

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Samtgemeinde Nenndorf

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 die Samtgemeinde Nenndorf.



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 Fern- und Regionalzüge kommen gleichzeitig im Bahnhof an für besseres Umsteigen.

Das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld plant zusätzliche Gleise für den Deutschlandtakt, für mehr Fern-, Regional- und Güterzüge in Niedersachsen. Die Fahrpläne für die Region können unabhängig vom nationalen und europäischen Fern- und Güterverkehr gestaltet werden. 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, zuverlässige Verbindungen

Das Projekt Hannover–Bielefeld schafft Platz auf den Gleisen für zusätzliche Regionalzüge. Es ergänzt in Niedersachsen die vier bestehenden Gleise von Hannover bis Wunstorf und die zwei Gleise zwischen Wunstorf und 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. Für die Umsetzung müssen Bund und Land das Geld bereitstellen.



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.

Mehr und verlässlichere Züge

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
Haste	6 Abfahrten je Stunde	11 Abfahrten je Stunde
	3 S1 ¹ Minden–Haste 1 S2 ¹ Nienburg–Haste 1 RE60 ² Rheine–Braunschweig 1 RE70 ² Bielefeld–Braunschweig	3 S1 ¹ Minden–Haste 2 S1 ¹ Minden–Hannover* 1 S2 ¹ Nienburg–Haste 1 S21 ¹ Seelze–Haste* 2 RE60 ¹ Leer–Rheine–Braunschweig 2 RE70 ¹ Bielefeld–Wolfsburg
Bad Nenndorf	4 Abfahrten je Stunde	6 Abfahrten je Stunde
	2 S1 ¹ Minden–Haste 2 S2 ¹ Nienburg–Haste	2 S1 ¹ Minden–Haste 2 S2 ¹ Nienburg–Haste 2 S21 ¹ Seelze–Haste*

Legende

¹ Zug fährt *stündlich* pro Richtung

² Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

* Zug fährt in der *Hauptverkehrszeit* (6:00-9:00 Uhr, 16:00-19:00 Uhr)

Für die **Samtgemeinde Nenndorf** würden Deutschlandtakt und Verkehrskonzept 2040+ der LNVG **in der Hauptverkehrszeit doppelt so viele Regionalzüge** wie heute bedeuten. Je Stunde fahren heute **in Haste** sechs Züge ab. Mit dem Verkehrskonzept 2040+ würden **zur Hauptverkehrszeit elf Züge pro Stunde** abfahren. In Bad Nenndorf fahren heute pro Stunde vier Züge ab. Mit dem Verkehrskonzept 2040+ würden **zur Hauptverkehrszeit sechs Züge pro Stunde abfahren**.

Die Taktung von Haste in Richtung Hannover und Richtung Minden wird verdoppelt, indem die Regional-Express RE60 und RE70 jeweils stündlich statt zweistündlich fahren. Zusätzlich wird in der Hauptverkehrszeit die S21 von Seelze nach Haste eingeführt.

Damit das funktioniert, wird zusätzliche Kapazität zwischen Seelze und Wunstorf benötigt. Denn die eigenen Gleise der S-Bahn Enden in Seelze. Das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld schafft zwei neue Gleise und die fehlende Kapazität. Die schnellen Züge verlassen bereits bei der Anbindung Cargo-Werk in Lohnde die bestehende Strecke. Diese ist dann frei für mehr Regional-Züge und S-Bahnen zwischen Seelze und Wunstorf. Die LNVG kann das nutzen und sagt über zusätzliche Gleise: „Jede zusätzliche Infrastruktur schafft Kapazitäten, die der LNVG eine Angebotsausweitung ermöglichen und damit Vorteile für die Fahrgäste im Nahverkehr erreichen“ (LNVG 2024: 4).

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.

Nach dem Bau profitiert die Wirtschaft dauerhaft durch bessere Verbindungen für Menschen und Güter. Die Industrie und Handelskammer Hannover hat sich darum in einem Standpunkt Papier für eine schnelle Schaffung von neuen Kapazitäten und zukunftsfähigen Fahrzeiten auf der Schiene ausgesprochen. Eine Planungsbeschleunigung für das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld wird von der Industrie und Handelskammer Hannover begrüßt.



Gut zu wissen:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Bad Nenndorf nach Berlin mit S-Bahn und Intercity-Express 55 kg CO_{2e} weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 27 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.



