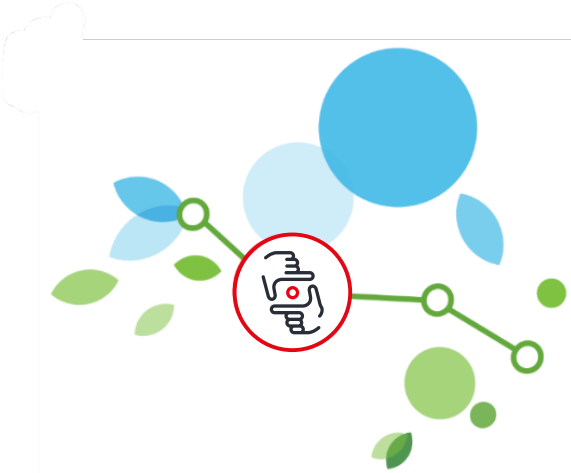
DB InfraGO

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

# Bad Oeynhausen

## 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 Bad Oeynhausen.

### 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

### 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.

Takt zu erhöhen. Die Landesnahverkehrsgesellschaften 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 **Bad Oeynhausen** würden Deutschlandtakt und S-Bahn-Konzept OWL fast **doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute an dem Bahnhof Bad Oeynhausen fünf Regionalzüge ab. Zukünftig würden zehn Regionalzüge die Stunde abfahren. Am Bahnhof Bad Oeynhausen Süd bleibt die Taktung gleich. Je Stunde fahren dort zwei Regionalzüge ab.

Die Taktung von Bad Oeynhausen in Richtung Hannover wird verdoppelt, indem die Regional-Expresse 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/RE87 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 Rhein-Ruhr-Express RRX4 von Remagen über Köln nach Minden mit Halt in Bad Oeynhausen.

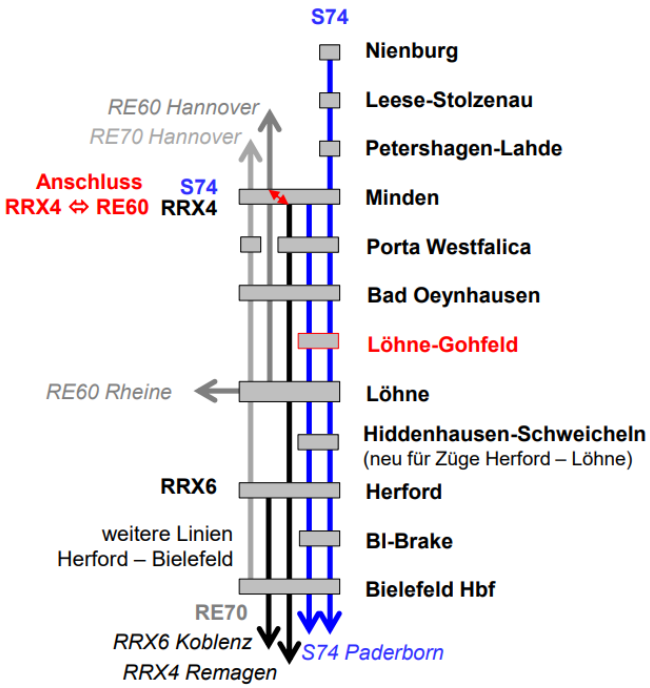



*Abbildung 1: Die Darstellung zeigt den Korridor Bielefeld–Minden–Nienburg aus dem Zielkonzept vom S-Bahn-Konzept OWL. Stationen sind grau, neu geplante Stationen sind rot umrandet. Die S-Bahn ist blau und Regionalbahnen sind schwarz und grau. Einfache Linien bedeuten Stundentakt und doppelte Linien Halbstundentakt (Quelle: sma+, NWL, Kompetenzcenter 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** |
| **Bad Oeynhausen** | **5** Abfahrten je Stunde | **10** Abfahrten je Stunde |
| | 2 **RE6**[1] Köln–Minden<br>1 **RE60**[2] Rheine–Braunschweig<br>1 **RE70**[2] Bielefeld–Braunschweig<br>1 **RE78**[2] Bielefeld–Minden | 2 **RRX4**[1] Remagen–Minden<br>2 **RE60**[1] Leer–Rheine–Braunschweig<br>2 **RE70**[1] Bielefeld–Wolfsburg<br>4 **RE78/ S74**[½] Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg |
| **Bad Oeynhausen Süd** | **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)*

