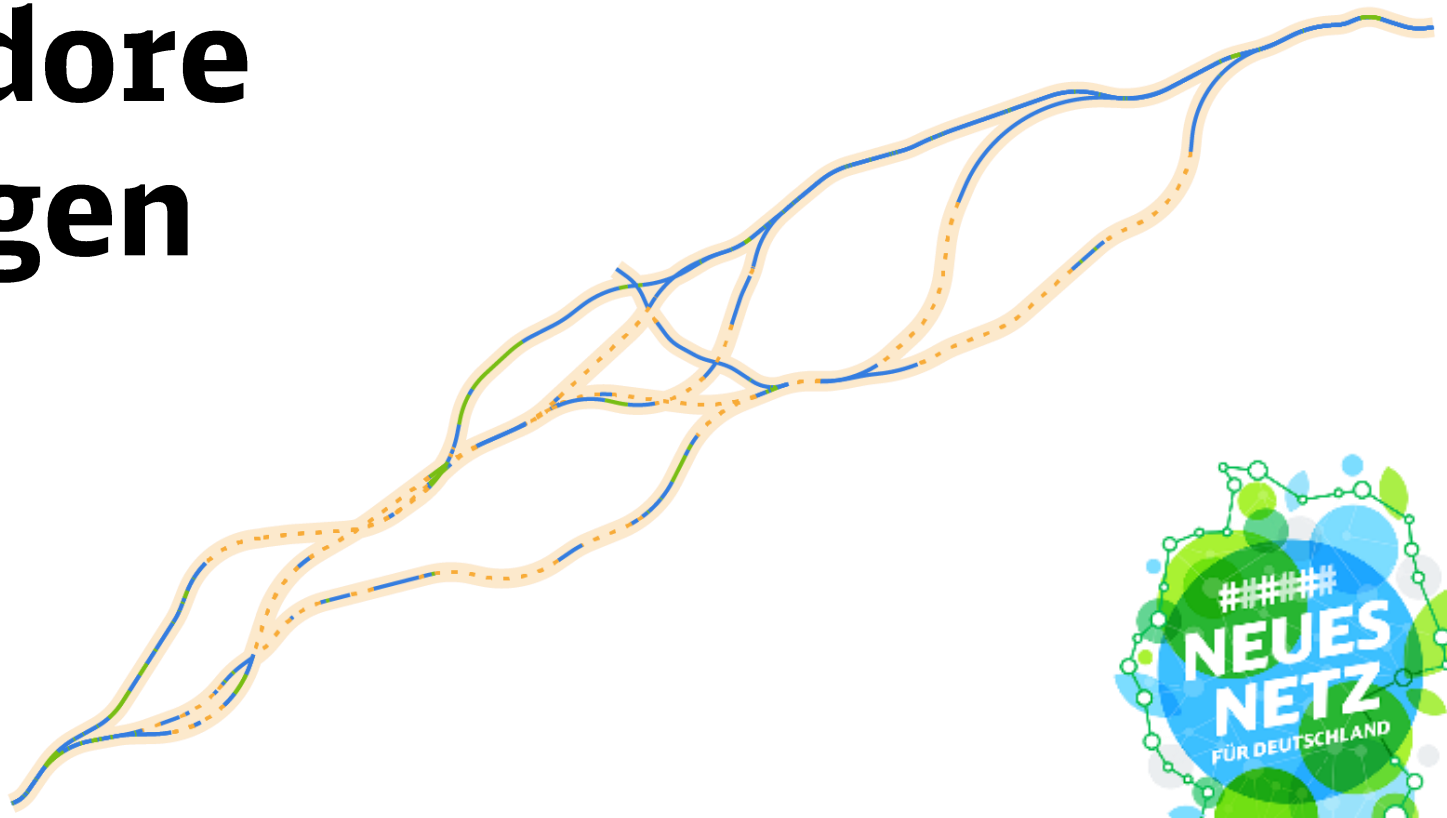
DB InfraGO

Bahnprojekt
Hannover–Bielefeld

Trassen-Korridore und Anbindungen erörtern



Regional-Treffen 2024

09.10.2024 | Bielefeld

#####
NEUES NETZ
FÜR DEUTSCHLAND

Das große Investitionsprogramm
für Mobilität und Klimawende.

Themen der Sitzung

Wir beteiligen online & vor Ort

Warum gibt es das Projekt?

Was haben wir bereits erreicht?

Trassen-Korridor Varianten mit Bewertung

Bahnhof Bielefeld erweitern

Anbindungen erörtern

Trassieren

Wir beteiligen online & vor Ort

Online-Dialog
Regional-Treffen
Info-Märkte

Ab 17.9. Regional-Treffen & Info-Märkte: Trassen erörtern.

Wir erörtern mehrere Monate Trassen öffentlich: vor Ort & online.

1. Regional-Treffen & Info-Märkte

Anbindung, Trassen, Bewertung erörtern.
Änderungen & geänderte Trassen sammeln.

2. Team trassiert Änderungen.

3. Regional-Treffen & Info-Märkte

Geänderte und geänderte Trassen prüfen.

