DB InfraGO

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Bad Salzuflen

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 Salzuflen.

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 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 Bad Salzuflen würden Deutschlandtakt und S-Bahn Konzept OWL fast **doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute an den drei **Bahnhöfen Bad Salzuflen, Schötmar** und **Sylbach** zwei Züge je Stunde ab. Zukünftig würden in Bad Salzuflen und Schötmar vier und in Sylbach zwei Regionalzüge die Stunde abfahren.

Die Regionalbahn RB72 mit Halt an allen drei Bahnhöfen wird zur Schnellbahn (S-Bahn) S72. Außerdem kommt die S71 hinzu. Der Flügelzug der S-Bahn S71 fährt stündlich von Lage über Herford nach Bielefeld. Diese S-Bahn hält auch in Bad Salzuflen und Schötmar.

Das Projekt Hannover-Bielefeld ermöglicht zudem eine direkte Verbindung zwischen Bielefeld und Bad Salzuflen. Denkbar ist der Bau einer Abzweigung von der neuen Strecke auf die bestehende Strecke nach Bad Salzuflen. So könnte Herford umfahren werden. Die Fahrzeit würde kürzer.

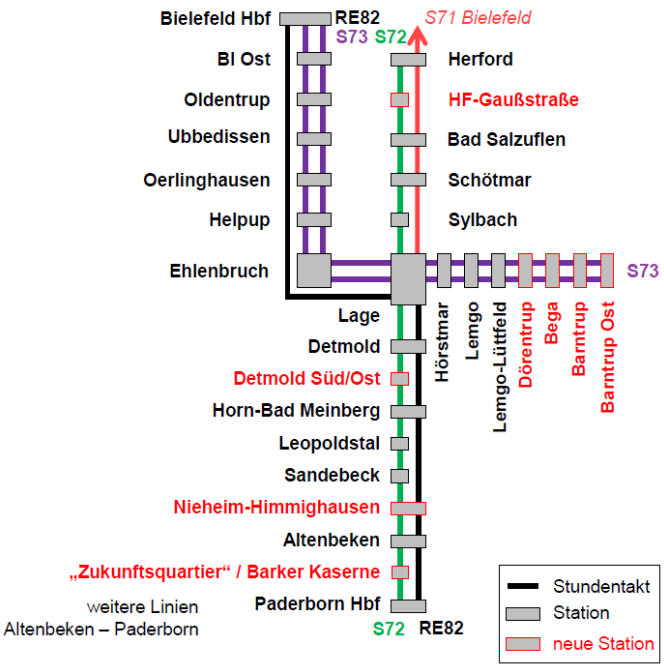


Abbildung 1: Die Darstellung zeigt den Korridor Bielefeld/ Herford–Lage–Barntrup Ost/ Paderborn aus dem Zielkonzept vom S-Bahn-Konzept OWL. S-Bahnen sind grün und lila und die Regionalbahn ist schwarz. Einfache Linien bedeuten Stundentakt und doppelte Linien Halbstundentakt (Quelle: sma+, NWL, Kompetenzcenter ITF NRW).

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	**2040**
Bad Salzuflen, Schötmar	2 Abfahrten je Stunde	4 Abfahrten je Stunde
	2 **RB72**[1] Herford–Paderborn	2 **S71**[1] Bielefeld-Lage (Flügelzug) 2 **S72**[1] Herford-Paderborn
Sylbach	2 Abfahrten je Stunde	2 Abfahrten je Stunde
	2 **RB72**[1] Herford–Paderborn	2 **S72**[1] Herford-Paderborn

Legende

[1] Zug fährt *stündlich* pro Richtung

RB RegionalBahn
S Schnellbahn

(Quelle: sma+, NWL, Kompetenzcenter 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.

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

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 ICE-Trassenausbaus zwischen Bielefeld und Hannover 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 Salzuflen nach Hamm mit der Regional-Bahn und dem Intercity 12 kg CO_2e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende 9 Minuten Fahrzeit mit dem Zug gegenüber dem Auto.

