

Protokoll zum Regional-Treffen

im Rathaussaal in Bückeberg

am 05. November 2024, 17:15 – 20:07 Uhr

Erstellt am: 12.11.2024

von: Henrike Schröder, 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** **Trassen-Korridor-Varianten** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 6** **Trassieren** (Phillipp Sell, DB InfraGO AG)
- TOP 7** **Ausblick** (Volker Vorwerk, Marvin Jekel DB InfraGO AG)

TOP 1 Begrüßung und Einführung (Volker Vorwerk)

Volker Vorwerk begrüßt die Teilnehmenden der Veranstaltung vor Ort und online. Anschließend stellt er die Tagesordnung vor (siehe Anlage 1: Folie 2).

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

Herr Vorwerk stellt die drei Formen der Beteiligung vor: den online-Dialog, die Regional-Treffen und die Info-Märkte (siehe Anlage 1: Folie 3). Er erklärt, dass bei den Regional-Treffen neben den Anbindungen vor allem die Trassen-Verläufe für den jeweiligen regionalen Zuschnitt des Treffens thematisiert werden. Dabei können Hinweise gegeben werden, genauso wie online über die interaktive Karte. Anregungen für neue Trassenverläufe übertragen die Trassierer der Bahn in die Trassierungssoftware und passen diese an die technischen Vorgaben wie Kurvenradien an (siehe Anlage 1: Folie 4). Die angepassten Varianten werden dann auf folgenden Regional-Treffen besprochen und mit der Bewertungsmethodik bewertet. Diese Ergebnisse werden anschließend auf Regional-Treffen erörtert. Voraussichtlich Ende 2025, so das Ziel, sollen eine oder mehrere best-bewertete Trassen-Korridor-Varianten festgelegt werden. Diese Varianten würden dann genauer geplant, erklärt Herr Vorwerk.

Abschließend stellt er die kommenden Termine vor (siehe Anlage 1: Folie 5).

Hinweis: Eine Teilnehmerin äußert den Wunsch die abgeschichteten Varianten dargelegt zu bekommen. Außerdem äußert sie Kritik an der Bewertungsmethodik, da sie sehr komplex sei. Sie stellt dar, dass das Plenum bei der Erstellung der Bewertungsmethodik zwar involviert war aber zu dem Zeitpunkt nicht einschätzen konnte, was für eine Bedeutung sie habe. Sie weist darauf hin, dass weiche Parameter den Sinn und Zweck des Projekts betreffend nicht berücksichtigt würden. Sie wünscht sich generell mehr Transparenz.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt, dass noch Segmente veröffentlicht werden. Die Veröffentlichung werde aber noch eine Weile dauern.

TOP 3 Warum gibt es das Projekt? (Volker Vorwerk)

Herr Vorwerk erklärt die verkehrspolitischen Ziele: eine Verdoppelung des Personenverkehrs und mehr Güterverkehr auf der Schiene. Das Instrument, um die Ziele zu erreichen sei der Deutschlandtakt. In diesem integrierten Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild werden Nah-, Fern- und Güterzüge gleichermaßen berücksichtigt. Der Deutschlandtakt sei also kein Projekt für den Fernverkehr, sondern nutze auch dem Nahverkehr. Erstmals werden in dem Fahrplan auch Güterzüge berücksichtigt. Ziel sei es, die Umsteigebeziehungen und die Auslastung zu optimieren (siehe Anlage 1: Folie 7).

Herr Vorwerk erklärt, dass es Ende 2023 eine Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) gab, womit der Deutschlandtakt gesetzlich gestärkt wurde. Er verweist anschließend darauf, dass in diesem Termin nicht das Ob, sondern das Wie besprochen werde (siehe Anlage 1: Folie 8).

