DB InfraGO

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Bielefeld

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 Bielefeld.

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

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.

Ostwestfalen-Lippe. Die S-Bahn in Hannover plant den 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 Bielefeld würden Deutschlandtakt und S-Bahn Konzept OWL mehr als **doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute am Hauptbahnhof Bielefeld neun Regionalzüge pro Stunde, zukünftig 21. In **Brackwede** würden zukünftig 18 statt sechs Züge, in **Brake** acht statt vier, in **Senne**, **Windelsbleiche**, **Sennestadt**, **Quelle** und **Quelle Kupferheide** vier statt zwei Zügen in der Stunde und in **Bielefeld Ost**, **Oldentrup** und **Ubbedissen** sechs statt vier Züge pro Stunde abfahren.

Der stündliche Zug RB75 nach Osnabrück soll dann als S75 halbstündlich bis Osnabrück fahren. Er hält weiterhin in Quelle Kupferheide und Quelle. Der stündliche RB73 nach Lage soll zukünftig als S73 halbstündlich fahren. Die S73 hält weiterhin in Bielefeld-Ost, Oldentrup und Ubbedissen. Der Zug RB74 fährt zukünftig zusätzlich mit nur drei Zwischenhalten schneller von Bielefeld nach Paderborn. Die halbstündliche Verbindung mit allen Halten wird als S74 weitergeführt bis Minden/Nienburg. Brake erhält dadurch zwei neue Züge bis Paderborn und Minden/Nienburg.

Der zukünftig halbstündliche RRX4/6 ab Remagen oder Koblenz bis Minden beziehungsweise Herford wird beschleunigt. Hinzu kommen zusätzliche Züge für Bielefeld–Hamm. Außerdem gibt es einen halbstündlichen RE-Zug zwischen Bielefeld und Hannover bis Braunschweig und einen neuen RE zwischen Bielefeld und Hengelo.

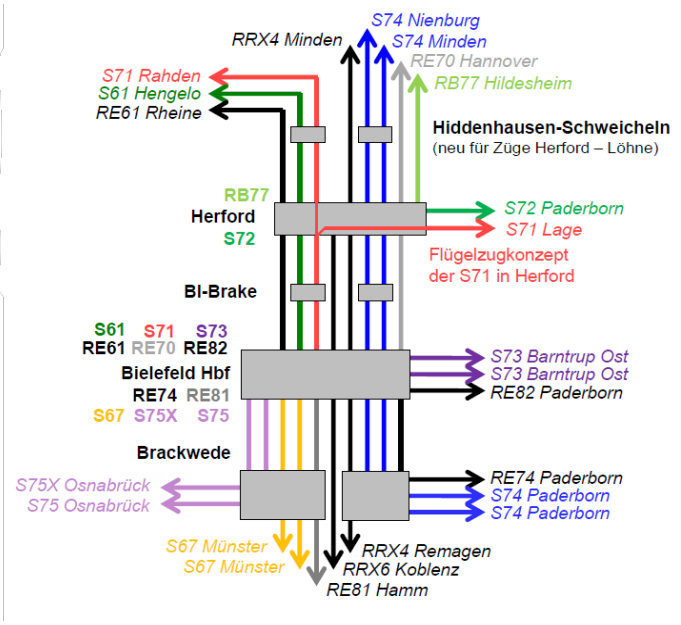


Abbildung 1: Die Darstellung zeigt die Stammstrecke Bielefeld/ Herford aus dem Zielkonzept vom S-Bahn Konzept OWL. Stationen sind grau, S-Bahnen haben unterschiedliche Farben und Regionalbahnen sind schwarz und grau. Einfache Linien bedeuten Stundentakt und doppelte Linien Halbstundentakt (Quelle: sma+, NWL, Kompetenzcenter ITF NRW). Endhaltestellen in Niedersachsen haben sich mit dem SPNV-Konzept des LNVG mittlerweile teilweise geändert: Die RE70 fährt von Bielefeld nach Wolfsburg.

