DB InfraGO

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Barsinghausen

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 Barsinghausen.

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 CO2 und weniger Schmutz.

Alle Infos zum Deutschlandtakt gibt es unter
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**
Egestorf (Deister) Kirchdorf (Deister) Barsinghausen	6 Abfahrten je Stunde	6 Abfahrten je Stunde
	2 **S1**[1] Minden–Haste 2 **S2**[1] Nienburg–Haste 2 **S21**[1] Hannover–Barsinghausen*	2 **S1**[1] Minden–Haste 2 **S2**[1] Nienburg–Haste 2 **S21**[1] Seelze–Haste*
Winninghausen Barntorf	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
* Zug fährt in der Hauptverkehrszeit (6:00-9:00 Uhr, 16:00-19:00 Uhr)
S Schnellbahn

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

Für die **Gemeinde Barsinghausen** würden Deutschlandtakt und Verkehrskonzept 2040+ der LNVG **in der Hauptverkehrszeit mehr Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute in Winninghausen und Bantorf vier Züge ab. Mit dem Verkehrskonzept 2040+ würden **zur Hauptverkehrszeit sechs Züge pro Stunde abfahren.**
Die S21 Seelze–Haste fährt in der Hauptverkehrszeit und hält zusätzlich in Winninghausen und Bantorf.

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.

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

Nach dem Bau profitiert die Wirtschaft dauerhaft durch bessere Verbindungen für Menschen und Güter.
Die Industrie- und Handelskammer Hannover hat sich darum in einem Standpunktepapier 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 Barsinghausen nach Berlin mit S-Bahn und Intercity-Express 55 kg CO_2e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 54 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

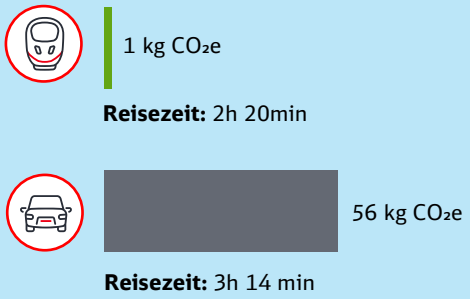


Abbildung 1: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO_2e (Kilogramm Kohlendioxid-Equivalente). CO_2e enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: www.co2kompass.bahn.de)

Aufteilung der Verkehrsfläche in Barsinghausen
Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Barsinghausen hat eine Fläche von 10.281 Hektar. 582 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 276 Hektar für Straßen und 270 Hektar für Wege genutzt. Das sind 94% der Verkehrsfläche in der Stadt Barsinghausen. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 13 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen werden derzeit 22 Hektar Fläche genutzt. Das sind 4% der Verkehrsfläche oder 0,2% der städtischen Flächen. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen.

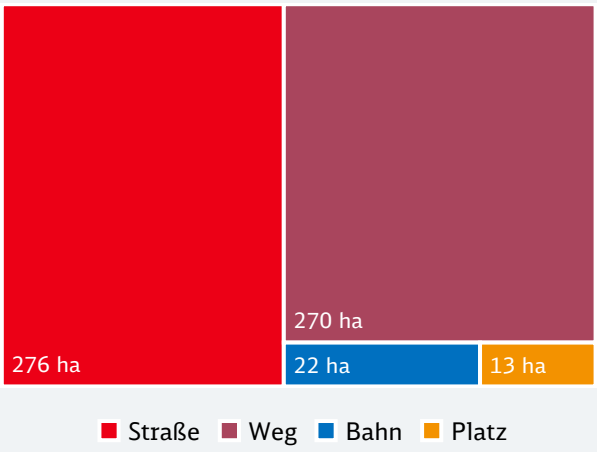


Abbildung 2: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Barsinghausen. 94 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Variante