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass der 3. Zielfahrplan in der Reform nicht benannt werde, sondern nur der Deutschlandtakt. Sie verweist darauf, dass sie diesen Hinweis

bereits mehrmals gegeben habe und wünscht sich, dass ihre Forderung, den Hinweis an das BMDV weiterzugeben ernst genommen werde. Sie erklärt, dass die Folie 8 nur die Sichtweise der Deutschen Bahn sei, aber es mehrere Interpretationen gebe. Sie weist darauf hin, dass viele Parteien Kritik an den 3. Zielfahrplan äußern.

Herr Vorwerk führt anschließend aus, dass der Nahverkehr in Bückeburg profitieren würde: Durch das Projekt Hannover-Bielefeld wäre eine Verdopplung im Nahverkehr möglich (siehe Anlage 1: Folie 9).

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass auf der linken Seite der Folie 9 nicht steht, welche Anzahl an Zügen theoretisch möglich wäre, sondern nur der Ist-Zustand und dass die Anzahl auf der rechten Seite der Tabelle nur eine Möglichkeit darstelle.

Antwort: Herr Vorwerk stimmt ihm zu. Er ergänzt, dass in dem Fall auf der linken Seite noch eine geringere Zahl von Abfahrten stehen müsste. Er erklärt, dass der Schienenweg bereits überlastet sei und eigentlich weniger Züge über die Strecke fahren sollten, damit es weniger Verspätungen gebe. Auf der rechten Seite stünde die Anzahl an Abfahrten, die von den Landesnahverkehrsgesellschaften angemeldet wurden.

Er führt aus, dass der Bedarf nach mehr Nahverkehr durchaus da sei und Bückeburg davon profitieren würde.

Anschließend erläutert Herr Vorwerk, dass bei einer Neubaustrecke zusätzliche Regionalhalte möglich seien. Da sowieso Betriebshalte eingeplant werden müssen, könne man diese als Personenbahnhöfe planen. Er erklärt, dass es hierfür bereits Beispiele gebe, etwa in Merklingen, Kinding oder beim geplanten Projekt Ulm-Augsburg (siehe Anlage 1: Folie 10).

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass es im Auetal vermutlich nicht die Anforderungen von 1.000 Zustiegen pro Tag geben werde, um einen solchen Bahnhof zu rechtfertigen.

Hinweis: Ein weiterer Teilnehmer stimmt der Vorrednerin zu. Er erklärt, dass das nur eine Nebelkerze sei.

Antwort: Herr Vorwerk führt aus, dass es zu dem jetzigen Planungsstand ein Vorschlag sei, den es zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen gelte.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob jeder Betriebsbahnhof innerhalb des Projekts zu einem Personenbahnhof umgebaut werden könne und ob das Einfluss auf die Variantenbewertung habe. Außerdem möchte sie wissen, wo überall Halte möglich sind.

Antwort: Herr Vorwerk konkretisiert, dass dieser Umbau nicht Teil des Projekts sei, aber als Zusatz denkbar wäre. Damit sei es eine Möglichkeit, aber nicht entscheidend für die Variantenwahl. Herr Sell ergänzt anhand der Karte, wo überall Halte in der Region auf Basis der Betriebshalte möglich wären: Rodenberg zwischen Apelern und Lauenau, im Auetal zwischen Rolfshagen und Kathrinshagen, in Porta Westfalica bei Auf der Heide/ Möllbergen oder bei Neesen und in Vlotho bei Hollwiesen.

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

Herr Jekel gibt den Hinweis, dass die Betriebshalte auf der Website bei den Informations-Seiten zu den einzelnen Kommunen weiter beschrieben werden (siehe <https://www.hannover-bielefeld.de/ort>).

Anschließend stellt Herr Jekel sich als neuer technischer Projektleiter vor. Er erörtert den aktuellen Projektstand und verortet diesen innerhalb der weiteren Planungs- und Genehmigungsschritte bis zum Bau (siehe Anlage 1: Folie 13).

