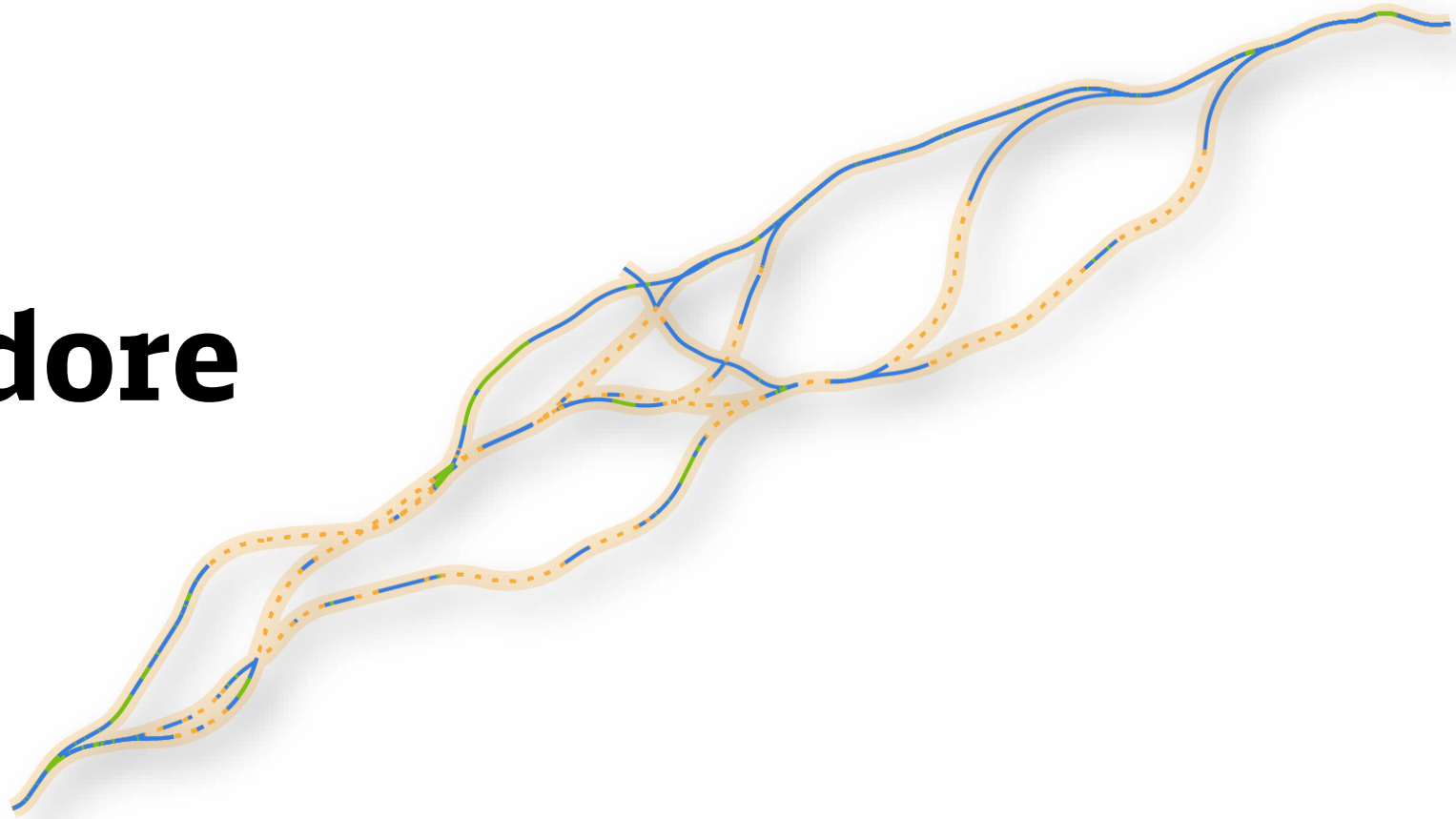
DB InfraGO

Bahnprojekt
Hannover–Bielefeld

Wir erörtern Trassen-Korridore transparent.



seit August 2024

17.09.24 | Bielefeld | I.II-N-O | Markus Kasper, Volker Vorwerk

www.hannover-bielefeld.de/anregen

Themen

Wir beteiligen online & vor Ort

Warum gibt es das Projekt?

