

## Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

# Herford

## Zahlen, Daten, Chancen

Mehr Bahn heißt mehr Klimaschutz. Die Bundesregierung will den Klimaschutz im Verkehr fördern durch mehr Bahn. 2023 haben Bundestag und Bundesrat dafür den Deutschlandtakt-Fahrplan ins Gesetz geschrieben. Mehr Bahn heißt für einige Orte mehr Gleise wie zwischen Hannover und Bielefeld. Hier beschreiben wir erste Planungen und mögliche Einflüsse auf Herford.



### Chancen durch Deutschlandtakt und Bahnprojekt

Der Deutschlandtakt ist ein Fahrplan für ganz Deutschland. Die Bahnlinien fahren aufeinander abgestimmt und im festen Takt – zum Beispiel alle 30 Minuten. Möglichst viele Regional- und Fernzüge kommen gleichzeitig im Bahnhof an für besseres Umsteigen.

Das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld plant zusätzliche Gleise für den Deutschlandtakt, für mehr Regional-, Fern- und Güterzüge in Ostwestfalen-Lippe. Die Fahrpläne für den Regional-Verkehr werden vom Land Nordrhein-Westfalen zusammen mit der Region gestaltet. Damit dienen die Fahrpläne auch dann noch den Bedürfnissen der Region, wenn die Nachfrage stärker wächst als geplant, sich politische Anforderungen

verändern oder wenn Bauarbeiten vorübergehende Einschränkungen erfordern. Nur so wird Infrastruktur zukunftsfest.

Wir planen zwei neue Gleise teils an der bestehenden Strecke und teils fernab davon. Auf den neuen Gleisen fahren tagsüber Fernzüge und nachts Güterzüge. Das schafft Platz auf der bestehenden Strecke für mehr Regional- und Güterzüge.

Durch das bessere Angebot fahren mehr Menschen mit der Bahn statt mit dem Auto. Das bedeutet weniger Lärm, weniger CO<sub>2</sub> und weniger Schmutz.

### Chancen für den Nahverkehr: Doppelt so viele Züge, kürzere Fahrzeiten

Das Projekt Hannover–Bielefeld schafft Platz auf den Gleisen für zusätzliche Regionalzüge. Es ergänzt die vier bestehenden Gleise bis Minden. Verkehrskonzepte für mehr Regionalverkehr werden möglich. Solche Konzepte gibt es für die Bundesländer Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Zusätzlich gibt es ein Konzept für eine neue S-Bahn in Ostwestfalen-Lippe. Die S-Bahn in Hannover plant den Takt zu erhöhen. Die Landesnahverkehrsgesellschaften NWL in Nordrhein-Westfalen und LNVG in Niedersachsen



### Gut zu wissen:

Regionalzüge fahren im Deutschlandtakt zuverlässiger und pünktlicher. Durch die zusätzlichen Gleise fahren Regional- und Güterzüge auf anderen Gleisen als Fernzüge. So müssen Regionalzüge nicht mehr außerplanmäßig halten, um Fernzüge vorbeizulassen.

haben die Konzepte erstellt. Sie funktionieren nur mit zusätzlicher Kapazität. Diese kann vom Bahnprojekt Hannover–Bielefeld erreicht werden. Für die Umsetzung müssen Bund und Land das Geld bereitstellen.

### Mehr und verlässlichere Züge

Für Herford würden Deutschlandtakt und S-Bahn-Konzept OWL fast **doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute an dem Bahnhof Herford zehn Regionalzüge ab. Zukünftig würden am Bahnhof **Herford** 17 Regionalzüge die Stunde abfahren. Die Verdoppelung geht einher mit der Absicht der Hansestadt Herford, das Bahnhofsumfeld zur Mobilitätsdrehscheibe auszubauen, um schnelle, direkte und komfortable Mobilitätsangebote zwischen Herford und den umliegenden Kommunen zu fördern.

Die Taktung in Richtung Köln wird verdoppelt, indem der RRX4 über Herford nach Remagen und der RRX6 von Herford aus nach Koblenz fährt. Mit der S61 und dem RE61 werden doppelt so viele Züge von Bielefeld über Herford und Osnabrück nach Rheine fahren. Zudem schafft die S74/ der RE78 eine halbstündliche Verbindung von Paderborn über Bielefeld nach Minden – mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg.

Durch die Erweiterung kann mit **Herford Gaußstraße** ein neuer Halt realisiert werden, an dem die S72 zwischen Herford und Paderborn fährt.

