
DB Netz AG

Bahnprojekt Hannover – Bielefeld

Protokoll 2. Sitzung des Plenums

Online-Sitzung via Microsoft Teams

19. Mai 2021

Ort: Virtuelle Sitzung per Microsoft-Teams
Dauer: 16:00 Uhr – 20:30 Uhr
Moderation & Dokumentation: ifok GmbH

Agenda

TOP 1 Hallo! – Herzlich willkommen

- Kurzes Hallo durch die Moderation
- Begrüßung und kurze inhaltliche Einführung durch den Projektleiter der DB
- Begrüßung und technische Einführung durch die Moderation
- Vorstellung der Tagesordnung
- Abstimmung des Protokolls der ersten Sitzung

TOP 2 Wie wollen wir zusammenarbeiten? – Selbstverständnis

- Vorstellung des Selbstverständnisses (Entwurf)
- Diskussion

TOP 3 Wo steht die Planung? – Information und Fragerunde

- Inhaltlicher Vortrag durch die DB
- Diskussion

TOP 4 Was sind unsere Grundlagen? – Einführung Raumwiderstände und Diskussion

- Inhaltlicher Vortrag durch die DB
- Diskussion

TOP 5 Wie geht's jetzt weiter? – Ausblick und nächste Termine

- Zeitplan für die kommenden Veranstaltungen

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Präsentationsfolien

TOP 1 Hallo! – Herzlich willkommen

Ralf Eggert, ifok GmbH, begrüßt als Moderator die Teilnehmenden zur zweiten Plenumsitzung des Planungsdialogs Hannover – Bielefeld.

Der Moderator begrüßt einen Vertreter des Wasserverbands Nord-Schaumburg als neues Mitglied im Plenum. Der Moderator weist daraufhin, dass die Mitglieder des Bundestags, des Landtags Nordrhein-Westfalen sowie des Landtags Niedersachsen die Sitzung in einem Livestream verfolgen können.

Carsten-Alexander Müller, Projektleiter der DB Netz AG, heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen. Die regionalen Wasserverbände seien durch die DB zum Plenum eingeladen worden, er dankt der Bürgerinitiative Auetal in Not für die Anregung. Die eingegangenen Anmerkungen zum Deutschlandtakt seien an den Gutachter zur weiteren Untersuchung gegeben worden, sobald Ergebnisse vorliegen werde das Plenum informiert.

Tagesordnung

Anschließend stellt der Moderator die Tagesordnung vor. Eine Teilnehmerin bittet um eine weitere Vorbereitungszeit von mindestens sechs Wochen zum Selbstverständnis. Sie kritisiert die enge Taktung der Sitzungen und spricht sich im Sinne ehrenamtlich Tätiger für einen Sitzungsbeginn nach 17 Uhr und eine zeitliche Begrenzung auf drei Stunden aus. Sie bittet daher darum, TOP 2 (Wie wollen wir zusammenarbeiten? – Selbstverständnis) in einem gesonderten Termin zu überarbeiten. Mehrere Teilnehmende unterstützen dies.

Der Moderator schlägt vor, den Tagesordnungspunkt in der heutigen Sitzung nicht zu behandeln und die eingegangenen Änderungsvorschläge zum Selbstverständnis im Anschluss an die Sitzung an die Teilnehmenden zu versenden. Nach einer Rückmeldefrist von mindestens sechs Wochen könnten die Vorschläge dann aufbereitet und in der nächsten Sitzung gesammelt beraten werden. Dagegen werden keine Einwände geäußert.

Verabschiedung des Protokolls der ersten Plenumsitzung

Der Protokoll-Entwurf der ersten Plenumsitzung wurde am 5. Mai an die Teilnehmenden versandt. Bis zur Sitzung sind keine Rückmeldungen oder Änderungswünsche eingegangen. Der Moderator stellt keine weiteren Einwände fest. Das Protokoll ist damit wie versandt verabschiedet.