Stand der Planung

Anbindung an den Bestand in Bielefeld

Bahnhof Bielefeld erweitern

Ausblick

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 & neue Trassen sammeln.

2. Team trassiert Änderungen.

3. Regional-Treffen & Info-Märkte

Geänderte und neue Trassen prüfen.

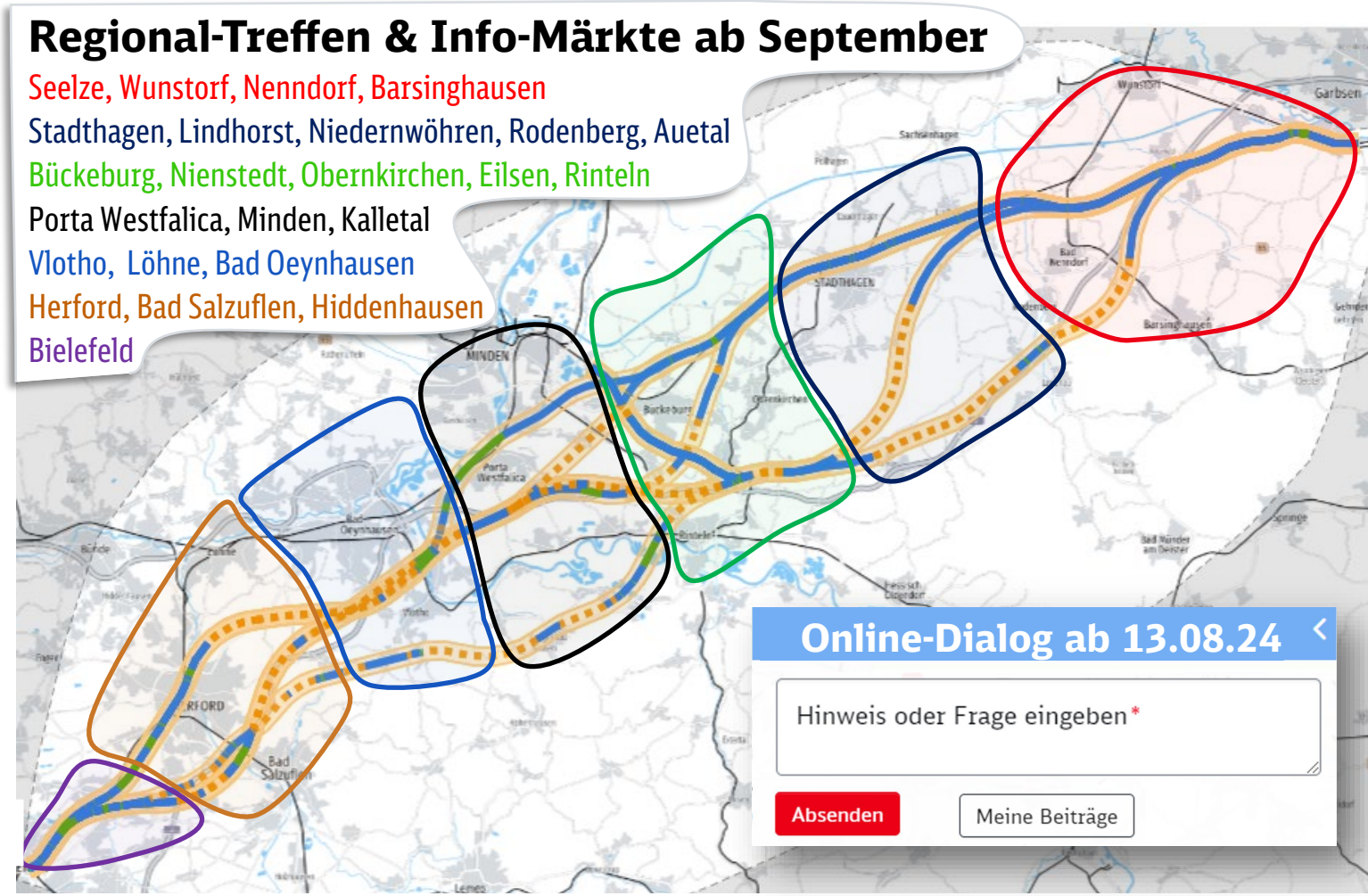
4. Team bewertet geänderte Trassen.