Kürzere Fahrzeiten

Pendelnde sparen Zeit. Osnabrück erreichen Pendelnde in 39 statt 60 Minuten (21 Minuten gespart), Paderborn in 39 statt 53 Minuten (12 Minuten gespart) und Wunstorf in 61 statt 70 Minuten (9 Minuten gespart). Entsprechendes gilt für die Unterwegs-Bahnhöfe.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
Bielefeld Hbf	**9** Abfahrten je Stunde	**21** Abfahrten je Stunde
	2 **RE61**[1] (RRX) Köln–Minden 1 **RB61**[1] Bielefeld–Hengelo 1 **RB69**[1] Bielefeld–Hamm–Münster 0-1 **RE70**[2] Bielefeld–Braunschweig 1 **RB71**[1] Bielefeld–Rahden 1 **RB73**[1] Bielefeld–Lemgo–Lüttfeld 1 **RB74**[1] Bielefeld–Paderborn 1 **RB75**[1] Bielefeld–Osnabrück 0-1 **RE78**[2] Bielefeld–Minden	2 **RRX4**[1] Remagen–Minden 2 **RRX6**[1] Herford–Koblenz 1 **RE61**[1] Bielefeld–Rheine 1 **S61**[1] Bielefeld–Hengelo 2 **S67**½ (alt RB67) Bielefeld–Warendorf–Münster 1 **RE70**[1] Bielefeld–Wolfsburg 1 **S71**[1] (alt: RB71) Bielefeld–Lage/ Rahden mit halbstündlicher Taktung ab Bünde 2 **S73**½ (alt: RB73) Bielefeld–Barntrup 1 **RE74**[1] Bielefeld–Paderborn 2 **RB75/ S75**½ Bielefeld–Osnabrück 4 **RE78/ S74**½ Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg 1 **RE81**[1] Bielefeld–Hamm 1 **RE82**[1] Bielefeld–Paderborn
Brake	**4** Abfahrten je Stunde	**8** Abfahrten je Stunde

	2	**RB61**[1] Bielefeld–Hengelo **RB71**[1] Bielefeld–Rahden	2 2 4	**S61**[1] Bielefeld–Hengelo **S71**[1] (alt: RB71) Bielefeld–Lage/ Rahden mit halbstündlicher Taktung ab Bünde **RE78/ S74**[½] Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg
Brackwede	**6**	Abfahrten je Stunde	**18**	Abfahrten je Stunde
	2 2 2	**RB74**[1] Bielefeld–Paderborn **RB75**[1] Bielefeld–Osnabrück **RB69**[1] Bielefeld–Hamm–Münster	2 4 2 4 4 2	**RRX4**[1] Remagen–Minden **S67**[½] (alt: RB67) Bielefeld–Warendorf–Münster **RE74**[1] Bielefeld–Paderborn **RE78/ S74**[½] Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg **RB75/ S75**[½] (alt: RB75) Bielefeld–Osnabrück **RE81**[1] Bielefeld–Hamm
Senne, Sennestadt, Windelsbleiche	**2**	Abfahrten je Stunde	**4**	Abfahrten je Stunde
	2	**RB74**[1] Bielefeld–Paderborn	4	**RE78/ S74**½ Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg
Quelle Kupferheide, Quelle	**2**	Abfahrten je Stunde	**4**	Abfahrten je Stunde
	2	**RB75**[1] Bielefeld–Osnabrück	4	**RB75/ S75**[½] (alt: RB75) Bielefeld–Osnabrück
Bielefeld Ost, Oldentrup, Ubbedissen	**2**	Abfahrten je Stunde	**6**	Abfahrten je Stunde
	2	**RB73**[1] Bielefeld–Lemgo–Lüttfeld	4 2	**S73**[½] (alt: RB73) Bielefeld–Barntrup **RE82**[1] Bielefeld–Paderborn

Legende

½	Zug fährt halbstündlich pro Richtung	**RE**	Regional-Express
1	Zug fährt stündlich pro Richtung	**RB**	Regional-Bahn
2	Zug fährt zweistündlich pro Richtung	**RRX**	Rhein-Ruhr-Express
		S	Schnellbahn

(Quelle: LNVG; sma+, NWL, Kompetenzcenter ITF NRW)

Chancen für den Fernverkehr:
Bessere Anschlüsse, mehr Verbindungen

Auch im Fernverkehr würde der Deutschlandtakt mehr Züge, kürzere Fahrzeiten und bessere Anschlüsse an Regional- und Fernzüge bedeuten.

