

Protokoll zum Regional-Treffen

in der Wandelhalle in Bad Nenndorf

am 09. September 2025, 17:05 – 19:31 Uhr

Erstellt am: 09.09.2025

von: Ria Pozybill, DB InfraGO AG

Agenda

- TOP 1** **Begrüßung und Einführung in den Ablauf** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 2** **Warum gibt es das Projekt? Was ist bisher geschehen?** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 3** **Segmente S1 & S2 aktualisiert: Neue Daten. Zusätzliche Varianten.** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 4** **Hinweise aus Beteiligung zu Anbindungen in Seelze** (Marvin Jekel, Leon Ebinger, DB InfraGO AG)
- TOP 5** **Neu: Anbindung Cargo-Werk verschieben** (Marvin Jekel, Leon Ebinger, DB InfraGO AG)
- TOP 6** **Neu: Anbindungen Seelze mit Verlauf vergleichen** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 7** **Ausblick** (Volker Vorwerk, Marvin Jekel DB InfraGO AG)

TOP 1 Begrüßung und Einführung (Volker Vorwerk)

Volker Vorwerk begrüßt die Teilnehmenden der Veranstaltung vor Ort und online. Anschließend stellt er die Tagesordnung vor (siehe Anlage 1: Folie 2).

TOP 2 Warum gibt es das Projekt? Was ist bisher geschehen? (Volker Vorwerk)

Herr Vorwerk erklärt den Projektauftrag. Ziel des Bahnprojekts ist es, den Bahnverkehr zwischen Hannover und Bielefeld zu verbessern und damit einen Beitrag zur Verkehrswende hin zu klimafreundlicher Mobilität zu leisten. Er erläutert, dass bei den letzten öffentlichen Veranstaltungen mehrere Trassen-Korridore erörtert wurden. In diesem Jahr soll der Fokus auf den Anbindungen an bestehende Gleise, Segmenten und Varianten liegen, die weiter diskutiert und schrittweise abgeschichtet werden (siehe Anlage 1: Folie 4).

TOP 3 Segmente S1 & S2 aktualisiert: Neue Daten. Zusätzliche Varianten. (Marvin Jekel)

Herr Jekel erklärt die Änderungen in den Bewertungen der Segmente S1 und S2. Mit aktualisierten Raumordnungsdaten wurden diese Segmente mithilfe der Bewertungsmethodik erneut bewertet. Bei Segment S1 ist in der Aggregation die Bewertung gleichgeblieben. In den Details haben sich die Bewertungen leicht verändert. Segment S1.4 bleibt die beste Variante für das Segment (siehe Anlage 1: Folie 6).

Herr Jekel erklärt den Segment-Vergleich für S2. Es wurden Anregungen aufgenommen und zwei zusätzliche Varianten erzeugt. Diese Varianten (S2.4 und S2.5) wurden neu hinzugefügt. Sie verlaufen von Groß Munzel aus entlang der Autobahn. Sie führen nicht durch die bestehenden Bebauungslücke zwischen Kreuzriehe und Helsinghausen, sondern südlich von Riehe entlang und anschließend entweder nördlich oder südlich von Ohndorf.

Das aggregierte Bewertungsergebnis zeigt, dass die Varianten S2.4 und S2.5 deutlich schlechter abschneiden. Herr Jekel erläutert, warum sich die Ergebnisse in einigen Punkten verändert haben. Die angewandte Bewertungsmethodik gewährleistet einen relativen Vergleich der Varianten untereinander. An der Gesamtrangfolge ändert sich nichts: S2.1 bleibt weiterhin die beste Variante (siehe Anlage 1, Folie 7).

Hinweis: Ein Teilnehmer bittet darum, den detaillierten Variantenverlauf vom Gewinnersegment S2.1 nachzuzeichnen.

Antwort: In der Pause wird es im Trassierungstool gezeigt.

Hinweis: Mehrere Teilnehmer wünschen sich, die Ergebnisse mit Fachleuten im Detail zu diskutieren, da ein paar Punkte in der Bewertung nicht ohne weiteres nachvollziehbar sind.

Frage: Ein Teilnehmer aus dem Online-Chat fragt, ob bei Segment 2 keine Änderung auf Grund neuer Daten eintreten, sondern nur aufgrund der Methodik?

Antwort: Herr Jekel sagt, dass hier entscheidend für die Änderungen ist, dass neue Varianten hinzugekommen seien.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob diese Änderungen durch andere Bewertungskriterien kämen.

Antwort: Herr Jekel verneint. Die Bahn habe genau die gleiche Anzahl und Inhalte der Kriterien genutzt.