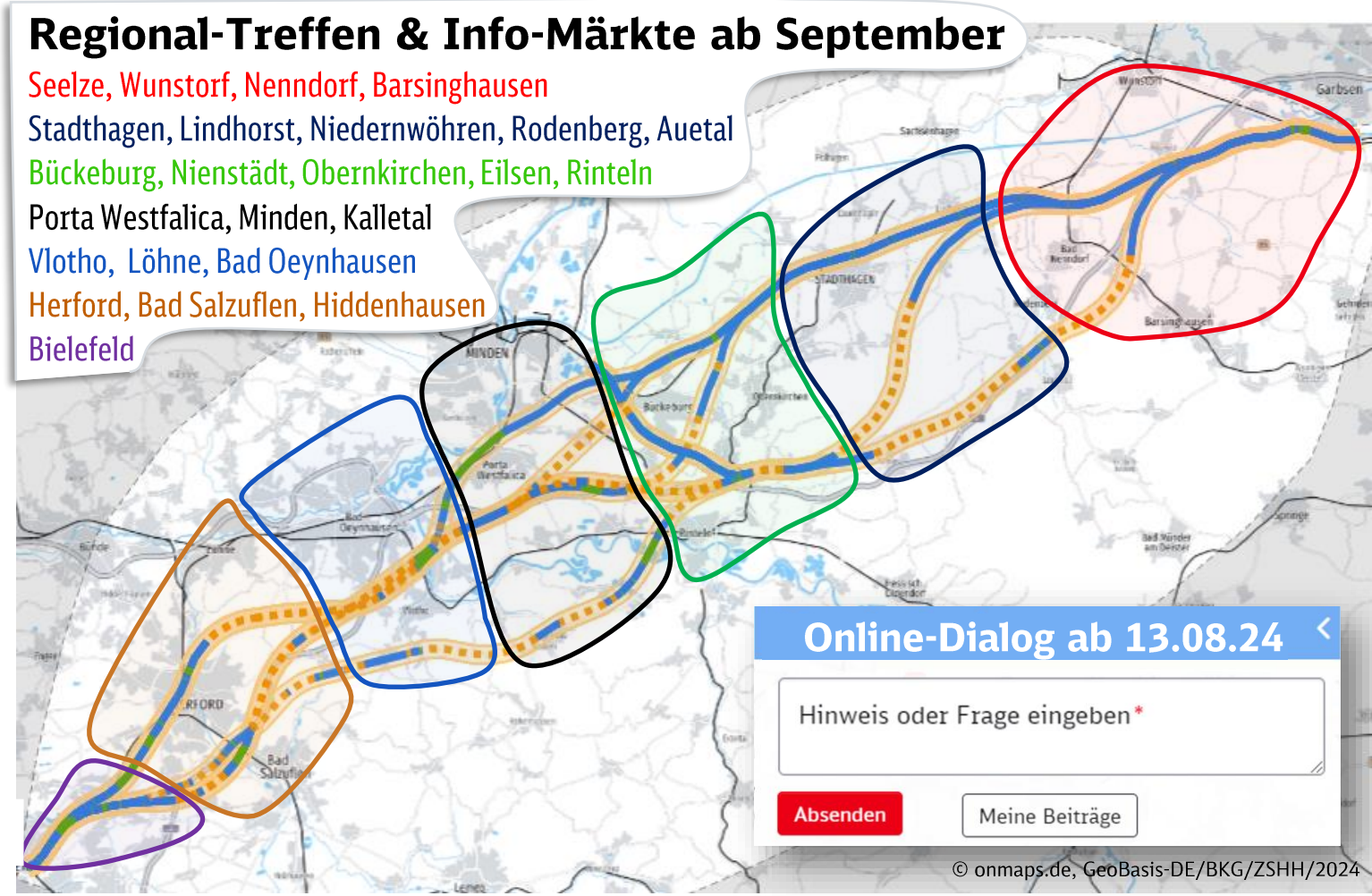
4. Team bewertet geänderte Trassen.

5. Regional-Treffen & Info-Märkte

Neue bewertete Trassen erörtern

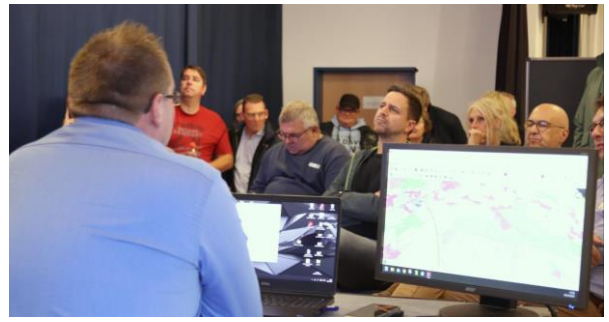
6. Projekt wägt ab.

Ziel: Beste Trasse(n) finden.
Dann: Genauer planen.



Termine. Machen Sie online mit. Besuchen Sie Info-Märkte.

Öffentliche Info-Märkte (in und für weitere Orte)	
24/7	**www.hannover-bielefeld.de/anregen**
✓ 23.09.24	Seelze, Alter Krug (Nenndorf, Wunstorf, Barsinghausen)
✓ 08.10.24	Bielefeld, Hechelei
22.10.24	**Rinteln, Gymnasium (Bückeburg, Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen)**
28.10.24	Stadthagen, Ratskeller (Lindhorst, Niedernwöhren, Rodenberg, Auetal)
06.11.24	Bückeburg, Rathaussaal (Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen, Rinteln)
14.11.24	Herford, Marta (Bad Salzuflen, Hiddenhausen)
21.11.24	Vlotho, Kulturfabrik (Bad Oeynhausen, Löhne)
25.11.24	Porta Westfalica, Bürgerhaus (Minden, Kalletal)
02.12.24	Barsinghausen, Zechensaal (Nenndorf, Wunstorf, Seelze)
Regional-Treffen mit Interessengruppen (in und für weitere Orte)	
✓ 17.09.24	Nenndorf, Seelze, Wunstorf, Barsinghausen (Varianten)
✓ 18.09.24	Nenndorf, Seelze, Wunstorf, Barsinghausen (Anbindungen)
✓ 09.10.24	Bielefeld
30.10.24	Stadthagen, Lindhorst, Niedernwöhren, Rodenberg, Auetal
05.11.24	Bückeburg, Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen, Rinteln
13.11.24	Herford, Bad Salzuflen, Hiddenhausen
20.11.24	Vlotho, Bad Oeynhausen, Löhne
26.11.24	Porta Westfalica, Minden, Kalletal



Warum gibt es das Projekt Hannover–Bielefeld?

...weil die letzten beiden Bundesregierungen eine Verkehrswende hin zur klima-freundlichen Schiene beschlossen haben.

Der Deutschland-Takt dient vor allem dem Nahverkehr.

Abgestimmter Takt-Fahrplan für Nah-, Fern-, Güter-Züge.

Wer hat den D-Takt erfunden?
2008 gründen 6 Personen die Initiative D-Takt. Dabei Fachleute für Nah- und Fernverkehr. Sie wollen Nah- und Fern-Züge besser verbinden.

Wer hat den Deutschlandtakt entwickelt?
Ab 2017 entwickeln Fachleute den D-Takt mit Bundes- und Landes-Verkehrsministerien, Eisenbahnunternehmen, Aufgabenträgern der Länder, Güterverkehrswirtschaft, Verbände.

Wer hat den Deutschlandtakt beschlossen?
2016 steht der D-Takt erstmals im BSWAG.
2023 verankern Bundestag und Bundesrat den D-Takt stärker im BSWAG – als gesetzliches Ziel.

