

Protokoll zum Regional-Treffen

in der Wandelhalle in Bad Nenndorf

am 18. September 2024, 17:08 - 21:08 Uhr

Erstellt am: 26.09.2024

von: Christian Holzapfel, DB InfraGO AG

Agenda

- TOP 1** **Begrüßung und Einführung in den Ablauf** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 2** **Wir beteiligen online & vor Ort** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 3** **Warum gibt es das Projekt** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 4** **Was haben wir bereits erreicht?** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 5** **Anbindungen** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 6** **Anbindungen Lohnde und CargoWerk** (Phillipp Sell, DB InfraGO AG)
- TOP 7** **Ausblick** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)

TOP 1 Begrüßung und Einführung (Volker Vorwerk)

Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob es ein Protokoll gebe und ob die Fragen aus der Sitzung am Vortag in dieser Sitzung beantwortet würden.

Antwort: Herr Vorwerk antwortet, dass es von den Veranstaltungen Protokolle geben werde, in denen die Fragen aufgenommen und beantwortet würden.

TOP 2 Wir beteiligen online & vor Ort (Volker Vorwerk)

Herr Vorwerk erläutert die Regional-Treffen als nicht-öffentliches Format, um den Stand der Planungen vor Ort zu erörtern. Um Diskussionen zu ermöglichen, soll die Zahl der Beteiligten je Regional-Treffen weniger als 40 Personen betragen. Für die Öffentlichkeit biete die Bahn Info-Märkte an. Herr Vorwerk stellt die Termine und den geladenen Personenkreis vor. Regional-Treffen thematisieren neben den Anbindungen vor allem die Trassen-Verläufe für den jeweiligen regionalen Zuschnitt des Treffens. Dabei können Hinweise gegeben werden, die von den Trassierern der Bahn aufgenommen werden. (Siehe Anhang 3: Folie 4)

Der Dialog habe gerade erst begonnen. Am 13.8. wurden alle Informationen online gestellt. Jetzt geht es um Dialog und Hinweise – bis Ende des Jahres. Die angepassten Varianten werden dann auf folgenden Regional-Treffen im Jahr 2025 besprochen und dann mit der Bewertungsmethodik bewertet. Diese Ergebnisse werden auf weiteren Regional-Treffen erörtert. Voraussichtlich Ende 2025, so das Ziel, sollen eine oder mehrere best-bewertete Trassen-Korridor-Varianten vorliegen. Diese Varianten werden dann genauer geplant.

TOP 3 Warum gibt es das Projekt (Volker Vorwerk)

Herr Vorwerk erklärt die verkehrspolitischen Ziele des Projekts und des Deutschlandtakes. Die letzten beiden Bundesregierungen haben das klima- und verkehrspolitische Ziel gesetzt: Verdoppelung des Personenverkehrs und mehr Güterverkehr auf der Schiene. (Siehe Anhang 3: Folien 5-6)

Das Instrument, um das zu erreichen, ist der Deutschlandtakt. In diesem integrierten Taktfahrplan werden Nah-, Fern- und Güterzüge gleichermaßen berücksichtigt. Der Deutschlandtakt ist also kein Projekt für den Fernverkehr, sondern nutzt vor allem den Nahverkehr. Erstmals werden auch Güterzüge im Fahrplan berücksichtigt. Viele Fachleute aus der Bahnbranche und den Bundesländern waren an den Planungen für den Deutschlandtakt beteiligt.

Herr Vorwerk erläutert die Bedeutung des Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) für den Deutschlandtakt. Mit der Gesetzesnovelle im Dezember 2023 wurde die Stellung des Deutschlandtakts im Gesetz gestärkt, in dem er zum Ziel für den Infrastrukturausbau erklärt wurde. In der Gesetzesbegründung wird auf den 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts verwiesen. Herr Vorwerk erläutert, dass die Fahrzeit zwar nicht im Gesetz stehe, aber dennoch eine zentrale Vorgabe für die Planung von Bahnprojekten sei. Die Fahrzeit für die Projekte sei nicht beliebig, da sie großen Einfluss auf den Nutzen habe. Diese Fahrzeiten stünden nicht im Gesetz, sondern im Projektinformationssystem (PRINS). (Siehe Anhang 3: Folie 7)

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass im Gesetzesentwurf eine Fahrzeit gestanden habe.