Mehr Züge

Die Fernzüge (FV10, FV19, FV29, FR35, FV47, FV92) würden vom Bielefelder Hauptbahnhof sieben statt aktuell fünf Mal je Stunde abfahren und so Ostwestfalen-Lippe bedienen. Die beiden zweistündlichen Linien Basel–Hamburg (FV29) und Köln–Dresden (FR35) bilden einen Stundentakt zwischen Minden und Hannover und halten zusätzlich zweistündlich in Herford, Bad Oeynhausen, Bünde und Osnabrück.

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
Bielefeld Hbf	**5** Abfahrten je Stunde	**7** Abfahrten je Stunde
	2 **ICE10**[1] Düsseldorf/ Köln–Berlin **ICE14**[2] Köln–Berlin 1 **ICE19**[2] Köln–Berlin 1 **IC55**[2] Köln–Dresden 1 **FLX30** Aachen–Dresden (2-4 Mal am Tag)	2 **FV10**[1] Koblenz–Berlin **FV19** Brüssel/ Köln–Berlin (mindestens 2 Zugpaare pro Tag) 1 **FV29**[2] Basel–Hamburg 1 **FR35**[2] Köln–Dresden 2 **FV47**[1] München/ Düsseldorf–Berlin 1 **FV92**[2] Köln–Berlin

Legende

½	Zug fährt halbstündlich pro Richtung
1	Zug fährt stündlich pro Richtung
2	Zug fährt zweistündlich pro Richtung

FV	Fernverkehr
FR	Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
FLX	Flixtrain

(Quelle: sma+, KC ITF NRW)

Kürzere Fahrzeiten

Durch den Deutschlandtakt würden mehr Fernzüge in Bielefeld halten. Zusätzlich wird die Fahrzeit verkürzt. So dauert die Fahrt zwischen Hannover und Bielefeld nicht mehr 48 Minuten, sondern 31 Minuten. Die 31 Minuten sind nötig für optimale Anschlüsse zum Umsteigen im Deutschlandtakt.

Zwischen Hannover und Bielefeld sparen Reisende 17 Minuten. Das folgende Balkendiagramm zeigt beispielhaft weitere Einsparungen.

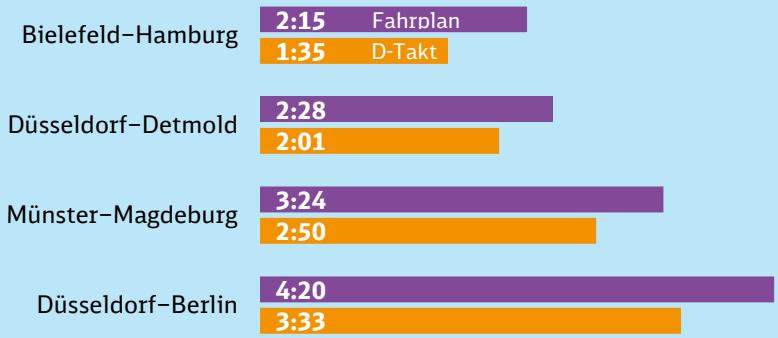


Abbildung 2: Vergleich einiger Fahrzeiten im zukünftigen Deutschlandtakt (D-Takt) und nach dem Fahrplan 2024 in Stunden:Minuten (Quelle: deutschlandtakt.de).

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:
Vier Bahnsteigkanten mehr für den Hauptbahnhof



Abbildung 4: Die Foto-Montage zeigt erste Überlegungen zum neuen Hauptbahnhof Bielefeld. Der neue H-Bahnsteig ist gut zu erkennen.

Am Bielefelder Hauptbahnhof halten Regional- und Fernzüge. An den anderen zehn Bahnhöfen Regionalzüge: Brackwede, Brake, Quelle, Quelle Kupferheide, Senne, Windelsbleiche, Sennestadt, Bielefeld Ost, Oldentrup, Ubbedissen. Neue Halte sind in Bielefeld derzeit nicht vorgesehen.

Umbau des Hauptbahnhofs

Am Hauptbahnhof sollen laut Zielkonzept NRW 2040 zukünftig 28 statt 16 Züge starten. Deshalb braucht der Hauptbahnhof mindestens zwei Gleise mehr. Erste Überlegungen für den Umbau hat die Bahn vorgelegt.

Abbildung 5 zeigt schematisch: So könnten die Gleise zukünftig im Bahnhof Bielefeld liegen. Gut zu erkennen: der H-Bahnsteig. Dort können Fahrgäste an sechs Bahnsteigkanten zwischen Regionalzügen umsteigen – ohne Treppensteigen. Abbildung 4 zeigt mit einer Foto-Montage, wie der Bahnhof aussehen könnte.

