

Protokoll zum Regional-Treffen Landkreis Schaumburg (ohne Nenndorf)

Im Ratskeller in Stadthagen

am 04. Februar 2026, 17:04 – 19:29 Uhr

Erstellt am: 04.02.2026

von: Ria Pozybill, DB InfraGO AG

Agenda

- TOP 1 Begrüßung und Einführung** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 2 Von 12 auf 2 Varianten** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 3 Vorerkundung Wesergebirge** (Jens Mühlmann, DB InfraGO AG)
- TOP 4 Ausblick** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)

TOP 1 Begrüßung und Einführung (Volker Vorwerk, InfraGO AG)

Das Regio-Treffen in Stadthagen wurde von Herrn Vorwerk eröffnet, der die Teilnehmer:innen begrüßt. Neben den Anwesenden vor Ort sind weitere Personen online dabei, welche Beiträge und Fragen per Chat einbringen können. Herr Vorwerk stellte die Tagesordnung vor. Der Fokus der Veranstaltung liegt auf der Vorstellung der Abschichtung der Trassenvarianten sowie erfolgten Vorerkundungen im Wesergebirge (vgl. Anlage 1, Folie 1ff.).

Herr Vorwerk gibt einen Rückblick auf die Projektentwicklung der vergangenen fünf Jahre. Vorgestellt werden der Planungsauftrag und die verkehrlichen Zielsetzungen im Rahmen des Deutschlandtakts. Zudem werden die durchgeführten Voruntersuchungen eines reinen Bestandsausbaus, die Entwicklung der Bewertungsmethodik zur Abschichtung von Varianten sowie der begleitende Öffentlichkeitsdialog erläutert. Für das Jahr 2026 sind die Erörterung der Variantenreduktion sowie die Vorbereitung der Vorplanung vorgesehen (vgl. Anlage 1, Folie 4).

Anmerkung: Eine Teilnehmerin spricht der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung des Projektes Hannover-Bielefeld in Abgrenzung zu anderen Projekten Wertschätzung aus. Es wird betont, dass das Projekt in einen frühen und qualitativ hochwertigen Dialog mit der Öffentlichkeit geht.

Antwort: Herr Vorwerk bedankt sich, dass die Öffentlichkeitsarbeit des Projekts honoriert wird.

Durch das Großprojekt soll die Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld auf 31 Minuten gesenkt werden. Die geplanten zwei zusätzlichen Gleise bringen zahlreiche Vorteile für Stadthagen, darunter eine Verdopplung des Nahverkehrs im Deutschlandtakt von aktuell 4 auf 8 Abfahrten pro Stunde bis 2040. Damit verbessert das Projekt die Anbindung der Region und stärkt die lokale Wirtschaft. Herr Vorwerk betont die europäische Bedeutung des Bahnprojekts Hannover-Bielefeld, welches im Korridor Baltikum-Nordsee des Trans-Europäischen-Netz liegt und unter anderem mehr Kapazitäten für die Bahn zwischen Nord- und Ostseehäfen sowie zwischen Amsterdam und Warschau schafft. Anschließend zeigt eine Regionalkarte, dass sich Varianten V3 und V4 in Niedersachsen nicht unterscheiden (vgl. Anlage 1, Folie 5ff).

Anmerkung: Eine Teilnehmerin merkt an, dass die Zahlen der Verkehrsprognose (vgl. Anlage 1, Folie 8) suggerieren, dass im Jahr 2024 tatsächlich 8 Züge fahren würden. Sie hinterfragt kritisch an, ob es realistisch ist, dass das gesamte Konstrukt des Ausbaus bis dahin fertiggestellt sein wird. Sie merkt an, dass diese Prognosen mit Vorsicht zu genießen sind.

Antwort: Herr Vorwerk, bestätigt, dass es sich lediglich um Prognosen handelt und es angestrebt wird, diese Ziele zu erreichen.

Herr Vorwerk stellt anschließend heraus, dass die geplante Bahnstrecke in Stadthagen bei beiden Varianten einen geringen Flächenbedarf im Verhältnis zu den bereits durch Straßen und Wege genutzten Flächen verursacht. In der nächsten Planungsphase, der Vorplanung, werden beide Trassenverläufe anschließend genauer untersucht (vgl. Anlage 1, Folie 8f).

