

# Protokoll zum Regional-Treffen

in der Wandelhalle in Bad Nenndorf

am 17. September 2024, 17:10 bis 21:00 Uhr

Erstellt am: 26.09.2024

von: Henrike Schröder, DB InfraGO AG

## Agenda

- TOP 1**            **Begrüßung und Einführung in den Ablauf** (Christian Holzapfel, DB InfraGO AG)
- TOP 2**            **Wir beteiligen online & vor Ort** (Christian Holzapfel, DB InfraGO AG)
- TOP 3**            **Warum gibt es das Projekt?** (Christian Holzapfel, DB InfraGO AG)
- TOP 4**            **Was haben wir bereits erreicht?** (Carsten-Alexander Müller, DB InfraGO AG)
- TOP 5**            **Trassen-Korridor Varianten mit Bewertung** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 6**            **Trassieren** (Nils Kallina, DB InfraGO AG)
- TOP 7**            **Ausblick** (Christian Holzapfel, DB InfraGO AG)

## **TOP 1 Begrüßung und Einführung** (Christian Holzapfel, DB InfraGO AG)

Herr Holzapfel von der DB InfraGO AG heißt die Teilnehmenden vor Ort und online willkommen und stellt die Agenda vor.

## **TOP 2 Wir beteiligen online & vor Ort** (Christian Holzapfel, DB InfraGO AG)

Herr Holzapfel erklärt, dass am 13.08.24 zwölf Trassen-Korridor Varianten und weitere Informationen zur Planung auf der Website veröffentlicht worden seien. Das sei erst der Auftakt zum Beteiligungsprozess zu den Trassen-Korridor Varianten gewesen. Er erklärt, dass die Veranstaltung heute die erste Etappe der Vor-Ort-Beteiligung sei. Weitere Termine stünden bereits fest. Außerdem erklärt er anhand der Folie 4 das weitere Vorgehen und wie Hinweise gegeben werden können – online und bei Veranstaltungen.

## **TOP 3 Warum gibt es das Projekt?** (Christian Holzapfel, DB InfraGO AG)

Herr Holzapfel erklärt anhand der Folien 6 bis 7 die Ziele des Projektes, die Bedeutung innerhalb des Deutschlandtaktes sowie die verstärkte Festschreibung des Deutschlandtaktes im Bundesschienenwegeausbaugesetz.

**Frage:** Zur Folie 7 kommt die Frage, ob der Deutschlandtakt an sich gesetzlich festgeschrieben sei oder der 3. Zielfahrplan.

**Antwort:** Herr Holzapfel verweist auf die Folie und erklärt, dass der dritte Gutachterentwurf die aktuelle Grundlage sei, nach der auch geplant werde.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer bezweifelt, dass der dritte Zielfahrplan mit dem Deutschlandtakt gleichzusetzen sei und äußert den Wunsch, dass der Zielfahrplan überarbeitet werde und eine rechtliche Einschätzung dazu eingeholt werde.

Anschließend stellt Herr Holzapfel anhand der Folie 8 vor, wie sich der Nahverkehr für die Bahnhöfe Haste und Bad Nenndorf mit dem Deutschlandtakt und dem SPNV-Konzept 2030+ der LNVG verändern würde. Er stellt klar, dass das Projekt Hannover–Bielefeld nicht nur den Fern-, sondern auch den Güter- und vor allem den Nahverkehr verbessern könne.

**Frage:** Ein Teilnehmer fragt, ob es konkrete Zahlen zu Güterzügen gebe und wie viele ICE dann nicht mehr auf der Bestandsstrecke fahren würden.

**Antwort:** Herr Holzapfel erklärt, dass die Zahlen zum Güterverkehr nicht vorlägen und Zahlen zum Personenverkehr aus Wettbewerbsgründen nicht veröffentlicht werden könnten, aber es auch weiterhin Fernverkehr auf der Strecke geben werde.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer merkt an, dass es feste Zeiten für den Güterverkehr geben soll und wir dementsprechend wissen müssten, wie viel Güterverkehr es werden würde.

**Antwort:** Herr Holzapfel erklärt, dass die Bahn mit festen Zeiten lediglich gewährleiste, dass die Strecke in der Zeit für den Güterverkehr frei sei. Ob diese Trassen dann auch von Güterverkehrsunternehmen bestellt würden, könne heute nicht garantiert werden. Die Verkehrsentwicklungen ließen dies aber erwarten.