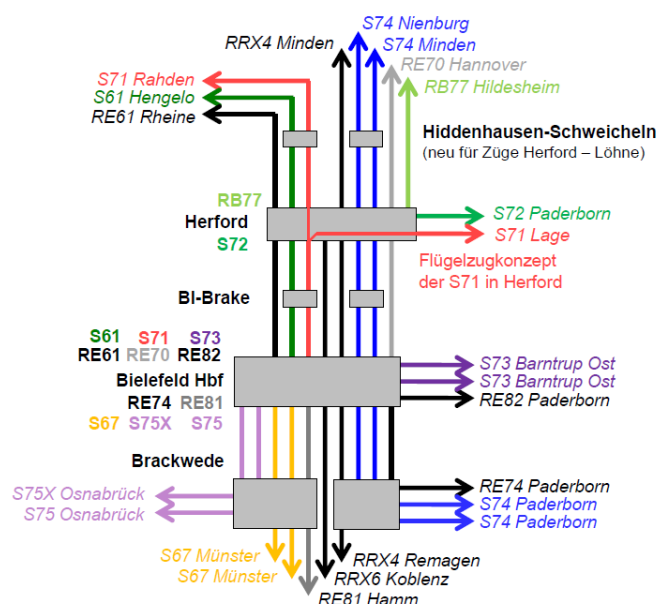


Abbildung 1: Die Darstellung zeigt die Stammstrecke Bielefeld/Herford aus dem Zielkonzept vom S-Bahn-Konzept OWL. Stationen sind grau, S-Bahnen haben unterschiedliche Farben und Regionalbahnen sind schwarz und grau. Einfache Linien bedeuten Stundentakt und doppelte Linien Halbstundentakt (Quelle: sma+, NWL, Kompetenzzentrum ITF NRW). Endhaltestellen in Niedersachsen haben sich mit dem SPNV-Konzept des LNVG mittlerweile teilweise geändert. Die RB77 fährt von Herford nach Elze, die RE70 von Bielefeld nach Wolfsburg.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
<b>Herford</b>	<b>10</b> Abfahrten je Stunde	<b>17</b> Abfahrten je Stunde
	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 RE6<sup>1</sup> (RRX) Köln–Minden</li> <li>2 RB6<sup>1</sup> Bielefeld–Hengelo</li> <li>1 RE7<sup>2</sup> Bielefeld–Braunschweig</li> <li>2 RB7<sup>1</sup> Bielefeld–Rahden</li> <li>2 RB7<sup>1</sup> Herford–Paderborn</li> <li>1 RB7<sup>1</sup> Herford–Hildesheim</li> <li>1 RE7<sup>2</sup> Bielefeld–Minden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 RRX4<sup>1</sup> Minden–Remagen</li> <li>1 RRX6<sup>1</sup> Herford–Koblenz</li> <li>2 RE6<sup>1</sup> Bielefeld–Rheine</li> <li>2 S6<sup>1</sup> Bielefeld–Hengelo</li> <li>2 RE7<sup>1</sup> Bielefeld–Wolfsburg</li> <li>2 S7<sup>1</sup> (alt: RB7<sup>1</sup>) Bielefeld–Lage/ Rahden mit halbstündlicher Taktung ab Bünde</li> <li>1 S7<sup>1</sup> Herford–Paderborn</li> <li>1 RB7<sup>1</sup> Herford–Elze</li> <li>4 RE78/ S74<sup>½</sup> Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg</li> </ul>
<b>Herford Gaußstraße</b>		<b>2</b> Abfahrten je Stunde
		<b>2</b> S7 <sup>1</sup> Herford–Paderborn

### Legende

- ½ Zug fährt halbstündlich pro Richtung
- <sup>1</sup> Zug fährt stündlich pro Richtung
- <sup>2</sup> Zug fährt zweistündlich pro Richtung

- RE** Regional-Express
- RB** RegionalBahn
- RRX** Rhein-Ruhr-Express
- S** S-Bahn/ Schnellbahn

## Auswirkungen für den Fernverkehr

Im Fernverkehr würde der Deutschlandtakt mehr Züge, kürzere Fahrzeiten und bessere Anschlüsse an Regional- und Fernzüge bedeuten. Fernzüge würden vom Bielefelder Hauptbahnhof sieben statt aktuell fünf Mal je Stunde abfahren und so Ostwestfalen-Lippe bedienen.

