



**InfraGO**

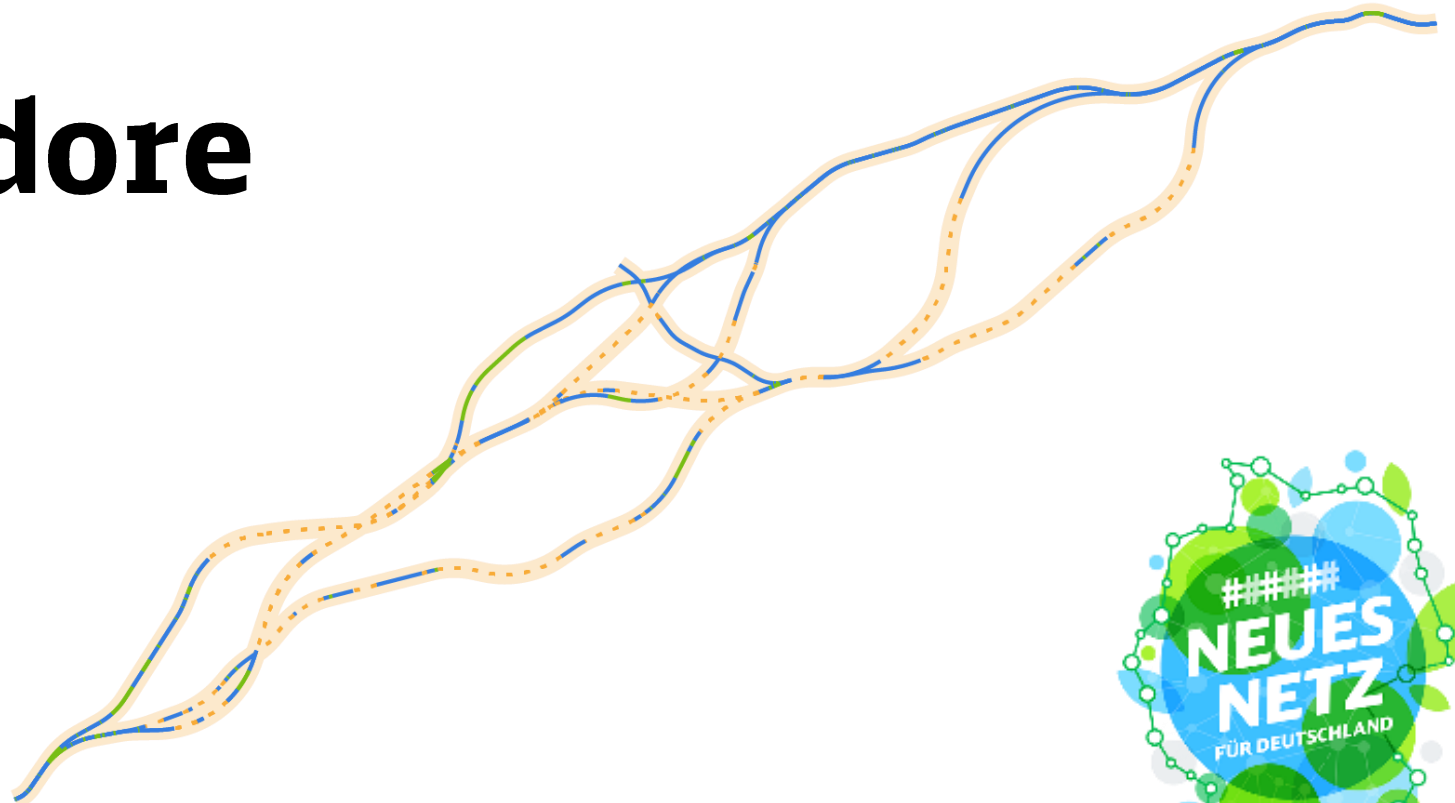
**Bahnprojekt  
Hannover–Bielefeld**

# Trassen-Korridore erörtern

Regional-Treffen 2024



26.11.2024 | Porta Westfalica



Das große Investitionsprogramm  
für Mobilität und Klimawende.

# Themen der Sitzung

- Wir beteiligen online & vor Ort
- Warum gibt es das Projekt?
- Was haben wir bereits erreicht?
- Trassen-Korridor Varianten
- Wir planen Bohrungen
- Trassieren

# Wir beteiligen online & vor Ort

---

Online-Dialog  
Regional-Treffen  
Info-Märkte

# Ab 17.9. Regional-Treffen & Info-Märkte: Trassen erörtern.

Wir erörtern mehrere Monate Trassen öffentlich: vor Ort & online.

