

## Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

# Wunstorf

## 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 Wunstorf.



### 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 CO<sub>2</sub> und weniger Schmutz.

### Chancen für den Nahverkehr: Doppelt so viele Züge, verlässliche 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  |
| <b>Wunstorf</b> | <b>8</b> Abfahrten je Stunde  | <b>16</b> Abfahrten je Stunde   |
|                 | 2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste<br>2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste<br>1 <b>RE1</b> <sup>2</sup> Norddeich Mole–Hannover<br>1 <b>RE8</b> <sup>2</sup> Bremerhaven Lehe–Hannover<br>1 <b>RE60</b> <sup>2</sup> Rheine–Braunschweig<br>1 <b>RE70</b> <sup>2</sup> Bielefeld–Braunschweig | 2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste<br>2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Hannover*<br>2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste<br>2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Hannover*<br>2 <b>RE1</b> <sup>1</sup> Norddeich Mole–Hannover<br>2 <b>RE8</b> <sup>1</sup> Bremerhaven Lehe–Hannover<br>2 <b>RE60</b> <sup>1</sup> Leer–Rheine–Braunschweig<br>2 <b>RE70</b> <sup>1</sup> Bielefeld–Wolfsburg |

### Legende

<sup>1</sup> Zug fährt *stündlich* pro Richtung

<sup>2</sup> Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

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

Für **Wunstorf** würden Deutschlandtakt und Verkehrskonzept 2040+ der LNVG **in der Hauptverkehrszeit doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute in Wunstorf acht Züge ab. Mit dem Verkehrskonzept 2040+ würden **zur Hauptverkehrszeit 16 Züge pro Stunde abfahren**.

Die Taktung von Wunstorf in Richtung Hannover würde verdoppelt, indem die Regional-Expresse RE1, RE8, RE60 und RE70 jeweils stündlich statt zweistündlich fahren. Die heute stündliche verkehrenden S1 und S2 würden dann in der Hauptverkehrszeit 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).

## 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 Bahnhöfe: Neuer Halt in der Gemeinde

Etwa alle 30 Kilometer baut die Bahn bei neuen Gleisen einen Betriebs-Bahnhof zum Überholen oder Abstellen von Zügen. Mit Bahnsteigen wird hieraus ein normaler Bahnhof. Es entstehen neue Halte für schnelle Nahverkehre.

So ist zum Beispiel der Bahnhof Kinding (Altmühltal) auf der Schnellfahrstrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt entstanden. Bei der Erörterung der Trassen-Korridor-Varianten zwischen Hannover und Bielefeld kann die Öffentlichkeit neue Halte in der Region vorschlagen.

## Chancen für die Wirtschaft: Arbeitsplätze und Aufträge für die Region

Die Cargo-Werke und ihre Arbeitsplätze gewinnen. Nachts fahren Güterzüge auf der neuen Strecke Hannover–Bielefeld. Tagsüber ist auf der bestehenden Strecke zusätzlicher Platz für Güterzüge, die in den Werken von DB Cargo gewartet werden.

Der Bau neuer Gleise sichert und schafft Arbeitsplätze in der Region für Unternehmen in Bau, Handwerk, Einzelhandel und Gastronomie. Die Industrie und Handelskammer (IHK) Hannover hat sich in einem Positionspapier für eine schnelle Schaffung von neuen Kapazitäten und zukunftsfähigen Fahrzeiten auf der Schiene ausgesprochen. Eine Planungsbeschleunigung für das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld wird von der IHK Hannover begrüßt.



### Gut zu wissen:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Wunstorf nach Berlin mit Regional- und Intercity-Express 54 kg CO<sub>2</sub>e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 1 Stunde und 9 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.



