

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Porta Westfalica

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 Porta Westfalica.



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 Fern- und Regionalzüge kommen gleichzeitig im Bahnhof an für besseres Umsteigen.

Das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld plant zusätzliche Gleise für den Deutschlandtakt, für mehr Fern-, Regional- 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, 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 **Porta Westfalica** würden Deutschlandtakt und S-Bahn-Konzept OWL **mehr Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute an dem Bahnhof Porta Westfalica fünf Regionalzüge ab. Zukünftig würden acht Regionalzüge die Stunde abfahren.

Der zweistündliche Regional-Express RE70 von Bielefeld nach Braunschweig würde im Deutschlandtakt stündlich zwischen Bielefeld und Wolfsburg verkehren. Zudem wird die Reisezeit mit dem RE70 um 10 Minuten verkürzt.

Der zweistündliche RE87 würde als RE78/ S74 halbstündlich von Paderborn über Bielefeld nach Minden fahren mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg. Der Halt der RE60 in Porta Westfalica entfällt. Der Rhein-Ruhr-Express RRR4 ist jedoch so getaktet, dass Reisende in Minden in den RE60 umsteigen können.

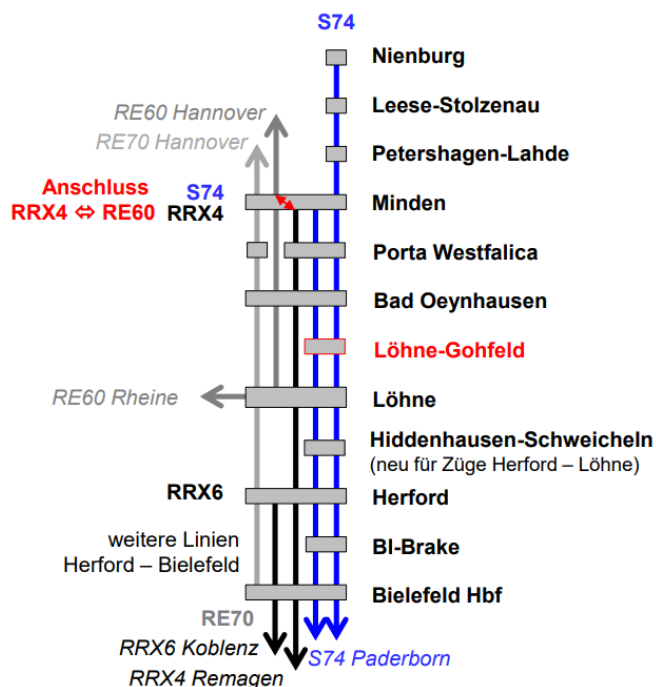


Abbildung 1: Die Darstellung zeigt den Korridor Bielefeld-Minden-Nienburg aus dem Zielkonzept vom S-Bahn-Konzept OWL. Stationen sind grau, neu geplante Stationen sind rot umrandet. Die S-Bahn ist blau und Regionalbahnen sind schwarz und grau. Einfache Linien bedeuten Stundentakt und doppelte Linien Halbstundentakt (Quelle: sma+, NWL, Kompetenzzentrum ITF NRW). Endhaltstellen 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
Porta Westfalica	5 Abfahrten je Stunde	8 Abfahrten je Stunde
	2 RE6 ¹ Köln-Minden 1 RE60 ² Rheine-Braunschweig 1 RE70 ² Bielefeld-Braunschweig 1 RE78 ² Bielefeld-Minden	2 RRR4 ¹ Remagen-Minden 2 RE70 ¹ Bielefeld-Wolfsburg 4 RE78/ S74 ^½ Paderborn-Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg

Legende

- ^½ Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung
- ¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung
- ² Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung
- RRX** Rhein-Ruhr-Express
- S** S-Bahn/ Schnellbahn
- RE** Regional-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 in der Gemeinde

Etwa alle 30 Kilometer baut die Bahn bei neuen Gleisen einen Betriebs-Bahnhof zum Überholen oder Abstellen von Zügen. Mit Bahnsteigen wird hieraus ein normaler Bahnhof. Es entstehen neue Halte für schnelle Nahverkehre.