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wieviel Flächenbedarf die Trasse insgesamt einnehmen wird.

Antwort: Herr Vorwerk hat die Zahlen nicht parat und verweist auf die Exceltabelle zur Bewertungsmethodik auf der Projektwebsite, auf dessen Basis eine Berechnung möglich wäre.

Ergänzung: Herr Balla ergänzt, dass wir in einer Größenordnung von circa 100ha sind. Beim Flächenverbrauch handelt es sich um keine hundertprozentige Versiegelung, sondern um eine Überbauung. Bestimmte ökologische Funktionen bleiben auf Teilflächen der Trasse wie etwa den Böschungsfächenerhalten.

Ergänzung: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass umgewidmete Verkehrsflächen nicht mehr als Freiflächen zählen und für andere Nutzungen nicht mehr zu Verfügung stehen.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob die bestehenden vier Überholgleise zwischen Haste und Bückeberg bei einem zweigleisigen Neubau bestehen bleiben oder zurückgebaut werden.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass noch geprüft werden muss, ob die Überholgleise angesichts der zu erwartenden Zugzahlen und der angestrebten Geschwindigkeitsharmonisierung auf der Bestandsstrecke weiterhin erforderlich sind. Eine endgültige Entscheidung liegt hierzu noch nicht vor.

Rückfrage: Die Teilnehmerin möchte wissen, ob die bestehenden Überholgleise an ihrem aktuellen Standort bleiben und ob die neuen Gleise dann rechts, links oder auf beiden Seiten außen danebengelegt werden. Sie fragt, ob die Züge in Zukunft zwischen der bestehenden Strecke und den neuen Gleisen warten müssen bzw. wie genau die Überholssituation später aussehen wird.

Antwort: Herr Ebinger erläutert, dass hierzu keine allgemeingültige Aussage getroffen werden kann. Grundsätzlich sei das beschriebene Szenario jedoch denkbar.

Frage: Ein Teilnehmer erkundigt sich, welche Breite sich aus den vorgestellten Werten ergibt und ob es sich dabei um die spätere Streckenbreite oder um die Baubreite handelt.

Antwort: Herr Ebinger erläutert, dass die Trassenbreite etwa 13 Meter beträgt. In Dammbereichen mit beispielsweise fünf Meter Höhe werden je Seite etwa zehn Meter zusätzlich kalkuliert, insgesamt also etwa 33 Meter.

Rückfrage: Der Teilnehmer wundert sich, dass die Fläche von zwölf Hektar gering erscheint.

Antwort: Herr Ebinger erläutert, dass der Abschnitt überwiegend ebenerdig verläuft und daher nahezu ausschließlich die Trassenbreite von etwa 13 Metern berücksichtigt wird.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob bei der Flächenberechnung für die neue Trasse der erforderliche Sicherheitsabstand zwischen Bestand und Neubau mit eingerechnet wurde.

Antwort: Herr Ebinger erläutert, dass dieser Abstand in der Flächenberechnung nicht zusätzlich berücksichtigt wurde. Es wurden nur die Flächen für den tatsächlichen zusätzlichen Verbrauch eingerechnet.

Anmerkung: Die Teilnehmerin schließt sich Ihrer Vorrednerin an und sagt, dass die Fläche durch die verkehrliche Nutzung belegt ist, auch wenn dort weiterhin Begrünung möglich ist.

Antwort: Herr Ebinger bestätigt dies.

Frage: Eine Teilnehmerin kritisiert, dass die angenommene Trassenbreite von 13 Metern ohne zusätzliche Flächen für Rettungswege und Zuwegungen geplant ist. Außerdem werde während der Bauzeit zusätzliche Fläche beansprucht, die dann dauerhaft landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar sei. Es werde daher kritisiert, dass die tatsächlich benötigte Breite deutlich höher sei und dies in der aktuellen Darstellung nicht ausreichend berücksichtigt werde.

Antwort: Herr Ebinger erläutert, dass die für Bau und Logistik benötigten Flächen aktuell noch nicht bekannt sind und daher in der Berechnung bislang nicht berücksichtigt wurden. Diese Details werden erst in der weiteren Planung präzisiert.