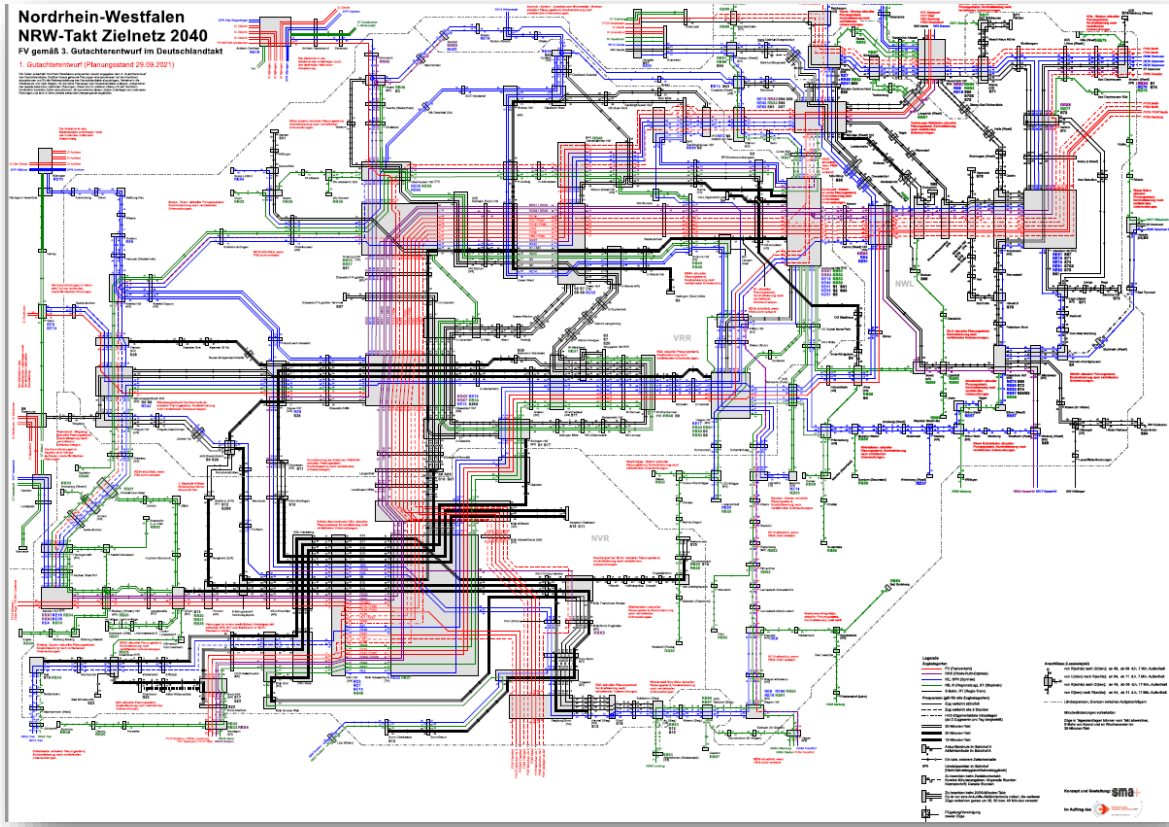


Abbildung: NRW-Takt Zielnetz 2040
www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/

Gesetzes-Novelle 2023 verankert D-Takt stärker in BSWAG.

Zudem gilt: Das BMDV gibt für jedes Bahn-Projekt die Fahrzeit vor.

DB InfraGO

Bundes-Schienen-Wege-Ausbau-Gesetz

(BSWAG, neue Fassung in Kraft seit 29.12.2023)

„Anlage… Bedarfsplan… Vordringlichen Bedarfs[1]

[1] **Die Maßnahmen dienen der Umsetzung des Deutschlandtakts.**“

Begründung

„Ziel ist die Herstellung der rechtlichen Grundlage zur Planungsaufnahme von Vorhaben des Planfalls Deutschlandtakt.

…

Die für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmen wurden auf Grundlage eines mit Ländern, Aufgabenträgern und Eisenbahnwirtschaft iterativ in drei Entwürfen erarbeiteten Zielfahrplans abgeleitet und als Planfall Deutschlandtakt gemäß der Methodik des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) positiv bewertet.
(BT-Drucksache 20/6879,17.05.23, S. 41)

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

Mehr Züge starten in Bielefeld.

DB InfraGO

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

Was haben wir bisher erreicht?

Vom Auftrag zum Bau: Vom Groben zum Feinen.

Viele planerische, behördliche, parlamentarische Schritte sind nötig.

DB InfraGO

Die Öffentlichkeit wird fortlaufend beteiligt

Ziel: Beste Alternative
Mit Bewertungs-Methodik und Raumordnung die beste Alternative finden.

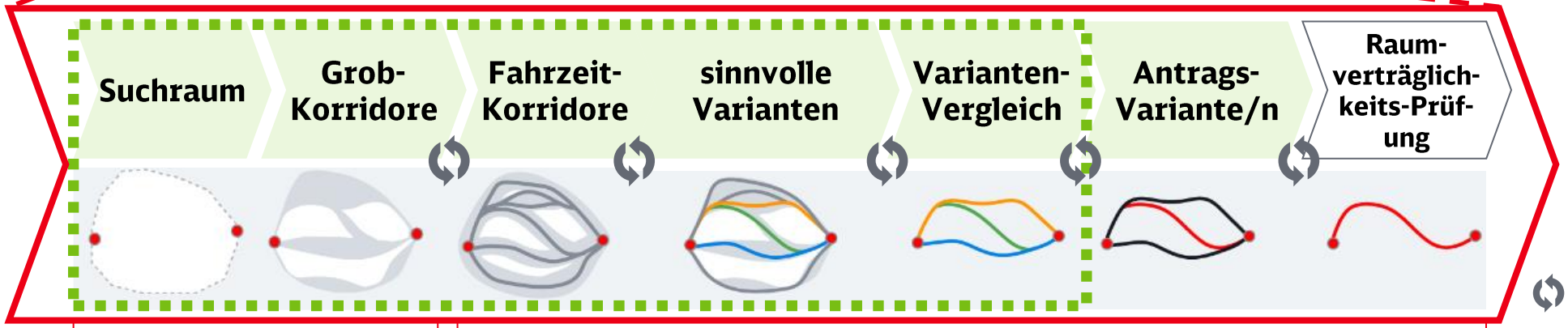
Ziel: Finanzierung klären
Parlamentarische Befassung im Bundestag legt genaue Linie und Gelder für regionale Forderungen fest.

Ziel: Baurecht erhalten
Per Planfeststellungsbeschluss durch Eisenbahn-Bundesamt ergeht das Baurecht.

Ziel: Betrieb aufnehmen
Nach dem Abschluss des Baus geht die Strecke in Betrieb.

BVWP, D-Takt zeigen Bedarf → **Grundlagen ermitteln** → **Planung** → **Genehmigung** → **Bau**

Wir sind hier.