Mehr Platz im Bahnhof für mehr Regional- und S-Bahnzüge macht es zudem möglich, mit der Regionalbahn zum Fernbahnhof zu fahren, anstatt das Auto zu nutzen.

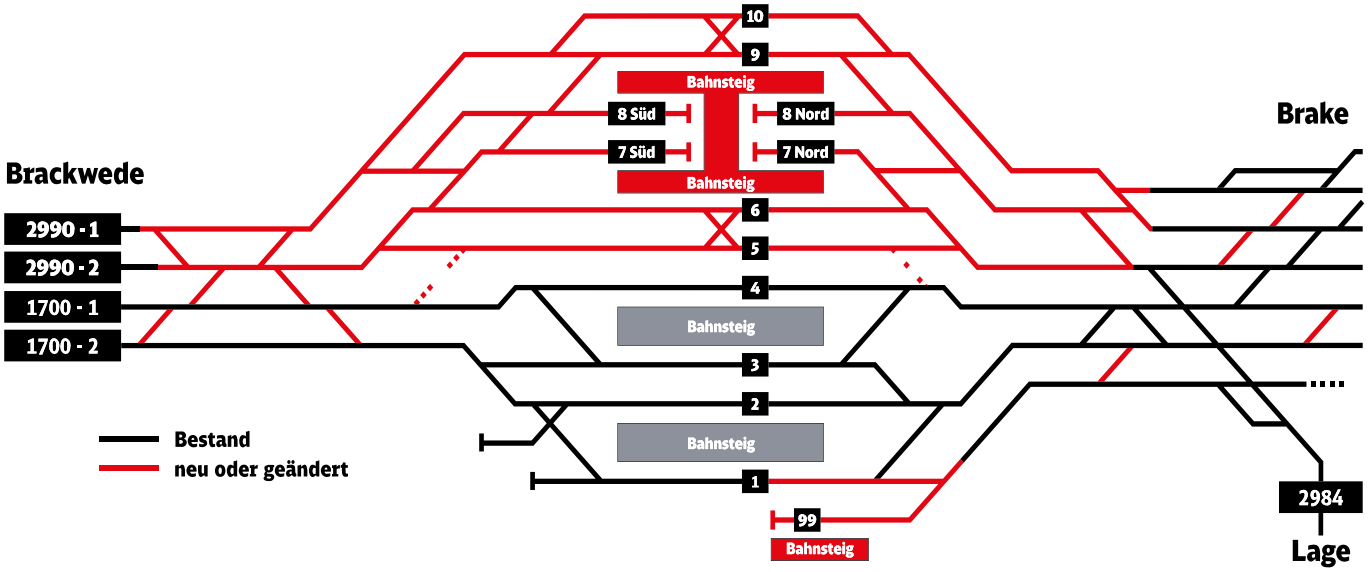


Abbildung 5: Die schematische Darstellung zeigt, wie die Gleise zukünftig im Hauptbahnhof Bielefeld liegen könnten, Änderungen gegenüber heute sind rot.

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:

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

Gut zu wissen:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person zwischen Köln und Berlin mit dem Intercity-Express 80 kg CO_2e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 89 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

Köln–Berlin

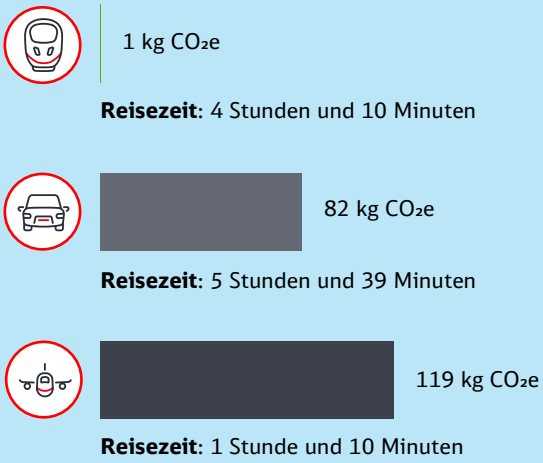


Abbildung 3: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO_2e (Kilogramm Kohlendioxid-Equivalente). CO_2e enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: www.co2kompass.bahn.de)

Aufteilung der Verkehrsfläche in Bielefeld

Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Bielefeld hat eine Fläche von 25.883 Hektar. 2.487 Hektar davon sind Verkehrsfläche. Davon werden 1.803 Hektar für Straßen und 400 Hektar für Wege genutzt. Das sind fast 90% der Verkehrsfläche Bielefelds. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 91 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze. 27 Hektar werden für den Flugverkehr genutzt.

