

Protokoll zum Regional-Treffen in Bückeburg

am 04. Dezember 2023, 17:00 - 19:45 Uhr

Erstellt am: 04.12.2023

von: Christian Holzapfel, DB Netz AG

Agenda

- TOP 1** **Begrüßung und Einführung in den Ablauf**
(Volker Vorwerk, DB Netz AG)
- TOP 2** **Rückblick** (Volker Vorwerk, DB Netz AG)
- TOP 3** **Trinkwasser. Bergbau. Naturschutz** (Tania Meyer-Glubrecht, DB Netz AG,
Torsten Wolf, DB Netz AG, Dr. Gerd Festag, Büro Dr. Spang)
- TOP 4** **Trassieren** (Phillipp Sell, DB Netz AG)
- TOP 5** **Ausblick** (Volker Vorwerk, DB Netz AG)

TOP 1 **Begrüßung und Einführung** (Volker Vorwerk)

Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung - keine Ergänzungen oder Fragen

TOP 2 **Rückblick** (Volker Vorwerk)

Volker Vorwerk stellt die Ziele der Bundesregierung für den Schienenverkehr vor. Der Deutschlandtakt ist Grundlage für die Planungen der Weiterentwicklung der Infrastruktur. Die Planungsziele für das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld ergeben sich aus dem Deutschlandtakt.

Das am 24. November 2023 verabschiedete Genehmigungsbeschleunigungsgesetz verändert auch das Bundesschienenwegeausbaugesetz und verankert den Deutschlandtakt im Gesetz. Nähere Infos hierzu finden sich auf www.deutschlandtakt.de. Eine Teilnehmerin und Herr Vorwerk verweisen zudem auf die Entschließungsanträge von Bundestag und Bundesrat.

Die Bedeutungen des Projekts für die europäischen Netze (TEN-V) sowie den regionalen Nutzen (Taktverdichtungen im Nahverkehr, mehr S-Bahn, zusätzliche Nahverkehrshalte) werden vorgestellt.

Generalsanierungen der Hochleistungskorridore werden vorgestellt. Diese Sanierungen ersetzen keine Neubauprojekte. Eine Teilnehmerin fragt, warum eine Generalsanierung keine Kapazitätserweiterungen bringt. Bis zu 30% könnten erreicht werden, habe man von Dr. Richard Lutz gelesen. Herr Vorwerk erläutert, dass hierzu pauschal keine Aussagen getroffen werden können. Grundsätzliches Ziel sei die Stabilisierung des Netzes, nicht die deutliche Erhöhung von Kapazität.

Die groben Schritte bei der Trassenfindung werden vorgestellt.

Herr Vorwerk erläutert, dass durch das Beschleunigungsgesetz das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz abgeschafft wird. Das Projekt wird demnach durch eine Planfeststellung und nicht durch ein Gesetz Baurecht bekommen.

Frage: Warum entfällt das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz?

Antwort: Es war immer schon optional, es gibt Konflikte mit EU-Recht und hat Projekte schon verlangsamt. Das könnten Argumente sein.

TOP 3 Trinkwasser. Bergbau. Naturschutz

(Tania Meyer-Glubrecht, Torsten Wolf, Dr. Gerd Festag)

Tania Meyer-Glubrecht stellt das Vorgehen bei der Festlegung und Untersuchung der Umwelt- und Raumordnungsbelange vor. Es wurden zusätzliche Brunnen in die Datenquellen aufgenommen. Trinkwasser und Heilquellen sind besonders sensible Schutzgüter. Die Hydrogeologie ist daher besonders relevant. Gerade vor dem Hinblick möglicher nötiger Tunnelbauten im Wesergebirge. Eine Karte mit natur- und artenschutzrechtlichen Konflikten wird gezeigt. Es wird auf besonders planungsrelevante Arten (Bechsteinfledermaus, Feldhamster) eingegangen.

Fachgespräche mit den zuständigen Behörden werden vorgestellt. Diese Gespräche haben wertvolle Hinweise von den Behörden ergeben. Auch von Bürgerinitiativen hat es wertvolle Hinweise gegeben. Im Raum Bückeberg hat die Bückeberger Niederung eine sehr hohe Bedeutung für Brut- und Rastvögel.

Torsten Wolf stellt die hydrologischen Belange der Bückeberger Niederung vor. Neben dem eigentlichen Naturschutzgebiet ist ein größerer Bereich hydrologisch relevant. Zur Wasserrahmenrichtlinie ist man in engem Austausch mit den Behörden. Ein Fachbeitrag durch einen externen Gutachter wird momentan erstellt. Bei baulichen Maßnahmen muss der Hochwasserschutz mitgedacht und Ausgleichsmaßnahmen geschaffen werden.

Frage: Würde eine Trasse durch das Naturschutzgebiet gebaut werden? Gibt es Tabuzonen?

Antwort: Die Schutzzonen überlagern sich in diesem Bereich sogar und sind höchst schützenswert. Zum jetzigen Stand der Planung kann keine endgültige Aussage dazu getroffen werden, ob und wie mögliche Trassen diesen Bereich betreffen könnten.

Der Bergbau im Schaumburger Land wird vorgestellt. Informationen hierzu werden fortlaufend gesammelt. Seit den 1960er Jahren wurden viele Schächte stillgelegt. Aktiv arbeitet noch die Barbara Erzbergbau GmbH, mit der ein enger Austausch zu Daten stattfindet. Weitere Hinweise von Personen oder Institutionen vor Ort werden gern entgegengenommen.