Die zweistündliche Linie Köln–Dresden (FR35) hält zusätzlich in Herford. Der ICE14 von Aachen nach Berlin wird im Deutschlandtakt nicht mehr in Herford halten. Durch die

bessere Anbindung des Nahverkehrs an Herford, ist der Fernverkehr jedoch mit einem Umstieg in Bielefeld erreichbar.

Mehr Gleise schaffen mehr Platz für einen Zuwachs im Fernverkehr über die aktuellen Pläne hinaus. So können Anbieter auch zusätzlich zum Fahrplan vom Deutschlandtakt Linien anbieten.

Bahnhof	Züge im Fernverkehr	
	2024	2040
Herford	2 Abfahrten je Stunde	1 Abfahrt je Stunde
	1 IC55 <sup>2</sup> Stuttgart–Dresden 1 ICE14 <sup>2</sup> Aachen–Berlin 1 FLX30 Aachen–Dresden (2-4 Mal am Tag)	1 FR35 <sup>2</sup> Köln–Dresden

### Legende

<sup>2</sup> Zug fährt zweistündlich pro Richtung

- FR** Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr
- FLX** Flixtrain
- IC** Intercity
- ICE** Intercity-Express

## Chancen für den Güterverkehr: Feste Fahrpläne für klimafreundlichen Gütertransport

Auch der Güterverkehr würde vom Deutschlandtakt profitieren. Erstmals würden Güterzüge feste Zeiten im Fahrplan zwischen den Güterbahnhöfen Hamm und Seelze erhalten. Bisher fahren Güterzüge, wenn Personenzüge eine Lücke lassen. Da Personenzüge Vorrang haben, sind die Verspätungen bei Güterzügen größer. Durch die festen Fahrpläne werden mehr Güter von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlagert.

## Chancen für Bahnhöfe: Neuer Halt für den Nahverkehr

Das S-Bahn Konzept OWL schafft die Möglichkeit neue Halte einzuplanen. Davon würde Herford profitieren. Mit der Haltestelle Herford Gaußstraße wird zwischen Herford Hauptbahnhof und Bad Salzuflen eine zweite Haltestelle in Herford für den Nahverkehr geschaffen. An der Gaußstraße wird aktuell zudem ein Neubau der Geschwister-Schöll-Realschule geplant. Die S-Bahn-Haltestelle würde die Schule gut anbinden. Die S72 fährt zwischen Herford und Paderborn und schafft eine direkte Verbindung von der Gaußstraße über Bad Salzuflen, Lage, Detmold und Altenbeken nach Paderborn. Notwendige Voraussetzung für das S-Bahn Konzept OWL ist das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld.



### Gut zu wissen:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Herford nach Hannover mit dem Intercity 12 kg CO<sub>2</sub>e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 16 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

#### Herford–Hannover



1 kg CO<sub>2</sub>e

Reisezeit: 50 Minuten



13 kg CO<sub>2</sub>e

Reisezeit: 66 Minuten

Abbildung 2: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO<sub>2</sub>e (Kilogramm Kohlendioxid-Äquivalente). CO<sub>2</sub>e enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: [www.co2kompass.bahn.de](http://www.co2kompass.bahn.de))

## Chancen für die Wirtschaft: Arbeitsplätze und Aufträge für die Region



Der Bau neuer Gleise würde Arbeitsplätze in der Region für Unternehmen, wie Handwerk, Einzelhandel und Gastronomie sichern und schaffen. Während gebaut wird, können regionale Unternehmen Aufträge erhalten. Fachkräfte übernachten während des Baus mehrere Jahre in der Region. Hotels, Gastronomie und Geschäfte profitieren.

Deswegen sprachen sich 2023 auch die Vollversammlungen der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen, der Industrie- und Handelskammer Lippe und der Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe für das Projekt aus und betonen die Bedeutung des Deutschlandtakts für die ostwestfälische Wirtschaft.

In dem Beschluss für die beschleunigte Umsetzung des Bahnprojekts Hannover–Bielefeld betont die Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe die Schlüsselrolle einer erstklassigen Infrastruktur für das Handwerk.

### Gut zu wissen:

Für den Nahverkehr sind die Bundesländer zuständig. Sie schreiben den Nahverkehr aus und bestellen die Leistungen. Damit bestimmen sie, wie oft auf einer Strecke Nahverkehrszüge fahren.

Neue Halte für den Nahverkehr werden auch durch die Bundesländer untersucht und beauftragt.



