
DB Netz AG

Bahnprojekt Hannover – Bielefeld

Dokumentation des 5. Treffens

Online-Sitzung via Microsoft Teams

20. Juni 2022

Ort: Virtuelle Sitzung per Microsoft-Teams
Dauer: 17:00 Uhr – 20:00 Uhr
Moderation & Dokumentation: ifok GmbH

Agenda

TOP 1 Einführung

- Begrüßung und technische Hinweise durch die Moderation
- Begrüßung und kurze inhaltliche Einführung durch den Projektleiter der DB
- Vorstellung Themen der Sitzung

TOP 2 Protokoll verabschieden 4. Plenum

- Abstimmung des Protokolls der 4. Sitzung

TOP 3 Die Verfahrensschritte bis zum Baubeginn

- Verfahrensschritte im Überblick

TOP 4 Von den Raumwiderständen zu den Bewertungskriterien

- Vortrag des Methodik-Gutachters
- Wortbeiträge aus dem Plenum
- Zusammenfassung der Ergebnisse

TOP 5 Das Kriterienset erläutern am Beispiel der Umweltkriterien

- Vortrag des Umwelt-Gutachters
- Wortbeiträge aus dem Plenum
- Zusammenfassung der Ergebnisse

TOP 6 Wie geht es weiter? Ausblick auf Treffen zur Bewertungs-Methodik

- Nächste Termine
- Verabschiedung

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 [Präsentationsfolien](#)
Anlage 2 [Excel-Tabelle mit Kriterien](#)

TOP 1 Einführung

Ralf Eggert, ifok GmbH, eröffnet die fünfte Plenumssitzung und begrüßt als Moderator die Teilnehmenden des Planungsdialogs Hannover–Bielefeld. Der Moderator weist darauf hin, dass die Sitzung in einem Livestream öffentlich verfolgt werden kann und gibt technische Hinweise zur Teilnahme. Carsten-Alexander Müller, Projektleiter der DB Netz AG, heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen.

Tagesordnung

Anschließend stellt der Moderator die Tagesordnung vor, gegen die es keine Einwände gibt (Anlage 1, Folie 2). Schwerpunkt der heutigen Sitzung ist die Vorstellung des Kriteriensets zur späteren Trassenauswahl.

TOP 2 Verabschiedung Protokoll der vierten Sitzung

Protokoll der vierten Sitzung des Plenums

Der Protokoll-Entwurf der vierten Plenumssitzung wurde am 25. Mai 2022 an die Teilnehmenden versandt. Bis zur Sitzung ist sind keine Ergänzungswünsche eingegangen. Der Moderator stellt keine weiteren Änderungswünsche fest. Das Protokoll ist damit verabschiedet und wird veröffentlicht (online verfügbar unter: [Link](#)).

TOP 3 Die Verfahrensschritte bis zum Baubeginn

Carsten-Alexander Müller erläutert die Verfahrensschritte bis zum Baubeginn (Anlage 1, Folie 6). Er betont: Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens, der Parlamentarischen Befassung und des vorbereitenden Verfahrens beim Eisenbahnbundesamt gibt es zwei Möglichkeiten, das Baurecht zu erlangen: Per Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahnbundesamt (Verwaltungsakt) oder per Maßnahmengesetz durch den Bundestag (Rechtsakt). Die Entscheidung, ob ein Planfeststellungsbeschluss ergeht oder ob stattdessen ein Maßnahmengesetz verabschiedet wird, trifft das Bundesverkehrsministerium später im Planungsprozess. Bis zum Zeitpunkt der Entscheidung ändert sich für die Beteiligung der Öffentlichkeit nichts.

Anschließend führt Herr Müller aus: Das DB-Team plant, bis Ende 2022 die Kriterien, die Skalierung und Gewichtung der Belange für die Bewertung der Varianten mit den Teilnehmenden zu besprechen. Dafür seien mit Rücksicht auf die Sommerferien in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen vier digitale Regionaltreffen vorgesehen (Anlage 1, Folie 7); weitere folgen bei Bedarf. Die Teilnahme an den digitalen Regionaltreffen stehe allen Plenumsmitgliedern unabhängig vom Wohnort offen. Die Ergebnisse aus den Regionaltreffen werden im 6. Treffen des Plenums zusammengeführt, im 7. Treffen plane man die Erörterung der Bewertungsmethodik im Plenum abzuschließen.

