

Protokoll zum Regional-Treffen

in der Wandelhalle in Bad Nenndorf

am 05. Februar 2026, 17:05 – 18:50 Uhr

Erstellt am: 05.02.2026

von: Ben Veith, DB InfraGO AG

Agenda

- TOP 1** **Begrüßung und Einführung** (Volker Vorwerk | DB InfraGO AG)
- TOP 2** **Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung** (Volker Vorwerk, Leon Ebinger, Tania Meyer-Glubrecht | DB InfraGO AG)
- TOP 3** **Von 12 auf 2 Varianten** (Christian Holzapfel | DB InfraGO)
- TOP 4** **Ausblick** (Volker Vorwerk | DB InfraGO)

TOP 1 Begrüßung und Einführung in den Ablauf (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)

Volker Vorwerk begrüßt die Teilnehmenden der Veranstaltung vor Ort und online. Anschließend gibt er einen Überblick über die Tagesordnung. Im Fokus der heutigen Veranstaltung steht die Abschichtung von zwölf auf zwei Trassenkorridorvarianten (Anlage 1: Folie 1-2).

Herr Vorwerk gibt einen Rückblick auf das Projektgeschehen der letzten Jahre und erläutert den Projektauftrag und die Projektziele. Er erläutert, dass bei den letzten öffentlichen Veranstaltungen mehrere Trassen-Korridore, Anbindungen an bestehende Gleise und Segmente erörtert wurden. Beim heutigen Termin liegt der Fokus auf der Abschichtung von zwölf auf zwei Varianten (siehe Anlage 1: Folie 4). Anschließend stellt Herr Vorwerk die europäische Bedeutung der Strecke Hannover-Bielefeld im Zusammenhang mit dem TEN-Korridor vor.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt zu Folie 5, ob die Neubaustrecke Hannover-Bielefeld auf dem gezeigten TEN-Korridor auch einen sicherheitsrelevanten Aspekt (Stichwort Nato-Bündnis und Verteidigung) hat und sich dies auch auf die Finanzierung auswirkt.

Antwort: Herr Vorwerk führt dazu aus, dass sicherheitspolitische Überlegungen der EU bekannt sind und auch mit der Deutschen Bahn erörtert werden. Derzeit kann aber keine Aussage über konkrete Zahlen oder Zuordnungen getroffen werden. Die Strecke Hannover-Bielefeld wird jedoch in Zukunft eine zentrale Rolle auf dieser Achse spielen.

Herr Vorwerk erläutert Vorteile für die Region und Stadt Hannover (siehe Anlage 1: Folie 6).

Frage: Ein Teilnehmender merkt an, dass abgeleitet von der Entwicklung des Projekts Hamburg-Hannover (etwa 5 Jahre Vorsprung zu Hannover-Bielefeld) eine Stärkung des Nahverkehrs und eine Verkehrswende unter Annahme einer Inbetriebnahme der Strecke Hannover-Bielefeld in 30 bis 40 Jahren zeitlich nicht zusammenpasst. Zum Zeitpunkt der möglichen Inbetriebnahme soll die Verkehrswende der Bundesrepublik Deutschland seit 10 Jahren umgesetzt sein.

Antwort: Herr Vorwerk erläutert, dass die Planung der neuen Strecke noch am Anfang steht und ein genauer Baubeginn oder die Inbetriebnahme nicht genau benannt werden können. Ob ein ähnlicher Zeithorizont wie bei Hamburg-Hannover eintritt, kann derzeit nicht vorausgesagt werden. Gerade Bahninfrastrukturplanungen dauern in Deutschland sehr lange. Die Verkehrswende wird in 20 Jahren nicht abrupt enden, diese wird auch in Zukunft benötigt werden. Dem Glauben, dass ein reiner Bestandsausbau der Strecke zwischen Hannover und Bielefeld schneller umgesetzt werden könne, muss widersprochen werden. Hier müsse genauso geplant und gebaut werden. Herr Vorwerk hofft und schließt, auf Nachfrage eines Teilnehmenden, nicht aus, dass Teile der Strecke auch vor 2040 in Betrieb gehen können.

Herr Vorwerk führt fort und beschreibt den Netzfahrplan des schienengebundenen Nahverkehrs. Bei einer Fernverkehrs-Umfahrung von Wunstorf ist doppelt so viel Nahverkehr zwischen Seelze und Wunstorf möglich, so wie es sich auch die Region wünscht (Anlage 1: Folie 7).

Frage: Eine Teilnehmende merkt an, dass in Wunstorf eine betrieblich schwierige Kreuzung Richtung Nienburg existiere, welche den Schienenverkehr dort enorm beeinflusst. Sie möchte wissen, ob das Projekt Hannover-Bielefeld diese Kreuzung entschärft oder positiv beeinflusst.

