



InfraGO

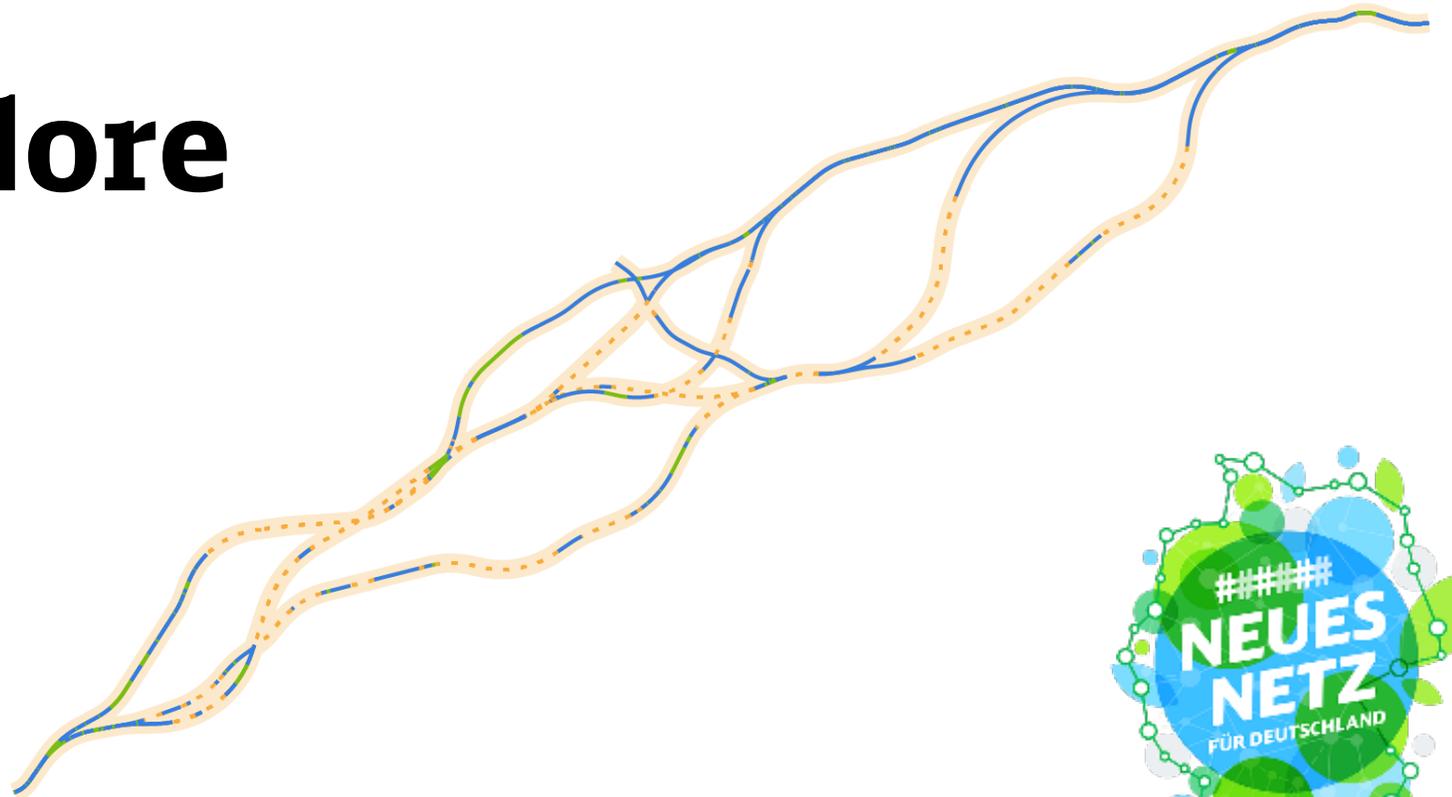
Bahnprojekt
Hannover–Bielefeld

Trassen-Korridore erörtern

Regional-Treffen 2024



26.11.2024 | Porta Westfalica



Das große Investitionsprogramm
für Mobilität und Klimawende.