**Frage:** Ein Teilnehmer stellt im Chat die Frage, ob die Fahrzeit von 31 Minuten notwendig für die Umsetzung des Mehrverkehrs sei oder dafür nur die zusätzlichen Trassen relevant seien.

**Antwort:** Herr Holzapfel erklärt, dass die 31 Minuten Planungsgrundlage sei.

**Nachfrage:** Ein Teilnehmer fragt, ob es auch Planungsaufgabe sei, die Trassen für den Nahverkehr freizumachen.

**Antwort:** Herr Holzapfel verneint und betont, dass der zusätzliche Nutzen für den Nahverkehr dennoch betrachtet werden müsse.

**Nachfrage:** Ein Teilnehmer merkt an, dass der dritte Zielfahrplan nur ein Angebot sei und dass die Verbesserungen für die S-Bahn nichts damit zu tun hätten.

**Antwort:** Herr Holzapfel konkretisiert, dass die Länder das Angebot für den Nahverkehr entwickeln und bestellen. Dafür sei jedoch zusätzliche Kapazität nötig, die unter anderem durch das Projekt Hannover–Bielefeld geschaffen werde.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer fügt hinzu, dass nicht ohne Grund mehr Kapazität auf den Schienen gefordert werde. Man müsse wegkommen vom Autoverkehr und Güter und Personen auf die Schiene bringen. Er fordert, das Thema endlich ernst zu nehmen.

**Frage:** Ein Teilnehmer fragt, wie durch das Projekt entstehende Kosten durch Flächenverbrauch in der Planung abgewogen würden.

**Antwort:** Herr Holzapfel erklärt, dass es bereits vor dem Planungsauftrag eine grobe Kosten-Nutzen-Bewertung gegeben habe.

**Frage:** Ein Teilnehmer fragt mit Bezug auf Folie 8, ob 2040 als Ziel für die Inbetriebnahme gelte.

**Antwort:** Herr Holzapfel erklärt, dass sich die Jahreszahl auf den Zielfahrplan 2040+ der Landesnahverkehrsgesellschaften von NRW und Niedersachsen beziehe.

**Frage:** Ein Teilnehmer möchte wissen, ob in die Nutzen-Rechnung CO<sub>2</sub>-Einsparungen einfließen. Denn dafür müsse man ein Zieldatum haben, um den PKW-Verkehr als Vergleichswert zu nutzen.

**Antwort:** Daraufhin antwortet Herr Holzapfel, dass diese Informationen auch im Planungsauftrag im Projekt-Informationssystem zu finden seien und sagt zu, das Zieldatum für die Berechnungen nachzureichen (Nachreichung: Planfall in PRINS ist 2030; der Nutzen wurde für eine Betriebsdauer von 42 Jahren errechnet).

Anschließend erklärt der für die Bewertung der Trassen-Korridor-Varianten gebundene Umweltgutachter Herr Dr. Balla, dass verkehrliche Prognosen immer 10-20 Jahre im Voraus getroffen werden, sonst wären diese mit zu großen Unsicherheiten verbunden. Er ergänzt, dass diese Vorgehensweise natürlich Schwächen habe, weil so ein großes Projekt viel Zeit brauche, aber es sei unüblich, dass man noch weiter in die Zukunft Prognosen anstellt. Ein Teilnehmer weist auf eine Leitstudie hin, die nahelegt, dass bis 2050 93% der PKWs elektrifiziert seien.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer erklärt mit Hinweis auf Folie 8, dass der Verkehrsentwicklungsplan für die Region Hannover nicht ganz eine Verdoppelung vorsehe, aber gerade eine Knotenuntersuchung vorbereitet werde, in der auch die Belange des Nahverkehrs berücksichtigt würden und der Nahverkehr im Falle zusätzlicher Kapazität bei der Infrastruktur deutlich ausgebaut würde.

#### **TOP 4            Was haben wir bereits erreicht?** (Carsten-Alexander Müller, DB InfraGO AG)

Herr Holzapfel übergibt an Carsten-Alexander Müller. Er begrüßt die Teilnehmenden.