1 kg CO<sub>2</sub>e

Reisezeit: 2h 11min



55 kg CO<sub>2</sub>e

Reisezeit: 3h 20 min

Abbildung 1: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO<sub>2</sub>e (Kilogramm Kohlendioxid-Äquivalente). CO<sub>2</sub>e enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: [www.co2kompass.bahn.de](http://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](http://www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html)

## Aufteilung der Verkehrsfläche in Wunstorf

### Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Wunstorf hat eine Fläche von 12.574 Hektar. 1.020 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 303 Hektar für Straßen und 296 Hektar für Wege genutzt. Das sind 59% der Verkehrsfläche Wunstorfs. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 23 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 63 Hektar Fläche genutzt. Das sind 6% der Verkehrsfläche oder 0,5% der städtischen Flächen. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen. Abbildung 2 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

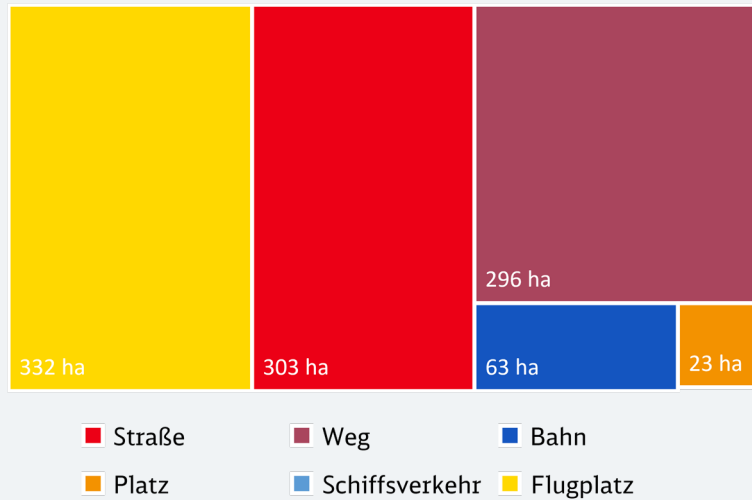


Abbildung 2: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Wunstorf. 59 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