Bad Salzuflen–Hamm

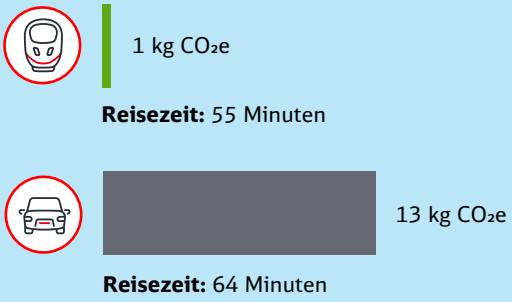


Abbildung 2: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO_2e (Kilogramm Kohlendioxid-Equivalente). CO_2e enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: www.co2kompass.bahn.de)

Aufteilung der Verkehrsflächen in Bad Salzuflen
Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Bad Salzuflen hat eine Fläche von 10.005 Hektar. 659 Hektar davon sind Verkehrsfläche. Davon werden 403 Hektar für den Straßen und 214 Hektar für Wege genutzt. Das sind über 90% der Verkehrsfläche Bad Salzuflens. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr- Fuß-, Rad- und Reitwege. 28 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 14 Hektar Fläche genutzt. Das sind 2% der Verkehrsfläche oder 0,1% der gesamten Fläche von Bad Salzuflen. Unter Bahnverkehr fallen Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freifläche zu Verkehrsanlagen. Abbildung 3 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

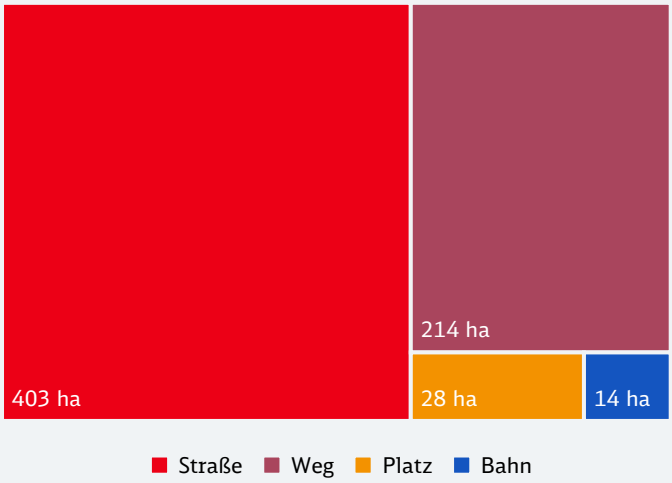


Abbildung 3: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Bad Salzuflen. Rund 90 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022 (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten

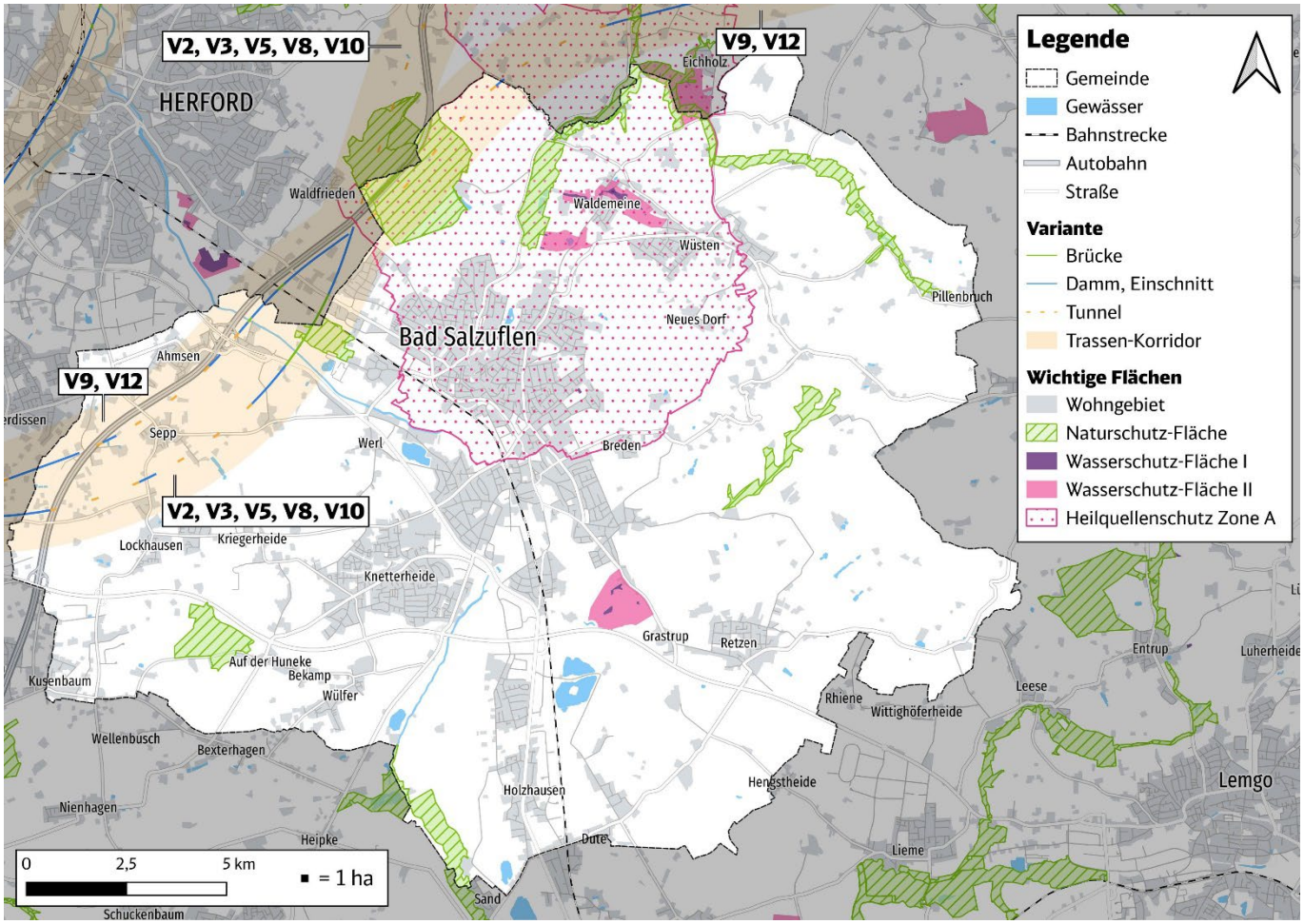


Abbildung 4: Die Karte zeigt die Gemeinde Bad Salzuflen und die Variante V3. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Variante und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter 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 Heil-quellenschutzgebiete 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 Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der Trassen-Variante V3, die durch Bad Salzuflen verläuft. Die Trassen-Variante V4 verbraucht keine Fläche in Bad Salzuflen. Die Varianten V3, verbraucht sechs Hektar Fläche in Bad Salzuflen.

Insgesamt sind die Varianten V3 und V4 von Bielefeld nach Hannover 88 Kilometer lang. Die Variante V4 führt nicht durch Bad Salzuflen. Die Variante V3 ist innerhalb Bad Salzuflens fünf Kilometer lang. Davon verlaufen drei Kilometer im Tunnel.

Variante	V3	V4
Flächenbedarf in Hektar	6	0
Länge in Kilometer	5	0
Tunnellänge in Kilometer	3	0