## 1. Regional-Treffen & Info-Märkte

Anbindung, Trassen, Bewertung erörtern.  
Änderungen & geänderte Trassen sammeln.

2. Team trassiert Änderungen.

## 3. Regional-Treffen & Info-Märkte

Neue und geänderte Trassen prüfen.

4. Team bewertet geänderte Trassen.

## 5. Regional-Treffen & Info-Märkte

Neue bewertete Trassen erörtern

6. Projekt wägt ab.

**Ziel:** Beste Trasse(n) finden.

**Dann:** Genauer planen.

## Regional-Treffen & Info-Märkte ab September

Seelze, Wunstorf, Nenndorf, Barsinghausen

Stadthagen, Lindhorst, Niedernwöhren, Rodenberg, Auetal

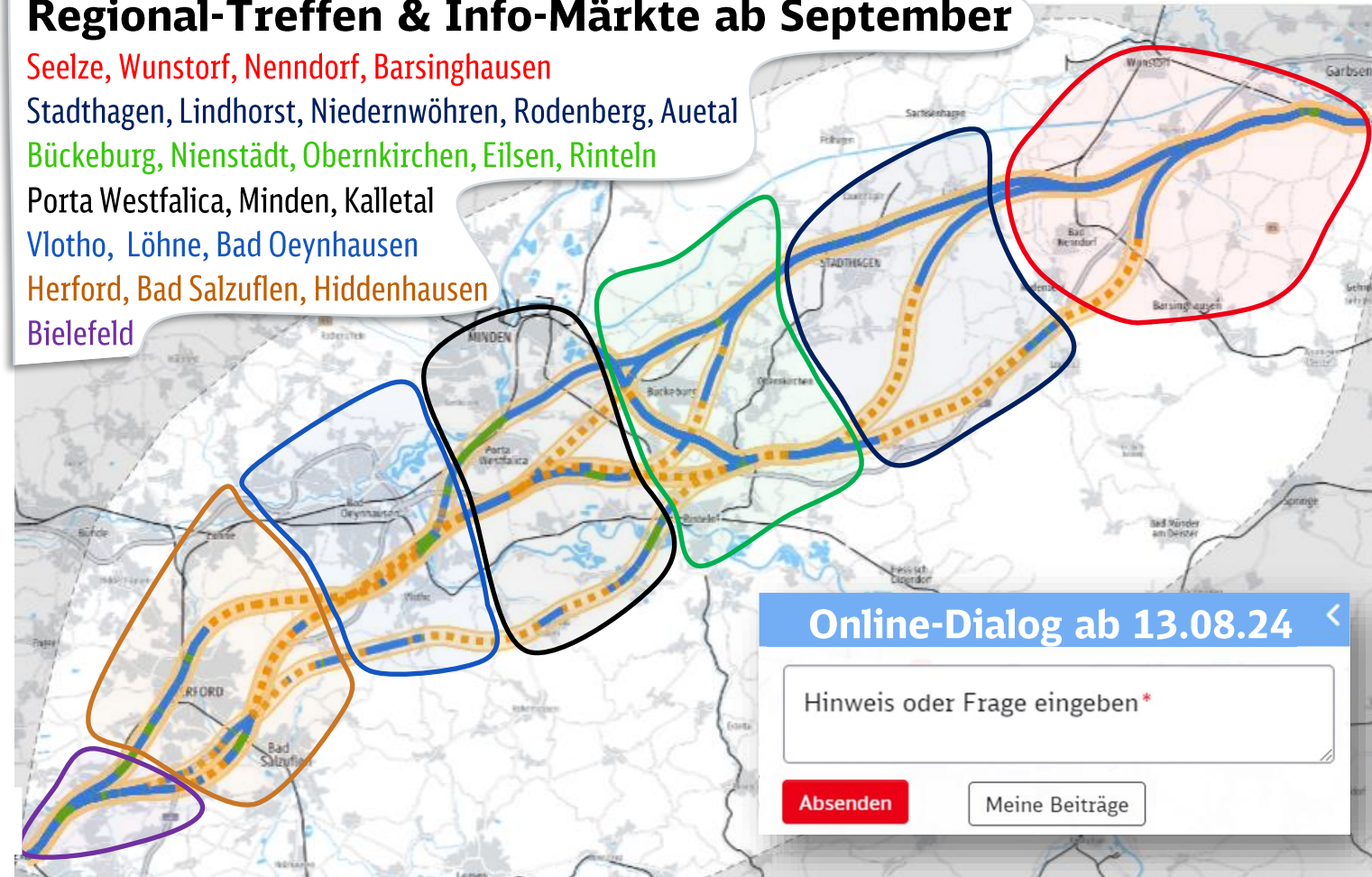
Bückeburg, Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen, Rinteln