Themen der Sitzung

- Wir beteiligen online & vor Ort
- Warum gibt es das Projekt?
- Was haben wir bereits erreicht?
- Trassen-Korridor Varianten
- Wir planen Bohrungen
- Trassieren

Wir beteiligen online & vor Ort

Online-Dialog
Regional-Treffen
Info-Märkte

Ab 17.9. Regional-Treffen & Info-Märkte: Trassen erörtern.

Wir erörtern mehrere Monate Trassen öffentlich: vor Ort & online.

1. Regional-Treffen & Info-Märkte

Anbindung, Trassen, Bewertung erörtern.
Änderungen & geänderte Trassen sammeln.

2. Team trassiert Änderungen.

3. Regional-Treffen & Info-Märkte

Neue und geänderte Trassen prüfen.

4. Team bewertet geänderte Trassen.

5. Regional-Treffen & Info-Märkte

Neue bewertete Trassen erörtern

6. Projekt wägt ab.

Ziel: Beste Trasse(n) finden.

Dann: Genauer planen.

Regional-Treffen & Info-Märkte ab September

Seelze, Wunstorf, Nenndorf, Barsinghausen

Stadthagen, Lindhorst, Niedernwöhren, Rodenberg, Auetal

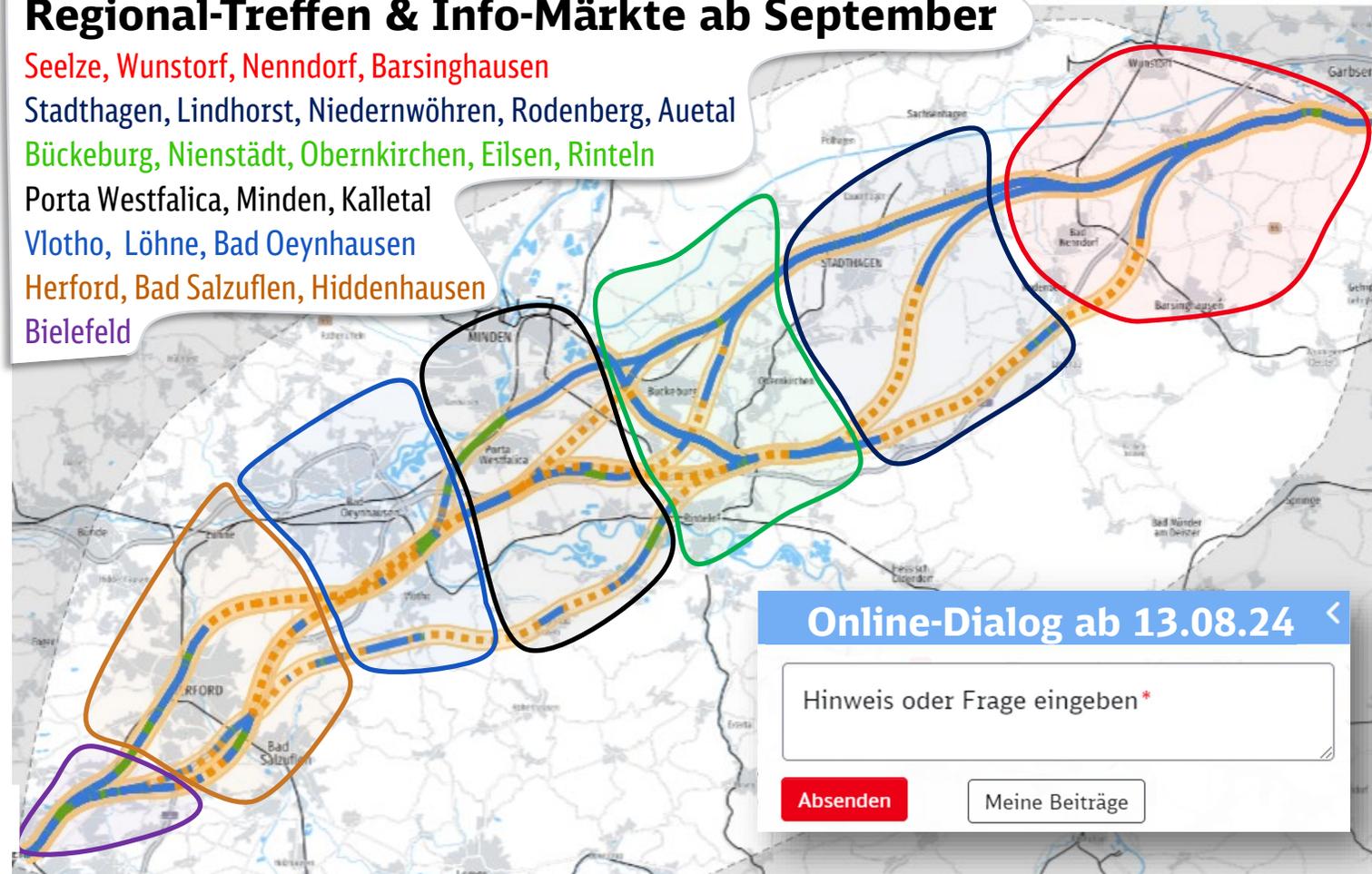
Bückeburg, Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen, Rinteln