Antwort: Herr Vorwerk verweist auf das aktuell gültige Gesetz, die Gesetzesbegründung und das Projektinformationssystem des Bundes. (Link zum Projektinformationssystem: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V02/2-016-V02.html)

Hinweis: Ein Teilnehmer weist nochmals darauf hin, dass ein Protokoll zu führen sei und das Protokoll vom Vortag hilfreich für diese Veranstaltung sei.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) auf den Deutschlandtakt verwiesen werde. Zudem gebe es einen Entschließungsantrag des Bundestages, der die Fahrzeiten als Planungskriterium relativiere. Die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) halte zudem fest, dass auch eine Nullvariante bei Bedarfsplanvorhaben geprüft werden müsse.

Herr Vorwerk bedankt sich für die Anregung, die ins Protokoll aufgenommen wird. Weiterhin stellt er exemplarisch die zusätzlich möglichen Verbindungen für die Samtgemeinde Nenndorf im Nahverkehr für 2040 vor, die für den Deutschlandtakt vorgesehen sind (Siehe Anhang 3: Folie 8).

TOP 4 Was haben wir bereits erreicht? (Marvin Jekel)

Herr Jekel stellt sich als neuer technischer Projektleiter vor. Herr Jekel stellt den aktuellen Projektstand vor und verortet diesen innerhalb der weiteren Planungs- und Genehmigungsschritte bis zum Bau (Siehe Anhang 3: Folie 10).

Momentan werden sinnvolle Varianten erörtert, die durch Hinweise aus der Öffentlichkeit verändert und ggf. verbessert werden können. Zudem können in der späteren Planungsphase für die parlamentarische Befassung Forderungen nach Anpassungen gestellt werden, die über die gesetzlichen Regelungen hinaus gingen – wie Lärmschutz, der über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus geht.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass gemäß der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) mehrere Varianten in die parlamentarische Befassung (paBe) gegeben werden müssten – auch jene, die während der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung entwickelt würden.

TOP 5 Anbindungen (Marvin Jekel)

Herr Jekel stellt eine Übersicht mit den Anbindungen vor (Siehe Anhang 3: Folie 12).

Hinweis: Ein Teilnehmer weist auf offene Fragen zur Trassierung vom Vortag hin.

Antwort: Diese werden in TOP 6 geklärt.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob die neue Strecke zwangsläufig über Hannover Hauptbahnhof geführt werden müsse.

Antwort: Ja.

Herr Jekel zeigt eine tabellarische Übersicht über die Merkmale der verschiedenen Anbindungen (Siehe Anhang 3: Folie 13).

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum die Kosten bei den Anbindungen für die Bewertung betrachtet würden – bei den durchgehenden Varianten aber erst nach der Vorplanung.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass die Untersuchungen für die bestehende Strecke weiter vorangeschritten sind und besser veranschlagt werden können.

Es folgt eine Diskussion über das Verhältnis der Kosten von Anbindungen zum Gesamtprojekt und ob eine Betrachtung der Kosten für die Anbindungen ein geeignetes Bewertungskriterium sei. Es wurde nach den absoluten Kosten in Euro gefragt und darum gebeten, dass eine erneute Bewertung der Anbindungen zu erfolgen sei.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass eine Aufführung der absoluten Kosten zum jetzigen Planungsstand nicht genau möglich sei, weshalb der Ansatz der relativen Kosten gewählt wurde. Er hält fest, dass weitere Vorschläge für Anbindungen eingereicht werden könnten und untersucht würden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob die zusätzlich veranschlagten S-Bahn-Gleise Teil des Planungsauftrags seien.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass durch die entstehenden Konflikte mit der neuen Strecke die S-Bahn-Gleise jedoch bis zu jeweiligen Anbindungen mitgeführt werden müssten, was die Werte für zusätzliche S-Bahn-Gleise erkläre.

Teilnehmer weisen darauf hin, dass es zu wenig Alternativen zu Anbindungen gebe. Ein Teilnehmer fordert, dass die Sitzung abgebrochen werden solle, da die Grundlage für die Diskussion nicht ausreichend sei.