Herr Müller erklärt, dass er auf die Akzeptanz in der Region hofft und zunächst erörtern möchte, was es für Optionen gäbe. Es sei nämlich eine Chance für die Region, dass es ein Projekt gebe, bei dem Schieneninfrastruktur entsteht. Er erklärt, dass noch nichts feststünde und er auf einen guten Austausch hoffe. Anhand der Folie 10 erläutert er anschließend, wo das Projekt aktuell steht: in der Grundlagenermittlung. Er erklärt, dass der Bundestag entscheiden werde, was in die technische Planung einfließt.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer stellt fest, dass die Bestandsstrecke nicht mehr betrachtet werde. Er ergänzt, dass sie die Ziele zwar nicht erfülle, aber trotzdem eine sinnvolle Variante sein könnte und die Betrachtung schon mehrfach gefordert worden sei. Er stellt zudem fest, dass der Knoten Hannover nicht mehr funktionieren werde, da andere Projekte wie Hamburg–Hannover einen Ausbau statt Neubau verfolgen.

**Frage:** Ein Teilnehmer fragt, inwiefern die Verschiebung von Hannover–Hamburg Auswirkungen auf den Deutschlandtakt habe.

**Antwort:** Herr Müller antwortet, dass er aktuell nicht einschätzen könne, welche Auswirkungen das auf den Deutschlandtakt habe.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer stellt fest, dass der Bundestag nicht über 12 Varianten entscheiden werde, sondern nur eine Variante vorgelegt bekomme. Er ergänzt, dass es für die Region hier sowieso nur zwei Varianten gebe.

**Antwort:** Herr Müller entgegnet, dass es vielleicht auch zwei Varianten eingereicht werden könnten – je nachdem, was Planung und Dialog ergäben.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer ergänzt, dass für Holtensen keine Alternativen existiere.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer sagt, dass er es schade findet, dass erst die Trassen und dann die Anbindungen erörtert würden. Andersherum wäre es besser gewesen, da sich so eine Vorfestlegung ergeben würde.

**Hinweis und Frage:** Ein Teilnehmer antwortet, dass es bereits Termine zu Ausfädelungen im letzten Jahr gegeben habe. Deswegen sei es sinnvoll, jetzt eine Ausfädelung festzulegen. Zur Bestandsstrecke ergänzt er, dass klar sei, dass es mit dem Ausbau des Bestands ein Problem mit Wunstorf geben würde. Wunstorf müsse umfahren werden. Außerdem sei immer gesagt worden, dass die 12 Varianten nicht in Stein gemeißelt seien. Varianten 13, 14 und 15 seien möglich, wenn sie sinnvoll seien. Er ergänzt die Frage: Wie sieht die Zielzeit zu den einzelnen Schritten aus? Wann wollen Sie wo sein?

**Antwort:** Herr Müller erklärt, dass 12 Varianten abgeschichtet wurden, die auch wieder aufgeschichtet werden könnten, wenn es der Dialog ergäbe. Er unterstreicht, dass dafür der Dialog wichtig sei. Denn neue Vorschläge sollen ernsthaft untersucht werden. Zum zeitlichen Horizont führt er aus, dass bis Ende nächsten Jahres klar sein soll, mit welchen Varianten die Bahn in die weitere Planung gehe. Die weitere Zeitplanung hänge dann davon ab, mit wie vielen Varianten die Bahn in die weitere Planung gehe. Die weitere Planung dauere etwa drei bis fünf Jahre und ein Genehmigungsverfahren in der Größenordnung weitere 5 bis 10 Jahre. Abschließend betont er, dass er sich auf keine Zahl festlegen möchte.

Anschließend wird die Rolle des Kosten-Nutzen-Faktors 1,02 diskutiert. Ein Teilnehmer ist der Meinung, dass dieser kosten-technisch nicht zu erreichen sei. Herr Müller führt aus, dass die einzelnen Deutschlandtakt-Projekte in Projektbündeln eingeordnet werden und der Kosten-Nutzen-Faktor des Bündels 1,0 überschreiten müsse.

Herr Müller erklärt, dass es noch weitere Projekte gebe, die sein Team bearbeitet: zum Beispiel die Generalsanierung Minden–Wunstorf und das Projekt Oldenburg–Wilhelmshaven. Er ergänzt, dass sein Projektteam mit dem Projektportfolio gewachsen sei und er deswegen die technische Leitung von Hannover–Bielefeld an Marvin Jekel übergebe.

Herr Jekel bedankt sich für die Übergabe, stellt sich kurz vor und erklärt, dass er sich auf den gemeinsamen Austausch im Projekt freue.

Um 18:15 wird eine Pause bis 18:40 Uhr gemacht.

## **TOP 5      Trassen-Korridor Varianten mit Bewertung** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)

Herr Holzapfel beendet die Pause und übergibt an Herrn Jekel.