## Auswirkungen der Trassen-Varianten

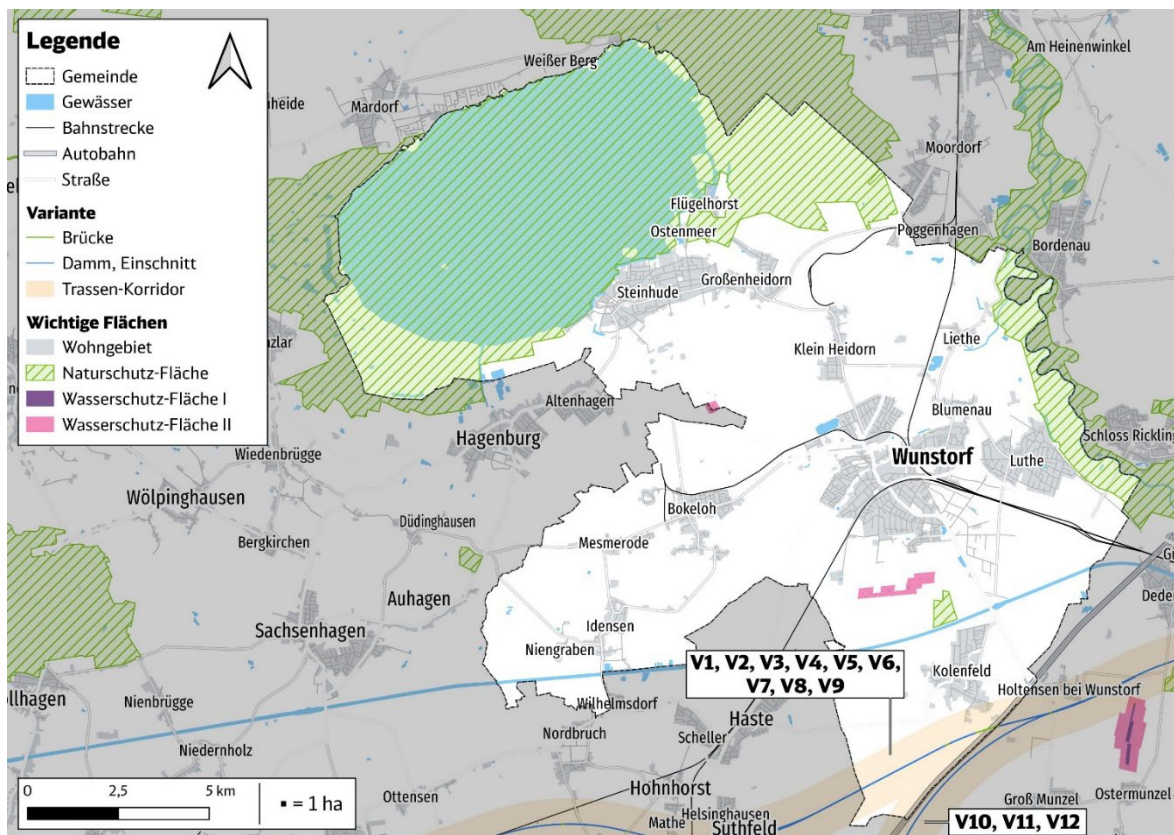


Abbildung 3: Die Karte zeigt die Fläche der Stadt Wunstorf und die Trassen-Korridore der 12 Varianten. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 2000. Wasserschutz-Flächen 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 Wunstorf führen neun Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf und die Länge der neun Trassen-Varianten in Wunstorf. Trassen-Varianten V1-V6 beanspruchen 6 Hektar Fläche Wunstorfs, Variante V7-V9 beanspruchen 7 Hektar. Die

Varianten V10-V12 nehmen keine Fläche Wunstorfs in Anspruch.

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V1-V9 haben innerhalb Wunstorfs eine Länge von drei Kilometern. Die Varianten V10-V12 verlaufen nicht durch Wunstorf.

| Variante                       | V1 | V2 | V3 | V4 | V5 | V6 | V7 | V8 | V9 | V10 | V11 | V12 |
|--------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| <b>Flächenbedarf in Hektar</b> | 6  | 6  | 6  | 6  | 6  | 6  | 7  | 7  | 7  | 0   | 0   | 0   |
| <b>Länge in Kilometer</b>      | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 0   | 0   | 0   |