Diskussion

Ein Teilnehmer fragt, warum für die übergreifenden Themen Kriterien, Skalierung und Gewichtung eine Behandlung in Regionaltreffen anstelle von Plenumsitzungen gewählt wurden. Weiter möchte er wissen, wie die Ergebnisse zusammengeführt werden. Die Moderation ordnet ein, dass die Zusammenführung der Ergebnisse aus den Regionaltreffen im 6. Plenum am 3. November erfolge. Ziel sei es, allen Plenumsmitgliedern trotz Ferienzeit eine intensive Zusammenarbeit an der Bewertungsmethodik zu ermöglichen.

TOP 4 Von den Raumwiderständen zu den Bewertungskriterien

Jörg Borkenhagen (Methodik-Gutachter, Bosch & Partner) erläutert die Bewertungskriterien für die Auswirkungsprognose und die darauf aufbauenden Variantenvergleiche. Die Kriterien wurden vor der Sitzung an die Plenumsmitglieder versandt. In der 4. Sitzung wurde die Grundlogik zur Erstellung der Bewertungsmethodik vorgestellt. Darauf aufbauend erläutert Herr Borkenhagen, wie die Kriterien aus der Raumwiderstandsanalyse auf die Belanggruppen Raumordnung und Umwelt aufgeteilt werden (Anlage 1, Folie 11 und 12). Um Doppelbewertungen und damit überproportionale Berücksichtigungen zu vermeiden, werden Raumordnungskriterien mit umwelt-/naturschutzfachlichem Inhalt der Belanggruppe Umwelt zugeordnet. Das wird am Beispiel der Umgebung von Wunstorf verdeutlicht: Dort liegen Überschwemmungsgebiete (Belanggruppe Umwelt) und Vorranggebiete zum Hochwasserschutz (vormals Belanggruppe Raumordnung), die fast deckungsgleich sind und dem gleichen Ziel dienen. Daher sei es sinnvoll, beide Kriterien in der Belanggruppe Umwelt im Schutzgut Wasser gemeinsam zu erfassen und zu bewerten (Anlage 1, Folie 12). Alle Kriterien aus der Raumwiderstandsanalyse wurden übernommen, zusätzlich wurden im Zuge der vertiefenden Raumbetrachtung weitere Kriterien ausgemacht. Herr Borkenhagen stellt die neu hinzugefügten Kriterien vor (Anlage 1, Folie 14 und 15). Neben den Belanggruppen Umwelt und Raumordnung wurde als weiteres bewertungsrelevantes Zielsystem die Belanggruppe Technik vorgestellt.

Da einige Zeilen der Kriterientabelle beim Versand an das Plenum unbeabsichtigt ausgeblendet waren, wird die Tabelle während der Sitzung nochmals an die Mitglieder des Plenums versandt.

Diskussion

Eine Teilnehmerin möchte wissen, weshalb es notwendig sei, den bestehenden Kriterienkatalog der Raumwiderstandsanalyse zu erweitern.

Herr Borkenhagen erklärt, dass für die spätere Bewertung von Trassenvarianten die Auswirkungen vertieft und genauer als in der Raumwiderstandsanalyse erfasst werden müssen. Außerdem werden nun zusätzlich technische Belange mitberücksichtigt.

Auf Nachfrage erklärt Herr Borkenhagen, dass Radschnellwege analog zu anderen linienförmigen Infrastrukturen wie Straßen oder Bahnlinien in ihrer Beeinträchtigung bewertet werden.

Mehrere Teilnehmer kritisieren, dass bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut *Menschen, menschliche Gesundheit* in Form entsprechender Unterkriterien separat aufgeführt sind, beim Schutzgut *Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt* jedoch nicht. Sie geben zu bedenken, dass Beeinträchtigungen durch Erschütterung und Lärm auch bei lebensraumnahen Gebieten berücksichtigt werden sollten.

Herr Borkenhagen erläutert, dass entsprechende Auswirkungen auch auf Schutzgebiete des Kriteriums *Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt* geprüft und bewertet werden. In Anlehnung an vergleichbare Projekte werde überlegt, entsprechende Wirkzonen für indirekte Wirkungen an die geplanten Trassen anzulegen, um dies bei geschützten Gebieten wie etwa Natura2000-Gebiete in der Bewertung zu berücksichtigen. Beim Schutzgut *Menschen, menschliche Gesundheit* seien die gesetzlichen Regelungen und Normen konkreter als beim Schutzgut *Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt*.