Live-Streaming der Plenumsitzungen

Auf Vorschlag des Projektleiters diskutieren die Teilnehmenden die Anregung der Bürgerinitiative Wi-duLand, die kommenden Sitzungen öffentlich live zu streamen. Einige Teilnehmende befürworten den Vorschlag, andere äußern hingegen Bedenken. Die Teilnehmenden einigen sich, die nächste Sitzung des Plenums öffentlich live zu streamen, behalten sich aber vor, einzelne Sitzungen oder Teile von Sitzungen in Zukunft nichtöffentlich durchzuführen. Ob eine Aufzeichnung der Sitzung auch nach der Sitzung öffentlich abrufbar bleiben soll, wird im Rahmen der Diskussion um das Selbstverständnis diskutiert werden.

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts ab (Anlage 1, Folie 6).

TOP 2 Wie wollen wir zusammenarbeiten? – Selbstverständnis

- Verschieben auf die kommende Sitzung des Plenums –

TOP 3 Wo steht die Planung? – Information und Fragerunde

Herr Müller stellt den Ablauf und den Inhalt der Beauftragung des Projekts vor (Anlage 1, Folien 22-26). Die technischen Planungsprämissen und der Ablauf der Beauftragung seien [auf der Projektwebsite](#) einsehbar. Zu den Folien ergänzt er: Die Planungen beginnen ohne Vorfestlegung einer Trassenvariante. Der Ausbau im Bestand und ein Trassenneubau werden gleichberechtigt untersucht. Für die Untersuchung des Bestandsausbaus sei ein Planungsbüro gebunden worden, das die Arbeit bereits aufgenommen habe. Parallel werde im Suchraum nach Raumwiderständen gesucht, ein Schritt, der gleichermaßen wichtig für den Ausbau im Bestand und Neubau sei. Herr Müller bedankt sich für die Fragen aus dem letzten Vertiefungsworkshop zum Deutschland-Takt. Diese seien dem BMVI und den Gutachtern übermittelt worden. Sobald Antworten vorliegen, werden diese dem Plenum übermittelt.

Diskussion

Eine Teilnehmerin fragt, ob bei der Überprüfung der Anregungen durch die Gutachter die Referenten des ersten Vertiefungswshops, Herr Engel und Herr Prof. Dr. Hesse, dazu geladen werden. Ein Teilnehmer betont, die Anregungen von Prof. Dr. Hesse, insbesondere zum Doppelknoten Hannover, müssten mit der gleichen Ernsthaftigkeit geprüft werden wie der dritten Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt. Er spricht sich weiter dafür aus, dass das Gutachterbüro auch kreativ nach anderen Lösungen suchen solle.

Herr Müller antwortet, dass das Gutachterbüro zugesagt habe, Herrn Prof. Dr. Hesse und Herrn Engel zu kontaktieren sobald Ergebnisse vorliegen. Herr Engel erklärt auf Rückfrage, dass dies noch nicht erfolgt sei. Herr Müller sagt zu, die Bitte nach Mitwirkung der Referenten an der Überprüfung an die Gutachter weiterzuleiten.

Ein Teilnehmer verweist auf die Auskunft des Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister. Demnach ergebe sich der Planungsauftrag „im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP)“. Der BVWP beinhalte für das Projekt jedoch lediglich zwei neue Gleise zwischen Seelze und Porta Westfalica/Bad Oeynhausen und eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. Zudem habe der Deutschlandtakt noch keine gesetzliche Bindungswirkung. Er erkundigt sich daher, auf welcher Grundlage der Planungsauftrag für eine mögliche Neubaustrecke von Seelze bis Brake

mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h und einer Zielfahrzeit von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld beruhe.

Herr Müller verweist für eine ausführliche Herleitung der Beauftragung [auf die Webseite des Projekts](#). Zur Untersuchung der Bestandsstrecke führt er aus: Zunächst werde untersucht, welche Optimierungsmöglichkeiten es auf der Bestandsstrecke gebe. Auf dieser Grundlage werde anschließend unter den Prämissen des Deutschlandtaktes nach möglichen Ergänzungen des Bestands durch neue Streckenabschnitte gesucht. Das Ergebnis werde in einem Variantenvergleich denjenigen Varianten gegenübergestellt, die in der parallel laufenden Trassensuche im gesamten Planungsraum konstruiert wurden. Er betont, das Baurecht für das Projekt Hannover–Bielefeld ergebe sich dereinst entweder aus einem Planfeststellungsbeschluss oder aus einem projektspezifischen Maßnahmengesetz auf Grundlage des Maßnahmengesetz-Vorbereitungsgesetzes (MgvG). Noch sei nicht entschieden, welche Option später gewählt werde. Die Beauftragung, die Planung und der Dialog bis zur Parlamentarischen Befassung seien von dieser Frage jedoch nicht berührt.

