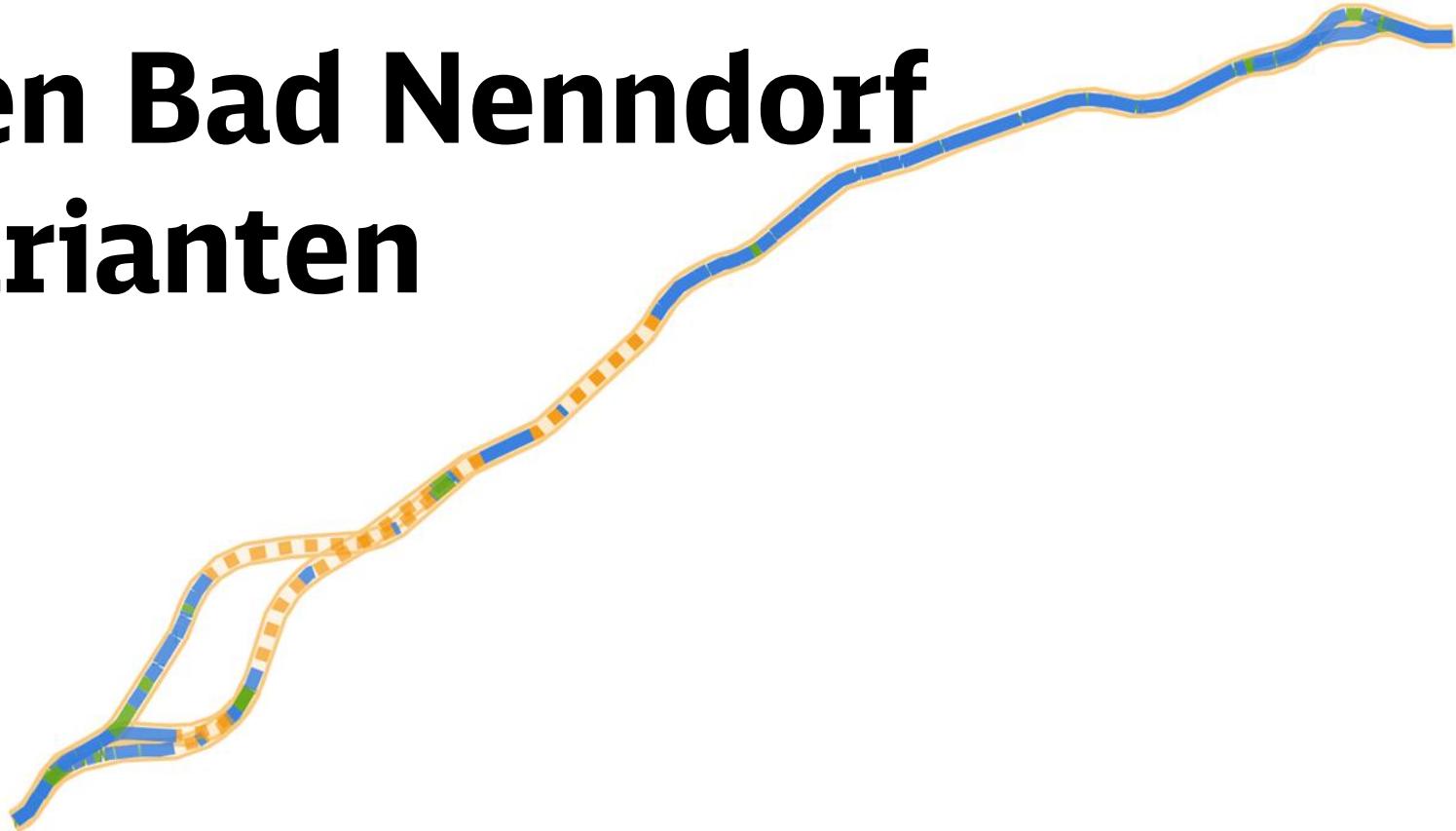


# Regional-Treffen Bad Nenndorf von 12 auf 2 Varianten

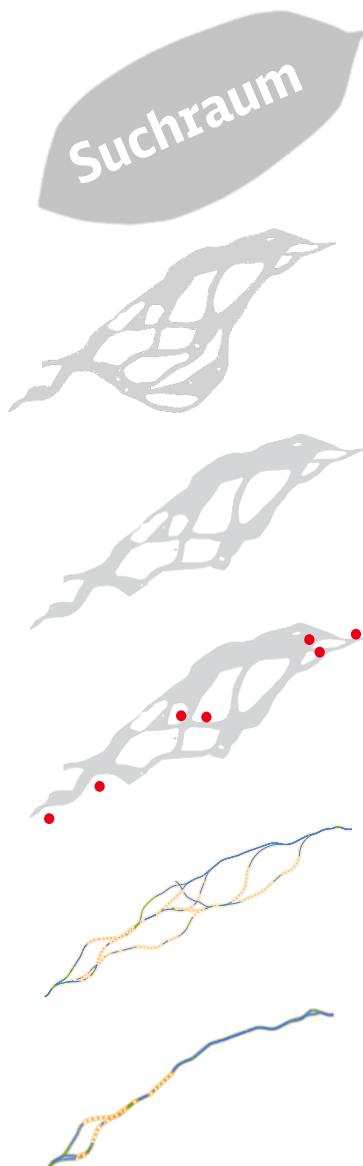


|    |                                       |    |
|----|---------------------------------------|----|
| 1. | Einführung                            | 3  |
| 2. | Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung | 9  |
| 3. | Von 12 auf 2 Varianten                | 17 |
| 4. | Ausblick                              | 27 |

|    |                                       |    |
|----|---------------------------------------|----|
| 1. | <b>Einführung</b>                     | 3  |
| 2. | Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung | 9  |
| 3. | Von 12 auf 2 Varianten                | 17 |
| 4. | Ausblick                              | 27 |

# Rück- und Ausblick: Themen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Vom Groben zum Feinen erörtern wir jeden Schritt öffentlich.



- 2020 Vorgaben BMVI (Deutschlandtakt):**  
2 Gleise mehr, 31 Min. Fahrzeit, max. 8 Promille Steigung (Güterzüge)
- 2021 Im Dialog:** Raumwiderstände & Grobkorridore ermittelt.  
**Bestands-Ausbau** untersucht: Erreicht nicht die verkehrlichen Ziele.
- 2022 Im Dialog:** Bewertungs-Methodik entwickelt.  
Bahn entwickelt Fahrzeitkorridore, die 31 Minuten erreichen.
- 2023 Im Dialog:** Sensible Punkte wie Heilquellen, Naturschutz oder Bahnhof Bielefeld untersucht.
- 2024 Im Dialog:** Bewertete Trassen-Korridore erörtert.
- 2025 Im Dialog:** Anbindungen, Segmente, Varianten erörtert und abgeschichtet.
- 2026 Im Dialog:** Abschichtung erörtern. Vorplanung vorbereiten.

# Das Bahnprojekt H-Bi ist von europäischer Bedeutung.

Es liegt im Trans-Europäischen-Netz Korridor Baltikum–Nordsee.

- Die **Fahrzeit** sinkt zwischen Baltikum und Benelux.
- Ein **Kapazitäts-Engpass** für Güterzüge zwischen Ostsee- und Nordsee-Häfen wird beseitigt.



# Zwei zusätzliche Gleise bieten viele Vorteile

für Region und Stadt Hannover

## Pendelnde, Reisende und Güter werden mobiler

- Doppelt so viele Nah-Züge.
- Mehr und schnellere Fern-Züge.
  - Hannover-Osnabrück stündlich
  - Hannover-Bielefeld 31 statt 48 Minuten
- Wesentlich mehr Güter-Züge.



Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski

## Investitionen in Infrastruktur fördern Wirtschaft

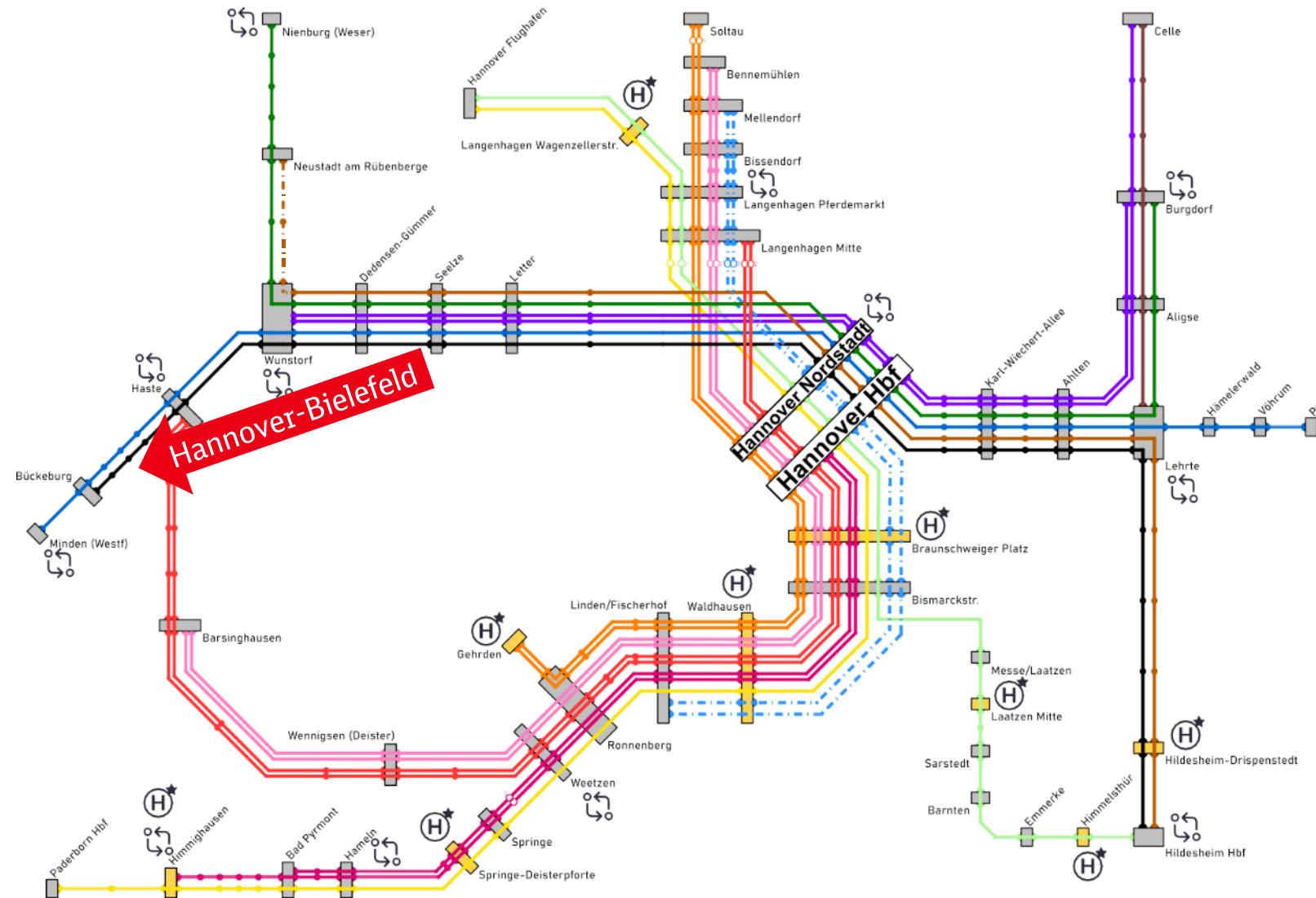
- Der Bau schafft Arbeitsplätze und Nachfrage in der regionalen Wirtschaft.
- Mobilere Arbeitnehmende und Güter fördern die regionale Wirtschaft.
- Der Tourismus wächst mit häufigeren Zügen.



Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

# Umfahrung Wunstorf ermöglicht doppelt so viele Nah-Züge

Ab der Anbindung bei Seelze sind Nah- und Fernzüge getrennt



Abfahrten im 10-Minuten-Takt  
auf der Ost-West-Achse  
Ahlten – Wunstorf

## Legende:

(H) neuer Halt

○ ↗ Anschluss

S-Bahn-Linie

S-Bahn-Linie (HVZ)

# Doppelt so viele Nah-Züge in Wunstorf im D-Takt möglich.

Dafür brauchen wir das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld.

| Bahnhof         | Züge im Nahverkehr  |   |
|-----------------|---|---|
|                 | 2024  | 2040  |
| <b>Wunstorf</b> | <b>8</b> Abfahrten je Stunde  | <b>16</b> Abfahrten je Stunde   |
|                 | 2 <u>S1<sup>1</sup> Minden-Haste</u><br>2 <u>S2<sup>1</sup> Nienburg-Haste</u><br>1 <u>RE1<sup>2</sup> Norddeich Mole-Hannover</u><br>1 <u>RE8<sup>2</sup> Bremerhaven Lehe-Hannover</u><br>1 <u>RE60<sup>2</sup> Rheine-Braunschweig</u><br>1 <u>RE70<sup>2</sup> Bielefeld-Braunschweig</u> | 2 <u>S1<sup>1</sup> Minden-Haste</u><br>2 <u>S1<sup>1</sup> Minden-Hannover*</u><br>2 <u>S2<sup>1</sup> Nienburg-Haste</u><br>2 <u>S2<sup>1</sup> Nienburg-Hannover*</u><br>2 <u>RE1<sup>1</sup> Norddeich Mole-Hannover</u><br>2 <u>RE8<sup>1</sup> Bremerhaven Lehe-Hannover</u><br>2 <u>RE60<sup>1</sup> Leer-Rheine-Braunschweig</u><br>2 <u>RE70<sup>1</sup> Bielefeld-Wolfsburg</u> |

**RE** Regional-Express

**S** Schnellbahn/ S-Bahn

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

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

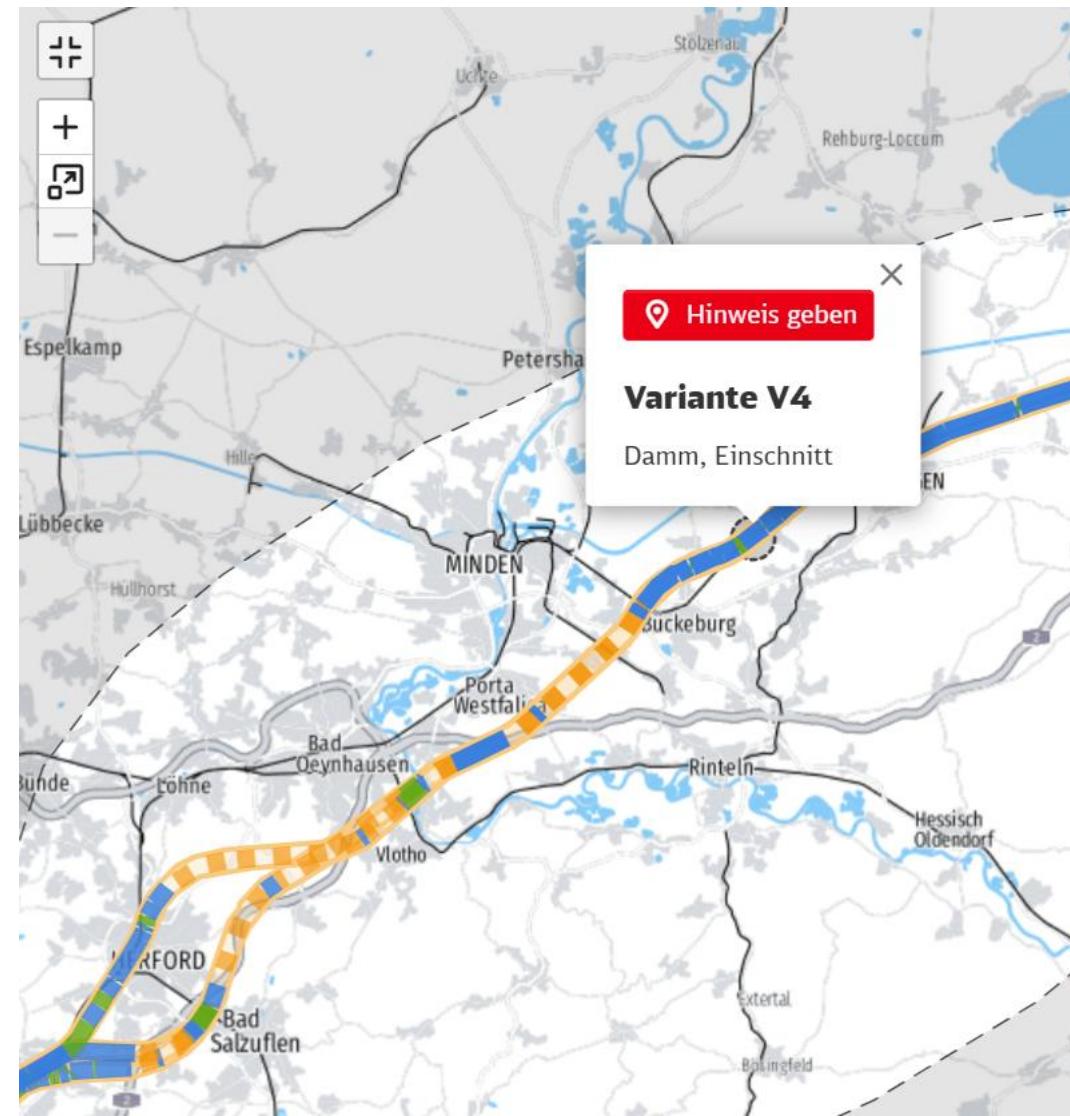
\* Zug fährt in der *Hauptverkehrszeit* (6:00-9:00 Uhr, 16:00-19:00 Uhr)