5. Regional-Treffen & Info-Märkte

Neue bewertete Trassen erörtern

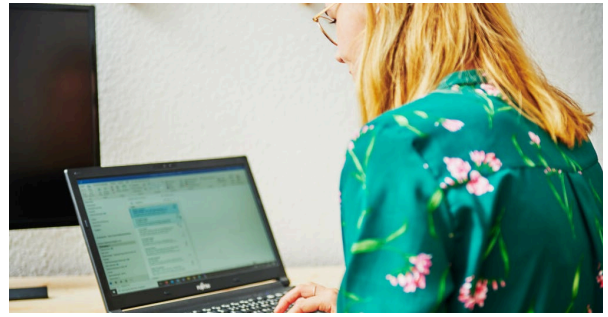
6. Projekt wägt ab.

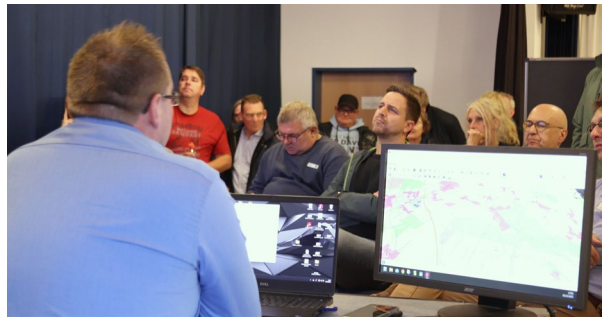
Ziel: Beste Trasse(n) finden.
Dann: Genauer planen.



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

Öffentliche Info-Märkte (für weitere Orte)	
24/7	**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)
25.11.24	Porta Westfalica, Bürgerhaus (Minden, Kalletal)
02.12.24	Barsinghausen, Zechensaal (Nenndorf, Wunstorf, Seelze)
Termin folgt	Vlotho (Ort folgt) (Bad Oeynhausen, Löhne)
Regional-Treffen mit Interessengruppen (in und für die 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
26.11.24	Porta Westfalica, Minden, Kalletal
Datum folgt	Vlotho, Bad Oeynhausen, Löhne





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 Deutschlandtakt erfunden?

2008 gründen 6 Personen die Initiative D-Takt.
Sie wollen Nah- und Fern-Züge besser verbinden.
Dabei ist Bernhard Wewers vom Nahverkehr.

Wer hat den Deutschlandtakt entwickelt?

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

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.