Mehrere Teilnehmende fordern daraufhin von Seiten des Bundes eine verbindliche Aussage zur gesetzlichen Grundlage des Deutschlandtaktes und zur Gesetzes-Konformität des Planungsauftrags.

Ein Teilnehmer fragt, an welcher Stelle das Regionalplanänderungsverfahren berücksichtigt werde.

Herr Müller antwortet, dass das Projekt im Sinne der Bevölkerung beider Länder, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, ein länderübergreifendes und gleichwertiges raumordnerisches Verfahren anstrebe. Dazu stehe die Deutsche Bahn im Austausch mit beiden Landesregierungen sowie der Bezirksregierung Detmold.

Ein Teilnehmer erkundigt sich, wie das noch auf groben Grundlagen basierende Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) im BVWP berechnet worden sei. Er möchte wissen, wann ein genaueres Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt werden könne und fragt, was passiert, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis in der fortgeschrittenen Planung unter 1,0 falle.

Herr Müller erklärt, dass das Fragen zur Datengrundlage des BVWP beziehungsweise zum dort ermittelten NKV nur seitens des BMVI beantwortet werden können. Im Projekt Hannover–Bielefeld werde am Ende der Leistungsphase II (Vorplanung), also vor einer Parlamentarischen Befassung, auf Basis der detaillierten Untersuchung für die verschiedenen Varianten jeweils ein Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt. Falls das NKV unter 1,0 falle, sei auf politischer Ebene zu entscheiden, wie mit dem Projekt weiter verfahren wird.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Ziel-Fahrzeit von 31 Minuten durch einen Vertreter des BMVI im letzten Vertiefungsworkshop als Planungsauftrag klar kommuniziert wurde. Er fragt, wie die Formulierung „bis zu 31 Minuten“ seitens der DB zu verstehen ist.

Herr Müller stimmt zu, dass die Zielfahrzeit von 31 Minuten eine wichtige Planungsprämisse darstellt. Die Untersuchungen der DB seien jedoch wesentlich tiefergehend und umfangreicher als die Untersuchungen des BMVI. Daher sei noch offen, ob 31 Minuten Fahrzeit möglich sind. Einerseits seien daher

die 31 Minuten notwendige technische Vorgabe für die Planung. Andererseits werde das Trassenfindungsverfahren zeigen, welche noch zu entwickelnde Trassen welche Fahrzeitgewinne zulassen.

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern die Strecke Hannover-Osnabrück-Amsterdam berücksichtigt werde. Herr Müller antwortet, dass die Verkehre auf der Strecke Hannover–Osnabrück–Amsterdam als Planungs-Prämisse im Projekt für den Abschnitt Hannover–Löhne mit betrachtet werden.

Ein Teilnehmer appelliert an die Mitglieder des Plenums, politische Themen außerhalb des Plenums zu diskutieren. Er führt aus, dass die Planungsperspektive des Projekts weit über die nächste Legislaturperiode hinaus gehe. Die Ermittlung der Raumwiderstände sei für den Ausbau im Bestand als auch für mögliche Neubautrassen eine gleichermaßen wichtige Datengrundlage.