Porta Westfalica, Minden, Kalletal

Vlotho, Löhne, Bad Oeynhausen

Herford, Bad Salzuflen, Hiddenhausen

Bielefeld



# Termine. Machen Sie online mit. Besuchen Sie Info-Märkte.

## Öffentliche Info-Märkte (in und für weitere Orte)

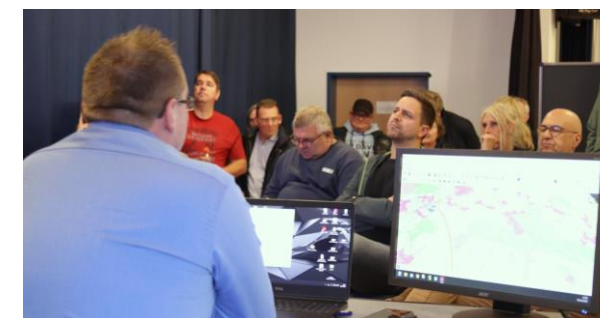
**24/7** [www.hannover-bielefeld.de/anregen](http://www.hannover-bielefeld.de/anregen)

- ✓ 23.09.24 Seelze, Alter Krug (Nenndorf, Wunstorf, Barsinghausen)
- ✓ 08.10.24 Bielefeld, Hechelei
- ✓ 22.10.24 Rinteln, Gymnasium (Bückeburg, Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen)
- ✓ 28.10.24 Stadthagen, Ratskeller (Lindhorst, Niedernwöhren, Rodenberg, Auetal)
- ✓ 06.11.24 Bückeburg, Rathaussaal (Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen, Rinteln)
- ✓ 14.11.24 Herford, Marta (Bad Salzuflen, Hiddenhausen)
- ✓ 21.11.24 Vlotho, Kulturfabrik (Bad Oeynhausen, Löhne)
- ✓ 25.11.24 Porta Westfalica, Bürgerhaus (Minden, Kalletal)

**02.12.24 Barsinghausen, Zechensaal (Nenndorf, Wunstorf, Seelze)**

## Regional-Treffen mit Interessengruppen (in und für weitere Orte)

- ✓ 17.09.24 Nenndorf, Seelze, Wunstorf, Barsinghausen (Varianten)
- ✓ 18.09.24 Nenndorf, Seelze, Wunstorf, Barsinghausen (Anbindungen)
- ✓ 09.10.24 Bielefeld
- ✓ 30.10.24 Stadthagen, Lindhorst, Niedernwöhren, Rodenberg, Auetal
- ✓ 05.11.24 Bückeburg, Nienstädt, Obernkirchen, Eilsen, Rinteln
- ✓ 13.11.24 Herford, Bad Salzuflen, Hiddenhausen
- ✓ 20.11.24 Vlotho, Bad Oeynhausen, Löhne
- ✓ 26.11.24 Porta Westfalica, Minden, Kalletal



# Warum gibt es das Projekt Hannover–Bielefeld?

---

...weil die letzten beiden Bundesregierungen  
eine Verkehrswende hin zur klima-  
freundlichen Schiene beschlossen haben.

# Der Deutschland-Takt dient vor allem dem Nahverkehr.

Abgestimmter Takt-Fahrplan für Nah-, Fern-, Güter-Züge.

## Wer hat den D-Takt erfunden?

2008 gründen 6 Personen die Initiative D-Takt. Dabei Fachleute für Nah- und Fernverkehr. Sie wollen Nah- und Fern-Züge besser verbinden.