Herr Vorwerk und Herr Jekel weisen darauf hin, dass die Anregungen aufgenommen werden und der Dialog fortgeführt werde.

Pause bis 18:15 Uhr

TOP 6 Anbindungen Lohnde und CargoWerk (Phillipp Sell)

Herr Vorwerk sagt zu Beginn im Rückgriff auf die vorangegangene Diskussion, dass ein relativer Vergleich anhand von Bauwerken durchaus legitim sei. Auch zusätzlicher Nutzen zum Beispiel für den Nahverkehr zahle auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ein.

Herr Sell stellt sich vor und erklärt seine Rolle bei der technischen Erstellung der Anbindungen. Zu den Anbindungen erklärt er, dass diese einen großen Einfluss auf die Fahrzeit haben. Je weiter die Anbindung vom Hauptbahnhof Hannover entfernt sei, desto mehr Fahrzeit verliere man. Von der Anbindung Cargo-Werk zur Anbindung Gümmer sei es eine Minute mehr.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie diese Fahrzeit berechnet würde.

Antwort: Herr Sell erklärt, dass die Fahrzeit ab Hannover Hauptbahnhof berechnet werde. Die Anbindung Cargo Werk ist ca. 14 Kilometer, die Anbindung Gümmer ca. 21 Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt. Auf diesem ersten Abschnitt werde im Geschwindigkeitstrichter erst 160 Km/h gefahren. Erst ab Seelze seien höhere Geschwindigkeiten möglich.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob von der Anbindung Gümmer 31 Minuten Fahrzeit erreichbar wären.

Antwort: Herr Sell sagt, dass ihm keine Variante bekannt sei, die 31 Minuten Fahrzeit erreiche, er aber offen für neue Variantenvorschläge sei. Gümmer sei in einem frühen Planungsstadium als Alternative aufgenommen worden. Damals war nicht klar, dass die Fahrzeit nicht erreicht werden könne.

Hinweis: Ein Teilnehmer verweist auf die Stimmung in Seelze. Es gebe große Unsicherheiten bei Gewerbetreibenden wegen der Anbindung Cargo-Werk. Es müsse eine Machbarkeitsstudie zur Anbindung Gümmer geben, um eine weitere Alternative zu haben.

Antwort: Herr Sell sagt, dass Anfragen von Betroffenen bekannt seien und auch in anderen Projekten Normalität seien.

Hinweis: Ein Teilnehmer verweist auf die besonders starke Betroffenheit von vielen Gewerbetreibenden und Privatpersonen und besteht darauf, diese Betroffenheiten nicht kleinzureden.

Teilnehmer wünschen die Bekanntgabe der Fahrzeiten für die verschiedenen Varianten, um einen Vergleich der Varianten zu den Fahrzeiten der Anbindungen herstellen zu können. Zudem gibt es eine Diskussion über eine Verschiebung der Anbindung Cargo-Werk Richtung Osten, um geringere Betroffenheiten auszulösen. Diese Option wird geprüft.

Herr Sell stellt die Anbindungen Lohnde und Cargo-Werk jeweils anhand einer Foto-Montage und eines Spurplans (Siehe Anhang 3: Folien 15 bis 19) mit einzelnen Gleisen dar. Es gibt viele Nachfragen zu den einzelnen Gleisverbindungen und dem Verhältnis von Fernbahn zu S-Bahn.

Hinweis: Ein Teilnehmer verweist auf ein Gerücht, dass zwischen den Brücken über den Mittellandkanal Platz für eine weitere Brücke sei.

Antwort: Herr Sell sagt, dass dies geprüft wurde, aber noch nicht sicher sei, ob der Baugrund für eine weitere Brücke geeignet sei. Dies könne erst mit weiteren Untersuchungen zu einem späteren Planungsstand herausgefunden werden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob die Planungen bedeuteten, dass unter der Göxer Landstraße künftig acht Gleise verliefen.

Antwort: Ja.