Porta Westfalica, Minden, Kalletal

Vlotho, Löhne, Bad Oeynhausen

Herford, Bad Salzuflen, Hiddenhausen

Bielefeld



Termine. Machen Sie online mit. Besuchen Sie Info-Märkte.

Öffentliche Info-Märkte (in und für weitere Orte)

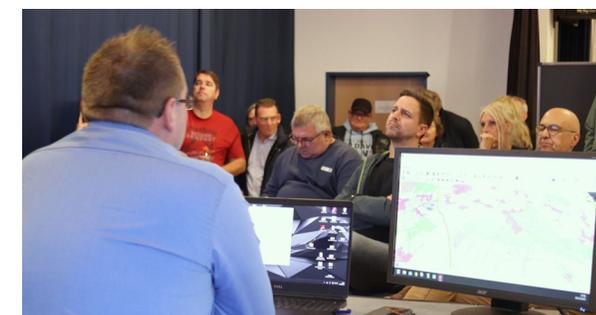
24/7 www.hannover-bielefeld.de/anregen

- ✓ 23.09.24 Seelze, Alter Krug (Nenndorf, Wunstorf, Barsinghausen)
- ✓ 08.10.24 Bielefeld, Hechelei
- ✓ 22.10.24 Rinteln, Gymnasium (Bückeberg, Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen)
- ✓ 28.10.24 Stadthagen, Ratskeller (Lindhorst, Niedernwöhren, Rodenberg, Auetal)
- ✓ 06.11.24 Bückeberg, Rathaussaal (Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen, Rinteln)
- ✓ 14.11.24 Herford, Marta (Bad Salzuflen, Hiddenhausen)
- ✓ 21.11.24 Vlotho, Kulturfabrik (Bad Oeynhausen, Löhne)
- ✓ 25.11.24 Porta Westfalica, Bürgerhaus (Minden, Kalletal)

02.12.24 Barsinghausen, Zechensaal (Nenndorf, Wunstorf, Seelze)

Regional-Treffen mit Interessengruppen (in und für weitere Orte)

- ✓ 17.09.24 Nenndorf, Seelze, Wunstorf, Barsinghausen (Varianten)
- ✓ 18.09.24 Nenndorf, Seelze, Wunstorf, Barsinghausen (Anbindungen)
- ✓ 09.10.24 Bielefeld
- ✓ 30.10.24 Stadthagen, Lindhorst, Niedernwöhren, Rodenberg, Auetal
- ✓ 05.11.24 Bückeberg, Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen, Rinteln
- ✓ 13.11.24 Herford, Bad Salzuflen, Hiddenhausen
- ✓ 20.11.24 Vlotho, Bad Oeynhausen, Löhne
- ✓ 26.11.24 Porta Westfalica, Minden, Kalletal



Warum gibt es das Projekt Hannover–Bielefeld?

...weil die letzten beiden Bundesregierungen
eine Verkehrswende hin zur klima-
freundlichen Schiene beschlossen haben.

Der Deutschland-Takt dient vor allem dem Nahverkehr.

Abgestimmter Takt-Fahrplan für Nah-, Fern-, Güter-Züge.

Wer hat den D-Takt erfunden?