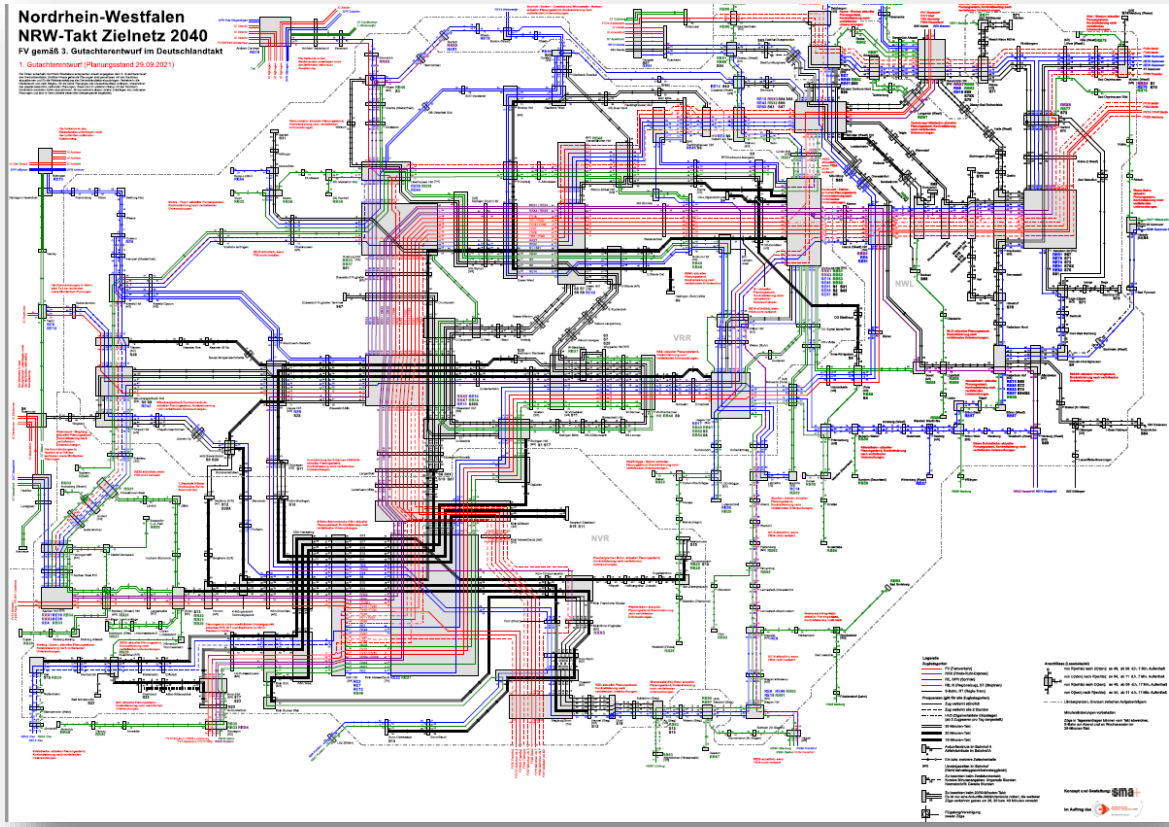


Abbildung: NRW-Takt Zielnetz 2040
www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/

Gesetzes-Novelle 2023 verankert den D-Takt stärker in BSWAG.
Zudem gilt: Das BMDV gibt für jedes Bahn-Projekt die Fahrzeit vor.

DB InfraGO

Bundes-Schienen-Wege-Ausbau-Gesetz
(BSWAG, neue Fassung in Kraft seit 29.12.2023)

„Anlage… Bedarfsplan… Vordringlichen Bedarfs[1]

[1] **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. 23)

Der Nahverkehr verdoppelt sich mit dem D-Takt in Bielefeld

Dafür brauchen wir das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld.

DB InfraGO

Bahnhof Bielefeld	Nahverkehr	
	2024	**2040**
Hauptbahnhof	**9** Abfahrten je Stunde	**21** Abfahrten je Stunde
21 statt 9 Abfahrten je Stunde im Nahverkehr.	2 **RE61**[1] (RRX) Köln–Minden 1 **RB61**[1] Bielefeld–Hengelo 1 **RB69**[1] Bielefeld–Hamm–Münster ½ **RE70**[2] Bielefeld–Braunschweig 1 **RB71**[1] Bielefeld–Rahden 1 **RB73**[1] Bielefeld–Lemgo–Lüttfeld 1 **RB74**[1] Bielefeld–Paderborn ½ **RB75**[1] Bielefeld–Osnabrück **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

[1] Zug fährt *stündlich* pro Richtung
[2] Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung
[½] Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung

Stand der Planung

12 Varianten und
Anbindung an Bestand

Vom Auftrag zum Bau: Vom Groben zum Feinen.

Viele planerische, behördliche, parlamentarische Schritte sind nötig.

