

Protokoll zum Regional-Treffen

Im Ratskeller in Stadthagen

am 30. Oktober 2024, 17:10 - 20:28 Uhr

Erstellt am: 30.10.2024

von: Christian Holzapfel, DB InfraGO AG

Agenda

- TOP 1** **Begrüßung und Einführung in den Ablauf** (Henrike Schröder, DB InfraGO)
- TOP 2** **Wir beteiligen online & vor Ort** (Henrike Schröder, DB InfraGO)
- TOP 3** **Warum gibt es das Projekt** (Christian Holzapfel, DB InfraGO)
- TOP 4** **Was haben wir bereits erreicht?** (Marvin Jekel, DB InfraGO)
- TOP 5** **Trassen-Korridor-Varianten** (Marvin Jekel, & Phillipp Sell DB InfraGO)
- TOP 6** **Ausblick** (Henrike Schröder, DB InfraGO)

TOP 1 Begrüßung und Einführung (Henrike Schröder)

Frau Schröder begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Tagesordnung vor. Ein Teilnehmer stellt eine neue Bürgerinitiative „Bürgerinitiative zum Erhalt des Schaumburger Lebensraumes“ vor.

TOP 2 Wir beteiligen online & vor Ort (Henrike Schröder)

Frau Schröder stellt die drei Säulen des Dialogs (Online, Regional-Treffen und Info-Märkte) vor. Sie erläutert die Regional-Treffen als nicht-öffentliches Format, um den Stand der Planungen vor Ort zu erörtern. Um Diskussionen zu ermöglichen, solle die Zahl der Beteiligten je Regional-Treffen weniger als 40 Personen betragen. Für die Öffentlichkeit biete die Bahn Info-Märkte an. Frau Schröder 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 1: 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.

Frage: Eine Teilnehmerin verweist auf die bereits erfolgten Regional-Treffen mit Fragen und Hinweisen und fragt wann die Fragen und Ergebnisse erörtert würden.

Antwort: Frau Schröder erklärt, dass teilweise noch gesammelt werde. Kleinere Fragen würden in den Protokollen zu den jeweiligen Veranstaltungen beantwortet. Im Online-Tool erhalten alle Eingaben eine persönliche Antwort.

Frage: Ein Teilnehmer bittet um Auskunft welche Neuigkeiten das Dialogformat ergebe. Der aktuelle Stand stelle das aufwändige Verfahren in Frage.

Antwort: Herr Jekel sagt, dass er widersprechen würde, dass es nichts Neues gebe. Der Bereich von den Fahrzeit-Korridoren zu den Trassen-Korridoren sei kleiner geworden. Man gehe vom Groben ins Feine. Dabei würden die Betrachtungen auch immer detaillierter erfolgen. In einem Jahr wolle man weniger Varianten haben und dann in die Vorplanung gehen.

Nachfrage: Der Teilnehmer schließt sich der Auffassung nicht an. Er habe mit konkreten Trassen gerechnet. Er bittet Herrn Jekel einen Zeitplan zu nennen, wann es konkrete Trassen gibt.

Antwort Jekel: Was verstehe der Teilnehmer unter Trassen?

Antwort: Einen Bereich auf 1000 Meter oder weniger.

Antwort Jekel: 1000m breite Korridore wurden bereits veröffentlicht. Die Mittelachse sei noch geringer. Der Trassen-Korridor sei nötig, um überhaupt noch Anpassungen zuzulassen. Die später bewertete Trasse werde in etwa 15 Meter breit sein. Hinzu kämen Dämme und Entwässerung, die auf die 15 Meter aufgeschlagen würden. Er werde die Korridore in der Veranstaltung genauer vorstellen.

Antwort: Der Teilnehmer sagt, dass er nicht richtig informiert gewesen sei und gespannt auf die Korridore sei.

