

## Inhalt

<i>Vorwort</i> -----	4
<b>Bau und Entwicklung der Deisterstrecke</b> -----	<b>5</b>
<i>Planungen für eine Eisenbahnverbindung, Trassensuche</i> -----	6
<i>Inbetriebnahme Weetzen - Haste 1872</i> -----	11
<i>Sanierung der Strecke 1969</i> -----	17
<i>Zweigleisigkeit zur EXPO 2000</i> -----	23
<i>Umleitungsverkehre über die Deisterstrecke</i> -----	30
<i>Zukunftsplanungen</i> -----	32
<b>Die Strecke von Weetzen bis Haste und ihre Stationen</b> -----	<b>34</b>
<i>- Bahnhof Weetzen</i> -----	34
<i>- Haltepunkt Lemmie</i> -----	43
<i>- Bahnhof Wennigsen (Deister)</i> -----	48
<i>- Jungentreiche an einer alten Brücke</i> -----	58
<i>- Bahnhof Egestorf (Deister)</i> -----	61
<i>- Haltepunkt Kirchdorf</i> -----	68
<i>- Bahnhof Barsinghausen</i> -----	73
<i>- Haltepunkt Winninghausen</i> -----	85
<i>- Bahnhof Bantorf</i> -----	87
<i>- Haltepunkt Bad Nenndorf</i> -----	91
<i>- Bahnhof Haste (Han)</i> -----	98
<b>Fahrzeuge im Einsatz auf der Deisterstrecke</b>	
<i>Triebfahrzeuge im Regelbetrieb</i> -----	103
<i>Sonderfahrten</i> -----	111
<i>Arbeitsfahrzeuge</i> -----	119
 <i>Literatur- und Quellenverzeichnis</i> -----	 125/126

## Vorwort

*Die* Entwicklung der Eisenbahnen im Nahbereich Hannovers ist bereits mehrfach beschrieben worden, man braucht sich nur das Quellen- und Literaturverzeichnis auf Seite 126 anzuschauen. Ein zusammenhängender Beitrag über die Strecke Weetzen - Haste, die »Deister-Strecke«, entstand 2012 zu ihrem 140-jährigen Bestehen als Broschüre zu einer Sonderausstellung im Wennigser Heimatmuseum.

*Sie* wurde bis 2022, dem 150jährigen Bestehen der Deisterstrecke und Start des Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmens (EVU) Transdev Hannover GmbH als neuer Betreiber des S-Bahnverkehrs auf dieser Strecke, ständig weiter bearbeitet und aktualisiert.

*Allen*, die dazu ihre Fotos zur Verfügung gestellt und die durch ihr Wissen dazu beigetragen haben, wird hiermit herzlich gedankt.

Der Verfasser



*Über viele Jahre waren die Triebwagen der Baureihe 424 auf der Deister-Strecke ein gewohntes Bild: ET 424 530 legt sich am 2. Februar 2002 bei Wennigsen in die Kurve.*

## Bau und Entwicklung der Deisterstrecke



Der Bergrücken »Deister« mit seinen Buchen- und Tannenwäldern erstreckt sich südwestlich der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover. Er ist ein beliebtes Naherholungsgebiet. Sein höchster Punkt liegt 405 m über dem Meeresspiegel.

Die Deutsche Bahn Netz AG führt die Deisterstrecke Weetzen – Haste in ihrer internen Streckenliste unter der Nummer 1761.

In den gedruckten Kursbüchern der Deutschen Bundesbahn war sie unter der Nummer 212 d und bei der DB AG dann unter den Nummern 363.1 und 363.2 zu finden.

## Die Geschichte der Deisterbahn

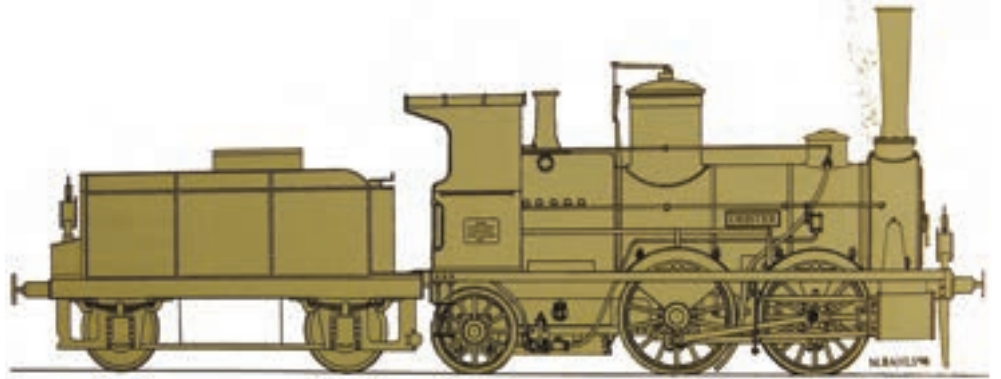
**1835** begann mit der Eröffnung der Dampfeisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth das Eisenbahnzeitalter in Deutschland.