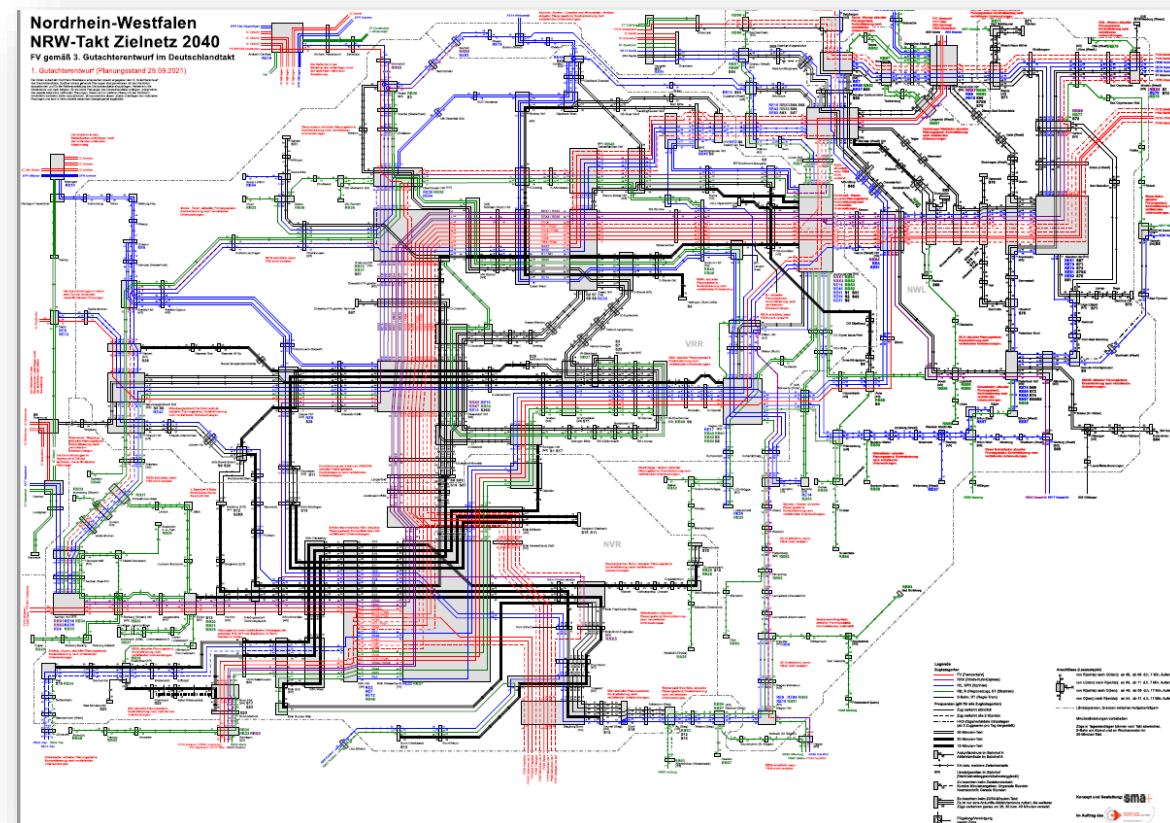
## Wer hat den Deutschlandtakt entwickelt?

Ab 2017 entwickeln Fachleute den D-Takt mit Bundes- und Landes-Verkehrsministerien, Eisenbahnunternehmen, Aufgabenträgern der Länder, Güterverkehrswirtschaft, Verbände.

## Wer hat den Deutschlandtakt beschlossen?

2016 steht der D-Takt erstmals im BSWAG.

2023 verankern Bundestag und Bundesrat den D-Takt stärker im BSWAG – als gesetzliches Ziel.



**Abbildung:** NRW-Takt Zielnetz 2040

[www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/](http://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/)

# Gesetzes-Novelle 2023 verankert D-Takt stärker in BSWAG.

Zudem gilt: Das BMDV gibt für jedes Bahn-Projekt die Fahrzeit vor.

## Bundes-Schienen-Wege-Ausbau-Gesetz

(BSWAG, neue Fassung in Kraft seit 29.12.2023)

„Anlage... Bedarfsplan... Vordringlichen Bedarfs<sup>1</sup>

**<sup>1</sup> Die Maßnahmen dienen der Umsetzung des Deutschlandtakts.“**

## Begründung

**„Ziel ist die Herstellung der rechtlichen Grundlage zur Planungsaufnahme von Vorhaben des Planfalls Deutschlandtakt.“**

...

Die für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmen wurden auf Grundlage eines mit Ländern, Aufgabenträgern und Eisenbahnwirtschaft iterativ in drei Entwürfen erarbeiteten Zielfahrplans abgeleitet und als Planfall Deutschlandtakt gemäß der Methodik des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) positiv bewertet. (BT-Drucksache 20/6879, 17.05.23, S. 41)



# Der D-Takt nutzt dem Nah-Verkehr. Beispiel Porta Westfalica.

Mehr Züge starten in Porta Westfalica.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
<b>Porta Westfalica</b>	<b>5</b> Abfahrten je Stunde	<b>8</b> Abfahrten je Stunde
	<b>2</b> <b>RE6</b> <sup>1</sup> Köln–Minden <b>1</b> <b>RE60</b> <sup>2</sup> Rheine–Braunschweig <b>1</b> <b>RE70</b> <sup>2</sup> Bielefeld–Braunschweig <b>1</b> <b>RE78</b> <sup>2</sup> Bielefeld–Minden	<b>2</b> <b>RRX4</b> <sup>1</sup> Remagen–Minden <b>2</b> <b>RE70</b> <sup>1</sup> Bielefeld–Wolfsburg <b>4</b> <b>RE78/ S74</b> <sup>½</sup> Paderborn–Minden stündliche bis Nienburg

