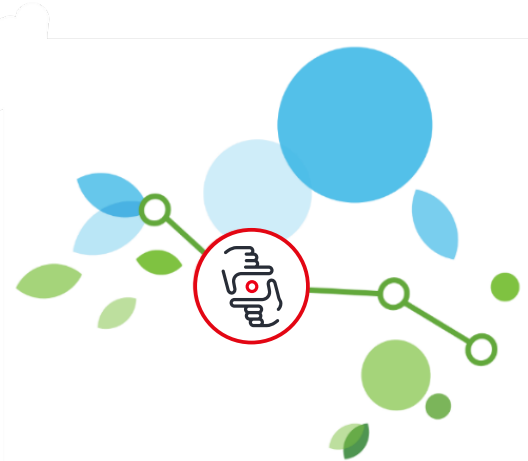


Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Kalletal

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 das Kalletal.



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 CO₂ und weniger Schmutz.

Chancen für den Nahverkehr: Mehr Züge, zuverlässigere Verbindungen

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 haben die Konzepte erstellt. Sie funktionieren nur mit



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.

zusätzlicher Kapazität. Diese kann vom Bahnprojekt Hannover-Bielefeld erreicht werden. Für die Umsetzung müssen Bund und Land das Geld bereitstellen.

Für die umliegenden Bahnhöfe in Vlotho, Rinteln und Lemgo würden Deutschlandtakt und S-Bahn-Konzept OWL mehr Züge, verlässlichere Verbindungen und bessere

Anbindungen bedeuten. Die RB77 fährt von Herford nach Elze. So können Reisende von **Vlotho** und **Rinteln** stündlich nach Herford fahren. Hier werden mehr Anschlüsse ermöglicht. Aus **Lemgo** fährt die Schnellbahn S73 halbstündlich nach Bielefeld und ersetzt die stündlich fahrende RB73. In die andere Richtung wird die Verbindung nach Barntrup Ost verlängert.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
Vlotho, Rinteln	2 Abfahrten je Stunde	2 Abfahrten je Stunde
	2 RB77 ¹ Herford-Hildesheim	2 RB77 ¹ Herford-Elze
Lemgo	2 Abfahrten je Stunde	4 Abfahrten je Stunde
	2 RB73 ¹ Lemgo Lüttfeld-Bielefeld	4 S73 ^½ Barntrup Ost-Bielefeld

Legende

^½ Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung
¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung

RB RegionalBahn
S S-Bahn/ Schnellbahn

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 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:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Vlotho nach Hameln mit der Regionalbahn 3 kg CO₂e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende 13 Minuten Fahrzeit mit dem Zug gegenüber dem Auto.

Vlotho-Hameln



4 kg CO₂e

Reisezeit: 27 Minuten



7 kg CO₂e

Reisezeit: 40 Minuten

Abbildung 1: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO₂e (Kilogramm Kohlendioxid-Äquivalente). CO₂e enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: www.co2kompas.bahn.de)



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

Aufteilung der Verkehrsfläche im Kalletal Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Das Kalletal hat eine Fläche von 11.242 Hektar. 513 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 206 Hektar für Straßen und 302 Hektar für Wege genutzt. Das sind 99% der Verkehrsfläche des Kalletals. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 5 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze. Für Bahnen werden derzeit keine Fläche genutzt. Abbildung 2 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

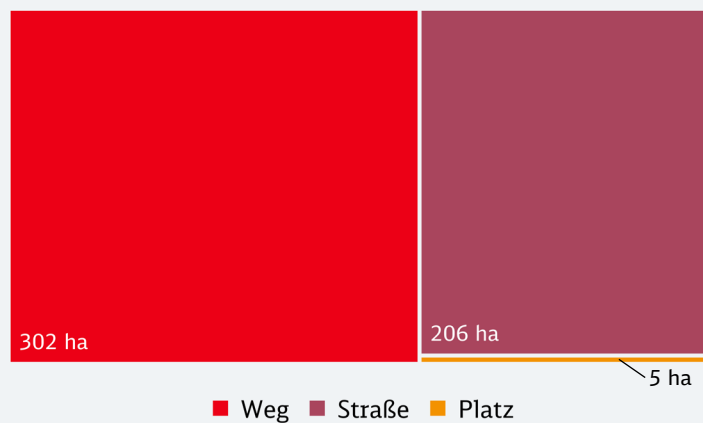


Abbildung 2: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart im Kalletal. 99 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten

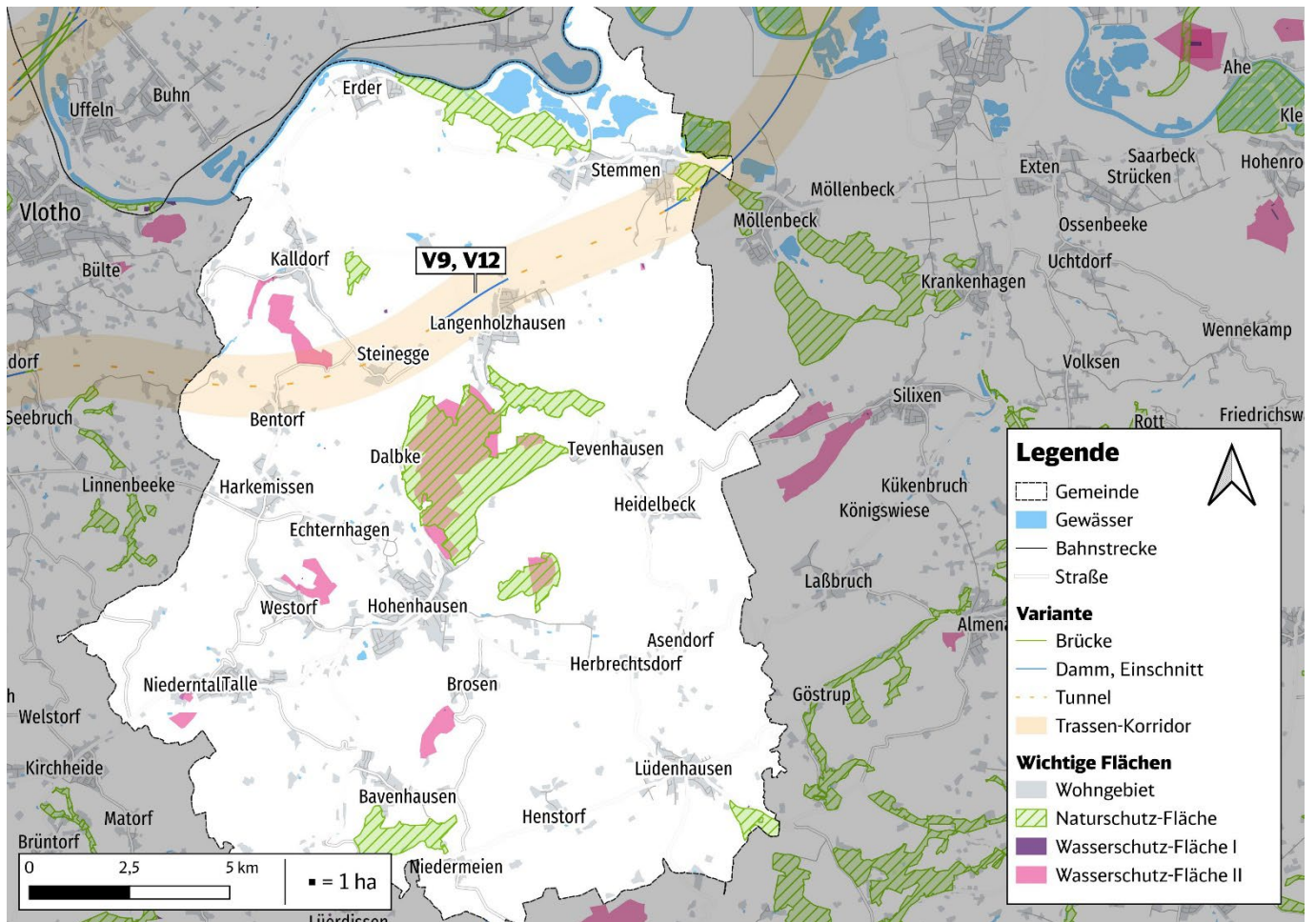


Abbildung 3: Die Karte zeigt die Gemeinde Kalletal und die Trassen-Korridore der Varianten V9 und V12. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 2000. Wasserschutz-Flächen I umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone I und Heilquellenschutzgebiete Zone I. Wasserschutz-Flächen II umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone II und Heilquellenschutzgebiete Zone II.

Wir haben zwölf Trassen-Varianten entwickelt. Durch das Kalletal führen zwei Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der beiden Trassen-Varianten, die durch das Kalletal führen. Die Trassen-Varianten V9 und V12 beanspruchen jeweils sieben Hektar Fläche im Kalletal.

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V9 und V12 haben innerhalb des Kalletals eine Teillänge von neun Kilometer. Davon verlaufen sieben Kilometer im Tunnel.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Flächenbedarf in Hektar	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7
Länge in Kilometer	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9
Tunnellänge in Kilometer	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Trassen-Korridore verlaufen im Kalletal teilweise durch Naturschutz- 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.