Frage: Eine Teilnehmerin äußert, dass im Planungskorridor von 500 Metern rechts und links der Strecke derzeit keine Planungssicherheit für Anwohner besteht. Investitionen in Grundstücke seien dadurch stark erschwert und mit einem hohen Maß an Unsicherheit verbunden.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass aufgrund der frühen Planungsphase derzeit keine

detaillierten Aussagen für die betroffenen Anwohner möglich sind. In wenigen Jahren werden genauere Informationen vorliegen, sodass dann eine genauere Aussage erfolgen kann. **Ergänzung:** Herr Balla ergänzt, dass auf dieser Planungsebene die Bauflächen und Baustraßen noch nicht konkret verortet werden können. Pauschal wurden auf jeder Seite fünf Meter Baustreifen angenommen und diese baubedingten Eingriffe wurden bereits in der Analyse flächenfahrt mit berücksichtigt. Auch an den Tunnelportalen wurden pauschal BE-Flächen abgegrenzt und bei der Analyse der Kriterienbetroffenheiten berücksichtigt.

Herr Vorwerk setzt seinen Vortrag fort und erläutert, dass die Planung in den letzten Jahren durch eine Onlinebeteiligung begleitet wurde, bei der die Öffentlichkeit rund 900 Hinweise und Fragen eingebracht hatte. Die Anmerkungen bezogen sich unter anderem auf persönliche Betroffenheiten oder auf konkrete Streckenverläufe und Umweltaspekte, die in späteren Planungsphasen berücksichtigt werden (vgl. Anlage 1, Folie 11).

Herr Ebinger, Projektingenieur im Projekt, erklärt, dass mehrere vorgeschlagene Trassen qualitativ oder quantitativ geprüft wurden. Es wird der Trassenvorschlag Mittellandkanal, der trassiert und qualitativ geprüft wurde. Die Trasse würde in der verworfenen Anbindung Gümmer beginnen und anschließend Vorranggebiete bzw. Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft sowie das Naturschutzgebiet Brummershop durchfahren. Insgesamt weist die Trasse eine hohe Zerschneidungswirkung auf und wurde verworfen. Zusätzlich erläutert Herr Ebinger den Segmentvergleich S7 zwischen Helpsen und Holtrup (vgl. Anlage 1, Folie 11ff).

Frage im Chat: „Darf man einen Bundeswehrflugplatz untertunneln?“.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass nach Abstimmung mit der Bundeswehr die äußeren Bereiche des Flugplatzes nicht untertunnelt werden dürfen und die geplante Trasse deshalb angepasst werden müsste. Diese Variante wurde im Segmentvergleich jedoch nicht weiterverfolgt.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob auch eine Variante gewählt werden könnte, die zwar in der Bewertung nur an zweiter Stelle steht, dafür aber mehr Rückhalt in der Bevölkerung hat.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass die festgelegte Bewertungsmethodik auf Kriterien wie Umwelt, Raumordnung sowie Technik basiert und am Ende diese Maßstäbe neben der Finanzierbarkeit entscheidend für die Auswahl sind. Rückmeldungen und Anregungen aus der Bevölkerung werden aufgenommen, sie waren jedoch nicht ausschlaggebend für die finale Entscheidung.

Rückfrage: Es wird gefragt, wie „Durchschneidung“ definiert ist und ob dabei die Zahl der betroffenen Häuser oder die rechtliche Abgrenzung der Dörfer entscheidend ist.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass Zerschneidung die Trennung eines zusammenhängenden Siedlungsgebiets bedeutet. In Suthfeld müssen alle Alternativen einen sogenannten Siedlungsriegel durchqueren, weshalb die Variante mit den geringsten Auswirkungen gewählt wurde.

Die Ergebnisse des quantitativen Segment-Vergleichs S7 anhand der Bewertungsmethodik führen dazu, dass Segment-Variante S7.1 weiterverfolgt wird.

TOP 2 Von 12 auf 2 Varianten (Marvin Jekel, InfraGO AG)

Herr Jekel erläutert das Vorgehen der Abschichtung der Varianten in drei Schritten: Varianten-Vergleich, Segment-Vergleich und Kosten-Vergleich (vgl. Anlage 1, Folie 17ff).