Antwort: Herr Vorwerk führt dazu aus, dass sich das Projekt nicht explizit mit der Auflösung oder Entflechtung dieser Kreuzung und dem Knoten Wunstorf beschäftigt. Die Verlagerung der Fernverkehre auf die neuen Gleise könne aber durchaus Kapazitäten im Knoten Wunstorf schaffen und positive Effekte ermöglichen.

Herr Vorwerk führt fort, dass in Zukunft auch eine Teilinbetriebnahme von Abschnitten in Betracht gezogen werden könne, um schneller positiv-spürbare verkehrliche Effekte zu schaffen. Weiter führt Herr Vorwerk fort, wie sich der Nahverkehr im Deutschlandtakt am Beispiel Wunstorf mit dem SPNV-Konzept 2040+ der LNVG entwickeln könne (Anlage 1: Folie 8).

Anmerkung: Eine Teilnehmende merkt an, dass die Verkehrsprognose 2040 (einsehbar online beim BMV) unter „aberwitzigen“ Prämissen erstellt wurde. Der dritte Zielfahrplan des Deutschlandtakts und die Verkehrsprognose beziehen sich gegenseitig aufeinander und verdienen somit, durch einen kritischen Blick betrachtet zu werden.

Antwort: Herr Vorwerk ergänzt, dass diese Prognosen auf Annahmen in der Zukunft beruhen, die darstellen, was mit einer in Zukunft nutzbaren Infrastruktur möglich sei.

Frage: Eine Teilnehmende erfragt, ob der höhere Takt in Wunstorf nur durch die neuen Gleise des Projekts Hannover-Bielefeld ermöglicht wird oder mehr Maßnahmen notwendig seien.

Antwort: Herr Holzapfel führt aus, dass konkret im Bereich Hannover-Nordstadt ein weiteres Überwerfungsbauwerk nötig sei, damit die Züge gemäß den Planungen der Knotenuntersuchung in den Hannoveraner Hauptbahnhof einfahren können. Die erhöhte Kapazität westlich des Überwerfungsbauwerks wird jedoch ausschließlich durch das Projekt Hannover-Bielefeld generiert. Die Entflechtung von S-Bahn und Fernbahn nach Wunstorf ermöglicht dies konkret durch die Anbindungen (Cargo-Werk oder Lohnde) vom Bahnprojekt Hannover-Bielefeld.

Ergänzung: Ein Vertreter der Region Hannover ergänzt, dass Sie als einer der Auftraggeber der Knotenuntersuchung zur Steigerung der Kapazitäten in Wunstorf, insbesondere der S-Bahn, bestätigen können, dass eine starke Unterstützung für den Nahverkehr durch den Abzweig (Anbindungen Cargo-Werk oder Lohnde) ab Seelze in Richtung Haste gegeben sei. Der Knoten Wunstorf – und damit auch die vorher genannte Kreuzung nach Nienburg – sei nicht als maßgebliches Problem der Thematik identifiziert worden.

Frage: Ein Teilnehmender erkundigt sich, was bei der Generalsanierung Wunstorf-Minden 2035 gemacht wird, damit die Strecke die Kapazitäten erreicht, die eigentlich vorgesehen sind und ob dies auch die Stellwerke betrifft.

Antwort: Herr Vorwerk erläutert, dass es im Wesentlichen um eine reine Sanierung der Strecke geht, nicht darum mehr Kapazitäten zu schaffen. Eine Erneuerung des Stellwerks Stadthagen laufe bereits unabhängig von der Generalsanierung.

Frage: Eine Teilnehmende fragt zur Generalsanierung, ob eine Lärmsanierung nach Förderrichtlinie 2022 innerhalb der Generalsanierung möglich ist und automatisch mit umgesetzt wird.

Antwort: Herr Vorwerk verneint dies, da eine Generalsanierung kein Neu- oder Ausbauvorhaben ist, welches das automatisch begründen würde. Ob es bis 2035 zu einer Einigung auf Forderung des betreffenden Kreises kommen kann, müsste erörtert werden.

Frage: Eine Teilnehmende möchte wissen, ob durch den prognostizierten erhöhten Güterverkehr durch die Neubaustrecke auch Lärmschutz bei Haste auf der Bestandstrecke gebaut werden könnte.

Antwort: Herr Vorwerk erläutert, dass im Zuge der Neubaustrecke voraussichtlich kein neuer Lärmschutz an den bestehenden Gleisen gebaut werden könne. In Bereichen, wo jedoch die Neubaustrecke nah an den bestehenden Gleisen verläuft, wird neuer Lärmschutz errichtet werden können, da dies wesentliche Änderungen am Bestand bedeuten würde. Durch die Neubaustrecke wird vor allem nachts weniger Güterverkehr auf der alten Strecke fahren, was weniger Lärmbelastung an der bestehenden Strecke bedeuten würde.

TOP 2 Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Volker Vorwerk | DB InfraGO AG, Leon Ebinger | DB InfraGO AG, Tania Meyer-Glubrecht | DB InfraGO AG)

Volker Vorwerk erläutert allgemein die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlage 1: Folie 10)

Frage: Eine Teilnehmende erläutert, dass es viele Betroffenen im Korridor von 1000 Metern gibt. Die Betroffenen Menschen brauchen etwas, wie sie sich verhalten sollen. Wie können diese Leute intensiver beraten werden? Gerade hinsichtlich Investitionen ins Eigenheim oder Betrieb.