Hinweis: Der Teilnehmer bemängelt, dass, wenn man etwas Schlechtes hinzufügt, etwas anderes, was vorher nicht grün gewesen sei, plötzlich grün würde.

Antwort: Herr Jekel stellt klar, dass S2.1 nach wie vor die beste Variante sei und es sich um eine relative Bewertung handele.

Frage: Der Teilnehmer hinterfragt, wie es sein könne, dass zuvor rote Bewertungen nun als grün dargestellt werden. Seiner Ansicht nach ist nicht nachvollziehbar, dass Bewertungen, die zuvor gelb oder rot waren, plötzlich grün erscheinen.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt noch einmal, dass es durch das Hinzunehmen weiterer Varianten zu einer Verschiebung der Bewertung gekommen sei, da es sich um einen relativen Vergleich handele. Im gewünschten separaten Termin könne man das detaillierter betrachten.

Antwort: Herr Jekel schlägt vor, gemeinsam in der Pause schon einmal einen kurzen Blick in die Tabelle zu werfen.

Hinweis: Ein Teilnehmer sagt, dass er es mit den relativen bzw. absoluten Ergebnissen schon einschätzen vermag. Er betont, das neue Varianten zu Vertrauensverlust führen würden und Bewertungsergebnisse verändern. In diesem Fall ist das jetzt nicht so und er hofft, dass das auch nicht passiert. Er betont, dass die relative Bewertung auch an ihre Grenzen stoße.

Antwort: Herr Jekel betont, dass dies genau der Ansatz ist, den die DB verfolgt. In der Pause und dann gern im separaten Termin könne noch mal in Detail eingestiegen werden.

Frage: Eine Teilnehmerin äußert Zweifel an der Eignung der Bewertungstabelle für die Auswahl einer geeigneten Variante. Sie verweist darauf, dass die Methodik einen Relativvergleich darstelle, bei dem auch sehr schlechte Varianten im Verhältnis noch positiv („++“) bewertet werden könnten. Sie erkundigt sich, ob die Bahn eine alternative Bewertungsmethodik in Betracht gezogen habe.

Antwort: Herr Dr. Balla weist darauf hin, dass man sich die Fragestellung der Bewertungsmethodik bewusst machen müsse. Es gehe darum, eine im Vergleich zu anderen Trassenvarianten optimale Linienführung zu finden. Es gehe nicht darum, die Zulässigkeit oder die absolute Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu bestimmen, z.B. um Art und Umfang von Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen abzuleiten. Dies ist erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen. Der Relativvergleich sei daher in der jetzigen Planungsphase die beste Methodik. Ob die Bewertung gelb, orange oder grün oder mit Plus- oder Minuszeichen dargestellt werde, sei lediglich eine Frage der Darstellung. Insgesamt handele es sich um eine angemessene, für diese Planungsphase fachlich geeignete und häufig verwendete Art der Bewertungsmethodik.

Antwort: Herr Vorwerk betont, dass es sich hierbei um ein übliches Vorgehen handele, welches beispielsweise auch bei anderen Bahnprojekten und bei Straßentrassen angewendet werde.

Hinweis: Eine Teilnehmerin betont, dass es zunächst um die Vorplanung gehe. Der Vorhabenträger habe hierfür eine bestimmte Vorgehensweise gewählt, wobei es unterschiedliche Ansätze gebe, die jedoch in die gleiche Richtung führten. Die Varianten würden auch in der nachfolgenden Raumverträglichkeitsprüfung gemeinsam mit den Trägern öffentlicher Belange geprüft. Daher solle die jetzige Phase nicht überbewertet werden.

Antwort: Herr Jekel betont, dass es in der Raumverträglichkeitsprüfung ähnliche Kriterien geben werde.

Hinweis: Ein Teilnehmer ist unzufrieden über den Relativvergleich und bevorzugt einen Absolutvergleich. Da die numerischen Werte vorhanden sind, sollte es nicht schwer sein, einen zu erstellen. Er begründet seine Präferenz für einen Absolutvergleich damit, dass viele Leute ausschließlich auf „++“ oder „--“ gucken, ohne das ihnen bewusst ist, dass dies ein relatives Ergebnis ist. Er ist der Meinung, dass die DB durch den Relativvergleich künstlich etwas erzeuge.

Antwort: Herr Jekel stellt klar, dass die DB nicht irgendetwas künstlich erzeuge.