Für Bahnen werden derzeit 167 Hektar Fläche genutzt. Das sind 7% der Verkehrsfläche oder 0,6% der städtischen Flächen. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen. Abbildung 6 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

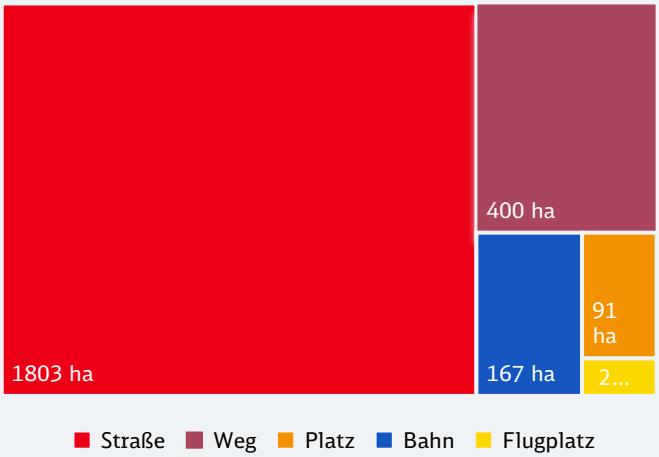


Abbildung 6: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Bielefeld. Rund 90 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022 (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten

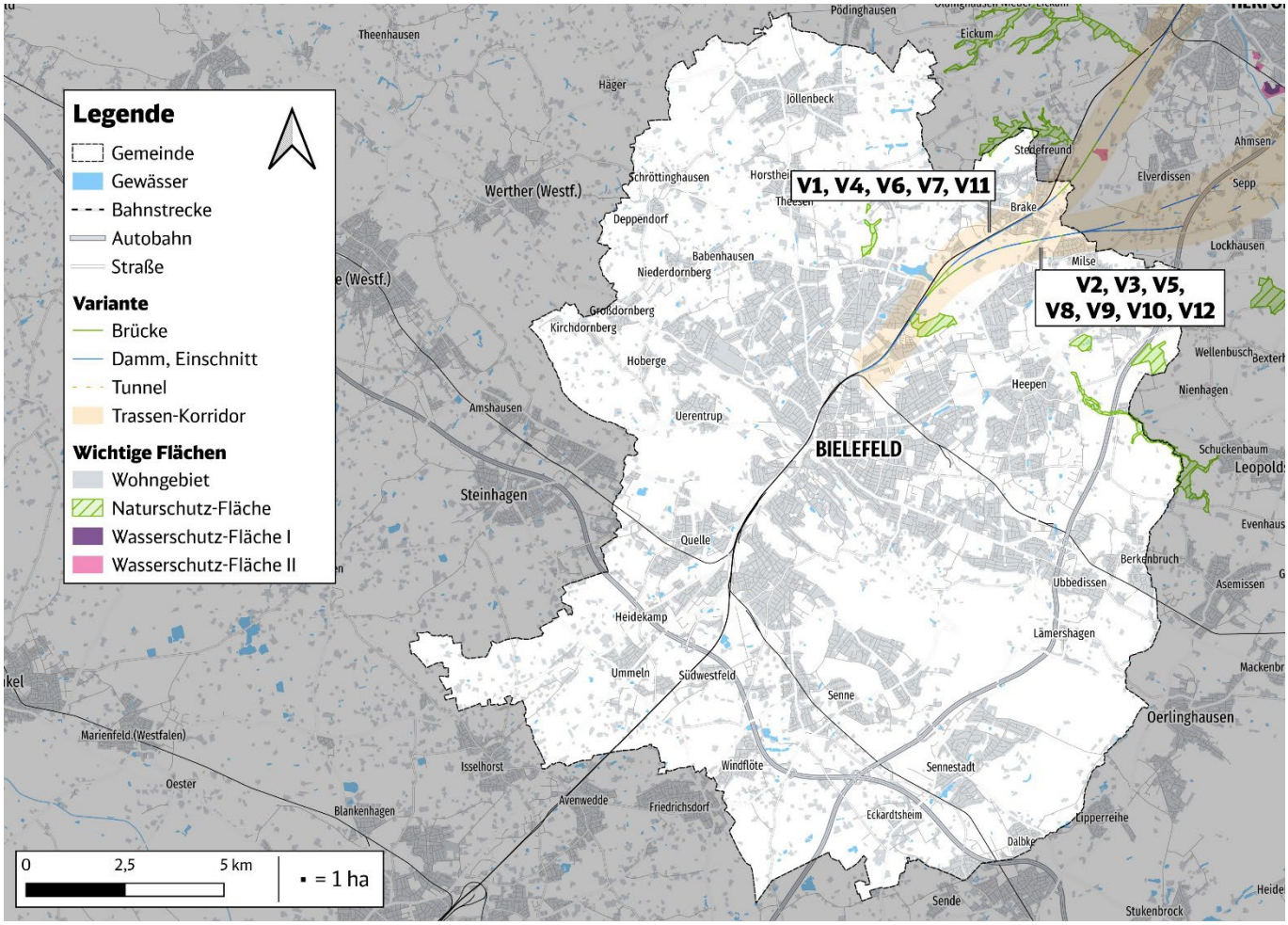


Abbildung 7: Die Karte zeigt die Stadt Bielefeld und die Varianten. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. Naturschutz-Flächen sind grün und 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 An-bindungen bei Hannover und Bielefeld in der Vorplanung. Durch Bielefeld führen beide Varianten.

Die folgende Tabelle enthält die jeweiligen Flächenverbräuche und Längen der zwei Trassen-Varianten in Bielefeld. Die Variante V3 verbraucht jeweils 20 Hektar Fläche in Bielefeld. Die Trassen-Variante V4 verbraucht 18 Hektar Fläche in Bielefeld. Insgesamt sind die Varianten V3 und V4 von Bielefeld nach Hannover 88 Kilometer lang. Der Anteil in Bielefeld beträgt für beide Varianten sieben Kilometer. Tunnel gibt es in Bielefeld nicht.