Antwort: Herr Vorwerk führt dazu aus, dass dies ein Problem in der noch frühen und groben Planung ist, welches sehr ernst genommen wird. Herr Vorwerk rät, sich im Zweifel immer juristischen Rat einzuholen. In der Regel kommt es, wenn es so weit ist, zu versöhnlichen Einigungen mit Eigentümern. Nach der Vorplanung werden wir genauer wissen, wer möglicherweise wirklich betroffen ist. Im Moment sind keine genauen Aussagen und Ratschläge möglich.

Ergänzungen: Herr Holzapfel ergänzt, dass sei ein Beteiligungsparadoxon der frühen Beteiligung. Das können wir derzeit nicht lösen. Was wir tun können, ist zu versuchen, möglichst schnell die wirklichen Betroffenen zu identifizieren, indem wir die weiteren Planungen durchführen und präziser werden. Herr Holzapfel ergänzt weiter, dass das Projektteam am Beispiel der Anbindung Cargo-Werk in Seelze vor Ort mit den Anwohnenden gesprochen und informiert hat.

Herr Knauer ergänzt dazu weiter, dass später in den Planfeststellungsunterlagen die Grundstücks Betroffenen nur dem Grunde nach dargestellt sind. Erst nach dem Planfeststellungsbeschluss bewerten Sachverständige in Form von Gutachten den aktuellen Zustand der betroffenen Gebäude bzw. der Grundstücke, dementsprechend wäre ein Nicht-investieren am Ende ein Nachteil. Übergesetzliche Forderungen im Rahmen der parlamentarischen Befassung könnten darüber hinaus ermöglichen, dass Entschädigungen gleichwertig (räumlich und finanziell) und nicht nur nach Zeitwert erfolgen.

Frau Meyer-Glubrecht präsentiert die Hinweise und Anregungen zum Natur- und Artenschutz im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlage 1 Folie 11-12)

Die Hinweise und Anregungen wurden bearbeitet und gehen in die weitere Planung ein.

Frage: Eine Teilnehmende erkundigt sich danach, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht bereits bei den 1000 Meter breiten Korridoren sinnvoll sei, um mehr Varianz zu geben, statt bei einer genaueren Linie in den kommenden Leistungsphasen?

Antwort: Frau Meyer-Glubrecht beantwortet dies damit, dass das Projektteam bereits seit Jahren die Aspekte der Umweltverträglichkeit in den Korridoren recherchiert und bewertet hat. Angestrebt sei darüber hinaus eine Raumverträglichkeitsprüfung (früher Raumordnungsverfahren), in deren Rahmen eine überschlägige Umweltverträglichkeitsprüfung stattfindet. Dementsprechend wird aktuell die Umweltverträglichkeit grob geprüft, hat jedoch noch nicht ein so hohes Gewicht wie in späteren, genaueren Planungsphasen (Entwurfs- und Genehmigungsplanung).

Anschließend erläutert Leon Ebinger die technischen Hinweise und Anregungen, die aus der Öffentlichkeit eingegangen sind. (Anlage 1 Folie 13).

Frage Eine Teilnehmende fragt, ob eine Überplanung eines Sportplatzes (nördlicher Verlauf Kohlenfeld) negativer als eine Trennung der Ortschaften Helsinghausen und Kreuzriehe bewertet wird.

Antwort: Herr Ebinger und Frau Meyer-Glubrecht ergänzen zu den Ausführungen, dass nicht nur eine Überplanung des Sportplatzes dieser Beurteilung zugrunde liegt, sondern ebenso eine lange Querung des Wasserschutzgebiets "Barne" und des Waldgebiets „Haster Wald“. Hinzu kommt eine womöglich größere Überplanung von Siedlungsräumen.

Frage: Eine Teilnehmende erkundigt sich, ob bereits mit den Betroffenen über die Planungen zwischen Kreuzriehe und Helsinghausen gesprochen wurde.

Antwort: Herr Holzapfel verweist darauf, dass ein ausstehender, zeitnaher Termin auf Einladung der Gemeinde bestätigt wurde.

Anmerkung und Frage: Eine Teilnehmende verweist auf Schutzfälle als Prämisse für übergesetzliche Forderungen und fragt, ob bei etwa 50 betroffenen Personen ein solcher „Schutzfall“ gegeben ist.

Antwort: Herr Holzapfel führt dazu aus, dass ein Gutachten in der Vorplanung genau das zeigen wird, wie viele Schutzfälle es für Schallschutz geben wird.