## 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) würde zusätzlich in Bad Oeynhausen halten. Durch die bessere Anbindung des Nahverkehrs an Bad Oeynhausen, sind weitere Fernzüge 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** |
| **Bad Oeynhausen** | 1 Abfahrt je Stunde | 1 Abfahrt je Stunde |
| | 1 **IC55**[2] Stuttgart–Dresden | 1 **FR35**[2] Köln–Dresden |

**Legende**

[2] Zug fährt zweistündlich pro Richtung

**FR** Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr
**IC** Intercity

*(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 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:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Bad Oeynhausen nach Berlin mit dem Regional- und Intercity-Express 50 kg $CO_2e$ weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende 1 Stunde und 9 Minuten Fahrzeit mit dem Zug gegenüber dem Auto.

**Bad Oeynhausen–Berlin**



1 kg $CO_2e$

**Reisezeit:** 2 Stunden und 40 Minuten



51 kg $CO_2e$

**Reisezeit:** 3 Stunden und 49 Minuten

*Abbildung 2: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg $CO_2e$ (Kilogramm Kohlendioxid-Equivalente). $CO_2e$ 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 Verkehrsflächen in Bad Oeynhausen

### Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Bad Oeynhausen hat eine Fläche von 6.480 Hektar. 742 Hektar davon sind Verkehrsfläche. Davon werden 521 Hektar für den Straßen und 155 Hektar für Wege genutzt. Das sind über 90% der Verkehrsfläche Bad Oeynhausens. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr- Fuß-, Rad- und Reitwege. 31 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 34 Hektar Fläche genutzt. Das sind 5% der Verkehrsfläche oder 0,5% der gesamten Fläche von Bad Bad Oeynhausen. Unter Bahnverkehr fallen Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freifläche zu Verkehrsanlagen. Abbildung 3 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

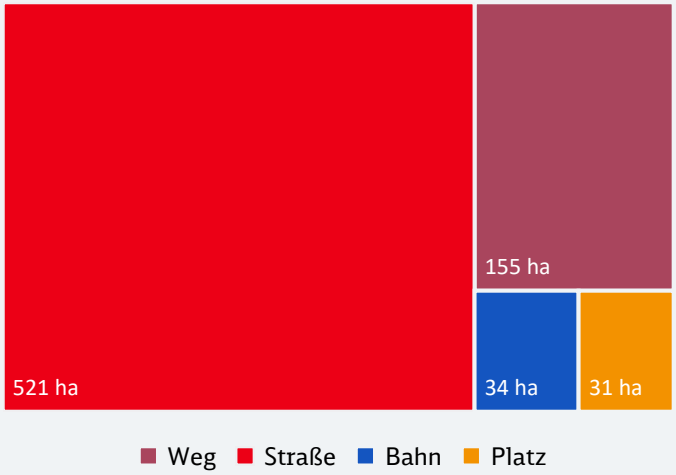



*Abbildung 3: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Bad Oeynhausen. Mehr als 90 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022 (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).*