TOP 4 Hinweise aus Beteiligung zu Anbindungen in Seelze (Marvin Jekel, Leon Ebinger)

Herr Jekel gibt einen Rückblick auf den Anbindungsvergleich des vergangenen Jahres, bei dem die Nahbereiche der Anbindungen betrachtet worden waren. Auf Grundlage der damaligen Diskussionen wurde nun zusätzlich a) geprüft, ob die Anbindung des Cargo-Werks nach Osten verschoben werden kann, und b) die Anbindungen unter Anwendung der Bewertungsmethodik gemeinsam mit ihrem weiteren Verlauf betrachtet. Variante (siehe Anlage 1, Folie 9).

Herr Ebinger erklärt, weshalb es nicht möglich ist, die Anbindung Cargo-Werk nach Osten (Cargo-Werk II) zu verschieben: Die Neubaustrecken-Gleise müssen, um aus dem Bestand auszufädeln, über die bestehenden Gleise überführt werden. Dafür ist eine Höhendifferenz von acht bis neun Meter erforderlich, was einer Rampenlänge von rund 1.000 Metern entspricht. Bei der Anbindung Cargo-Werk II würde die Rampe des Überwerfungsbauwerks bis in den Seelzer Rangierbahnhof reichen. Es steht folglich nicht genügend Platz zur Verfügung, um Weichenverbindungen einzubauen, mit denen der Rangierbahnhof Seelze von beiden Seiten erreicht werden könnte (siehe Anlage 1, Folie 11-12).

Frage Ein Teilnehmer verweist auf eine Forderung aus einer vorangegangenen Veranstaltung, die aktuellen Güterzugzahlen, die aus Westen in den Rangierbahnhof fahren, bekannt zu geben.

Antwort: Herr Jekel antwortet, dass die DB die Güterzugzahlen aktuell nicht außer Haus gebe. Die Anzahl sei generell irrelevant, wenn keine Weichenverbindungen möglich sind.

Frage: Eine Teilnehmerin schlägt vor, alternativ die wenigen Güterzüge einfach über den Bestand fahren zu lassen. Eine so gute Idee, wie Cargo-Werk II, wegen Zugzahlen zu verwerfen, wäre eine vertane Chance. Aus diesem Grund wären Zugzahlen interessant.

Antwort: Herr Jekel betont, dass das Projekt einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Eisenbahnanlagen sicherstellen müsse. Die Einfahrt in den Rangierbahnhof müsse gewährleistet werden, weshalb die Anzahl der Güterzüge hier nicht relevant sei.

Rückfrage: Die Teilnehmerin betont, dass der Bestand doch diskriminierungsfrei sei.

Antwort: Herr Jekel beharrt, dass mit 8% geplant werden müsse.

Hinweis: Ein Teilnehmer sagt unterstützend, die DB solle die Zahlen nennen.

Hinweis: Ein weiterer Teilnehmer stimmt dem zu.

Antwort: Herr Jekel betont, dass die Anbindung des Cargo-Werkes zu den Planungsvorgaben gehöre, die eingehalten werden müsse.

Hinweis: Ein Teilnehmer schlägt vor, man sollte eine kurze Rampe bauen und dann die Güterzüge über den Bestand fahren lassen.

Frage: Der Teilnehmer bemängelt das sich hinter Planungsvorgaben, die alles andere ausschließen, versteckt würde. Die Bahn solle mutig sein und mal nicht die einfache Lösung wählen.

Antwort: Herr Jekel verweist auf die Planungsvorgabe.

Frage: Ein Teilnehmer erklärt, dass die Knotenstudie ergeben habe, dass ab Seelze in Richtung Wunstorf keine weiteren Zugbewegungen über die Gleise zu bekommen seien. Er fragt, ob die Verlängerungen der S-Bahngleise Maßnahme des Bundes oder Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Maßnahmen seien.

Antwort: Herr Jekel sagt, dass es darauf ankäme. In der parlamentarischen Befassung könnten entsprechende Forderungen von Region oder Land eingebracht werden, sodass die Finanzierung vollständig über Bundesmittel und nicht über Landesmittel erfolgen würde. Er führt außerdem an, dass durch zwei zusätzliche Gleise und folglich Entlastung des Bestands eine deutlich höhere Kapazität im Nahverkehr entstünde.

Rückfrage: Der Teilnehmer bestätigt das die Studie ergibt, dass zwei zusätzliche Gleise gebraucht werden, an dem Punkt wo die S-Bahngleise aufhören. Er fragt, ob Herr Jekel noch etwas zur Ausfädelung sagen könne und ob diese höhenfrei erfolge.

Antwort: Herr Jekel bestätigt, dass die Einfädelung höhenfrei passieren wird, so dass keine Betriebsbeeinträchtigungen durch belegte Weichenbereiche entstehen.

