DB InfraGO

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Herford

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 Herford.

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 CO_2 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 Herford würden Deutschlandtakt und S-Bahn-Konzept OWL fast **doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute an dem Bahnhof Herford zehn Regionalzüge ab. Zukünftig würden am Bahnhof **Herford** 17 Regionalzüge die Stunde abfahren. Die Verdoppelung geht einher mit der Absicht der Hansestadt Herford, das Bahnhofsumfeld zur Mobilitätsdrehscheibe auszubauen, um schnelle, direkte und komfortable Mobilitätsangebote zwischen Herford und den umliegenden Kommunen zu fördern.

Die Taktung in Richtung Köln wird verdoppelt, indem der RRX4 über Herford nach Remagen und der RRX6 von Herford aus nach Koblenz fährt. Mit der S61 und dem RE61 werden doppelt so viele Züge von Bielefeld über Herford und Osnabrück nach Rheine fahren. Zudem schafft die S74/ der RE78 eine halbstündliche Verbindung von Paderborn über Bielefeld nach Minden – mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg.

Durch die Erweiterung kann mit **Herford - Gaußstraße** ein neuer Halt realisiert werden, an dem die S72 zwischen Herford und Paderborn fährt.

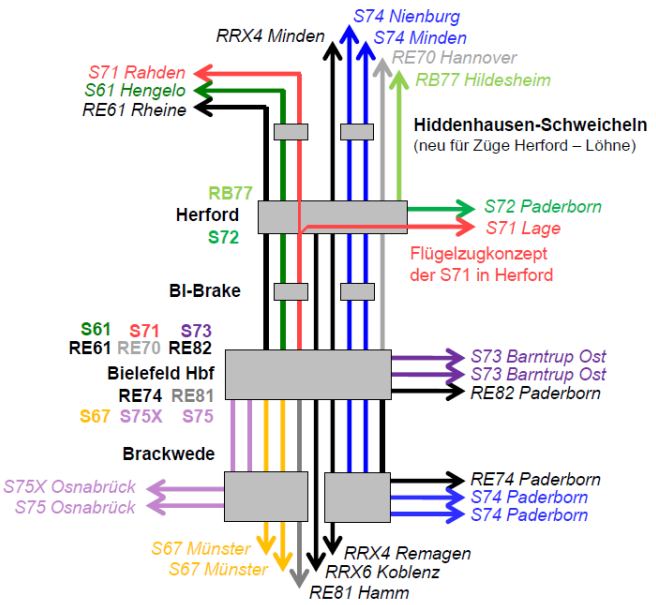


Abbildung 1: Die Darstellung zeigt die Stammstrecke Bielefeld/ Herford aus dem Zielkonzept vom S-Bahn-Konzept OWL. Stationen sind grau, S-Bahnen haben unterschiedliche Farben und Regionalbahnen sind schwarz und grau. Einfache Linien bedeuten Stundentakt und doppelte Linien Halbstundentakt (Quelle: sma+, NWL, Kompetenzcenter ITF NRW). Endhaltestellen in Niedersachsen haben sich mit dem SPNV-Konzept des LNVG mittlerweile teilweise geändert. Die RB77 fährt von Herford nach Elze, die RE70 von Bielefeld nach Wolfsburg.

Bahnhof	**Züge im Nahverkehr**	
	2024	**2040**
Herford	**10** Abfahrten je Stunde	**17** Abfahrten je Stunde
	2 **RE6**[1] (RRX) Köln–Minden 2 **RB61**[1] Bielefeld–Hengelo 1 **RE70**[2] Bielefeld–Braunschweig 2 **RB71**[1] Bielefeld–Rahden 1 **RB72**[1] Herford–Paderborn 1 **RB77**[1] Herford–Hildesheim 1 **RE78**[2] Bielefeld–Minden	2 **RRX4**[1] Minden–Remagen 1 **RRX6**[1] Herford–Koblenz 2 **RE61**[1] Bielefeld–Rheine 2 **S61**[1] Bielefeld–Hengelo 2 **RE70**[1] Bielefeld–Wolfsburg 2 **S71**[1] (alt: RB71) Bielefeld–Lage/ Rahden mit halbstündlicher Taktung ab Bünde 1 **S72**[1] Herford–Paderborn 1 **RB77**[1] Herford–Elze 4 **RE78/ S74**[½] Paderborn–Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg
Herford-Gaußstraße		**2** Abfahrten je Stunde
		2 **S72**[1] Herford–Paderborn

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)

Auswirkungen für den Fernverkehr

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) hält zusätzlich in Herford. Der ICE14 von Aachen nach Berlin wird im Deutschlandtakt nicht mehr in Herford halten. Durch die bessere Anbindung des Nahverkehrs an Herford, ist der Fernverkehr jedoch 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**
Herford	2 Abfahrten je Stunde	1 Abfahrt je Stunde
	1 **IC55**[2] Stuttgart–Dresden 1 **ICE14**[2] Aachen–Berlin **FLX30** Aachen–Dresden (2-4 Mal am Tag)	1 **FR35**[2] Köln–Dresden