|    |  |          |
|----|--|----------|
| 1. | Einführung                                   | 3        |
| 2. | <b>Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung</b> | <b>9</b> |
| 3. | Von 12 auf 2 Varianten                       | 17       |
| 4. | Ausblick                                     | 27       |

# Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung

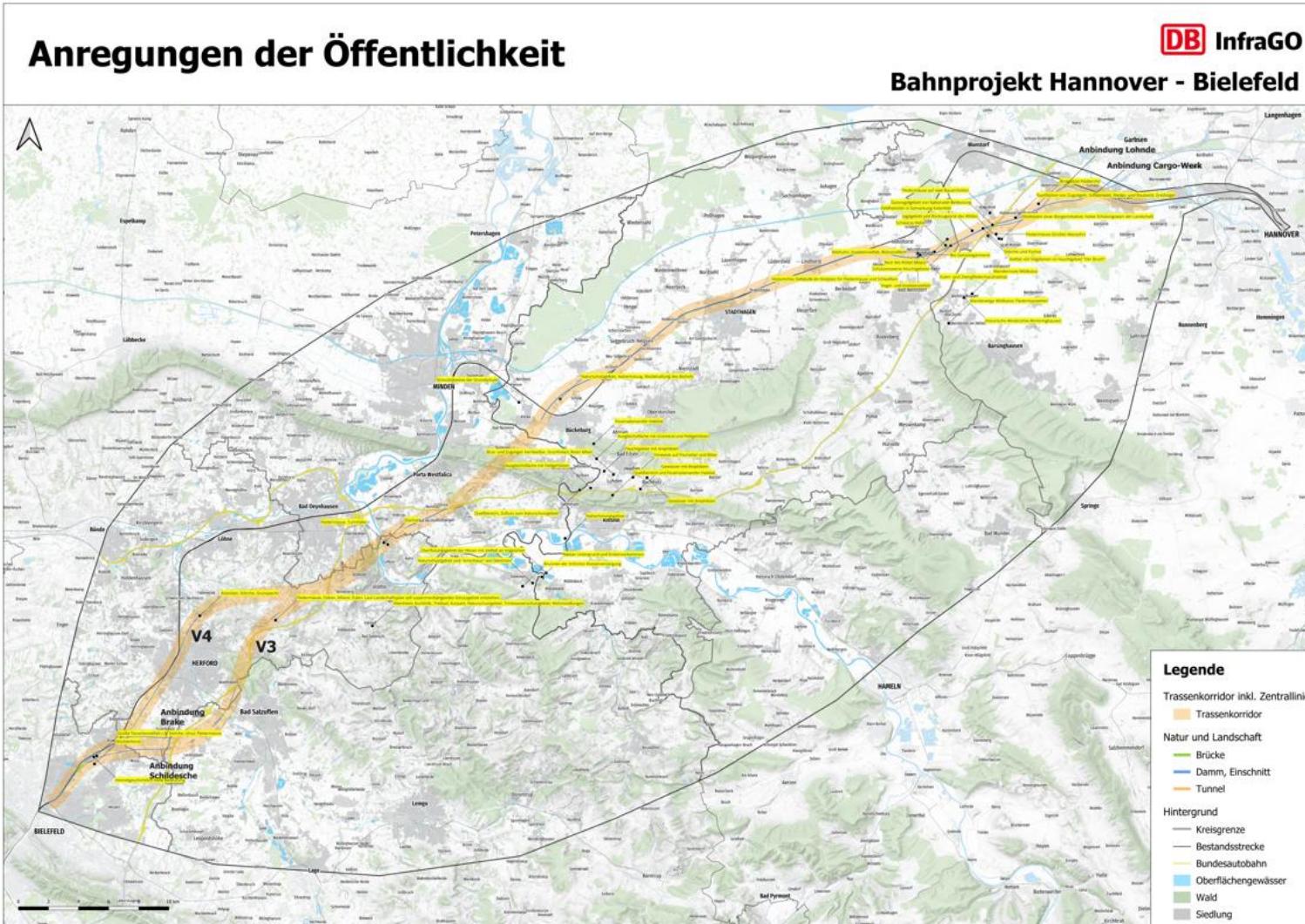
900 Hinweise und Fragen

- 900 Fragen und Hinweise haben Personen eingegeben oder per E-Mail gesendet
- 107 davon betrafen Verläufe von Varianten oder Segmenten oder enthielten neue Aspekte zu Umwelt- oder Raumordnungskriterien
  - 10 Verläufe prüften wir in Segmentvergleichen quantitativ (S7, S8, Anbindungen Seelze)
  - 6 Verläufe prüften wir qualitativ
  - die Hinweise zu den Daten der Umwelt- und Raumordnung umfassten insbesondere Standorte seltener Tier- und Pflanzenarten, die im nächsten Planungsschritt berücksichtigt werden.



# Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung

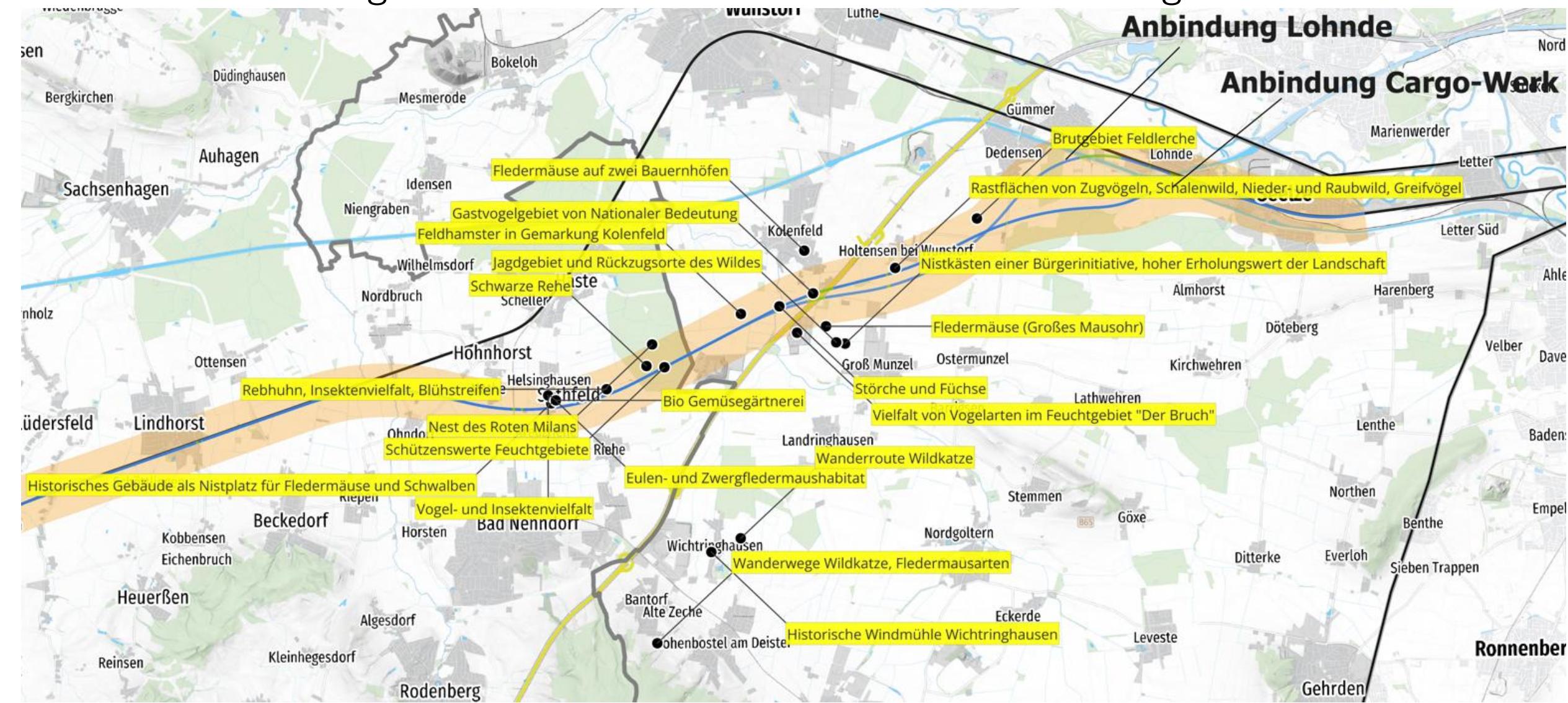
## Hinweise zum Natur- und Artenschutz



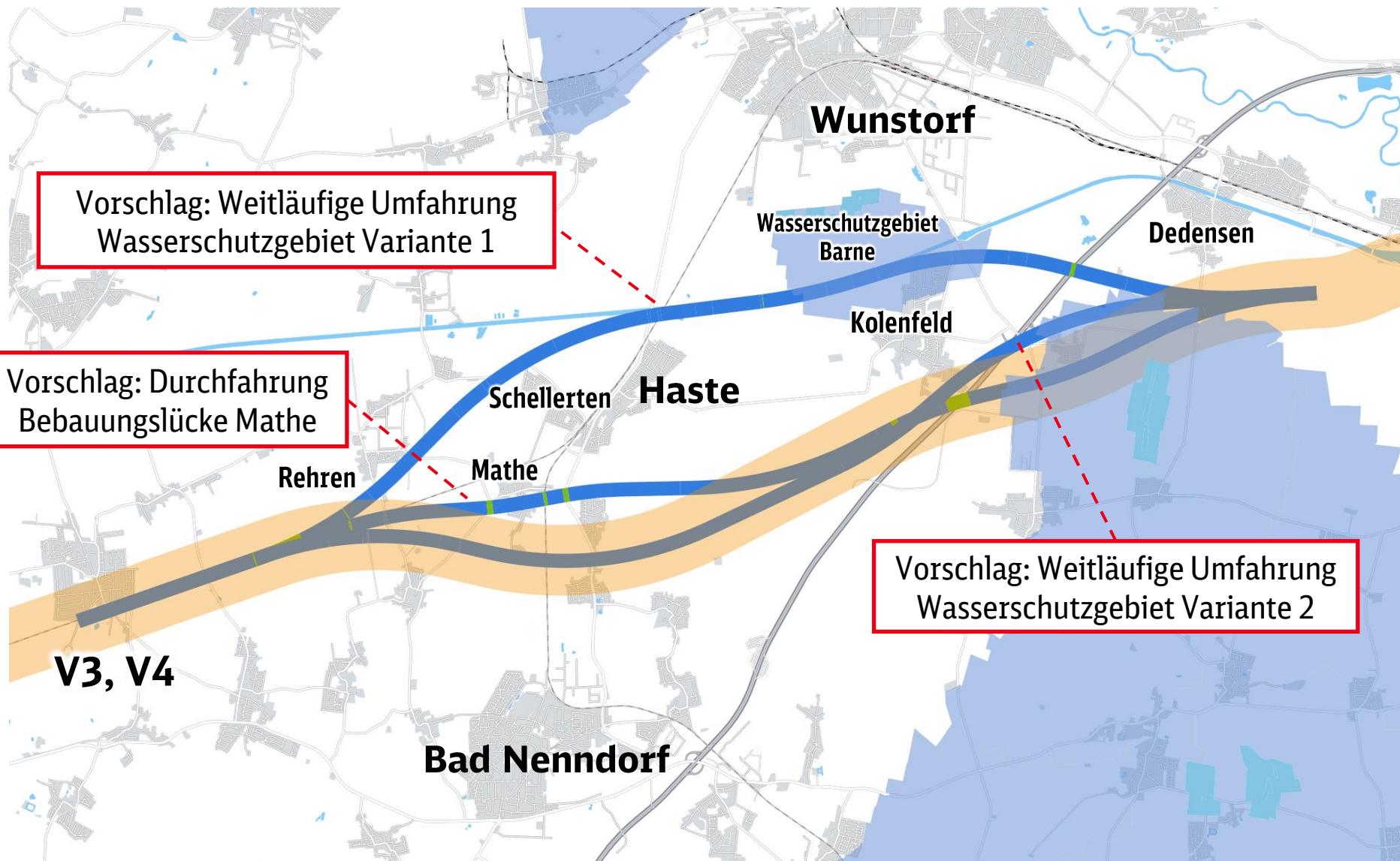
- Hinweise zur Umwelt erstrecken sich über den gesamten Projektraum
- Besonders hohe Konzentration in der Region Hannover sowie im Bereich der Landesgrenze Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen
- Viele Inhalte aus Hinweisen sind bereits in der Bewertungs-Methodik berücksichtigt, da infolge der Datenrecherchen bekannt
- Die Hinweise werden in den weiteren Planungen berücksichtigt

# Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung

Hinweise in der Region Hannover und dem Landkreis Schaumburg



# Trassen-Vorschläge: Seelze – Lindhorst



## Umfahrung Wasserschutzgebiet Variante 1:

Aufgrund Betroffenheiten im Norden Kohlenfelds sowie Schellerten und Rehren, Durchfahrt eines anderen Wasserschutzgebiets - **nicht weiterverfolgt**.