Frage: Ein Teilnehmer fragt wie a) mit der Untersuchung der Ausbindestellen auf den Gesamtverlauf umgegangen wird und b) verweist darauf, dass die Darstellung der Ausbindestellen auf den Gesamtverkehr und Gesamtzeit nicht dargestellt ist und das nicht Bestand der Aufgabe der ICE-Trasse ist.

Antwort: Herr Jekel sagt, dass die Anbindungen mit deren weiteren Verlauf auf den nächsten Folien erläutert würden. Er erläutert auch, dass bewusst für alle Anbindungen die gleichen betrieblichen Voraussetzungen genutzt wurden.

TOP 5 Neu: Anbindung Cargo-Werk verschieben (Marvin Jekel, Leon Ebinger)

Herr Jekel erläutert die Logik der Bewertung der Anbindungen mit dem weiteren Verlauf. Für die Verläufe über Cargo-Werk und Lohnde werden Segment S1.4 und S2.1 genutzt. Über Gümmer wurden neue Varianten erzeugt. Bei den neu entwickelten Verläufen hat die Bahn geprüft, ob sie die Fahrzeit einhalten. Für den Verlauf über Gümmer bis Lindhorst kann mit einer Geschwindigkeitserhöhung im Bestand die geforderte Fahrzeit erreicht werden (siehe Anlage 1: Folie 14-16).

Die Anbindungssegmente werden mithilfe der Bewertungsmethodik verglichen. Herr Ebinger erklärt die Trassenverläufe des Varianten-Vergleichs AH3 im Detail. (siehe Anlage 1: Folie 17-18).

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob beide Trassen gleich lang seien. Er vermutet, dass AH3.1 kürzer ist als AH3.2.

Antwort: Herr Ebinger bestätigt dies.

Herr Ebinger fährt mit der Beschreibung der Varianten-Verläufe fort und weist auf Zwangspunkte wie die Bergsenke hin (siehe Anlage 1: Folie 18-19).

Frage: Ein Teilnehmer betont, dass die Ausfädelung Gümmer in Bezug auf Wasserschutzgebiete mit Abstand die beste Variante sei. Er ist verwundert, dass es Gümmer-Varianten gäbe, die mit 31 Minuten realisierbar wären, da in der letzten Veranstaltung etwas Gegenteiliges gesagt wurde. Er hält fest, dass es realisierbare Gümmer-Varianten gäbe. Er fragt, wo man bei dieser Trassenführung ankäme, wenn man in Bielefeld angefangen hätte zu planen. Er glaubt, dass die Randbedingungen dann andere wären.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass nur wegen einer Geschwindigkeitserhöhung im Bestand, Gümmer nun möglich wäre. Herr Jekel stellt klar, dass auch aus dem Bereich Bielefeld geguckt wurde, hier aber der Fokus auf Hannover läge.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass genau da, wo die Varianten das Senkungsgebiet umfahren, jetzt eine Senkung einer Brücke aufgetreten sei.

Antwort: Herr Jekel stellt klar, dass der durchfahrene Bereich, der ist, wo es nicht so starke Senkungen gibt. Setzungen gäbe es aber immer.

Frage: Ein Teilnehmer frage was passieren müsse, damit die Geschwindigkeitserhöhung geschehen könne.

Antwort: Herr Jekel sagt, dass so einige Anpassungen an der Infrastruktur nötig wären. Diese Anpassungen würden in der Vorplanung genauer betrachtet.

Hinweis: Ein Teilnehmer vermutet, dass Gümmer wegen der Länge die vorteilhafteste Ausfädelung sei.

Antwort: Herr Jekel verspricht, dass gleich die Bewertungen betrachtet werden.

Hinweis: Ein Teilnehmer wünscht, dass die Ausfädelung Lindhorst erklärt würde.

Frage: Ein Teilnehmer erkundigt sich nach den Nachteilen mit der Bahnstromversorgung, die beim letzten Mal erwähnt worden waren.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass diese immer noch existieren. wir haben unsere Bewertungsmethodik angewandt.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob die Varianten S3.4 und S3.5 mit einem Überwerfungsbauwerk über den Bestand geführt werden.

Antwort: Herr Jekel bestätigt dies.

Hinweis: Ein Teilnehmer lobt, dass sich das Projektteam diese Ausfädelungsvariante genauer angeschaut habe.

Es folgt eine Pause.

