

---

DB Netz AG

Bahnprojekt Hannover – Bielefeld

Dokumentation des 6. Treffens

Online-Sitzung via Microsoft Teams

03. November 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 5. Plenum

### TOP 3 Stand der Vorplanung

### TOP 4 Bewertungsmethodik

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

### TOP 5 Ergebnisse der Regionaltreffen: Bewertungskriterien und ihre Gewichtung

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

### TOP 6 Wie geht es weiter? Ausblick

- Nächste Termine
- Verabschiedung

## Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 [Präsentationsfolien](#)

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

## **TOP 1 Einführung**

Ralf Eggert, ifok GmbH, eröffnet die sechste 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 der Entwicklungsstand der Methodik für den späteren Variantenvergleich, die seit der letzten Sitzung des Plenums in acht Regionaltreffen diskutiert wurde.

## **TOP 2 Organisatorisches: Protokoll verabschieden 5. Plenum**

Der Protokoll-Entwurf der fünften Plenumssitzung wurde am 04.07.2022 an die Teilnehmenden versandt. Bis zur Sitzung 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 Stand der Vorplanungen**

Carsten-Alexander Müller erläutert den Stand der Vorplanung (Anlage 1, Folien 6-9). Sowohl der Ausbau der Bestandsstrecke als auch Neubauoptionen sowie mögliche Kombinationsmöglichkeiten werden gleichberechtigt untersucht. Es liegen neben Grobkorridoren auch Ein- und Ausfädelungspunkte entlang der Bestandsstrecke vor. Er stellt diese noch weiter zu untersuchenden Ausfädelungspunkte aus der Bestandstrecke vor (Anlage 1, Folien 7-9).

Ziel des heutigen Treffens sei es, die Ergebnisse aus den Regionaltreffen zusammenzuführen. Im 7. Treffen des Plenums plane man die Erörterung der Bewertungsmethodik abzuschließen.

## **TOP 4 Bewertungsmethodik Bewertungskriterien**

Herr Dr. Hartlik stellt die Methodik des Variantenvergleichs vor (Anlage 1, Folien 10-19). Er erläutert: Die Nutzwertanalyse ermittelt für alle Kriterien jeweils den Zielerreichungsgrad für jede Variante. So werden unterschiedliche Kriterien vergleichbar. Die Bewertung enthält notwendigerweise immer einen

gewissen subjektiven Anteil. Nach Vorliegen der Ergebnisse können die Auswirkungen unterschiedlicher Gewichtungen auf das Ergebnis verglichen werden. Die Bewertungsmethodik wird im Rahmen der formellen Verfahren nochmals behördlich überprüft und gegebenenfalls in der Folge angepasst.

## Diskussion

Eine Teilnehmerin möchte wissen, wie die Standardisierung/der Vorgang des „Vergleichbar-Machens“ genau funktioniert und ob dadurch nicht ein Verlust an Informationen mit sich komme.

Herr Hartlik erklärt, dass in multi-kriteriellen Verfahren wie diesem zwangsläufig ein Vergleichsmaßstab für unterschiedliche Größen (beispielsweise Hektar, Meter, qualitative Bewertung von Betroffenheiten in Raumwiderstandskassen) verwendet werden müsse. Aus diesen Werten werden sogenannte Zielerreichungsgerade errechnet (jeweils höchster und niedrigster Wert als Ober- und Untergrenzen der Verteilung).

Ein Teilnehmender fragt, inwiefern im Vergleich der Varianten auch die Nullvariante betrachtet würde (also der Vergleich mit dem Status quo ohne neue Bahnverbindung).

Herr Dr. Hartlik erklärt: Der Vergleich der Varianten mit der Nullvariante (Status Quo) erfolgt immanent immer für jedes Kriterium und ist über die konkreten Messergebnisse ablesbar. Die Einzelwerte der Bewertung werden später transparent veröffentlicht.

Eine Teilnehmerin fragt, wie mit „Aus schlägen“, also Ausreißern der Verteilung (positiv als auch negativ) umgegangen wird.

