

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Minden

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 Minden.



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



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.

NWL in Nordrhein-Westfalen und LNVG in Niedersachsen 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 **Minden** würden Deutschlandtakt und S-Bahn-Konzept OWL fast **doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute an dem Bahnhof Minden vier bis fünf Regionalzüge ab. Zukünftig würden 10 Regionalzüge die Stunde abfahren.

Die Taktung von Minden in Richtung Hannover wird verdoppelt, indem die Regional-Express RE60 und RE70 jeweils stündlich statt zweistündlich fahren. Auch die Taktung in Richtung Bielefeld wird verdoppelt indem der RE70 stündlich und die S74/ der RE78 halbstündlich fährt. Zudem wird die Reisezeit mit dem RE70 insgesamt um zehn Minuten verkürzt.

Der zweistündliche RE78 würde im Deutschlandtakt als S74/ RE78 halbstündlich von Paderborn über Bielefeld nach Minden fahren. Ab Minden fährt die Linie zudem stündlich weiter nach Nienburg. Statt dem RE6 von Köln nach Minden fährt im Deutschlandtakt der RRX4 von Remagen über Köln nach Minden.

Die Strecke Minden-Hille könnte reaktiviert werden.

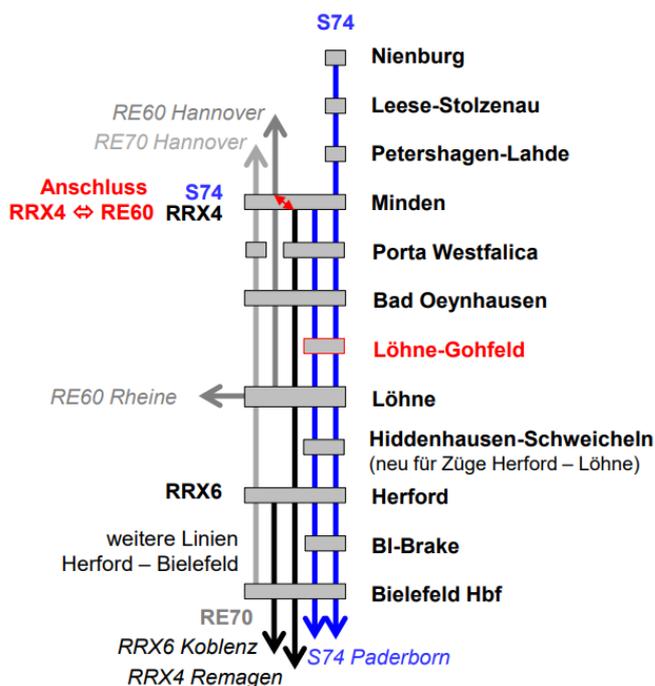


Abbildung 1: Die Darstellung zeigt den Korridor Bielefeld-Minden-Nienburg aus dem Zielkonzept vom S-Bahn-Konzept OWL. Stationen sind grau, neu geplante Stationen sind rot umrandet. Die S-Bahn ist blau und Regionalbahnen sind schwarz und grau. Einfache Linien bedeuten Stundentakt und doppelte Linien Halbstundentakt (Quelle: sma+, NWL, Kompetenzzentrum ITF NRW). Endhaltestellen in Niedersachsen haben sich mit dem SPNV-Konzept des LNVG mittlerweile teilweise geändert. Der RE60 fährt von Leer nach Braunschweig, der RE70 von Bielefeld nach Wolfsburg.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
Minden	4-5 Abfahrten je Stunde	10 Abfahrten je Stunde
	<ul style="list-style-type: none"> 1 S1¹ Minden-Haste 1 RE6¹ Köln-Minden 1 RE60² Rheine-Braunschweig 1 RE70² Bielefeld-Braunschweig 0-1 RE78² Bielefeld-Minden 	<ul style="list-style-type: none"> 1 S1¹ Minden-Haste 1 S1¹ Minden-Hannover* 1 RRX4¹ Remagen-Minden 2 RE60¹ Leer-Rheine-Braunschweig 2 RE70¹ Bielefeld-Wolfsburg 2 RE78/ S74^½ Paderborn-Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg 1 RB79¹ Hille-Minden