Dr. Gerd Festag stellt den Trinkwasser- Heilquellenschutz im Detail vor. Auch hierzu gibt es einen engen und stetigen Austausch mit Behörden und Wasserversorgern. An Schnitten wird die hydrogeologische Situation zwischen Wesergebirge und Bückeberg erklärt.

Frage: Das Auetal liegt in einem Grobkorridor. Wie kann das Wasser dort bei Tunnelbauarbeiten geschützt werden, obwohl grundwasserführende Schichten dort liegen.

Antwort: Wasserschutzgebiete I und II sind in der Regel ausgeschlossen. Es gibt da einen freien Bereich, der mit Schutzzone III möglich ist, um einen Tunnel zu bauen. Der Großteil der Wasserführung liegt im Bereich des Serpult beziehungsweise den Übergängen zu diesem. Tiefere Schichten führen weniger Grundwasser und dies auch nicht durchgehend.

Ergänzung von Frau Meyer-Glubrecht: Bei der Festlegung der Grobkorridore wurden nur behördliche Daten genutzt. Jetzt werden weitere Daten und Gutachten herangezogen, um die sensiblen Bereiche genauer zu untersuchen.

Nachfrage: Im nächsten Schritt werden die Grobkorridore dann nochmals kleiner und durch die Trassenkorridore kann man die genaueren Bereiche sehen?

Antwort: Ja

Frage: Warum fehlt die Trinkwassergewinnung Ölbergen?

Antwort: Das Gewinnungsgebiet hat keine Schutzzone. Wir kennen aber die Brunnen und berücksichtigen diese.

Frage: Warum werden die Bereiche um Bückeberg und um Herford genauer betrachtet als der Bereich in Porta Westfalica?

Antwort Volker Vorwerk: Das sollte nicht der Fall sein. Wenn dieser Eindruck entsteht, dann klären wir das gern auf.

Anmerkung einer Teilnehmerin: Es gibt immer wieder Pannen bei (Probe)Bohrungen.

Antwort Dr. Festag: Ziel der Bohrungen sind Erkundungen. Dazu gehört auch, dass unerwartete Situationen gefunden werden. Es ist falsch, dass solche Situationen technisch nicht handzuhaben sind. Nur weil es irgendwo falsch läuft, muss das nicht automatisch so sein. Es müssen die richtigen Firmen gebunden werden.

Frage: Ist das Karstgebirge wirklich vorhersehbar in den Auswirkungen, wenn man da bohrt oder Tunnel baut?

Antwort Dr. Festag: Es besteht nicht komplett aus Karst. Mit entsprechenden Voruntersuchungen ist Tunnelbau möglich.

TOP 4 Trassieren (Phillipp Sell)

Phillipp Sell erklärt die technischen Parameter (zum Beispiel: Radius und Neigung der Strecke und Neigung in Tunneln) für die Trassierung.

Beim gemeinsamen Trassieren erklärt Herr Sell, dass die Grobkorridore sowie Wasserschutzzone I und II sowie Naturschutzgebiete in dem Programm zu sehen sind. Dadurch können diese vermieden werden. Es sei jedoch nicht unmöglich, durch diese Bereiche zu bauen. Auch dafür gäbe es Beispiele in Deutschland.

Wunsch eines Teilnehmers ist eine Trassierung von Stadthagen nach Minden. Diese entspricht nicht dem Planungsauftrag. Es wird bei Helpsen an der bestehenden Strecke gestartet. Der neue Wunsch der Teilnehmenden ist ein möglichst nördlicher Verlauf im nördlichen Grobkorridor. Im Verlauf mussten mehrere Ortslagen überplant werden. Eine Einfädung auf die bestehende Strecke mit 300 Kilometer pro Stunde bei Porta Westfalica war nicht möglich. Darum kann diese Option nicht weiterverfolgt werden. Es wird die Trasse dennoch in Lage und mit einem Brückenbauwerk ausgeplant.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Demonstration verdeutlicht hat, wie komplex die Trassierung ist.

TOP 5 Ausblick (Volker Vorwerk)

Herr Vorwerk gibt einen Ausblick auf den Info-Markt an selbem Ort am folgenden Tag sowie die Veranstaltung am 7.12. in Bielefeld.

Ein Teilnehmer weist auf die Vorstellung der WiduLand Studie zum CO₂ hin. Nach seinem Verständnis habe dort ein renommiertes Büro große Unterschiede zwischen Ausbau und Neubau gefunden. Was machen Sie mit diesen Ergebnissen?

Antwort: Wir nehmen das natürlich zur Kenntnis. Die untersuchte Variante erreicht die verkehrlichen Ziele nicht. Darum können wir diese konkrete Variante nicht untersuchen.

Eine Klimabilanz wird aber zu einem späteren Zeitpunkt des Projekts erstellt. Dabei ist nicht nur Bau wichtig, sondern auch die Verkehrsverlagerungen. Im Projekt-Informationssystem des Bundesverkehrsministeriums (PRINS) zu dem Projekt Hannover-Bielefeld kann nachgelesen werden, dass das Projekt über seinen gesamten Lebenszyklus rund 40.000 t je Jahr einspart.

19:45 Uhr: Ende der Veranstaltung.

Die Folien sowie weitere Infos finden Sie unter:

www.hannover-bielefeld.de/dialog/regional-treffen/2023/regio-treff-bueckeburg