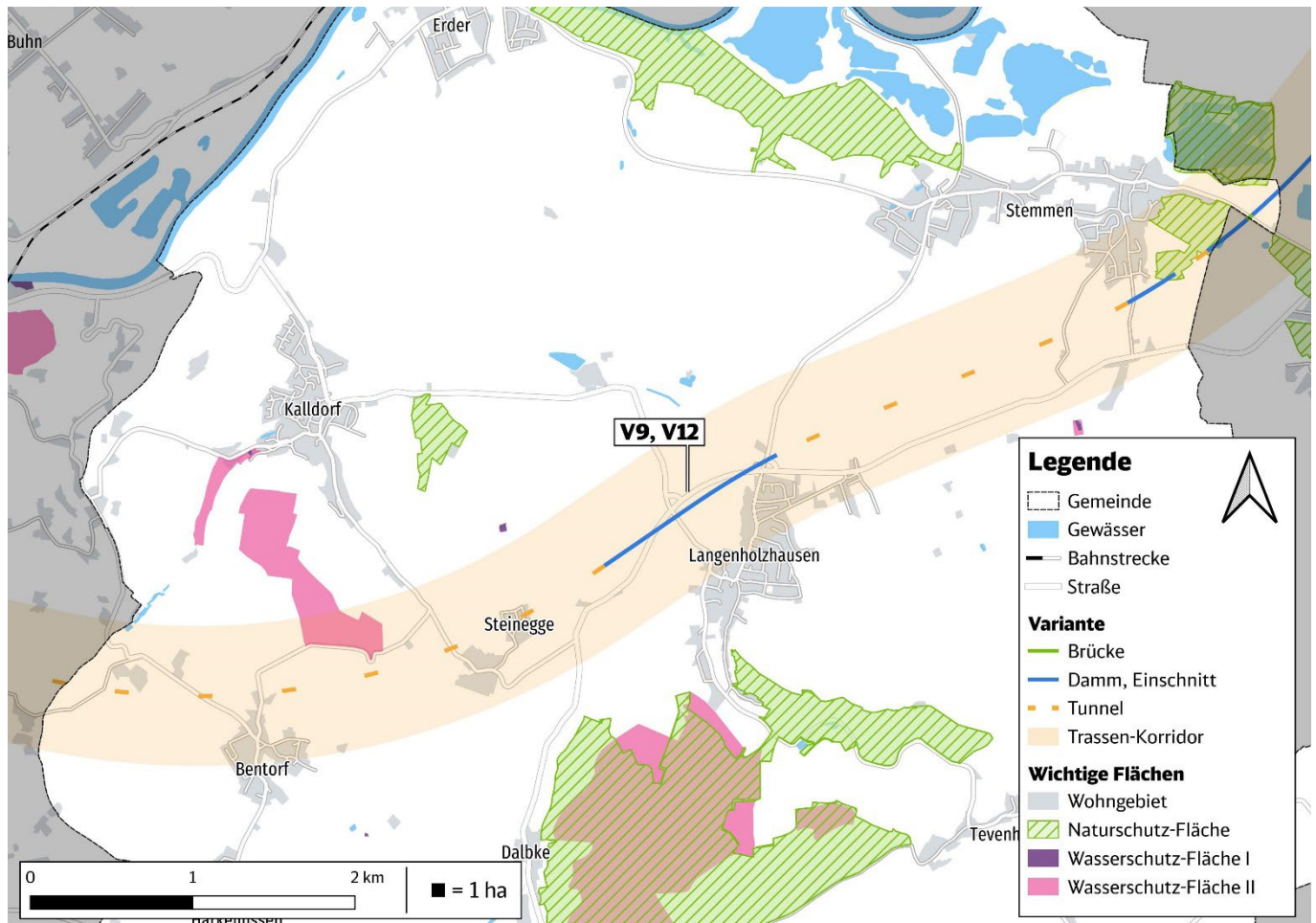


Abbildung 4: Die Karte zeigt einen Ausschnitt der Gemeinde Kalletal und die Trassen-Korridore der Varianten V9 und V12. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 2000. Wasserschutz-Flächen I umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone I und Heilquellenschutzgebiete Zone I. Wasserschutz-Flächen II umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone II und Heilquellenschutzgebiete Zone II.

Naturschutz-Flächen

Östlich von Stemmen führen die Trassen-Varianten V9 und V12 geringfügig durch das Naturschutzgebiet „Abgrabung Stemmen“.

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 V9 und V12 führen südlich von Kaldorf durch die Zone II des

Wasserschutzgebiets „Kalletal-Kaldorfer-Sattel/Nord“. Hier verlaufen beide Varianten im Tunnel. Unsere Priorität ist es, Schutzgebiete zu umfahren. Das ist aber nicht überall 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.

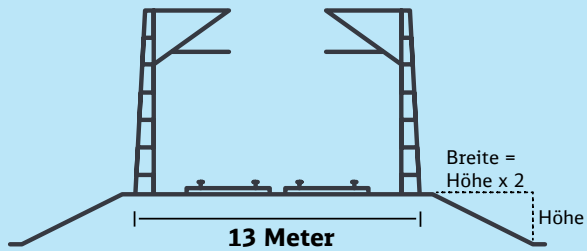
Wohngebiete

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



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.

Quellen

DB Fernverkehr AG: CO₂Kompass, <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

IHK Ostwestfalen, 2023: Positionspapier der IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, Bahnprojekt Hannover – Bielefeld, 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)

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/

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

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



Impressum

Herausgeberin

DB InfraGO AG
Regionalbereich Nord
Lindemannallee 3
30173 Hannover

h-bi@deutschebahn.de

www.hannover-bielefeld.de

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand September 2024

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

Fotos: DB InfraGO AG



Deutschlandtakt