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

TOP 4 Was sind unsere Grundlagen? – Einführung Raumwiderstände und Diskussion

Frau Meyer-Glubrecht (Umweltplanerin der Deutschen Bahn) gibt den Teilnehmenden eine Einführung zum Thema Raumwiderstände (Anlage 1, Folien 31-51). Ziel sei es, möglichst konfliktarme Grobkorridore zu ermitteln, in denen möglichen Trassenvarianten liegen können. Es sei kaum zu verhindern, dass Infrastrukturprojekte auf Raumwiderstände treffen und diese durchfahren werden müssen, aber man könne den Einfluss minimieren. Sie erläutert ergänzend: Die Erhebung der Raumwiderstände sei Voraussetzung für die externen Gutachten (u.a. Raum- und Umweltverträglichkeitsstudie (RUVS/UVS)), die in den kommenden Monaten EU-weit ausgeschrieben werden. Darüber hinaus erklärt sie, es gebe keine gesetzliche Vorgabe, in wie viele Klassen die Raumwiderstände eingeteilt werden, fünf Klassen seien jedoch nicht unüblich. Im Vergleich zu den Umweltkriterien würden die Raumwiderstandskriterien im Bereich Raumordnung in den Regionen und Landkreisen unterschiedlich klassifiziert und definiert. Dazu stehe die Deutsche Bahn momentan unter anderem im Austausch mit dem Amt für Regionale Landentwicklung und den unteren Landesplanungsbehörden in Niedersachsen sowie der Bezirksregierung Detmold in NRW.

Abschließend stellt sie den weiteren Terminplan zu weiteren Terminen mit den Umwelt- und Naturschutzverbänden sowie den Bürgerinitiativen und Fachbehörden vor (Anlage 1, Folie 52).

Diskussion

Ein Teilnehmer vermutet, dass der Flächenverbrauch bei einem Ausbau der Bestandsstrecke erheblich kleiner sei als bei einer Neubaustrecke und fragt, wie das bei der Untersuchung berücksichtigt

werde. Ein weiterer Teilnehmer merkt an, dass hohe Geschwindigkeiten nur mit entsprechend weiten Kurvenradien und geringen Steigungen möglich seien, was zu Flächenzerschneidung, Einschnitten und Dammlagen könne.

Frau Meyer-Glubrecht betont, Raumwiderstände würden im gesamten Projektraum untersucht. Es sei noch nicht klar, welche Option in der Gesamtbetrachtung die geringsten Auswirkungen habe. Sie gehe davon aus, dass ein Ausbau der Bestandsstrecke durch Ortschaften auf hohe Raumwiderstände des Schutzguts Mensch treffen werde, bei einer neuen Trasse wiederum sei möglicherweise der Zerschneidungseffekt höher. Für belastbare Aussagen seien aber die Ergebnisse der digital unterstützten Raumwiderstandsanalyse sowie der darauf aufbauenden Trassenfindung und dem daraus abgeleiteten Variantenvergleich notwendig. Erst in der Phase der Variantenbewertung seien die Wirkungen der einzelnen, noch zu entwickelnden Trassenvarianten auf die verschiedenen Schutzgüter erkennbar. Herr Knauer ergänzt, bei der Konstruktion und dem Vergleich von Trassenvarianten werde versucht, die angesprochenen Auswirkungen möglichst gering zu halten und in der Gesamtschau die beste Variante zu ermitteln.

Mehrere Teilnehmende erkundigen sich, mit welchem Raumwiderstand landwirtschaftliche Nutzflächen in die Analyse eingehen und ob dabei Unterschiede zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen bestehen.

Frau Meyer-Glubrecht versichert, dass landschaftliche Flächen im Rahmen des Schutzguts Boden in der Analyse betrachtet werden. Die konkrete Raumwiderstandsklasse stehe noch nicht fest, unter anderem würde bei der Betrachtung landwirtschaftlicher Flächen nach Ertragsleistung differenziert. .

Auf Nachfrage bestätigt Frau Meyer-Glubrecht, dass Bergbaubereiche im Rahmen der raumordnerischen Kriterien betrachtet werden. Die Wasserwerke samt ihren Anlagen seien ebenfalls als raumordnerisches Kriterium aufgeführt und sowohl bei den Umweltkriterien als mit den verschiedenen Schutz-zonen, als auch in der Raumordnung berücksichtigt. Als „Vorranggebiet Wasserwerke“ würden sie beispielsweise mit der höchsten Raumwiderstands-Kategorie bewertet. Herr Knauer erklärt auf Nachfrage, beim geplanten Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern der Landwirtschaft seien sowohl Landwirte, die Landwirtschaftsverbände als auch die Landwirtschaftskammer vertreten.