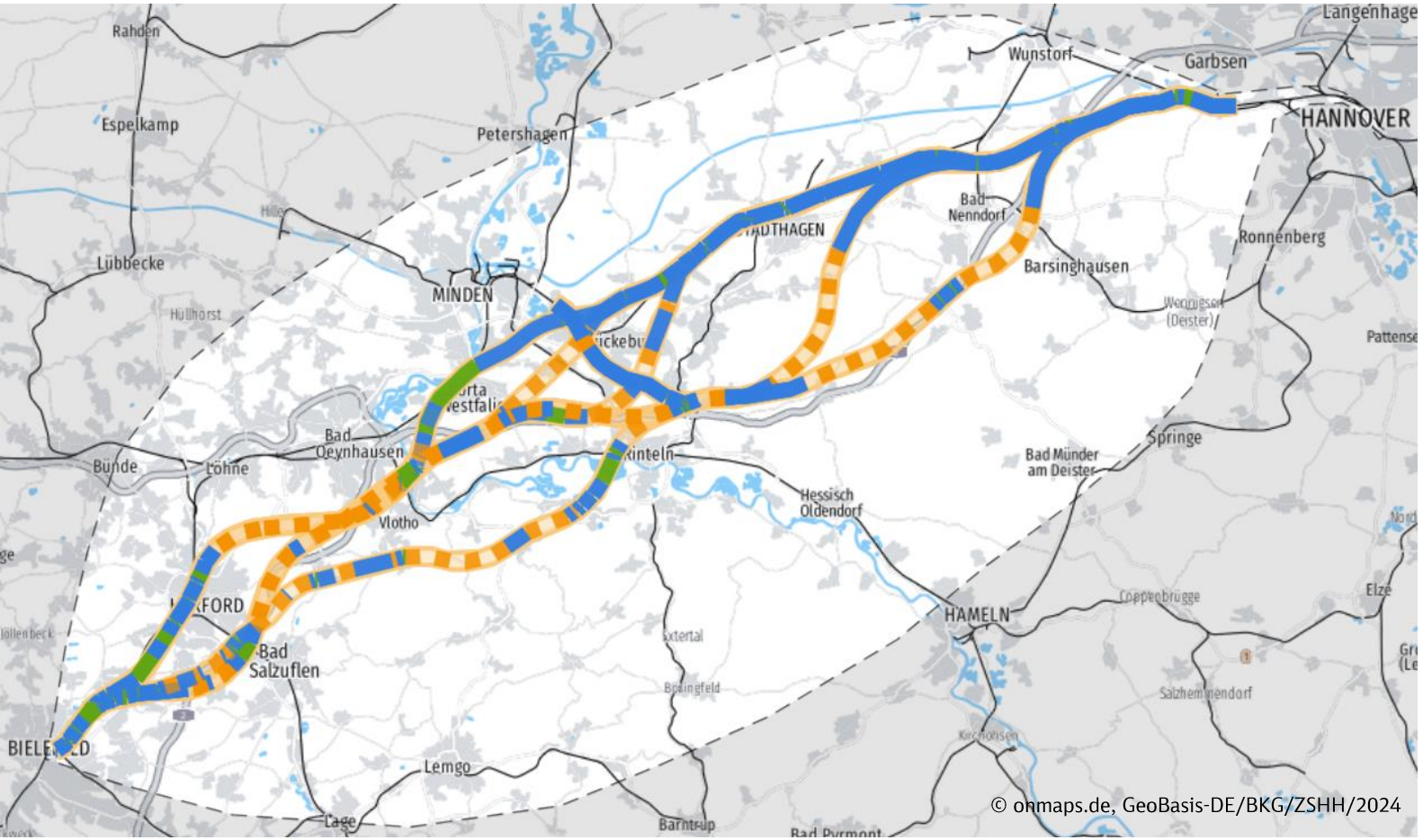
= Interaktionen möglich

Die Analyse der Raum-Widerstände verkleinert den Suchraum.

Mit der **Bewertungs-Methodik** verringern Fachleute die Anzahl der Trassen-Alternativen bis zu einer oder wenigen Antrags-Variante(n).
Die Raum-Widerstände werden als Bewertungs-Kriterien aufgegriffen.

Trassen-Korridor-Varianten mit Bewertung

12 Varianten zwischen Hannover und Bielefeld



- 12 Trassen-Korridor Varianten haben wir entwickelt.
- Die Linien haben wir mit der Methodik bewertet.
- Jetzt wollen wir die Linien optimieren und ergänzen.
- Die Verläufe können sich in der weiteren Planung ändern. Deswegen werden Linien in 1.000 Meter breiten Trassen-Korridoren dargestellt.

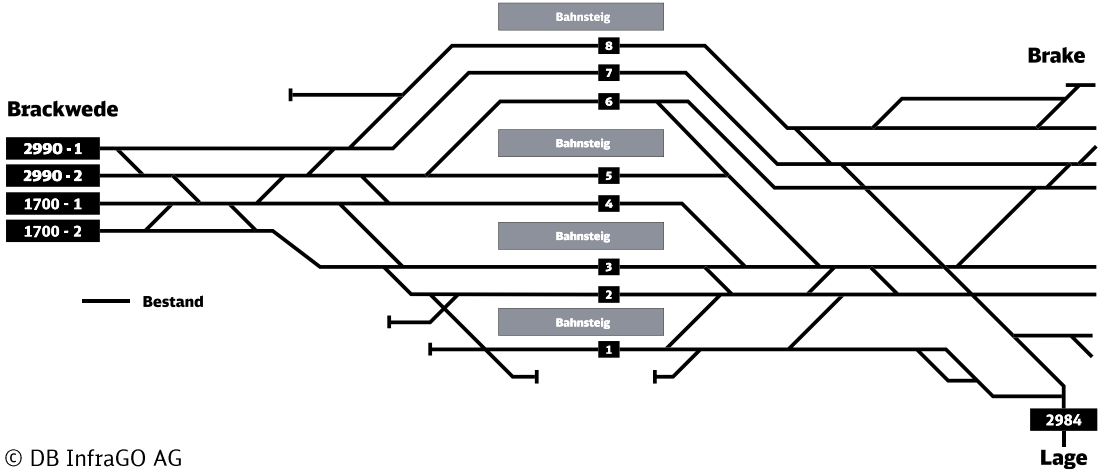
Bahnhof Bielefeld erweitern

Für mehr Züge im Deutschland-Takt und im S-Bahnkonzept OWL.

