



InfraGO

Bahnprojekt
Hannover–Bielefeld

Trassen-Korridore erörtern

Regional-Treffen 2024



17.09.2024 | Bad Nenndorf



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 mit Bewertung
- Trassieren
- Ausblick

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

Geänderte 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

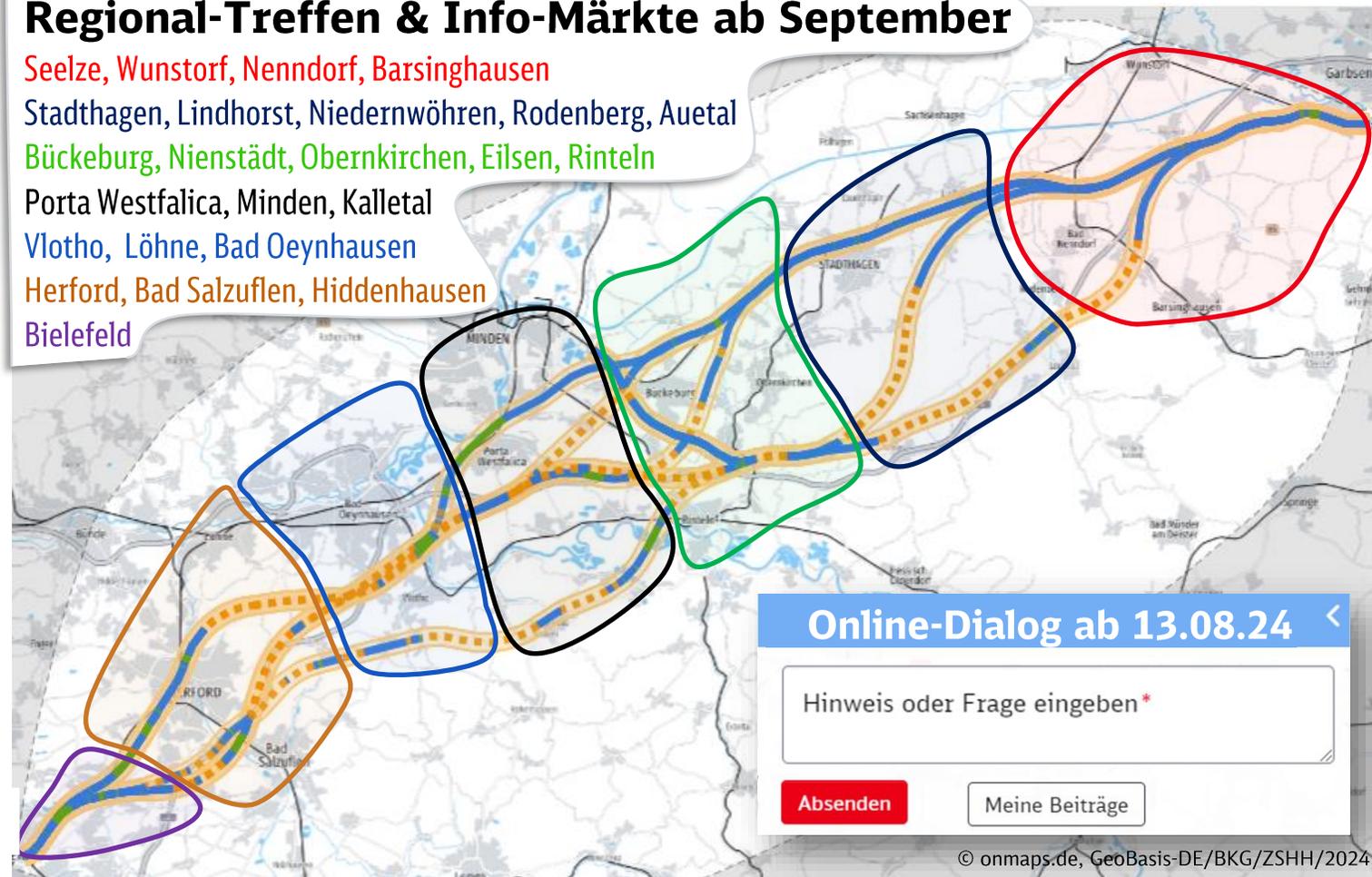
Bückeburg, Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen, Rinteln

Porta Westfalica, Minden, Kalletal

Vlotho, Löhne, Bad Oeynhausen

Herford, Bad Salzuflen, Hiddenhausen

Bielefeld



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.