## Umfahrung Wasserschutzgebiet Variante 2:

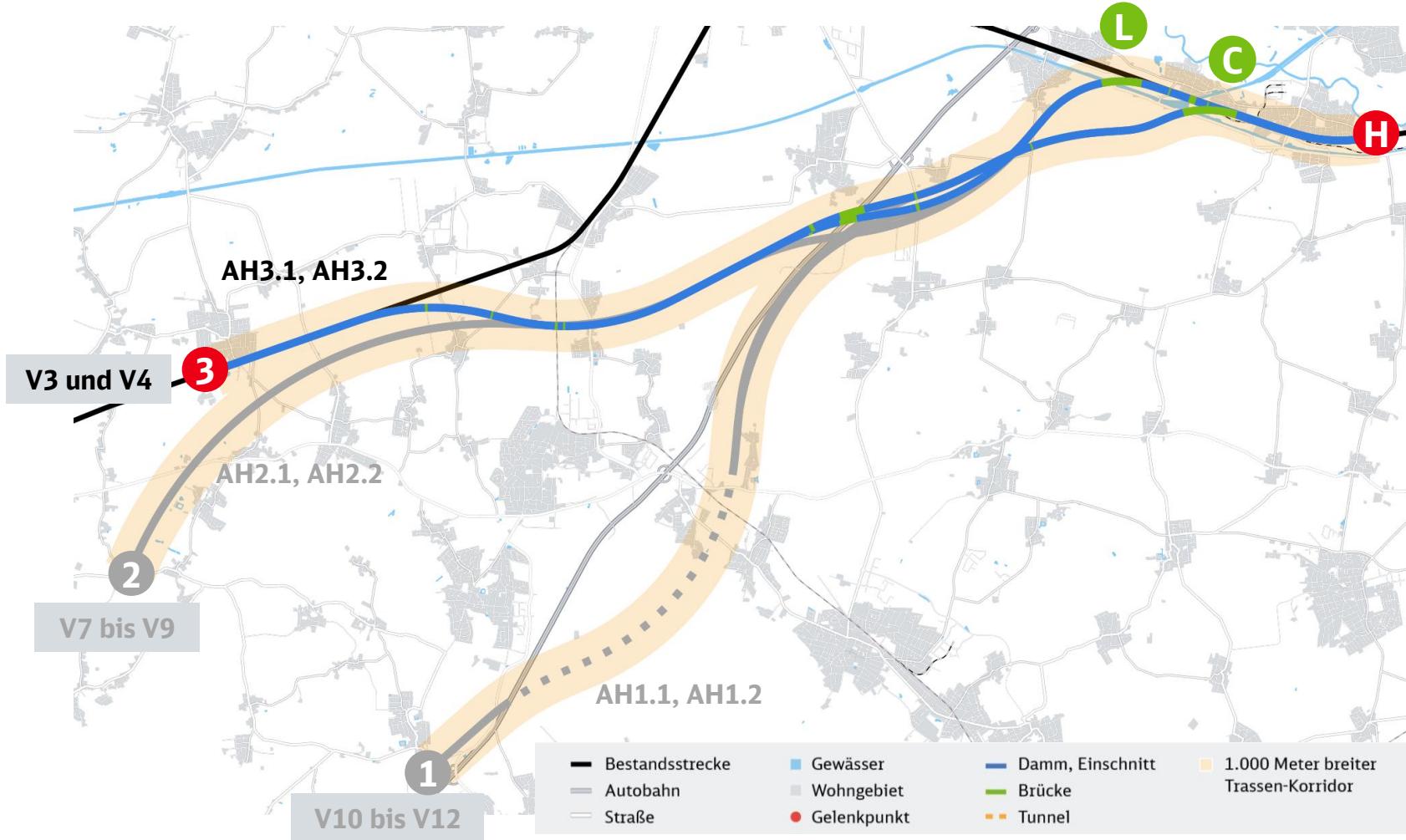
Trifft Bebauung in Holtensen und Kolenfeld – **nicht weiterverfolgt**.

## Durchfahrt Mathe:

Zu große Durchschneidungswirkung in Mathe sowie Bebauungsnähe im Norden Helsinghausens – **nicht weiterverfolgt**.

# Ergebnis-Folie: Karte der weiter betrachteten Alternativen (Cargo-Werk, Lohnde: AH3.1, 3.2)

**Ergebnis:** Die Anbindungen **Cargo-Werk** und **Lohnde** untersuchen wir im nächsten Schritt (Vorplanung) weiter, da ähnlich gut bewertet. Gümmer betrachten wir nicht weiter, da schlechter bewertet.



# Anbindung Cargo-Werk in Lohnde. Eine mögliche Anbindung bei Hannover.



# Anbindung Lohnde.

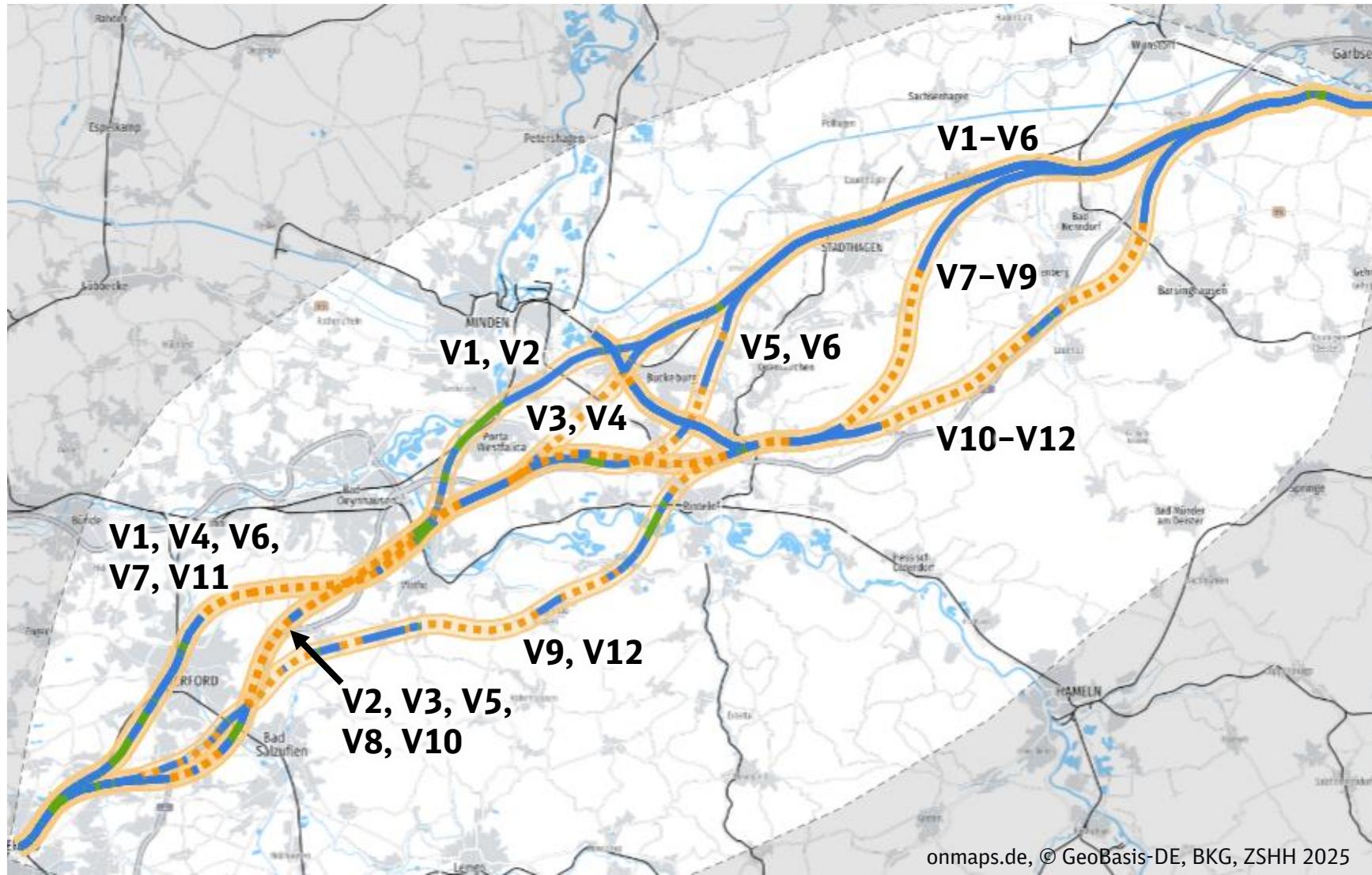
Eine weitere mögliche Anbindung bei Hannover.



|           |                                       |           |
|-----------|---------------------------------------|-----------|
| 1.        | Einführung                            | 3         |
| 2.        | Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung | 9         |
| <b>3.</b> | <b>Von 12 auf 2 Varianten</b>         | <b>17</b> |
| 4.        | Ausblick                              | 27        |