Es gibt eine Diskussion über den Stellenwert von Brücken als Bewertungskriterium für die Anbindungen. Es wird darauf verwiesen, dass der Mittellandkanal nicht so einfach zu queren sei, wie der Stichkanal nach Linden. Erneut wird aus dem Kreis der Teilnehmenden darauf verwiesen, dass die relativen Kosten ohne ein Verhältnis zu den Gesamtkosten des Projekts als ungeeignetes Bewertungskriterium erscheinen. Es folgen Hinweise, dass Tunnellösungen untersucht werden müssten. Herr Sell erklärt, dass die Anbindungen technisch machbar und auch betrieblich nutzbar sein müssen. Das sei bei keiner Tunnellösung erreicht worden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob die CO₂-Emissionen für Tunnel und Brücken ausgewiesen werden könnten. Er habe ähnliches für die U-Bahn in Hamburg gesehen

Antwort: Herr Jekel sagt, dass dies Bauwerksscharf momentan nicht möglich sei. Die Gesamtbilanz inklusive der erwarteten Verlagerungen könne man aber im Projektinformationssystem (PRINS) einsehen. In späteren Leistungsphasen seien dann auch für dieses Projekt genauere Auskünfte möglich.

Es gibt eine Diskussion über die Notwendigkeit der Nutzbarkeit der gesamten Neubaustrecke für Güterzüge, da dadurch Tunnel eher möglich würden, Flächen geschont würden und ggf. zusätzliche Anbindungen möglich wären. Herr Jekel verweist darauf, dass acht Promille eine Vorgabe für die Planung seien.

Hinweis: Ein Teilnehmer verweist darauf, dass in der Folge der Anbindungen möglichst wenig landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden sollten.

Es wird von einigen Teilnehmenden darauf verwiesen, dass die zwei bevorzugten Anbindungen sehr nah beieinander lägen und als zwei Varianten einer Anbindung gelten könnten.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wie viele Varianten insgesamt untersucht wurden.

Antwort: Herr Sell sagt, dass neben den vier vorgestellten Varianten weitere untersucht wurden. Die ausgeschiedenen Varianten reiche man nach.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob bei der Anbindung Gümmer das Bergsenkungsgebiet des Kali-Bergbaus problematisch sei.

Antwort: Herr Sell sagt, dass dies im Rahmen der weiteren Planungen bewertet würde.

Pause bis 20:20 Uhr

Herr Vorwerk erklärt nach der Pause die zu Beginn gestellte Frage zum Flächenverbrauch in Wunstorf vom Vortag. Herr Sell ergänzt, dass die Planungen zu einem unterschiedlichen Zeitpunkt erfolgt seien. Die Länge der Brücken sei daher unterschiedlich. Mehrere Teilnehmer verweisen auf Gewerbebebauung im Verlauf der Varianten und einen nur sehr schmalen bebauungsfreien Korridor. Herr Sell verweist darauf, dass neue Erkenntnisse aufgenommen würden und die momentane Beteiligung zu einem sehr frühen Zeitpunkt erfolge, um noch Änderungen zu ermöglichen.

Ein Teilnehmer stellt weitere Fragen zum Bergsenkungsgebiet und reicht eine selbst angefertigte Skizze (Anhang 1) ein, nach der der Trassenverlauf durch das Senkungsgebiet verlaufe. Herr Sell zeigt mit dem Trassierungsprogramm, dass die Varianten nicht durch die Kernzone des Bergsenkungsgebiets verlaufen. Die DB hat dazu von Fachleuten bewerten lassen, in welchen Bereichen eine Befahrung unkritisch ist. Die Ergebnisse wurden Anhand des Trassierungs-Programms erläutert.

Es gibt Fragen nach der Aufrechterhaltung von heute bestehenden landwirtschaftlichen Wegebeziehungen. Herr Jekel erklärt, dass es dazu Gutachten gebe. Je nachdem würde eine Querung gebaut oder ggf. Entschädigungen für mögliche Umwege gezahlt.

Es folgt eine Diskussion über die Vorgehensweise der Trassenfindung und der Suche nach den Anbindungen. Teilnehmer fordern, dass die Findung der Anbindungen erst nach der Findung der Trassen erfolgen solle. Zudem kommt erneut die Forderung, dass die Fahrzeiten der einzelnen Varianten veröffentlicht werden sollen. Eine Teilnehmerin reicht einen Vorschlag (Anhang 2) für eine Linienführung ab der Anbindung Gümmer ein.