2008 gründen 6 Personen die Initiative D-Takt. Dabei Fachleute für Nah- und Fernverkehr. Sie wollen Nah- und Fern-Züge besser verbinden.

Wer hat den Deutschlandtakt entwickelt?

Ab 2017 entwickeln Fachleute den D-Takt mit Bundes- und Landes-Verkehrsministerien, Eisenbahnunternehmen, Aufgabenträgern der Länder, Güterverkehrswirtschaft, Verbände.

Wer hat den Deutschlandtakt beschlossen?

2016 steht der D-Takt erstmals im BSWAG.

2023 verankern Bundestag und Bundesrat den D-Takt stärker im BSWAG – als gesetzliches Ziel.

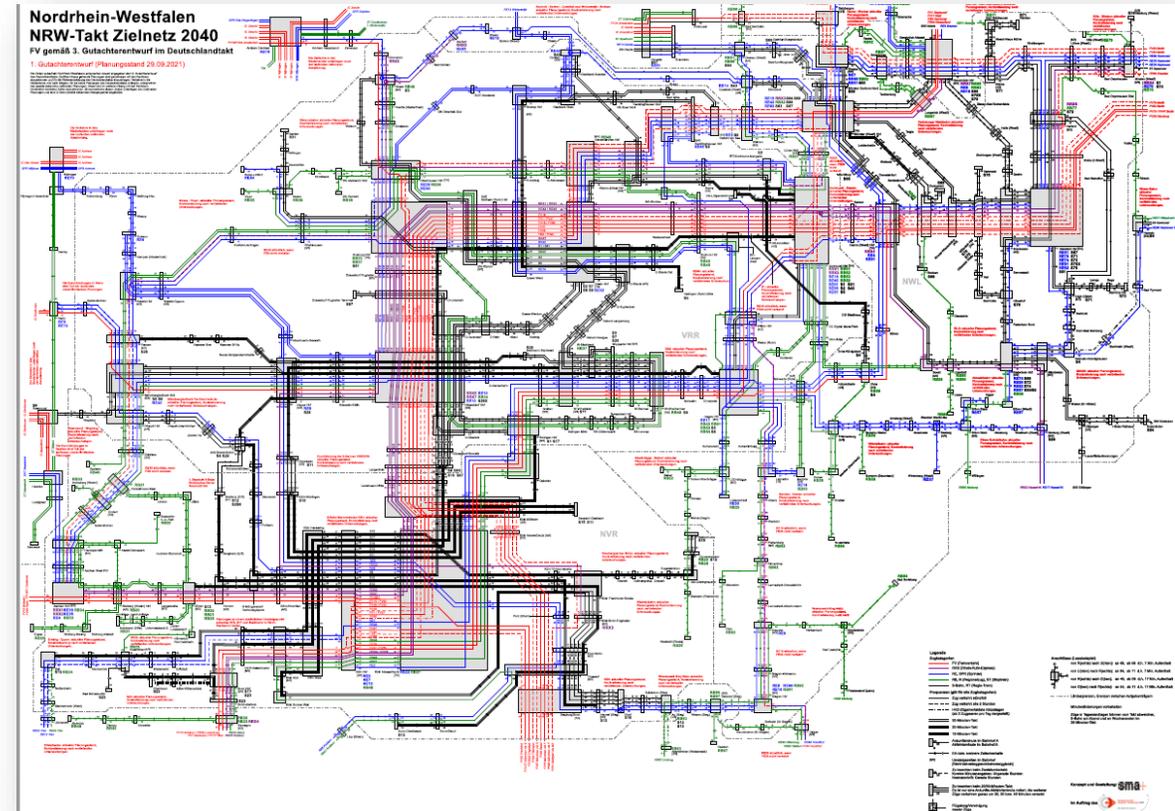


Abbildung: NRW-Takt Zielnetz 2040

www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/

Gesetzes-Novelle 2023 verankert D-Takt stärker in BSWAG.

Zudem gilt: Das BMDV gibt für jedes Bahn-Projekt die Fahrzeit vor.

