

Kreis 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 den Kreis Herford.



Chancen durch Deutschlandtakt und Bahnprojekt

Das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld plant zusätzliche Gleise für den Deutschlandtakt, für mehr und zuverlässigere Regional-, Fern- und Güterzüge in Ostwestfalen-Lippe. 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.

Die Fahrpläne für den Regional-Verkehr werden vom Land Nordrhein-Westfalen zusammen mit der Region gestaltet und wenn nötig später angepasst. 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.

Alle Infos zum Deutschlandtakt gibt es unter www.hannover-bielefeld.de/info-markt-2024/deutschlandtakt

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 den Kreis 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. In Löhne sind es sieben bis acht Regionalzüge, in Hiddenhausen-Schweicheln vier Regionalzüge. Zukünftig würden am Bahnhof **Herford 17** Regionalzüge die Stunde abfahren, in **Löhne** zwölf Regionalzüge, in **Hiddenhausen-Schweicheln** acht Regionalzüge. In **Vlotho** würden weiterhin zwei Züge je Stunde abfahren. Die Angebotserweiterung 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 mit Halt in Löhne 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. Die S61 hält in Herford und Hiddenhausen-Schweicheln und der RE61 hält in Herford und Löhne. Die Regionalbahn RB71 wird zur Schnellbahn (S-Bahn) S71 mit halbstündlicher Taktung zwischen Rahden und Bünde und Halten in Herford und Hiddenhausen-Schweicheln. Die Taktung in Richtung Minden wird verdoppelt, indem der Regional-Express RE60 in Löhne und der RE70 in Herford und Löhne stündlich pro Richtung abfährt. In Herford, Löhne und Hiddenhausen-Schweicheln hält die S74/RE78. Die S74/RE78 schafft eine halbstündliche Verbindung von Paderborn über Bielefeld nach Minden – mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg. Damit wird eine direkte Verbindung zwischen Paderborn, Bielefeld, Minden und

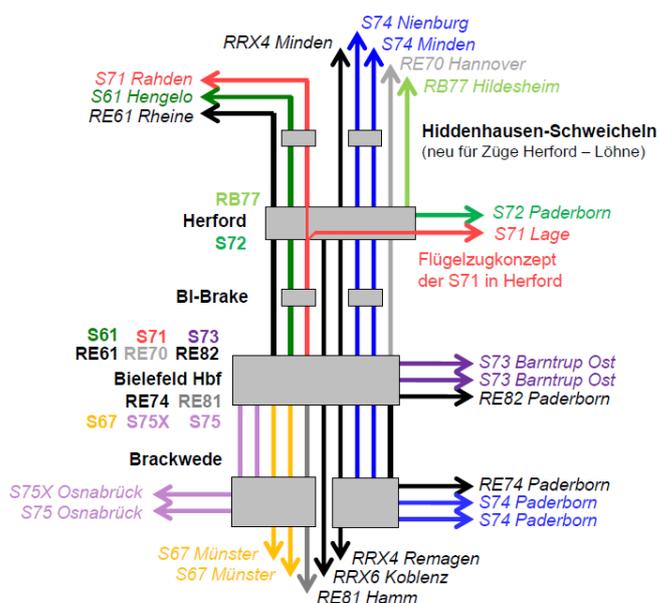


Abbildung 1: Die Darstellung zeigt die Stammstrecke Bielefeld/Herford aus dem Zielkonzept vom S-Bahn-Konzept OWL. Stationen sind grau, S-Bahnen haben unterschiedliche Farben und Regionalbahnen sind schwarz und grau. Einfache Linien bedeuten Stundentakt und doppelte Linien Halbstundentakt (Quelle: sma+, 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.

Nienburg geschaffen. Die RB77 hält weiterhin in Vlotho, Löhne und Herford.

Durch die Erweiterung können mit **Herford Gaußstraße** und **Löhne-Gohfeld** zwei neue Halte realisiert werden. An der Haltestelle Herford Gaußstraße hält die S72 zwischen Herford und Paderborn und in Löhne-Gohfeld hält der RE78/ die S74 zwischen Nienburg und Paderborn.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
Herford	10 Abfahrten je Stunde	17 Abfahrten je Stunde
	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 2 RRX4¹ Minden–Remagen 1 RRX6¹ Herford–Koblenz 2 RE61¹ Bielefeld–Rheine 2 S61¹ Bielefeld–Hengelo 2 RE70¹ Bielefeld–Wolfsburg 2 S71¹ (alt: RB71) Bielefeld–Lage/ Rahden mit halbstündlicher Taktung ab Bünde 1 S72¹ Herford–Paderborn 1 RB77¹ Herford–Elze 4 RE78/ S74^{3/2} Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg
Herford Gaußstraße		2 Abfahrten je Stunde
		2 S72 ¹ Herford–Paderborn