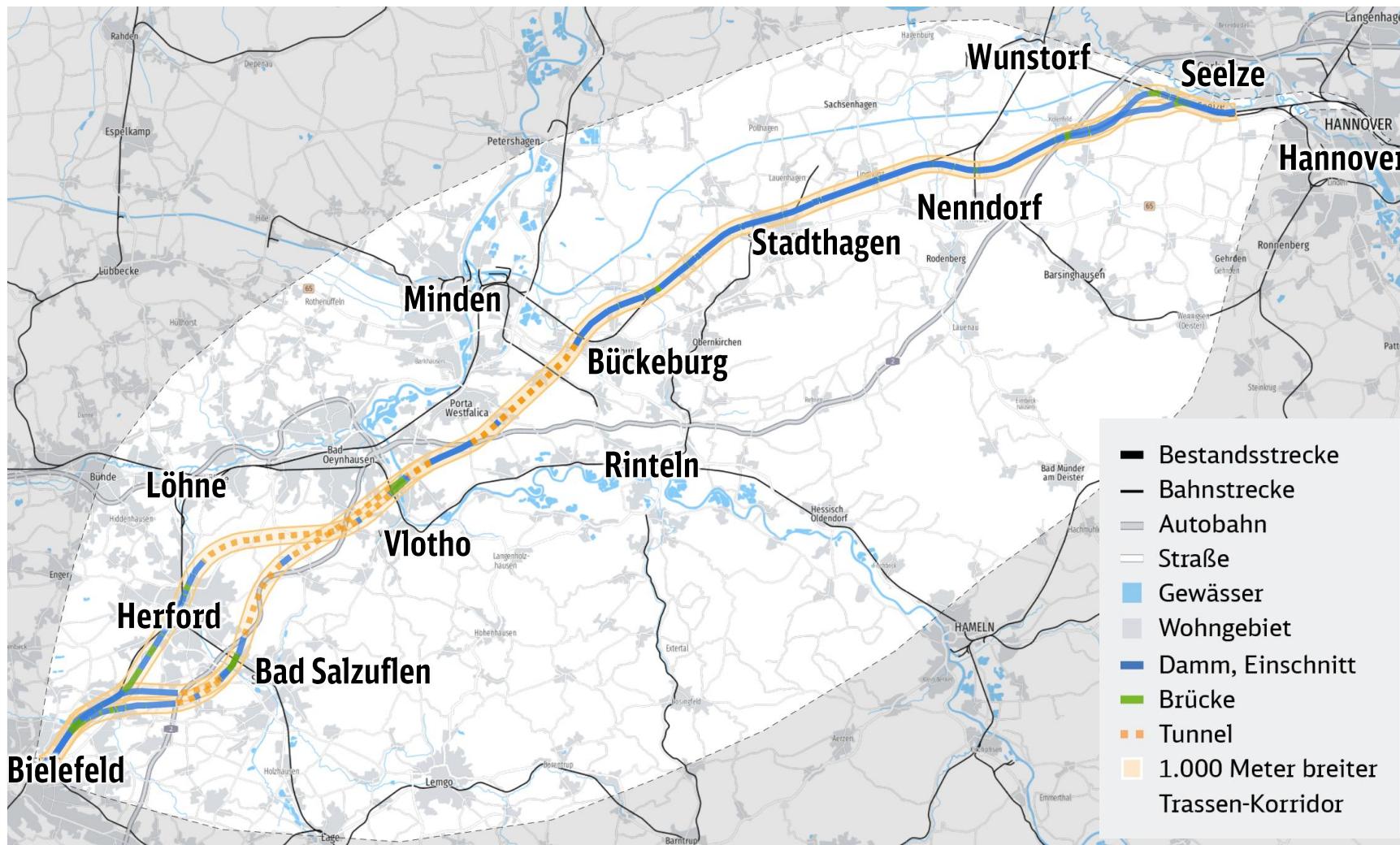
# Stand Sommer 2024: 12 Varianten

Sechs Varianten (V1 bis V6) verlaufen in Niedersachsen trassennah.



# Dezember 2025: Zwei Varianten machen das Rennen.

Wir schauen uns die Varianten V3 und V4 jetzt intensiver an.



Detaillierte Beschreibungen zu den Varianten V3 und V4 finden Sie auf den Webseiten:

[www.hannover-bielefeld.de/  
trassen-korridor/v03](http://www.hannover-bielefeld.de/trassen-korridor/v03)

[www.hannover-bielefeld.de/  
trassen-korridor/v04](http://www.hannover-bielefeld.de/trassen-korridor/v04)

Die Karte zeigt auch je zwei Anbindungen an bestehende Gleise in Seelze und in Bielefeld.

# Vorgehen Varianten-Abschichtung: Nutzen & Kosten

Kombination von Varianten- & Segmentvergleich

## Varianten-Vergleich (V)

Beim Varianten-Vergleich vergleichen wir zwei oder mehr **durchgehende Varianten** mit 196 Kriterien aus Umwelt, Raum und Technik miteinander.

## Segment-Vergleich (S)

Beim Segment-Vergleich vergleichen wir zwei oder mehr **kürzere Abschnitte** zwischen zwei gemeinsamen Punkten mittels 196 Kriterien aus Umwelt, Raum und Technik.

## Kosten-Vergleich

Beim Kosten-Vergleich betrachten wir zwei oder mehr durchgehende Varianten hinsichtlich ihrer Tunnel- und Brückenanteile.

# Schritt 1: 12 Varianten mit je 196 Kriterien im Vergleich

Fünf Varianten lagen vorn

Wir haben alle 12 Varianten nutzwertanalytisch mit 196 Kriterien verglichen. Die Bewertungen der einzelnen Kriterien haben wir zusammengefasst in die Bereiche Umwelt, Raum und Technik. Das Ergebnis haben wir zudem in fünf Stufen zusammengefasst (++, +, o, -, --). Das Ergebnis zeigt die Tabelle.

|         | V1 | V2 | V3 | V4 | V5 | V6 | V7 | V8 | V9 | V10 | V11 | V12 |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| Umwelt  | -  | 0  | +  | +  | +  | 0  | +  | +  | 0  | +   | +   | 0   |
| Raum    | 0  | 0  | +  | +  | +  | +  | 0  | 0  | -  | ++  | ++  | +   |
| Technik | -  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   |

**Ergebnis:** Die Korridor-Varianten V3, V4, V5, V10 und V11 sind bei den Kriterien Umwelt und Raum besser bewertet als die anderen Varianten. Deswegen werden diese Varianten weiter betrachtet.