DB InfraGO

Die Öffentlichkeit wird fortlaufend beteiligt

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

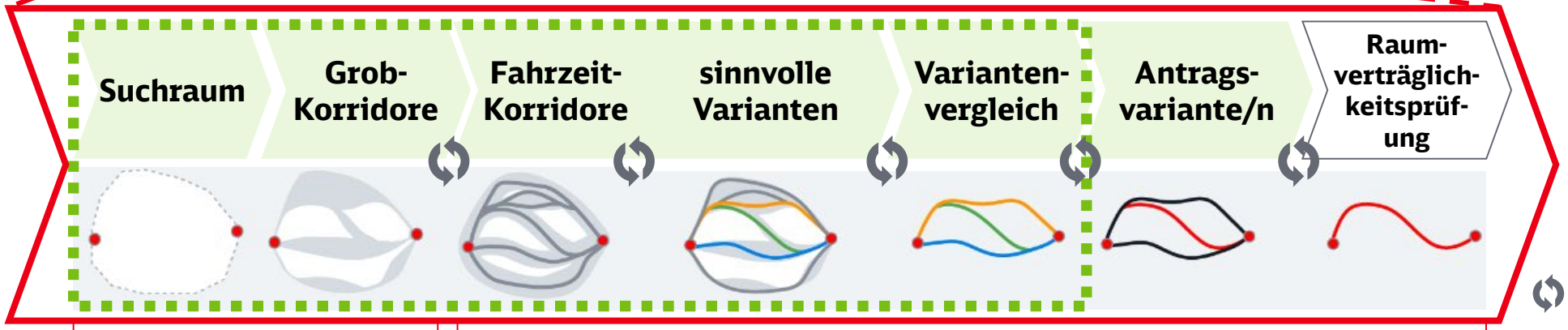
Ziel: Finanzierung klären
Parlamentarische Befassung im Bundestag legt genaue Linie und Gelder für regionale Forderungen fest.

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.



= Interaktionen möglich

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.