TOP 3 **Warum gibt es das Projekt** (Christian Holzapfel)

Herr Holzapfel erklärt die verkehrspolitischen Ziele des Projekts und des Deutschlandtakts. Die letzten beiden Bundesregierungen haben das klima- und verkehrspolitische Ziel gesetzt: Verdoppelung des Personenverkehrs und mehr Güterverkehr auf der Schiene. (Siehe Anhang 1: Folien 5-6)

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

Herr Holzapfel 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 Holzapfel 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 1: Folie 7)

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass es der dritte Zielfahrplan sei, der jetzt umgesetzt werden solle. Es sei umstritten, ob die Fußnote rechtens sei. Der 3. Zielfahrplan sei nicht Teil des BSWAG. Kritik an dem dritten Zielfahrplan würde hier nicht dargestellt.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass im Vortrag gesagt wurde, es gebe auch andere Berechnungen für den Deutschlandtakt. Was sei damit gemeint? Wie lange würden sich Planungen mit einem 4. Zielfahrplan mit Regierungsänderung verändern?

Antwort Holzapfel: Herr Holzapfel erklärt, es gebe keine Berechnungen der Bahn. Es habe vor dem 3. Gutachterentwurf bereits zwei weitere gegeben. Das sei im Vortrag gemeint gewesen. Wie lange eine Neuberechnung bräuchte, könne nicht pauschal beantwortet werden.

Herr Holzapfel stellt mit Folie 9 vor, wie sich der Nahverkehr für Stadthagen verändern könnte.

Eine neue Teilnehmerin stellt sich und ihre neue Bürgerinitiative „Kritische Bürger“ vor. Sie setzen sich kritisch mit dem Projekt auseinander und würden die Planungsdialog als neue Initiative begleiten.

Frage: Die Teilnehmerin fragt, ob die Züge im Blockabstand führen.

Antwort Jekel: Herr Jekel führt aus, dass man bei Stadthagen Linienzugbeeinflussung nutze.

Hinweis: Die Teilnehmerin antwortet, dass die Züge in den 70ern im Blockabstand gefahren seien. Damals habe es mehr Verkehr auf der Strecke gegeben.

Hinweis Jekel: Er erklärt, die Strecke 1700 sei heute ein überlasteter Schienenweg. Aktuell sei es nicht möglich noch enger zu takten.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass der 3. Zielfahrplan ein Fernverkehrsfahrplan sei. Güterverkehr sei nicht berücksichtigt. Es bringe auch dem Nahverkehr Vorteile, aber

darum gehe es nicht primär. Wenn der Nahverkehr profitieren sollte, reiche das Projekt nicht. Bei diesem Projekt gehe es um den Fernverkehr.

Antwort Holzapfel: Er erklärt anhand der Folie 7, dass es ein Fernverkehrsprojekt sei. Es gebe aber viele positive Auswirkungen auf den Nahverkehr. Diese würden momentan von den Bundesländern in den Zielfahrplan des Deutschlandtakt eingearbeitet. Zudem bestünde die Möglichkeit auf neue Halte an Betriebsbahnhöfen. Damit könne man neue Bahnhöfe für Personen für die Region schaffen. Er stellt Beispiele (Siehe Anhang 1: Folie 10) vor, wo das bereits passiert ist: Merklingen, Kinding und Montabaur.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass Montabaur Standort einer Fachhochschule sei. Deswegen gebe es hohes Einsteigepotenzial. Wie sei das hier im Projekt?

Antwort Holzapfel: Er erklärt, bei Zusmarshausen im Projekt Ulm-Augsburg gebe es eine Analyse, die von 1000 Ein- und Aussteigenden pro Tag ausgehe. Die genaueren Zahlen müsse er nachreichen.

Nachreichung von Herrn Vorwerk aus dem Chat: Ein zusätzlicher Regionalhalt soll mindestens 1.000 Ein- und Aussteiger je Tag erreichen (so die Auffassung in Bayern), das geht aus dem Beispiel der geplanten Neubaustrecke Ulm-Augsburg hervor:

"Die Potenzialabschätzung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) hat ergeben, dass an einem Regionalzughalt in Zusmarshausen 1.830 Ein- und Aussteiger pro Werktag zu erwarten wären. Der Schwellenwert von 1.000 Ein- und Aussteigern wird damit klar überschritten. (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2024/39/index.php>)

Herr Holzapfel stellt anhand der Folie 11 vor, wo so ein Bahnhof möglich wäre.

