

Weitere Erkundungsbohrungen in Nammen und Porta Westfalica

DB Bieterportal - Ausschreibung

<https://lieferanten.deutschebahn.com/lieferanten/Bestandslieferanten/Digitale-Services/Bieterportal-8026544> (Stand 17.06.2026)

Erkundungsbohrungen, WSG Porta Westfalica
DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Fahrweg (Bukr 16)

Im Rahmen des Bahnprojektes Hannover-Bielefeld sollen Machbarkeitsuntersuchungen einer Tunnelquerung des Wesergebirges im Bereich des Bergwerks Nammen und des Wasserschutzgebietes Porta Westfalica-Holzhausen-Eisbergen durchgeführt werden. Dafür sind zu ...

Projektnummer:	26FEI86150	Einreichungsfrist:	14.07.2026 09:00
Vergabeverordnung:	Sektorenverordnung	Leistungsart:	Bauleistung
Vergabeart:	EU: Offenes Verfahren	Ausführungsort:	32457 Porta Westfalica

[Details](#)

Projektinformationen

Auftraggeber	Sektorauftraggeber
Auftraggebertyp	DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Fahrweg (Bukr 16)
Auftraggeber	Adam-Riese-Straße 11-13
Adresse	60327 Frankfurt Main

Verfahren	EU: Offenes Verfahren
Projektnummer	26FEI86150
Titel	Erkundungsbohrungen, WSG Porta Westfalica
Vergabeordnung	Sektorenverordnung
Leistungsart	Bauleistung
Vergabeart	EU: Offenes Verfahren
Vertragsart	Einzelbestellung
Ausführungsort	32457 Porta Westfalica
Nebenangebote	Nebenangebote sind nur in Verbindung mit einem Hauptangebot zugelassen
Mehrere Hauptangebote zulässig	Nein
Unterteilung in Lose	Nein
Verwendung elektronischer Mittel	Die Einreichung der Angebote/Teilnahmeanträge darf nur elektronisch erfolgen
Klassifizierung	21130900 - Bohrleistungen Baugrunderkundung 45234100-7 - Bauarbeiten für Eisenbahnlinien

Fristen und Termine	
Bekanntmachung	10.06.2026 22:00
Einreichungsfrist	14.07.2026 09:00
Frist Bieterfragen	08.07.2026 12:00
Bindefrist	11.08.2026
Auftragsdauer von	17.08.2026
Auftragsdauer bis	31.01.2027

Verfahrensbeschreibung

Beschreibung: Im Rahmen des Bahnprojektes Hannover-Bielefeld sollen Machbarkeitsuntersuchungen einer Tunnelquerung des Wesergebirges im Bereich des Bergwerks Nammen und des Wasserschutzgebietes Porta Westfalica-Holzhausen-Eisbergen durchgeführt werden. Dafür sind zu begleitende Erkundungsbohrungen im Rahmen von Voruntersuchungen und geotechnische und tunnelbautechnische Gutachten erforderlich.

Vergabeunterlagen

- [Auftragsbekanntmachung.pdf](#)
- [Vergabeunterlagen.pdf](#)
- [26FEI86150 Vergabeunterlagen.zip](#)

[Alle herunterladen](#)

Die DB InfraGo ist Auftraggeber, das Ausschreibungsverfahren leitet das Büro Dr. Spang <https://dr-spang.de/>. Das Ingenieur-Büro begleitet das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld <https://www.hannover-bielefeld.de/node/12111>.

Eine Ausschreibung darf nur erfolgen, wenn dem Verfahren auch die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Dem aktuellen Getöse zum Thema Finanzierung von Bahnprojekten stehen folgende Fakten gegenüber:

Relevant für die Planungskosten von Hannover-Bielefeld während der **Leistungsphasen** Lph.1/2 ist die BUV (**Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung**). Ein wesentlicher Eckpunkt der Vereinbarung ist, dass der Bund die Planungskosten übernimmt. Die bisherige Regelung - die DB erhält eine gedeckelte Pauschale in Höhe von 18 Prozent der Bausumme - wurde aufgehoben! Es wird erklärt, dass die Planungskosten der Lph.1/2 durch eine **Sammelvereinbarung Lph.1/2** finanziert werden.

<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.html>
[https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf?
__blob=publicationFile](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf?__blob=publicationFile)

Die Verfügbarkeit entsprechender Bundesmittel im jeweiligen Haushaltsjahr wird schon noch vorausgesetzt! Ob aber der Sammelvereinbarung jemals der Geldhahn ganz abgedreht wird? Wohl eher nicht. Ob das Bahnprojekt H-Bi halb fertig aus der Sammelvereinbarung Lph.1/2 herausgestrichen wird? Wohl eher nicht.