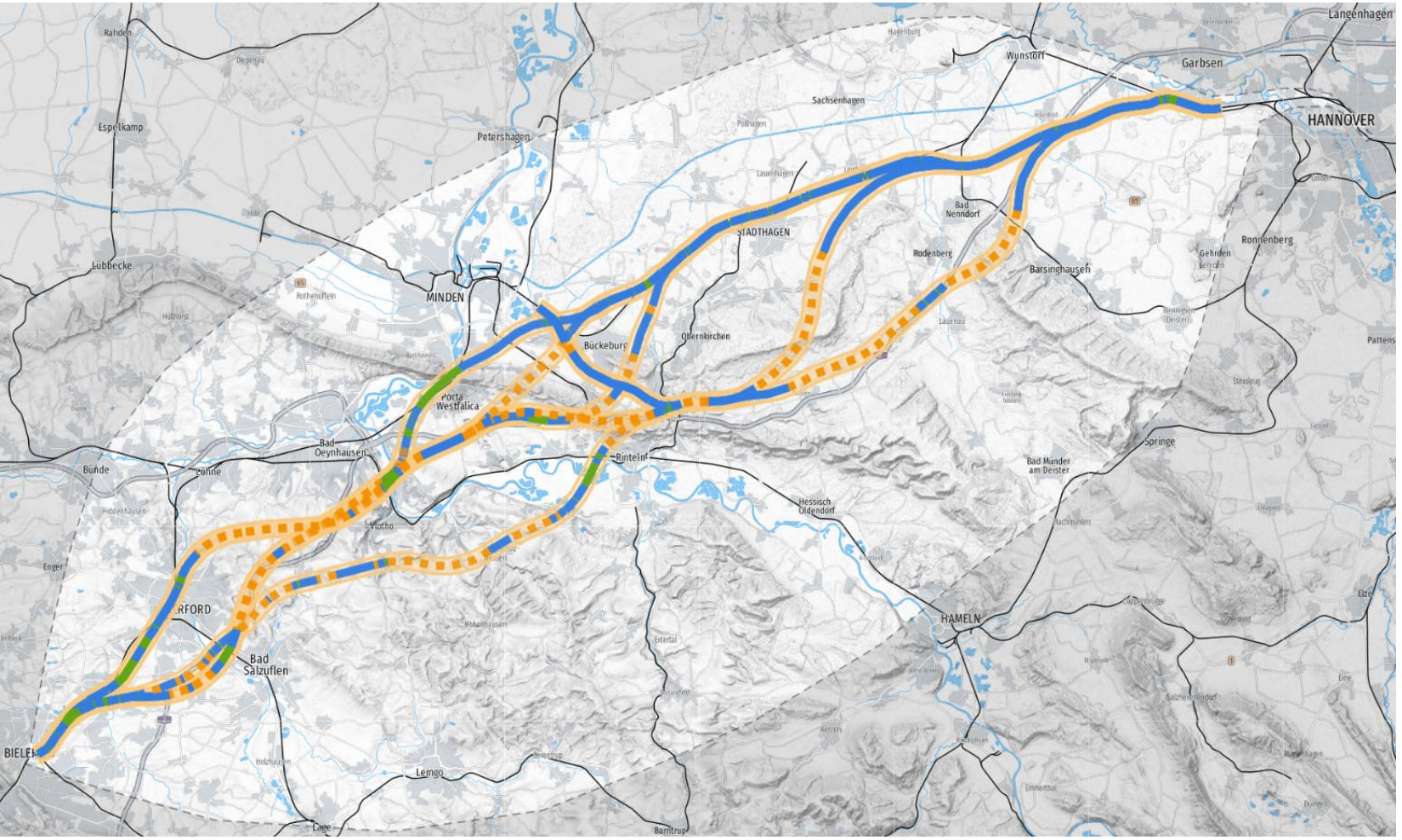
Drei Klarstellungen

1) Die Ziele des Deutschland-Takts gelten für alle Trassen.
Jede Trasse muss güterzug-tauglich sein, 31 Minuten Fahrzeit erreichen, genug Kapazität schaffen.

2) Ein Bestands-Ausbau erreicht nicht die D-Takt-Ziele.
Das haben Untersuchungen 2021 gezeigt. Das haben wir 2022 erörtert. Daher betrachten wir Kombinationen aus Neubau und Ausbau.

3) Das BMDV hat den D-Takt mehrfach in der Region erörtert.
19.04.21: Plenum online
09.02.23: WDR5 Stadtgespräch in Vlotho
06.03.23: Region beim BMDV in Berlin
13.03.23: Regionalrat Detmold
10.08.23: Regionalkonferenz zum D-Takt in Münster