Herr Jekel erläutert den ersten Schritt, den Varianten-Vergleich. Die zwölf Varianten wurden zunächst mithilfe einer Nutzwertanalyse nach Umwelt, Raumordnung und Technik bewertet. Die fünf Varianten V3, V4, V5, V10 und V11 zeigten hier die besten Ergebnisse und wurden daher weiter betrachtet (vgl. Anlage 1, Folie 19).

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum sich von 2024 zu 2025 die Bewertungsergebnisse geändert haben, obwohl sich an den Kriterien oder an den Varianten nichts geändert habe und wie und von wem solche Änderungen an der Bewertungsmatrix legitimiert wurden.

Antwort: Herr Balla erklärt, dass die Bewertungsmatrix und die Kriterien grundsätzlich nicht geändert wurden. Veränderungen in den Ergebnissen ergaben sich daraus, dass im Zuge der Segmentvergleiche weitere Varianten ergänzt und Daten aktualisiert wurden, was bei relativen Vergleichen zu anderen Ergebnissen führen kann. Methodisch gab es jedoch keine Änderungen.

Anmerkung: Der Teilnehmer weist darauf hin, dass durch die Änderungen bestimmte Varianten stärker in den Fokus gerückt seien und die Nachvollziehbarkeit für ihn verloren ging.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass lediglich aktualisierte Raumordnungsdaten, wie veränderte Schutz- oder Siedlungsgebiete, in die Bewertung eingeflossen sind, um diese dem aktuellen Stand anzupassen. Die Bewertungsmethodik selbst blieb unverändert und sowohl die Tabellen von 2024 als auch von 2025 sind nachvollziehbar dokumentiert. Unterschiede ergeben sich nur im Detail durch die Datenaktualisierung, nicht in der Gesamtbewertung.

Anmerkung: Der Teilnehmer merkt an, dass durch die Änderungen in der Bewertungsmatrix nun die Varianten V3 und V4 als Idealvarianten erscheinen. Aus seiner Sicht wurden die Anpassungen systematisch in Richtung dieser Varianten vorgenommen.

Anmerkung: Herr Vorwerk schlägt vor, die Bewertung im Nachgang noch einmal gemeinsam im Detail durchzugehen, um die Änderungen und deren Gründe Schritt für Schritt nachvollziehbar zu erläutern. Er betont, dass es keine gezielte systematische Anpassung gab.

Antwort: Der Teilnehmer nimmt das Angebot an und bedankt sich.

Anmerkung: Ein Teilnehmer ergänzt, dass es im Oktober 2025 eine Sondersitzung zu genau diesem Thema gab, in der gemeinsam mit der DB und Umweltgutachtern die Bewertungsprozesse sowie die Tabellen im Detail geprüft wurden. Trotz festgestellter Kopierfehler, die korrigiert wurden, konnte auch nach intensivem Vergleich der Excel-Tabellen kein Nachweis für eine systematische Manipulation festgestellt werden.

Im zweiten Schritt wurde der Segment-Vergleich S7 im Raum Bückeburg durchgeführt. Das Ergebnis zeigte, dass die Segment-Variante S7.1 gegenüber Segment-Variante S7.4 deutlich besser bewertet ist. Somit wurden im weiteren Verlauf nur noch die vier Varianten V3, V4, V10 und V11 berücksichtigt, da Variante V5 die relativ schlechter bewertete Segment-Variante S7.4 beinhaltet (vgl. Anlage 1, Folie 20f).

Im dritten Schritt wurden die erwartbaren Kosten relativ zueinander verglichen. Hier wurde deutlich, dass die Varianten V10 und V11 wegen des höheren Tunnelanteils erheblich teurer werden würden. Somit werden nur die Varianten V3 und V4 in der Vorplanung weiter betrachtet (vgl. Anlage 1, Folie 22).

Frage: Ein Teilnehmer kritisiert, dass trotz detaillierter Bewertung mit 196 Kriterien am Ende Varianten mit weniger Tunnel bevorzugt werden und damit die vorherige Bewertung an Bedeutung verliert.