Herr Jekel stellt anhand der Folie 12 die 12 Trassen-Korridor Varianten vor. Er erklärt, dass die Trassen mit 1000 Meter breiten Korridoren dargestellt würden und diese erst im Laufe der weiteren Planung detaillierter würden. Er ergänzt, dass er sich freuen würde, wenn weitere Varianten vorgeschlagen würden.

Er erläutert anhand der Folie 13, dass mehr als 12 Varianten untersucht wurden und stellt Segmente S1 (siehe Folie 14) des Segmentvergleichs vor. Er erklärt, dass unterschiedliche Verläufe verglichen und bewertet wurden und dass anschließend mit den besten Segment-Varianten die durchgängigen Trassenvarianten gebildet wurden. Auch für die Segmente wünscht er sich Vorschläge für zusätzliche oder geänderte Verläufe. Er ergänzt, dass aktuell an einem weiteren Segmentvergleich gearbeitet werde.

Anschließend gibt es eine Diskussion darüber, wie der Ausbau der Bestandsstrecke in der Bewertung abschneiden würde, ungeachtet der Zielvorgabe von 31 Minuten Fahrzeit. Herr Jekel verweist darauf, dass es Trassen mit bestandsnahen Anteilen gebe, aber dass darüber hinaus nur Trassen bewertet wurden, die 31 Minuten Fahrzeit erreichen – der Ausbau der Bestandsstrecke also nicht.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer kritisiert, dass jeder nur auf die eigene Betroffenheit schaut. Ein Bestandsausbau betreffe Unmengen an Bürgern, zum Beispiel in der Wunstorfer Kernstadt – das seien viele tausende Betroffene. Er zweifelt zudem an, dass ein Bestandsausbau bautechnisch umzusetzen sei. Dafür viel Geld auszugeben sei keine gute Lösung. Außerdem weist er darauf hin, dass bereits in mehreren Sitzungen über

einen Bestandsausbau gesprochen wurde und dass diese Variante nicht dem Planungsauftrag entspräche. Er fasst zusammen, dass die Stadt Wunstorf gegen einen Bestandsausbau sei.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass ähnliche Projekte Verkehrsverlagerungen herbeigeführt haben. Er erklärt, dass man den kompletten Deutschlandtakt nochmal neu rechnen müsse, wenn man die Fahrzeit von diesem Projekt anpassen würde. Er fügt hinzu, dass selbst wenn alle auf E-Autos umgestiegen seien, es trotzdem sinnvoller wäre, weniger E-Autos zu haben.

**Antwort:** Herr Holzapfel stellt klar, dass der Deutschlandtakt nicht von der Bahn, sondern vom BMDV stammt.

Herr Jekel stellt den zweiten Segmentvergleich S2 anhand der Folie 15 vor.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer merkt an, dass sich die Varianten im Internet von den Segmenten unterscheiden würden.

**Antwort:** Herr Jekel erklärt, dass die Segmente noch nicht auf der Internetseite veröffentlicht wurden. Er ergänzt, dass hier nur das Gewinner-Segment des jeweiligen Segmentvergleichs als Teil der Trassen-Varianten veröffentlicht worden sei – also in diesem Fall S2.1. Die Segmentvergleiche würden mit Ende der Regionaltreffen auf der Internetseite zur Verfügung gestellt.

**Frage:** Ein Teilnehmer möchte wissen, worin sich die Varianten 1-6 und 7-9 unterscheiden, da die Flächenbedarfe unterschiedlich sind.

**Antwort:** Herr Holzapfel antwortet, dass der Unterschied aus unterschiedlichen Brückenlängen resultiert und verweist darauf diesen Unterschied im Trassierungsprogramm anzuschauen.

**Frage:** Eine Teilnehmerin möchte wissen, warum das Segment S2 so nah an Kohlenfeld und Groß Munzel vorbeiführe, obwohl da noch Platz sei.

**Antwort:** Herr Jekel verweist auf den folgenden Tagesordnungspunkt mittels des Trassierungsprogramms.

## **TOP 6**      **Trassieren** (Nils Kallina, DB InfraGO AG)

Herr Jekel gibt an Herrn Kallina weiter. Herr Kallina stellt anhand der Folie 20 die Vorgaben für das Trassieren – wie etwa Fahrzeit, Radius, Geschwindigkeit und Steigung – vor.