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 1: Folie 13).

Momentan werden mögliche Varianten erörtert, die durch Hinweise aus der Öffentlichkeit verändert und ggf. verbessert werden können. Danach gehe es in eine Vorplanung. Diese Vorplanung dauere 3-4 Jahre. Die vorgeschlagene Variante gehe nach der Vorplanung in eine parlamentarische Befassung (in etwa 5 Jahren) durch den Bundestag. Zudem könnten 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 gehe. Am Ende der parlamentarischen Befassung stehe eine Variante, die in die detaillierte Entwurfs- und Genehmigungsplanung gehe. Dieser Schritt ende mit der Planfeststellung. Zu diesem Zeitpunkt könnten die Betroffenheiten grundstücksscharf definiert werden. In einem Jahr gebe es weniger Varianten.

Frage: Eine Teilnehmerin bittet darum, die einzelnen Planungsschritte und Zeithorizonte genauer zu erklären. Zudem müssten Kosten und CO₂ Bilanzen aller Varianten kalkuliert werden, bevor auf 1-4 Varianten für die Vorplanung abgeschichtet werde. Auch das Verfahren der parlamentarischen Befassung stellt sie in Frage.

Antwort Jekel: Er erklärt, dass sich das Projekt in Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) befinde. Leistungsphase 2 sei die Vorplanung. Ein Abschichten der Varianten werde vor der Vorplanung gemacht, da im Detail nur wenige Varianten geplant werden könnten.

Hinweis und Frage: Eine Teilnehmerin erklärt ihre Erfahrungen mit dem Prozess der parlamentarischen Befassung (paBe): In der paBe entscheide der Verkehrsausschuss im Detail über eine Variante. Auch die regionalen Abgeordneten befassen sich damit. Sie kenne sich selbst auch nicht mit allen Details aus. Es sei nicht zu erwarten, dass sich eine größere Zahl an Abgeordneten mit den Planungen befasst. Der Vorschlag werde in der Regel auch beschlossen. Es sei sehr wichtig eine Transparenz zu den Verfahrensschritten zu haben. Sie möchte wissen, wann die Kosten für die 1-4 Varianten bekannt gegeben werden.

Antwort Jekel: Herr Jekel bedankt sich für die Einordnung. Kosten seien am Ende der Vorplanung bekannt. In der Vorplanung würden sehr viel detaillierte Untersuchungen für den Variantenvergleich gemacht. Das sei maßgeblich für die Bestimmung der Kosten. Von heute aus sei damit in etwa 5 Jahren zu rechnen. Darum müsse auch der Bedarf an Haushaltsmitteln langfristig betrachtet werden.

Frage: Für einen Teilnehmer blieb eine Frage unbeantwortet: Trassen würden nach Machbarkeit und Kosten abgeschichtet. Die Betroffenheiten von Natur und Umwelt würden nicht betrachtet. Diese Prüfung sollte fortlaufend erfolgen. Auch ggf. mit dem Ergebnis, dass nur der Bestand ausgebaut würde. Fraglich sei, ob die Fahrzeiten für den Deutschlandtakt in allen Projekten eingehalten würden.

Antwort Jekel: Er erklärt, dass für die Abschichtung die Bewertungsmethodik genutzt werde. Darum seien Umwelt und Raumordnung enthalten. Die Methodik sei von unabhängigen Gutachtern mit der Region entwickelt worden. Diese Methodik werde auf alle Varianten angewendet.

Nachfrage: Der Teilnehmer bedankt sich für die Ausführungen. Es müsse legitim sein, alle Varianten in Frage zu stellen. Diese Frage sollte regelmäßig gestellt werden. Der Deutschlandtakt werde als Zielgröße sicher nicht erreicht.

Antwort Jekel: Er erklärt, dass die Bahn für den Bund nach den Vorgaben des Deutschlandtaktes plane. Die Diskussion zum Deutschlandtakt könne hier nicht geführt werden. Wenn es andere Vorgaben vom Bund gebe, könne die Planung angepasst werden.