Variante	**V3**	**V4**
Flächen-bedarf in Hektar	20	18
Länge in Kilometer	7	7

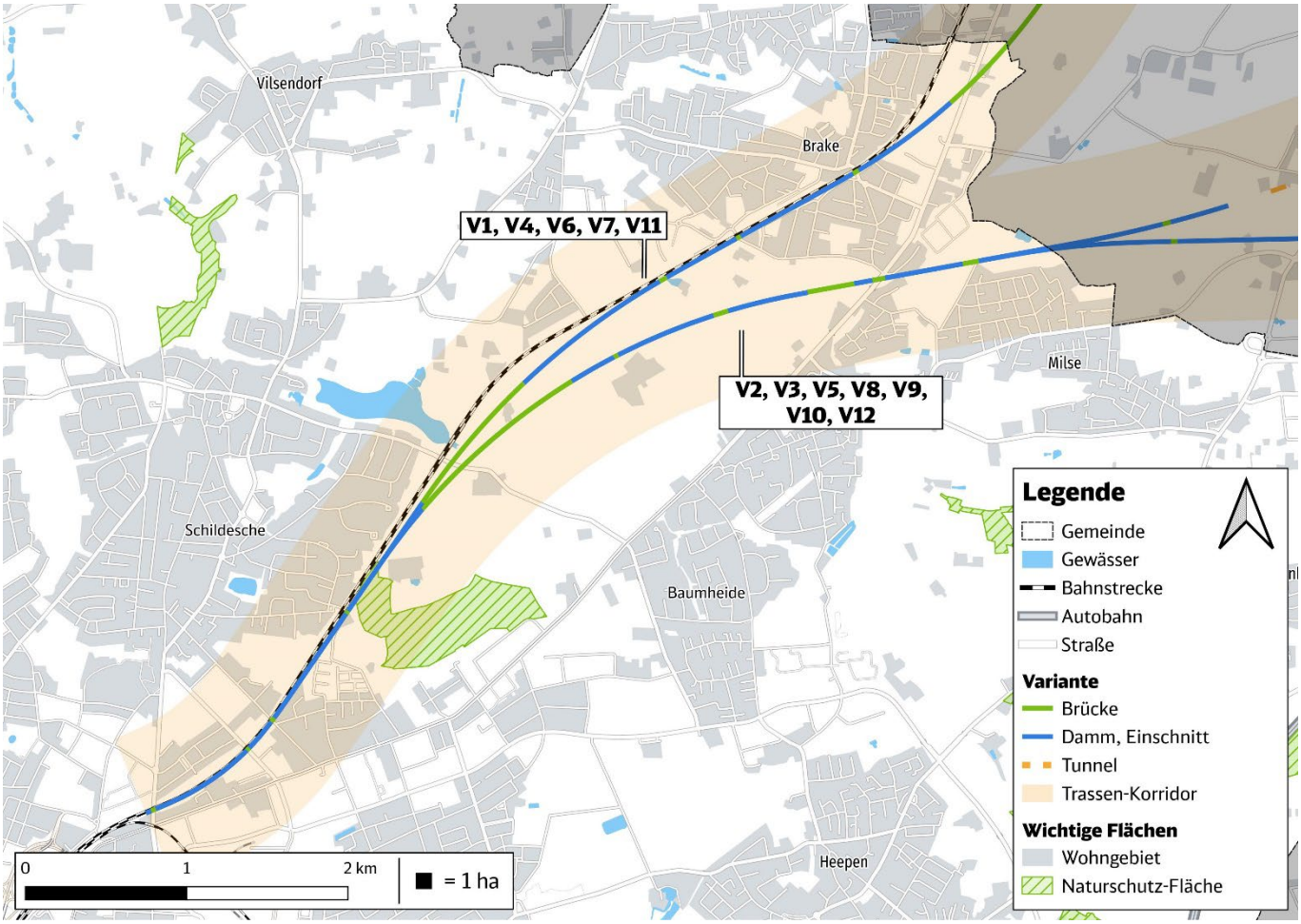


Abbildung 8: Die Karte zeigt einen Ausschnitt von Abbildung 7. Der Fokus liegt auf den Trassen-Varianten in Bielefeld und der Anbindung an die bestehende Strecke. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir 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 dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 2000. Nord-östlich von Schildesche ist der Obersee.

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Beide Trassen-Varianten führen über Bielefeld. Sie verlaufen teilweise durch ein Naturschutzgebiet. Durchfahrungen und Maßnahmen zum Schutz oder Ausgleich prüfen Behörden und müssen genehmigt werden. Hier geben wir einen kurzen Überblick über die Beeinträchtigungen. Eine genauere Darstellung zeigt die interaktive Karte auf www.hannover-bielefeld.de/anregen.

Naturschutz-Flächen

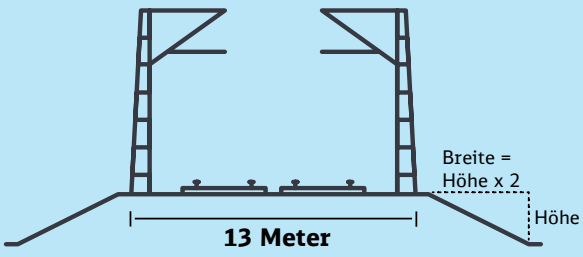
Die zwei Trassen-Varianten haben durch die Anbindung Schildesche voraussichtlich geringe, randliche Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet „Großer Bruch am Wellbach“, da sich der Gleisbereich dort verbreitert.

Die Visualisierung in Abbildung 9 zeigt die Anbindung Schildesche an der Johannisbachaue und dem Obersee.

In den weiteren Planungen untersuchen wir: Gibt es vor Ort geschützte Tierarten? Dafür werden Kartierungen

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.

vorgenommen. So kennen wir den aktuellen Bestand und können Vorkehrungen zu deren Schutz treffen.

Wohngebiet

Die Trassen-Varianten führen durch Wohngebiete von Bielefeld. Genaue Auswirkungen auf Wohnbebauung können wir noch nicht absehen. Es gilt grundsätzlich: Gebäude werden möglichst umfahren.



Abbildung 9: Die Foto-Montage zeigt die Anbindung an den Bestand bei Schildesche für die Variante V3 nah dem Schildescher Viadukt.

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, www.deutschlandtakt.de/downloads-und-presse/downloads

sma+, NWL, Kompetenzcenter ITF NRW: Projekt „S-Bahn OWL“, Angebotszielkonzeption (Stand September 2022)

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