### Gut zu wissen:

Eine Studie ergibt: Allein durch das Projekt Karlsruhe–Basel entstehen 3.000 Arbeitsplätze in der Region zwischen den beiden Städten. Lesen Sie mehr zu den Ergebnissen unter: [www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html](http://www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html)

## Aufteilung der Verkehrsfläche in Herford Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Herford hat eine Fläche von 7.915 Hektar. 721 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 428 Hektar für Straßen und 222 Hektar für Wege genutzt. Das sind 90% der Verkehrsfläche Herfords. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 23 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 48 Hektar Fläche genutzt. Das sind 7% der Verkehrsfläche oder 0,6% der städtischen Flächen. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen. Abbildung 3 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

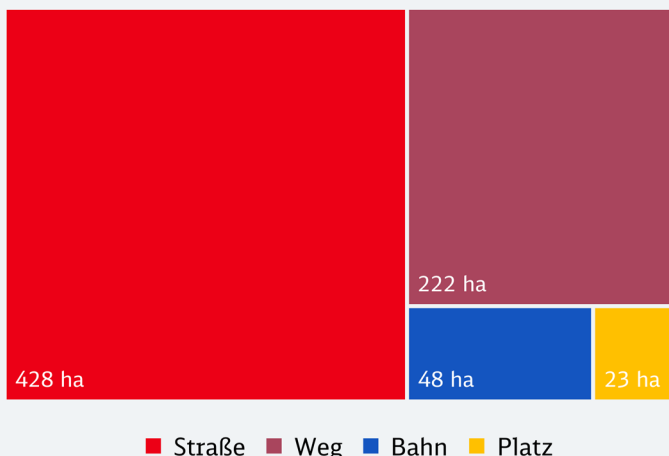


Abbildung 3: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Herford. 90 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