Ergänzung: Herr Knauer ergänzt dazu, dass im Bereich Suthfeld mehr als 50 Betroffene zu erwarten sind und dementsprechend mit hoher Wahrscheinlichkeit ein aktiver Schallschutz (Schallschutzwand) relevant sein wird. Idealerweise könnte über eine Trassierung der Gleise unterhalb der Geländeoberkante (Einschnitt oder Trog) ein noch besserer Schallschutz erzeugt werden. Das wird die Vorplanung zeigen.

Frage: Eine Teilnehmende stellt klar, dass eine Trasse mit 33 Metern Breite nicht zwischen Helsinghausen und Kreuzriehe passt, ohne Wohngebäude zu treffen. Sie fragt, ob dort auch ein Trogbauwerk in Frage kommen würde.

Antwort: Herr Ebinger erläutert, dass die aktuelle grobe Planung einen ebenerdigen Verlauf vorsieht. Im Laufe der detaillierten Planung kann, z.B. durch übergesetzliche Forderungen ein Verlauf im Trog oder Einschnitt geprüft werden.

Ergänzung: Herr Holzapfel ergänzt dazu, dass in der Vorplanung genau untersucht wird, was möglich ist. Am Ende wird auch eine wirtschaftliche Betrachtung zeigen, ob ein aktiver Lärmschutz oder eine Trog-Lage oder Ähnliches in Frage kommt.

Anmerkung: Eine Teilnehmende merkt an, dass eine Absenkung der Trasse aufgrund der B442 und Deisterbahn wohl nicht möglich sei.

Antwort: Herr Ebinger und Holzapfel führen dazu aus, dass eine Absenkung durchaus geprüft werden kann.

Herr Ebinger führt seinen Bericht über Vorschläge aus der Öffentlichkeit fort.

Frage: Ein Teilnehmender äußert, dass bedingt durch die Ergebnisse der Trassen- bzw. Segmentvergleiche genau ausgesagt werden könne, in welcher Höhenlage eine Trasse im Bereich Suthfeld verlaufen werde.

Antwort: Herr Holzapfel stellt dazu klar, dass die Werte aktuell auf ingenieurstechnischen Annahmen basieren. Diese Annahme geht davon aus, dass die Trasse auf etwa einem Meter Höhe den Bereich in Suthfeld kreuzt. Die Vorplanung zeigt dann genau was möglich ist und auch wie andere Verkehrsträger gekreuzt werden können. Dann auch in enger Absprache mit den Baulastträgern.

Anmerkung: Dazu wird in Frage gestellt, wie über Annahmen eine Abschichtung von zwölf auf zwei Varianten vorgenommen werden konnte.

Antwort: Herr Hartlik merkt dazu an, dass für eine Bewertung in dieser Größenordnung dieses Vorgehen innerhalb der Bewertungsmethode üblich sei. Eine genauere Betrachtung und Planung folgen dann erst in der Vorplanung. Das könne für zwölf Trassen-Korridore in diesem Detailgrad nicht geleistet werden. Weiter führt Herr Hartlik aus, dass ihm selbst kein anderes Projekt bekannt sei, welches in der so frühen Planung schon so einen Aufwand betrieben habe wie Hannover-Bielefeld.

Herr Ebinger erläutert Ergebnisse der der Anbindungs-Verläufe (Anlage 1 Folie 14 u. 15)

TOP 3 Von 12 auf 2 Varianten (Christian Holzapfel DB InfraGO AG)

Herr Holzapfel erläutert den Ausgangspunkt der zwölf Trassen-Korridor-Varianten (Anlage 1: Folie 18) und leitet in die von zwölf auf zwei abgeschichteten Varianten über (Anlage 1: Folie 19)

Das Vorgehen der Abschichtung wird von Herrn Holzapfel über den Varianten-, Segment- und Kosten-Vergleich erklärt. (Anlage 1 Folie 20)

Frage: Eine Teilnehmende möchte wissen, inwiefern in der Abschichtung der Faktor CO₂ bzw. Klimaschutz eingegangen ist.

Antwort: Herr Holzapfel führt dazu aus, dass dies erst mit genaueren Ergebnissen aus der Planung genauer berechnet werden kann. Jedoch kann über eine Abschichtung über die Kosten, welche vor allem durch Tunnel getrieben werden, auch eine höhere Klima-Verträglichkeit von Varianten mit weniger Tunnelanteilen angenommen werden.

Anmerkung: Die Teilnehmende merkt an, dass der Bund durch das Klimaschutzgesetz und das UVPG im Grunde angehalten sei, eine entsprechende Wirkung in der Planung zu berücksichtigen. Der Druck auf eine juristische Klärung sollte dahingehend von außen erhöht werden.

Frage: Ein Teilnehmender erkundigt sich, wie die Kosten berechnet wurden und ob Auswirkungen auf Straßen und Gemeinden während der Bauzeit in irgendeiner Form finanziell

berücksichtigt wurden. Was ist mit Ersatzbauwerken, um bestehende Infrastruktur am Laufen zu halten?

