

Fragen und Antworten beim Regional-Treffen

in Bad Nenndorf, am 5. Oktober 2023, 17:15 – 20:00 Uhr

Frage: Worin unterscheidet sich die Veranstaltung zum Info-Markt am 9. Oktober 2023 in Seelze?

Antwort: Im Kern bieten beide Veranstaltungen dieselben Informationen, nur das Format der Veranstaltung ist anders. Bei der Veranstaltung in Seelze wird nicht, wie hier, in einer kleinen Gruppe diskutiert. Stattdessen kann dort von Stand zu Stand gegangen werden. Außerdem bietet der Info-Markt in Seelze zusätzliche Informationen zum Naturschutz. Zudem wird die Trassierungs-Software vorgestellt.

Frage: Werden die Ergebnisse festgehalten und geteilt?

Antwort: Wir bieten die Möglichkeit, schriftliche Hinweise vor Ort zu geben und werden wichtige Anmerkungen mitnehmen, die im Gespräch gegeben werden.

Frage: Wie viel Geld wird für die Generalsanierung des Hochleistungsnetzes investiert?

Antwort: Rund 40 Milliarden Euro sollen zusätzlich bis 2027 für das gesamtdeutsche Netz bereitstehen.

Frage: Inwiefern nehmen Entscheidungen beim Bahnprojekt Hannover-Hamburg Einfluss auf das Projekt Hannover-Bielefeld?

Antwort: Es gibt keine Parallelität zwischen den Projekten, von daher beeinflussen Entscheidungen in dem einen Projekt das jeweils andere Projekt nicht.

Frage: Planen Sie ein, die Generalsanierung zu nutzen für den Aus- oder Neubau dieses Abschnitts für das Projekt Hannover-Bielefeld?

Antwort: Das wäre die „Königsdisziplin“, diese Monate zu nutzen, um vorbereitende Maßnahmen für zusätzliche Gleise durchzuführen. Das wird aber erst nach Abschluss der Trassenfindung relevant – die Generalsanierung kann nur im Fall einer bestandsnahen Variante genutzt werden.

Frage: Gehört zur Generalsanierung auch ein Aus- und Umbau des Hauptbahnhofs Hannover?

Antwort: Nein. Der Hauptbahnhof Hannover ist ein eigenständiges Knotenprojekt für den Deutschlandtakt.

Frage: Gehört zur Generalsanierung auch die Erneuerung maroder Brücken?

Antwort: Es wird sehr schwierig, das zeitlich zu schaffen. Brücken brauchen etwa 5 bis 7 Jahre Planungsvorlauf. Das muss im Einzelfall geprüft werden.

Frage: Ist der Forst bei der Anbindung in Lohnde ein Wasserschutzgebiet?

Antwort: Nein.

Frage: Verläuft die Trasse anschließend durch Dedensen?

Antwort: Das können wir derzeit nicht sagen. Wir haben den Fokus gerade erst auf die Anbindung gelegt, nicht auf die weitere Trasse. Das folgt im nächsten Schritt.

Frage: Warum bewerten Sie aktuell nicht die Einflüsse auf die Natur in Dedensen, wenn Sie andere Aspekte in Gümmer kritisch bewerten? Es wäre sinnvoll, diese Aspekte jetzt schon darzustellen. Auch das Wasserwerk muss betrachtet werden. Zudem wird bei Gümmer das nicht vorhandene Güterverkehrszentrum als wichtiger betrachtet als bestehende Bebauungen, insbesondere beim Cargo-Werk.

Antwort: Wir haben den Fokus auf die Anbindung gelegt, nicht auf die weitere Trasse. Wir werden diese Aspekte noch betrachten.

Frage: Was bedeutet „mittlere Fahrzeitverluste“?

Antwort: Der „mittlere Fahrzeitverlust“ wäre im Fall Anbindung Lohnde gegenüber Cargo-Werk etwa eine halbe Minute, was wenig klingt, aber im Kosten-Nutzen-Verhältnis bei diesem kurzen Abschnitt viel ist.

Frage: Was bedeutet der Vergleich zwischen 150%, 125% und 100% bei dem Punkt „relative Kosten“?

Antwort: Bei der Anbindung Gümmer mit 150 % sorgen z.B. die S-Bahngleise, Brücken und der Neubau des Umspannwerks für höhere Kosten als bei der Anbindung Cargo-Werk mit 100%.

Frage: Welche Folgekosten ergeben sich im Weiterbau der Strecke? Bei Gümmer müsste die Autobahn nicht mehr anschließend gequert werden, deswegen müsste die Variante im Anschluss günstiger werden. Bei der Überlegung müssten weitere Kosten einbezogen gezogen werden.

Antwort: Wir müssen uns dem Thema annähern und Varianten vergleichen, um zu entscheiden, welche Ausfädelung die beste ist. Außerdem werden wir weitere Aspekte in Betracht ziehen – nicht nur die Kosten.

