DB InfraGO

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Samtgemeinde Rodenberg

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 Samtgemeinde Rodenberg.

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

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

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.

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.

Gut zu wissen:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Bad Nenndorf nach Berlin mit S-Bahn und Intercity-Express 55 kg CO_2e weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 27 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

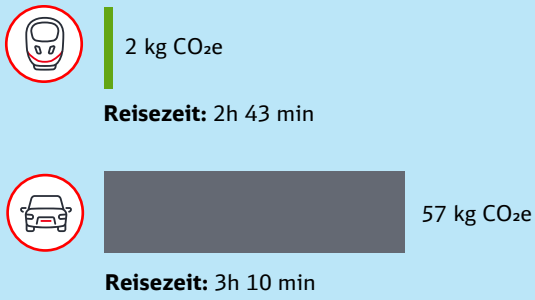


Abbildung 1: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO_2e (Kilogramm Kohlendioxid-Equivalente). CO_2e enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: www.co2kompass.bahn.de)

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.

Abbildungen 3 und 4 zeigen: Süd-östlich von Apelern verlaufen die Varianten V10 bis V12 oberirdisch und sind entsprechend in blau dargestellt. Dieser Bereich könnte sich für einen neuen Bahnhof für Nahverkehr eignen. Dafür müssen technische Voraussetzungen erfüllt werden und es muss genügend Fahrgäste geben. Ob diese Kriterien erfüllt sind, zeigen die weiteren Planungen.

Chancen für die Wirtschaft:
Arbeitsplätze und Aufträge für die Region

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.

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

Die Samtgemeinde Rodenberg hat eine Fläche von 8.633 Hektar. 483 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 286 Hektar für Straßen und 192 Hektar für Wege genutzt. Das sind 99% der Verkehrsfläche Rodenbergs. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 4 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze.

Für Bahnen wird derzeit keine Fläche genutzt. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen. Abbildung 2 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

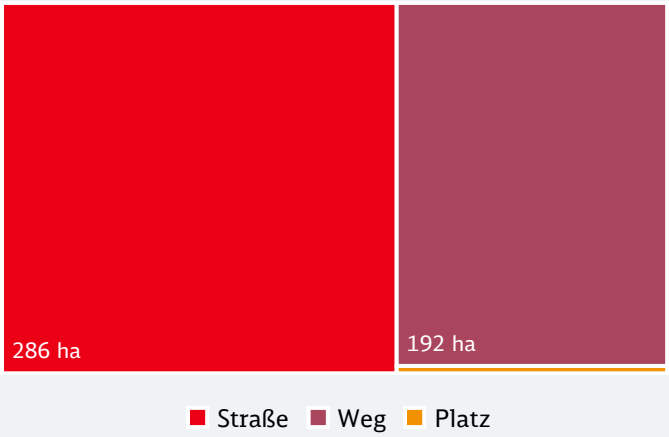


Abbildung 2: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in der Samtgemeinde Rodenberg. 99 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, regionalstatistik.de).