Hiddenhausen-Schweicheln	4 Abfahrten je Stunde	8 Abfahrten je Stunde
	2 RB71 ¹ Bielefeld–Rahden 2 RB61 ¹ Bielefeld–Hengelo	2 S71 ¹ (alt: RB71) Bielefeld–Rahden mit halbstündlicher Taktung ab Bünde 2 S61 ¹ (alt: RB61) Bielefeld–Hengelo 4 RE78/ S74 ^½ Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg
Löhne	7-8 Abfahrten je Stunde	12 Abfahrten je Stunde
	2 REG ¹ Köln–Minden 1 RE60 ² Rheine–Braunschweig 1 RE62 ² Rheine–Löhne 1 RE70 ² Bielefeld–Braunschweig 2 RB77 ¹ Herford–Hildesheim 1 RE78 ² Bielefeld–Minden	2 RRX4 ¹ Remagen–Minden 2 RE60 ¹ Leer–Rheine–Braunschweig 2 RE70 ¹ Bielefeld–Wolfsburg 2 RB77 ¹ Herford–Elze 4 RE78/ S74 ^½ Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg
Löhne-Gohfeld		4 Abfahrten je Stunde
		4 RE78/ S74 ^½ Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg
Vlotho	2 Abfahrten je Stunde	2 Abfahrten je Stunde
	2 RB77 ¹ Herford–Hildesheim	2 RB77 ¹ Herford–Elze

Legende

- ½ Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung
¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung
² Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

- RE Regional-Express
RB RegionalBahn
RRX Rhein-Ruhr-Express
S Schnellbahn

(Quelle: LNVG; sma+, NWL, Kompetenzcenter ITF NRW)

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 ² Stuttgart–Dresden 1 ICE14 ² Aachen–Berlin FLX30 Aachen–Dresden (2-4 Mal am Tag)	1 FR35 ² Köln–Dresden

Legende

- ² Zug fährt zweistündlich pro Richtung

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

(Quelle: sma+, KC ITF NRW)

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 der Kreis Herford profitieren. Mit der Haltestelle Herford Gaußstraße wird zwischen Herford Hauptbahnhof und Bad Salzuflen eine zweite Haltestelle in Herford für den Nahverkehr geschaffen. 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 CO₂e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 16 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

Herford-Hannover



1 kg CO₂e

Reisezeit: 50 Minuten



13 kg CO₂e

Reisezeit: 66 Minuten

Abbildung 2: 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.co2kompass.bahn.de)



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.

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 über 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:

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 Kreis Herford Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Der Kreis Herford hat eine Fläche von 45.039 Hektar. 3.741 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 2.138 Hektar für Straßen und 1.268 Hektar für Wege genutzt. Das sind 91% der Verkehrsfläche im Kreis Herford. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 101 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 232 Hektar Fläche genutzt. Das sind 6,2% der Verkehrsfläche oder 0,5% 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 im Kreis Herford. 91 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten

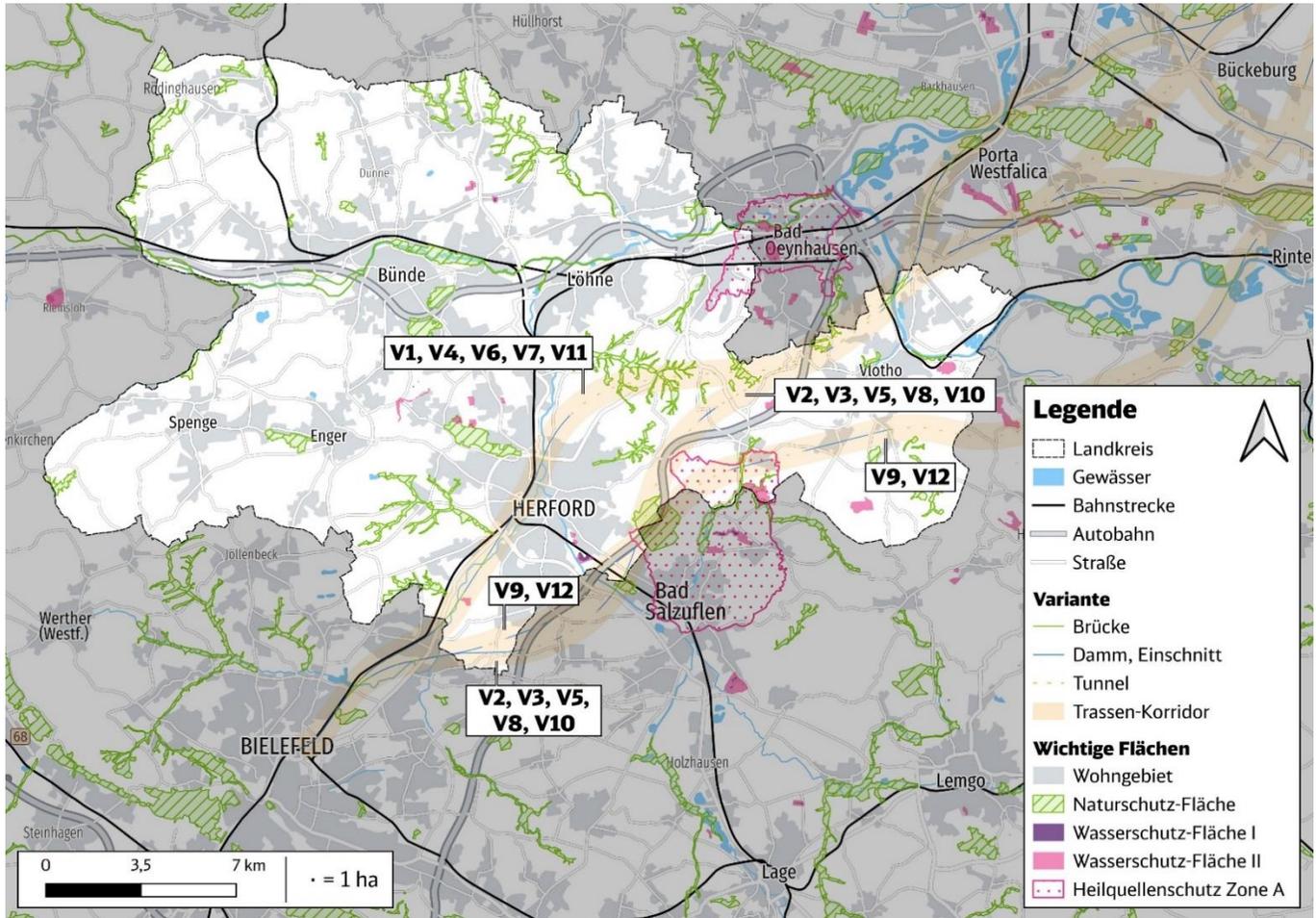


Abbildung 4: Die Karte zeigt die Fläche des Kreises Herford hell hervorgehoben und die Varianten. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Varianten-Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. 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 den Kreis Herford führen alle Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der zwölf Trassen-Varianten im Kreis Herford. Trassen-Variante V1, V4, V6, V7 und V11 beanspruchen 30 Hektar Fläche Herfords, Variante V3, V5, V8 und V10 beanspruchen 17 Hektar, V2 nimmt 18 Hektar und V9 und V12 nehmen 27 Hektar Fläche im Kreis 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 24 Kilometern und V2 von hat 18 Kilometer länge. Davon sind jeweils 13 Kilometer Tunnel. Die Varianten V3, V5, V8 und V10 haben innerhalb Herfords eine Länge von 17 Kilometern. Davon sind zwölf Kilometer Tunnel. Die Varianten V9 und V12 sind 14 Kilometer lang. Davon sind sieben Kilometer Tunnel.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Flächenbedarf in Hektar	30	18	17	30	17	30	30	17	27	17	30	27
Länge in Kilometer	24	18	17	24	17	24	24	17	14	17	24	14
Tunnellänge in Kilometer	13	13	12	13	12	13	13	12	7	12	13	7