Hinweis: Eine Teilnehmerin bittet darum, dass sich alle mit dem Deutschlandtakt auseinandersetzen sollten. Die Bewertungsmethodik könne von einem normalen Menschen nicht durchblickt werden. Es habe sehr lange Sitzungen gegeben, um sie zu entwickeln. Die Wechselwirkungen der Gewichtungen seien nicht klar. Es minimiere auch das eigentliche Gewicht. Mensch, Raum und Technik dürften nicht getrennt und dann gleichwertig bewertet werden. Auch sei nicht erkennbar, warum keine Klimabilanz möglich sei. Die Bewertungstabelle stelle sehr genaue Mengen für die Bauwerke dar. Die absoluten Vergleiche ließen auch Fehlbewertungen zu. Sie kritisiere diese Methodik.

Antwort Jekel: Er stimmt zu, dass die DB als Verkehrsunternehmen auch als Teil beim Deutschlandtakt dabei sei. Der Konzern setze sich für den Deutschlandtakt ein. Er halte den Deutschlandtakt für richtig. Das könne man anzweifeln. Zur Bewertungsmethodik und den Werten für die Technik sagt Jekel: Das sei eine Scheingenaugigkeit. Das sei bekannt und bewusst. Der Trassen-Korridor sei 1000m. Die spätere Trasse habe 13-15 Meter. Die Daten definierten die Längen der Bauwerke. Diese Werte würden sich in den detaillierten Planungen noch weiter ändern. Gleichwohl möchte man eine Bewertung vornehmen. Dafür sei dieser Ansatz der beste.

Antwort Knauer: Er führt aus, es gebe drei Belanggruppen. Die drei würden gegeneinander noch nicht gewichtet. Momentan würden die Gruppen gleichwertig nebeneinanderstehen. Schutzgut Mensch habe innerhalb von Umwelt das höchste Gewicht von 3. Die 4. Unterebenen, wie zum Beispiel "Verlärmung von Wohngebieten", hätten isoliert gesehen nur einen relativ geringen Einfluss auf die Belanggruppe Umwelt. Insgesamt werde der Mensch aber am

höchsten bewertet. Anders könne man sich nicht annähern. Die Varianten würden auch qualitativ nochmals bewertet. Auch das könne eine Variante ausschließen. Das Thema CO₂ müsse nicht konkret ermittelt werden. Die Faustregel zeige: Varianten mit längeren Tunnelstrecken haben in der Regel eine schlechtere CO₂-Bilanz als Varianten mit geringeren Tunnelanteilen.

Pause bis 18:44 Uhr

TOP 5 Trassen-Korridor-Varianten (Marvin Jekel und Phillip Sell)

Herr Jekel stellt eine Übersicht mit den Trassen-Korridor-Varianten vor (Anlage 1: Folie 15). Er erläutert, dass eine bestandsnahe Variante nicht direkt neben dem bestehenden Gleis liege. Ein Bau sei nur mit einem Abstand von etwa 10m möglich, um das bestehende Gleis während des Baus nicht sperren zu müssen.

Herr Jekel stellt die groben Verläufe der Varianten V1 bis V12 vor. Er erklärt, dass eine Überdeckung von Tunneln minimal 10m über der Oberkante des Tunnels betragen müsse.

Herr Sell stellt die Parameter der Trassierung vor (Anlage 1: Folie 17)

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob nicht weniger als 8 Promille besser für Güterzüge seien.

Antwort Sell: Er erläutert, dass sich das aus dem Betriebsprogramm erkläre: 4 Promille werden zum Beispiel für schwere Erzzüge benötigt. Es wurde abgewogen, welche Steigung für das Betriebsprogramm im Raum nötig sei.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob Radius 4.300 Meter bei den Anbindungen nötig sei.

Antwort Sell: Herr Sell erklärt, dass die Strecke für schnelle Personen- und langsamere Güterzüge geplant werde, die diese Radien nötig machen. Das Bremsverhalten des Zuges, der mit 300 km/h von der freien Strecke komme, müsse auch beachtet werden. Im Geschwindigkeitstrichter könnten die Radien angepasst werden. Das werde wirtschaftlich/technisch optimiert. In der jetzigen Phase sei der Punkt nahe der Anbindung definiert worden. Das könne noch feiner nachgeplant werden, spätestens in Leistungsphase 3.