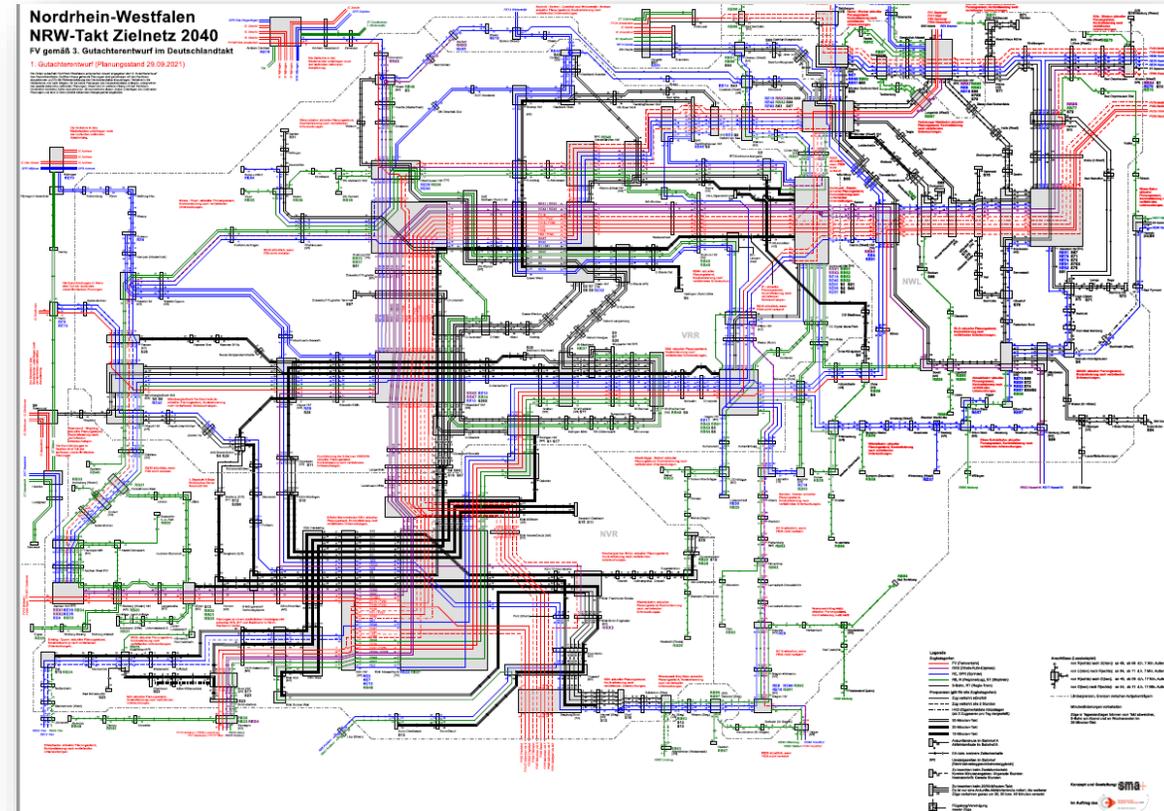


Abbildung: NRW-Takt Zielnetz 2040

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 Nenndorf.

Fast doppelt so viele Züge starten in Haste zur Hauptverkehrszeit.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
Haste	6 Abfahrten je Stunde	11 Abfahrten je Stunde
11 statt 6 Abfahrten je Stunde.	3 S1 ¹ Minden–Haste 1 S2 ¹ Nienburg–Haste 1 RE60 ² Rheine–Braunschweig 1 RE70 ² Bielefeld–Braunschweig	3 S1 Minden–Haste 2 S1 Minden–Hannover* 1 S2 ¹ Nienburg–Haste 1 S21 ¹ Seelze–Haste* 2 RE60 ¹ Leer–Rheine–Braunschweig 2 RE70 ¹ Bielefeld–Wolfsburg
Bad Nenndorf	4 Abfahrten je Stunde	6 Abfahrten je Stunde
6 statt 4 Abfahrten je Stunde.	2 S1 ¹ Minden–Haste 2 S2 ¹ Nienburg–Haste	2 S1 ¹ Minden–Haste 2 S2 ¹ Nienburg–Haste 2 S21 ¹ Seelze–Haste*

¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung

² Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

* Zug fährt in der *Hauptverkehrszeit* (6:00-9:00 Uhr, 16:00-19:00 Uhr)

Quellen: ma+, 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/; LNVG, 2024: SPNV-Konzept 2030+ und 2040+, <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040> (Stand: 11.03.2024)

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

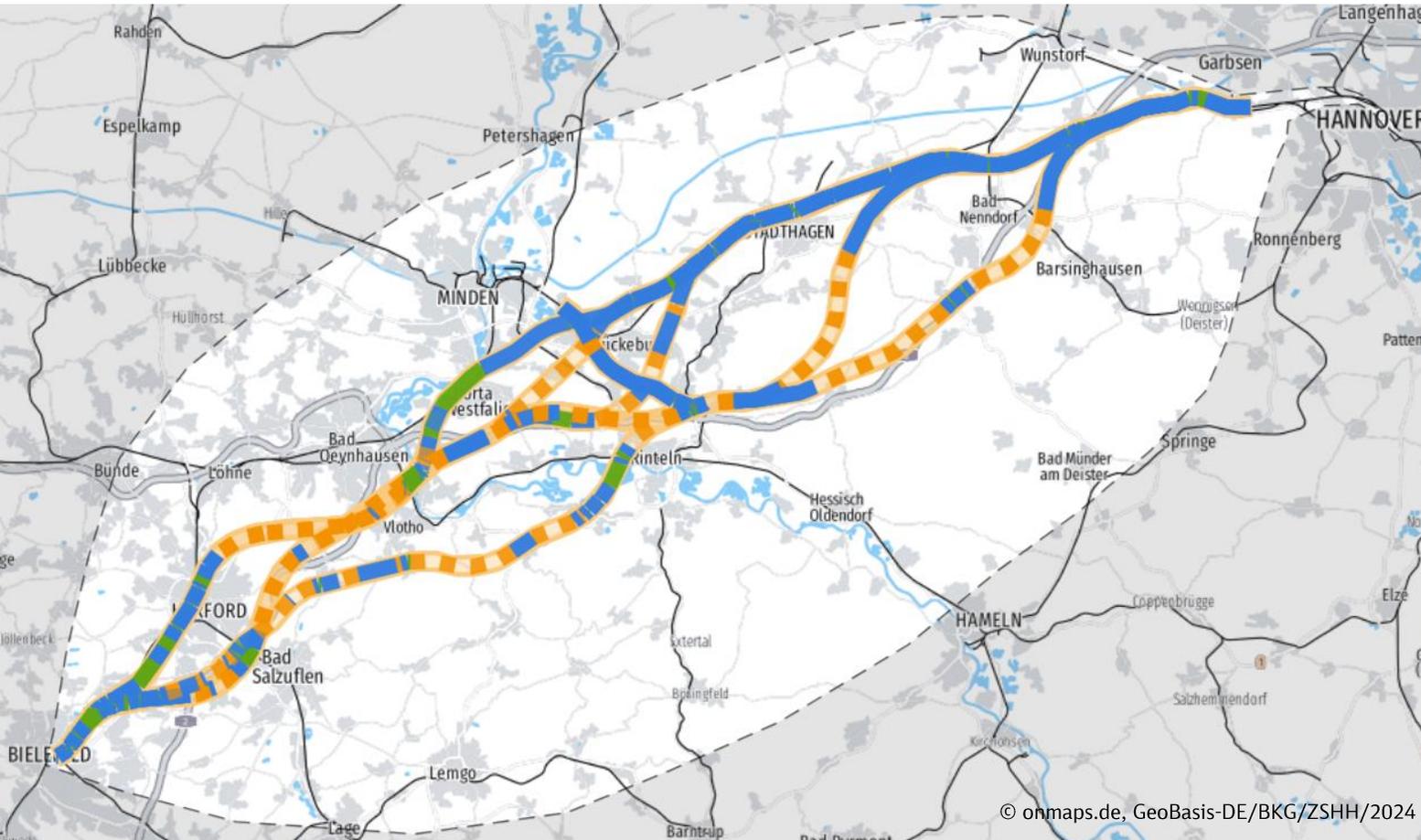
Die Analyse der Raum-Widerstände verkleinert den Suchraum.