TOP 6 Neu: Anbindungen Seelze mit Verlauf vergleichen (Marvin Jekel)

Um 18:39 Uhr geht es weiter. Herr Jekel beginnt mit der Erläuterung der Bewertungen der einzelnen Anbindungs-Segmente. Er beginnt mit AH3 und der Belanggruppe Umwelt. Er gibt

den Hinweis, dass er nicht auf jedes Einzelkriterium eingehe, sondern die Grundlogik erläutere. Alles sei später auf der Webseite im Detail anzusehen. Herr Jekel weist darauf hin, dass das Gewerbegebiet am Lohnder Meer nicht als Wohngebiet, sondern als Gewerbegebiet ausgewiesen ist (siehe Anlage 1: Folie 20).

Frage: Ein Teilnehmer fragt, welcher Wirkradius zugrunde gelegt wurde. Nur die Einfädelung plus 5km oder den weiteren Verlauf der Strecke?

Antwort: Herr Jekel bestätigt, dass nicht nur der Nahbereich angesehen wurde, sondern der Verlauf bis zu den Zielpunkten des Segmentes betrachtet wurde.

Hinweis: Der Teilnehmer weist darauf hin, dass man dann die 100 Kilometer bis Bielefeld betrachten müsse.

Antwort: Herr Jekel stellt klar, dass sich der Gesamt-Trassenverlauf aus einzelnen Segmenten zusammensetze. Die Segment-Varianten wurden bewertet.

Herr Jekel erläutert die Bewertungen in den Belanggruppen Raumordnung und Technik. Das Gesamtergebnis ergibt eine schlechtere Bewertung von Gümmer verglichen mit den Anbindungen Cargo-Werk und Lohnde. (siehe Anlage 1: Folie 21-22).

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie man von den unterschiedlichen Bewertungen der einzelnen Belange auf gleichmäßige Bewertungen in der Summe käme.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass es sich um eine Aggregation handle. Hinter den Belangen stehen Kriterien, die jeweils mit einem Zahlenwert bewertet werden. Mit diesen Werten erfolgt die Aggregation. Plus, Minus und Kringel sei lediglich eine Form der Darstellung, hinter der aber jeweils Zahlenwerte stehen.

Hinweis: Ein Teilnehmer bemängelt die Gewichtung für Wasserwirtschaft bzw. Grundwasserschutz.

Antwort: Herr Balla stellt klar, dass dieser Belang in der Belanggruppe "Umwelt" beim Schutzgut Wasser (U5) bewertet wird. Unter „Raumordnung“ sei hingegen alles zusammengefasst, was nicht umweltbezogen sei.

Herr Jekel erläutert, dass die Anbindungen Cargo-Werk und Lohnde weiter betrachtet würden. (siehe Anlage 1: Folie 22).

Frage: Eine Teilnehmerin äußert, dass die Bürgerinitiativen bei der Festlegung der Gewichtung zu naiv gewesen waren, da sie die Auswirkungen unterschätzt hätten. Sie begründet diese mit dem hoch bewerteten Kriterium „Menschen“, wodurch jeglicher Bestandsausbau schlecht abschneide, da er viele Menschen betrifft. Sie fragt, beziehend auf den Belang Wasser, ob es einen Ansatz gäbe, das Gewichtungskonstrukt zu überdenken und an die jetzige Welt- und Klimasituation anzupassen.

Antwort: Herr Jekel unterstreicht, dass Mensch durchaus ein gewichtiger Belang sei.

Rückfrage: Die Teilnehmerin fragt sich, ob sie damals überhaupt den Kenntnisstand besaßen, um auf Augenhöhe mit dem Projekt diese Diskussion führen zu können. Sie hätte gern die Ansicht von Herrn Balla gehört.

Antwort: Herr Balla betont, dass jede Bewertungsmethodik methodische Implikationen habe. Zur Überprüfung könne man die Gewichte im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse noch leicht ändern, um den Einfluss auf das Ergebnis zu überprüfen. Grundsätzlich ist es richtig, ohne exakte Kenntnis der Ergebnisrelevanz Gewichtungen im Rahmen der Methodenentwicklung

festzulegen, um die Bedeutung des jeweiligen Kriteriums gegenüber den anderen Kriterien zu bewerten. Das eine objektiv richtige Gewicht gibt es in der Regel nicht. Daher war es auch korrekt, die Gewichtungen miteinander frühzeitig zu diskutieren und gutachterlich festzulegen. Um die Ergebnisse des formalen Bewertungssystems hinsichtlich ihrer Plausibilität zu überprüfen, wurden zudem einzelne Aspekte auch noch mal qualitativ geprüft und bewertet (Konfliktschwerpunkte).