<https://dserver.bundestag.de/btd/19/105/1910571.pdf> „Sammelvereinbarung“
Bereits hier stand Hannover-Bielefeld in Warteposition und ist dann in die SV Lph.1/2 aufgenommen worden! Für H-Bi gilt die vormals SV 38/2012 jetzt SV Lph.1/2 A.

Angemerkt sei: die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV gilt grundsätzlich nicht für Neubauvorhaben aus dem Bedarfsplan! Ausnahmen bestätigen die Regel.

Der Planungsauftrag Lph.1/2 der ABS/NBS Hannover-Bielefeld aus dem Jahr 2021 beschreibt die Aufgaben der DB https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2023/11/DB-Netz-Planungsauftrag_Lph-1-2_Han-Bi_geschwaerzt.pdf .

Im **Bundeshaushalt 2026** findet sich die SV Lph.1/2 A wieder. Am 15.11.2025 wurde der beschlossen <https://dserver.bundestag.de/btd/21/006/2100600.pdf> .
Auf den Seiten 232/233 werden die Projekte einzeln aufgeführt; natürlich inklusiv H-Bi.

Die SV Lph.1/2 A wird es auch bis zum Ende der Vorplanung des Projekts H-Bi geben. Pro-Ausbau geht davon aus, dass das Projekt bis zur Vorlage EINER VORZUGSVARIANTE weitergeplant wird. Dann geht das Ganze mit DIESER VORZUGSVARIANTE in die Parlamentarische Befassung. An drei aktuellen Beispielen sehen wir, dass der Bundestag den Vorzugsvarianten seinen Segen gibt, OBWOHL eine Finanzierung überhaupt nicht gesichert ist! Sei's drum. Dann liegen diese Vorzugsvarianten eben in der Schublade. Und werden zu gegebener Zeit wieder hervorgeholt! **Pro-Ausbau schätzt es als unwahrscheinlich ein, dass sich die Vorzugsvarianten gravierend ändern. Selbst, wenn erst nach x Jahren der Weg in die nächste Lph. 3\4 freigegeben würde!**

Es ist also – trotz der anstehenden Kommunalwahl in Niedersachsen am 13.09.2026 und des allgemein aktuellen Wahlkampfmodus – mehr als wichtig, sich kritisch und konstruktiv mit der Variante 3 bzw. 4 auseinanderzusetzen. **Es ist ratsam, dass sich insbesondere die Betroffenen im Korridor der Varianten nicht nur an den Strohalm „Bestandsausbau“ klammern, sondern aktiv das für sie Maximale aus der zurzeit entstehenden Vorzugsvariante herausholen. Das geht nur in Zusammenarbeit mit dem Projektteam der DB InfraGo!**

Dies gilt ganz besonders unter dem Augenmerk, dass die Variante 3 bzw. 4 im Landkreis Schaumburg großteils am Bestand entlang geführt wird. Damit ließe sich bei einer Teilinbetriebnahme kürzerer Abschnitte ein gesellschaftlicher Nutzen erzielen! Die Planer Hannover-Bielefeld wiederholen also nicht den Fehler der Planer Hamburg-Hannover, die ja bekanntermaßen eine Neubaustrecke bevorzugen, die erst bei kompletter Fertigstellung (!) nutzbar sein würde.

Und ganz nebenbei: auf der Kundgebung am 17.05.2026 Nahe der Bückeburger Niederung war Frau Marja-Liisa Völlers MdB SPD die Einzige, die betont hat, dass für gravierende Fahrzeitänderungen, die der Bestandsausbau ja bedeuten würde, eine Neuberechnung des Deutschlandtakt-Zielfahrplans erforderlich ist. Solange dies nicht erreicht wird, bleiben die 31 Minuten und die DB InfraGo bei Variante 3 bzw. 4!

Selbst mit den ausgeschriebenen Machbarkeitsuntersuchungen (siehe oben) bleibt es zurzeit unklar, wie sich die Strecke in OWL entwickeln wird. Hier gibt es noch echte 2 Varianten.

Stand 01.2026 (2 Varianten; im Segment 7 1 Variante)

Protokoll Stadthagen

https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/260204_Protokoll_Regio-Treff_Stadthagen.pdf

Protokoll Stadthagen Seite 4/11 (Auszug)

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob auch eine Variante gewählt werden könnte, die zwar in der Bewertung nur an zweiter Stelle steht, dafür aber mehr Rückhalt in der Bevölkerung hat.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass die festgelegte Bewertungsmethodik auf Kriterien wie Umwelt, Raumordnung sowie Technik basiert und am Ende diese Maßstäbe neben der Finanzierbarkeit entscheidend für die Auswahl sind. Rückmeldungen und Anregungen aus der Bevölkerung werden aufgenommen, sie waren jedoch nicht ausschlaggebend für die finale Entscheidung.