# Schritt 2: Variante 5 scheidet bei Segment-Vergleich aus

## Varianten-Vergleich (V)

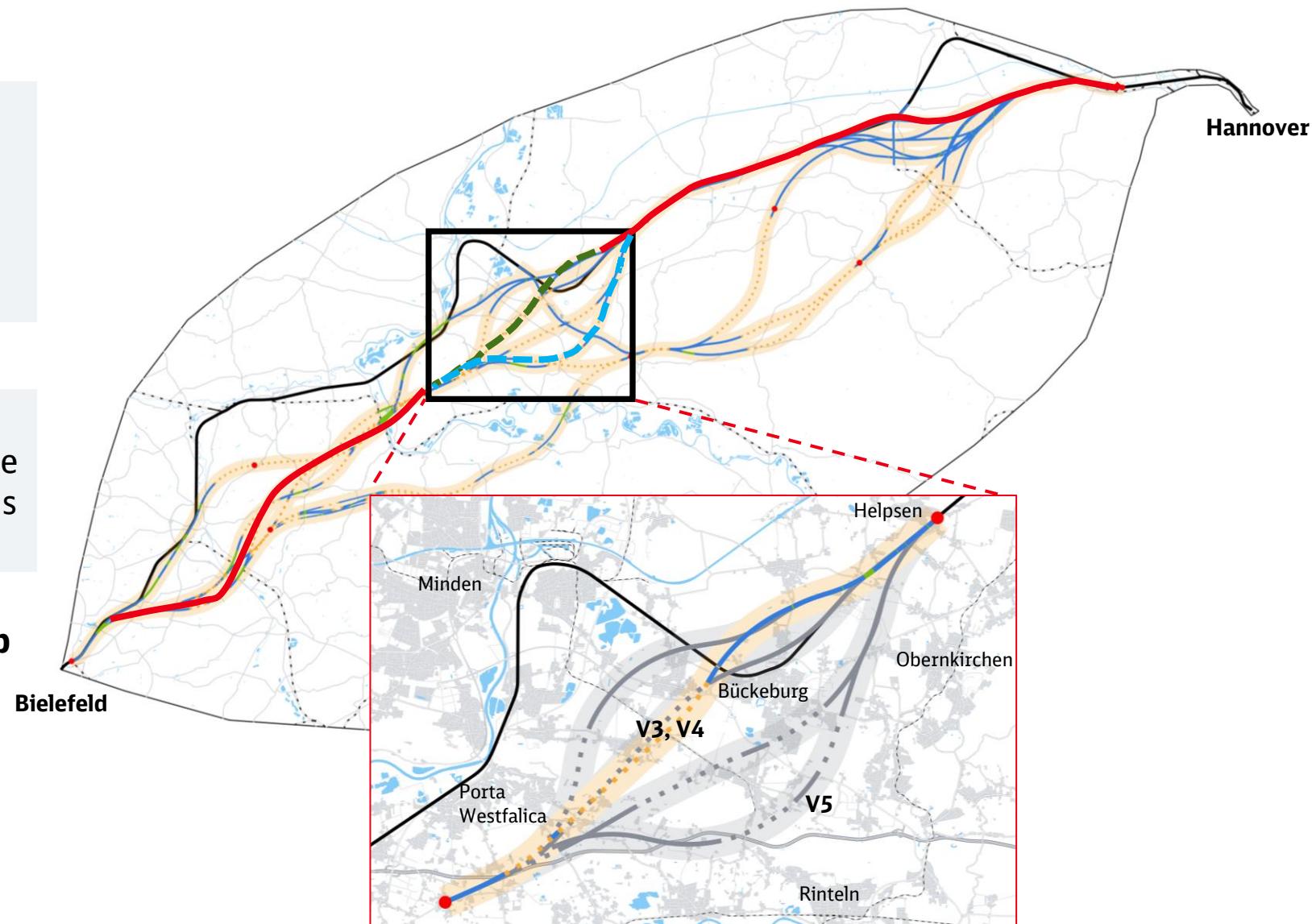
Die Varianten 3/4 und 5 unterscheiden sich im Streckenverlauf nur zwischen Bückeburg und Porta Westfalica (siehe Kasten)

## Segment-Vergleich (S)

In den Segment-Vergleich sind zusätzliche Teilvarianten aufgrund von Hinweisen aus der Öffentlichkeit eingeflossen.

### Segmentvergleich S7: Helpsen - Holtrup

|         | V3,V4 | V5 |
|---------|-------|----|
| Umwelt  | ++    | +  |
| Raum    | ++    | +  |
| Technik | +     | 0  |



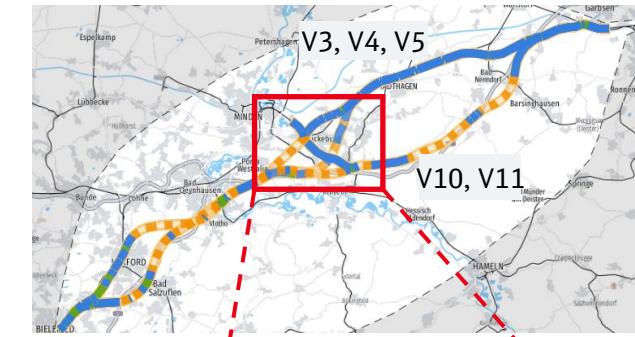
# Schritt 2: Segment-Vergleich schichtet auf 4 Varianten ab

## Varianten-Vergleich (V)

Aus 12 werden 5 Varianten

Die 12 Varianten schichten wir mit der Bewertungs-Methodik ab

|         | V1 | V2 | V3 | V4 | V5 | V6 | V7 | V8 | V9 | V10 | V11 | V12 |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| Umwelt  | -  | 0  | +  | +  | +  | 0  | +  | +  | 0  | +   | +   | 0   |
| Raum    | 0  | 0  | +  | +  | +  | +  | 0  | 0  | -  | ++  | ++  | +   |
| Technik | -  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   |

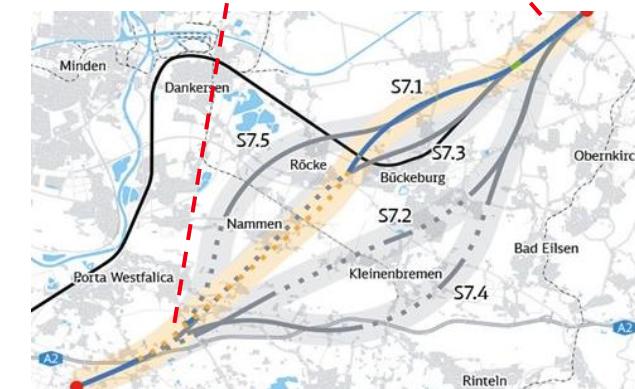


## Segment-Vergleich (S)

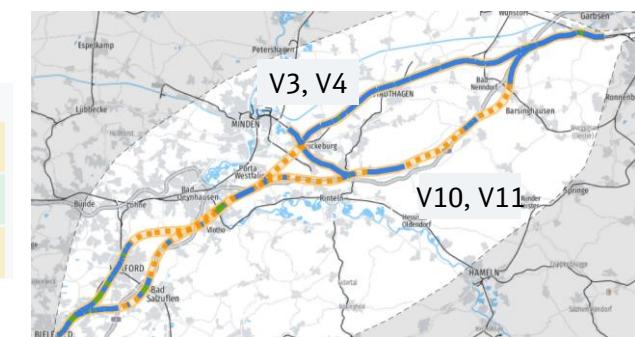
Aus 5 werden 4 Varianten (V)

Durch einen Segment-Vergleich im Raum Bückeburg / Porta Westfalica reduzieren wir von 5 auf 4 Varianten.

|         | S7.1 | S7.2 | S7.3 | S7.4 | S7.5 |
|---------|------|------|------|------|------|
| Umwelt  | ++   | +    | ++   | 0    | -    |
| Raum    | ++   | +    | +    | 0    | -    |
| Technik | +    | 0    | 0    | -    | +    |



|         | V1 | V2 | V3 | V4 | V5 | V6 | V7 | V8 | V9 | V10 | V11 | V12 |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| Umwelt  | -  | 0  | +  | +  | +  | 0  | +  | +  | 0  | +   | +   | 0   |
| Raum    | 0  | 0  | +  | +  | +  | +  | 0  | 0  | -  | ++  | ++  | +   |
| Technik | -  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   |



