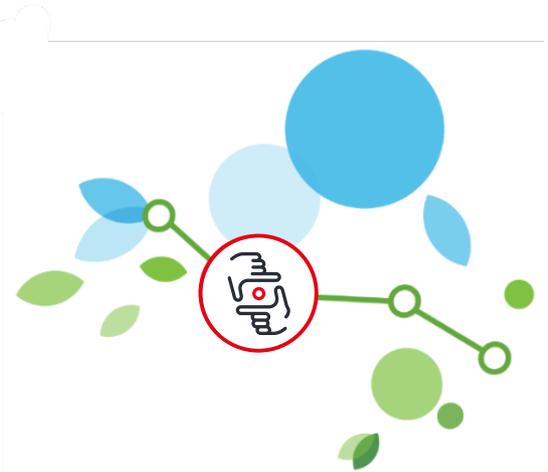


Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Bad Oeynhausen

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 Oeynhausen.



Chancen durch Deutschlandtakt und Bahnprojekt

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.

Das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld plant zusätzliche Gleise für den Deutschlandtakt, für mehr Regional-, Fern- und Güterzüge in Ostwestfalen-Lippe. Die Fahrpläne für den Regional-Verkehr werden vom Land Nordrhein-Westfalen zusammen mit der Region gestaltet. 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.

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



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.

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 **Bad Oeynhausen** würden Deutschlandtakt und S-Bahn-Konzept OWL fast **doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute an dem Bahnhof Bad Oeynhausen fünf Regionalzüge ab. Zukünftig würden zehn Regionalzüge die Stunde abfahren. Am Bahnhof Bad Oeynhausen Süd bleibt die Taktung gleich. Je Stunde fahren dort zwei Regionalzüge ab.

Die Taktung von Bad Oeynhausen in Richtung Hannover wird verdoppelt, indem die Regional-Express RE60 und RE70 jeweils stündlich statt zweistündlich fahren. Auch die Taktung in Richtung Bielefeld wird verdoppelt indem der RE70 stündlich und die S74/ der RE78 halbstündlich fährt. Zudem wird die Reisezeit mit dem RE70 insgesamt um zehn Minuten verkürzt.

Der zweistündliche RE87 würde im Deutschlandtakt als S74/RE87 halbstündlich von Paderborn über Bielefeld nach Minden fahren. Ab Minden fährt die Linie zudem stündlich weiter nach Nienburg. Statt dem RE6 von Köln nach Minden fährt im Deutschlandtakt der Rhein-Ruhr-Express RRX4 von Remagen über Köln nach Minden mit Halt in Bad Oeynhausen.