Antwort: Herr Holzapfel führt dazu aus, dass in Gesprächen mit den Straßenbaulastträgern bei fortgeschrittener Planung über diese Themen gesprochen werde. Überlegungen zu Umleitverkehren werden Bestand im Planfeststellungsverfahren haben. Ebenso zu erwartende Kosten zu Straßenreinigung und Schäden.

Ergänzung: Herr Knauer führt dazu weiter aus, dass Entschädigungen oder Ersatzbauwerke erst ein Thema der Planfeststellung seien. Ein im Vorfeld erzeugtes Baulegistikkonzept, in Zusammenarbeit mit den Kommunen, kann dies allerdings schon frühzeitig beeinflussen.

Anmerkung: Eine Teilnehmende merkt an, dass es im Sinne des Klimas besorgniserregend sei, dass sich Gewerbegebiete ohne große Aufmerksamkeit, rasend ausbreiten und teilweise auch dicht an Naturschutzgebieten entstehen. Bei Themen rund um Eisenbahn-Vorhaben wird dies in Relation bedeutend kritischer betrachtet.

Herr Holzapfel führt mit der Erläuterung der Abschichtung fort und erklärt das Vorgehen der Abschichtung detailliert (Anlage 1 Folien 21-24).

Frage: Eine Teilnehmende führt aus, dass Im PRINS ein NKV von 1,04 angegeben wird. Dieser ist auf das Projektbündel berechnet. Kann der NKV nur auf Hannover-Bielefeld genannt werden?

Antwort: Herr Holzapfel verweist darauf, dass dies erst nach der Vorplanung geschehen kann.

Frage: Ein Teilnehmender möchte wissen, wieso die Varianten V10 und V11 so viel teurer bewertet werden, sodass die sonstigen Vorteile der Bewertung überkompensiert werden?

Antwort: Herr Holzapfel führt dazu aus, dass dies an den zu bauenden Tunnelanteilen liegt. Derzeit sei allerdings nur bekannt, welche Tunnellängen für die Varianten benötigt werden – unabhängig von deren konkreten Bauart. Im Sinne der Bewertungskriterien der Technik sowie daraus abzuleitenden Kosten sei dies als negativ zu bewerten. Die genauen Kosten seien aktuell jedoch noch nicht ermittelbar.

Ergänzung: Der fragende Teilnehmende stellt weiterhin in Frage, dass nur anhand der durch die Tunnellänge angenommenen Mehrkosten die Vorteile der Raumordnung und Umwelt der Varianten V10 und V11 nichtig seien. Herr Holzapfel verneint dies, da mit den Varianten V3 und V4 auch relativ gut bewertete Varianten weiterverfolgt werden und die Bewertung weiterhin eine große Rolle spielt. V10 und V11 haben zwar relativ am besten abgeschnitten, können aber aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht weiterverfolgt werden.

Hinweis: Eine Teilnehmende stellt in Frage, wie sich die Bürgerinnen und Bürger mit diesem Argument der Abschichtung über Kosten gegen Umwelt und Raumordnung abfinden und merkt an, dass dies in der Zukunft eventuell stärker in Frage gestellt werde.

Anmerkung: Ein Teilnehmender kritisiert, dass die Bahn als Planer die Entscheidung einer Wirtschaftlichkeit auf Kosten von besserer Umweltverträglichkeit trifft, ohne die genauen Kosten für V10 und V11 zu kennen.

Antwort: Herr Holzapfel führt dazu aus, dass die Planer wissen, dass es einen großen Kostenunterschied bei Ingenieurbauwerken (Tunnel, Brücken) gibt. Da der verkehrliche Nutzen aller Varianten gleich ist, verbessert jeder Euro, der bei den Investitionen gespart wird, das NKV.

Ergänzung: Der Teilnehmende ergänzt seine Aussage um Stromtrassen-Projekte, welche Varianten zugunsten weniger Auswirkungen auf Menschen mit Mehrkosten von bis zu 250% gebaut hätten. Dem Bundestag solle doch je eine Variante (Auetal und Schaumburger Land) vorgestellt werden, und dann erst entschieden werden.

Antwort: Herr Holzapfel stellt klar, dass dies für Verkehrsprojekte nicht gilt.

Ergänzung: Herr Vorwerk ergänzt zu den Stromtrassen, dass für die gesamte Bundesrepublik dafür ein Gesetz geschaffen wurde, welches diese Mehrkosten ermöglicht. Diese Gesetzgebung gibt es für Verkehrsprojekte nicht und ist damit nicht vergleichbar.

Hinweis: Eine Teilnehmende weist auf ein Spannungsfeld hin, dass, wenn die Kosten für Bahnprojekte zugunsten der Menschen künstlich gesteigert werden, dies mit einer Erhöhung von Steuern zur Umsetzung der Projekte einhergehen könne.

Herr Holzapfel erläutert die Verläufe für die Vorplanung (Anlage 1: Folien 25f).

TOP 4 Ausblick (Christian Holzapfel, DB InfraGO AG)

Herr Holzapfel gibt einen Ausblick auf die nächsten Schritte im Projekt Hannover-Bielefeld (Anlage 1: Folie 28ff.).