Hinweis: Eine Teilnehmerin kritisiert die Folie, da sie die Schritte zu grob darstelle und deswegen zu ungenau sei. Sie erklärt, dass die „Leistungsphase 1“ fehle. Sie betont, dass es wichtig für die Runde sei zu wissen, in welcher Phase das Projekt gerade sei. Sie fragt, ob es immer noch Plan der Bahn sei, bis Ende 2025 auf ein bis vier Varianten abzuschichten. Außerdem erläutert sie, dass die grauen Pfeile bedeuten, dass es bei jedem Schritt möglich sei, wieder einen Schritt zurückzugehen. Sie stellt fest, dass sie sich maximale Transparenz bei der Abschichtung wünscht.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass das Ziel der Folie sei, das Thema verständlich darzustellen. Deswegen wäre sie so einfach wie möglich dargestellt. Zu den grauen Pfeilen erklärt er, dass es natürlich möglich sei, auch Schritte zurückzugehen, wenn es im Prozess, die beste Trassen zu finden, sinnvoll sei. Er ergänzt, dass es immer noch das Ziel sei mit ein bis vier Varianten in die genauere Planung zu gehen. Abschließend verweist Herr Jekel auf den Prozess, den Herr Vorwerk am Anfang der Veranstaltung vorgestellt hat (siehe Anlage 1: Folie 4).

Anschließend gibt es eine Diskussion darüber, wie entschieden werde, welche Trassen herausfallen. Herr Jekel erklärt, dass für die Abschichtung die Bewertungsmethodik ausschlaggebend sei. Tania Meyer-Glubrecht ergänzt, dass es neben der quantitativen Bewertung mit der Bewertungsmethodik zusätzlich eine qualitative Bewertung gebe, um sogenannte „weiche“ Kriterien mit einzubeziehen. Diese Bewertung werde durch externe UmweltpLANER vorgenommen. Sie führt aus, dass eine Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) angestrebt werde. Im Rahmen der Erstellung der Antragsunterlagen würden alle Varianten noch einmal kritisch einer Prüfung unterzogen werden. Auf die Nachfrage, welche Rolle die RVP spiele, erklärt Herr Jekel, dass aktuell die Abschichtung der Varianten anstehe, so dass die RVP mit einer geringeren Anzahl von Varianten durchgeführt würde. Frau Meyer-Glubrecht ergänzt auf die Nachfrage nach dem Zeitplan, dass angestrebt werde, die Antragskonferenz zu einer länderübergreifenden RVP im Frühjahr 2025 abzuhalten. Danach würden die Antragsunterlagen erstellt und das eigentliche Verfahren im Jahr 2026 durchgeführt werden. Nach Rückfragen, was weiche Kriterien seien, erläutert Frau Meyer-Glubrecht dies am Beispiel Artenschutz. Weiche Kriterien seien zum Beispiel die Nähe zu FFH-Schutzgebieten, ökologische Vernetzungen oder faunistische Besonderheiten. Diese würden berücksichtigt, auch wenn die Trassen nicht direkt durch ein betroffenes Gebiet führen.

Herr Jekel erläutert die Schritte, die nach der Grundlagenermittlung erfolgen (siehe Anlage 1: Folie 13).

Anschließend gibt es eine Diskussion über den Einfluss von Kosten und CO₂-Berechnungen auf die Bewertung. Herr Jekel erklärt, dass diese Faktoren in der Vorplanung betrachtet würden und ergänzt nach Rückfrage, dass diese Faktoren durch die Bewertung von Tunneln und Brücken indirekt bereits Beachtung fänden. Er verweist darauf, dass es notwendig sei abzuschichten, um die Vorplanung nicht in Länge zu ziehen.

Hinweis und Frage: Eine Teilnehmerin erklärt, dass die Angaben in der Bewertungsmethodik zum Belang Technik sehr genau seien. Das würde suggerieren, dass die Bahn schon sehr viel genauer wäre, als man hier zugeben würde. Außerdem möchte sie wissen, ob man die weichen Parameter nicht bewertbar machen könne.

