

## Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

# Region Hannover

## 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 Region Hannover.



### Chancen durch Deutschlandtakt und Bahnprojekt

Das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld plant zusätzliche Gleise für den Deutschlandtakt, für mehr und zuverlässigere Regional-, Fern- und Güterzüge in Ostwestfalen-Lippe. Der Deutschlandtakt ist ein Fahrplan für ganz Deutschland. Die Bahnlinien fahren aufeinander abgestimmt und im festen Takt – zum Beispiel alle 30 Minuten. Möglichst viele Regional- und Fernzüge kommen gleichzeitig im Bahnhof an für besseres Umsteigen.

Die Fahrpläne für den Regional-Verkehr werden vom Land Nordrhein-Westfalen zusammen mit der Region gestaltet und wenn nötig später angepasst. 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.

Alle Infos zum Deutschlandtakt gibt es unter [www.hannover-bielefeld.de/info-markt-2024/deutschlandtakt](http://www.hannover-bielefeld.de/info-markt-2024/deutschlandtakt)

### Chancen für den Nahverkehr: Mehr Züge, neue Halte

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>Barsinghausen, Egestorf (Deister), Kirchdorf (Deister)</b>	<b>6</b> Abfahrten je Stunde	<b>6</b> Abfahrten je Stunde
	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 2 <b>S21</b> <sup>1</sup> Hannover–Barsinghausen*	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 2 <b>S21</b> <sup>1</sup> Seelze–Haste*
<b>Dedensen/ Gümmer</b>	<b>4</b> Abfahrten je Stunde	<b>8</b> Abfahrten je Stunde
	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Hannover* 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Hannover*
<b>Letter</b>	<b>6</b> Abfahrten je Stunde	<b>8</b> Abfahrten je Stunde
	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 2 <b>S51</b> <sup>1</sup> Seelze–Hameln*	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Hannover* 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Hannover*
<b>Seelze</b>	<b>5</b> Abfahrten je Stunde	<b>9</b> Abfahrten je Stunde
	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 1 <b>S51</b> <sup>1</sup> Seelze–Hameln*	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Hannover* 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Hannover* 1 <b>S21</b> <sup>1</sup> Seelze–Hameln*
<b>Winninghausen, Barntorf</b>	<b>4</b> Abfahrten je Stunde	<b>6</b> Abfahrten je Stunde
	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 2 <b>S21</b> <sup>1</sup> Seelze–Haste*
<b>Wunstorf</b>	<b>8</b> Abfahrten je Stunde	<b>16</b> Abfahrten je Stunde
	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 1 <b>RE1</b> <sup>2</sup> Norddeich Mole–Hannover 1 <b>RE8</b> <sup>2</sup> Bremerhaven Lehe–Hannover 1 <b>RE60</b> <sup>2</sup> Rheine–Braunschweig 1 <b>RE70</b> <sup>2</sup> Bielefeld–Braunschweig	2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Haste 2 <b>S1</b> <sup>1</sup> Minden–Hannover* 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Haste 2 <b>S2</b> <sup>1</sup> Nienburg–Hannover* 2 <b>RE1</b> <sup>1</sup> Norddeich Mole–Hannover 2 <b>RE8</b> <sup>1</sup> Bremerhaven Lehe–Hannover 2 <b>RE60</b> <sup>1</sup> Leer–Rheine–Braunschweig 2 <b>RE70</b> <sup>1</sup> Bielefeld–Wolfsburg

### Legende

<sup>½</sup> Zug fährt *halbstündlich* pro Richtung

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

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

RE Regional-Express

RB RegionalBahn

S Schnellbahn

(Quelle: LNVG; sma+, NWL, Kompetenzzentrum ITF NRW)

Für die **Region Hannover** würden Deutschlandtakt und Verkehrskonzept 2040+ der LNVG **in der Hauptverkehrszeit fast doppelt so viele Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute in **Winninghausen, Bantorf** und **Dedensen/Gümmern** vier Züge ab. In **Seelze** fahren fünf, in **Letter** sechs und in **Wunstorf** acht Züge pro Stunde ab. Mit dem Verkehrskonzept 2040+ würden zur Hauptverkehrszeit in Winninghausen und Bantorf sechs Züge pro Stunde abfahren, in Letter und Dedensen/Gümmern acht Züge und in Seelze neun Züge. In Wunstorf würden 16 Züge abfahren. In **Barsinghausen, Eggestorf** und **Kirchdorf** würde weiterhin 6 Züge je Stunde abfahren.