Mehrere Teilnehmende möchten wissen, wie der Klimaschutz und CO₂-Emissionen in die Bewertung einfließen. Ein Teilnehmer schlägt vor, baubedingte Emissionen von Treibhausgasen über die Massenbilanz an Baumaterial und betriebsbedingte Emissionen über den Energieverbrauch zu erfassen. Herr Borkenhagen bestätigt, dass die Auswirkungen der Varianten auf das Globalklima zu berücksichtigen sind¹. Bisher fehle allerdings noch eine praxistaugliche standardisierte Methodik für die Bewertung von Trassenvarianten. Die Fachdiskussion dazu habe gerade erst begonnen. Das Thema werde in jedem Fall in der Nutzen-Kosten-Untersuchung berücksichtigt. Dabei fließen der Lebenszyklus und die verkehrlichen Auswirkungen ein. Zusätzlich werden im Schutzgut Klima Landnutzungsänderungen (Verlust von Treibhausgasspeicher und -senken) erfasst

Herr Borkenhagen ergänzt auf Nachfrage, die Gewichtung der Klimaschutzbelange werde in den nächsten Terminen erarbeitet.

Ein Teilnehmer interessiert sich für mögliche Anpassungen des Untersuchungsraumes und der Grobkorridore. Er fragt, ob die unterschiedlich breiten Grobkorridore miteinander verglichen werden und ob die Untersuchungen auch über die Grenzen der Grobkorridore hinaus durchgeführt werden. Er fragt zudem, wo faunistische Kartierungen stattfinden sollen.

Herr Borkenhagen stellt klar, dass nicht die Grobkorridore miteinander verglichen werden, sondern noch zu konstruierende Varianten innerhalb der Grobkorridore. Wenn eine Trasse am „Rand“ des

¹ Das Bundesklimaschutzgesetz verpflichtet mit § 13 Abs. 1 KSG alle Träger öffentlicher Aufgaben, den Klimaschutz bei allen relevanten Planungen und Entscheidungen angemessen zu berücksichtigen. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz verlangt in Anlage 4 vorhabenbezogene Aussagen zu Treibhausgasemissionen in den UVP-Bericht gemäß § 16 UVPG aufzunehmen.

Grobkorridors liege, werden die Auswirkungen auch über den Grobkorridor hinaus erfasst, die Betrachtung höre also nicht an der Grobkorridorgrenze auf. Die Erfassung der Umweltbelange geschehe bislang über vorhandene Daten der Naturschutzbehörden. In welchem Umfang Kartierungen darauf aufbauend erforderlich sein werden, stehe zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Auf Nachfrage, ob auch Variantenprüfungen außerhalb der identifizierten Grobkorridore möglich seien, erläutert Herr Dr. Balla, dass die Grobkorridore lediglich als Orientierung für die Trassensuche dienen. Variantenvorschläge außerhalb der Korridore seien grundsätzlich möglich.

Ein Teilnehmer merkt zum Kriterium *Erneuerbare Energien* (Belanggruppe Raumordnung) an, dass in Hannover derzeit ein Beteiligungsverfahren zur Flächenausdehnung von Windkraftanlagen laufe. Er möchte wissen, ob dies der DB bekannt sei und wie man im Falle einer Flächenüberschneidung damit umgehe.

Herr Borkenhagen antwortet, dass dies im Grundsatz bekannt sei. Für alle Kriterien gelte gleichermaßen, dass neue Erkenntnisse mit in den Variantenvergleich und die Trassierung einfließen.

Ein Teilnehmer fragt, wie die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt werden und wie mit Einzelgehöften umgegangen wird.

Herr Dr. Balla erklärt, dass landwirtschaftliche Belange in der Belanggruppe Raumordnung erfasst werden (Hauptkriterium R2). Betroffenheiten von Hofstellen mit Wohnfunktion seien dem Kriterium U1.1.1 (Belanggruppe Umwelt, Schutzgut *Mensch und menschliche Gesundheit, Inanspruchnahme von Siedlungen und Wohngebieten*) zugeordnet.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass das Schutzgut *Mensch und menschliche Gesundheit* (Belang U1) gegenüber dem Schutzgut *Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt* (Belang U2) aus seiner Sicht überproportional berücksichtigt werde, da im Zielsystem Raumordnung mit dem Kriterium R.8.2 *Sport- und Freizeiteinrichtungen* ein weiterer berücksichtigter Belang zugunsten des Menschen bestehe.