12 Trassen-Korridor-Varianten kommen in Frage.



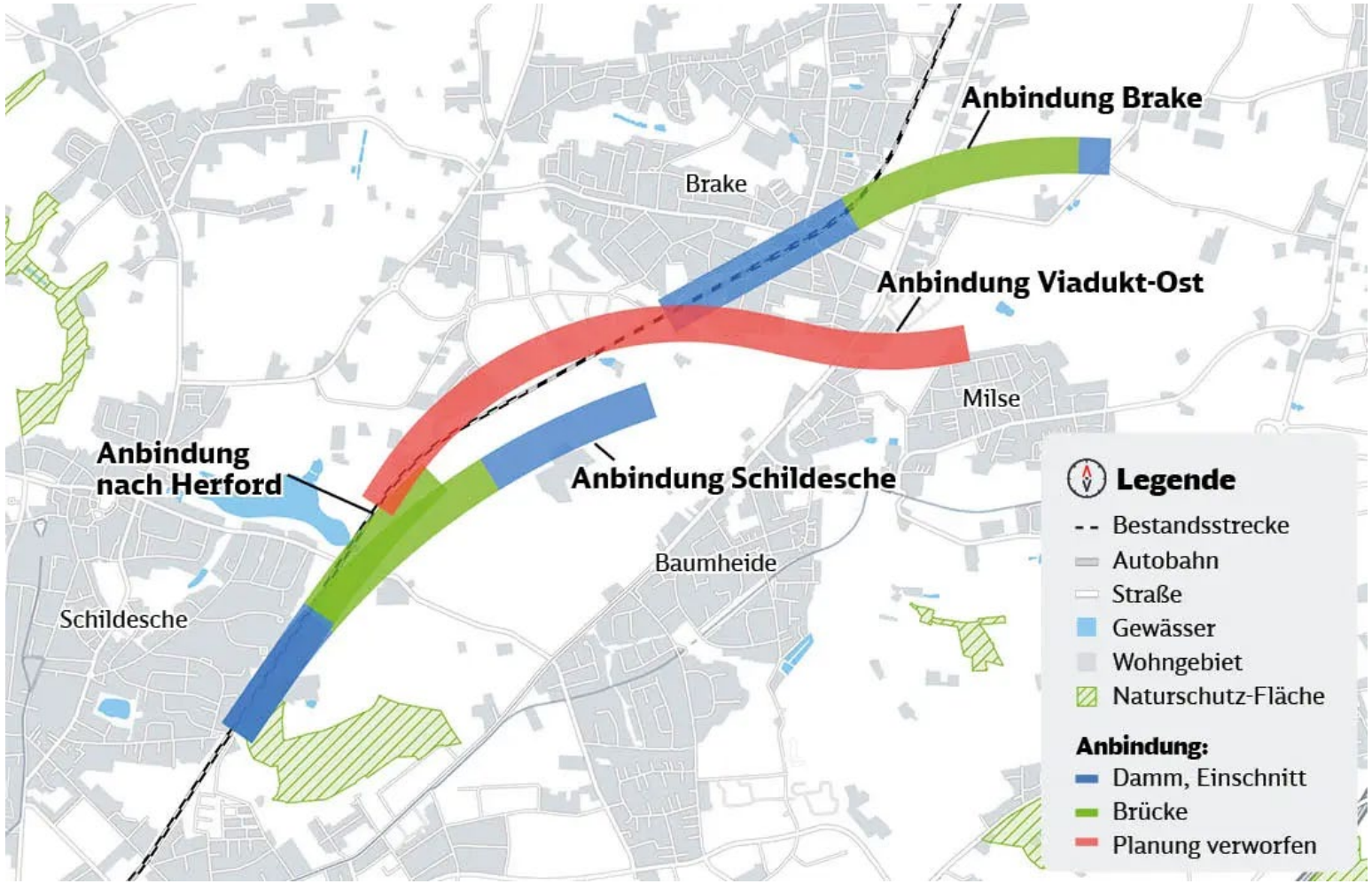
Anbindungen bei Bielefeld

Drei Anbindungen an den Bestand in Bielefeld
haben wir genauer untersucht.

Es wurden mehrere Anbindungen bei Bielefeld geprüft.

Drei Anbindungen sind möglich.

- Anbindungen Schildesche und Brake im Verhältnis am besten bewertet.
- Sie werden voraussichtlich in der weiter Planung untersucht.
- Anbindung nach Herford nötig, wenn die neuen Gleise nördlich von Herford.



Leaflet | © MapTile © OpenStreetMap contributors

Ergebnis

Zwei Anbindungen sind sinnvoll.

	Schildesche	Brake	nach Herford	Viadukt-Ost	Viadukt-West
Brücken	2	2	2	3	ungeeignet, Fahrzeit nicht erreichbar
Eingriff in Bebauung	gering	hoch	hoch	sehr hoch	
Eingriff in Natur, Landschaft	hoch	niedrig	hoch	hoch	
Bahnhof Brake	bleibt	wird verlegt	wird verlegt	bleibt	
Baubetrieb	gut	sehr schlecht	schlecht	schlecht	

Anbindung Schildesche

Eine mögliche Anbindung bei Bielefeld.

Stand 2023, vor Umsetzung des Bahnprojektes Hannover–Bielefeld

Foto-Montage: Bild nach Umsetzung des Bahn-Projekts. Lage, Art und Dimensionen der Bauwerke werden sich noch ändern.

Anbindung Brake

Eine mögliche Anbindung bei Bielefeld.