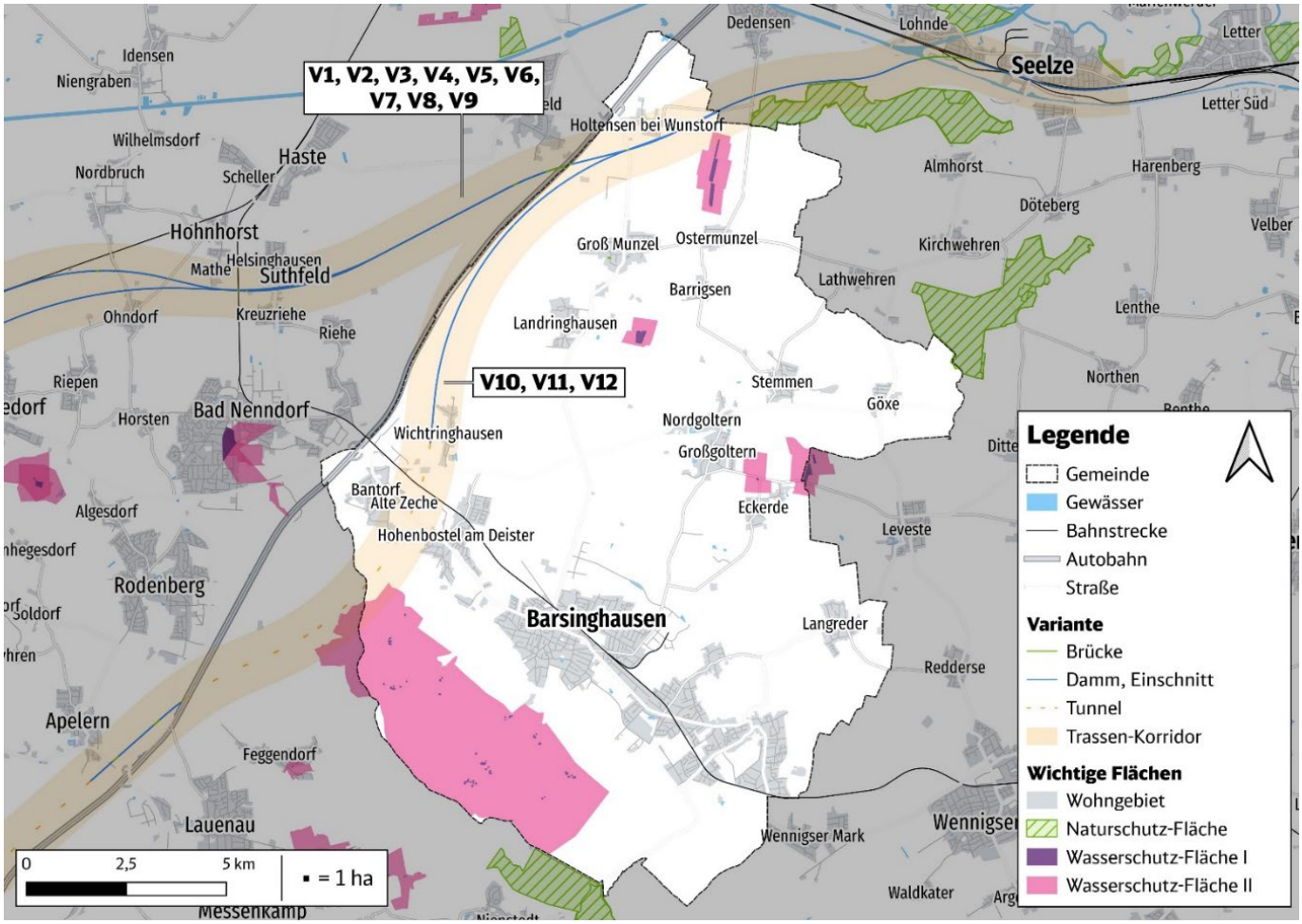


Abbildung 3: Die Karte zeigt die Fläche der Stadt Barsinghausen und die Trassen-Korridore der Varianten V3 und V4. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. 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. Die Heilquellenschutzzone A beinhaltet auch die Heilquellenschutzzone III.

Wir betrachten zwei Trassen-Varianten und je zwei Anbindungen bei Hannover und Bielefeld in der Vorplanung.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der beiden Trassen-Varianten in Barsinghausen. Die Trassen-Varianten V3 und V4 beanspruchen 7 Hektar Fläche Barsinghausens. Insgesamt sind die Varianten V3 und V4 von Bielefeld nach Hannover 88 Kilometer lang. Die beiden Varianten haben innerhalb von Barsinghausen eine Teillänge von 3 Kilometern.

Variante	**V3**	**V4**
Flächenbedarf in Hektar	7	7
Länge in Kilometer	3	3
Tunnellänge in Kilometer	0	0

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Trassen-Varianten verlaufen in Barsinghausen teilweise nahe Wasserschutz-Flächen und Wohngebieten. Durchfahrungen und Maßnahmen zum Schutz oder Ausgleich prüfen Behörden und müssen genehmigt werden. Hier geben wir einen Überblick über die Beeinträchtigungen.

In den weiteren Planungen untersuchen wir außerdem: 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

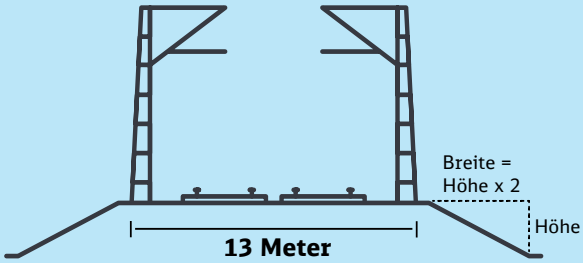
Bei der Planung der Trassen versuchen wir die Auswirkungen auf Schutzgebiete gering zu halten. Unvermeidbare Eingriffe gleichen wir aus.

Wohngebiete

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

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_2Kompass, 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/

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

hier zur Projektwebseite

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 2026

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

Fotos: DB InfraGO AG

Deutschlandtakt