**1838** wurde im damaligen Herzogtum Braunschweig zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel die erste Eisenbahn im heutigen Niedersachsen eröffnet. Dies war zugleich die erste Staatseisenbahn in Deutschland.

**1843** fuhr im Königreich Hannover die erste Eisenbahn zwischen Hannover und Lehrte/Peine.

**1855** begannen am Deister ernsthafte Überlegungen zum Bau einer Eisenbahn, um den Abtransport der hier gewonnenen Kohle – der bisher mit Pferdefuhrwerken erfolgte – besser und wirtschaftlicher zu gestalten. Dazu bildeten sich verschiedene Kommissionen, deren geplanten Linienführungen oft auch gegeneinander konkurrierten. So wurden u.a. eine »Deister-Wunstorfer-Eisenbahn« von Egestorf über Nenndorf nach Wunstorf oder auch eine »Leine-Deister-Eisenbahn« von Egestorf über Bredenbeck, Weetzen und Ronnenberg nach Linden bei Hannover projektiert. Letztere wird 1862 von dem »Cammerherrn« Freiherr Knigge (Gutsbesitzer in Bredenbeck) und von Georg Egestorff (Kohlengrubenbesitzer und Fabrikant in Linden bei Hannover) vorgeschlagen:

*Die Meinungsverschiedenheiten über die verschiedenen Streckenführungen – aber auch die zwischen Befürwortern und Gegnern einer Eisenbahnstrecke – verzögerten den Bau einer Eisenbahn am Deister.*



*Dampflokomotive »Deister«, gebaut von Strousberg, 1871*

Nach dem vorliegenden, von der königlichen Regierung auch bereits einer Revision unterworfenen Projecte beginnt die Bahn bei den am meisten gegen Westen gelegenen Deister-Kohlenwerken in der Gegend von Hohenbostel oder Bantorf; zieht nördlich von Barsinghausen,\*) südlich von Egestorf, Wennigsen und Argestorf längs der ganzen Erstreckung des Deisters am Fuße des Gebirges in einer Richtung fort, welche die in nächster Zeit möglichen tiefsten Förderstollen der Kohlenwerke thunlichst günstig berührt, wendet sich bei Bredenbeck, nahe dem östlichen Ende des Deisters, gegen Norden in der Richtung auf Hannover; zieht, dem günstigen Terrain folgend an den ausgedehnten Kalksteinlagern von Ronnenberg und den Salinen bei Badenstedt in möglichster Nähe vorüber und wendet sich dann, die Straße nach Hameln in der Nähe der Kalkbrennereien am Tönjesberge überschreitend, den südlich von Linden gelegenen Fabriken und Ziegeleien zu; senkt sich in das Flußthal der Ihme hinab und erreicht nach Ueberschreitung derselben in der Nähe der f. g. Haaseschen Bleiche, ihren, auf dem zur Zeit noch wüsten Terrain des Stadtgrabens und Kanonenwalles anzuliegenden Haupt-Bahnhof für Hannover und Linden.

**2018** wurde die SPNV-Leistungen »S-Bahn Hannover« für den Zeitraum 2021 bis 2033 vom Kommunalverband »Region Hannover« federführend für die Aufgabenträger – die Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen – neu ausgeschrieben.

*In* diesem Angebotsverfahren bekam die »Nord-West-Bahn« (NWB), ein Tochterunternehmen der französischen Transdev Group, den Zuschlag zur Weiterführung des S-Bahn-Verkehrs. Die Transdev-Group gründete daraufhin ein eigenständig arbeitendes Unternehmen, die Transdev Hannover GmbH und diese wiederum die »S-Bahn-Hannover GmbH« (SBH).

*Für* die Übernahme des S-Bahnverkehrs bestellte die Transdev beim Hersteller Stadler Rail (Berlin-Pankow) 64 neue dreiteilige Triebwagen »FLIRT 3 XL« (Baureihenbezeichnung 3 427), die für ihren Einsatz bei der S-Bahn Hannover etwas modifiziert wurden. Sie erhielten z.B. für einen schnelleren Fahrgastwechsel acht statt der ursprünglich sechs Türen je Triebwagenseite.

*Mit* den ersten im Herbst **2021** gelieferten Fahrzeugen wurde ein umfangreicher Probe- und Schulungsbetrieb durchgeführt.