Bundes-Schienen-Wege-Ausbau-Gesetz

(BSWAG, neue Fassung in Kraft seit 29.12.2023)

„Anlage... Bedarfsplan... Vordringlichen Bedarfs¹

¹ Die Maßnahmen dienen der Umsetzung des Deutschlandtakts.“

Begründung

„Ziel ist die Herstellung der rechtlichen Grundlage zur Planungsaufnahme von Vorhaben des Planfalls Deutschlandtakt.“

...

Die für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmen wurden auf Grundlage eines mit Ländern, Aufgabenträgern und Eisenbahnwirtschaft iterativ in drei Entwürfen erarbeiteten Zielfahrplans abgeleitet und als Planfall Deutschlandtakt gemäß der Methodik des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) positiv bewertet.

(BT-Drucksache 20/6879,17.05.23, S. 41)

Der D-Takt nutzt dem Nah-Verkehr. Beispiel Porta Westfalica.

Mehr Züge starten in Porta Westfalica.

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 RRX4 ¹ Remagen–Minden 2 RE70 ¹ Bielefeld–Wolfsburg 4 RE78/ S74 ^½ Paderborn–Minden stündliche bis Nienburg

^½ Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung

¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung

² Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

Der D-Takt nutzt dem Nah-Verkehr. Beispiel Minden.

Doppelt so viele Züge starten in Minden.

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 stündlich bis Nienburg 1 RB79¹ Hille–Minden

^½ Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung

¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung

² Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

Im D-Takt bleibt der Fern-Verkehr in Minden unverändert.

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

² Zug fährt zweistündlich pro Richtung

FV Fernverkehr

FR Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr

IC Intercity

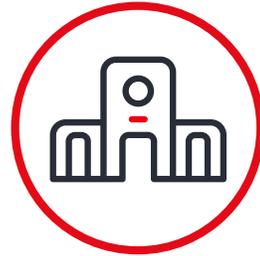
ICE Intercity-Express

Neue Halte könnten die Region erschließen.

Aus Betriebs-Bahnhöfen können neue Personen-Bahnhöfe werden.



+



>



Etwa alle 30 Kilometer entstehen **Betriebs-Bahnhöfe** zum Überholen oder Abstellen von Zügen.

Mit **Bahnsteigen** würde aus einem Betriebsbahnhof ein **normaler Bahnhof** werden.

Es können **neue Halte** für schnelle **Nahverkehre** entstehen.

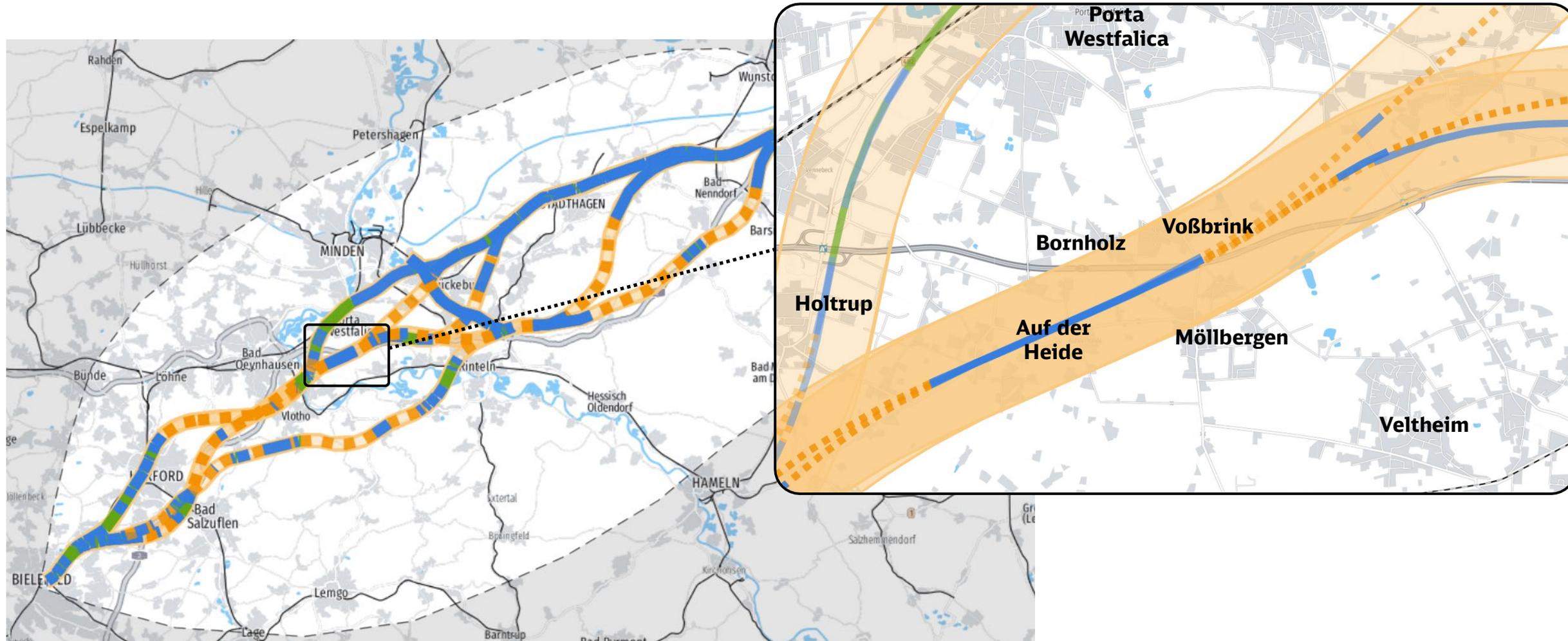
So sind bereits Bahnhöfe entstanden.