2 kg CO_{2e}

Reisezeit: 2h 43min



57 kg CO_{2e}

Reisezeit: 3h 10 min

Abbildung 1: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO_{2e} (Kilogramm Kohlendioxid-Äquivalente). CO_{2e} 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 Verkehrsfläche in der Samtgemeinde Nenndorf Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Die Samtgemeinde Nenndorf hat eine Fläche von 5.141 Hektar. 351 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 165 Hektar für Straßen und 140 Hektar für Wege genutzt. Das sind 87% der Verkehrsfläche Nenndorfs. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 8 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 38 Hektar Fläche genutzt. Das sind 11% der Verkehrsfläche oder 0,7% der städtischen Flächen. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen. Abbildung 2 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

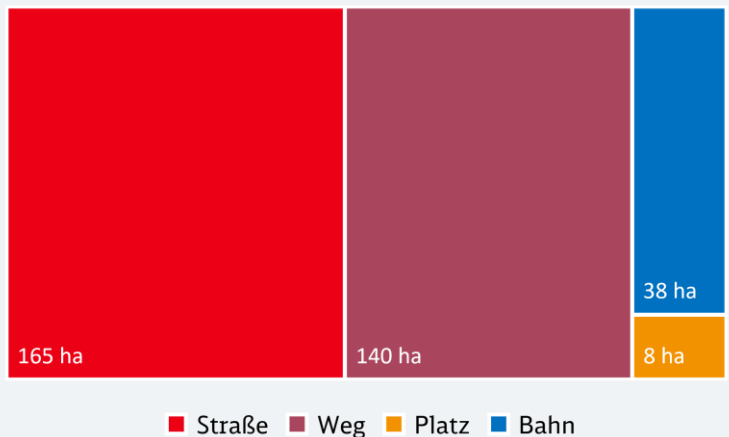


Abbildung 2: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in der Samtgemeinde Nenndorf. 87 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten in der Samtgemeinde Nenndorf