# Auswirkungen der Trassen-Varianten

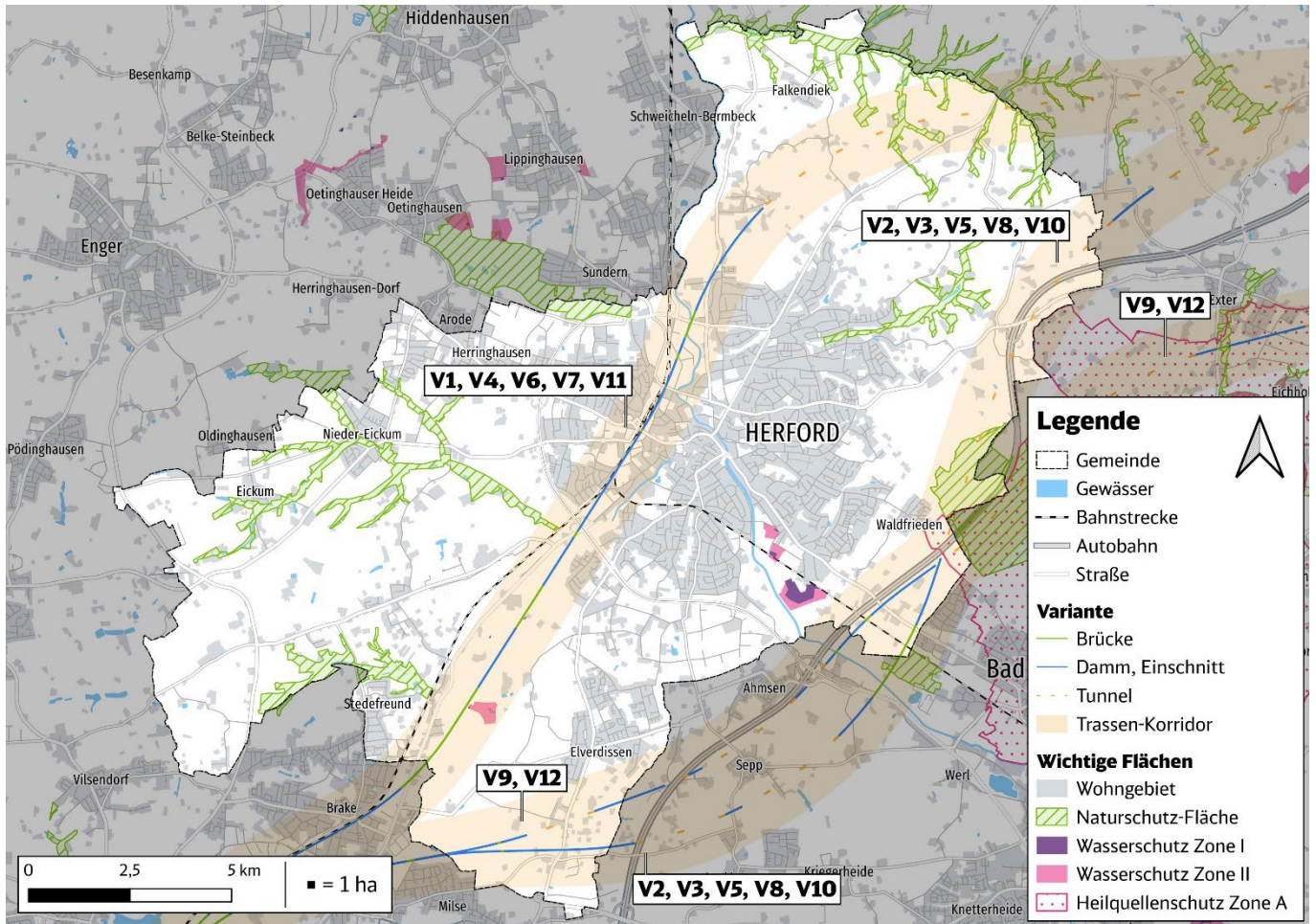


Abbildung 4: Die Karte zeigt die Fläche der Stadt Herford und die Trassen-Korridore der 12 Varianten. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 2000. Wasserschutz-Flächen I umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone I und Heilquellenschutzgebiete Zone I. Wasserschutz-Flächen II umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone II und Heilquellenschutzgebiete Zone II. Die Heilquellenschutzzone A beinhaltet auch die Heilquellenschutzzone III.

Wir haben zwölf Trassen-Varianten entwickelt. Durch Herford führen alle Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der zwölf Trassen-Varianten in Herford. Trassen-Variante V1, V4, V6, V7 und V11 beanspruchen 24 Hektar Fläche Herfords, Variante V2, V3, V5, V8 und V10 beanspruchen 13 Hektar und V9 und V12 nehmen elf Hektar Fläche in Herford in Anspruch.

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V1, V4, V6, V7 und V11 haben innerhalb Herfords eine Teillänge von 13 Kilometer. Davon sind vier Kilometer Tunnel. Die Varianten V2, V3, V5, V8 und V10 haben innerhalb Herfords eine Länge von acht Kilometer. Davon sind fünf Kilometer Tunnel. Die Varianten V9 und V12 sind vier Kilometer lang. Davon ist ein Kilometer Tunnel.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
<b>Flächenbedarf in Hektar</b>	24	13	13	24	13	24	24	13	11	13	24	11
<b>Länge in Kilometer</b>	13	8	8	13	8	13	13	8	4	8	13	4
<b>Tunnellänge in Kilometer</b>	4	5	5	4	5	4	4	5	1	5	4	1

## Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Trassen-Korridore verlaufen in Herford teilweise durch Natur- und Wasserschutz-Flächen sowie Wohngebiete. Durchfahrten und Maßnahmen zum Schutz oder Ausgleich prüfen Behörden und müssen genehmigt werden.

Hier geben wir einen kurzen Überblick über die Beeinträchtigungen. Eine genauere Darstellung zeigt die interaktive Karte auf [www.hannover-bielefeld.de/anregen](http://www.hannover-bielefeld.de/anregen).

### Naturschutz-Flächen

Kurz vor dem Stadtgebiet Herford schneidet der Korridor der Trassen-Varianten V1, V4, V6, V7 und V11 geringfügig das Naturschutzgebiet „Asbeke-Kinzbachtal“. Nord-östlich des Stadtgebiets Herford untertunneln die Varianten V1, V4, V6 und V7 Teile des Naturschutzgebiets „Bramschebach Nagelsbachtal“. Östlich des Stadtgebiets untertunneln die Trassen-Varianten V2, V3, V5, V8, V9, V10 und V12 das Naturschutz- und FFH-Gebiet „Wald nördlich Bad Salzuflen“. Es kommt zu keinen Beeinträchtigungen.

In den weiteren Planungen untersuchen wir: Gibt es vor Ort geschützte Tierarten? Dafür werden Kartierungen vorgenommen. So kennen wir den aktuellen Bestand und können Vorkehrungen zu deren Schutz treffen.