Frage: Zu den Kosten: Sind bei den relativen Kosten die zusätzliche S-Bahngleise mit eingerechnet?

Antwort: Ja.

Frage: Ist bei den Kosten miteingerechnet, dass man bei der Göxer Landstraße eine neue Brücke bräuchte?

Antwort: Ja.

Frage: Zusätzliche S-Bahngleise können auch positiv bewertet werden. Warum sind die zusätzlichen 6,5 km rot dargestellt und werden in der Bewertung als Ausschlusskriterium genutzt?

Antwort: Je früher wir ausfädeln, desto eher sind die bestehenden Gleise frei für die S-Bahn. Es müssen dann keine zusätzlichen Gleise gebaut werden. Je weniger zusätzliche S-Bahngleise gebaut werden müssen, desto besser.

Frage: Wenn nur der Bestand ausgebaut würde, bräuchte es gar keine Ausfädelung. Warum wird das nicht betrachtet?

Antwort: Dann müssten für den zusätzlichen Verkehr bis Wunstorf dennoch zusätzliche (S-Bahn-)Gleise gebaut werden. Damit bekommen wir aber den Verkehr nicht durch Wunstorf. Das würde erhebliche zusätzliche Bauten erfordern.

Hinweis: Sie haben in einem vorherigen Treffen gesagt, dass ein Ausbau der Strecke durch Wunstorf technisch möglich sei. Jetzt sagen Sie, dass das nicht funktioniert. Das ist ein Widerspruch.

Antwort: Nein, ist es nicht. Technisch ist es möglich, aber betrieblich gesehen bekommen wir damit keinen zusätzlichen Verkehr auf die Gleise. Denn der Kreuzungskonflikt in Wunstorf mit der Strecke nach Bremen bliebe bestehen.

Hinweis: Die Farbverwendung suggeriert, dass die eine Lösung schlechter ist als die anderen. Stattdessen sind das nur vergleichende Faktoren. Das fühlt sich so an, als würde man uns in eine Richtung drängen wollen. Ich fände es wichtig, dass auch für die Ausfädelung in Letter der Zeitgewinn dargestellt wird, wenn vorher die Güterzüge ausgeleitet werden. Diese Darstellung ist sehr zugeschnitten auf ein Bild, welches Sie vermitteln wollen.

Antwort: Die Farbgebung hebt Vorteile und Nachteile hervor. Aus Sicht der Bahn sind geringere Kosten besser als höhere Kosten. Aus Sicht der Bahn ist eine kürzere Fahrzeit besser als eine längere. Das kennzeichnen wir farblich.

Frage: Ist ein Mischverkehr zwingend geplant? Dieser Aspekt wurde in dem Vergleich gar nicht beachtet. Ich fände es wichtig, in der Übersicht vergleichend mit aufzunehmen, wo ein Mischverkehr möglich wäre und wo nicht.

Antwort: Der Mischverkehr ist eine Planungsvorgabe des Bundes.

Frage: Favorisiert die Bahn die gezeigten Varianten der Anbindung?

Antwort: Ja, die Bahn favorisiert insbesondere die Anbindungen Cargo-Werk und Lohnde.

Frage: Die Kreuzungskonflikte in Wunstorf haben doch mit dem Bahnhof nichts zu tun. Die sind davor.

Antwort: Nein, die Kreuzungen sind kurz vor den Bahnsteigen.

Frage: Bis Wunstorf fahren alle ICEs über eine Trasse?

Antwort: Ja.

Frage: Die Kosten-Nutzen-Berechnung, die uns im Plenum vorgestellt wurde, ist aus dem Jahr 2015. Jetzt sind wir 8 Jahre weiter. Dieser Faktor ist doch nicht mehr aktuell.

Antwort: Die Annahme kann ich nicht bestätigen. Wir sind gerade allerdings erst bei der Grundlagenermittlung. Erst danach wird der Kosten-Nutzen-Faktor ermittelt und der Bundestag entscheidet, wie es weitergeht.

Frage: Es wurde gesagt, dass es möglich wäre, Wunstorf zu durchfahren. Jetzt heißt es: Wir müssten vorher ausfädeln. Wir wollen eine Erklärung, warum es doch nicht geht. Außerdem bemängle ich die sehr partielle Betrachtung bei den Ausfädelungen.

Antwort: Wir müssen immer auch Kapazität und Fahrzeit betrachten. Ein Fahrzeitgewinn ist notwendig, um die Kriterien zu erfüllen.

Frage: Es gab eine Mitteilung, dass der Haushaltsausschuss des Bundestags Geld für eine Untersuchung eines trassennahen Ausbaus zur Verfügung stellt. Stimmt das?