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

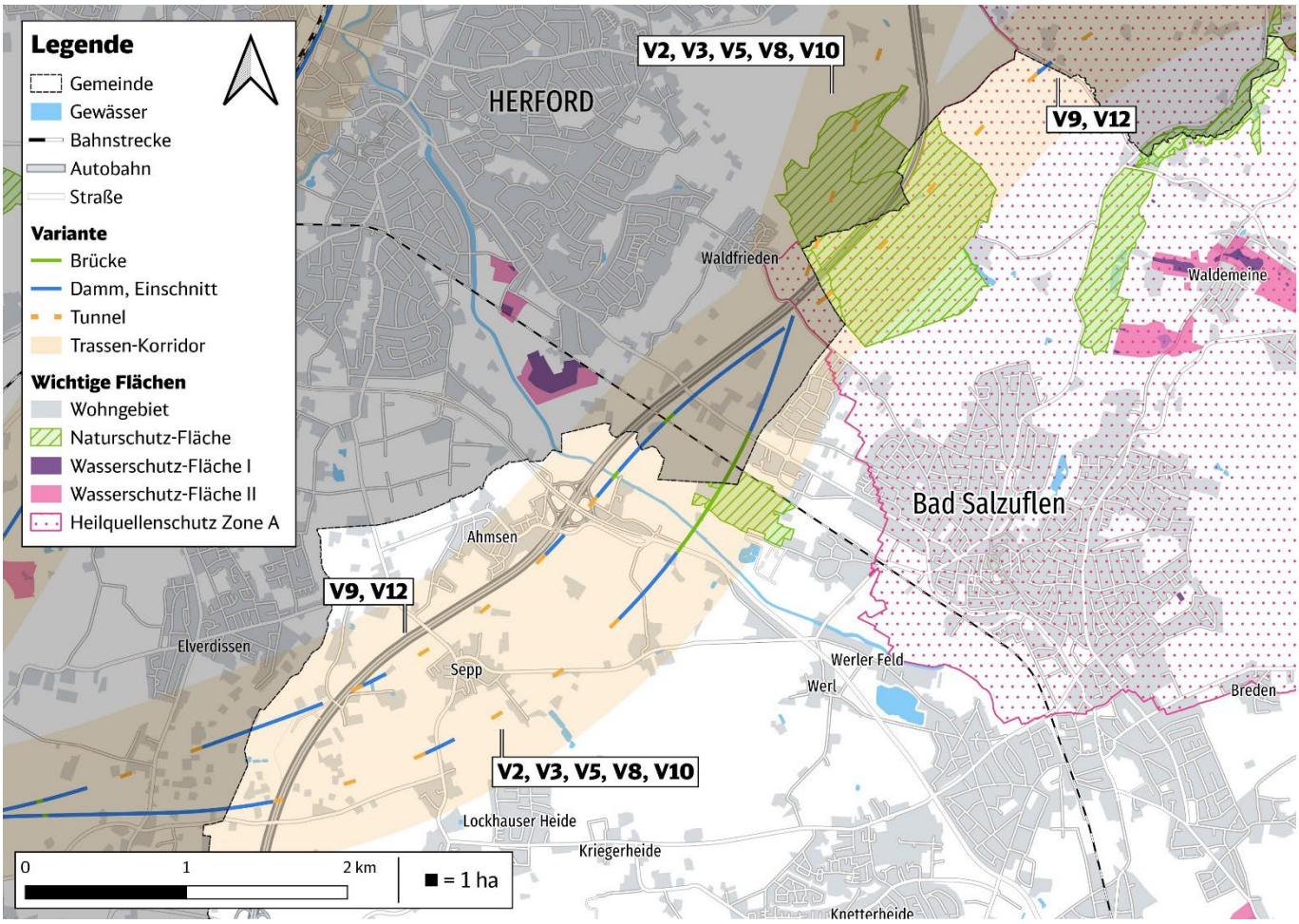


Abbildung 5: Die Karte zeigt einen Ausschnitt der Gemeinde Bad Salzuflen und die Trassen-Korridor-Variante V3. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Variante und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-orange 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 Heil-quellenschutzgebiete Zone II. Die Heilquellenschutzzone A beinhaltet auch die Heilquellenschutzzone III.

Eine Trassen-Variante verläuft in Bad Salzuflen teilweise durch Naturschutz-, FFH- und Heilquellenschutzgebiete. Durchfahrungen und Maßnahmen zum Schutz oder Ausgleich prüfen Behörden und müssen genehmigt werden. Auf Grund der hügeligen Landschaft können Teile der Strecke im Tunnel verlaufen.

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

Naturschutz-Flächen

Die Trassen-Variante V3 überbrückt das Naturschutzgebiet „In der Masch“. Die Variante V3 verläuft im Tunnel unter dem Naturschutz- und FFH-Gebiet „Stadtwald“. Es kommt zu keiner Beeinträchtigung.

In den weiteren Planungen untersuchen wir: Gibt es vor Ort geschützte Tierarten? Dafür werden Kartierungen vorgenommen. So kennen wir den aktuellen Bestand und können Vorkehrungen zu deren Schutz treffen.

Heilquellenschutz Zonen

Die Trassen-Variante V3 verläuft zwischen den Stadtgebieten von Bad Salzuflen und Herford im Tunnel durch das Heilquellenschutzgebiet Zone A „Bad Salzuflen“.

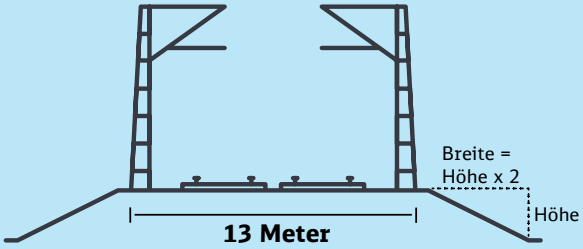
Unsere Priorität ist es, Schutzgebiete zu umfahren. Das ist aber nicht überall möglich. Deswegen werden die Strecken durch ein Schutzgebiet möglichst kurz gehalten und noch einmal besonders intensiv untersucht. So finden wir heraus, wie wir das Grundwasser optimal schützen.

Wohngebiete

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

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_2Kompass, 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