Bahnhof Bielefeld erweitern

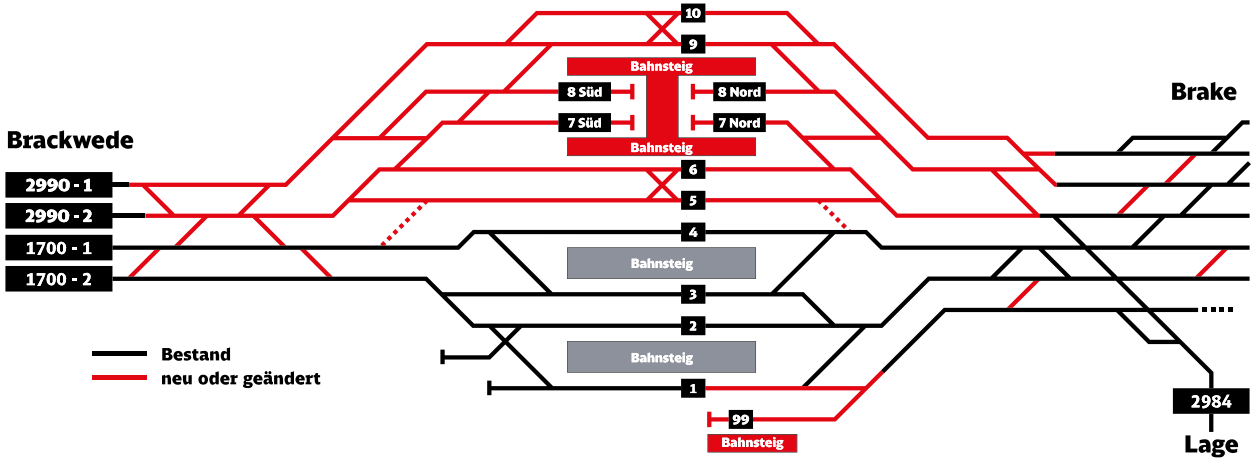
Mehr Gleise (+2). Mehr Bahnsteigkanten (+4). Mehr Platz für Züge.

Heute:
8 Gleise | 7 Bahnsteig-Kanten



© DB InfraGO AG

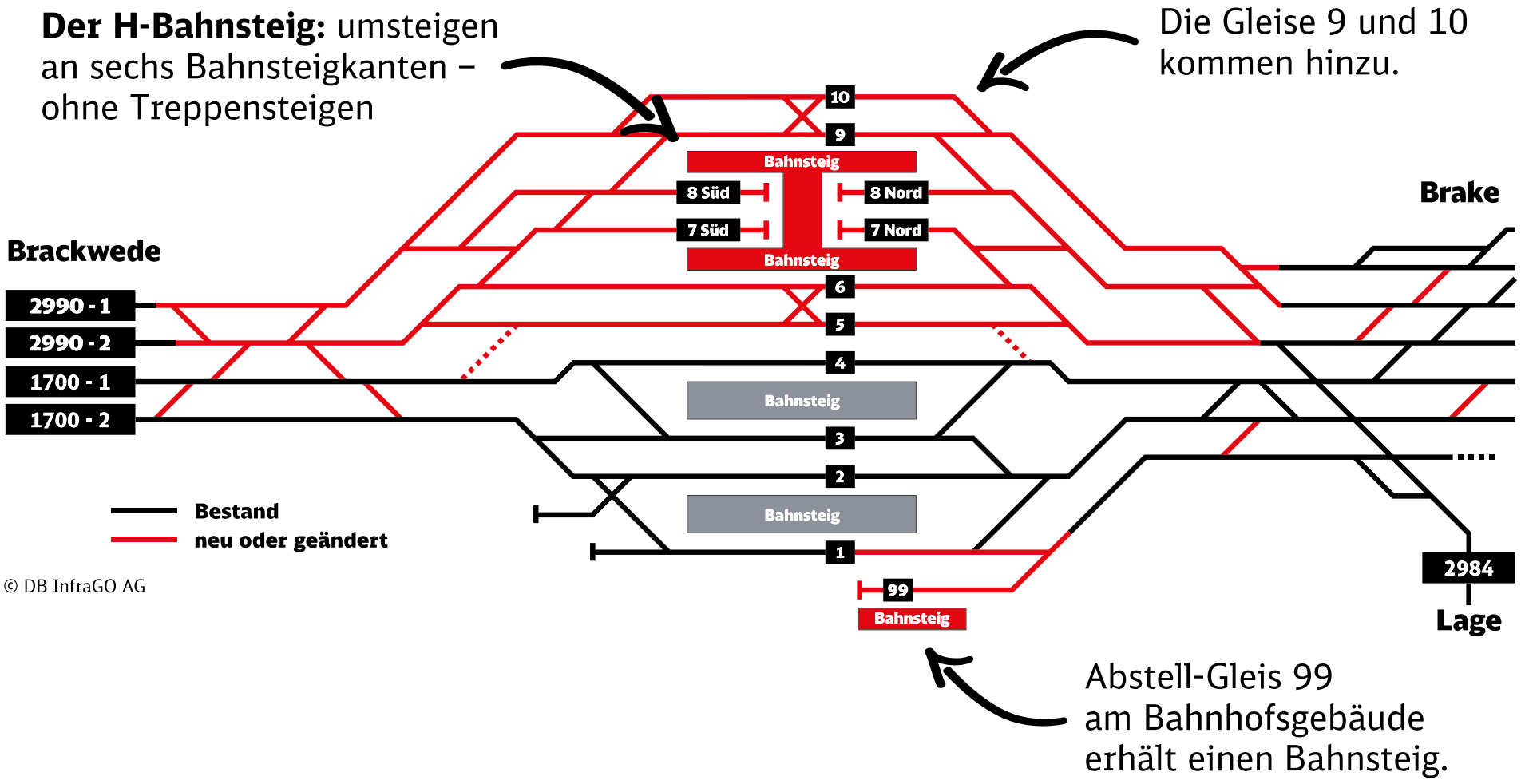
Erste Planungen:
10 Gleise | 11 Bahnsteig-Kanten



© DB InfraGO AG

Bahnhof Bielefeld erweitern

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



© DB InfraGO AG

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.