Auswirkungen der Trassen-Varianten

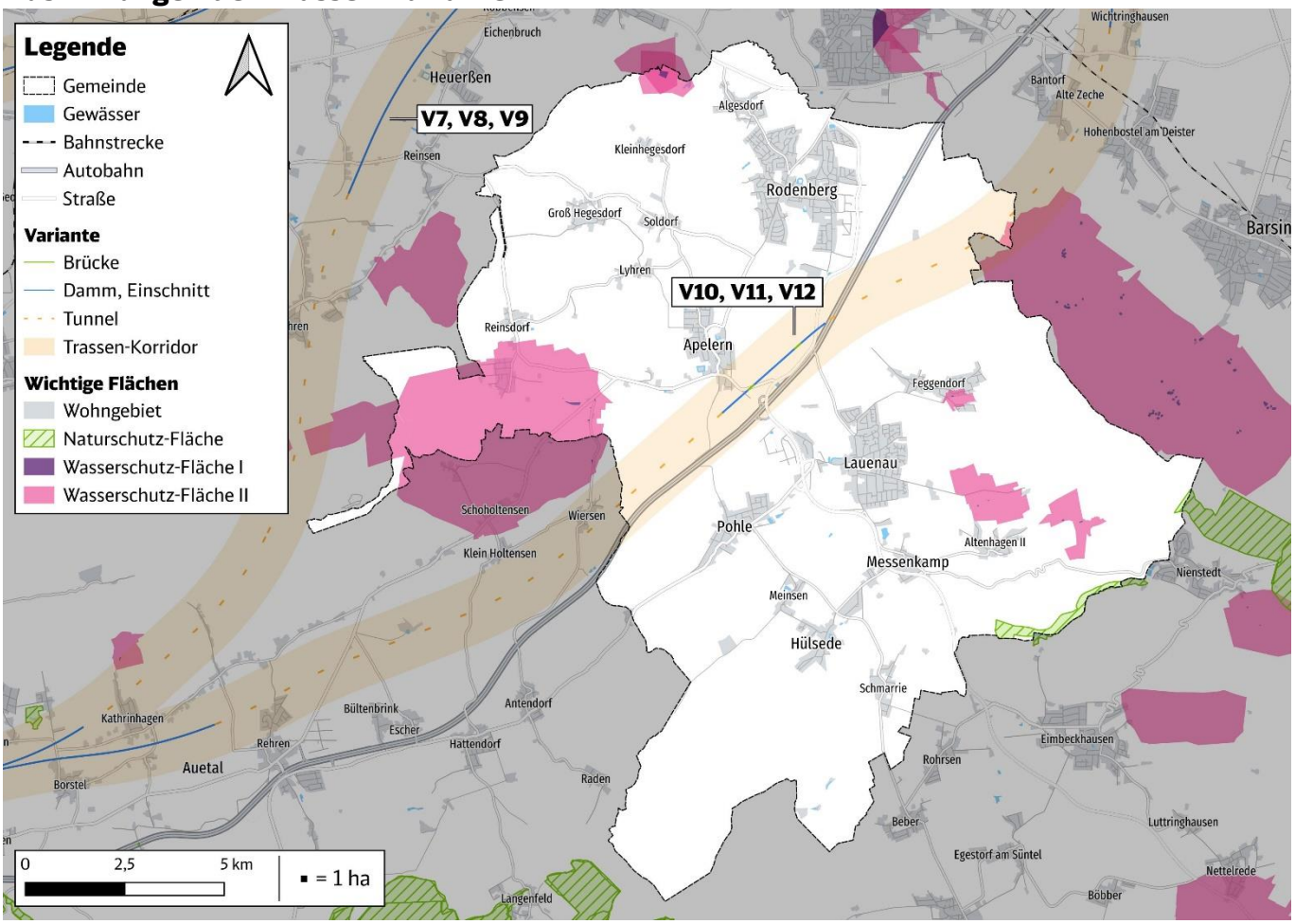


Abbildung 3: Die Karte zeigt die Fläche der Samtgemeinde Rodenberg und die Varianten V7 bis V12. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. Naturschutz-Flächen sind grün und 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. Wasser-schutz-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 Samtgemeinde Rodenberg führen drei Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der drei Trassen-Varianten in der Samtgemeinde Rodenberg. Trassen-Variante V10, V11 und V12 beanspruchen fünf Hektar Fläche Rodenbergs. Die anderen Varianten beanspruchen keine Fläche.

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V10, V11 und V12 haben innerhalb Rodenbergs eine Länge von sieben Kilometern. Davon sind fünf Kilometer Tunnel.