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

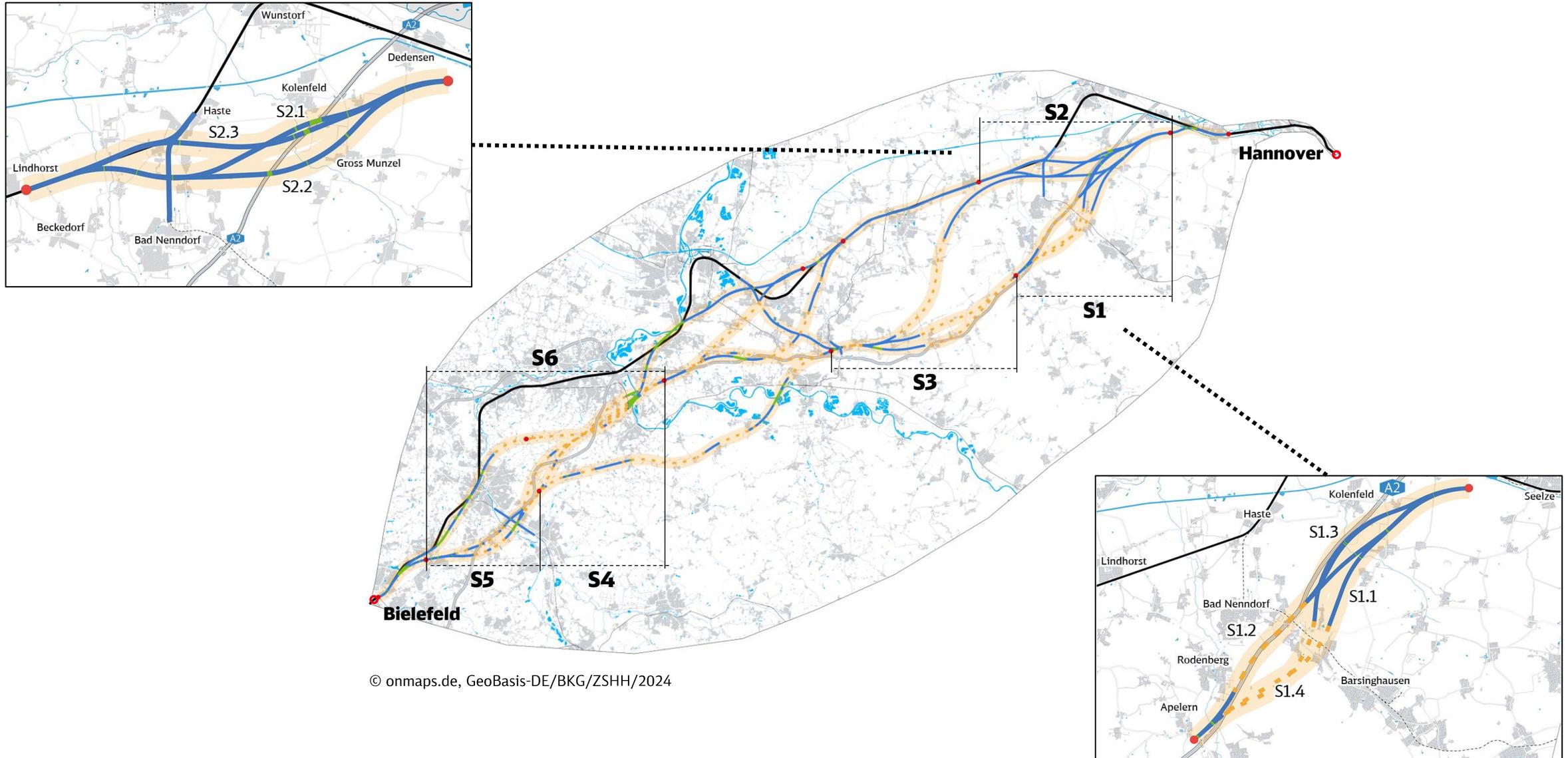
Trassen-Korridor-Varianten mit Bewertung

12 Varianten zwischen Hannover und Bielefeld



- 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 breite Trassen-Korridoren dargestellt.