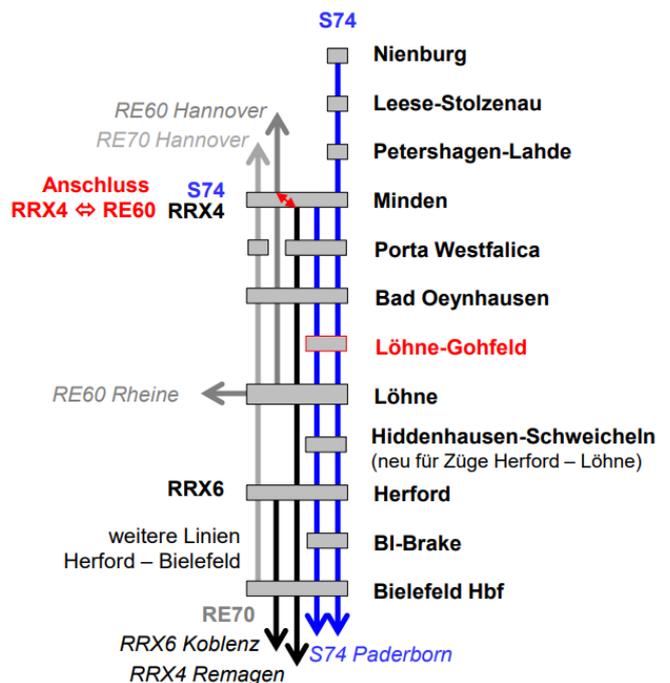


Abbildung 1: Die Darstellung zeigt den Korridor Bielefeld-Minden-Nienburg aus dem Zielkonzept vom S-Bahn-Konzept OWL. Stationen sind grau, neu geplante Stationen sind rot umrandet. Die S-Bahn ist blau und Regionalbahnen sind schwarz und grau. Einfache Linien bedeuten Stundentakt und doppelte Linien Halbstundentakt (Quelle: sma+, NWL, Kompetenzzentrum ITF NRW). Endhaltestellen in Niedersachsen haben sich mit dem SPNV-Konzept des LNVG mittlerweile teilweise geändert. Der RE60 fährt von Leer nach Braunschweig, der RE70 von Bielefeld nach Wolfsburg.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
Bad Oeynhausen	5 Abfahrten je Stunde	10 Abfahrten je Stunde
	2 RE6 ¹ Köln-Minden 1 RE60 ² Rheine-Braunschweig 1 RE70 ² Bielefeld-Braunschweig 1 RE78 ² Bielefeld-Minden	2 RRX4 ¹ Remagen-Minden 2 RE60 ¹ Leer-Rheine-Braunschweig 2 RE70 ¹ Bielefeld-Wolfsburg 4 RE78/ S74 ^½ Paderborn-Minden mit stündlicher Weiterführung nach Nienburg
Bad Oeynhausen Süd	2 Abfahrten je Stunde	2 Abfahrten je Stunde
	2 RB77 ¹ Herford-Hildesheim	2 RB77 ¹ Herford-Elze

Legende

- ^½ Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung
- ¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung
- ² Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

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.

Die zweistündliche Linie Köln–Dresden (FR35) würde zusätzlich in Bad Oeynhausen halten. Durch die bessere Anbindung des Nahverkehrs an Bad Oeynhausen, sind weitere Fernzüge 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
Bad Oeynhausen	1 Abfahrt je Stunde	1 Abfahrt je Stunde
	1 IC55 ² Stuttgart–Dresden	1 FR35 ² Köln–Dresden

Legende

² Zug fährt zweistündlich pro Richtung

FR Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr

IC Intercity

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 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:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Bad Oeynhausen nach Berlin mit dem Regional- und Intercity-Express 50 kg CO₂e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende 1 Stunde und 9 Minuten Fahrzeit mit dem Zug gegenüber dem Auto.

Bad Oeynhausen–Berlin



1 kg CO₂e

Reisezeit: 2 Stunden und 40 Minuten



51 kg CO₂e

Reisezeit: 3 Stunden und 49 Minuten

Abbildung 2: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO₂e (Kilogramm Kohlendioxid-Äquivalente). CO₂e enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: www.co2kompass.bahn.de)



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 Verkehrsflächen in Bad Oeynhausen

Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Bad Oeynhausen hat eine Fläche von 6.480 Hektar. 742 Hektar davon sind Verkehrsfläche. Davon werden 521 Hektar für den Straßen und 155 Hektar für Wege genutzt. Das sind über 90% der Verkehrsfläche Bad Oeynhausens. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr- Fuß-, Rad- und Reitwege. 31 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 34 Hektar Fläche genutzt. Das sind 5% der Verkehrsfläche oder 0,5% der gesamten Fläche von Bad Bad Oeynhausen. Unter Bahnverkehr fallen Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freifläche zu Verkehrsanlagen. Abbildung 3 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

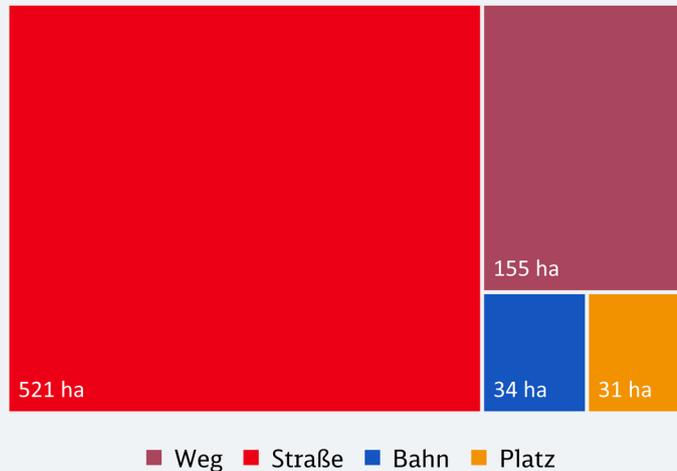


Abbildung 3: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Bad Oeynhausen. Mehr als 90 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022 (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten

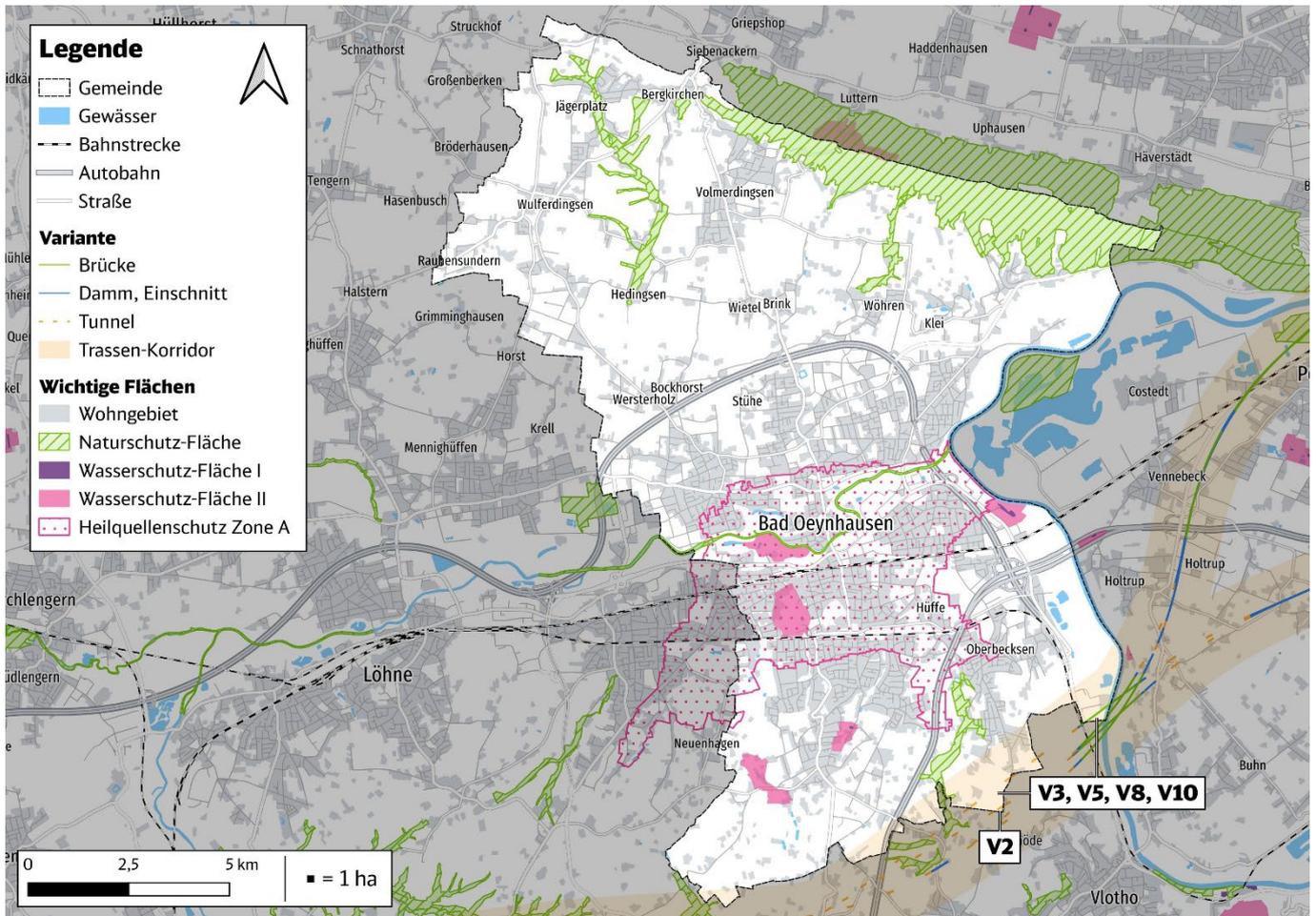


Abbildung 4: Die Karte zeigt die Gemeinde Bad Oeynhausen und die Trassen-Korridor-Varianten V2, V3, V5, V8 und V10. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 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 haben zwölf Trassen-Varianten entwickelt. Durch Bad Oeynhausen führen vier Varianten.

Die folgende Tabelle enthält die jeweiligen Flächenverbräuche und Längen der vier Trassen-Varianten, die durch Bad Oeynhausen verlaufen. Die Trassen-Varianten V3, V5, V8 und V10 verbrauchen einen Hektar Fläche in Bad Oeynhausen.

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Der Anteil in Bad Oeynhausen beträgt für die Trassen-Varianten V3, V5, V8 und V10 zwei Kilometer. Davon verläuft jeweils ein Kilometer im Tunnel. Die übrigen Varianten verlaufen nicht durch Bad Oeynhausen.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Flächenbedarf in Hektar	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0
Länge in Kilometer	0	0	2	0	2	0	0	2	0	2	0	0
Tunnellänge in Kilometer	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Trassen-Korridore verlaufen in Bad Oeynhausen minimal im Tunnel unter Naturschutz-Flächen und Wohngebieten. Durchfahrten 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.