*2021/22 übernahm das transdev-Unternehmen S-Bahn Hannover den S-Bahnverkehr auf dem Netz rund um die niedersächsische Landeshauptstadt.*

## S-Bahn Triebwagen im Vergleich

Baureihe	424 / 524.5	3 427
		Flirt 3 XL
Hersteller	Adtranz/Bombardier/ Siemens	Stadler Rail (Pankow)
Baujahre	1999/2008	2019/2021
Wagenkästen pro Triebwagen	4	3
Fahrzeuglänge ü.Kupplung	67.500 mm	67.600 mm
Fahrzeugbreite	2.840 mm	2.882 mm
Fußbodenhöhe des Fahrzeuges	798 mm	780 mm
Türen je gesamte Fahrzeugseite	8	8 (S-Bahn Hannover)
Sitzplätze	24 in Kl.1 + 182 in Kl.2 =206	12 in KL.1 + 180 in Kl.2 =192
Stehplätze	228	217
Leergewicht	114 t	100 t
Achsfolge *)	Bo' / Bo' / Bo' / Bo'	Bo' / 2 / 2 / Bo'
Anzahl der Fahrmotoren	4 x 2	2 x 2
Beschleunigung	1 m/s	1,2 m/s
Höchstgeschwindigkeit **)	140 km/h	160 km/h
*) Bo' = 2 angetriebene Achsen, »2« = zwei leer laufende Achsen jeweils für ein Drehgestell		
**) Höchstgeschwindigkeit auf der Deisterstrecke 120 km/h (s. Seite 21 + Seite 82)		

Am 12. Dezember **2021** übernahm die S-Bahn Hannover GmbH von DB Regio die Durchführung des S-Bahn-Verkehrs auf den Linien S 3 (nach Hildesheim) sowie S 6 und S 7 (nach Celle).

Ab dem 12. Juni **2022** folgte – im Jubiläumsjahr – die »Deisterstrecke« mit den Linien S 1 (nach Minden), S 2 (nach Nienburg) und der Sprinterlinie S 21 (Hannover - Barsinghausen).

Außer den Neufahrzeugen der Baureihe 3 427 werden 13 Bestandsfahrzeuge der Baureihe 425.5 des bisherigen S-Bahn-Netzbetreibers DB Regio von der S-Bahn Hannover GmbH übernommen und modernisiert.



Transdev begrüßt als neuer S-Bahn-Betreiber seine Fahrgäste »herzlich«.

## Umleitungsverkehre über die Deisterstrecke

*Auch* wenn der S-Bahn-Verkehr auf der Deisterstrecke dominierend ist, so wird sie aufgrund ihrer Lage im Gesamtstreckennetz der Bahn (siehe Übersicht, s. Seite 5) oft bei Betriebsstörungen, Unfällen oder Bauarbeiten auf dem Streckenabschnitt zwischen (Bremen bzw. Minden) – Wunstorf – Hannover Hbf für die Umleitung von Zügen genutzt.



*Güterzug mit Diesellok der MWB (Mittel-Weser-Bahn, ex Baureihe DB 210) bei Weetzen; Umleitung wegen Bauarbeiten zwischen Wunstorf und Seelze am 03.07.2008.*



*Jürgen Hörstel gelang diese Aufnahme eines umgeleiteten ICE 2 der Baureihe 402 in Egestorf am 31. Mai 2013.*



*Regional-Express auf der Deisterstrecke in Richtung Haste zur Fahrt nach Bielefeld; Umleitung wegen eines Personenunfalls in Seelze am 17.02.2013.*



*Umleitung IC Köln - Dresden bei der Durchfahrt in Wennigsen Richtung Hannover am 05. Juli 2018*



## Zukunftsplanungen

### Verbindungskurve Deisterstrecke Richtung Hameln in Weetzen (2015)

In einem Entwurf »Projektvorschläge Schiene« des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 02.09.2015 für »...im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu untersuchende Vorhaben« ist unter der lfd. Nummer 230 ein Ausbauprojekt Bielefeld – Hannover – Hamburg aufgeführt.

In dessen Maßnahmenbeschreibung wird u.a. im Zusammenhang mit einem »Ringschluss um Hannover« eine Verbindungskurve für Umleitungsverkehre von der Deisterbahn in Richtung Springe / Hameln bei Weetzen genannt.

Weitere Hinweise auf die Aufnahme eines solchen Vorhabens in den BVWP gibt es z. Z. (2021) nicht.

### Zweigleisiger Ausbau Winninghausen – Bantorf (2016)

Im Auftrag der Region Hannover, des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr sowie der Landesnahverkehrsgesell-

schaft (LNVG) über Verbesserungen im S-Bahn-Verkehr durch die zusätzlichen Stationen in Hannover »Braunschweiger Platz« und »Hildesheimer Straße« wurde im Januar 2016 von Ingenieurbüros eine eisenbahntechnische Untersuchung vorgelegt.

Diese stellte fest, dass durch die zusätzlichen Halte insbesondere an einer S-Bahn-Station »Braunschweiger Platz« Fahrzeitveränderungen entstehen, die sich auch auf die S-Bahn-Linien Richtung Haste und hier den eingleisigen Streckenbereich Barsinghausen – Haste (Kreuzungsbahnhof Bantorf) negativ auswirken.

Bei Realisierung der o.g. Station in Hannover sei der zweigleisige Ausbau eines Streckenabschnittes Winninghausen – Bantorf unerlässlich.

Hinweise auf ggf. weitere Untersuchungen oder gar konkrete Planungen gibt es z. Z. (2021) nicht, der Bau einer Station »Braunschweiger Platz« wurde zurückgestellt.