Herr Sell stellt die Trassen-Korridore im Bereich von Seelze bis Stadthagen in der Trassierungssoftware vor.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass die Generalsanierung (GSH) Minden-Wunstorf um 2 Jahre auf das Jahr 2028 vorgezogen wurde. Sie möchte wissen ob sich dadurch nicht zum Beispiel bei den Sanierungen des Schallschutzes Tatsachen für eine bestandsnahe Variante für das Projekt Hannover-Bielefeld geschaffen würden.

Antwort Sell: Er erklärt, mit der Bewertung werde nachvollziehbar welche Trasse weiterverfolgt werde. Die GSH müsse streng von Hannover-Bielefeld getrennt werden. Nur der Suchraum sei gleich. Die GSH stelle den optimalen Stand der bestehenden Gleise wieder her. Damit würden keine Fakten geschaffen. Hannover-Bielefeld schaffe zusätzliche Kapazität. Zusätzliche Kapazität sei kein Ziel der GSH und auch nur sehr bedingt erreichbar. Die konkrete Lösung für den Schallschutz bei Hannover-Bielefeld könne noch gar nicht definiert werden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob es sein könne, dass eine Trassierung durch Lindhorst nicht möglich sei und eine bestandsferne Trasse nötig werde.

Antwort Sell: Er erläutert, dass die Untersuchungen zeigen, dass die Gleise in Lindhorst möglich wären.

Hinweis: Die Teilnehmerin bekräftigt, dass sie als Vertreterin der Samtgemeinde Lindhorst eine bestandsnahe Variante bevorzugt. Sie lehne neue Zerschneidung ab.

Hinweis: Ein Teilnehmer schließt sich an: Bestandsnah werde favorisiert. In der Betrachtung der bestandsfernen Varianten sollte mehr Tunnellage berücksichtigt werden.

Antwort Sell: Er erläutert, dass die Bahn beim Trassieren versuche dem Gelände zu folgen. Tunnel seien aus diversen Gründen Ultima Ratio. Zudem seien bestimmte Trassierungsparameter (Längsneigung und Überdeckung) nötig, um einen Tunnel zu bauen. Ein geringerer Radius würde die Trassierung auch näher an die Bebauung führen. Tunnel müssen heute bei Mischverkehren mit zwei Tunnelröhren ausgeführt werden. Achsabstand sei ca. 25 Meter. Der entstehende Zwischenraum vor und hinter Tunnelabschnitten könne auch für einen Betriebsbahnhof genutzt werden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob bei den Varianten 1-6 ein Betriebsbahnhof in Stadthagen wäre und fragt wo bei den anderen Varianten der Betriebsbahnhof wäre.

Antwort Sell: Er bestätigt die Annahme und führt aus, dass weitere Betriebsbahnhöfe zwischen Stadthagen und dem Bückeberg, in Apelern oder im Auetal möglich wären.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist auf die Bergbauaktivitäten im Deister hin. Er bittet darum auch die Heilquellen in Bad Nenndorf und die Wassergewinnung Deisterquellen und auf der Südseite in Feggendorf zu beachten. Diese Varianten seien nur da, weil Gümmer nicht verfolgt werde. Er möchte, dass das nochmals geprüft werde. Das wäre für den Wasserschutz sehr gut. Es sei unabdingbar, dass in mehreren Hinsichten zu betrachten. Die Kosten oder bahntechnischen Vorzüge seien verständlich. Dennoch sollte damit nicht bewertet werden. Der Raumwiderstand Wasserwirtschaft sollte besonders wichtig genommen werden. Die Wasserversorgung könne nicht umziehen. Die sei ortsgebunden.

Antwort Sell: Er erklärt, dass Wasser bei der Trassierung berücksichtigt wurde. Zu Gümmer kenne er keine Variante, die die Fahrzeit erreiche. Neue Vorschläge seien willkommen.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass, um bei der Trassensuche helfen zu können, es hilfreich wäre, verworfene Trassen zu kennen. Die Findung ganz neuer Varianten erscheine unwahrscheinlich.