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

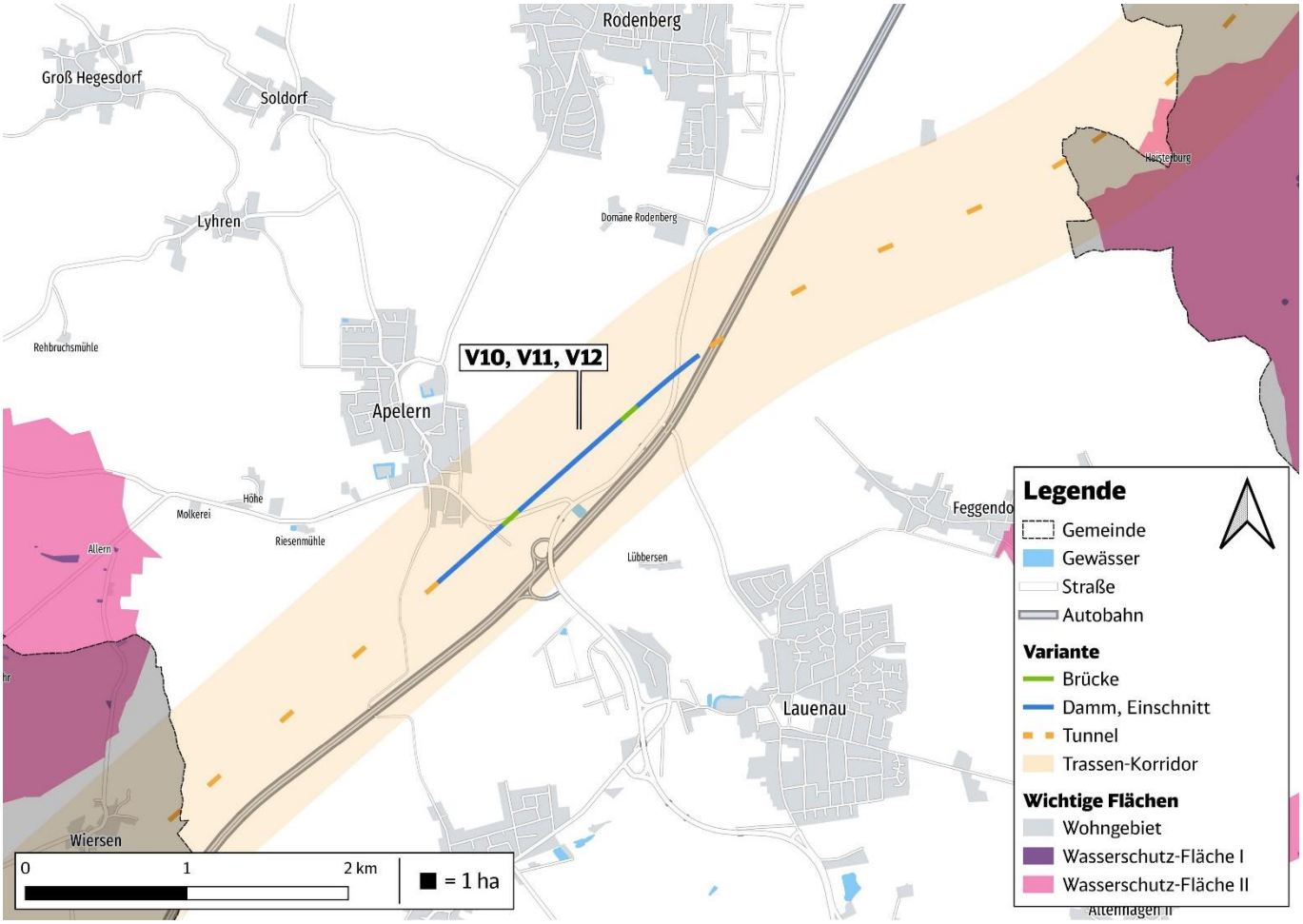


Abbildung 4: Die Karte zeigt einen Ausschnitt der Samtgemeinde Rodenberg und die Varianten V10 bis V12. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. Naturschutz-Flächen sind grün und 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. Wasser-schutz-Flächen II umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone II und Heilquellenschutzgebiete Zone II. Die Heilquellenschutzzone A beinhaltet auch die Heilquellenschutzzone III.

Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Trassen-Varianten verlaufen in der Samtgemeinde Rodenberg teilweise in der Nähe von Wasserschutz-Flächen. 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

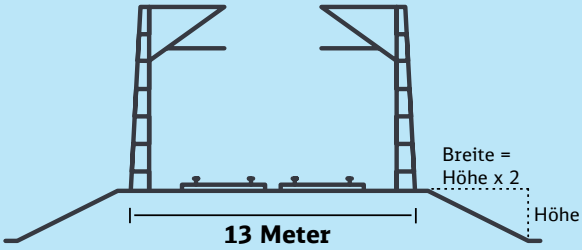
Die Trassen-Varianten V10 bis V12 verlaufen Süd-östlich von Rodenberg in der Nähe der Zone II des Wasserschutzgebietes „Deisterquellen“. Bei der Planung der Trassen versuchen wir die Auswirkungen auf Wasserschutzgebiete gering zu halten.

Wohngebiete

Wohngebiete und 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

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/

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 2025

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

Fotos: DB InfraGO AG

Deutschlandtakt