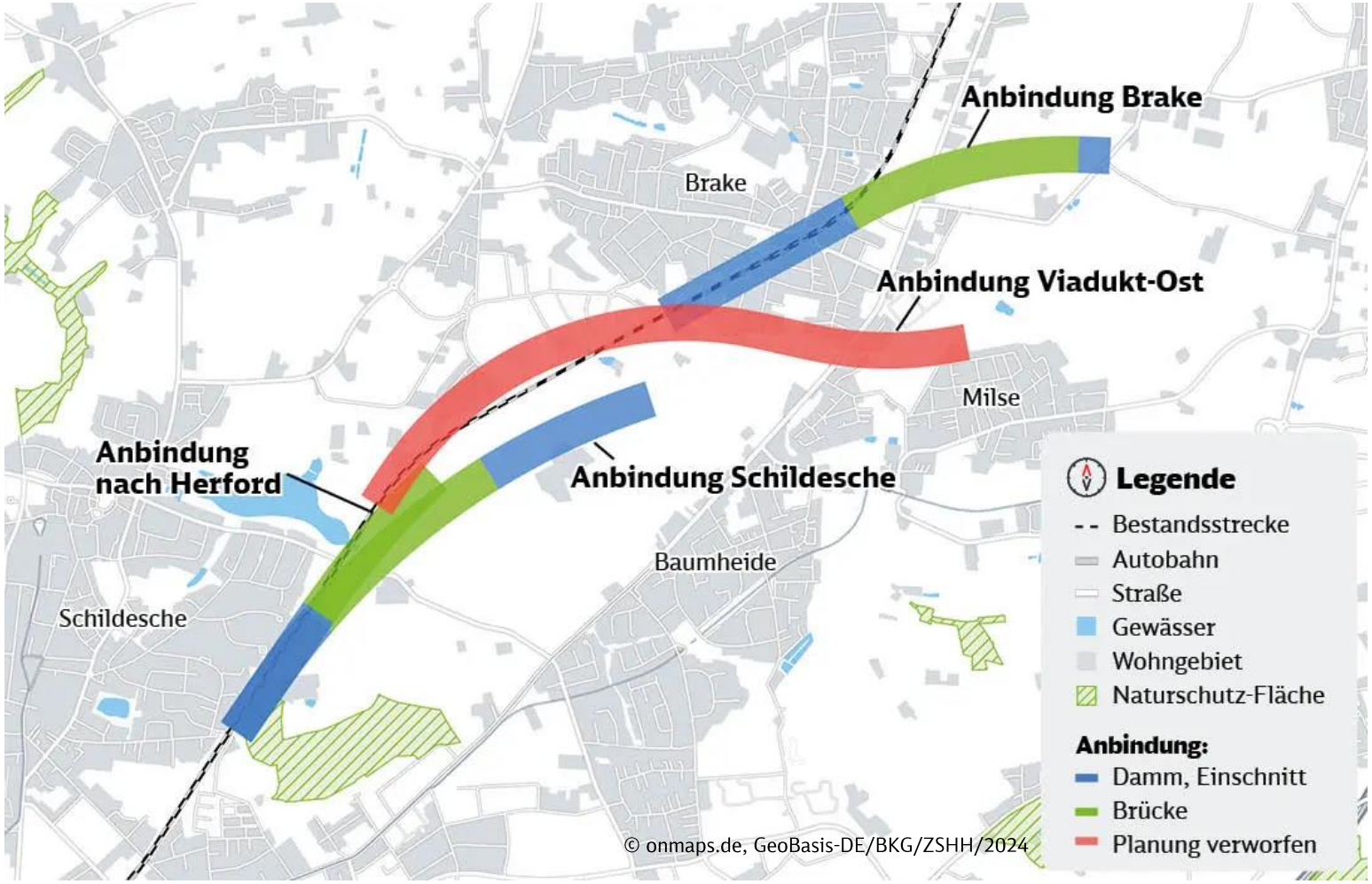
© DB InfraGO AG

Anbindungen erörtern

Drei Anbindungen an den Bestand in Bielefeld haben wir genauer untersucht.

Es wurden mehrere Anbindungen bei Bielefeld geprüft.

Drei Anbindungen sind möglich.



Ergebnis

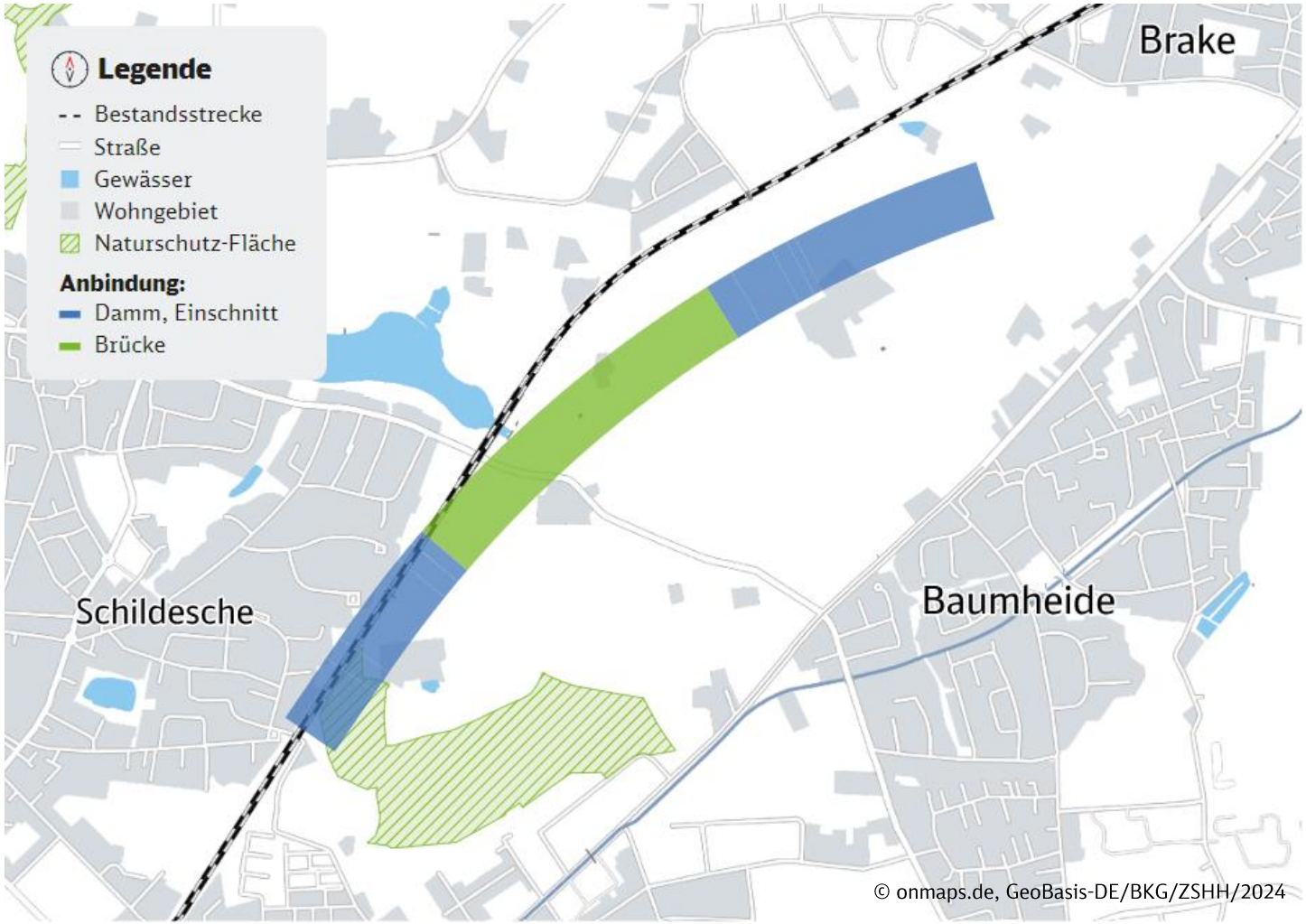
Zwei Anbindungen sind sinnvoll.