Stand 2023, vor Umsetzung des Bahnprojektes Hannover–Bielefeld

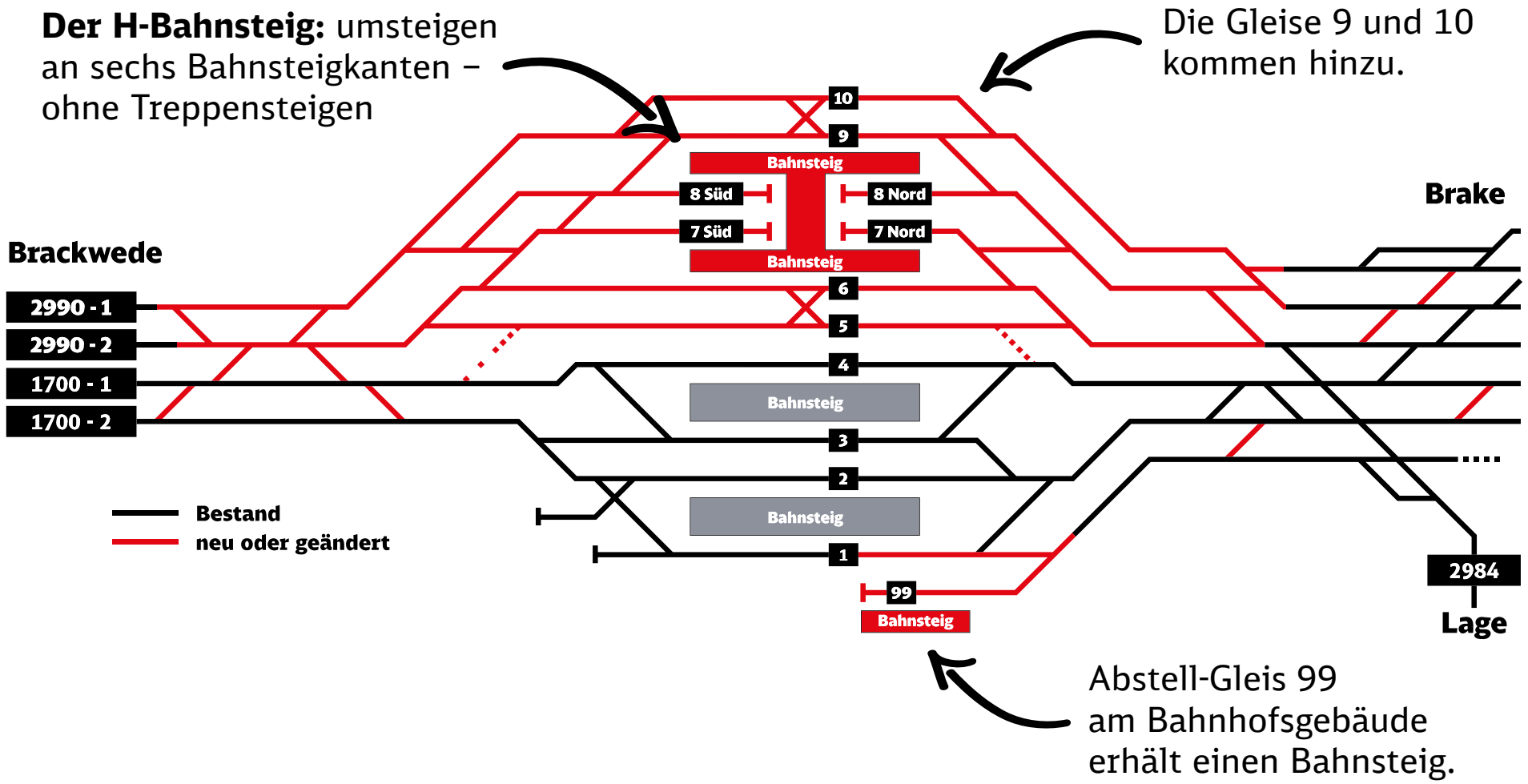
Foto-Montage: Bild nach Umsetzung des Bahn-Projekts. Lage, Art und Dimensionen der Bauwerke werden sich noch ändern.

Bahnhof Bielefeld erweitern

Für mehr Züge im Deutschland-Takt und im S-Bahnkonzept OWL.

Bahnhof Bielefeld erweitern

Mehr Gleise (+2). Mehr Bahnsteigkanten (+4). Mehr Platz für Züge.



Erste Planungen zum Bahnhof Bielefeld

Zukünftig: Zwei Gleise mehr. Vier Bahnsteigkanten mehr.

Ausblick

Online-Dialog
Regional-Treffen
Info-Märkte

DB InfraGO

Mehr lesen auf:

www.hannover-bielefeld.de