Die Taktung der S1 in Richtung Minden und in Richtung Hannover würde in der Hauptverkehrszeit verdoppelt. Auch die Taktung der S2 würde in Richtung Nienburg und in Richtung Hannover in der Hauptverkehrszeit verdoppelt. Die Taktung von Wunstorf in Richtung Hannover

### **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.

würde verdoppelt, indem die Regional-Express RE1, RE8, RE60 und RE70 jeweils stündlich statt zweistündlich fahren. Die S21 Seelze–Haste fährt in der Hauptverkehrszeit und hält zusätzlich in Winninghausen und Bantorf.

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)



#### **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)

## 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 über 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 Fahrzeilen 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 Wunstorf nach Berlin mit Regional- und Intercity-Express 54 kg CO<sub>2e</sub> weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 1 Stunde und 9 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

#### Wunstorf-Berlin



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

Reisezeit: 2h 11min



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

Reisezeit: 3h 20 min

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

## Aufteilung der Verkehrsfläche in der Region Hannover Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Die Region Hannover hat eine Fläche von 229.713 Hektar. 17.433 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 7.924 Hektar für Straßen und 6.854 Hektar für Wege genutzt. Das sind 84,8% der Verkehrsfläche der Region Hannover. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 513 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze. 871 Hektar nutzen Flugplätze.

Für Bahnen werden derzeit 1248 Hektar Fläche genutzt. Das sind 7% der Verkehrsfläche oder 0,5% der städtischen Flächen. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen.



Abbildung 2: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in der Region Hannover. Rund 85 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