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die aktuell angesetzten Gewichtungsfaktoren insgesamt relativ hoch seien. Dadurch würden einzelne Effekte vergleichsweise unbedeutend erscheinen und in der Summe kaum sichtbar werden. Insbesondere Faktoren wie Wasserschutzgebiete sollten daher gesondert diskutiert werden, da diese sonst im Gesamtergebnis untergehen könnten.

Hinweis: Ein Teilnehmer sagt, dass die Anregungen, die das Projektteam erhalten habe, auch jetzt geprüft werden müssen, um festzustellen, ob diese bereits Auswirkungen auf die aktuellen Beurteilungen haben.

Antwort: Herr Jekel beteuert, dass es Hinweise gab, die aufgenommen wurden. Manche Anregungen seien aber auch ein Thema für die Vorplanung gewesen.

Hinweis: Ein Teilnehmer führt als Beispiel an, dass eine Variante aufgrund betroffener Fledermausvorkommen in einem Kriterium schlecht bewertet wurde. Gleichzeitig sei bei einem Hinweis zu einem weiteren Fledermausvorkommen geantwortet worden, dass dieses erst zu einem späteren Zeitpunkt genauer geprüft werde. Somit würden einige Vorkommen bereits jetzt berücksichtigt, während andere erst in einer späteren Betrachtung einfließen.

Antwort: Herr Jekel sagt, dass man aufgrund der Kosten und der Planungsvorgaben einen so großen Raum nicht auf alle Umweltbelange hin untersuchen könne.

Hinweis: Ein Teilnehmer bemängelt, dass zwar entsprechende Hinweise mitgeteilt wurden, diese jedoch in den Unterlagen nicht berücksichtigt sind. Dadurch könnten sich eine unterschiedliche Bewertung ergeben, was derzeit jedoch unberücksichtigt bleibt.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass es offizielle Unterlagen gäbe, auf die zugegriffen würde. Es werden immer die neuesten Daten verwendet und verarbeitet. In einer kommenden Veranstaltung würden die restlichen Segmentvergleiche und Gesamtvarianten mit aktualisierten Raumordnungsdaten betrachtet.

Rückfrage: Der Teilnehmer fragt, ob das auch für diesen Vergleich gemacht werde.

Antwort: Herr Jekel verneint dies. Die aktuellen Daten seien berücksichtigt. Es sei aber nicht möglich, ständig die Bewertungstabellen zu aktualisieren. Schlussendlich müsse man auch mit der Abschtung beginnen.

Hinweis: Ein weiterer Teilnehmer bemängelt, dass bei Stützung auf Daten ohne Einbeziehung der eingegangenen Hinweise, einige Artenvorkommen in Betracht gezogen werden und andere nicht. Dadurch würde ein Ergebnis vorformuliert, das eventuell bei Berücksichtigung der Hinweise nicht in Betracht gezogen worden wäre.

Antwort: Frau Meyer-Glubrecht sagt, dass Aspekte wie artenschutzfachliche Schutzräume und Besonderheiten auch schon in der qualitativen Beurteilung berücksichtigt werden. In der Vorplanung ist es nicht üblich, schon zu kartieren, jedoch fänden bei konkreten Hinweisen manchmal auch bereits Kartierungen statt. Alle Hinweise, die das Umweltteam erhält, seien bereits verortet, jedoch erfolge in dieser Phase noch keine detaillierte Betrachtung. Das Wissen über die Vorkommen liege vor, allerdings könne derzeit noch nicht jede einzelne Fledermaus berücksichtigt werden. Sie erläutert, dass in den Antragsunterlagen zur

Raumverträglichkeitsprüfung jede Variante einer genaueren Prüfung unterzogen wird und solche Aspekte dabei bereits bedeutend berücksichtigt werden.

Antwort: Herr Balla betont, dass es nicht üblich sei, in dieser frühen Planungsphase Tierartenvorkommen oder Biotoptypen projektbezogen zu kartieren. Er ist überzeugt, dass eine valide Variantenentscheidung auch ohne solche Kartierungen möglich ist. Er geht davon aus, dass spätere Kartierungsergebnisse die Variantenentscheidung nicht mehr infrage stellen werden. Dies werde auch von der Planfeststellungsbehörde noch einmal überprüft, denn letztlich prüft die Planfeststellungsbehörde den Variantenvergleich auf Rechtmäßigkeit.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob die Korridore oder der konkrete Verlauf genutzt würden.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass, wie für die Bewertung der Gesamtvarianten, der konkrete Verlauf, also die Mittellinie genutzt würde.