## Auswirkungen der Trassen-Varianten

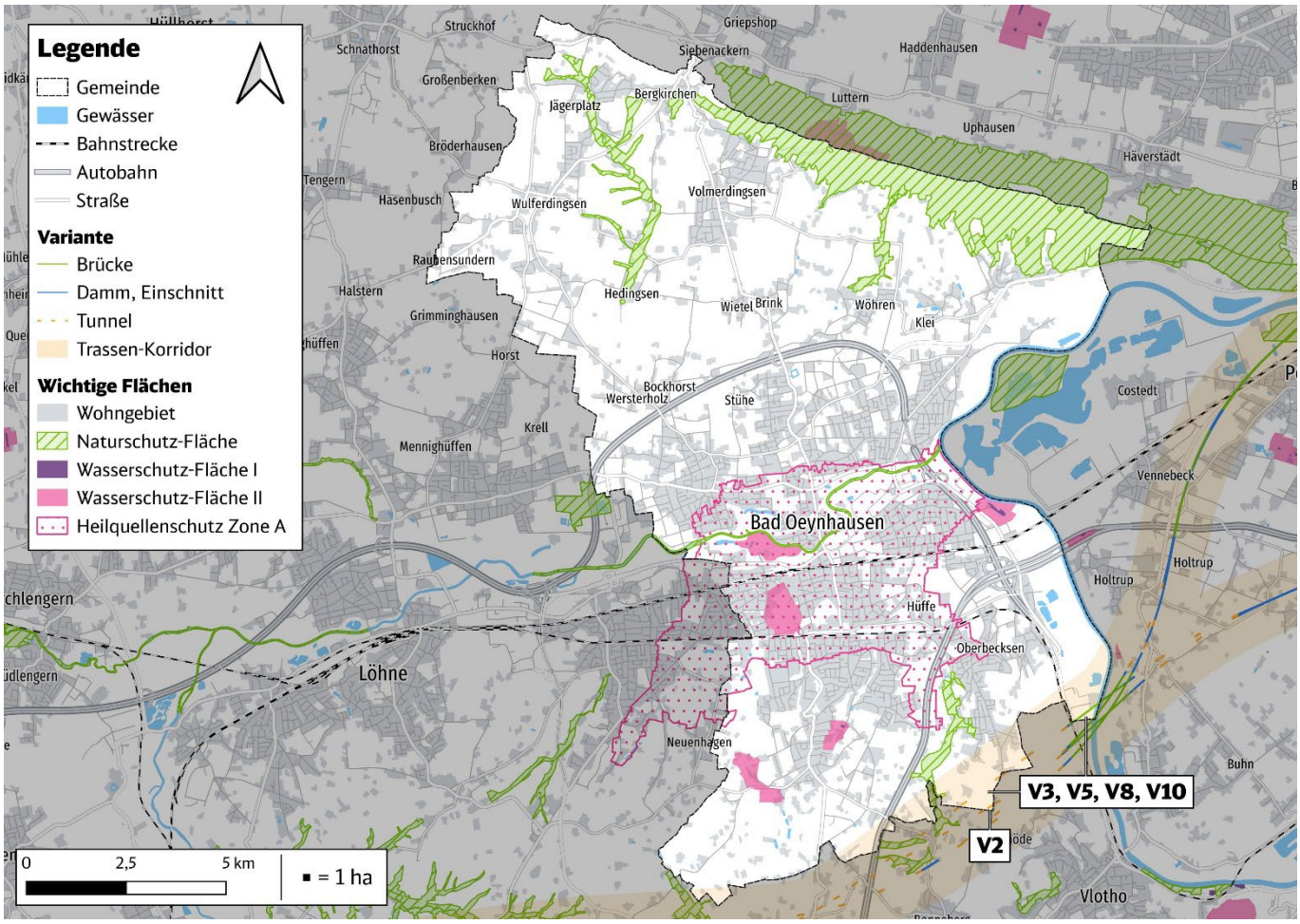



*Abbildung 4: Die Karte zeigt die Gemeinde Bad Oeynhausen und die Variante V3. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Variante und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter 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 betrachten zwei Trassen-Varianten und je zwei Anbindungen bei Hannover und Bielefeld in der Vorplanung. Durch Bad Oeynhausen führt eine Variante.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenverbrauch und Länge der Trassen-Variante V3, die durch Bad Oeynhausen verläuft. Die Trassen-Variante V3 verbraucht einen Hektar Fläche in Bad Oeynhausen.
Insgesamt sind die Varianten V3 und V4 von Bielefeld nach Hannover 88 Kilometer lang. Der Anteil in Bad Oeynhausen beträgt für die Trassen-Variante V3 zwei Kilometer. Davon verläuft ein Kilometer im Tunnel. Die übrige Variante V4 verläuft nicht durch Bad Oeynhausen.

| **Variante** | **V3** | **V4** |
|---|---|---|
| **Flächenbedarf in Hektar** | 1 | 0 |
| **Länge in Kilometer** | 2 | 0 |
| **Tunnellänge in Kilometer** | 1 | 0 |

## Auswirkungen auf Wohngebiete

Die Varianten verlaufen in Bad Oeynhausen minimal im Tunnel unter Wohngebieten. Es kommt zu keinen Beeinträchtigungen.