Antwort: Frau Meyer-Glubrecht erklärt, dass diese auch bewertet würden. Die qualitative Bewertung werde darüber hinaus durchgeführt. Dr. Stefan Balla (Froelich & Sporbeck UmweltpLANER und Beratung) ergänzt, dass es zu manchen Arten noch keine Daten gebe. Deswegen werde eine qualitative Bewertung vorgenommen, mit dem Wissen, das man aktuell habe. Herr Jekel ergänzt zu dem Hinweis der Teilnehmerin, dass es sich dabei um eine Scheingenaugigkeit handelt. Er erklärt, dass das Projekt noch nicht so genau sei zu dem jetzigen Zeitpunkt, aber dass man für die Bewertung und den Vergleich genaue Daten brauche.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass sich die Menschen am Bestand Schallschutz durch den Bestandsausbau wünschen.

Antwort: Detlev Knauer erklärt, dass auch dieser Aspekt in die qualitative Bewertung einbezogen werde - insbesondere bei den Varianten V1 bis V6 (zwischen Lindhorst und Bückeberg). Zusätzlich ist Schallschutz bereits Teil der quantitativen Bewertung der aktuellen Varianten.

Anschließend folgt eine Diskussion über den Nutzen-Kosten-Faktor. Auf die Frage, ob übergesetzliche Forderungen dabei eine Rolle spielen, erklärt Herr Knauer, dass der übergesetzliche Lärmschutz erst berücksichtigt würde, wenn er vom Bundestag abgesegnet wurde. Er ergänzt, dass dessen Kosten nicht in den Variantenvergleich eingehen. Auf die Rückfrage, ob der Nutzen-Kosten-Faktor damit unter 1,0 rutschen könne, antwortet Herr Knauer, dass für das Planungsteam der aktuelle Nutzen-Kosten-Faktor gelte und für zusätzliche Kosten, die vom Bund abgesegnet würden, der Bund aufkommen müsse. Herr Jekel ergänzt, dass die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors nicht von der Bahn komme, sondern anhand der Kosten für die Varianten innerhalb der Vorplanung von dem Verkehrsministerium berechnet werde. Aktuell gehe die Bahn davon aus, dass alle Varianten den Nutzen-Kosten-Faktor größer als Eins erreichen, für jede einzelne Variante gebe es aber keinen Kosten-Nutzen-Faktor. Den gebe es nur für das Projektbündel, in dem das Projekt Hannover-Bielefeld eingegliedert sei. Diese Daten seien im Projektinformationssystem des Bundesverkehrsministeriums (PRINS) veröffentlicht worden, ergänzt Herr Jekel. Auf die Rückfrage eines anderen Teilnehmers nach dem Kostenrahmen und wer darüber entscheide, erklärt Herr Jekel, dass es dabei um das Kosten-Nutzen-Verhältnis gehe, das in PRINS stehe und nicht um eine absolute Zahl. Er fügt hinzu, dass die Kosten erst in der Vorplanung ermittelt würden.

Anschließend folgt eine Pause bis 19:00 Uhr.

TOP 5 Trassen-Korridor-Varianten (Marvin Jekel)

Um 19:02 Uhr geht es weiter. Herr Jekel stellt die zwölf Trassen-Korridor-Varianten vor (siehe Anlage 1: Folie 15). Er erläutert die Farbgebung: Grün bedeutet Brücke, Blau Damm oder Einschnitt und das gestrichelte Orange Tunnel.

Frage: Ein Teilnehmer möchte wissen, wie dick die Tunnelwand beziehungsweise die Decke des Tunnels sein werden.

Antwort: Jens Mühlmann erklärt, dass die Tunnelwände etwa 45 Zentimeter dick sein werden. Die genaue Dicke hänge von verschiedenen Faktoren ab.

Anschließend erläutert Herr Jekel die Verläufe der zwölf Varianten (siehe Anlage 1: Folie 15). Er erklärt, dass der 1.000 Meter breite Korridor dafür da sei, dass man die geplante Strecke in der genaueren Planung noch leicht korrigieren könne.