<sup>½</sup> Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung

<sup>1</sup> Zug fährt *stündlich* pro Richtung

<sup>2</sup> Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

Quellen: ma+, 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/](http://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/);  
LNVG, 2024: SPNV-Konzept 2030+ und 2040+, <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040> (Stand: 11.03.2024)

# Der D-Takt nutzt dem Nah-Verkehr. Beispiel Minden.

Doppelt so viele Züge starten in Minden.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
<b>Minden</b>	<b>4-5</b> Abfahrten je Stunde	<b>10</b> Abfahrten je Stunde
	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 <b>S1</b><sup>1</sup> Minden–Haste</li> <li>1 <b>RE6</b><sup>1</sup> Köln–Minden</li> <li>1 <b>RE60</b><sup>2</sup> Rheine–Braunschweig</li> <li>1 <b>RE70</b><sup>2</sup> Bielefeld–Braunschweig</li> <li>0-1 <b>RE78</b><sup>2</sup> Bielefeld–Minden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 <b>S1</b><sup>1</sup> Minden–Haste</li> <li>1 <b>S1</b><sup>1</sup> Minden–Hannover*</li> <li>1 <b>RRX4</b><sup>1</sup> Remagen–Minden</li> <li>2 <b>RE60</b><sup>1</sup> Leer–Rheine–Braunschweig</li> <li>2 <b>RE70</b><sup>1</sup> Bielefeld–Wolfsburg</li> <li>2 <b>RE78/ S74</b><sup>½</sup> Paderborn–Minden stündlich bis Nienburg</li> <li>1 <b>RB79</b><sup>1</sup> Hille–Minden</li> </ul>

<sup>½</sup> Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung

<sup>1</sup> Zug fährt *stündlich* pro Richtung

<sup>2</sup> Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

Quellen: ma+, 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/](http://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/); LNVG, 2024: SPNV-Konzept 2030+ und 2040+, <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040> (Stand: 11.03.2024)

# Im D-Takt bleibt der Fern-Verkehr in Minden unverändert.

Bahnhof	Züge im Fernverkehr	
	2024	2040
<b>Minden</b>	<b>2</b> Abfahrten je Stunde	<b>2</b> Abfahrten je Stunde
	<b>1</b> <b>IC55</b> <sup>2</sup> Stuttgart–Dresden <b>1</b> <b>ICE10</b> <sup>2</sup> Köln–Berlin	<b>1</b> <b>FR35</b> <sup>2</sup> Köln–Dresden <b>1</b> <b>FV34</b> <sup>2</sup> Amsterdam–Berlin

Quelle: ma+, 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/](http://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/);

<sup>2</sup> Zug fährt zweistündlich pro Richtung

**FV** Fernverkehr

**FR** Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr

**IC** Intercity

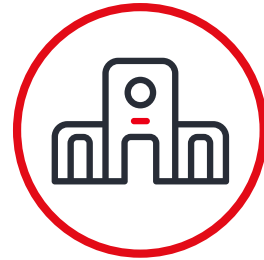
**ICE** Intercity-Express

# Neue Halte könnten die Region erschließen.

Aus Betriebs-Bahnhöfen können neue Personen-Bahnhöfe werden.



+



>



Etwa alle 30 Kilometer entstehen **Betriebs-Bahnhöfe** zum Überholen oder Abstellen von Zügen.

Mit **Bahnsteigen** würde aus einem Betriebsbahnhof ein **normaler Bahnhof** werden.

Es können **neue Halte** für schnelle **Nahverkehre** entstehen.