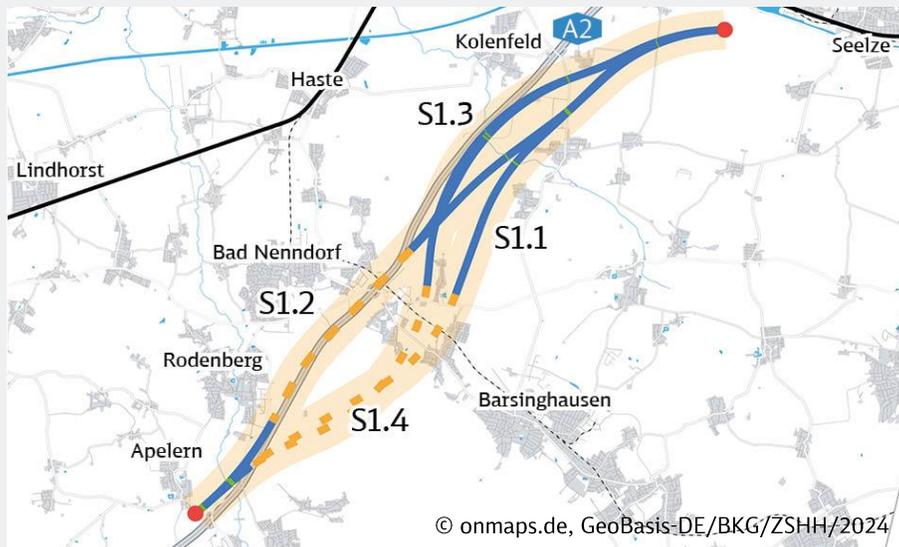
Segmentvergleiche zwischen Hannover und Bielefeld



© onmaps.de, GeoBasis-DE/BKG/ZSHH/2024

Segment S1: Seelze-Apelern

Bewertung der Segmentvarianten



- Bestandsstrecke
- Autobahn
- Straße
- Gewässer
- Wohngebiet
- Gelenkpunkt
- Damm, Einschnitt
- Brücke
- Tunnel
- 1.000 Meter breiter Trassen-Korridor

Belang	Gewicht	S1.1	S1.2	S1.3	S1.4
Belanggruppe Umwelt					
U1 Menschen	3,0	--	o	o	o
U2 Tiere, Pflanzen	2,0	--	-	+	+
U3 Fläche	1,5	-	-	-	++
U4 Boden	1,5	--	o	++	++
U5 Wasser	2,0	o	+	o	o
U6 Luft, Klima	1,0	Keine Betroffenheit			
U7 Landschaft	2,0	-	+	+	++
U8 Kulturelles Erbe	1,0	++	--	o	+
U9 Natura 2000	2,0	Keine Betroffenheit			
Ergebnis Umwelt		-	o	+	+
Belanggruppe Raumordnung					
R1 Wirtschaftsraum	1,0	--	--	++	++
R2 Landwirtschaft	2,0	++	--	-	++
R3 Forstwirtschaft	2,0	-	+	++	o
R4 Rohstoffsicherung	1,0	Keine Betroffenheit			
R5 Energieversorgung	2,0	Keine Betroffenheit			
R6 Verkehr	0,5	Keine Betroffenheit			
R7 Ver-/Entsorgung	0,5	++	--	--	++
R8 Besondere Zwecke	1,0	Keine Betroffenheit			
Ergebnis Raumordnung		o	-	o	+
Belanggruppe Technik					
T1 Geometrie	1,5	--	+	-	o
T2 Bauwerke	1,0	--	++	+	-
T3 Bauausführung	1,5	++	-	--	+
T4 Betrieb	1,5	Keine Berücksichtigung			
Ergebnis Technik		o	o	-	+