	Schildesche	Brake	nach Herford	Viadukt -Ost	Viadukt-West
Brücken	2	2	2	3	Fahrzeit nicht erreichbar
Eingriff in Bebauung	gering	hoch	hoch	sehr hoch	
Eingriff in Natur, Landschaft	hoch	niedrig	hoch	hoch	
Bahnhof Brake	bleibt	wird verlegt	wird verlegt	bleibt	
Baubetrieb	gut	sehr schlecht	schlecht	schlecht	

Anbindung Schildesche

Eine mögliche Anbindung bei Bielefeld

- im Vergleich am besten
- 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.

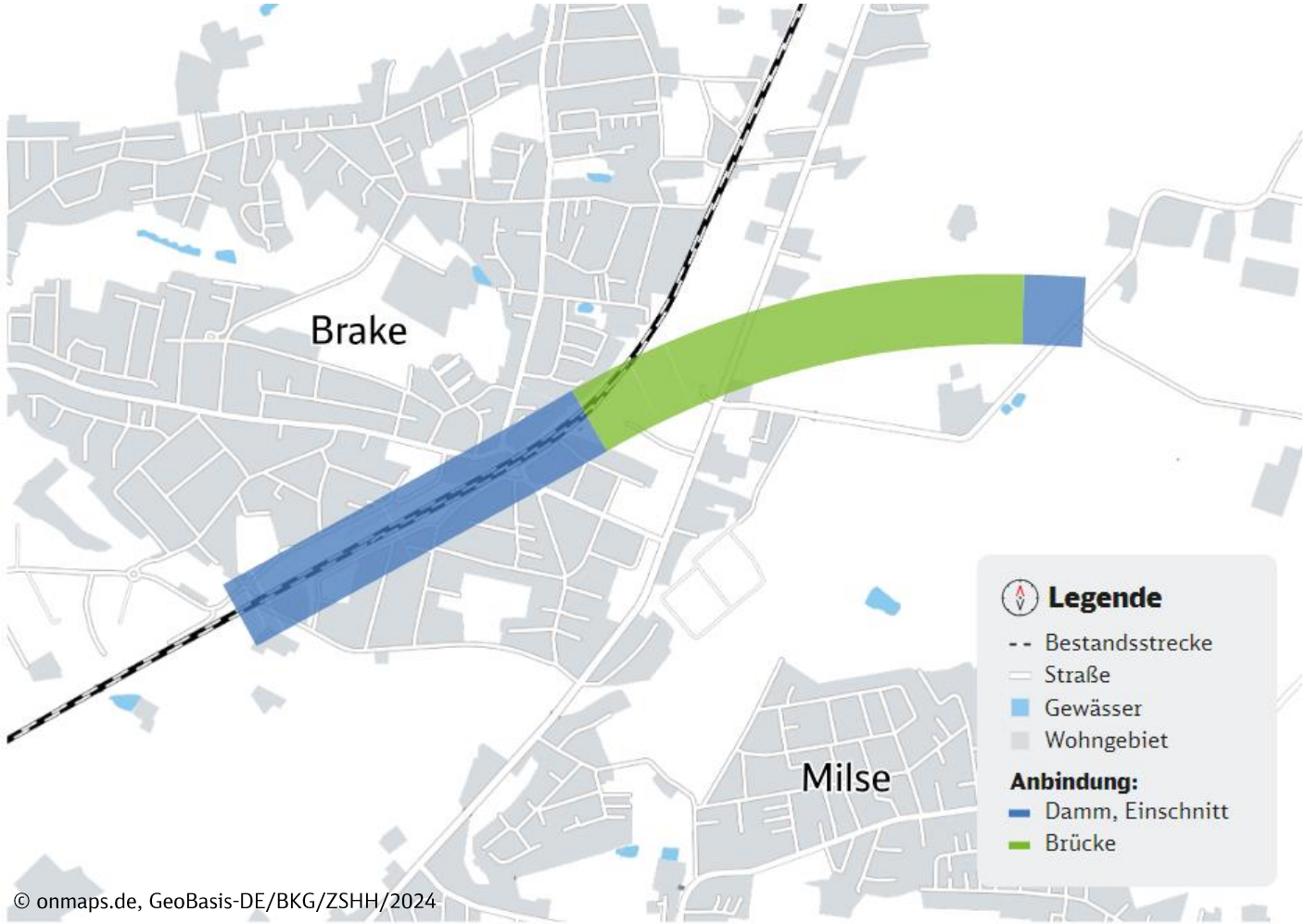
Stand 2023, vor Umsetzung des Bahnprojektes Hannover–Bielefeld

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 auf bereits versiegelten Flächen
- keine Anpassungen am Viadukt Schildesche nötig
- Bahnhof Brake muss voraussichtlich verlegt werden
- Bahnbetrieb während dem Bau sehr aufwändig
- sechs Gleise durch Brake nötig
- Siedlungs- und Gewerbeflächen werden beansprucht



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

Anbindung Brake

Eine mögliche Anbindung bei Bielefeld.