## Ergebnis

Es ergeben sich vier best-bewertete Varianten: V3, V4, V10, V11

# Schritt 3: Kosten bei hohen Tunnelanteilen sehr hoch:

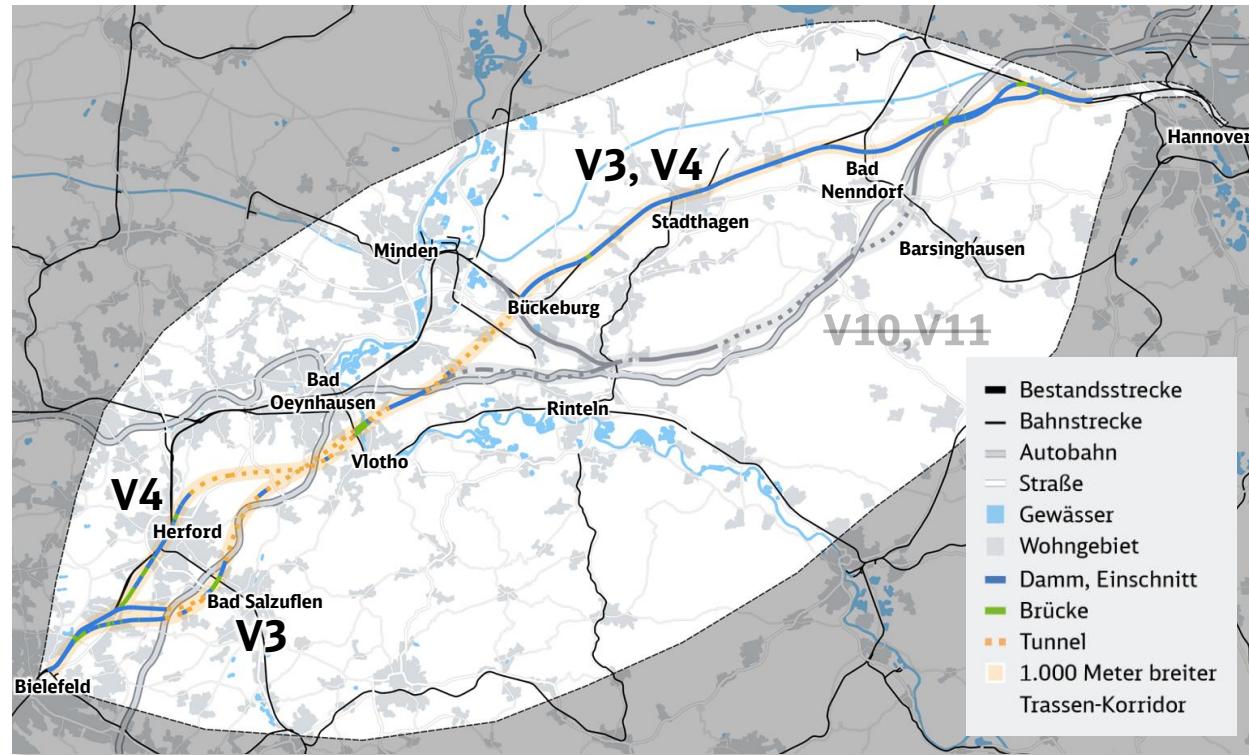
V3 und V4 schneiden in Summe am besten ab

Tunnel und Brücken sind in der Regel in etwa doppelt so teuer wie der Bau oberirdischer Bahnstrecken. Wegen geringerer Tunnel-Anteile können wir bereits jetzt sagen: Die Varianten V3 und V4 sind wirtschaftlicher.

|             | V3        | V4        | V10   | V11   |
|-------------|-----------|-----------|-------|-------|
| Tunnel      | 25 km     | 22 km     | 46 km | 43 km |
| Brücken     | 8 km      | 8 km      | 8 km  | 8 km  |
| Oberirdisch | 64 km     | 67 km     | 46 km | 49 km |
| Kosten      | niedriger | niedriger | höher | höher |

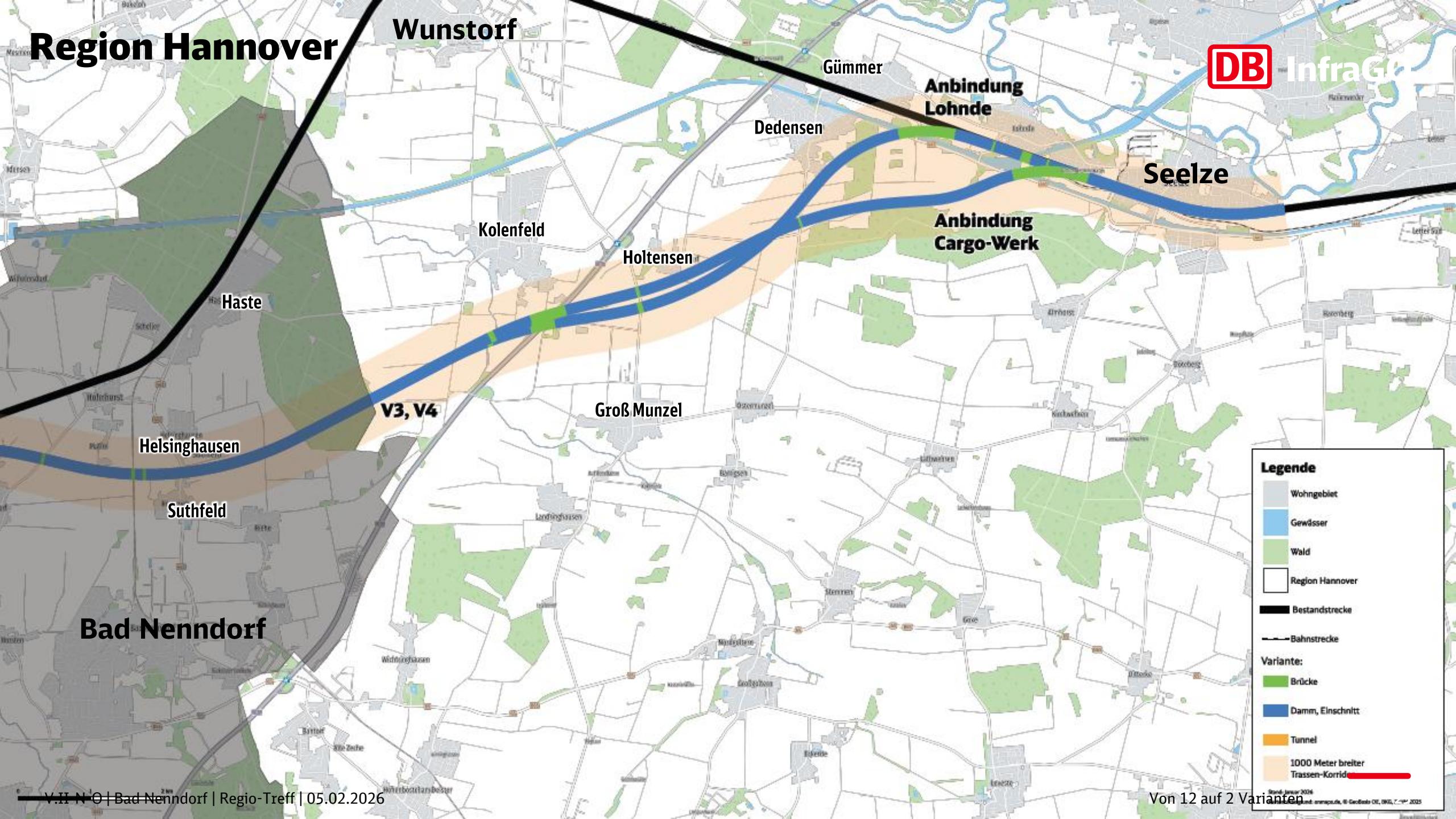
**Ergebnis:** Wir betrachten in der weiteren Planung V3 und V4 weiter.

## Darstellung der beiden verbliebenen Varianten



# Region Hannover

# Wunstorf



V.II N 0 | Bad Nenndorf | Regio-Treff | 05.02.2026

Von 12 auf 2 Varianten

# Landkreis Schaumburg

Haste

**DB InfraGO**



| Legende                               |  |
|---------------------------------------|--|
| Wohngebiet                            |  |
| Gewässer                              |  |
| Wald                                  |  |
| Landkreis Schaumburg                  |  |
| Bestandstrecke                        |  |
| Bahnstrecke                           |  |
| Variante:                             |  |
| Brücke                                |  |
| Damm, Einschnitt                      |  |
| Tunnel                                |  |
| 1000 Meter breiter<br>Scheie-Korridor |  |

|           |                                       |           |
|-----------|---------------------------------------|-----------|
| 1.        | Einführung                            | 3         |
| 2.        | Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung | 9         |
| 3.        | Von 12 auf 2 Varianten                | 17        |
| <b>4.</b> | <b>Ausblick</b>                       | <b>27</b> |



## Grundlagenermittlung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

- Vorbereitung Vorplanung



## Vorplanung mit Öffentlichkeitbeteiligung

- Trassen-Korridor V3 und V4 werden in der Vorplanung genauer untersucht
- Mit den detaillierteren Ergebnissen wird während der Vorplanung eine Vorzugsvariante ausgewählt
- Forderungen der Region zu übergesetzlichen Maßnahme sammeln.



## Parlamentarische Befassung

- Die Ergebnisse der Vorplanung werden dem EBA und BMV zur Verfügung gestellt
- Der Bundestag entscheidet, was gebaut wird

Mehr lesen auf:  
**www.hannover-bielefeld.de**

---