**Frage:** Ein Teilnehmer interessiert sich für das Geschwindigkeitsprofil pro Trasse.

**Antwort:** Herr Kallina antwortet, dass ab der Ausfädelung durchgängig 300 Kilometer pro Stunde bis zur Einfädelung gefahren werde. Das sei auch notwendig, um die Fahrzeit zu erreichen.

**Frage:** Der Teilnehmer schließt die Frage an, ob die Überholgleise dafür da sind, dass Güterzüge von den ICE überholt werden könnten?

**Antwort:** Herr Kallina führt aus, dass die Strecke für Mischverkehr geplant sei. Deswegen seien die Überholgleise für unterschiedliche Überholungen. Das schließe auch die Möglichkeit ein, sie zu Regionalhalten auszubauen. Die Möglichkeit der Schaffung zusätzlicher Bahnhöfe sei allerdings nicht im Planungsauftrag enthalten.

**Frage:** Eine Teilnehmerin möchte mit Verweis auf Folie 4 wissen, warum die Neigung im Tunnel flacher sei.

**Antwort:** Herr Kallina stellt richtig, dass die Neigung im Tunnel minimal 4 Promille betrage – die Neigung könne auch 8 Promille betragen. Er erklärt, dass das „minimal“ auf der Folie ergänzt werde.

Es folgt eine Diskussion über die Möglichkeit, Überholbahnhöfe im Auetal als Regionalhalte für einen schnellen Nahverkehr zu nutzen. Herr Kallina verweist in der Diskussion darauf, dass Mischverkehr zwar nicht Nahverkehr miteinschließe, aber es bereits Beispiele in vergleichbaren Projekten in Süddeutschland gebe, wo ein neuer Halt für die Region geschaffen worden sei. Ein Teilnehmer ergänzt, dass ein Regionalhalt im Bereiche Apelern/Lauenau ein hohes Fahrgastpotential haben würde. Auf die Frage nach der Breite des Betriebsbahnhofs führt Herr Kallina aus, dass dieser Bereich etwa 25-30 Meter breit wäre. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass es für konkretere Ausführungen zur Umsetzung noch zu früh sei, aber dass die Chance auf einen Bahnhof bestehe.

**Frage:** Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass er gelernt habe, dass Weichen auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke entweder die Geschwindigkeit reduzieren oder kritisch seien.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass auf einer Schnellfahrstrecke die Weichen entsprechend groß seien, damit dort mit 300 Kilometer pro Stunde weitergefahren werden kann.

Anschließend zeigt Herr Kallina die Segmente S1 und S2 mit dem Trassierungs-Tool und weist darauf hin, dass Korridore mit einer Breite von 50 Metern gezeigt werden. Er zeigt den Startpunkt für alle Trassen: die Anbindung Cargo Werk in Lohnde. Die Anbindung sei für alle Trassen gleich gewählt, damit man Trassen gleichwertig bewerten könne. Er erklärt, dass es in Bezug auf Bündelungen zwei Möglichkeiten gebe, hier Trassen zu entwickeln: die Bündelung mit der Autobahn A2 und mit der bestehenden Bahnstrecke.

Anschließend zeigt er nur das Segment S1 mit den vier Varianten S1.1, S1.2, S1.3 und S1.4. Er verdeutlicht nochmal, dass das der Startpunkt ist, um in die inhaltliche Diskussion zu gehen. Er geht den Verlauf des Segments durch – angefangen mit dem Bogen um das FFH-Gebiet “Laubwälder südlich von Seelze” und das Komponentenwerk von VW.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass durch den 1.000 Meter breiten Korridor in dem gesamten Bereich aktuell keine neuen Gewerbegebiete geplant werden können. Deswegen sei eine frühzeitige Definition der Randbedingungen sehr wichtig, um wieder planen zu können und die neue Bahnstrecke dabei mit einzuschließen. Unter den aktuellen Umständen sei die Fläche auf Jahre hin tote Planungsfläche.

**Antwort:** Herr Jekel führt aus, dass die Bahn sich dessen bewusst sei und diese Herangehensweise gewählt habe, um so transparent wie möglich die Abschichtung der Varianten zu verdeutlichen.

**Frage:** Ein Teilnehmer stellt die Frage, ab wann das Gewerbegebiet in Groß Munzel mit einem Gleisanschluss versehen werde.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass das jetzt noch nicht Thema sei. Erst wenn die Variante sich als Vorzugsvariante herausstelle und die Anschließter einen Gleisanschluss möchten, könne darüber diskutiert werden.