So ist zum Beispiel der Bahnhof Kinding (Altmühltal) auf der Schnellfahrstrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt entstanden. Das aktuellste Beispiel ist der neue Regional-Bahnhof Merklingen an der neuen Strecke zwischen Stuttgart und Ulm. Bei der Erörterung der Trassen-Korridor-Varianten zwischen Hannover und Bielefeld kann die Öffentlichkeit neue Halte in der Region vorschlagen.

Abbildung 4 zeigt: Die Varianten V1 und V2 verlaufen bei Neesen und die Varianten V3, V4, V5, V6, V7, V8, V10 und V11 bei Auf der Heide oberirdisch. Hier sind Bahnhöfe für Regional-Züge technisch möglich. Neben den technischen Voraussetzungen gibt es weitere: Es muss genügend Fahrgäste geben und ein Halt muss in den Fahrplan für die Züge passen. Auch das Geld muss vom Bund und Bundesland bereitgestellt werden. Ob diese Kriterien erfüllt werden, zeigen die weiteren Planungen.

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:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Porta Westfalica nach Berlin mit dem Regional- und Intercity-Express 49 kg CO₂e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 41 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

Porta Westfalica–Berlin



1 kg CO₂e

Reisezeit: 2 Stunden und 51 Minuten



50 kg CO₂e

Reisezeit: 3 Stunden und 32 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:

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 Porta Westfalica

Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Porta Westfalica hat eine Fläche von 10.522 Hektar. 877 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 542 Hektar für Straßen und 216 Hektar für Wege genutzt. Das sind 86% der Verkehrsfläche von Porta Westfalica. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 24 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze. 29 Hektar nutzt der Flugplatz.

Für Bahnen werden derzeit 65 Hektar Fläche genutzt. Das sind 7% der Verkehrsfläche oder 0,6% der städtischen Fläche. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen. Abbildung 3 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

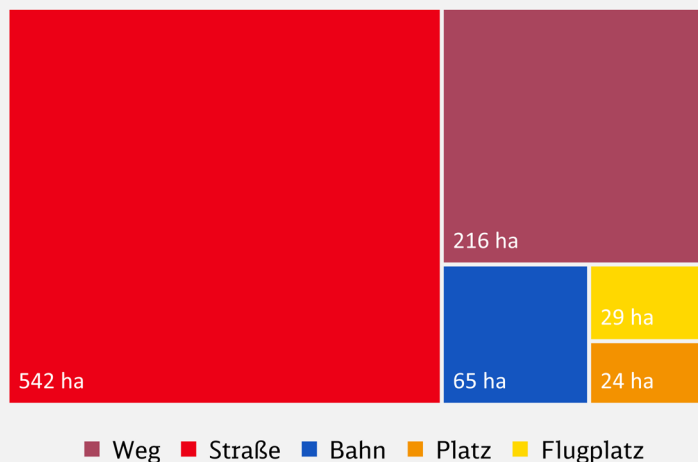


Abbildung 3: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Porta Westfalica. 86 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten

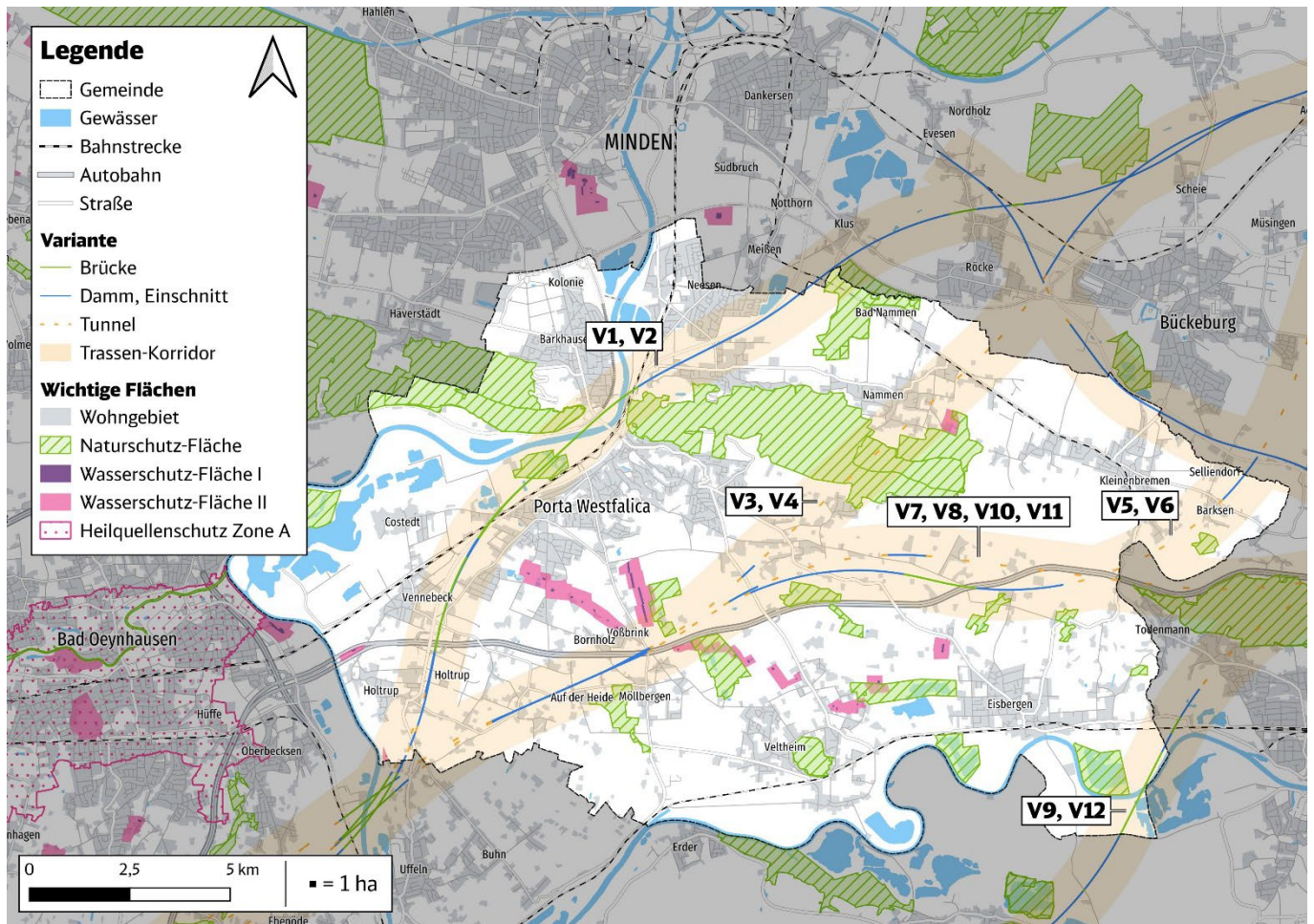


Abbildung 4: Die Karte zeigt die Gemeinde Porta Westfalica und die Trassen-Korridor-Varianten V1 bis V12. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 2000. Wasserschutz-Flächen I umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone I und Heilquellenschutzgebiete Zone I. Wasserschutz-Flächen II umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone II und Heilquellenschutzgebiete Zone II. Die Heilquellenschutzzone A beinhaltet auch die Heilquellenschutzzone III.

Wir haben zwölf Trassen-Varianten entwickelt. Durch Porta Westfalica führen alle Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der 12 Trassen-Varianten in Porta Westfalica. Die Trassen-Variante V1 beansprucht 27 Hektar und die Variante V2 beansprucht 23 Hektar der Fläche von Porta Westfalica. Die Variante V3 beansprucht elf Hektar und die Variante V4 13 Hektar. Die Varianten V5 und V6 beanspruchen jeweils 26 Hektar und V7 und V8 21 Hektar von der Fläche von Porta Westfalica. Die Trassen-Korridor Varianten V9 und V12 beanspruchen vier Hektar und die Varianten V10 und V11 19 Hektar Fläche.

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V1 hat innerhalb von Porta Westfalica eine Teillänge von zehn Kilometer. Die Variante V2 ist 10 Kilometer lang. Davon verläuft ein Kilometer im Tunnel. Die Varianten V3 und V4 sind jeweils elf Kilometer lang. Davon verlaufen jeweils acht Kilometer im Tunnel. Die Varianten V5 und V6 sind in Porta Westfalica jeweils 14 Kilometer lang. Davon verlaufen jeweils sechs Kilometer im Tunnel. Die Varianten V7 und V8 sind jeweils 13 Kilometer lang mit einem Tunnel-Anteil von jeweils acht Kilometern. Die Trassen-Korridor-Varianten V9 und V12 haben eine Länge von jeweils drei Kilometern. Die Varianten V10 und V11 sind in Porta Westfalica jeweils 13 Kilometer lang. Davon verlaufen acht Kilometer im Tunnel.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Flächenbedarf in Hektar	27	23	11	13	26	26	21	21	4	19	19	4

Länge in Kilometer	10	11	11	11	14	14	13	13	3	13	13	3
Tunnellänge in Kilometer	0	1	8	8	6	6	8	8	0	8	8	0

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Trassen-Korridor Varianten verlaufen in Porta Westfalica teilweise durch Naturschutz-, Wasserschutz- und Wohngebiete. Durchfahrten und Maßnahmen zum Schutz oder Ausgleich prüfen Behörden und müssen genehmigt werden.