### Wasserschutz-Flächen

Die Korridore der Trassen-Varianten V1, V4, V6, V7 und V11 führen süd-westlich vom Stadtgebiet Herford durch die Zonen I und II des Wasserschutzgebiets „Herford-Elverdissen“.

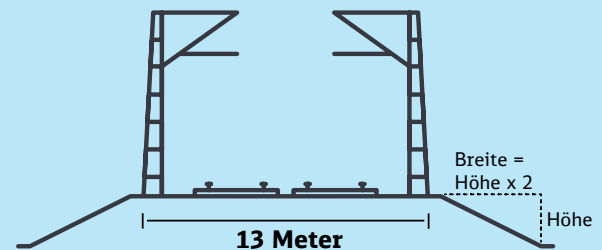
### Heilquelleschutz Zonen

Östlich von Herford untertunneln die Trassen-Varianten V2, V3, V5, V8, V9, V10 und V12 das Heilquelleschutzgebiet Zone A „Bad Salzuflen“. Unsere Priorität ist es, Schutzgebiete zu umfahren. Das ist aber nicht überall



### Gut zu wissen:

Den Flächen-Verbrauch für zwei Gleise berechnen wir mit 13 Metern Breite. Das ist von Oberleitungsmast zu Oberleitungsmast. Das gilt auch für Brücken. Je nach Gelände verläuft die Strecke auch auf einem Damm oder in einem Einschnitt. Deren Breite kommt zu den 13 Metern hinzu. Wir rechnen für Dämme und Einschnitte: Breite gleich Höhe mal zwei.



Da sich die Verläufe der Trassen-Varianten in der weiteren Planung ändern können, zeigen wir 1.000 Meter breite Trassen-Korridore.

möglich. Deswegen werden die Strecken durch ein Schutzgebiet möglichst kurz gehalten und noch einmal besonders intensiv untersucht. So finden wir heraus, wie wir das Grundwasser optimal schützen.

### Wohngebiete

Die Trassen-Korridore führen teilweise durch Wohngebiete von Herford. Genaue Auswirkungen auf Wohnbebauung können wir noch nicht absehen. Es gilt grundsätzlich: Gebäude werden möglichst umfahren.

## Quellen

DB Fernverkehr AG: CO<sub>2</sub>Kompass, <https://co2kompass.bahn.de/> (Stand 15.04.2024)

DB InfraGO AG, 2023: Der regionale Nutzen der Aus- und Neubaustrecke der Rheintalbahn, [www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html](http://www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html)

IHK Ostwestfalen, 2023: Positionspapier der IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, Bahnprojekt Hannover – Bielefeld, [www.ostwestfalen.ihk.de/fileadmin/Positionspapiere/Positionspapier\\_Bahnprojekt\\_Hannover-Bielefeld.pdf](http://www.ostwestfalen.ihk.de/fileadmin/Positionspapiere/Positionspapier_Bahnprojekt_Hannover-Bielefeld.pdf)

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, 2024: Kartenlayer Natur- und Wasserschutz-Flächen: <https://open.nrw/>

LNVG, 2024: SPNV-Konzept 2030+ und 2040+, <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040> (Stand: 11.03.2024)

Planersocietät, SVH, Stadt Herford, 2023: Mobilitätskonzept Hansestadt Herford, <https://herford.ratsinfomanagement.net/>

sma+, 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/](http://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/)

sma+, Intraplan, VIA, TTS TRIMODE 2022: Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt, <https://www.deutschlandtakt.de/blog/finalisierter-gutachterbericht-zum-deutschlandtakt/>

sma+, NWL, Kompetenzzentrum ITF NRW: Projekt „S-Bahn OWL“, Angebotszielkonzeption (Stand September 2022), [www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/s-bahn-konzepte.html](http://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/s-bahn-konzepte.html)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2024: Verkehrsfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung: [www.regionalstatistik.de/genesis/online](http://www.regionalstatistik.de/genesis/online)



## Impressum

### Herausgeberin

DB InfraGO AG  
Regionalbereich Nord  
Lindemannallee 3  
30173 Hannover

[h-bi@deutschebahn.de](mailto:h-bi@deutschebahn.de)

[www.hannover-bielefeld.de](http://www.hannover-bielefeld.de)

Anderungen vorbehalten  
Einzelangaben ohne Gewähr  
Stand September 2024

**Karten:** ©onmaps, GeoBasis-DE/BKG/ZSHH/2024

**Fotos:** DB InfraGO AG



**Deutschlandtakt**