Herr Borkenhagen ordnet ein, dass es sich bei der Zuteilung von kommerziellen Sport- und Freizeiteinrichtungen zur Raumordnung um einen Grenzfall handle, der noch einmal überdacht werde. Wohnbereiche seien aufgrund der Sensibilität für Verlärmung dem Schutzgut *Mensch und menschliche Gesundheit* zugeordnet worden, in der Belanggruppe Raumordnung finden sich Sport- und Freizeiteinrichtungen aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung.

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob in der Gesamtfläche der Grobkorridore Varianten für den Variantenvergleich trassiert werden und wie vorgegangen werden würde, wenn es in einem Grobkorridor nur eine Variante gäbe.

Herr Borkenhagen bestätigt, dass im gesamten Grobkorridornetz geprüft wird, wo Trassen liegen könnten. Je breiter die Grobkorridore, also die konfliktärmeren Bereiche, desto eher können in diesen Bereichen mehrere mögliche Varianten liegen. Das Bewertungssystem sei so aufgebaut, dass mit vertretbarem Aufwand eine Vielzahl von Varianten verglichen werden kann. In den Variantenvergleich

werde lieber eine Variante zu viel als eine Variante zu wenig aufgenommen, um alle Alternativen zu prüfen.

Herr Dr. Balla führt aus, dass die Umweltgutachter:innen gemeinsam mit den Techniker:innen der DB Variantenvorschläge entwickeln. Dabei spiele die Fahrzeitvorgabe von bis zu 31 Minuten noch keine Rolle und die Grobkorridore seien dafür nicht bindend. Die entwickelten Varianten werden dem Plenum vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Ebenfalls können Variantenvorschläge aus dem Plenum eingebracht werden. Der Moderator Ralf Eggert bietet an, den Weg von Grobkorridoren zu Varianten in einer der nächsten Plenumssitzungen zu behandeln.

Detlev Knauer, Umweltplaner der DB, bestätigt auf Nachfrage, dass Wildnisgebiete im Kriterienkatalog berücksichtigt werden und bereits bei den Raumwiderstandskriterien enthalten waren.

Mehrere Teilnehmer merken an, dass das Kriterium U3.2.3 *Bündelungspotenzial mit anderen linienförmigen Infrastrukturen* die Berücksichtigung einer Minderungsmaßnahme darstelle und daher nicht nur im Schutzgut Fläche, sondern auch bei anderen Schutzgütern berücksichtigt werden solle.

Herr Borkenhagen erklärt, dass die sich die Auswirkungen von Bündelung über viele Schutzgüter hinweg erstrecken können und unter diesen erfasst werden. Herr Dr. Balla ergänzt, dass Bündelung sowohl positive (geringere Zerschneidung) als auch negative Auswirkungen (Barrierewirkung) haben könne. Überbündelung gelte es zu vermeiden. Das Kriterium erfasse nur positive Effekte, die für jeden Einzelfall geprüft werden.

Ein Teilnehmer merkt an, dass zur Vermeidung von Barriereeffekten Grünbrücken eingesetzt werden können.

Ein Teilnehmer bittet, bei Kriterium U5.2.5 Wasserschutzgebietszone III B die gleiche Formulierung zu verwenden wie bei den anderen Schutzzonen („Beeinträchtigung von WSG, Zone IIIB“).

Ein Teilnehmer wies vor der Sitzung schriftlich darauf hin, dass im Planungsgebiet keine Großbauflächen vorhanden seien und dieses Kriterium daher gestrichen werden könne. Herr Borkenhagen erinnert daran, dass Hinweise zu Kriterien auch jederzeit außerhalb der Sitzungen eingebracht werden können.

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts ab (Anlage 1, Folie 28).

TOP 5 Das Kriterienset erläutern am Beispiel der Umweltkriterien

Dr. Stefan Balla, Umweltgutachter von Froelich & Sporbeck, erläutert am Beispiel der Umweltkriterien, wie die Wirkungen von Varianten operationalisiert und die Aggregation der Kriterien vollzogen wird

(Anlage 1, Folie 31-36). Im ersten Schritt werden für die einzelnen Kriterien jeweils Wirkfaktoren, Wirkzonen und Bilanzgröße festgelegt. Im zweiten Schritt folgt die variantenscharfe Ermittlung der Wirkungen auf ein Kriterium. Die Ergebnisse werden dann möglichst quantitativ bewertet und in einen Zielerreichungsgrad umgerechnet.