Hier geben wir einen Überblick über die Beeinträchtigungen. Eine genauere Darstellung zeigt die interaktive Karte auf www.hannover-bielefeld.de/anregen.

Naturschutz-Flächen

An der Weser bei Porta Westfalica wird das Naturschutzgebiet „Vogelschutzgelände Porta Westfalica“ von den Trassen-Varianten V1 und V2 überbrückt. Im Anschluss daran liegt der Korridor der Trassen-Varianten V1 und V2 im FFH-Gebiet „Wälder bei Porta Westfalica“ und Naturschutzgebiet „Wittekindenberg“. Die Trassen-Varianten verlaufen hier immer noch auf einer Brücke. Nord-östlich des Stadtgebiets zwischen Klus und Bad Nammen überschneidet sich der Korridor der Trassen-Varianten V1 und V2 mit dem FFH- und Naturschutzgebiet „Unternammer Holz“.

Südlich vom Stadtgebiet liegt der Korridor der Trassen-Varianten V3, V4, V5, V6, V7, V8, V10 und V11 teilweise im Naturschutzgebiet „Rahlbruch“. Im Anschluss daran untertunneln die acht Trassen-Varianten die Naturschutzgebiete „Holzhauser Mark“ und „Auf dem Sprengel“.

Bei Nammen, östlich vom Stadtgebiet von Porta Westfalica, untertunneln die Varianten V3 und V4 das FFH-Gebiet „Wälder bei Porta Westfalica“ und das Naturschutzgebiet „Nammer Klippen“.

Süd-östlich vom Stadtgebiet von Porta Westfalica überschneidet sich das Naturschutzgebiet „Schwatten Paul“ mit dem Korridor der Trassen-Varianten V5, V6, V7, V8, V10 und V11. Im weiteren Verlauf der Varianten V5 und V6 überschneiden sich die Korridore mit den Naturschutzgebieten „Appenhäuser Bruch“, „Bährenbruch“ und „Heineberg“.

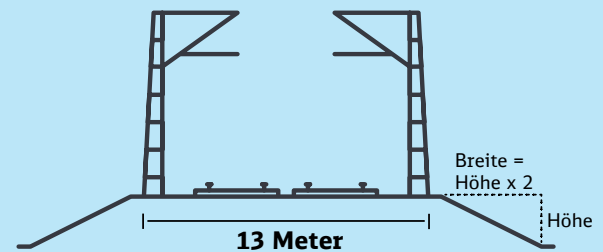
Süd-östlich von Eisbergen liegt der Korridor der Trassen-Varianten V9 und V12 teilweise in dem Naturschutzgebiet „Modde“. Die Trassen-Varianten verlaufen hier auf einer Brücke.

Bei der Planung der Trassen versuchen wir die Auswirkungen auf die Naturschutzgebiete gering zu halten. Unvermeidbare Eingriffe gleichen wir aus.



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.

In den weiteren Planungen untersuchen wir außerdem: 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

Südlich von Holtrup liegt der Korridor der Trassen-Varianten V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7, V8, V10 und V11 in den Zonen I und II des Wasserschutzgebiets „Porta Westfalica-Holtrup“. Südlich vom Stadtgebiet von Porta Westfalica liegt der Korridor der Trassen-Varianten V3, V4, V5, V6, V7, V8, V10 und V11 in den Zonen I und II des Wasserschutzgebiets „Porta Westfalica-Holzhausen-Eisbergen“. Bei Nammen überschneidet sich der Korridor der Trassen-Varianten V3 und V4 teilweise mit den Zonen I und II des Wasserschutzgebiets „Nammen“. 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 von Porta Westfalica. Genaue Auswirkungen auf Wohnbebauung können wir noch nicht absehen. Es gilt grundsätzlich: Gebäude werden möglichst umfahren.

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.kcitr-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