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

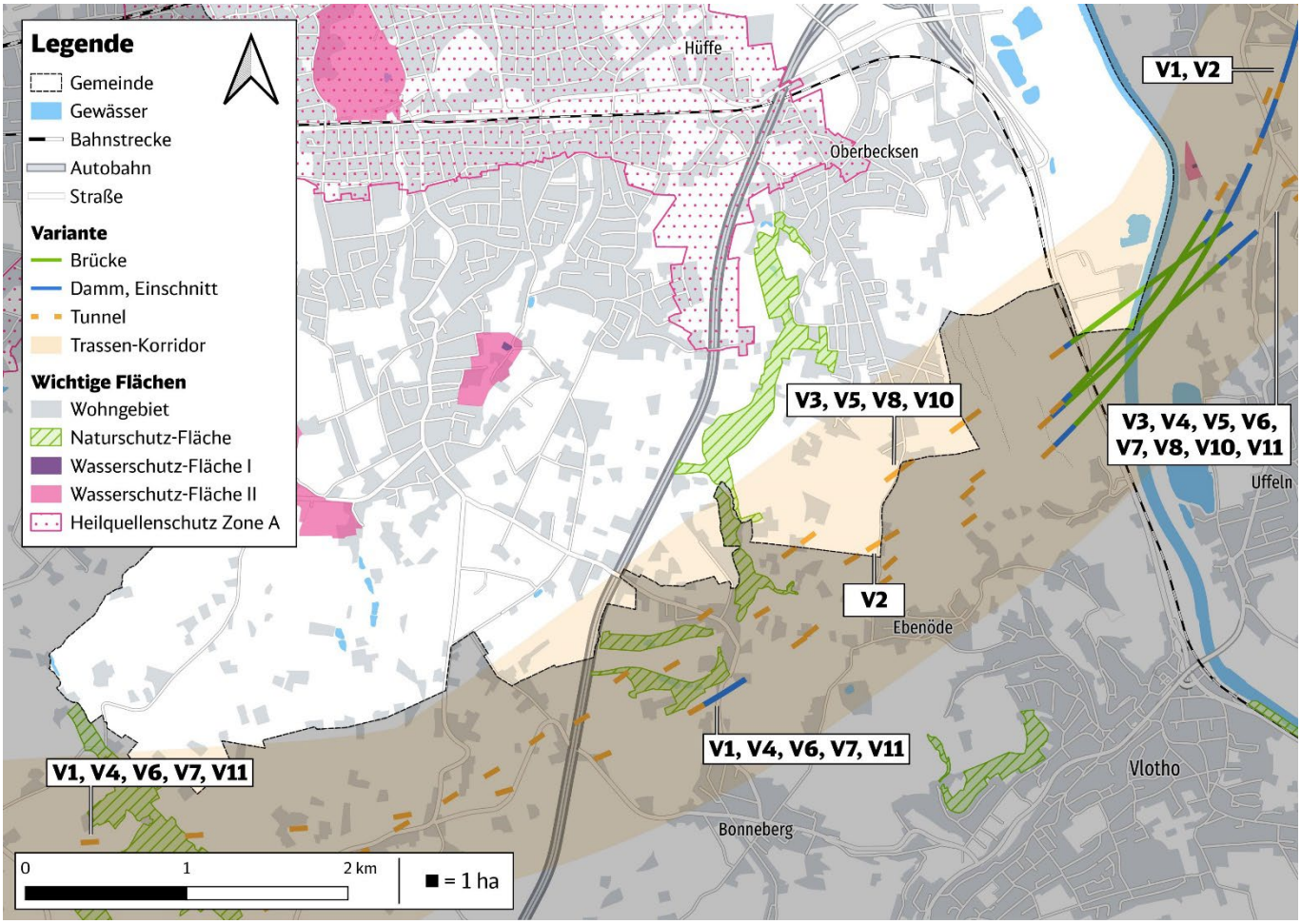
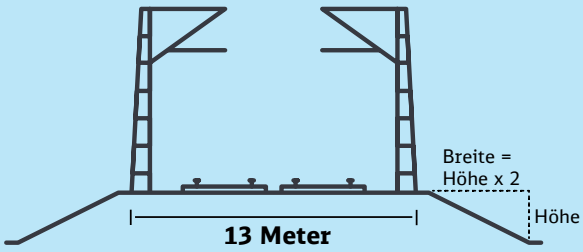



*Abbildung 5: Die Karte zeigt einen Ausschnitt der Gemeinde Bad Oeynhausen und die Varianten V3 und V4. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasser-schutz-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. Wasser-schutz-Flächen II umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone II und Heilquellenschutzgebiete Zone II. Die Heilquellenschutzzone A beinhaltet auch die Heilquellenschutzzone III.*

## 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: $CO_2$Kompass, 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, Kompetenzcenter 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




hier zur Projektwebseite

## 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 2026

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

**Fotos:** DB InfraGO AG


Deutschlandtakt