**Frage:** Ein Teilnehmer möchte wissen, ob es in dem Segment S1 möglich sei, eine Trassen-Bündelung schon auf der anderen Seite von Holtensen zu vollziehen?

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass das Planungsteam diese Idee auch hatte, aber es mit dem notwendigen Radius nicht funktioniere, ohne die Autobahn zu verlegen.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass der Zug auf der Strecke durch die notwendige Beschleunigung an Apelern schon vorbei wäre, bevor er eine Geschwindigkeit von 300 km/h erreicht hätte.

**Antwort:** Herr Kallina widerspricht und erklärt, dass die Beschleunigung nicht so lang dauere.

**Frage:** Ein Teilnehmer erklärt, dass sich 15 Vertikalfilterbrunnen in dem Bereich befinden und alle 12 Varianten in der Nähe davon verlaufen. Er möchte wissen, wie die Höhenlage in dem Bereich sei.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass sich die Strecke in dem Bereich in einer leichten Dammlage, etwa einen Meter über dem Gelände, befinde.

Anschließend gibt es eine Diskussion über den Abstand zum dort befindlichen Wasserwerk. Herr Kallina führt aus, dass die Strecke in der Wasserschutzzone 3 verlaufe und die Schutzzone 2 und 1 meide. Dies wird von Frau Meyer-Glubrecht bestätigt. Sie ergänzt, dass die Trassen den notwendigen Abstand zum Wasserwerk aufweisen. Ein weiterer Teilnehmer wirft ein, dass die Begrenzung der Schutzzone II (die sog. “50-Tage-Linie”) zum Schutz vor bakteriologischen Beeinflussungen festgelegt werde. Es komme jedoch immer auf die örtlichen bodenkundlichen und geologischen Verhältnisse an und deshalb können auch Abweichungen davon auftreten. Im vorliegenden Fall (Wasserschutzgebiet Deistervorland) müsse davon ausgegangen werden, dass die Schutzzone II für die Stoffe, die hier eine Rolle spielen, unter Umständen nicht ausreichend sei.

**Frage:** Ein Teilnehmer möchte wissen, warum das Komponentenwerk von VW nicht umgebaut beziehungsweise verlegt werden könne.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass es grundsätzlich erstmal darum gehe, Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Anschließend verweist Herr Kallina auf weitere beeinflusste Bereiche des Segments S1, wie die Klärteiche und den Wald „Munzeler Mark“ sowie das Heilquellenschutzgebiet bei Bad Nenndorf.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass Wichtringhausen durch die versiegelte Fläche des Gewerbegebiets bereits von Hochwasser betroffen sei. Die durch die Trasse zusätzlich versiegelte Fläche würde zu einem großen Problem führen. Außerdem weist er darauf hin, dass sich im Deister Stollen befinden, die mit Wasser vollgelaufen seien, sodass das Wasser auch in die Tunnelareale laufen würde. Das hätte zur Folge, dass Häuser absacken könnten.

**Antwort:** Herr Kallina verweist auf die hydrogeologische Betrachtung, die zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen sei.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass zwei der Segment-Varianten den Heilquellen-Status von Bad Nenndorf gefährden würden und dass der Schaden für Nenndorf enorm wäre. Als Begründung führt er aus, dass die geologische Formation Serpulit durch das Tunnel-Bauwerk angeschnitten würde – unabhängig von den Schutzzonen.

**Antwort:** Herr Kallina und Herr Jekel versichern, dass sie den Hinweis aufnehmen und bieten an, separat einen Termin mit den Experten aus dem Team zu dem Thema zu machen.

**Frage:** Ein Teilnehmer fragt, warum Varianten gezeigt würden, die nicht veröffentlicht worden seien.

**Antwort:** Herr Jekel bestätigt, dass die Segmente, die aktuell dargestellt würden, noch nicht online einsehbar seien. Sie würden gerade gezeigt werden, um zu erklären, wie abgeschichtet worden sei.

**Frage:** Ein Teilnehmer fragt, ob mit 300 km/h durch den Tunnel gefahren werden werde.

**Antwort:** Herr Kallina bestätigt die Annahme.

**Frage:** Eine Teilnehmerin fragt, wie man den Unterschied zwischen Damm und Einschnitt auf der Karte erkennen könne und ob man das erkennbar machen könne.