Legende

- ^½ Zug fährt halbstündlich pro Richtung
- ¹ Zug fährt stündlich pro Richtung
- ² Zug fährt zweistündlich pro Richtung
- RE** Regional-Express
- RRX** Rhein-Ruhr-Express
- RB** Regional-Bahn
- S** Schnell-Bahn

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

Chancen für den Fernverkehr: Bessere Anbindung, mehr Platz für Zuwachs

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 Minden. Außerdem würde der Fernzug Berlin–Amsterdam über Osnabrück und Rheine fahren und in Minden

halten. Der ICE10 von Köln nach Berlin wird im Deutschlandtakt nicht mehr in Minden halten. Durch die bessere Anbindung des Nahverkehrs an Minden, ist die Verbindung 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
Minden	2 Abfahrten je Stunde	2 Abfahrten je Stunde
	1 IC55 ² Stuttgart–Dresden 1 ICE10 ² Köln–Berlin	1 FR35 ² Köln–Dresden 1 FV34 ² Amsterdam–Berlin

Legende

² Zug fährt zweistündlich pro Richtung

- FV** Fernverkehr
- FR** Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr
- 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 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



Gut zu wissen:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Minden nach Dortmund mit dem Intercity 20 kg CO₂e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende 12 Minuten Fahrzeit mit dem Zug gegenüber dem Auto.

Minden–Dortmund



1 kg CO₂e

Reisezeit: 80 Minuten



21 kg CO₂e

Reisezeit: 92 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.co2kompas.bahn.de)

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 in Minden

Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Minden hat eine Fläche von 10.112 Hektar. 1.058 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 631 Hektar für Straßen und 260 Hektar für Wege genutzt. Das sind 84% der Verkehrsfläche von Minden. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 50 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze. 23 Hektar nutzt der Hafen.

Für Bahnen werden derzeit 94 Hektar Fläche genutzt. Das sind 9% der Verkehrsfläche oder 0,9% der städtischen Fläche. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen. Abbildung 3 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.



■ Straße ■ Weg ■ Bahn ■ Platz ■ Hafen

Abbildung 3: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Minden. 84 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