Antwort: Das wissen wir sicher erst nach Verabschiedung des Haushalts Anfang Dezember.

Frage: In Wunstorf ist eine Ausfädelung doch theoretisch auch möglich. Es wäre gut, wenn aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses Wunstorf mit aufgenommen würde. Der zeitliche Aspekt passt zwar nicht, aber vielleicht ist die Variante ja günstiger. Dann kann man besser abwägen. Warum ist das Thema Wunstorf nicht in der Darstellung enthalten? Der Ausbau der Bestandstrecke sollte doch mit betrachtet werden.

Antwort: Die Variante erfüllt die verkehrlichen Ziele nicht. Deswegen wurde sie nicht mit aufgeführt.

Frage: Im Protokoll zum 7. Plenum steht die Forderung, den Bestand als Null-Variante mitzubetrachten. Wird das umgesetzt?

Antwort: Wir haben den Ausbau des Bestandes untersucht, aber er erfüllt die Ziele nicht. Deswegen betrachten wir ihn nicht weiter. Im Plenum dokumentieren wir auch Wünsche, die nicht umgesetzt werden. Im weiteren Verfahren werden wir sinnvoll in Betracht kommende Varianten relativ miteinander vergleichen.

Frage: Eine Ausfädelung in Seelze schließt Wunstorf aus. Sind wir nicht schon bei dem Planungsschritt „Variantenvergleich“? Haben wir den Schritt „sinnvolle Varianten“ damit nicht übersprungen?

Antwort: Es gibt tausende denkbare Varianten und wir werden sinnvolle Varianten vorstellen. Ein wichtiger Schritt ist, die Zahl theoretisch möglicher Ein- und Ausfädelungen durch Vergleich zu verringern.

Anmerkung Teilnehmer: Bei der Fahrzeitfrage ist die Bahn nicht der richtige Ansprechpartner, sondern der Bund als Auftraggeber. Das muss mit dem Bund besprochen werden. Außerdem geht es beim Deutschlandtakt um Schnittstellen. Es geht um das große Ganze und nicht nur um „31 Minuten“. Diese Fragen kann die Deutsche Bahn nicht beantworten.

Frage: Sind die Grobkorridore damit hinfällig?

Antwort: Nein. Wir haben schon immer Zone 1 und 2 ausgeschlossen. Aber teilweise haben sich Zonen aufgrund neuer Verordnungen verschoben und liegen jetzt im Grobkorridor.

Frage: Wo kann ich die aktuelle Version der Grobkorridore sehen?

Antwort: Wir werden die Grobkorridore nicht aktualisieren, um Missverständnisse aufgrund von verschiedenen „Versionen“ zu vermeiden. Wir sind über den Planungsstand der Grobkorridore hinaus und kümmern uns gerade um Trassenkorridore. Dabei beachten wir alle Schutzzonen und ihre Aktualisierungen.

Hinweis Teilnehmer: Es freut mich, dass das Thema aufgenommen wurde und die Gefährdungsstufe im Deistervorland betrachtet wird. Auf dieser Basis können wir gut weiterarbeiten.

Frage: Haben Sie neue Daten zu Bodensenkungen durch den Kali-Bergbau erhoben? Ich habe erfahren, dass auch außerhalb des gezeigten Bereiches Veränderungen spürbar sind.

Antwort: Nein, wir arbeiten aktuell nur mit den Daten der Prognosen, die für die Genehmigung der Stilllegung eingereicht wurden. Diese Daten wurden vom LBEG (Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie) geprüft. Die Daten reichen aus, um zu planen.

Frage: Was ist mit der Bestandsstrecke? Die führt bereits durch das Gebiet.

Antwort: Im Bereich der Bestandsstrecke ist mit Absenkungen zu rechnen. Bei Schotteroberbau kann – im Gegensatz zur festen Fahrbahn, die für 300 km/h benötigt wird – aber „nachgestopft“ und so den Absenkungen entgegengewirkt werden.

Frage: Werden sie unabhängige Messungen mit einem Gutachter durchführen?

Antwort: In dieser Planungsphase werden wir uns auf die bereits vorhandenen Daten verlassen. Diese Daten wurden vom LBEG (Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie) geprüft.

Hinweis Teilnehmerin: Ich finde es unglücklich, dass Teile des Projektplenums vom Regionaltreffen ausgeschlossen werden. Ich schlage vor, dass sie zukünftig wenigstens online zuhören dürfen.

Antwort: Wir werden die Anregung prüfen.

Frage: Wie geht es mit dem Plenum weiter?

Antwort: Das werden wir zu gegebener Zeit verkünden. Die Bahn hat vor, erst in einem anderen Rahmen Themen zu besprechen. Die Idee ist, fokussiert lokale Themen vor Ort zu besprechen und anschließend damit ins Plenum zu gehen für den Blick aufs große Ganze.