Ein Teilnehmer fragt, wie die Raumwiderstandsklassen untereinander gewichtet werden.

Herr Knauer antwortet, dass eine Gewichtung von Kriterien erst später erfolge. Er erklärt, die Klassifizierung der Schutzgüter in der Raumwiderstandsanalyse diene lediglich dazu, Grobkorridore im Raum zu entwickeln. Erst später werden die einzelnen Kriterien für jede ernsthaft in Betracht kommende Trassenvariante bewertet und Trassenvarianten miteinander verglichen. Die Bestandsstrecke stehe als eine der Varianten für den Vergleich bereits fest. Die Gewichtung der einzelnen Kriterien für den Variantenvergleich würden ebenfalls mit dem Plenum diskutiert, wenn es so weit sei.

Eine Teilnehmerin fragt, ob die Ergebnisse der Einzeltermine mit den verschiedenen Akteursgruppen transparent gemacht werden. Sie bittet darum, Kartenmaterial und das genannte Trassenfindungstool zur Verfügung zu stellen.

Frau Meyer-Glubrecht sagt zu, die wesentlichen Ergebnisse aus den Einzelgesprächen im Vertiefungsworkshop transparent zu machen. Kartenmaterial werde gerne zur Verfügung gestellt.

Herr Müller berichtet, dass derzeit die TU Braunschweig und die Universität Hannover in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn ein nutzerfreundliches Trassenfindungs-Tool entwickle. Die Basisversion des Tools solle mit dem Plenum des Planungsdialogs getestet werden. Perspektivisch sei geplant, dass die Menschen in der gesamten Projektregion über das Tool Trassenvorschläge erarbeiten können. Diese Vorschläge sollen möglichst direkt in die professionellen Trassenfindungs-Programme der Planer überführt werden können, um rasch möglichst fundierte Rückmeldung zu den Vorschlägen zu geben.

Eine Teilnehmerin fragt, ob schon Raumwiderstandsanalysen vorliegen und wann diese eingesehen werden können. Sie erkundigt sich nach den konkreten Inhalten des kommenden Vertiefungsworkshops und möchte wissen, ob die Bewertung der Raumwiderstände im Plenum verbindlich abgestimmt werden.

Frau Meyer Glubrecht antwortet, dass noch keine Raumwiderstandsanalyse vorliege. Bisher seien lediglich Daten zusammengestellt und durch ein externes Umweltbüro in einem Geographischen Informationssystem (GIS) aufbereitet worden. Der Workshop werde genutzt, um Hinweise aus der Region aufzunehmen und Fragen zu klären. Als Diskussionsgrundlage diene der Vorschlag der Deutschen Bahn, der auf den im Vortrag vorgestellten Rechtsgrundlagen basiere. Die im Workshop diskutierten Kriterienkataloge werden fachlich geprüft und verbindlich abgestimmt.

Ein Teilnehmer regt an, Raumwiderstände nahe der Bestandsstrecke anders zu bewerten als im übrigen Projektraum. So sei etwa entlang der Bestandsstrecke eine Vorbelastung vorhanden, wodurch der Raumwiderstand des Siedlungsgebiets dort möglicherweise geringer zu bewerten sei. Er fragt darüber hinaus, inwiefern die „Geradlinigkeit“ der Strecke ein Planungskriterium sei. Dieses Kriterium sei beim Ausbau der Bestandsstrecke schwerer zu erfüllen.

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass gerade an der Bestandsstrecke historisch bedingt viele Siedlungsgebiete liegen und daher mit hohen Raumwiderständen zu rechnen sei. Er plädiert daher für eine separate Betrachtung der Bestandsstrecke.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass die Raumwiderstände an der Bestandsstrecke so aufgenommen werden sollten, dass nur die zusätzlichen Lasten / Projektwirkungen gewichtet werden.