Rückfrage: Der Teilnehmer fragt, ob dieser auch noch verschiebbar wäre.

Antwort: Herr Jekel bejaht dies.

Rückfrage: Der Teilnehmer fragt, ob viele Kriterien durch Verschieben der Trasse anders aussehen würden. Er gibt zu bedenken, dass deshalb darüber keine Variante ausgeschlossen werden könne.

Antwort: Herr Jekel räumt ein, dass das möglich wäre. Diese Detailplanung kommt in der Vorplanung.

Rückfrage: Es wird nachgefragt, ob zu diesem Zeitpunkt mit gutem Gewissen überhaupt schon Varianten mithilfe dieser groben Bewertungstabelle ausgeschlossen werden können.

Antwort: Es wird erläutert, dass genau dieser Schritt angewendet wird. Varianten werden nicht von Beginn an bis ins Detail ausgeplant, sondern die Betrachtung erfolgt schrittweise immer genauer, da man andernfalls nie zu einem Ergebnis käme.

Rückfrage: Der Teilnehmer fragt, ob die ausgeschlossenen Varianten erneut betrachtet würden.

Antwort: Herr Jekel verneint.

Hinweise: Ein Teilnehmer merkt an, dass Anmerkungen für Cargo und Lohnde eingegangen sind, aber noch nicht für Gümmer. Durch Anmerkungen könne diese Variante wieder in der Rangfolge besser dastehen.

Antwort: Herr Jekel beteuert, dass, genau wie bei den Varianten, Anregungen aufgenommen würden. Er weist darauf hin, dass das Online-Anregungstool noch offen ist.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, auf wie viele Varianten jetzt abgeschichtet würde.

Antwort: Herr Jekel sagt, dass auf ein bis vier Varianten abgeschichtet würde.

Rückfrage: Die Teilnehmerin fragt, ob am Ende jeder Leistungsphase ein Bericht ans BMV gesendet werden muss.

Antwort: Herr Jekel stellt klar, da dies nicht der Fall ist, das Projekt sich aber zur Abschichtung mit dem BMV abstimme.

Hinweis: Ein Teilnehmer äußert, dass dem Projekt jetzt die Exceltabelle auf die Füße falle. Er begründet dies damit, dass Punkte hin und her geschoben würden. Er bemängelt, dass es unmöglich gewesen sei, einzuschätzen, welche Auswirkungen die Bewertungsmethodik haben würde. Er betont, dass es schwierig ist, die Bewertungen nachzuvollziehen. Er weist darauf hin, dass die kurzfristige Lieferung der Tabelle dem nicht zuträglich ist.

Antwort: Herr Jekel bedauert, die Kurzfristigkeit. Er weist darauf hin, dass bereits diskutiert wurde, welche Gewichtung die richtige sei.

Herr Jekel erläutert die Bewertungen der Anbindungs-Segmente AH2 (siehe Anlage 1: Folie 23-26). Er erwähnt, dass keine Trasse durch Gümmer die Fahrzeit erreiche und deshalb im Anbindungs-Segment-Vergleich AH2 nicht betrachtet würde.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, um wieviel die Trasse nicht die Fahrzeit erreiche und ob es um Sekunden ginge.

Antwort: Herr Jekel verneint, es gehe nicht um Sekunden.

Hinweis: Ein Teilnehmer bemängelt, dass dies nur ein minimaler Abschnitt der Gesamttrasse sei. Die 31 Minuten seien so eng gestrickt, dass keine Varianten möglich seien.

Hinweis: Ein Teilnehmer unterstreicht, dass man Dinge abwägen müsse. Da ihm die Zeiten in den Segmenten nicht vorliegen, könne er selbst nicht bewerten, ob ihm diese Sekunden die andere Ausfädelungsvariante wert seien oder nicht. Der Öffentlichkeit werde nur die digitale Variante - „Geht oder geht nicht“ - angeboten. Er teilt mit, dass sie diesen Wissensvorsprung der Bahn nicht akzeptieren.

Antwort: Herr Jekel äußert, dass es in diesem Fall dann keinen Konsens gäbe.

Herr Jekel erläutert die Bewertungen der Anbindungs-Segment-Varianten AH1 (siehe Anlage 1: Folie 27-28).

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass nicht von einem kollektiven „Wir“ die Rede sein könne. Vielmehr komme die Deutsche Bahn zu einem Gesamtergebnis.

Herr Jekel fährt mit der Erläuterung der Bewertungen der Anbindungs-Segment-Varianten AH1 fort (siehe Anlage 1: Folie 27-30).

