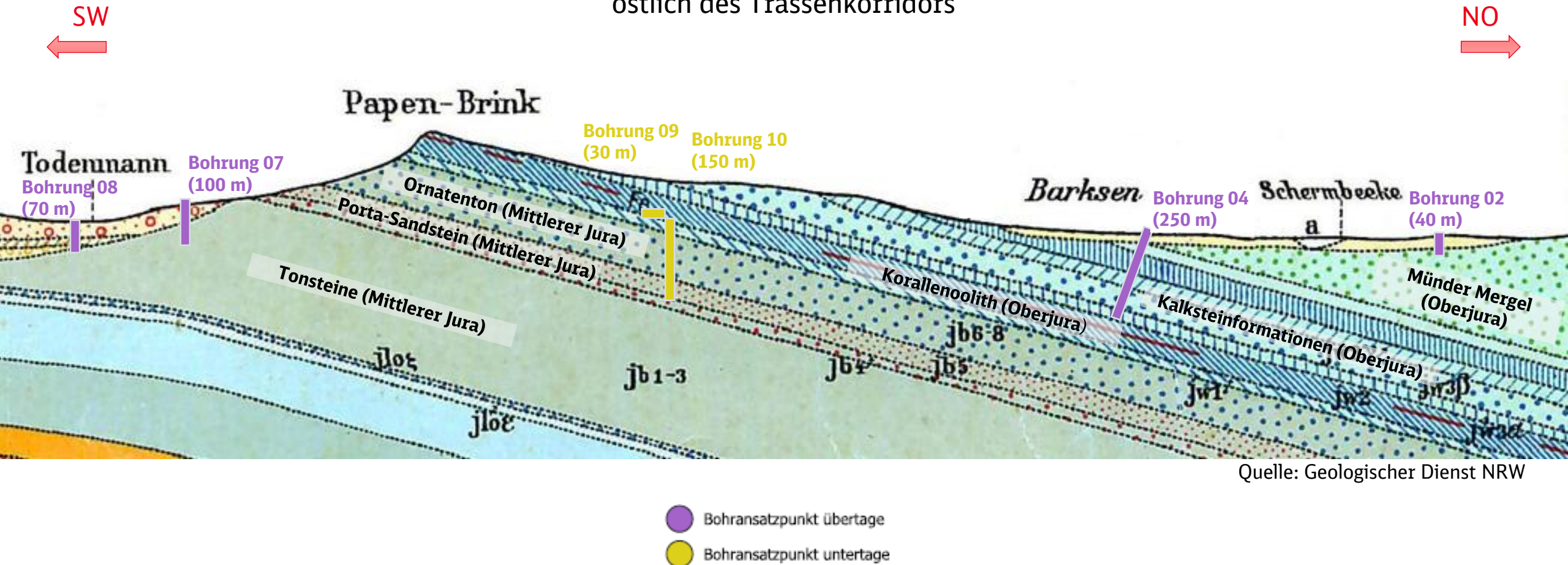


Quelle: Luc Viatour <https://Lucnix.be>
[wikipedia: Wildkatze](https://de.wikipedia.org/wiki/Wildkatze)

Vorerkundungen im Wesergebirge

Anordnung der Bohrungen im Querschnitt

Geologischer Schnitt durch das Wesergebirge
östlich des Trassenkorridors



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 2 Grundwassermessstellen
- 30 Bohrlochversuche
- 550 Laborversuche

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	13
3.	Vorerkundung Wesergebirge	20
4.	Ausblick	29

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