Frage: Ein Teilnehmer erkundigt sich danach, ob es einen Plan B gibt oder das Projekt gestoppt wird, wenn der Bundestag die vorgelegte Vorzugsvariante ablehnt.

Antwort: Herr Holzapfel sagt dazu aus, dass wenn die Vorzugsvariante vom Bundestag nicht bestätigt wird, diese Variante nicht weiter beplant wird.

Ergänzung: Herr Vorwerk führt dazu weiter aus, dass im Zuge der Parlamentarischen Befassung bei Eisenbahnprojekt lediglich darüber entschieden wird, ob für diese vorgelegte Variante die finanziellen Mittel bereitgestellt werden und ob über die gesetzlich geregelten Maßnahmen auch übergesetzliche Forderungen aus der Region aufgenommen und finanziert werden. Die Parlamentarische Befassung sei nicht dafür zuständig einen Variantenentscheid vorzunehmen oder zwischen zwei Varianten abzuwägen.

Anmerkung: Eine Teilnehmende bestätigt, dass bei Recherchen zur Parlamentarischen Befassung von Bahnprojekten stets eine Variante geprüft wurde und übergesetzliche Forderungen Kern der Befassung sei. Die Teilnehmende plädiert dafür, als Region gemeinsam, konstruktiv mit der Bahn zusammen, an der Vorzugsvariante zu arbeiten (Anlage 2: Seite 3).

Frage: Ein Teilnehmer erkundigt sich nach dem Zeitraum zur Durchführung der Raumverträglichkeitsprüfung.

Antwort: Herr Holzapfel erläutert, dass man im Austausch mit den Behörden stehe und die Raumverträglichkeitsprüfung während der Vorplanung durchführen möchte.

Rückfrage: Der Teilnehmende möchte wissen, wann genau die Unterlagen eingereicht werden.

Antwort: Herr Holzapfel präzisiert und erläutert, dass das Verfahren nicht in den Händen der Bahn liege, nach seiner Einschätzung die sogenannte Antragskonferenz aber noch in diesem Jahr erfolgen könnte.

Rückfrage: Eine weitere Teilnehmende möchte wissen, wie das Ergebnis der landesplanerischen Feststellung in die Auswahl der Varianten eingehen wird, wenn jetzt schon auf V3 und V4 abgeschichtet wurde.

Antwort: Herr Hartlik stellt klar, dass es die landesplanerische Feststellung nach Novellierung des Raumordnungsgesetzes nicht mehr gibt. Es gibt lediglich ein Gutachten zur Raumverträglichkeit, welches innerhalb von sechs Monaten seitens der Raumordnungsbehörden erstellt und vorgelegt werden muss.

Herr Vorwerk verabschiedet die Teilnehmenden und verweist für weitere Informationen auf die Projekt-Website. Die Veranstaltung endet um 18:50 Uhr.

Anlagen:

Anlage 1: DB InfraGO AG | [Regional-Treffen Abschichtung Bad Nenndorf \(Stand 05.02.2026\)](#)

Anlage 2: Dokument Pro-Ausbau

1a. Wir bitten, unseren selbst **schriftlich verfassten Wort(Text)beitrag 1:1 ins Protokoll** zu übertragen oder als lesbares Foto an das Protokoll anzuhängen. Text wird dem DB-Protokollanten zugestellt.

1b. Viele Stakeholder außerhalb der Bahnbranche setzen sich für die Neuberechnung des Zielfahrplans des Deutschlandtaks ein! Nichtsdestotrotz ist es aufgrund der voranschreitenden Grundlagenermittlungen und Vorplanungen im Sinne eines BürgerDIALOGS geboten, uns weiterhin kritisch aber konstruktiv mit den Plänen der DB InfraGo (31 Minuten) auseinanderzusetzen!

1c. Anmerkung: Im Vergleich zu den derzeit laufenden Bahnprojekten zb. Ulm-Augsburg (2-Klassen-Dialog) oder Hamburg-Hannover (Null Dialog) können / sollten wir das Dialogformat H-Bi **in Relation** wertschätzen!

2a. Folie Verkehrsprognose 2040 und die Aussichten auf den SPNV

Die Verkehrsprognose 2040 wurde unter vollkommen unrealistischen Prämissen erarbeitet.