Herr Knauer betont, mit der Raumwiderstandsanalyse sollten Grobkorridore identifiziert werden, in denen mögliche, noch zu konstruierende (Teil-)Neubauvarianten liegen könnten. Die Systematik der Raumwiderstände sei für den gesamten Suchraum dieselbe. Beim späterem Variantenvergleich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung würden die Varianten anhand von Kriterien wie Flächen-

verbrauch, Vorbelastung sowie Landschaftszerschneidung einzeln bewertet und verglichen. Übergeordnete Planungs-Prämissen wie die Geradlinigkeit spiegelten sich dann in den Kriterien des Katalogs, etwa dem Flächenverbrauch, wider.

Eine Teilnehmerin bittet darum, die Vorteile von verbessertem Lärm- und Vibrationsschutz entlang der Bestandsstrecke bei der Trassenfindung zu berücksichtigen.

Herr Knauer antwortet, der Immissionsschutz werde zwar nicht in der Raumwiderstandsanalyse betrachtet, komme aber beim späteren Variantenvergleich zum Tragen, und zwar gleichermaßen für Aus- und Neubauvarianten. Er bestätigt, bei einer Neubautrasse ergebe sich im Projekt für die Bestandsstrecke kein gesetzlicher Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz. Je nach erreichten Immissionswerten seien an der Bestandsstrecke eventuell Maßnahmen im Rahmen der freiwilligen Lärmvorsorge des Bundes möglich.

Ein Teilnehmer fragt, inwieweit die Absprachen mit den Behörden zu den Raumwiderstandsklassen bindend seien.

Frau Meyer-Glubrecht antwortet, dass nach derzeitigem Stand die Klassifizierung der Raumwiderstände und die Zuordnung der Raumwiderstandskriterien mit den Behörden nicht im Vorfeld final abgestimmt, sondern nur erörtert werde.

Ein Teilnehmer fragt, ob Karten aus den bilateralen Treffen zur Verfügung gestellt werden. Er weist darauf hin, dass im Projekt Suedlink eine online-Befragung zu Raumwiderständen stattgefunden habe, und ob diese Datengrundlage auch im Projekt Hannover–Bielefeld bekannt sei.

Frau Meyer-Glubrecht antwortet, dass Kartenmaterial zu einzelnen Kriterien gerne zur Verfügung gestellt werden, wenn alle Daten vorliegen. Wenn die Raumwiderstandskarte fertig erstellt sei, werde sie ebenfalls zur Verfügung gestellt.

Herr Knauer ergänzt, auf Daten anderer Vorhaben werde vorerst nicht zurückgegriffen. Dies könne gegebenenfalls in der Variantenbewertung erfolgen.

Ein Teilnehmer verweist auf die Raumwiderstandskarte zu Trinkwasser- und Heilquellenschutz sowie Überschwemmungsgebieten und regt an, den Suchraum in Richtung Süden zu erweitern. Ein zweiter Teilnehmer merkt an, dass der Suchraum erweitert werden könne, falls die Fahrzeitvorgabe von 31 Minuten weniger verbindlich sei als zunächst gedacht.

Herr Knauer erklärt, der Suchraum leite sich aus den verkehrlichen Zielvorgaben ab. Eine Erweiterung mache nur Sinn, wenn sich die Rahmenbedingungen des Projekts ändern.

Herr Müller ergänzt, die Fahrzeitvorgabe von 31 Minuten sei als technische Planungs-Prämisse aus heutiger Sicht verbindlich. Auf dieser Grundlage könne nun ermittelt werden, was möglich sei.

Ein Teilnehmer verweist auf faunistische Besonderheiten im Auetal und fragt, welche entsprechenden Kartierungen dort geplant seien. Er erkundigt sich, inwiefern diese Besonderheiten als Rückmeldung

zur faunistischen Planungsraumanalysen dokumentiert und belegt werden müssen, um rechtzeitig und vollumfänglich in der Analyse berücksichtigt zu werden.

Frau Meyer-Glubrecht antwortet, derzeit würden auf Ebene der Raumordnung zunächst faunistische Planungsraumanalysen durchgeführt. Diese schätzten für einen Raum ab, welches Potenzial für streng geschützte Arten besteht und geben Empfehlungen für gezielte Kartierungen. Die Kartierungen könnten dann bei Bedarf in den Grobkorridoren durchgeführt werden. Auch für das Auetal werde eine faunistische Planungsraumanalyse stattfinden. Hinweise aus der Region auf bestimmte Lebensräume oder Arten seien dabei sehr willkommen.