**Antwort:** Herr Holzapfel erklärt, dass er die Anregung mitnehme.

**Hinweis:** Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass es für die Akzeptanz wichtig sei, wie die Strecke dargestellt werde – ob als 10 Meter hoher Damm oder fast ebenerdig.

**Frage:** Ein Teilnehmer schreibt in den Chat die Frage, ob noch auf die Trassenverläufe im Allgemeinen eingegangen werde – z.B. auf den Bereich Rinteln mit den unterschiedlichen Trassen V5 bis V12.

**Antwort:** Herr Holzapfel weist darauf hin, dass das im Termin in Bückeburg und beim Info-Markt in Rinteln passiere.

Anschließend zeigt Herr Kallina das Segment S2 und erläutert die drei unterschiedlichen Verläufe der Varianten S2.1, S2.2 und S2.3. Ähnlich wie beim Segment 1 erläutert er erneut die Hotspots, die sich in dem Bereich befinden, wie etwa die Biogasanlage. Auch hier folgt der Hinweis, die Damm-Höhen an dieser Stelle genauer darzustellen.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Gewinner-Segment mit einer hohen Brücke direkt über die Biogasanlage führen würde.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass sie in der weiteren Planung versuchen würden, die Strecke noch etwas zu verschieben, um genau das zu vermeiden.

**Frage:** Ein Teilnehmer fragt, warum bei den Trassen-Korridor Varianten 1 bis 9, die Varianten 1-6 und 7-9 in Wunstorf unterschiedliche Flächenbedarfe hätten, obwohl sie auf der gleichen Linie verlaufen.

**Antwort:** Herr Holzapfel antwortet, dass es daran läge, dass eine Brücke unterschiedlich lang dargestellt werde. Daraus ergäben sich die unterschiedlichen Flächenverbräuche.

Herr Kallina geht auf weitere Hotspots, wie z.B. die Deponie Kolenfeld, die von allen Segment-Varianten umfahren werde, ein. Er erwähnt den Haster Wald, auf den das Gewinner-Segment S2.1 eine geringe Auswirkung habe.

Anschließend gibt es eine Diskussion über die Auswirkungen des Kali + Salz Bergwerkes auf die Segment-Varianten. Ein Teilnehmer weist auf die Darstellungen des Kali Bergwerks der Bahn mit unterschiedlich gewichteten Bereichen hin und erklärt, dass das Gewinner-Segment den kritischen Bereich streife und das weiter nördlich verlaufende Segment durch den kritischen Bereich führe. Frau Meyer-Glubrecht erklärt, dass mit dem Gewinner-Segment der Kernbereiche gemieden werde. Sie erläutert, dass die Senkungsprognosen bis zu zwei Meter Mächtigkeit umfassen. Da die Bahn eine Hochgeschwindigkeitstrasse plane, würde man den neuen Schienenweg nicht mit Schotter bauen, sondern als feste Fahrbahn anlegen.

Diese sei gegenüber Setzungen und Senkungen hochempfindlich, so dass solche Bereiche bei der Planung grundsätzlich gemieden werden. Der größte Senkungsbereich befinde sich nach gegenwärtigem Kenntnisstand (Information von K+S) zwischen Haste und Kolenfeld. Eine weitere Teilnehmerin ergänzt, dass der Senkungsbereich bis an die A2 reiche. Frau Meyer-Glubrecht kündigt an, das Thema noch einmal mitzunehmen.

Herr Kallina fährt damit fort, die Hotspots in dem Bereich des Segments zu erläutern, wie etwa die Durchfahrung zwischen Helsinghausen und Kreuzriehe (S2.1 und S2.2) und die nördliche Alternative nahe der Bestandsstrecke (S2.3). Er erklärt, dass bei der Alternative nahe der Bestandsstrecke auch die Bestandsstrecke verlegt werden müsse. Dieser Aufwand werde auch in der Bewertungsmethodik mitberücksichtigt.

**Frage:** Eine Teilnehmerin möchte wissen, ob diese Verlegung bereits bei der Generalsanierung mit gemacht werden könne.

**Antwort:** Herr Jekel erklärt, dass das nicht möglich sei, da das einen Variantenentscheid vorwegnehmen würde.

Anschließend geht Herr Kallina auf den Verlauf der Segment-Varianten S2.1 und S2.2 zwischen Helsinghausen und Kreuzriehe ein. Er verdeutlicht, dass es hier einen Freiraum von etwa 50 Metern gebe, in dem eine Strecke technisch machbar wäre. Er erläutert erste Ideen, die Bundesstraße, die durch Kreuzriehe führt, nach Westen an Kreuzriehe vorbei zu verlegen, um einen Konflikt mit der Bahnstrecke zu vermeiden.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Gewinner-Segment vom Segment S1 zwar innerhalb des Segments am besten sei, aber als Teil der Trassen-Varianten nicht gut abschneide.