Quelle: Band 6.1 E Verkehrsentwicklungsprognose – Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ 24.10.2024

„4 Bereich 4 "Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot Schiene"	
4-1 Deutschlandtakt 2040	vollständige Realisierung Zielfahrplan
4-2 Großknoten	Umsetzung gemäß BVWP
4-3 Reaktivierung	stillgelegter Strecken wie im Deutschlandtakt plus zusätzlich geplante (Abfrage bei Ländern durch Fachteil 4 "Eisenbahnverkehrsprognose 2040")
4-4 Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit Schienenpersonenverkehr	keine Verschlechterung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit trotz Angebotsausweitung
4-5 Relevante Ausbauplanungen im Ausland	grenzüberschreitende und überregionale Projekte, soweit im Bau oder verbindlich beschlossen
4-6 Ausbau von KV-Standorten und Gleisanschlüssen im Schienengüterverkehr	nachfragegerechte Erweiterung
4-7 Weitere Ausweisung von Güterverkehrstrassen an Güterverkehrskorridoren	keine weiteren unterstellt
4-8 Lange Güterzüge im In- und Ausland	740 m-Züge
4-9 Lichtraumprofile im Schienengüterverkehr	gemäß geplantem Infrastrukturausbau
4-10 Leistungsfähigkeiten	ETCS Level 2
4-11 Zuverlässigkeit SGV	Prognoseergebnis

2b. Der 3. Zielfahrplan (Deutschlandtakt) wurde ebenso unter unrealistischen Prämissen erarbeitet. (Argumente siehe www.pro-ausbau.de)

Beides bezieht sich aufeinander in einem Zirkelschluss.

Webseite Hannover-Bielefeld.de „**2024 fand eine Bedarfsplanüberprüfung und Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt auf Basis der Verkehrsprognose 2040 statt.**“

2 mal ‚unrealistisch‘ macht leider nicht ‚realistisch‘.

3 . Die Projektregion wünscht die Mitprüfung des bestandsnahen 2-gleisigen Aus-/Neubaus! *

* Definition Ausbau ungleich Definition Neubau; auf alle Fälle bestandsnah!

Die Projektregion wünscht die **Überprüfung der 31 Minuten (alias Neuberechnung Zielfahrplan)**

Wie spiegelt sich das * in der ausstehenden RVP wider?

4a. § 33 ff. UVPG - SUP BVWP Deutschlandtakt

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/umweltpruefungen#was-sind-umweltpruefungen>

Die **Strategische Umweltprüfung für den BVWP** – insbesondere den Part Schiene mit Bezug auf den 3. Zielfahrplan Dtakt – wurde **bis heute nicht durchgeführt**. Außerdem fehlt eine Alternativenprüfung des 3. Zielfahrplans. Die 1. - 3. Zielfahrpläne stellen keine Alternativen im Sinne von Umweltschutz dar, sondern ausschließlich eine sich steigernde Umsetzung der Wünsche der Bahnbranche!

Es ist juristisch zu klären, inwieweit eine „Heilung im Nachhinein“ im Sinne dieses Gesetzes ist.

4b. § 13 KSG – Absatz 1 DB InfraGo; Absatz 2 Bund

analog zur Schiene [https://verlag.fgsv-datenbanken.de/tagungsbaende?](https://verlag.fgsv-datenbanken.de/tagungsbaende?kat=Landschaftstagung&tagungsband=2224&_titel=%C2%A7+13+Klimaschutzgesetz+bei+der+Planfeststellung+%E2%80%93+Praxisbeispiele+Teil+1)

[kat=Landschaftstagung&tagungsband=2224&_titel=%C2%A7+13+Klimaschutzgesetz+bei+der+Planfeststellung+%E2%80%93+Praxisbeispiele+Teil+1](https://verlag.fgsv-datenbanken.de/tagungsbaende?kat=Landschaftstagung&tagungsband=2224&_titel=%C2%A7+13+Klimaschutzgesetz+bei+der+Planfeststellung+%E2%80%93+Praxisbeispiele+Teil+1)

Es ist juristisch zu klären, inwieweit eine Abschichtung ohne Ausweisung von Klimaschutz-relevanten Merkmalen wie THG-Emissionen (CO2...) im Sinne dieses Gesetzes ist.

Der Klimaschutz stand bei der Entwicklung des Zielfahrplans überhaupt nicht zur Debatte. Man ruht sich auf dem Tatbestand aus, dass die Bahn **im Betrieb** klimagünstig wirkt. Aber **nicht per se im Bau!**

Es ist juristisch zu klären, inwieweit das Unberücksichtigtbleiben des KSG bei der finalen Festlegung des 3. Zielfahrplans und seiner Weiterentwicklung im Sinne dieses Gesetzes ist.

4c. § 7 Bundeshaushaltsordnung – Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V02/2-016-V02.html **3 in 1 ergibt NKV 1,04 !!!**

Es ist juristisch zu klären, inwieweit Projektbündel zur Erzielung eines Gesamt-NKV >1 im Sinne dieses Gesetzes sind.

4d. Hinweise

https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Standardartikel/DZSF/Projekte/Projekt_148_Bilanzierung-THG.html Veröffentlichung avisiert in ca. 9 Wochen laut DZFS (Telefonat am 03.02.2026).

<https://www.bverwg.de/pm/2026/05> ... **Prognosen fehlerhaft** (siehe Verkehrsprognose 2040)

<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-erzielt-grundsatzurteil-fuer-den-klimaschutz-bundesverwaltungsgericht-verurteilt/> ... **Klimaziel 2040** relevant

5a. Engpassbeseitigung / Lärmsanierung

https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12220688/d5173b9874fbc66cfadf920f95edffb8/pek_strecke_1700-data.pdf

5b. Wie gehen Sie mit der betriebsstörenden niveaugleichen Kreuzung in Wunstorf um? Wird dort ein Überwerfungsbauwerk geplant? Wird der Gleisplan mit angepasst?