Frage: Eine Teilnehmerin möchte wissen, wie breit ein Betriebsbahnhof wäre?

Antwort: Herr Jekel führt aus, dass ein Betriebsbahnhof etwa ein Kilometer lang wäre. Und Phillipp Sell fügt hinzu, dass er etwa 30 Meter breit wäre von Planumskante bis Planumskante exklusive Entwässerungsgräben.

Herr Jekel führt aus, dass bei einem bestandsnahen Bau auch Abstände zu den bestehenden Gleisen eingehalten werden müssten, da die Baustelle Platz benötige, um den Betrieb auf den bestehenden Gleisen nicht zu gefährden.

Herr Jekel übergibt anschließend an Herrn Sell.

TOP 6 **Trassieren** (Phillipp Sell)

Herr Sell erläutert die technischen Vorgaben für das Trassieren der neuen Strecke: etwa die 31 Minuten Fahrzeit, die Höchstgeschwindigkeit von 300 Kilometer pro Stunde, die maximale Steigung von 8 Promille und den Kurvenradius von mindestens 4.300 Metern (siehe Anhang 1: Folie 17).

Frage: Eine Teilnehmerin erklärt, dass größere Kurvenradien in der Bewertungsmethodik positiver bewertet würden und möchte wissen, welche Auswirkungen dies auf das Ergebnis habe.

Antwort: Herr Sell erläutert, dass das einen sehr kleinen Ausschlag gebe. Aber trotzdem sei es sinnvoll, dies zu berücksichtigen, weil durch weite Kurven der Verschleiß geringer ausfalle.

Herr Sell führt anhand der Trassierungssoftware aus, wo die Trassen im Bereich Bückeberg verlaufen würde.

Frage: Ein Teilnehmer möchte wissen, was mit „höhere Dammlage“ gemeint ist.

Antwort: Herr Sell erklärt, dass die genaue Dammlage auf Grund der Gradientenführung variabel sei und nicht mit einem Wert beziffert werden könne. Das Trassierungsprogramm arbeite jedoch mit numerischen Werten.

Herr Sell erläutert, dass in dem Programm Natur- und Wasserschutzgebiete mit eingeblendet seien. Er führt aus, dass die Strecken an dem Naturschutzgebiet „Bückeburger Niederung“ vorbeiführen.

Hinweis: Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass die Bückeburger Niederung als solche größer sei als das Naturschutzgebiet.

Herr Sell beschreibt die Streckenverläufe der einzelnen Varianten.

Frage: Ein Teilnehmer möchte wissen, wie hoch die Brücke bei Porta Westfalica sein würde, beziehungsweise wie viel Platz zwischen der bereits vorhandenen Weserbrücke und der neuen Brücke sein würde.

Antwort: Herr Sell erklärt, dass die Konstruktionshöhe abhängig von der Länge und Bauart sei und erläutert, dass diese Brücke etwa 6,50 Meter über der Straßenbrücke liegen müsste.

Ein Teilnehmer erklärt, dass für die Stadt Bückeberg nur die Varianten V3, V4, V10 und V11 in Frage kommen und es deswegen reichen würde über diese Varianten zu sprechen. Herr Sell lässt die Teilnehmenden abstimmen, ob es in Ordnung wäre, nur über diese Varianten zu sprechen. Da keine Gegenstimmen kommen, bezieht er sich anschließend nur auf diese Varianten.

Hinweis: Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass die Varianten V1 und V2 bei Porta Westfalica da langführe, wo die Firma Grohe neu gebaut habe.

Antwort: Herr Sell antwortet, dass diese Gebiete überplant würden, wenn man sich für eine dieser Varianten entscheiden würde.

Herr Sell geht genauer auf die Trassen-Korridor Varianten V3 und V4 nördlich von Bückeberg ein.