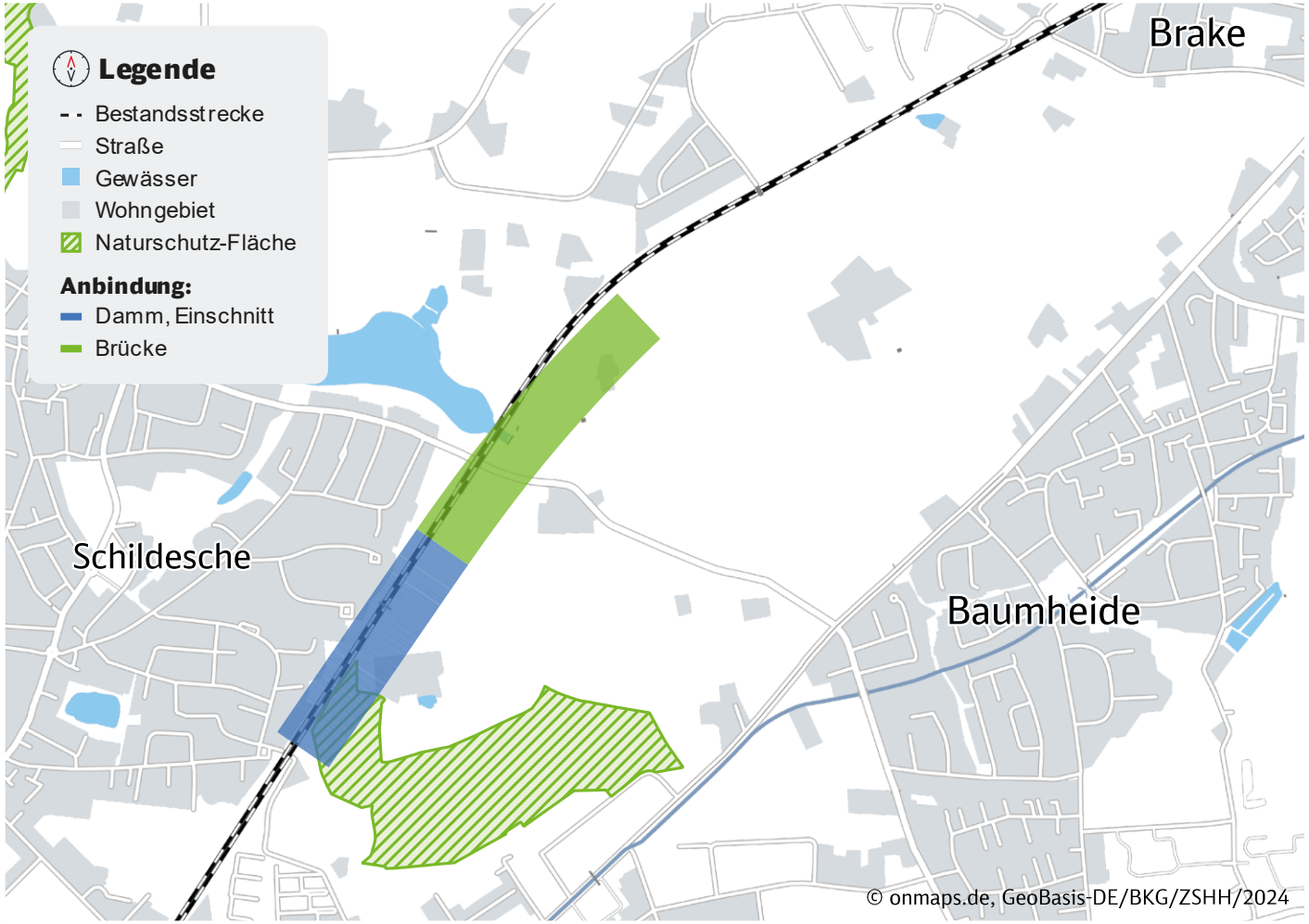
Stand 2023, vor Umsetzung des Bahnprojektes Hannover–Bielefeld

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
- längste Fahrzeit
- große Eingriffe durch zusätzliche Gleise zwischen Bielefeld und Herford
- Bahnhof Brake muss voraussichtlich verlegt werden
- Zus. Brücke am Viadukt notwendig



Anbindungen Viadukt Ost und Viadukt West

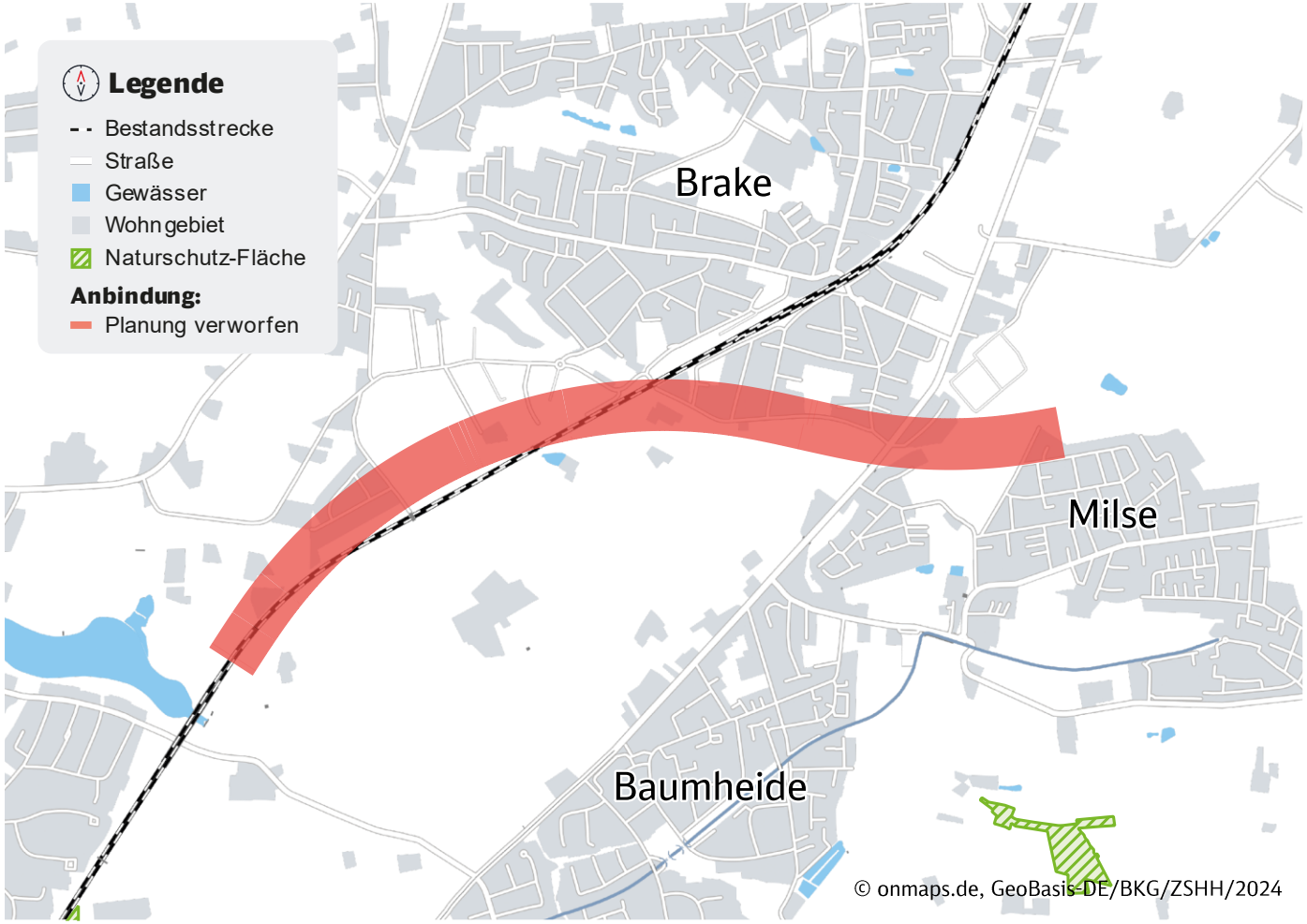
Keine sinnvollen Anbindungen

Viadukt Ost

- Sehr hohe Eingriffe in Bebauung
- Hoher Eingriff in Natur und Landschaft
- Bahnbetrieb während dem Bau sehr aufwändig

Viadukt West

- Fahrzeit nicht erreichbar



Lesen Sie mehr

www.hannover-bielefeld.de