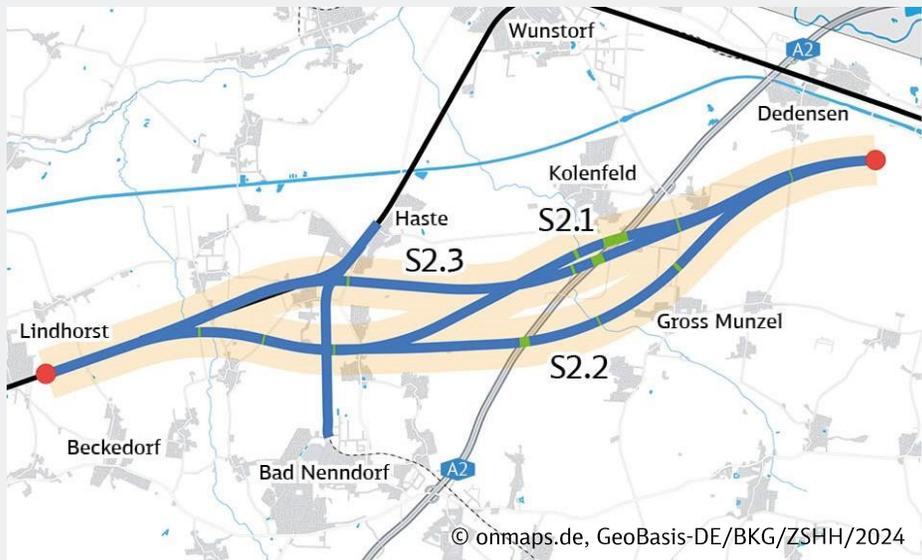


	S1.1	S1.2	S1.3	S1.4
Umwelt	-	o	+	+
Raumordnung	o	-	o	+
Technik	o	o	-	+

Segment-Variante S1.4 wird für die durchgehenden Varianten genutzt.

Segment S2: Seelze-Apelern

Bewertung der Segmentvarianten



- Bestandsstrecke
- Gewässer
- Gelenkpunkt
- 1.000 Meter breiter Trassen-Korridor
- Autobahn
- Wohngebiet
- Damm, Einschnitt
- Brücke
- Straße

Belang	Gewicht	S2.1	S2.2	S2.3
Belanggruppe Umwelt				
U1 Menschen	3,0	+	+	--
U2 Tiere, Pflanzen	2,0	o	o	o
U3 Fläche	1,5	-	--	+
U4 Boden	1,5	--	++	--
U5 Wasser	2,0	+	--	++
U6 Luft, Klima	1,0	Keine Betroffenheit		
U7 Landschaft	2,0	-	+	-
U8 Kulturelles Erbe	1,0	++	--	+
U9 Natura 2000	2,0	Keine Betroffenheit		
Ergebnis Umwelt		o	o	o
Belanggruppe Raumordnung				
R1 Wirtschaftsraum	1,0	++	--	+
R2 Landwirtschaft	2,0	++	--	o
R3 Forstwirtschaft	2,0	--	++	--
R4 Rohstoffsicherung	1,0	Keine Betroffenheit		
R5 Energieversorgung	2,0	--	--	++
R6 Verkehr	0,5	++	++	--
R7 Ver-/Entsorgung	0,5	++	--	++
R8 Besondere Zwecke	1,0	Keine Betroffenheit		
Ergebnis Raumordnung		o	-	o
Belanggruppe Technik				
T1 Geometrie	1,5	-	o	++
T2 Bauwerke	1,0	o	++	o
T3 Bauausführung	1,5	++	--	--
T4 Betrieb	1,5	Keine Berücksichtigung		
Ergebnis Technik		+	-	o



	S2.1	S2.2	S2.3
Umwelt	o	o	o
Raumordnung	o	-	o
Technik	+	o	-

Segment-Variante S2.1 wird für die durchgehenden Varianten genutzt.

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)

Ausblick

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

Öffentliche Info-Märkte (in und für weitere Orte)

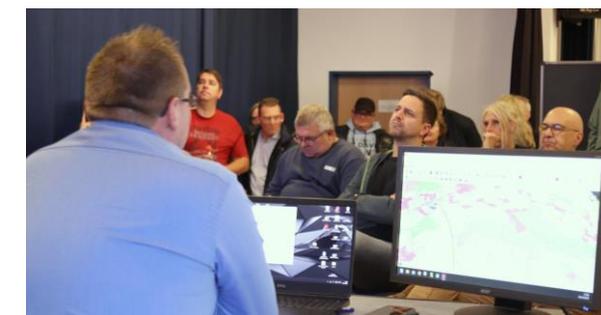
24/7 www.hannover-bielefeld.de/anregen

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)
25.11.24	Porta Westfalica, Bürgerhaus (Minden, Kalletal)
02.12.24	Barsinghausen, Zechensaal (Nenndorf, Wunstorf, Seelze)
Termin folgt	Vlotho (Ort folgt) (Bad Oeynhausen, Löhne)

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
26.11.24	Porta Westfalica, Minden, Kalletal

Datum folgt Vlotho, Bad Oeynhausen, Löhne





Das große Investitionsprogramm
für Mobilität und Klimawende.

Lesen Sie mehr



www.hannover-bielefeld.de