**So sind bereits Bahnhöfe entstanden.**

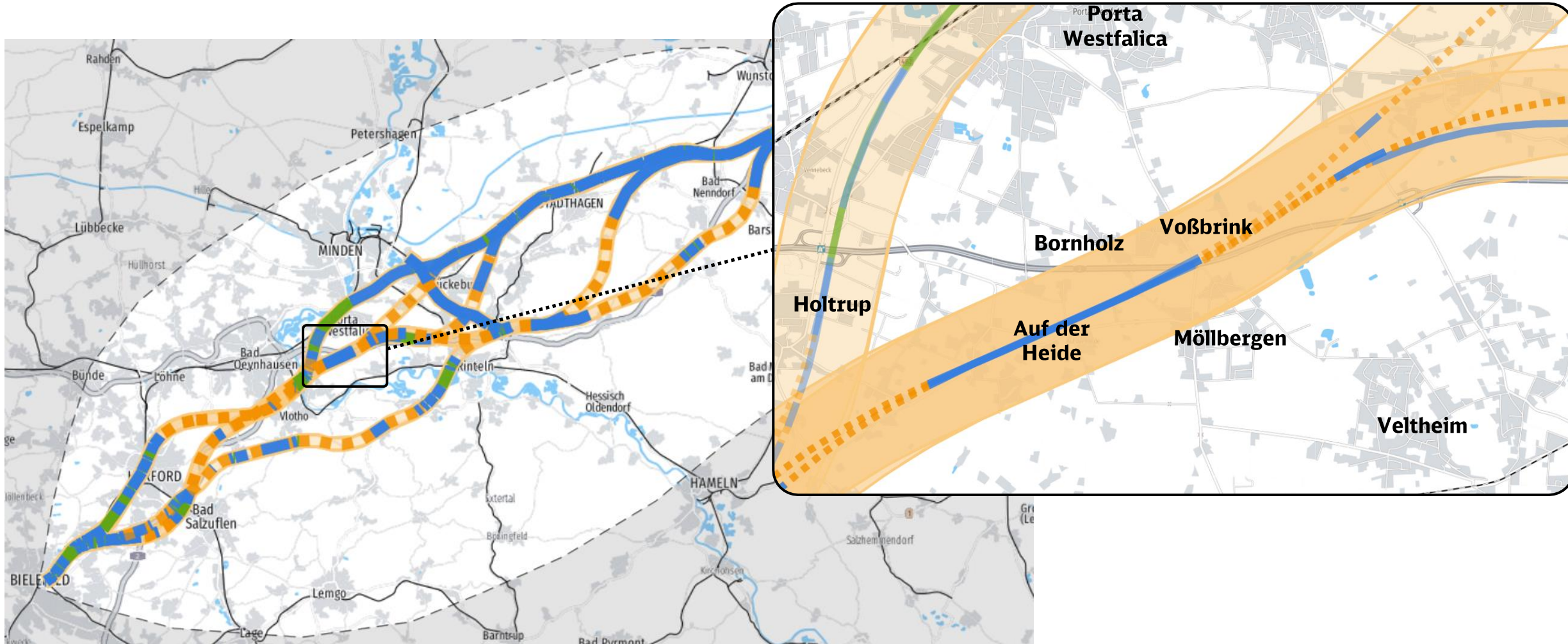
- **Regional-Bahnhof Merklingen** an der Strecke Stuttgart–Ulm (siehe Foto)
- **Bahnhof Kinding** (Altmühltal) an der Strecke Nürnberg–Ingolstadt
- **Bahnhof Montabaur** an der Strecke Köln–Frankfurt



© Deutsche Bahn AG / Jannik Walter

# Neue Halte verbinden die Region.

Chance für Porta Westfalica: Bahnhof bei Auf der Heide



© onmaps.de, GeoBasis-DE/BKG/ZSHH/2024

# Was haben wir bisher erreicht?

---

# Vom Auftrag zum Bau: Vom Groben zum Feinen.

Viele planerische, behördliche, parlamentarische Schritte sind nötig.

Die Öffentlichkeit wird fortlaufend beteiligt

**Ziel: Beste Alternative**  
Mit Bewertungs-Methodik und Raumordnung die beste Alternative finden.

**Ziel: Finanzierung klären**  
Parlamentarische Befassung im Bundestag legt genaue Linie und Gelder für regionale Forderungen fest.

**Ziel: Baurecht erhalten**  
Per Planfeststellungsbeschluss durch Eisenbahn-Bundesamt ergeht das Baurecht.

**Ziel: Betrieb aufnehmen**  
Nach dem Abschluss des Baus geht die Strecke in Betrieb.

BVWP, D-Takt zeigen Bedarf

Grundlagen ermitteln

Planung

Genehmigung

Bau

Wir sind hier. ↓

Suchraum

Grob-Korridore

Fahrzeit-Korridore

sinnvolle Varianten

Varianten-Vergleich

Antrags-Variante/n

Raum-verträglichkeits-Prüfung

Die Analyse der Raum-Widerstände verkleinert den Suchraum.

Mit der **Bewertungs-Methodik** verringern Fachleute die Anzahl der Trassen-Alternativen bis zu einer oder wenigen Antrags-Variante(n). Die Raum-Widerstände werden als Bewertungs-Kriterien aufgegriffen.