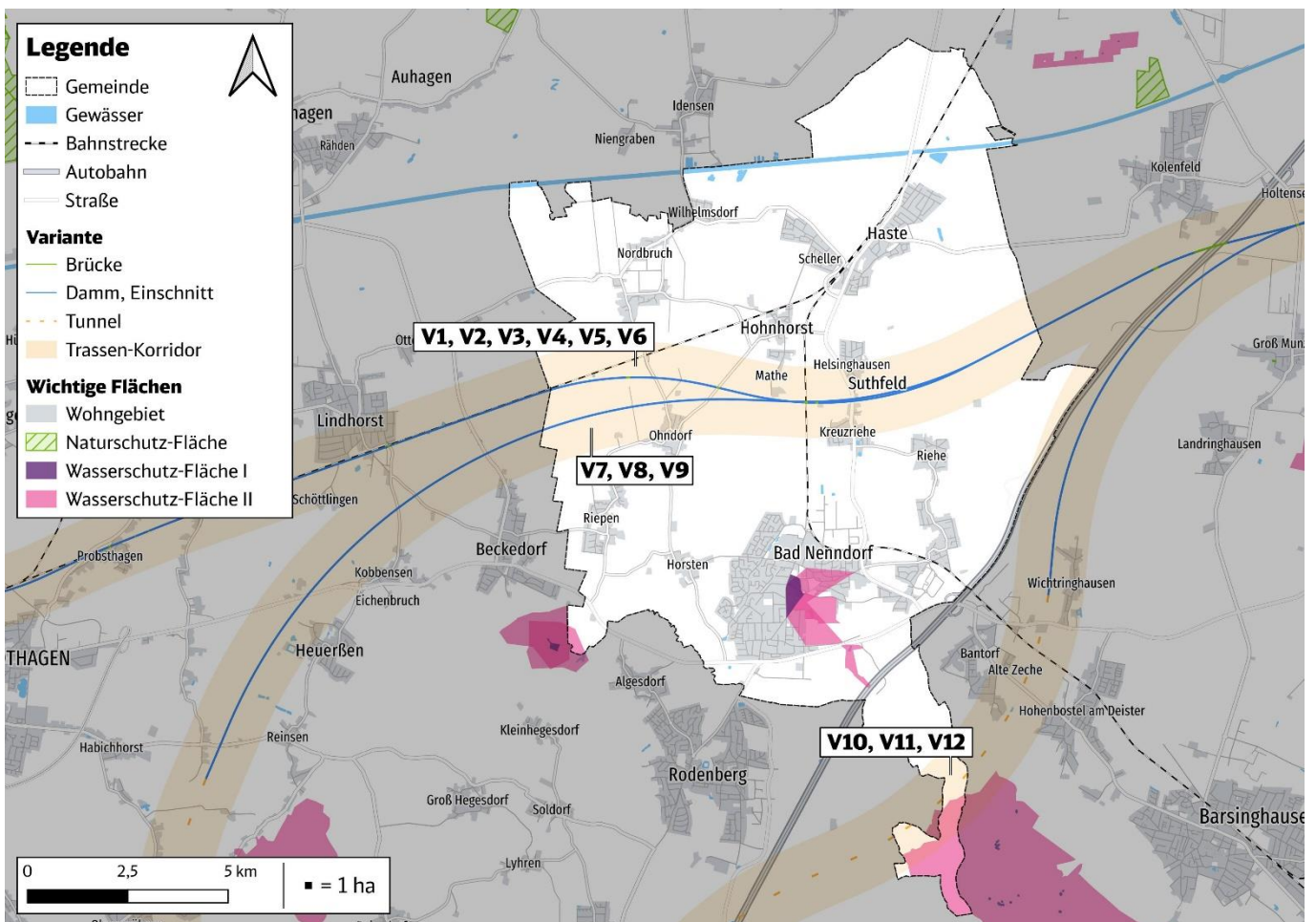


Abbildung 3: Die Karte zeigt die Fläche der Samtgemeinde Nenndorf und die Trassen-Korridore der 12 Varianten. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 2000. Wasserschutz-Flächen I umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone I und Heilquellenschutzgebiete Zone I. Wasserschutz-Flächen II umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone II und Heilquellenschutzgebiete Zone II.

Wir haben zwölf Trassen-Varianten entwickelt. Durch die Samtgemeinde Bad Nenndorf führen alle Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der 12 Trassen-Varianten in der Samtgemeinde Nenndorf. Trassen-Variante V1-V6 beanspruchen 11 Hektar Fläche Nenndorfs, Variante V7-V9 beanspruchen 12 Hektar. Variante V10, V11 und V12 nehmen keine Fläche Nenndorfs in Anspruch.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Flächenbedarf in Hektar	11	11	11	11	11	11	12	12	12	0	0	0
Länge in Kilometer	7	7	7	7	7	7	7	7	7	1	1	1
Tunnellänge in Kilometer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V1-V9 haben innerhalb Nenndorfs eine Teillänge von sieben Kilometern. Varianten V10, V11 und V12 haben innerhalb Nenndorfs eine Länge von einem Kilometer im Tunnel.

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Trassen-Korridore verlaufen in der Samtgemeinde Nenndorf teilweise durch Wasserschutz-Flächen sowie Wohngebiete. 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.

Wasserschutz-Flächen

Die Korridore der Trassen-Varianten V10 bis V12 berühren im Süden der Samtgemeinde Nenndorf, südwestlich von Hohenbostel am Deister, die Zone II des Wasserschutzgebietes „Deisterquellen“. Dort verlaufen die Varianten V10 bis V12 wahrscheinlich im Tunnel. Bei der Planung der Trassen versuchen wir die Auswirkungen auf Schutzgebiete gering zu halten. Unvermeidbare Eingriffe gleichen wir aus.

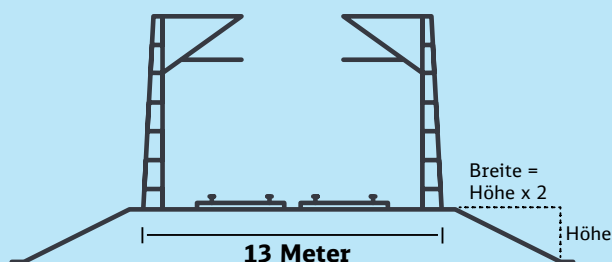
Wohngebiete

Das Siedlungsgebiet der Samtgemeinde Nenndorf liegt in manchen Trassen-Korridoren. Genaue Auswirkungen auf Wohnbebauung können wir noch nicht absehen. Es gilt grundsätzlich: Gebäude werden möglichst umfahren.



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

Industrie und Handelskammer Hannover, 2023: #ihk Standpunkte: Lebensader Verkehrsinfrastruktur, www.ihk.de/hannover/hauptnavigation/wir-ueber-uns/ihk-medien/-ihk-standpunkte/ihk-standpunkte-verkehrsinfrastruktur

LNVG, 2024: SPNV-Konzept 2030+ und 2040+, <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040> (Stand: 11.03.2024).

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, 2024: Kartenlayer Natur- und Wasserschutz-Flächen, <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten>

Region Hannover, 2023: Verkehrsentwicklungsplan 2035+, www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/VEP-2035

sma+, Intraplan, VIA, TTS TRIMODE 2022: Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt, www.deutschlandtakt.de/blog/finalisierter-gutachterbericht-zum-deutschlandtakt/

sma+, 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/



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