Herr Sell zeigt mehrere Segmente als alternativ untersuchte Verläufe. Die Grobkorridore bilden auch gute Anhaltspunkte, um weitere Trassen zu entwickeln, da darin die Fahrzeit größtenteils erreichbar sei. Vorschläge aus diesem Bereich würden gern übernommen und geprüft werden, ob sie die Ziele auf der Gesamtstrecke erreichen würden.

Ergänzung Jekel: Er ergänzt, man werde die Segmente zur Verfügung stellen. Man habe bewusst 12 Varianten veröffentlicht. Eine größere Anzahl sei nicht vermittelbar. Anschließend werde offengelegt, was verworfen wurde.

Hinweis: Die Teilnehmerin bedankt sich. Sie bittet darum die Segmente zu veröffentlichen und weist darauf hin, dass die Veröffentlichung der Segmente nicht mit dem Zeitraum der Hinweisgebung zusammenpasse.

Antwort Jekel: Herr Jekel erklärt, es werde keinen harten Cut geben. Alles werde veröffentlicht. Hinweise würden weiter aufgenommen.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob im Bahnhof Stadthagen genug Platz für die Betriebe mit Gleisanschluss sei. Zudem fragt er, ob eine Reaktivierung der Eisenbahn Rinteln-Stadthagen im Rahmen des Projekts Hannover-Bielefeld möglich sei.

Antwort Sell: Er bestätigt die Annahme. Das sei mit starken Veränderungen verbunden, aber möglich. Die Eisenbahn Rinteln-Stadthagen sei eine Perspektive für den Nahverkehr. Ggf.

werde deswegen auch die Lage der Gleise auf eine Nordlage gewechselt. Ggf. seien auch noch weitere Überwerfungsbauwerke nötig. Diese Überlegungen würden dann in den tieferen Planungen berücksichtigt.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass nördlich der EÜ Bahnhofstraße massiver Widerstand zu erwarten sei. Zur Not würde der Klageweg bis zum europäischen Gerichtshof bestritten.

Antwort Sell: Er antwortet, dass die Planungen zeigen würden, ob sich die bestehenden Gleise nach Süden verschieben lassen.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass das für die GSH berücksichtigt werden solle. Der Gleisabstand gebe keine Schnellfahrstrecke her. Dadurch würden Eingriffe in Eigentum entstehen.

Antwort Sell: er erklärt, für das Projekt Hannover-Bielefeld werde eine Planfeststellung gebraucht. Für die GSH könne bis 2028 keine Planfeststellung erlangt werden.

Antwort Jekel: Herr Jekel erläutert, die GSH könne nicht durch das Projekt Hannover-Bielefeld beeinflusst werden. Die Planfeststellung dauere ca. 5 Jahre. Es würde zudem dem Variantenentscheid für das Projekt Hannover-Bielefeld vorweggreifen.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob in Probsthagen zwei weitere Gleise neben die bestehenden Gleise passen.

Antwort Sell: Er erklärt, dass die genauen Planungen zeigen müssen. Ob es Nord- oder Südlage werde, könne noch nicht beantwortet werden. Eine Möglichkeit sei, die neuen Gleise in Südlage auf dem bestehenden Trassenkörper zu platzieren – mit entsprechenden Arbeiten, auch am Lärmschutz. Das wisse man aber erst nach der Vorplanung.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, zur Bestandsuntersuchung vor zwei Jahren: Wurde das auch mit 10m Abstand geplant oder war das näher dran?

Antwort Sell: Herr Sell erklärt, dass damals im Richtungsbetrieb mit einer anderen Gleisaufteilung geplant wurde. Das wurde ohne die Berücksichtigung der Fahrzeit gemacht. Da würde noch eine Kapazitätsuntersuchung gemacht, ob eine andere Betriebsart als Linienbetrieb sinnvoll sei. Ein reiner Bestandsausbau hätte die schnellen Gleise in der Mitte. Die Betriebsarten müssten genauer untersucht werden. Grundsätzlich sei dieser Neubau am Bestand möglich – unter Berücksichtigung der Abstände.