5c. Wie berücksichtigen Sie die für den 3. Zielfahrplan notwendige Einfädelung von H-Bi an HH-H (Hannover-Leinhausen)? Wird das eine betriebsstörende niveaugleiche Kreuzung werden?

5d. Zeitlicher Ablauf der Inbetriebnahme H-Bi und Bi-Ham

Laut Planungsauftrag Lph 1/2 ist eine Synchronisation anzustreben. Wie ist hier der Planungsstand? Und wie sehen diesbezüglich die Absprachen mit dem BMV aus?

5e Wird beim NeuBau oder bei der Generalsanierung das Stellwerk Minden saniert / digitalisiert?

5f. Betrachten Sie es als gesetzte Vorgabe, die Lärmsanierung am Bestand gemäß der Förderrichtlinie 2022 mit umzusetzen?

6. Betroffenen im Korridor bis zu 1000 Meter

Frühe Infos des Ablaufs müssen tiefergehend/detaillierter sein als <https://www.hannover-bielefeld.de/grunderwerb#toc-wie-informiert-die-bahn-dar-ber-welche-fl-chen-sie-braucht->

Sollen noch Investitionen oder Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden?

Diese Frage ist bereits jetzt relevant, auch wenn sich ergeben könnte, dass genau dieses Grundstück dann doch nicht betroffen ist.

Fürchten Sie Regressansprüche bei jetzt gemachten (gut gemeinten) Ratschlägen, die sich dann als überflüssig herausstellen?

Gibt es ein Netzwerk von „Enteigneten“ zum Austausch von Informationen?

Gibt es ein Handbuch oder eine Checkliste, mit der sich Betroffene rechtzeitig beschäftigen müssen?

Wie steht es bei einer Teilenteignung bei großflächigen Grundstücken/Gewerbebetrieben?

Zb. Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages zum Thema

„Entschädigung für Wertminderung von Grundeigentum durch Verkehrseinrichtungen der Bahn“

<https://www.bundestag.de/resource/blob/548314/dfb2102c7a59b70a45b369fa02067a88/WD-3-020-18-pdf.pdf>

7. Übergesetzliche Schutzmaßnahmen zum Ende der Vorplanung → Parlamentarische Befassung

Parl.Bef.am DS Bundestag Projekt

Summe €

22.05.2020	DS 19/19406	ABS Hanau-Gelnhausen NKV 1,5	G. 57,2 Mio.
	DS 19/18075	- Kommunen mit gefordert	E. 29 Mio.
		- Planungskosten kann DB InfraGo sich erstatten lassen	Bau 1,5 Mrd.
01.07.2020	DS 19/20624	ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (SHA FBQ)	Gefordert
	DS 19/19655	- stark vom Tourismus geprägte + ökologisch sensible Region	< 400 Mio.
	DS 19/19500	- TEN SchienenGÜTERtrasse	
	DS 18/7365	- das NKV soll nicht unter 1,0 fallen	Erhalten
		- Tip von Allianz gg FFBQ: Konsensuales Mitwirken der Kommunen und des Landes! Signalwirkung an BT: Einigkeit in der Region; das Projekt kann so umgesetzt werden.	232,1 Mio.
		- Kritik Bundesrechnungshof NKV<1	Bau 3,5 Mrd.
23.06.2021	DS 19/31088	ABS Rotenburg-Verden	Gefordert
	DS 19/29972	- Anzahl Schutzfälle und die Verhältnismäßigkeit	288 Mio.
		- Land Niedersachsen gefordert	
		- Forschungsauftrag Hamburger Fenster	Erhalten
		- Schutz der „Ruhigen Gebiete“ EU ULR 2002/49/EG	101,9 Mio.
		- Kunst am Bau „Gestaltung Lärmschutzwände“	
		- NKV 1,18. Bundestag erwähnt keinen Mindest-NKV	Bau 1 Mrd.
13.03.2024	DS 20/10660	ABS Paderborn – Halle „Kurve Kassel“	Extra
	DS 20/07777	- Lärmsanierung Bestand → Verweis auf Förderrichtlinie 2022	bewilligt
		- Eisenbahnkreuzung → Verweis auf EkrG (Land/Kommune)	vom BT
		- Erschütterungen Bestand → Verweis DS 18/7365 SGüterV	Null €
? zzt.	DS 21/3150	ABS/NBS Hamburg-Hannover	? noch offen
unbekannt		- angebliche Mehrkosten für Kernforderungen 5 Mrd. € !?	Bau 8,8 Mrd.
		- die „Bepreisung“ übernimmt die DB InfraGo	(Stand 2025)

Initiative Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg, überreicht durch Claudia Grimm