**Frage:** Ein Teilnehmer möchte wissen, bis zu welcher Straßenkategorie Rücksicht genommen werde.

**Antwort:** Herr Jekel erklärt, dass in einer Vorplanung alle Straßenkategorien bis zu Feldwegen untersucht würden. Aktuell werde über erste Ideen nachgedacht. Herr Kallina fügt hinzu, dass die Anpassung von Straßen ein eigenes Kriterium in der Bewertungsmethodik sei, in dem Straßen bis zur Kreisstraße mit einbezogen würden.

**Frage:** Eine Teilnehmerin möchte wissen, wie die bestehende Bahnstrecke bei Kreuzriehe das notwendige Gefälle haben könne, um die neue Strecke darüber führen zu können.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass es sich dabei nicht um einen Tunnel, sondern eine Absenkung handele. Zudem seien bei einer S-Bahnstrecke andere Neigungen möglich als bei einer Schnellfahrstrecke.

Anschließend gibt es eine Diskussion zu der Höhe und Breite der Strecke zwischen Helsinghausen und Kreuzriehe. Herr Kallina erläutert, dass die Strecke dort etwa einen Meter hoch, also geländegleich sei und etwa 15 bis 20 Meter breit wäre. Er führt zudem aus, dass es auch während der Bauphase immer das oberste Gebot sei, zu vermeiden, dass Wohnbebauung fallen müsse. Für genaue Aussagen dazu sei es aber aktuell zu früh. Auf die Frage, wann die Menschen vor Ort davon erfahren würden, antwortet er, dass es dafür zum jetzigen Zeitpunkt noch zu früh sei. Erst bei der Genehmigungsplanung, wenn die genaue Lage feststünde, würden die Menschen davon erfahren.

**Frage:** Ein Teilnehmer möchte wissen, ob sich wegen des Lärmschutzes eine Trog-Strecke anbieten würde.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass das technisch möglich sei, aber teurer als eine ebenerdige Lösung wäre.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer erklärt, dass es wichtig sei zu wissen, was technisch möglich wäre und wo der Gestaltungsspielraum sei.

**Antwort:** Herr Jekel erklärt, dass genau das sehr wichtig sei, denn genau diese Ideen wolle die Bahn sammeln. Denn wenn es für eine Idee mehr Zuspruch in der Region gebe, könne das im Rahmen der Parlamentarischen Befassung beschlossen werden, auch wenn es nicht die wirtschaftlichste Variante wäre.

**Hinweis:** Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass bei der Betrachtung der 12 Varianten nicht auf die Wirtschaftlichkeit hingewiesen worden sei, obwohl jetzt Fragen mit wirtschaftlichen Aspekten beantwortet würden.



Herr Kallina erläutert den restlichen Verlauf des Segments bis zum Übergang in das nächste Segment parallel zur Bestandsstrecke.

**Frage:** Ein Teilnehmer möchte wissen, ob zwischen Kreuzriehe und Helsinghausen eine Fußgänger-/Radfahrer-Unterführung eingeplant werde.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass das im Rahmen der Vorplanung zu berücksichtigen werden könnte.

**Frage:** Eine Teilnehmerin fragt, ob alle Varianten südlich der Bestandsstrecke führen würde.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass das für den aktuellen Planungsstand stimme. Die genaue Ausplanung geschehe in der Vorplanung.

**Frage:** Ein Teilnehmer möchte wissen, ob Wildbrücken vorgesehen seien.

**Antwort:** Herr Kallina erklärt, dass das Thema der Vorplanung sei.

## **TOP 7**            **Ausblick** (Christian Holzapfel, DB InfraGO AG)

Herr Kallina übergibt an Herrn Holzapfel. Der erklärt, welche Termine als nächstes anstehen und dass weitere Anregungen jederzeit online eingegeben werden können.

Um 21:00 Uhr endet die Veranstaltung.

**Anhang:** Folien zum Regional-Treffen „Trassen“ am 17.09.2024 in Bad Nenndorf: <https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DB-InfraGO-Folien-Regional-Treffen-Bad-Nenndorf-2024-Trassen.pdf>