Rückfrage: Es wird gefragt, wie „Durchschneidung“ definiert ist und ob dabei die Zahl der betroffenen Häuser oder die rechtliche Abgrenzung der Dörfer entscheidend ist.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass Zerschneidung die Trennung eines zusammenhängenden Siedlungsgebiets bedeutet. In Sutfeld müssen alle Alternativen einen sogenannten Siedlungsriegel durchqueren, weshalb die Variante mit den geringsten Auswirkungen gewählt wurde. Die Ergebnisse des quantitativen Segment-Vergleichs S7 anhand der Bewertungsmethodik führen dazu, dass Segment-Variante S7.1 weiterverfolgt wird.

Folien Stadthagen

https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/20260204_Regional-Treffen_Stadthagen.pdf

Segment-Vergleich S7

Wir betrachten 5 Varianten zwischen Helpsen und Holtrup

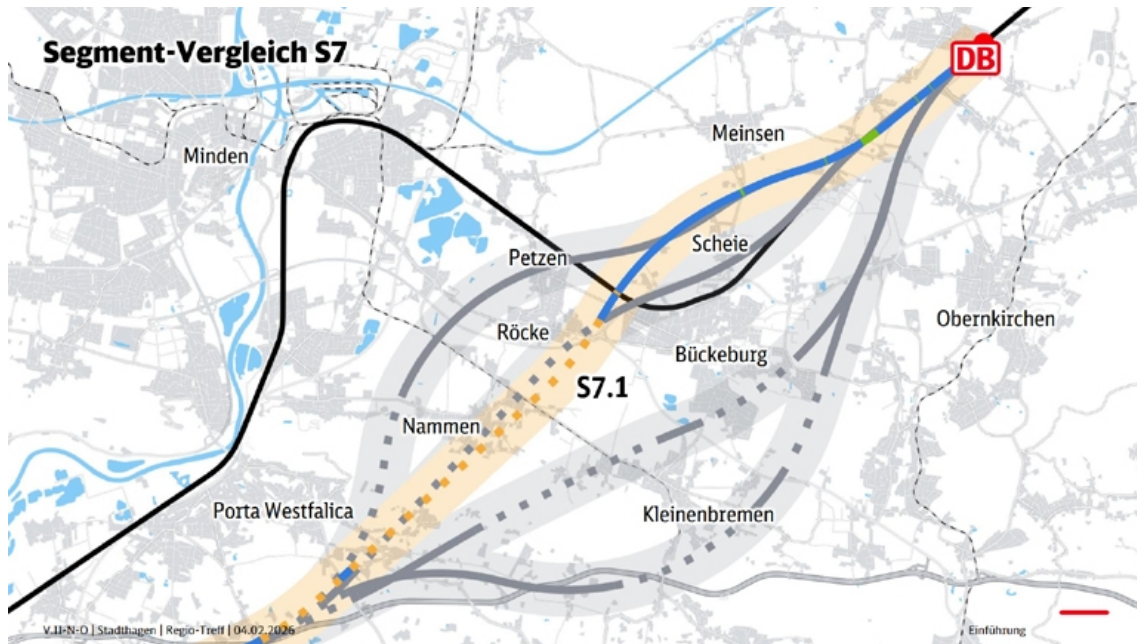


Aus der Beteiligung haben wir Segment-Varianten abgeleitet.
Die Behörden legen Schutz-Gebiete und Flächen-Nutzungen von Zeit zu Zeit neu fest. Jetzt nutzen wir aktuelle Daten aus dem Jahr 2025.

2025	S7.1	S7.2	S7.3	S7.4	S7.5
Umwelt	++	+	++	o	-
Raum	++	+	+	o	-
Technik	+	o	o	-	+



Ergebnis: Für die Planung nutzen wir **Segment-Variante S7.1**.



Stand 11.2024 (12 Varianten)

Protokoll Herford, mit Teilnahme von Dr. Gerd Festag vom Büro Dr. Spang

<https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DB-InfraGO-AG-Protokoll-Regional-Treffen-Herford-13-11-2024-mit-Anhang.pdf>

Protokoll Porta Westfalica, ohne persönliche Teilnahme des Büros Dr. Spang

<https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DB-InfraGO-AG-Protokoll-Regional-Treffen-Porta-Westfalica-26-11-2024.pdf>

Folien Porta Westfalica https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/db-infrago-ag-folien-regional-treffen-porta-westfalica-26-11-2024_0.pdf