Herr Dr. Hartlik erläutert, dass dafür ein mathematisches Verfahren angewandt werde. Diese Einzelfälle werden dann genauer betrachtet. Wichtig für den Variantenvergleich sei zudem, dass die Kriterien auch trennscharfe Ergebnisse abbilden können (d.h. unterscheidbare Unterschiede, Differenzierungsgrad). Bei alledem sei zu betonen, dass es sich bei der Nutzwertanalyse zwar um eine sehr objektive und transparente Methodik handele, durch die getroffenen Gewichtungen jedoch subjektive Einschätzungen unvermeidbar einfließen. Daher sei im Rahmen einer sogenannten Sensitivitätsanalyse vorgesehen, unterschiedliche Gewichtungen „durchzuspielen“, um ein solides Ergebnis zu erzielen. Dafür können die Teilnehmenden Gewichtungsszenarien vorschlagen.

Ein Teilnehmer bezweifelt den Sinn, Varianten zu entwickeln, ohne im ersten Schritt nach der verkehrlichen Wirkung auszusortieren.

Herr Dr. Hartlik erläutert, dass nun zuerst auf die Bereiche Umwelt und Raumordnung geschaut werden, um zu evaluieren, was grundsätzlich möglich sei. Herr Müller ergänzt, es sei sinnvoll und angemessen, auf diese Varianten die verkehrlichen, technischen und volkswirtschaftlichen Zielsetzungen anzuwenden.

Ein Teilnehmer fragt, wie die Ergebnisse des informellen Planungsdialogs in das formelle Verfahren einfließen, und ob zu erwarten sei, dass die Behörden das Bewertungsverfahren grundlegend ändern. Dr. Hartlik erklärt, dass Änderungen bzw. Korrekturen durch die zuständigen Behörden erfolgen können, diese sich aber in aller Regel auf ein sehr überschaubares Maß begrenzen und die grundsätzliche methodische Vorgehensweise nicht betreffen.

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts ab (Anlage 1, Folie 20).

## **TOP 5 Ergebnisse der Regional-Treffen: Bewertungs-Kriterien und ihre Gewichtung**

Dr. Stefan Balla, Umweltgutachter von Froelich & Sporbeck, erläutert die Ergebnisse der Regionaltreffen zu den Bewertungskriterien und deren Gewichtung (Anlage 1, Folien 21-35). Vorab war den Mitgliedern die Tabelle mit allen Hinweisen an das Planungsteam zugeschickt worden. Anhand dieser Tabelle führt Herr Dr. Balla durch die einzelnen Kriterien und erläutert, welche Hinweise angenommen bzw. begründet abgelehnt wurden.

### **Diskussion**

Die Ergebnisse der Diskussion werden während der Sitzung in der Exceltabelle ergänzt und im Nachgang an die Teilnehmenden verschickt ([Anlage 2](#)).

Eine Teilnehmende möchte ergänzt wissen, ob der Begriff „bewegte Erde“ auch die Baumaterialien umfasst. Ferner möchte sie wissen, ob beim Kriterium „Lauflänge“ zwischen Bestands- und Neubauvarianten unterschieden werde.

Herr Müller erklärt, das Kriterium „Lauflänge“ beziehe sich auf die später von den Zügen zu überwindende Strecke. Es werde daher kein Unterschied zwischen Bestands- und Neubauanteilen gemacht.

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.

Mehrere Teilnehmer fügen an, dass sie gerne die verursachten Bauemissionen (Bau und Betrieb) mit den Einsparungen pro Jahr verglichen haben möchte.

Eine Bilanzierung der Treibhausgas-Emissionen des Projekts ist laut der Deutschen Bahn bereits vor Projektbeginn durch das Bundes-Verkehrsministerium erfolgt. Sie wird für die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten in einem weiteren Schritt vor dem Raumordnungsverfahren nochmals erfolgen (verursachte Emissionen durch Bau und Betrieb einerseits, vermiedene Emissionen durch die Verkehrsverlagerung andererseits). Teilnehmende regen an, dies bereits im Bewertungskatalog zu berücksichtigen.

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts ab (Anlage 1, Folie 37).

## **TOP 6 Wie geht es weiter? Ausblick**

Herr Müller stellt die nächsten Schritte vor und gibt einen Ausblick auf das nächste Jahr (Anlage 1, Folien 39-40). Parallel zur Entwicklung der Bewertungsmethodik werden Varianten entwickelt.

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.