Im Anschluss fasst Herr Jekel alle Anbindungsvergleiche zusammen. Er erklärt, dass im weiteren Schritt (Vorplanung) die Anbindungen Cargo und Lohnde für alle Verläufe weiter betrachtet werden, da die Unterschiede bei den Raumordnungs- und Umweltkriterien sehr gering sind (siehe Anlage 1: Folie 31-32).

Frage: Ein Teilnehmer erkundigt sich nach dem Status der Petition. Er fragt außerdem, wie die Probebohrungen mit dem aktuellen Status zusammenhängen. Außerdem möchte er wissen, ob die Neubaustrecke Hamburg – Bremen – Hannover mit Hannover – Bielefeld planerisch oder bezüglich der Fahrzeiten und des Deutschlandtakts in Verbindung stehe.

Antwort: Herr Vorwerk stellt klar, dass sich der Petitionsausschluss mit dem Deutschlandtakt befasse und das Projekt damit nichts zu tun habe.

Antwort: Herr Jekel berichtet, dass seit gestern für eine mögliche Weserberglandquerung gebohrt würde und dafür Genehmigungen eingeholt worden waren. Die Bohrungen dienen dazu, die Machbarkeit von Tunneln zu prüfen. Bezugnehmend auf Hamburg-Bremen-Hannover, sagt Herr Jekel, dass das Projekt von Hannover-Bielefeld losgelöst sei.

Frage: Eine Teilnehmerin erkundigt sich nach der Abgrenzung zwischen Leistungsphase 1 und Leistungsphase 2. Sie sagt, dass zu Beginn der Vorplanung eine Finanzierungsvereinbarung vorliegen müsse, die derzeit noch nicht existiere. Deshalb möchte sie wissen, ob vor Abschluss der Finanzierung lediglich Leistungsphase 1 abgeschlossen werden dürfe.

Antwort: Herr Jekel äußert, dass er keine Details zu finanziellen Vertragsinhalten zwischen der DB, dem Eisenbahnbundesamt und dem BMV erläutert. Üblicherweise laufen solche Vereinbarungen für die Leistungsphasen 1+2, 3+4 und dann für die Bauausführung in Paketen gebündelt.

Rückfrage: Die Teilnehmerin fragt, ob das Projektteam nahtlos mit Leistungsphase 2 weitermache.

Antwort: Herr Jekel bestätigt dies.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob es zeitnah ähnliche Baugrunderkundungen, wie momentan im Wesergebirge, im Deister geben werde.

Antwort: Herr Jekel verneint dies. Da im Deister die Datenlage besser sei, könne sich die DB darauf stützen. Er stellt außerdem klar, dass es in der Grundlagenermittlung nicht üblich sei, dies schon zu tun. Er kündigt an, dass es in der Vorplanung dann mehr Bohrungen entlang der Vorzugsvarianten geben werde.

Frage: Eine Teilnehmerin erkundigt sich nach dem Datum einer Folgeveranstaltung.

Antwort: Herr Vorwerk gibt bekannt, dass noch keine Termine festgelegt seien. Diese folgen, nachdem die Anregungen für Segmente und Trassen-Korridor-Varianten aus der Öffentlichkeit untersucht seien. Außerdem hofft Herr Vorwerk auf einen baldigen Termin von Herrn Dr. Nohl und Herrn Dr. Dzick für den heute vereinbarten Austausch über fachliche Themen. Im Anschluss würden dann weitere Termine bekannt gegeben (siehe Anlage 1: Folie 33).

TOP 7 Ausblick

Nach der Verabschiedung von Herrn Vorwerk und Herrn Jekel endet die Veranstaltung um 19:31 Uhr.

Anlagen

Anlage 1: Folien zum Regional-Treffen Bad Nenndorf 2025:

https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2025-09-09_AHs.pdf (3.52 MB) | 09.09.2025)

Anlage 2: Excel-Tabellen mit den detaillierten Bewertungen der Anbindungen und Segmente:

https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2025-09-09_DB-InfraGO_Segmentvergleich_AH2.xlsx (58.25 KB) | 09.09.2025)

https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2025-09-09_DB-InfraGO_Segmentvergleich_AH3.xlsx (72.5 KB) | 09.09.2025)

https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2025-09-09_DB-InfraGO_Segmentvergleich_AH1.xlsx (58.2 KB) | 09.09.2025)

https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2025-09-09_DB-InfraGO_Segmentvergleich_S2_NEU.xlsx (70.81 KB) | 09.09.2025)

https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2025-09-09_DB-InfraGO_Segmentvergleich_S1_NEU.xlsx (67.33 KB) | 09.09.2025)