Nachfrage: Die Teilnehmerin fragt nach, ob an besonders engen Stellen eine engere Führung als 10 Meter – auf Kosten einer Sperrung – möglich wäre.

Antwort Sell: Herr Sell erklärt, dass der Abstand von 10 Meter von Achse zu Achse gerechnet werde. Ein engerer Abstand sei mit Folge einer Gleissperrung möglich, aber sehr schwierig umsetzbar.

Nachfrage: Sie fragt nach, ob die Bahn dort den minimalen legalen Abstand planen würde oder ob das ein Ausschlusskriterium wäre.

Antwort Sell: Herr Sell verneint die Annahme.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Trassierungen die Raumwiderstände Wasser umgehen. Am Deister gebe es eine Novellierung des Schutzgebietes. Im Auetal gingen die Varianten V10-V12 alle durch das Schutzgebiet Zone III Riesbachtal. Der Abstand zum Brunnen Wiersen sei ca. 300 Meter.

Antwort Wolf: Herr Wolf erklärt, dass er diese Themen gerne aufnehme und in einem sehr engen Austausch sei. Man sei auch für alle Hinweise sehr dankbar. Die Neuausweisung des Heilquellenschutzgebietes am Deister sei bekannt. Das werde in die Planungen mit aufgenommen. Noch seien die Planungen sehr früh. In der Vorplanung und danach werde sehr viel genauer geplant. Diese Planungen fänden iterativ statt und nähmen neue Erkenntnisse auf.

Darum möchte er die Zahl 300 Meter momentan etwas relativieren, da es noch Änderungen geben könne.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, was die bauzeitliche Wasserhaltung für die Bewohner bedeute. Wie sehe es mit Überschwemmungsgebieten aus? Ggf. sei das im Kartenmaterial nicht enthalten.

Antwort Wolf: Er erklärt, dass die Darstellung in 2D sei. Die Längen und Tiefen der Tunnel werden noch angepasst. Das könne genau erst in der Vorplanung angeschaut werden, um geringstmöglich einzugreifen. Dazu werde es auch externe Gutachten geben. Bereits im Vorfeld, verstärkt im Bauen, beobachte man die Grundwassermessstellen und Beobachtungsdaten. Es werde auch eine hydrogeologische Beweissicherung geben, die uns alarmiert, falls die Pegel kritische Zustände annehmen. Sollten die vorhandenen Messstellen aus Sicht der Behörde hierfür nicht ausreichen, würden Ergänzungen errichtet.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es viele verschiedene Themen seien. Überschwemmungen und Grundwasser seien zu unterscheiden. Das Lebensmittel Wasser als wesentliches Gut sollte besonders hoch bewertet werden. Dazu habe er als Behörde auch Unterlagen geteilt. Das Hochwasserschutzgesetz werde gegebenenfalls vom Bund noch angepasst. Überschwemmungsgebiete würden hier von Varianten gekreuzt. Das habe die Bahn aber auf dem Schirm. Das seien Selbstverständlichkeiten, die hier nicht diskutiert werden bräuchten. Dafür gebe es einen rechtlichen Rahmen aus Gesetzen und Verordnungen. Grundsätzlich sei er für einen bestandsnahen Verlauf.

Antwort Wolf: Er erläutert, dass es viele Themen gebe, die rechtlich sehr klar geregelt seien. Auch sei man im regelmäßigen und guten Austausch mit allen relevanten Akteuren zum Wasser. Überschwemmungsgebiete seien in den Kartenlayern nicht dargestellt, aber bekannt. Die weitere Planung werde die Bauwerke genauer zeigen. Es gilt hierbei der gesetzliche Grundsatz „hochwasserangepasst“ zu bauen.

TOP 6 Ende (Henrike Schröder)

Frau Schröder bedankt sich für die rege Teilnahme und verabschiedet die Teilnehmenden.

Die Veranstaltung endet um 20:28 Uhr.

Anhänge:

Anhang 1: Folien Regional-Treffen Stadthagen: <https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DB%20InfraGO%20AG%20Folien%20Regional-Treffen%20Stadthagen%20%2830.10.2024%29.pdf>