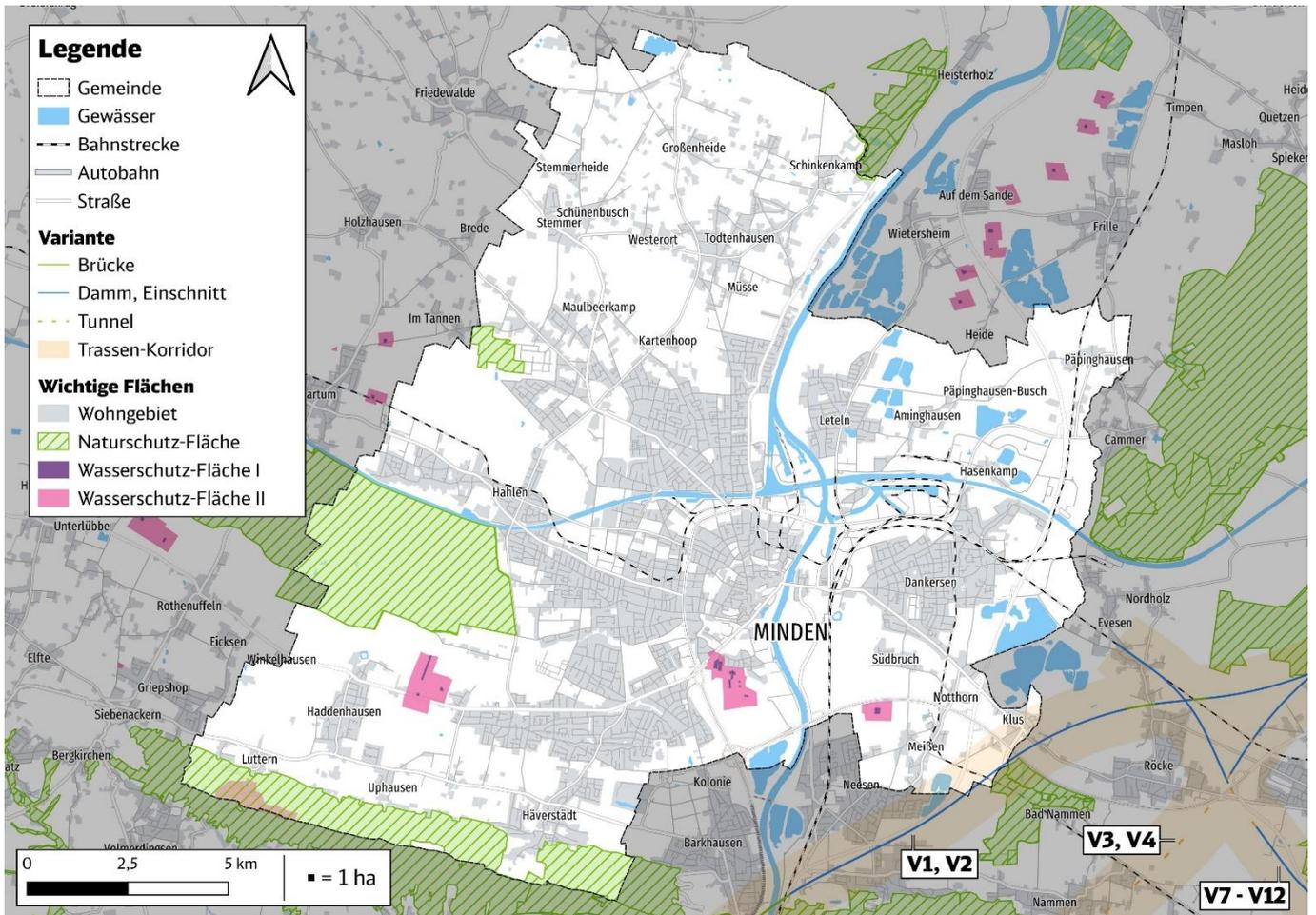


Abbildung 4: Die Karte zeigt die Gemeinde Minden und Trassen-Korridore. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-oranger Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit 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 der Trassen-Varianten

Wir haben zwölf Trassen-Varianten entwickelt. Durch Minden führen zwei Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf und die Länge der beiden Trassen-Varianten in Minden. Trassen-Variante V1 und V2 beanspruchen drei Hektar der Fläche Mindens. Die anderen Varianten beanspruchen keine Fläche.

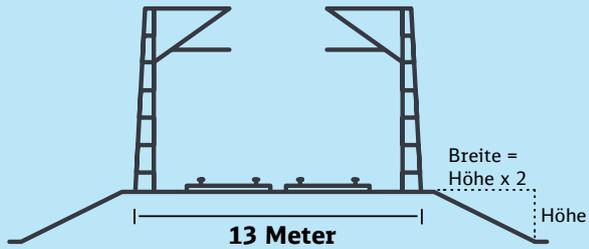
Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V1 und V2 haben innerhalb Mindens eine Teillänge von einem Kilometer. Tunnel sind in Minden nicht geplant.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Flächenbedarf in Hektar	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Länge in Kilometer	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



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.

Auswirkungen auf Wohngebiete

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

Eine genauere Darstellung der Varianten zeigt die interaktive Karte auf www.hannover-bielefeld.de/anregen.

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 April 2025

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

Fotos: DB InfraGO AG



Deutschlandtakt