↻ = Interaktionen möglich

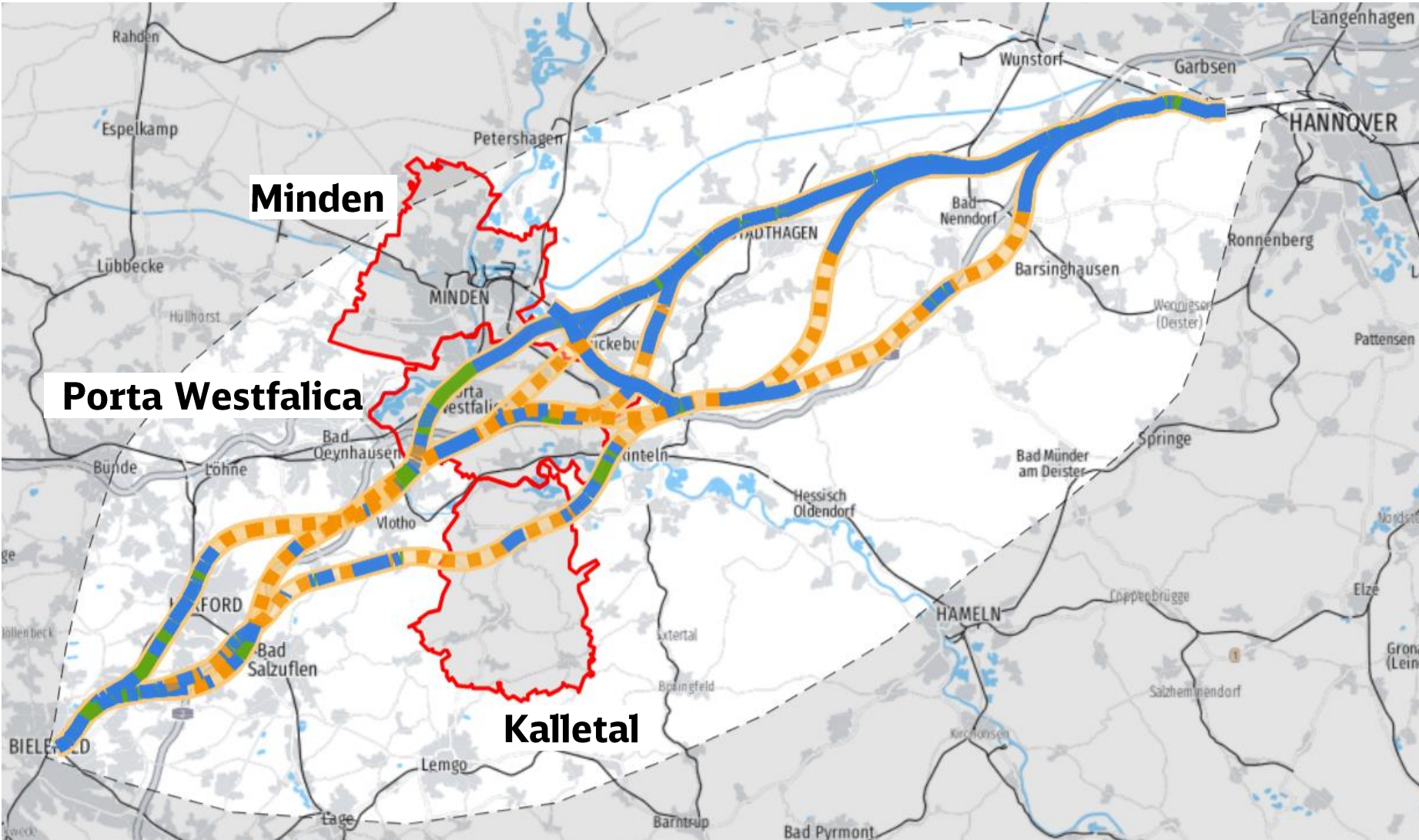
# Trassen-Korridor-Varianten

---



# 12 Trassen-Korridor-Varianten (V) kommen in Frage.

Alle Varianten betreffen Porta Westfalica. V9, V12 betreffen Kalletal.