- **Regional-Bahnhof Merklingen** an der Strecke Stuttgart–Ulm (siehe Foto)
- **Bahnhof Kinding** (Altmühltal) an der Strecke Nürnberg–Ingolstadt
- **Bahnhof Montabaur** an der Strecke Köln–Frankfurt



Neue Halte verbinden die Region.

Chance für Porta Westfalica: Bahnhof bei Auf der Heide



Leaflet | © MapTile © OpenStreetMap contributors

Was haben wir bisher erreicht?

Vom Auftrag zum Bau: Vom Groben zum Feinen.

Viele planerische, behördliche, parlamentarische Schritte sind nötig.

Die Öffentlichkeit wird fortlaufend beteiligt

Ziel: Beste Alternative
Mit Bewertungs-Methodik und Raumordnung die beste Alternative finden.

Ziel: Finanzierung klären
Parlamentarische Befassung im Bundestag legt genaue Linie und Gelder für regionale Forderungen fest.

Ziel: Baurecht erhalten
Per Planfeststellungsbeschluss durch Eisenbahn-Bundesamt ergeht das Baurecht.

Ziel: Betrieb aufnehmen
Nach dem Abschluss des Baus geht die Strecke in Betrieb.

BVWP, D-Takt zeigen Bedarf

Grundlagen ermitteln

Planung

Genehmigung

Bau

Wir sind hier. ↓

Suchraum

Grob-Korridore

Fahrzeit-Korridore

sinnvolle Varianten

Varianten-Vergleich

Antrags-Variante/n

Raum-verträglichkeits-Prüfung

Die Analyse der Raum-Widerstände verkleinert den Suchraum.