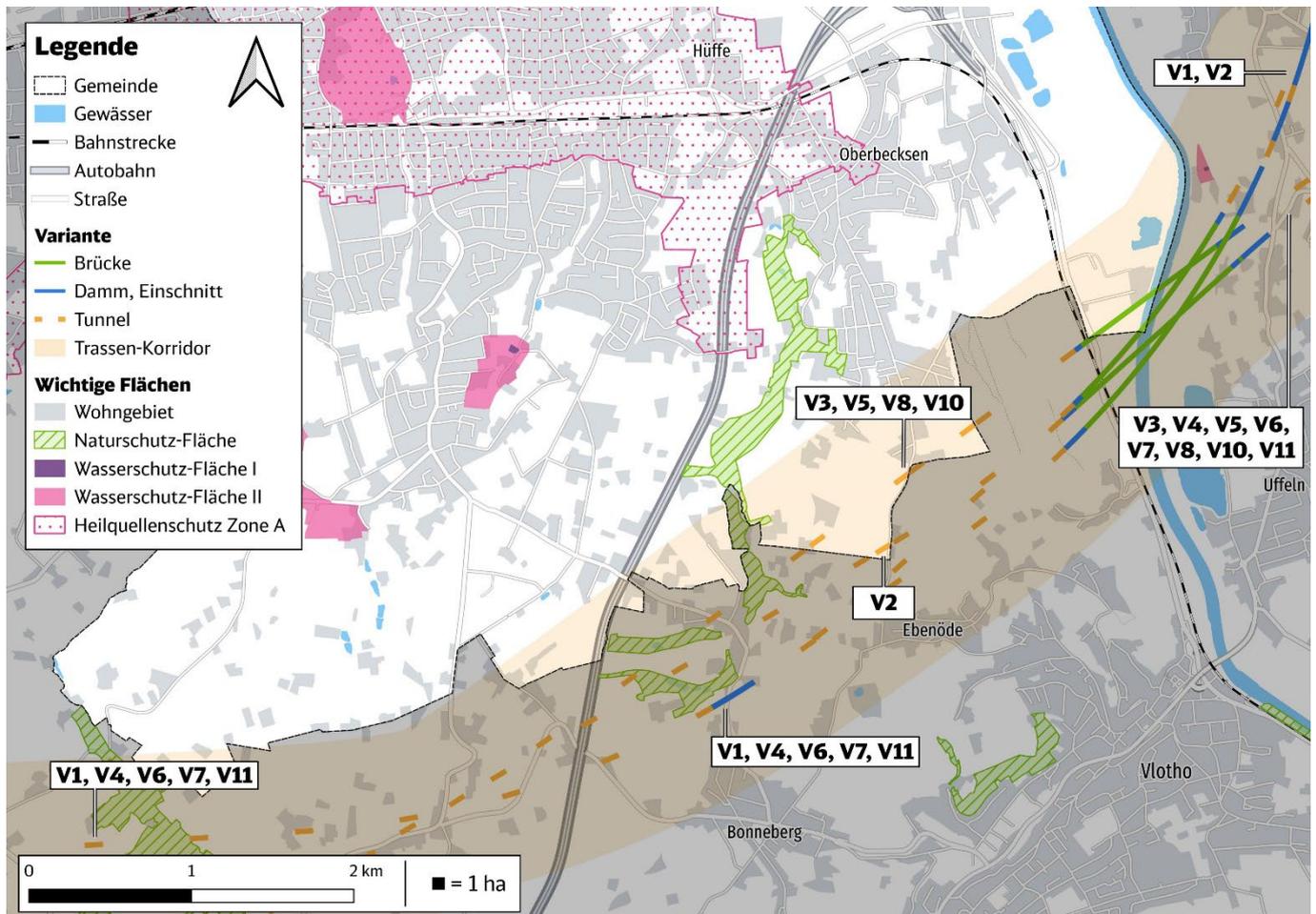


Abbildung 5: Die Karte zeigt einen Ausschnitt der Gemeinde Bad Oeynhausen und die Trassen-Korridore der Varianten V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7, V8, V10 und V11. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen 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.

Naturschutz-Flächen

Bei Oberbecksen, süd-östlich vom Stadtgebiet Bad Oeynhausens führen die Korridore der Trassen-Varianten V2, V3, V5, V8 und V10 minimal durch das Naturschutzgebiet „Borstenbachtal“. Hier verlaufen die Trassen im Tunnel. Deswegen würde es zu keinen Beeinträchtigungen kommen.

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.

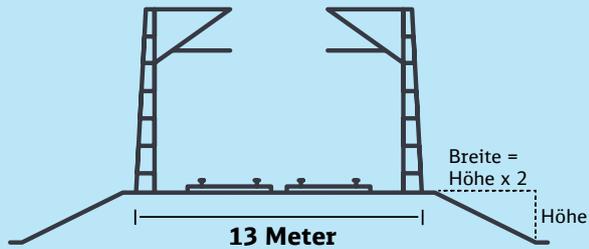
Wohngebiete

Die Trassen-Korridore verlaufen in Bad Oeynhausen im Tunnel unter Wohngebieten. Es kommt zu keinen Beeinträchtigungen.



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: CO₂Kompass, <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.kcitr-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, Kompetenzzentrum 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



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 September 2024

Karten: ©onmaps, GeoBasis-
DE/BKG/ZSHH/2024

Fotos: DB InfraGO AG



Deutschlandtakt