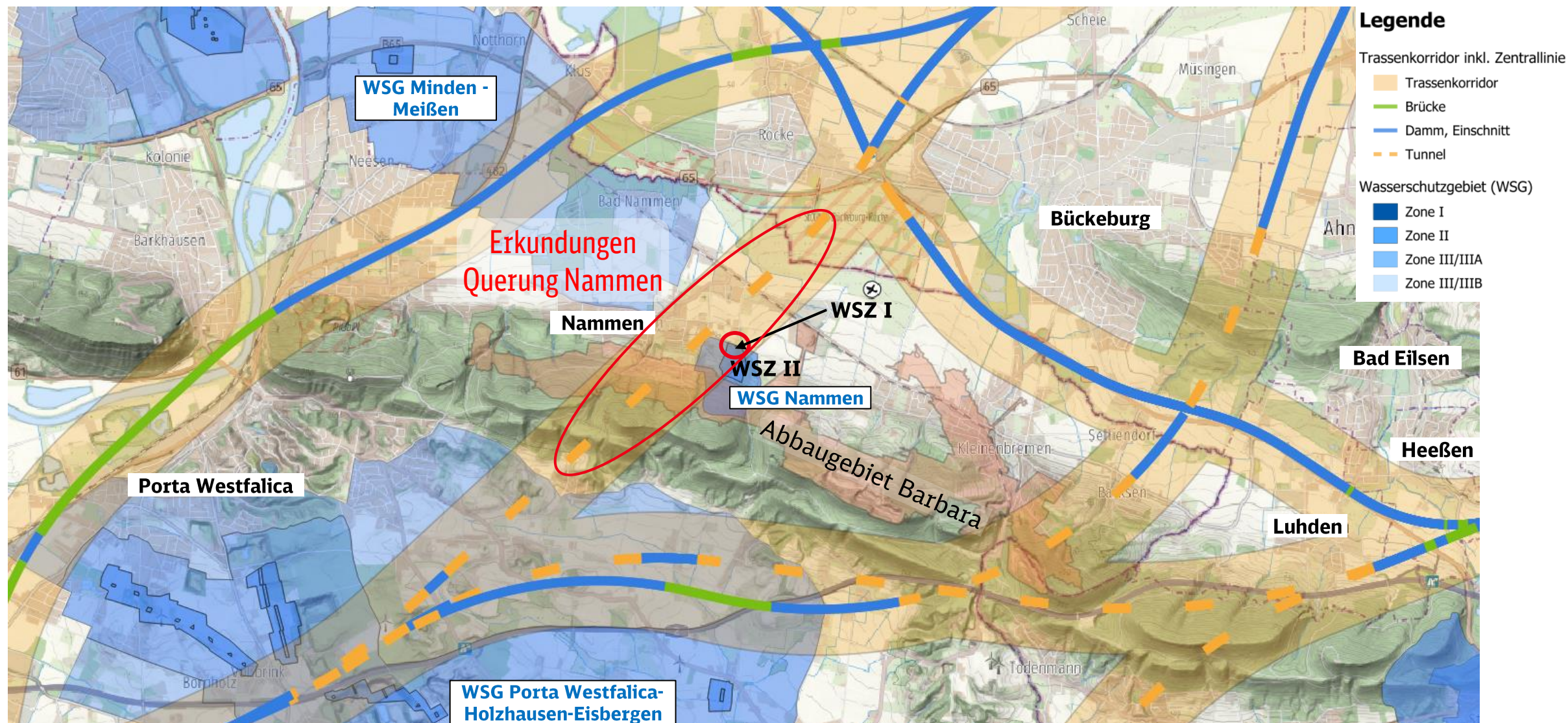
- 12 Trassen-Korridor Varianten haben wir entwickelt.
- Die Linien haben wir mit der Methodik bewertet.
- Jetzt wollen wir die Linien optimieren und ergänzen.
- Die Verläufe können sich in der weiteren Planung ändern. Deswegen werden Linien in 1.000 Meter breiten Trassen-Korridoren dargestellt.

# Bohrungen

---

# Bohrungen im Bereich des Bergwerkes Nammen

zur Untersuchung der Machbarkeit einer möglichen Wesergebirgs-Querung



# Trassieren

---

# Vorgaben für das Trassieren

Mit diesen technischen Vorgaben entwickeln wir neue Trassen.



**Fahrzeit** 31 Minuten  
(17 Minuten weniger als heute)



**Höchst-Geschwindigkeit**  
300 Kilometer pro Stunde



Maximale Steigung (**Neigung**)  
8 Promille (für Güterzüge)



Für **Fern- & Güterzüge** geeignet

**Kurvenradius** mindestens 4.300  
Meter (für Tempo 300)



**Tunnel** statt Einschnitt  
ab 10 Metern Überdeckung  
Minimale **Neigung** im Tunnel  
4 Promille einseitig (Herausrollen)



**Überhol-Gleise** etwa alle 20-30  
Kilometer (neue Halte möglich)



Das große Investitionsprogramm  
für Mobilität und Klimawende.

# Lesen Sie mehr



[www.hannover-bielefeld.de](http://www.hannover-bielefeld.de)