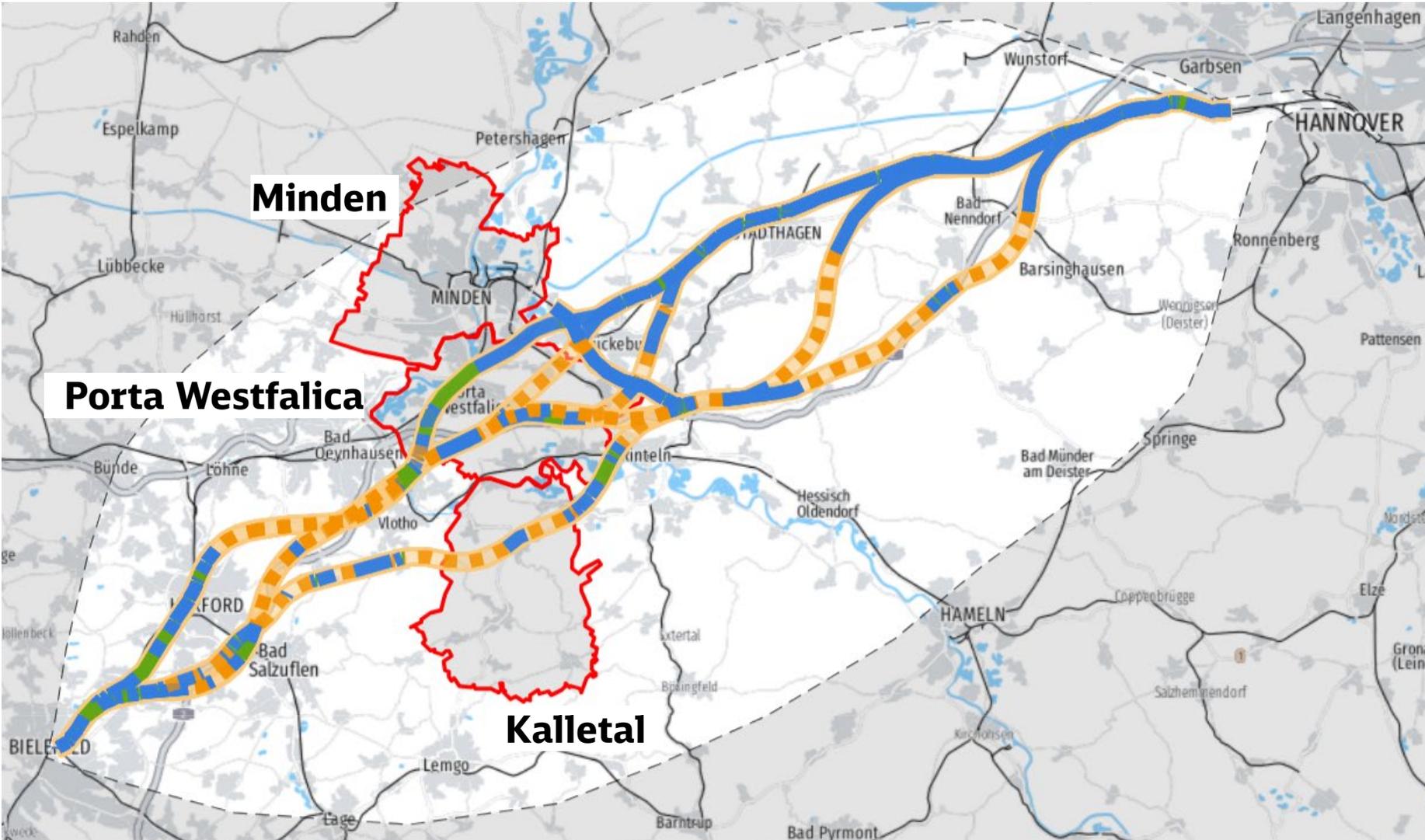
Mit der **Bewertungs-Methodik** verringern Fachleute die Anzahl der Trassen-Alternativen bis zu einer oder wenigen Antrags-Variante(n). Die Raum-Widerstände werden als Bewertungs-Kriterien aufgegriffen.

↻ = Interaktionen möglich

Trassen-Korridor-Varianten

12 Trassen-Korridor-Varianten (V) kommen in Frage.

Alle Varianten betreffen Porta Westfalica. V9, V12 betreffen Kalletal.