Herr Jekel erklärt, dass die Anbindungen essenziell für das Funktionieren des Bahnbetriebs seien und daher gleichberechtigt zu den Varianten untersucht werden müssten. Es werde ein erneutes Regional-Treffen zu den Anbindungen geben, bei dem weitere Untersuchungen und Bewertungen vorgestellt würden.

Teilnehmende fordern, dass zudem der reine Ausbau der Bestandsstrecke untersucht werden müsse. Herr Jekel sagt, dass dies nicht den Planungsauftrag erfülle. Teilnehmende fragen nach einer Aushändigung des Planungsauftrags. Eine Teilnehmerin merkt an, dass Sie den Planungsauftrag bereits auf ihrer Webseite veröffentlicht habe.

Ein Teilnehmer merkt an, dass es für eine Durchfahrung von Wunstorf keine guten Gründe gebe. Die Eingriffe und Kosten seien hoch, der Nutzen gering. Die Fahrzeit von 31 Minuten sei Vorgabe und könne mit einer Durchfahrung von Wunstorf auch nicht eingehalten werden.

Ein Teilnehmer merkt an, dass ein Vergleich der bewerteten Varianten mit der Bewertung des reinen Ausbaus der Bestandsstrecke auch bei hohen Kosten und geringem Nutzen dennoch erfolgen sollte.

TOP 7 Ausblick (Volker Vorwerk)

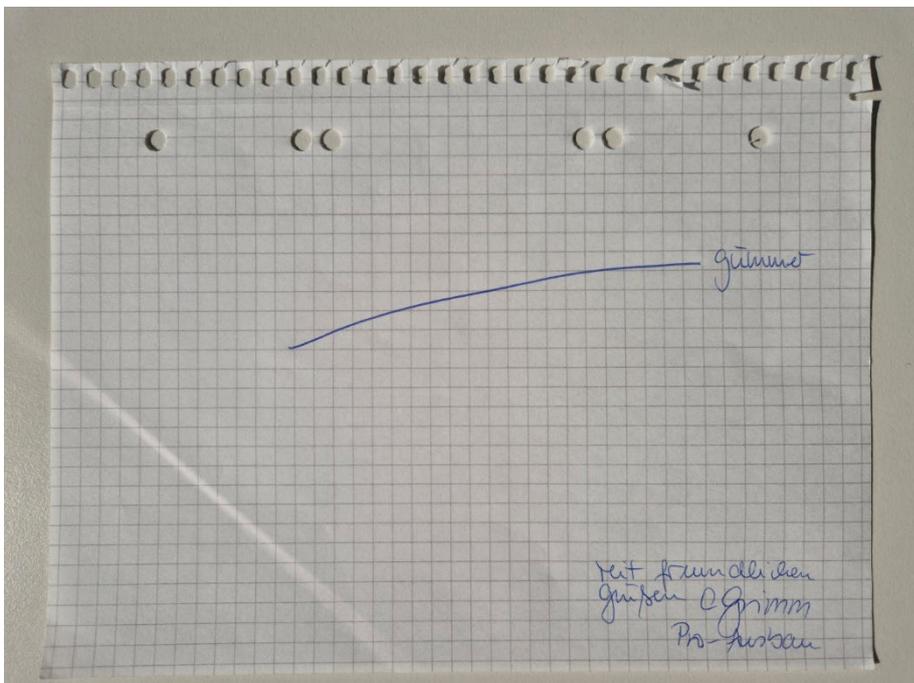
Herr Vorwerk verweist nochmals darauf, dass das nicht dem Planungsauftrag entspreche und bedankt sich für die rege Diskussion und die vielen Fragen, die im Protokoll festgehalten und beantwortet würden.

Nach einem Hinweis auf die kommenden Termine (Siehe Anhang 3: Folie 21) **endet die Veranstaltung um 21:08 Uhr.**

Anhänge:
Anhang 1



Anhang 2



Anhang 3: Folien zum Regional-Treffen „Anbindungen bei Hannover“ am 18.09.2024 in Bad Nenndorf: https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DB-InfraGO_Folien_Regional-Treffen_Bad-Nenndorf_2024_Anbindungen.pdf