Frage: Eine Teilnehmerin möchte wissen, ob es ein Kriterium sei, ob die Trassen über eine Straße oder unter einer Straße verliefen.

Antwort: Herr Sell erklärt, dass sich diese Entscheidung teilweise schon bei Betrachtung des Geländes aufdrängen würden. (Nachtrag: Die genaue Untersuchung dazu erfolgt in der Vorplanung. In der Bewertungsmethodik sind die notwendigen Anpassungen von kreuzenden Verkehrsträgern im Bereich Technik in T2.1 Anpassung von Straßen und T2.2 Anpassung von Eisenbahnanlagen berücksichtigt.)

Nachfrage: Die Teilnehmerin fragt nach, ob es bei Tunneln Verbotszonen gebe.

Antwort: Herr Sell erläutert, dass Tunnel einseitig längs geneigt sein müssen, obwohl es dafür auch Ausnahmen gebe.

Anschließend erläutert Herr Sell die Trassen-Korridor Varianten V10 und V11, die südlich von Bückeberg verlaufen. Er erklärt, dass die Trassen zum aktuellen Stand Ideen seien und es bei der Vorplanung noch zu Veränderungen kommen werde. Er erläutert, dass die Verbindungsspanne notwendig sei, um die Fahrzeit zwischen Hannover und Minden zu verringern.

Hinweis: Ein Teilnehmer erklärt, dass man diesen Fahrzeitgewinn auf der Bestandsstrecke erreichen solle, sodass die Verbindungsspanne überflüssig werde.

Herr Sell erklärt, dass die Verbindungsspanne mit einer geringeren Geschwindigkeit trassiert werde und auch andere Längsneigungen als 8 Promille zulässig sei.

Hinweis: Eine Teilnehmerin möchte wissen, warum bei der Verbindung von Hannover nach Amsterdam eine maximale Steigung von 8 Promille nicht notwendig sei.

Antwort: Herr Sell erklärt, dass bei dieser Verbindung der Personenfernverkehr ausschlaggebend sei. Er erläutert, dass Güterverkehr auf der Strecke trotzdem möglich sei, aber hier nicht so strenge Trassierungsparameter angesetzt werden müsse. Herr Vorwerk ergänzt, dass Güterzüge zudem zusätzlich weiterhin die Bestandsstrecke nutzen können.

Nachfrage: Die Teilnehmerin erklärt, dass im Bundesschienenwegeausbaugesetz stünde: Wenn der Fahrzeitgewinn vor der Strecke Löhne-Osnabrück anderweitig generiert werden könne, könne man auf den Geschwindigkeitsausbau zwischen Löhne und Osnabrück verzichten. Sie fragt, ob das die Intention der Verbindungsspanne sei, hier bereits den Fahrzeitgewinn zu generieren.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt, dass das ein indirekter Nebeneffekt sei. Hier gehe es aber primär darum, die Fahrzeit zwischen Hannover und Minden zu verkürzen.

Frage: Ein Teilnehmer möchte wissen, wie viel Einfluss der Vorstandsvorsitzende Herr Nagl habe, der in einem Interview erklärte, dass er gegen die Verbindungsspanne und Tunnel sei.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass er das Interview nicht kenne, in dem das stehen soll und ergänzt, dass er nicht glaube, dass das stimme. (Nachtrag: Im Interview mit Herrn Nagl wird darauf verwiesen, dass Tunnel in Bau und Instandhaltung hohe Kosten erzeugen. Daher plant die DB und auch das Projekt Hannover-Bielefeld nur Tunnel in Bereichen, in denen die Topografie dies erfordert.)

Hinweis: Der Teilnehmer führt aus, dass Bad Eilsen von Kurgästen lebe. Er habe die Befürchtung, dass Bad Eilsen durch den Lärm der neuen Trasse im Ranking weiter nach unten rutschen würde. Deswegen lehnt er die Verbindungen innerhalb der Samtgemeinde Eilsen ab.