Legende

[2] Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

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

(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 Bahnhöfe: Neuer Halt für den Nahverkehr

Das S-Bahn Konzept OWL schafft die Möglichkeit neue Halte einzuplanen. Davon würde Herford profitieren. Mit der Haltestelle Herford Gaußstraße wird zwischen Herford Hauptbahnhof und Bad Salzuflen eine zweite Haltestelle in Herford für den Nahverkehr geschaffen. Die S72 fährt zwischen Herford und Paderborn und schafft eine direkte Verbindung von der Gaußstraße über Bad Salzuflen, Lage, Detmold und Altenbeken nach Paderborn. Notwendige Voraussetzung für das S-Bahn Konzept OWL ist das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld.

Gut zu wissen:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Herford nach Hannover mit dem Intercity 12 kg CO_2e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 16 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

Herford–Hannover



1 kg CO_2e

Reisezeit: 50 Minuten



13 kg CO_2e

Reisezeit: 66 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)

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:

Für den Nahverkehr sind die Bundesländer zuständig. Sie schreiben den Nahverkehr aus und bestellen die Leistungen. Damit bestimmen sie, wie oft auf einer Strecke Nahverkehrszüge fahren.

Neue Halte für den Nahverkehr werden auch durch die Bundesländer untersucht und beauftragt.

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 Verkehrsfläche in Herford
Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Herford hat eine Fläche von 7.915 Hektar. 721 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 428 Hektar für Straßen und 222 Hektar für Wege genutzt. Das sind 90% der Verkehrsfläche Herfords. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 23 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 48 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 3 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

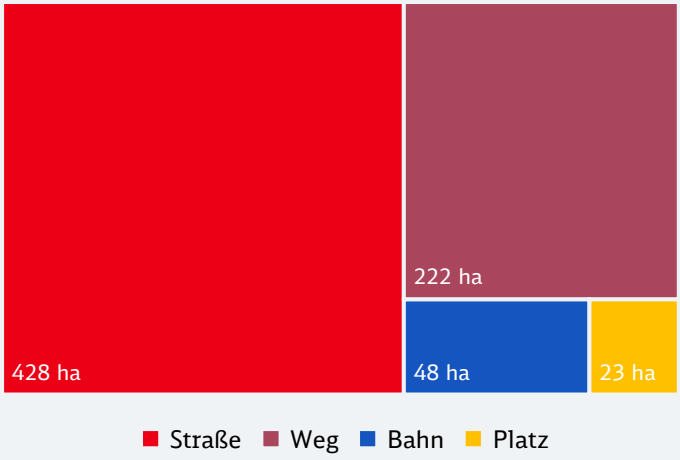


Abbildung 3: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Herford. 90 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten

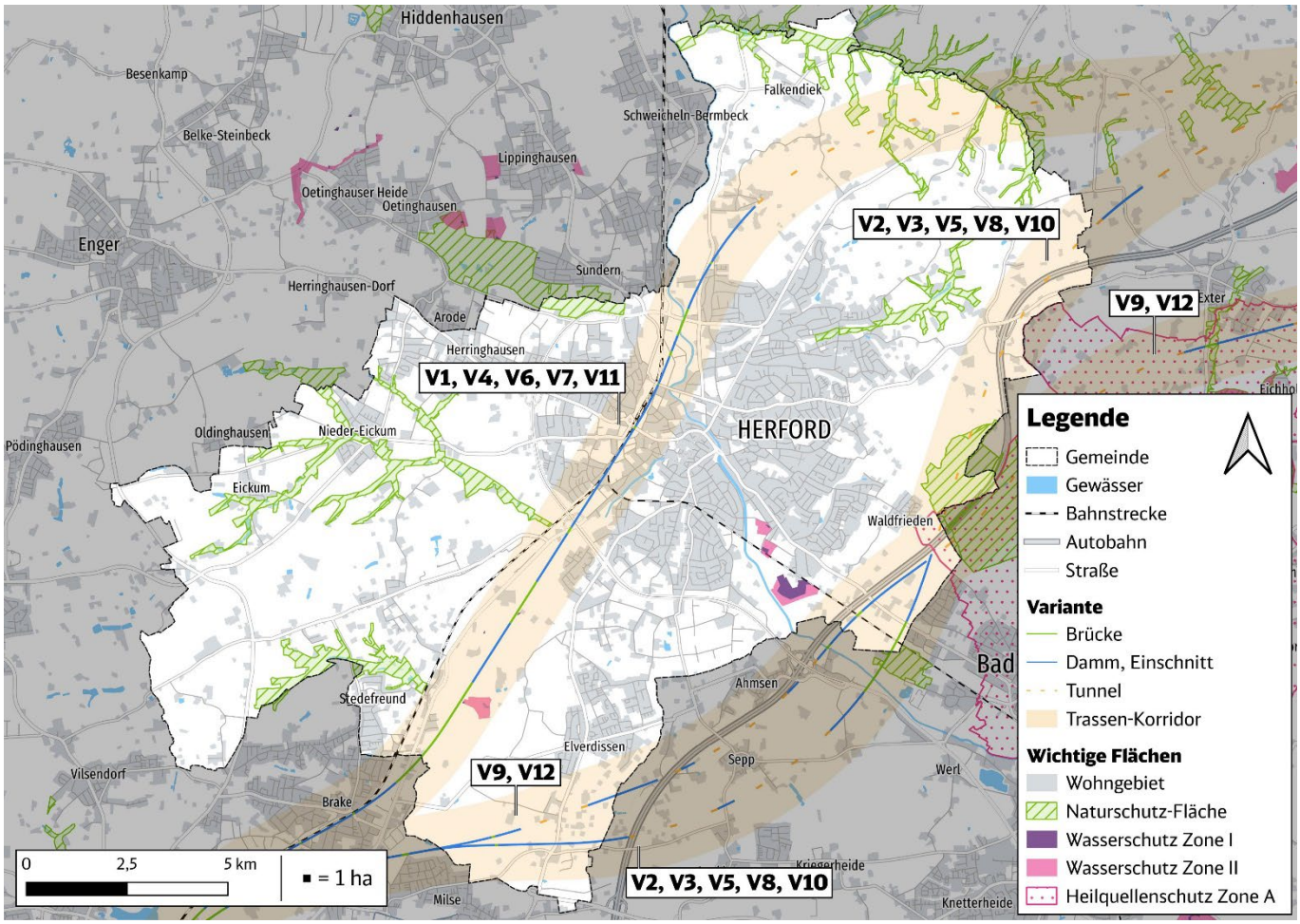


Abbildung 4: Die Karte zeigt die Fläche der Stadt Herford hell hervorgehoben und die Varianten. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Varianten-Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor 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 Herford führen beide Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der zwei Trassen-Varianten in Herford. Trassen-Variante Variante V3 beansprucht 13 Hektar Fläche Herfords, V4 beansprucht 24 Hektar.

Variante	**V3**	**V4**
Flächen-bedarf in Hektar	13	24
Länge in Kilometer	8	13
Tunnel-länge in Kilometer	5	4

Insgesamt sind die Varianten V3 und V4 von Bielefeld nach Hannover 88 Kilometer lang. Die Variante V4hat innerhalb Herfords eine Teillänge von 13 Kilometern. Davon sind vier Kilometer Tunnel. Die Variante V3 hat innerhalb Herfords eine Länge von acht Kilometern. Davon sind fünf Kilometer Tunnel.

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Varianten verlaufen in Herford teilweise durch Natur- und Heilquellenschutz-Flächen sowie Wohngebiete. 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

Nord-östlich des Stadtgebiets Herford untertunnelt die Variante V4 Teile des Naturschutzgebiets „Bramschebach Nagelsbachtal“. Östlich des Stadtgebiets untertunnelt die Variante V3 das Naturschutz- und FFH-Gebiet „Wald nördlich Bad Salzuflen“. Es kommt zu keinen Beeinträchtigungen.

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.

Wasserschutz-Flächen

Die Variante V4 führt süd-westlich vom Stadtgebiet Herfords nahe der Zonen I und II des Wasserschutzgebiets „Herford-Elverdissen“ vorbei.

Heilquelleschutz Zonen

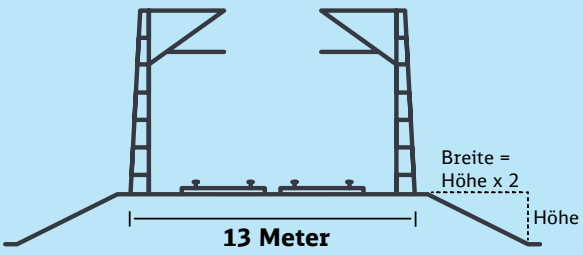
Östlich von Herford untertunnelt die Trassen-Variante V3 das Heilquellenschutzgebiet Zone A „Bad Salzuflen“. Unsere Priorität ist es, Schutzgebiete zu umfahren. Das ist aber nicht überall möglich. Deswegen werden die Strecken durch ein Schutzgebiet möglichst kurz gehalten und noch einmal besonders intensiv 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)

Planersocietät, SVH, Stadt Herford, 2023: Mobilitätskonzept Hansestadt Herford, https://herford.ratsinfomanagement.net/

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