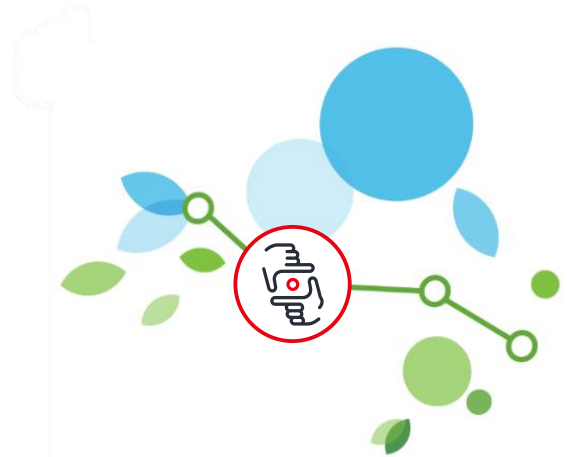


Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Stadthagen

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 Stadthagen.



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 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
Stadthagen	4 Abfahrten je Stunde	8 Abfahrten je Stunde
	1 RE60 ² Rheine–Braunschweig 1 RE70 ² Bielefeld–Braunschweig 2 S1 ¹ Minden–Haste	2 RE60 ¹ Leer–Rheine–Braunschweig 2 RE70 ¹ Bielefeld–Wolfsburg 2 S1 ¹ Minden–Haste 2 S1 ¹ Minden–Hannover*

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 **Stadthagen** würden Deutschlandtakt und Verkehrskonzept 2040+ der LNVG **in der Hauptverkehrszeit doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute in Stadthagen vier Züge ab. Mit dem Verkehrskonzept 2040+ würden **zur Hauptverkehrszeit acht Züge pro Stunde abfahren**.

Die Taktung von Stadthagen in Richtung Hannover und Richtung Minden wird verdoppelt, indem die Regional-Expresse RE60 und RE70 jeweils stündlich statt zweistündlich fahren. Die heute stündlich verkehrende S1 würde dann im Halbstundentakt fahren.

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).

Durch das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld wird zudem die Kapazität geschaffen, um eine **Reaktivierung der Strecke Rinteln–Stadthagen zu optimieren**. So könnten zusätzliche Züge nach Rinteln und nach Hannover von Stadthagen aus abfahren.

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. Auch die DB Cargo-Werke in Seelze profitieren von mehr Güterverkehr.

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 Stadthagen nach Berlin mit Regional-Express und Intercity-Express 57 kg CO₂e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 57 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

Stadthagen-Berlin



2 kg CO₂e

Reisezeit: 2h 26 min



59 kg CO₂e

Reisezeit: 3h 23 min

Abbildung 1: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO₂e (Kilogramm Kohlendioxid-Equivalente). CO₂e enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: www.co2kompass.bahn.de)



Gut zu wissen:

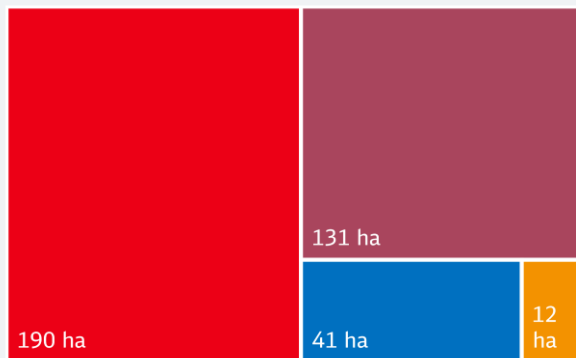
Eine Studie ergibt: Allein durch das Projekt Karlsruhe-Basel entstehen 3.000 Arbeitsplätze in der Region zwischen den beiden Städten. Lesen Sie mehr zu den Ergebnissen unter: www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html

Aufteilung der Verkehrsfläche in Stadthagen

Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Stadthagen hat eine Fläche von 6.027 Hektar. 373 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 190 Hektar für Straßen und 131 Hektar für Wege genutzt. Das sind 53% der Verkehrsfläche Stadthagens. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 12 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 41 Hektar Fläche genutzt. Das sind 11% der Verkehrsfläche oder 0,6% der städtischen Flächen. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen. Abbildung 2 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.



■ Straße ■ Weg ■ Bahn ■ Platz

Abbildung 2: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Stadthagen. 53 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten

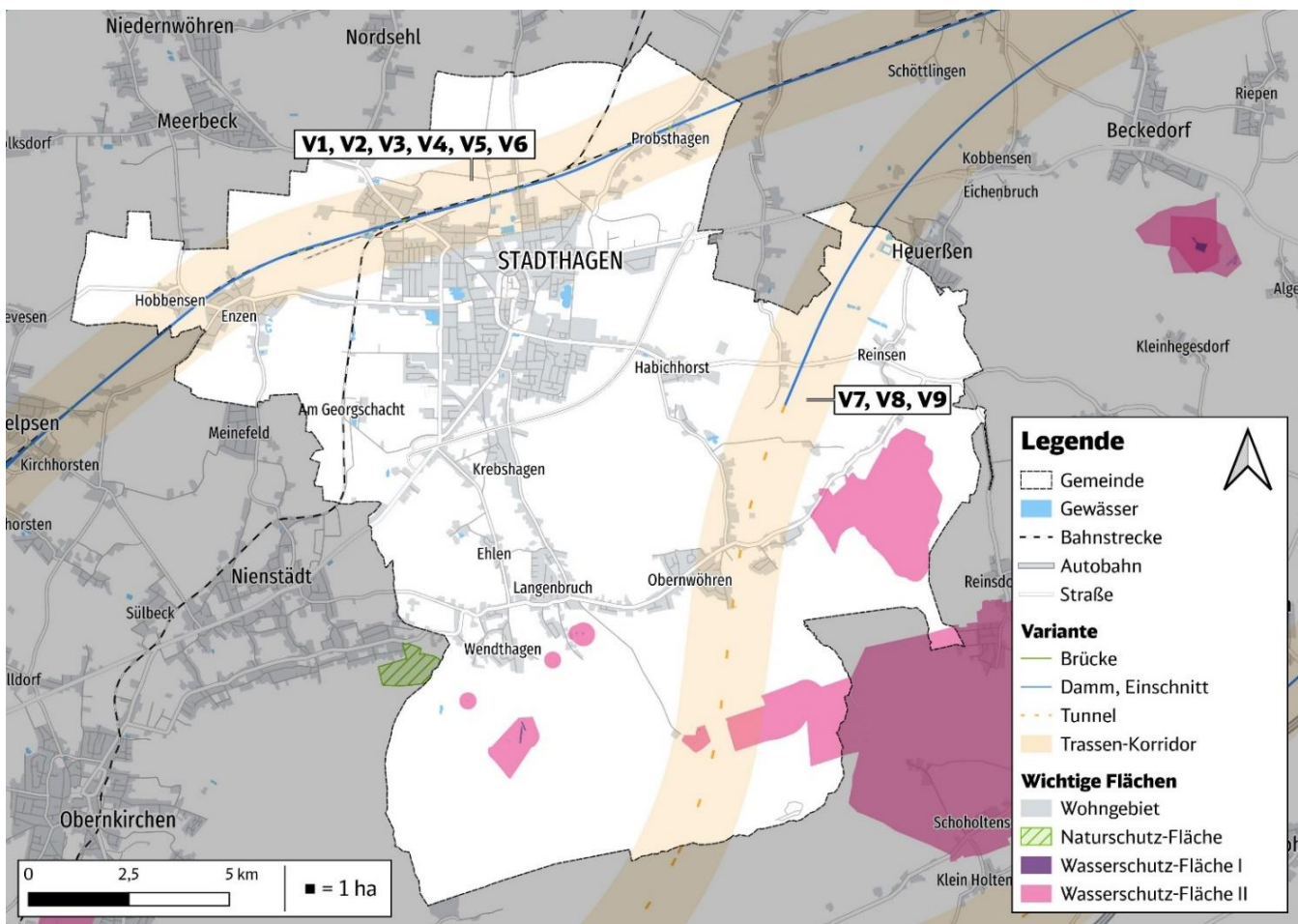


Abbildung 3: Die Karte zeigt die Fläche der Stadt Stadthagen und die Trassen-Korridore V1 bis V9 der 12 Varianten. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 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 Stadthagen führen neun Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der neun Trassen-Varianten in Stadthagen. Trassen-Variante V1-V6 beanspruchen 12 Hektar Fläche Stadthagens, Variante V7-V9 beanspruchen 11 Hektar und V10-V12 beanspruchen keine Fläche in Stadthagen.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
Flächenbedarf in Hektar	12	12	12	12	12	12	11	11	11	0	0	0
Länge in Kilometer	7	7	7	7	7	7	8	8	8	0	0	0
Tunnellänge in Kilometer	0	0	0	0	0	0	5	5	5	0	0	0

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V1-V6 haben innerhalb Stadthagens eine Teillänge von sieben Kilometern. Die Varianten V7-V9 haben innerhalb Stadthagens eine Länge von acht Kilometern. Davon sind fünf Kilometer Tunnel.

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Trassen-Korridore verlaufen in Stadthagen teilweise durch Wasserschutz-Flächen und Wohngebiete. Durchfahrungen 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

Südlich von Oberwöhren verlaufen die Trassen-Korridore der Varianten V7 bis V9 durch die Schutzzonen II des Wasserschutzgebietes „Oberwöhren“ und durch die Schutzzonen I und II des Wasserschutzgebietes „Stadthagen/Wendthagen“. Die Trassen würden dort vermutlich im Tunnel verlaufen. Bei der Planung der Trassen versuchen wir die Auswirkungen auf Wasserschutzgebiete gering zu halten.

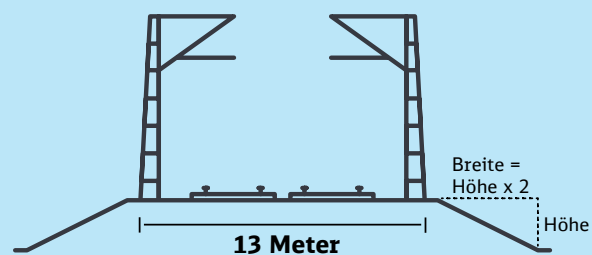
Wohngebiete

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Auetal 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>

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, 2023: Bewertung Reaktivierungen - Nr. 45 Rinteln – Stadthagen, <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber-uns/presse/presseinformationen/bahnstreckenreaktivierung-erste-zwischenergebnisse-zum-neuen-reaktivierungsprogramm-liegen-vor-226482.html>

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.kcitr-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



Deutschlandtakt