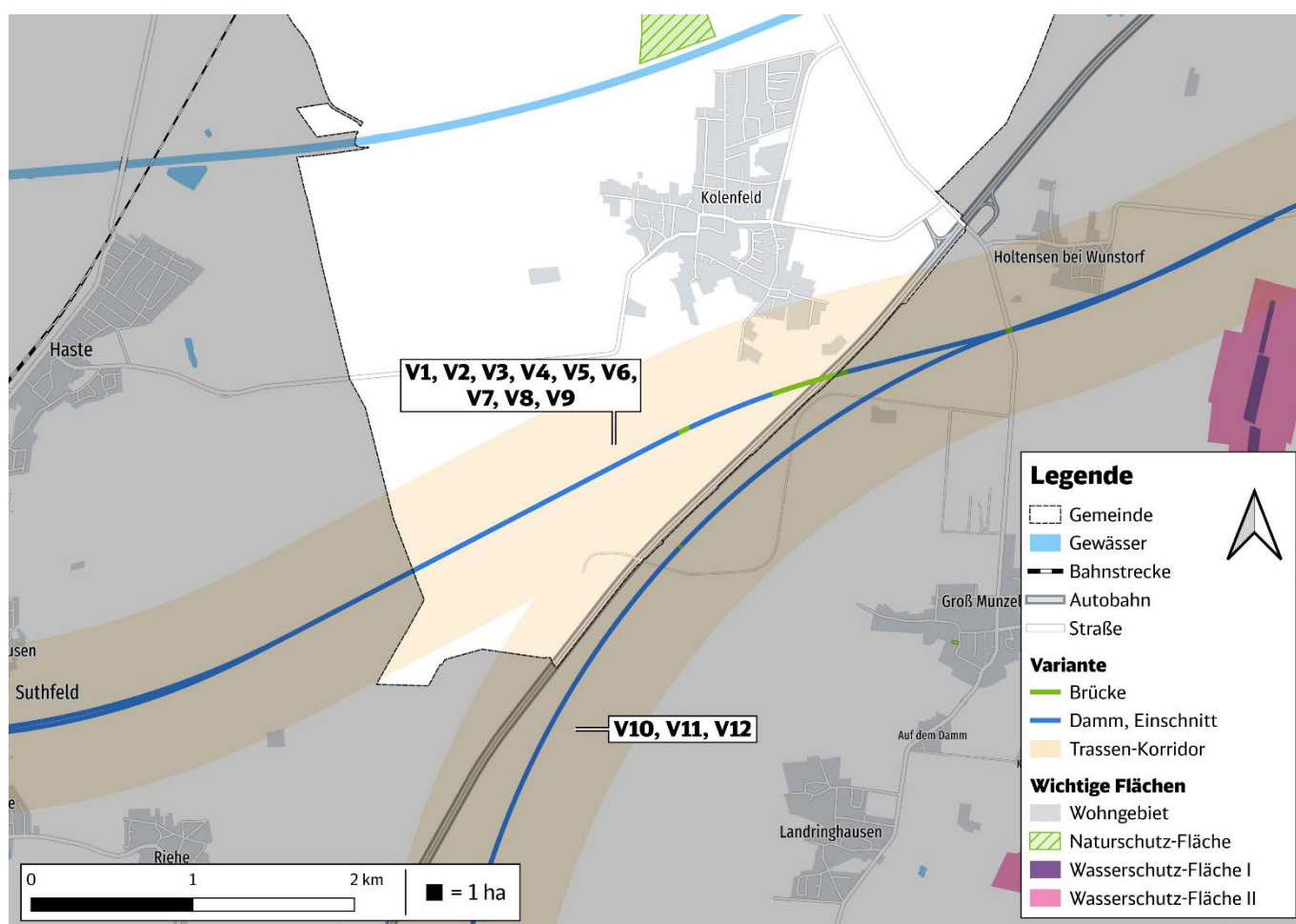


Abbildung 4: Die Karte zeigt einen Ausschnitt der Gemeinde Wunstorf und die Trassen-Korridore der Varianten V1 bis V12. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasserschutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 2000. Wasserschutz-Flächen I umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone I und Heilquellenschutzgebiete Zone I. Wasserschutz-Flächen II umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone II und Heilquellenschutzgebiete Zone II.

### Auswirkungen auf Wohngebiet

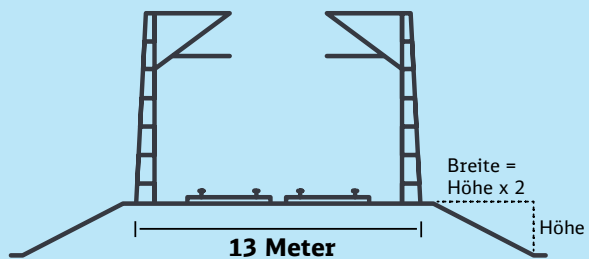
Die Trassen-Korridore verlaufen in Wunstorf teilweise durch Wohngebiete. Durchfahrten und Maßnahmen zum Schutz oder Ausgleich prüfen Behörden und müssen genehmigt werden.

Hier geben wir einen kurzen Überblick über die Beeinträchtigungen. Eine genauere Darstellung zeigt die interaktive Karte auf [www.hannover-bielefeld.de/anregen](http://www.hannover-bielefeld.de/anregen).



### 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: CO<sub>2</sub>Kompass, <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](http://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](http://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](http://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/](http://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/](http://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](mailto:h-bi@deutschebahn.de)

[www.hannover-bielefeld.de](http://www.hannover-bielefeld.de)

Änderungen vorbehalten  
Einzelangaben ohne Gewähr  
Stand Oktober 2024

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

**Fotos:** DB InfraGO AG



**Deutschlandtakt**