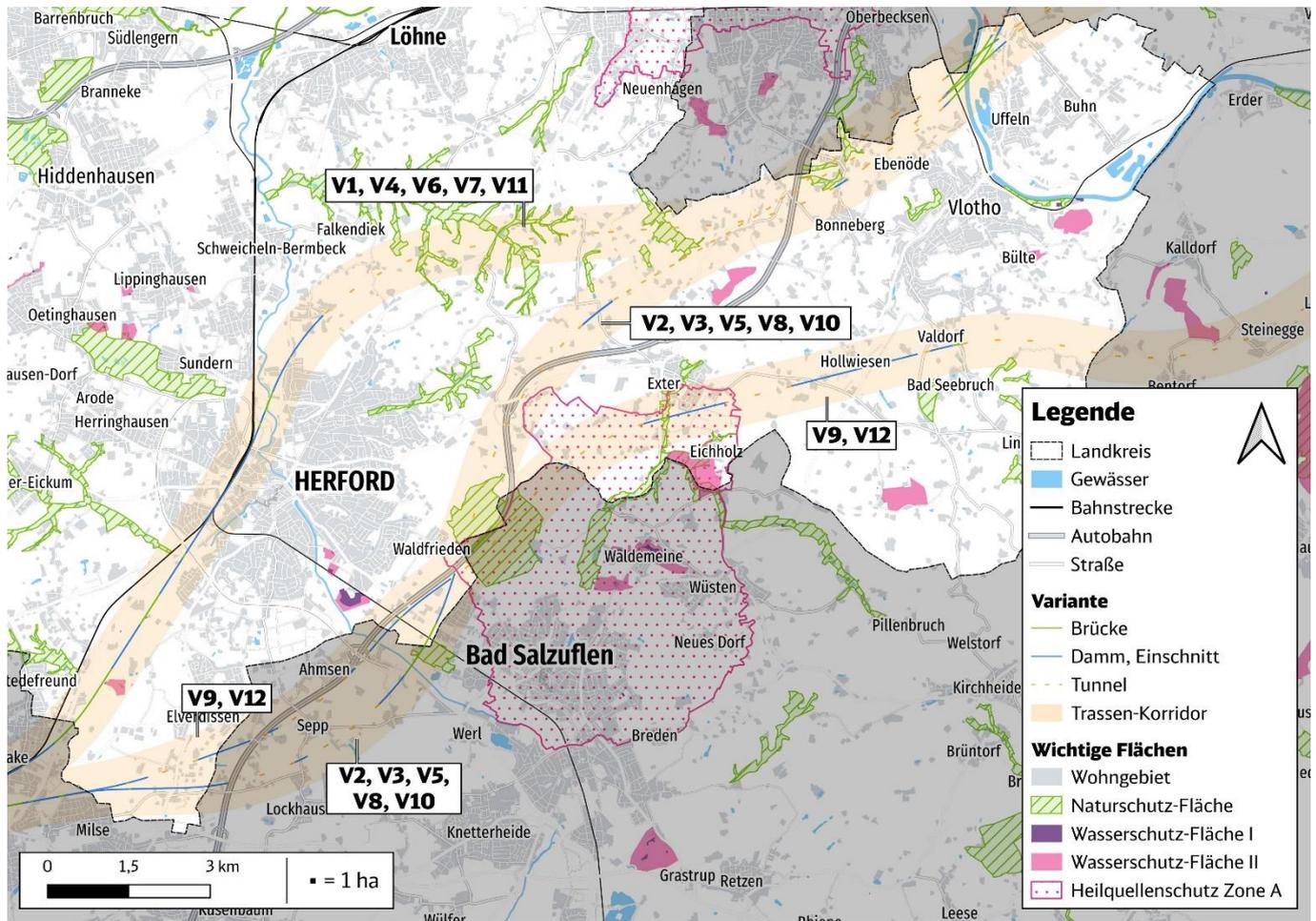


Abbildung 5: Die Karte zeigt einen Ausschnitt des Kreises Herford und die Varianten. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Varianten-Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. 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.

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Varianten verlaufen im Kreis Herford teilweise durch Natur- und Heilquellenschutz-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.

Naturschutz-Flächen

Nord-westlich vom Stadtgebiet Vlothos untertunneln die Varianten V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7, V8, V10 und V11 die Naturschutzgebiete „Mittelbachtal“ und

„Borstenbach“. Bei Exter, süd-westlich vom Stadtgebiet von Vlotho führen Trassen-Varianten V9 und V12 durch das Naturschutzgebiet „Salze-Glimketal“.

Nord-östlich des Stadtgebiets Herford untertunneln die Varianten V1, V4, V6, V7 und V11 Teile des Naturschutzgebiets „Bramschbach 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 Varianten V1, V4, V6, V7 und V11 führen süd-westlich vom Stadtgebiet Herfords nahe der Zonen I und II des Wasserschutzgebiets „Herford-Elverdissen“ vorbei.

Heilquellenschutz-Zonen

Süd-westlich vom Stadtgebiet Vlothos führen die Varianten V9 und V12 durch das Heilquellenschutzgebiet Zone A „Bad Salzuflen“. Ein kleiner Teil der Varianten V2, V3, V5, V8 und V10 führt im Tunnel durch das Heilquellenschutzgebiet „Bad Salzuflen“. Schutzgebiete wollen wir möglichst 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 und Heilquellen optimal schützen.

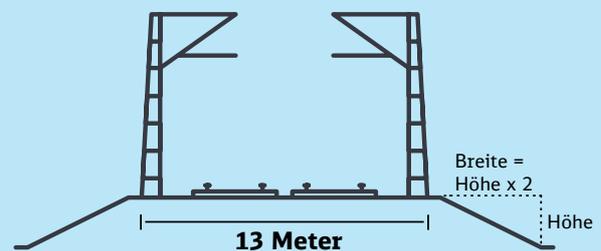
Wohngebiete

Wohngebiete und Gebäude werden möglichst umfahren. Genaue Auswirkungen auf Wohnbebauung zeigen sich erst in der späteren Detailplanung.



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.lnv.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/

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 April 2025

Karten: ©onmaps, GeoBasis-
DE/BKG/ZSHH/2025

Fotos: DB InfraGO AG



Deutschlandtakt