Ein Teilnehmer möchte wissen, an welcher Stelle des Verfahrens der Faktor Bauzeit / Realisierungsgeschwindigkeit berücksichtigt werde.

Herr Knauer antwortet, der Faktor Bauzeit / Realisierungsgeschwindigkeit könne später in der Variantenbewertung berücksichtigt werden. Er gibt zu bedenken: Ein Ausbau sei nicht notwendigerweise schneller oder günstiger als ein Neubau. Herr Müller bestätigt diese Einschätzung und verweist auf Erfahrungen mit Bestandsausbau in anderen Projekten. Zu konkreten Realisierungsgeschwindigkeiten und Kosten für noch zu entwickelnde Varianten könne zu diesem frühen Stand der Planungen noch keine Aussage getroffen werden. Die in der Öffentlichkeit vorherrschende Annahme, dass ein Neubau grundsätzlich teurer und langwieriger sei, könne jedoch fachlich nicht bestätigt werden. Je eher eine Variante umgesetzt sei, desto eher sei der Betrieb auf der Strecke möglich. Dies trage zum Nutzen des Projekts bei. Er betont, das Projekt gehe ergebnisoffen vor und lädt die Teilnehmenden ein, auf diesem Weg zunächst Ergebnisse zu erarbeiten, sodass auf dieser Basis eine begründete Entscheidung getroffen werden kann.

Ein Teilnehmer erkundigt sich, inwieweit die Raumwiderstandsanalyse für die Trassenauswahl relevant sei.

Herr Knauer antwortet, die Raumwiderstandsanalyse biete einen groben Überblick zum Suchraum und diene der Ermittlung von Grobkorridoren. Diese Datengrundlage werde jedoch noch um ein Vielfaches wachsen. Beim späteren Variantenvergleich dann würden neben raumordnerischen und umweltfachlichen Belangen auch volkswirtschaftliche und verkehrliche Belange abgewogen.

Ein Teilnehmer betont im Namen der zuständigen Fachbehörden: Die Bewertung der Raumwiderstandskriterien und ihre Klassifizierung sei ein fachlich und juristisch hochkomplexes Thema. Das Plenum des Planungsdialogs als informelles Gremium und seine Mitglieder besäßen weder die fachlichen noch die juristischen Kompetenzen, die Klassifizierung der Raumwiderstände und die Zuordnung der Kriterien abschließend zu bewerten und verbindlich festzulegen. Dies könne die Deutsche Bahn nur in Absprache mit den Fachbehörden tun. Diese würden deshalb auch im formellen Verfahren beteiligt.

Frau Meyer-Glubrecht ergänzt, dass die Bahn als Vorhabenträgerin die Hinweise und Anregungen aus dem Planungsdialog aufnehme, diese fachlich bewerte und Rückmeldung gebe. Der Spielraum

bei der Bewertung der Raumwiderstände sei aus fachlicher Sicht zwar begrenzt, aber dennoch vorhanden. Dieser Handlungsspielraum werde im Rahmen des Vertiefungsworkshops fachlich und transparent diskutiert.

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts ab (Anlage 1, Folie 55).

TOP 5 Wie geht's jetzt weiter? – Nächste Termine

Herr Müller stellt den Terminplan und den Zeitplan für die kommenden Veranstaltungen vor (Anlage 1, Folie 57). Er lädt die Teilnehmenden dazu ein, sich bei Fragen und Anregungen jederzeit bei ihm zu melden, das Projektteam stehe gerne zur Verfügung. Auf Nachfrage erläutert er, dass die von den Teilnehmenden geforderte Frist von sechs Wochen für Rückmeldung zum Selbstverständnis jetzt beginne. Das Thema werde wie vereinbart in der nächsten Plenumsitzung im Herbst aufgegriffen.

Der Moderator bedankt sich für die rege Diskussion und Teilnahme der Plenumsmitglieder. Der Projektleiter schließt sich dem Dank an und verabschiedet die Teilnehmenden.