## Auswirkungen der Trassen-Variante

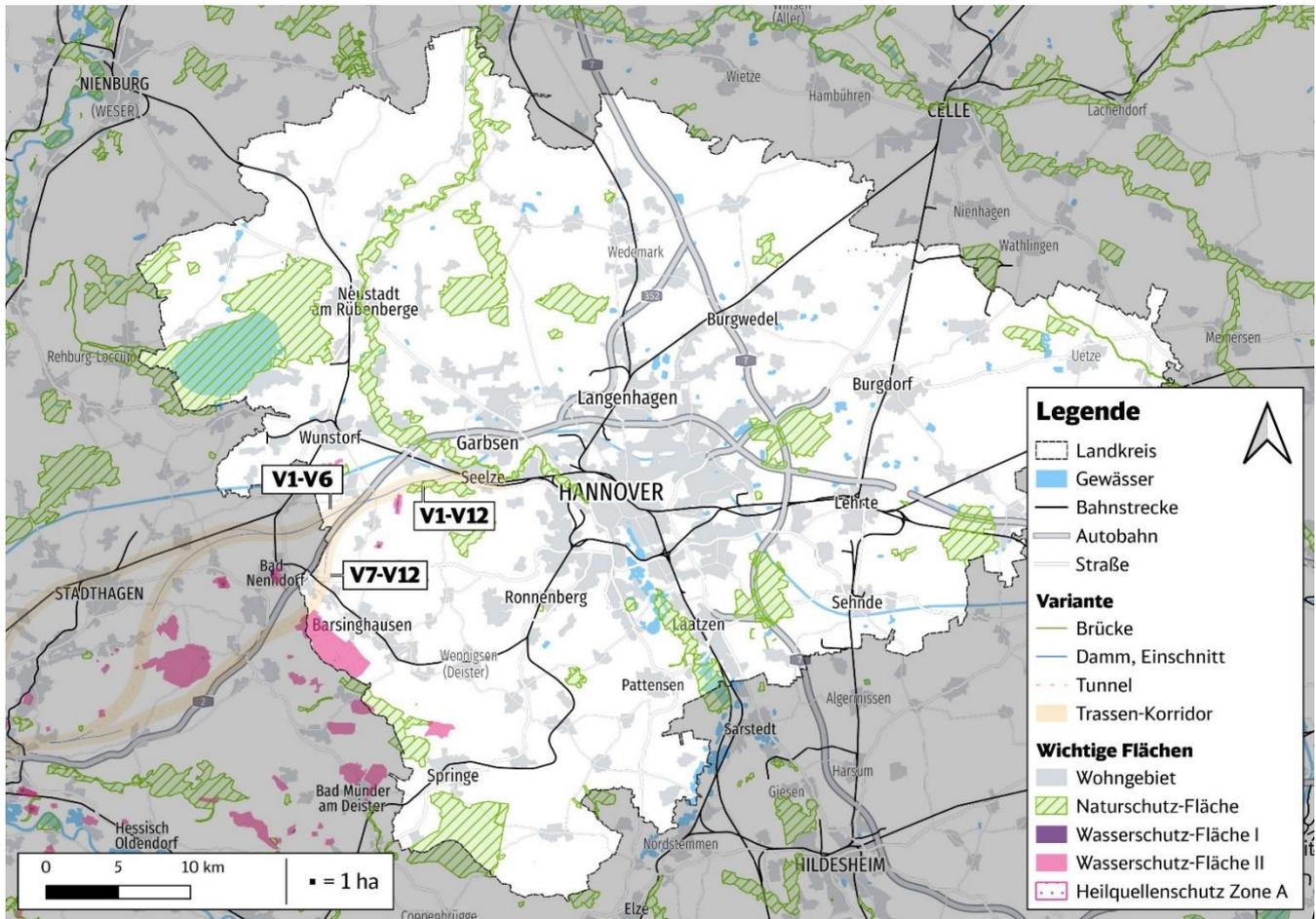


Abbildung 3: Die Karte zeigt die Fläche der Region Hannover und die Varianten. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-oranger Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasser-schutz-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. Die Heilquellenschutzzone A beinhaltet auch die Heilquellenschutzzone III.

Wir haben zwölf Trassen-Varianten entwickelt. Durch die Region Hannover führen alle Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der zwölf Trassen-Varianten in der Region Hannover. Die Trassen-Variante V1 bis V6 beanspruchen 28 Hektar Fläche in der Region Hannover,

die Varianten V7 bis V9 beanspruchen 29 Hektar Fläche und Variante V10 bis V12 beanspruchen 34 Hektar Fläche.

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V1-V9 haben innerhalb der Region Hannover eine Teillänge von 14 Kilometern. Die Varianten V10 bis V12 haben auf dem Gebiet der Region eine Länge von 19 Kilometern. Davon sind drei Kilometer Tunnel.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
<b>Flächenbedarf in Hektar</b>	28	28	28	28	28	28	29	29	29	34	34	34
<b>Länge in Kilometer</b>	14	14	14	14	14	14	14	14	14	19	19	19
<b>Tunnellänge in Kilometer</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	3

## Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

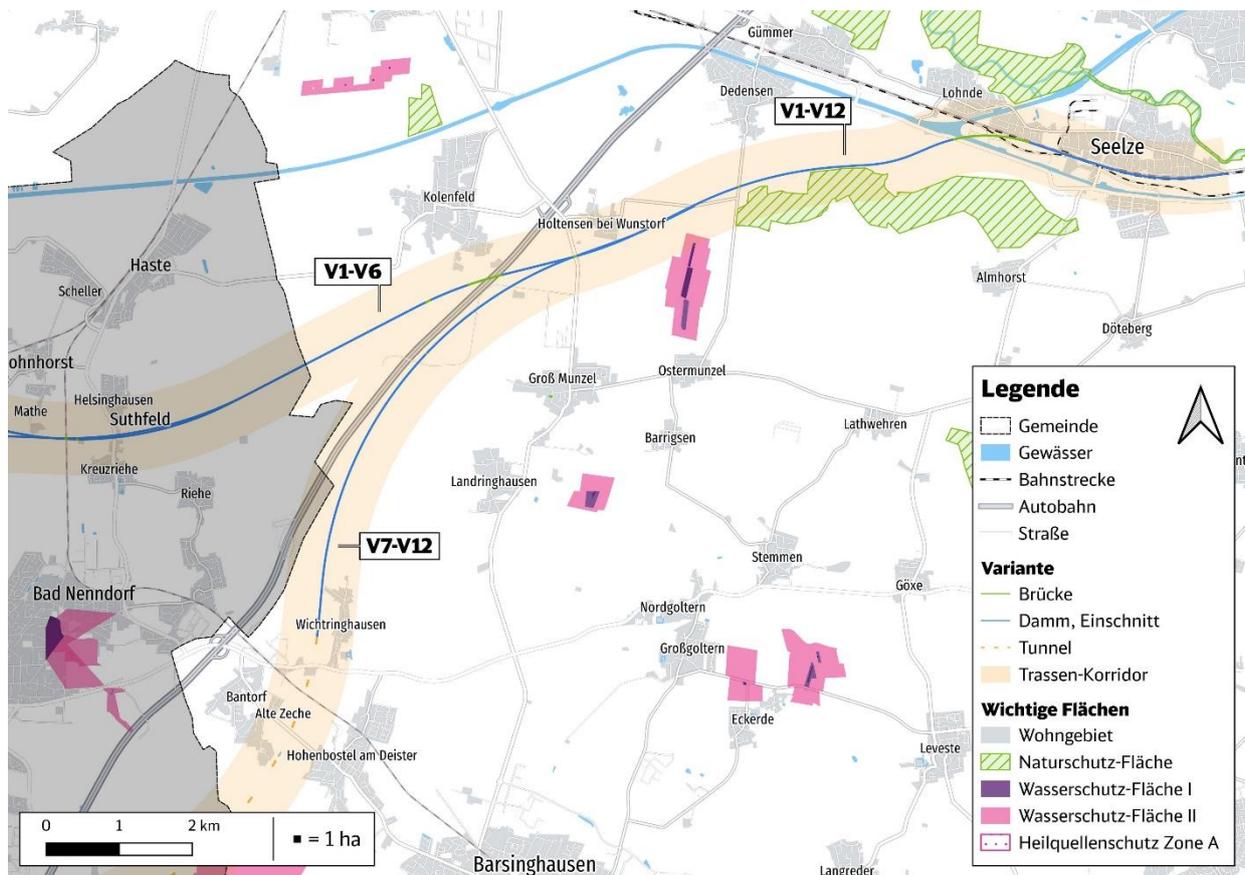


Abbildung 4: Die Karte zeigt einen Ausschnitt der Region Hannover und die Varianten. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-oranger Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasser-schutz-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. Die Heilquellenschutzzone A beinhaltet auch die Heilquellenschutzzone III.

Die Trassen-Varianten verlaufen in der Region Hannover teilweise entlang Wasserschutz-Flächen, Naturschutzgebieten und Wohngebieten. Durchfahrten und Maßnahmen zum Schutz oder Ausgleich prüfen Behörden und müssen genehmigt werden. Hier geben wir einen Überblick über die Beeinträchtigungen.

### Naturschutz-Flächen

Alle Trassen umfahren süd-östlich von Dedensen das Naturschutzgebiet „Laubwälder südlich von Seelze“. In den weiteren Planungen untersuchen wir: Gibt es vor Ort geschützte Tierarten? Dafür werden Kartierungen vorgenommen. So kennen wir den aktuellen Bestand und können Vorkehrungen zu deren Schutz treffen.

### Wasserschutz-Flächen

Südlich von Hohenbostel am Deister verlaufen die Varianten V7-V12 nahe der Zone II des Wasserschutzgebietes „Deisterquellen“. Dort verlaufen die Varianten V10 bis V12 im Tunnel. Bei der Planung der Trassen versuchen wir die Auswirkungen auf Schutzgebiete gering zu halten. Unvermeidbare Eingriffe gleichen wir aus.

### Wohngebiete

Wohngebiete und Gebäude werden möglichst umfahren. Genaue Auswirkungen auf Wohnbebauung zeigen sich erst in der späteren Detailplanung.

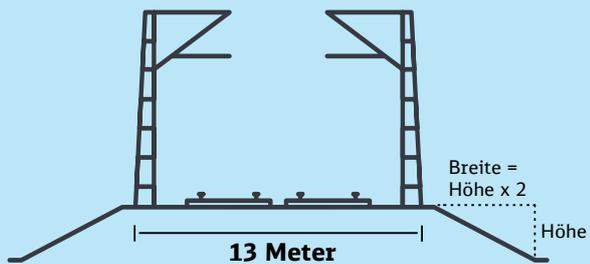
### Auswirkungen der Anbindung an den Bestand

Im Bereich der Straßen Im Kanaleck und Wertstraße müssen Wohn- und Gewerbegebäude überbaut werden.



### 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.

Danach wird der Strichkanal Hannover-Linden mit zwei Brücken überquert.

## 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/)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2024: Verkehrsfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung: [www.regionalstatistik.de/genesis/online](http://www.regionalstatistik.de/genesis/online)



## 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 April 2025

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

**Fotos:** DB InfraGO AG



**Deutschlandtakt**