Grundsätzlich sei vorgesehen, eine einheitliche Bewertungsskala über alle Belanggruppen zu nutzen. Bewährt habe sich eine fünfstufige Skala. Um die Varianten über alle Kriterien der Belanggruppen hinweg miteinander zu vergleichen, werden die Ergebnisse aggregiert und die einzelnen Kriterien gewichtet. Die Gewichtung aller Belange sei immer eine Abwägungsentscheidung und werde in den Regionaltreffen weiter behandelt. Das Verfahren zur Aggregation und Gewichtung werde derzeit noch entwickelt. Es sollen verschiedene Gewichtungsszenarien berechnet werden, um robuste Ergebnisse sicherzustellen.

Diskussion

Ein Teilnehmer interessiert sich für die Aggregation der Kriterien und möchte wissen, ob die Bestands-trasse als eine von vielen Varianten anhand des Kriteriensets verglichen wird.

Herr Dr. Balla bestätigt, die Bestandstrasse werde nach den gleichen Kriterien bewertet wie Neubau- oder Hybridtrassen. Für die Aggregation der Kriterien gebe es methodisch mehrere Wege, vorgesehen sei ein nutzwertanalytischer Ansatz.

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass die am Ende gewählte Gewichtung voraussichtlich subjektiv unterschiedlich bewertet werde.

Herr Dr. Balla stimmt dem grundsätzlich zu. Es sei daher wichtig, die Kriterien, Bewertung und Vergleich so transparent und nachvollziehbar wie möglich umzusetzen. Für größtmögliche Objektivierung sollen die Ergebnisse von unterschiedlichen Gewichtungsszenarien verglichen werden (Sensitivitätsbetrachtung). Er stellt fest: Die Deutsche Bahn muss als Vorhabenträgerin am Ende entscheiden, wie die Kriterien gewichtet werden. Dabei sollen die Positionen der Teilnehmer des Plenums aber so weit wie möglich Berücksichtigung finden. Für eine rechtssichere Entscheidung müssen alle Belange problemgerecht erfasst und berücksichtigt werden.

Mehrere Teilnehmer kritisieren, dass die Entscheidungshoheit über die Gewichtung bei der Vorhabenträgerin liegt und es wird die Sorge geäußert, dass das Plenum in diesem Prozess nicht ausreichend beteiligt werden könnte. Ein Teilnehmer ergänzt, dass alternative Gewichtungen der Politik zur Entscheidung vorgelegt werden sollten.

Herr Müller unterstreicht den Anspruch der Deutschen Bahn, durch einen klaren und nachvollziehbaren Prozess eine in der Region akzeptierte Trassenführung zu entwickeln.

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Balla, dass Tourismus durch die landschaftsbezogene Erholung in den Kriterien der Schutzgüter *Menschen*, *menschliche Gesundheit (U1)* und *Landschaft (U7)* abgebildet sei.

Eine Teilnehmerin fragt, inwiefern die Bewertungsmatrix des Projekts mit anderen Projekten verglichen werden könne.

Herr Dr. Balla erläutert hierzu, dass manche Belange sich aufgrund rechtlich verbindlicher Standards vergleichbar bewerten lassen (beispielsweise FFH-Gebiete), bei anderen dominieren vorhaben- und raumspezifische Besonderheiten, die einen Vergleich erschweren.

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts ab (Anlage 1, Folie 39).

TOP 6 Wie geht es weiter? Ausblick auf Treffen zur Bewertungs-Methodik

Herr Müller stellt die nächsten Schritte der Grundlagenermittlung vor (Anlage 1, Folie 41 und 42). Parallel zur Entwicklung der Bewertungsmethodik werden Varianten entwickelt.

Herr Müller gibt einen Ausblick auf die kommenden Veranstaltungen (Anlage 1, Folie 43). Er lädt die Teilnehmenden ein, sich bei Fragen und Anregungen jederzeit beim Planungsteam zu melden.

Der Moderator bedankt sich für die lebendige Diskussion, die vielen Anregungen und die Teilnahme der Plenumsmitglieder. Der Projektleiter schließt sich dem Dank an und verabschiedet die Teilnehmenden.