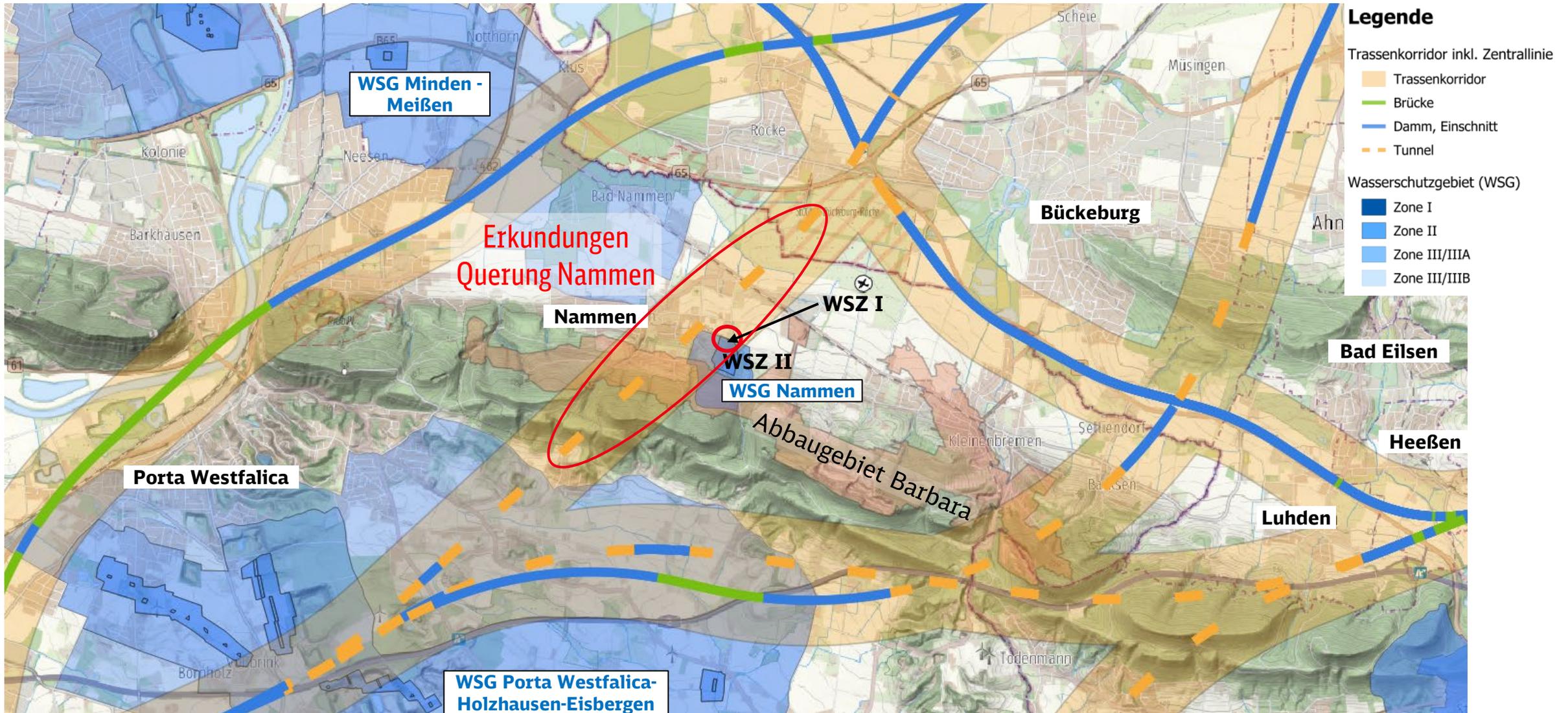


- 12 Trassen-Korridor Varianten haben wir entwickelt.
- Die Linien haben wir mit der Methodik bewertet.
- Jetzt wollen wir die Linien optimieren und ergänzen.
- Die Verläufe können sich in der weiteren Planung ändern. Deswegen werden Linien in 1.000 Meter breiten Trassen-Korridoren dargestellt.

Bohrungen

Bohrungen im Bereich des Bergwerkes Nammen

zur Untersuchung der Machbarkeit einer möglichen Wesergebirgs-Querung



Trassieren

Vorgaben für das Trassieren

Mit diesen technischen Vorgaben entwickeln wir neue Trassen.



Fahrzeit 31 Minuten
(17 Minuten weniger als heute)



Höchst-Geschwindigkeit
300 Kilometer pro Stunde



Maximale Steigung (**Neigung**)
8 Promille (für Güterzüge)



Für **Fern- & Güterzüge** geeignet

Kurvenradius mindestens 4.300
Meter (für Tempo 300)



Tunnel statt Einschnitt
ab 10 Metern Überdeckung

Minimale **Neigung** im Tunnel
4 Promille einseitig (Herausrollen)



Überhol-Gleise etwa alle 20-30
Kilometer (neue Halte möglich)



Das große Investitionsprogramm
für Mobilität und Klimawende.

Lesen Sie mehr



www.hannover-bielefeld.de