Frage: Ein Teilnehmer erklärt, dass bei Kirchhorsten schon vier Gleise vorhanden seien und möchte wissen, ob für den Betriebsbahnhof noch zwei weitere Gleise dazu kämen.

Antwort: Herr Sell erklärt, dass das nicht notwendig sei, wenn es die Gleise schon gebe.

Frage: Ein Teilnehmer möchte wissen, ab welcher Stufe Schutzgebiete relevant seien für die Bewertung.

Antwort: Frau Meyer-Glubrecht führt aus, dass die Trassen nicht durch Heilquellenschutzgebiete Zone 1 und 2 verlaufen und man diese Zonen immer meiden würde. Eine Durchfahrung der daran anschließenden äußeren Zonen sei allerdings in kurzen Abschnitten möglich. Herr Mühlmann verweist auf die Karte zu Wasserschutzgebieten, die im Raum aushängt (siehe Anlage 2).

Frage: Eine Teilnehmerin möchte wissen, in welchen Mengen Pestizide verwendet würden und wie das kontaminierte Wasser aufgefangen werde.

Antwort: Herr Knauer führt aus, dass der Glyphosateinsatz sehr begrenzt gewesen sei – die Düsen seien nur auf den unmittelbaren Schotterkörper ausgerichtet gewesen. Mittlerweile verzichte die Bahn auf Glyphosat und verwende andere Verfahren und Mittel. Generell gebe es bei normalen Strecken keine Vorrichtungen zum Abfangen des Oberflächenwassers. Nur in Wasser- und Heilquellenschutzgebieten müssten gegebenenfalls besondere Maßnahmen getroffen werden, um zum Beispiel auch bei Unfällen einen Schadstoffeintrag in den Boden zu verhindern.

Frage: Ein Teilnehmer möchte wissen, wie zwischen Vehlen und Müsingen die Straße unterquert werde.

Antwort: Herr Sell erklärt, dass es meistens sinnvoller sei, die Straße an die Bahntrasse anzupassen, da die Parameter bei der Straße nicht so streng seien.

Frage: Eine Teilnehmerin erklärt, dass zur Generalsanierung für den Bereich Minden-Wunstorf im Bundesschienenwegeausbaugesetz stünde, dass bei Haste zusätzliche Bahnsteige gebaut werden sollen. Sie möchte wissen, ob das mit eingeplant werde.

Antwort: Herr Sell erklärt, dass er das jetzt noch nicht sagen könne. Die Rückfrage, ob die Generalsanierung auch vom Team Hannover-Bielefeld bearbeitet werde, bejaht Herr Sell. Und Herr Jekel ergänzt, dass das sinnvoll sei, da es der gleiche Projektraum sei. Er erklärt, dass es für das Thema jedoch einen anderen Informationskanal gebe, da es zwei unterschiedliche Projekte seien, siehe:

<https://generalsanierung.deutschebahn.com/generalsanierung-de/projekte>

Frage: Eine Teilnehmerin erklärt, dass man in dem Trassierungsprogramm jede einzelne Straße sehen könne. Dies sei auf der interaktiven Karte online nicht möglich. Sie möchte wissen, woran das liegt.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt, dass es bei der interaktiven Karte unterschiedliche Hintergrund-Layer gebe, die unterschiedlich genau seien. Er erklärt, dass die Straßen jedoch immer sichtbar bleiben und nur die Zentrallinie beim Heranzoomen verschwinde.

TOP 7 Ausblick

Nach der Verabschiedung von Herrn Vorwerk und Herrn Jekel endet die Veranstaltung um 20:07 Uhr.

Anlagen

Anlage 1: Folien zum Regional-Treffen Bückeberg 2024: <https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DB-InfraGO-AG-Folien-Regional-Treffen-Bueckeberg-05-11-2024.pdf>

Anlage 2: Karte mit Wasserschutzgebieten: https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DBInfraGO_AG_Karte_Schutzgebiete_Hydro_Uebersicht.pdf