DB InfraGO

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Kreis Minden-Lübbecke

Zahlen, Daten, Chancen

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:
Mehr 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 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 **Minden-Lübbecke** würden Deutschlandtakt und S-Bahn-Konzept OWL **mehr Regionalzüge** bedeuten. Die Strecke Minden–Hille könnte reaktiviert werden.

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 in der Gemeinde

Etwa alle 30 Kilometer baut die Bahn bei neuen Gleisen einen Betriebs-Bahnhof zum Überholen oder Abstellen von Zügen. Mit Bahnsteigen wird hieraus ein normaler Bahnhof. Es entstehen neue Halte für schnelle Nahverkehre.

So ist zum Beispiel der Bahnhof Kinding (Altmühltal) auf der Schnellfahrstrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt entstanden. Ein aktuelles Beispiel ist der neue Regional-Bahnhof Merklingen an der neuen Strecke zwischen Stuttgart und Ulm. Bei der Erörterung der Trassen-Korridor-Varianten zwischen Hannover und Bielefeld kann die Öffentlichkeit neue Halte in der Region vorschlagen.

Abbildung 2 zeigt: Die Varianten V3 und V4 verlaufen bei Auf der Heide oberirdisch. Hier ist ein Bahnhof für Regional-Züge technisch möglich. Neben den technischen Voraussetzungen gibt es weitere: Es muss genügend Fahrgäste geben und ein Halt muss in den Fahrplan für die Züge passen. Auch das Geld muss vom Bund und Bundesland bereitgestellt werden. Ob diese Kriterien erfüllt werden, zeigen die weiteren Planungen.

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 über 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.

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.

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

Auswirkungen der Trassen-Varianten

Wir betrachten zwei Trassen-Varianten und je zwei Anbindungen bei Bielefeld und Hannover in der Vorplanung. Durch Minden-Lübbecke führen beide Varianten.

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Varianten überbrücken oder untertunneln in Minden-Lübbecke teilweise Naturschutz-Flächen. Durchfahrungen und Maßnahmen zum Schutz oder Ausgleich prüfen Behörden und müssen genehmigt werden.

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

Naturschutz-Flächen

Südlich vom Stadtgebiet tangieren die Trassen-Varianten V3 und V4 das Naturschutzgebiet „Holzhauser Mark“. Die zwei Trassen-Varianten verlaufen dort in einem Tunnel.

Bei Nammen, östlich vom Stadtgebiet von Porta Westfalica, untertunneln die Varianten V3 und V4 das FFH-Gebiet „Wälder bei Porta Westfalica“ und das Naturschutzgebiet „Nammer Klippen“.

Bei der Planung der Trassen versuchen wir die Auswirkungen auf die Naturschutzgebiete gering zu halten. Unvermeidbare Eingriffe gleichen wir aus.

In den weiteren Planungen untersuchen wir außerdem: 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

Südlich vom Stadtgebiet von Porta Westfalica führen die Trassen-Varianten V3 und V4 nah an der Zone II des Wasserschutzgebiets „Porta Westfalica-Holzhausen-Eisbergen“ vorbei. Unsere Priorität ist es, Schutzgebiete zu umfahren.

Wohngebiete

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

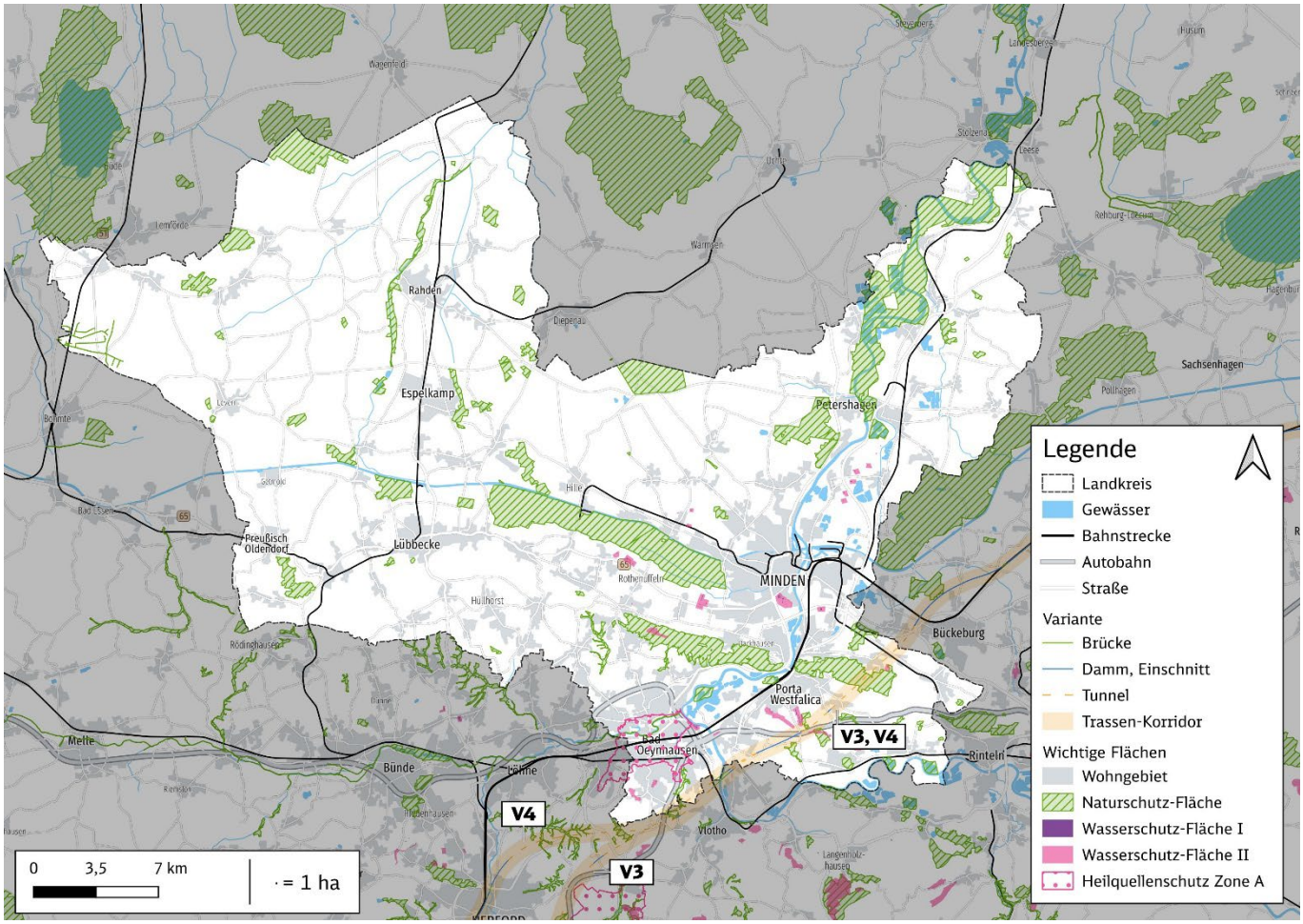


Abbildung 2: Die Karte zeigt die Fläche des Kreises Minden-Lübbecke und die Varianten.

hier zur Projektwebseite

h-bi@deutschebahn.de

www.hannover-bielefeld.de

Deutschlandtakt