Antwort: Herr Jekel widerspricht dem und erklärt, dass die Bewertungsmethodik gezielt Umwelt-, Raumordnungs- und Technikriterien unabhängig von wirtschaftlichen Aspekten betrachtet. Wirtschaftliche Überlegungen werden erst im Anschluss und gesondert einbezogen, da die Strecke auch finanzierbar und mit positivem Nutzen-Kosten-Faktor abschließen muss.

Anmerkung: Der Teilnehmer bemängelt, dass so Landschaftsschutz und Siedlungsnähe letztlich im Vergleich zur Wirtschaftlichkeit an Bedeutung verlieren, was für die Stadt Bückeburg nicht nachvollziehbar ist.

Anmerkung: Ein weiterer Teilnehmer äußert, dass aus seiner Sicht alle vier Varianten (einschließlich V10 und V11) weiter berücksichtigt werden sollten, auch wenn zwei davon teurer sind. Erfahrungen von Tennet hätten gezeigt, dass aus politischen Gründen am Ende doch mehr unterirdisch gebaut wurde und der finanzielle Unterschied könne im Gesamtbild auch gering sein.

Antwort: Herr Jekel erwidert, dass im Planungsprozess zunächst oberirdische Verläufe mit möglichst wenig Tunnel bevorzugt werden, da Tunnel kostspielig sind und technische Einschränkungen bestehen. Zusätzliche Untertunnelungen oder andere Maßnahmen könnten politisch gefordert und beschlossen werden, unterliegen aber letztlich der Entscheidung des Bundestags, der dafür auch die finanziellen Mittel bereitstellen müsste.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob nicht weiterhin alle vier Varianten betrachtet werden sollten, damit der politische Prozess am Ende tatsächlich alle Optionen abwägen kann, auch wenn einige Varianten teurer sind und andere Vorteile bieten.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass aus Wirtschaftlichkeits- und Planungsgründen möglichst früh die Anzahl der Varianten reduziert wird, um Zeit und Ressourcen zu sparen. Sehr teure Varianten wie V10 und V11 werden daher im Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsministerium nicht weiterverfolgt, da bereits jetzt absehbar ist, dass sie wirtschaftlich nicht sinnvoll sind.

Anmerkung: Der Teilnehmer merkt an, dass so politische Entscheidungen am Ende ausgeschlossen werden, weil Varianten wie V10 und V11 nicht mehr ausreichend entwickelt werden.

Antwort: Herr Jekel bestätigt, dass diese Varianten tatsächlich nicht mehr zur Debatte stehen. Der Unterschied im Tunnelanteil und den Kosten ist so groß, dass man sie bereits im Vorfeld ausschließt, auch wenn grundsätzlich politische Entscheidungen möglich wären.

Anmerkung: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass bei der Planung nicht nur Wirtschaftlichkeit, sondern auch der Klimaschutz berücksichtigt werden sollte. Sie betont, dass die DB InfraGO AG laut dem Klimaschutzgesetz verpflichtet sei, Klimaschutzaspekte und CO₂-Bepreisung in die Bewertung einzubeziehen. Da der Deutschlandtakt ursprünglich ohne Berücksichtigung des Klimaschutzes konzipiert wurde, sieht sie hier deutlichen Nachholbedarf.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie das Raumordnungsverfahren im Planungsprozess berücksichtigt wird, mit welchen Varianten die Bahn in das förmliche Verfahren eintreten möchte und wie sie darauf reagiert, falls die Behörden verlangen, weitere Varianten zu prüfen.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass die Raumverträglichkeitsprüfung beziehungsweise das Raumordnungsverfahren ein zentraler Schritt ist und aktuell vorgesehen ist, die Varianten V3 und V4 einzubringen. Die DB steht im engen Austausch mit den zuständigen Behörden und bereitet entsprechende Antragskonferenzen vor. Falls von den Behörden die Prüfung weiterer Varianten gefordert werden, wird die DB diese im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung untersuchen.

Frage: Ein Teilnehmer hätte eine Überschlagsrechnung gemacht und zweifelt an, dass die Kostenunterschiede zwischen den Varianten V3/V4 und V10/V11 tatsächlich so gravierend seien. Er fragt, ob sich Unsicherheiten bei der Ausgestaltung der Bauwerke noch stark auf die tatsächlichen Kosten auswirken könnten.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass eine solche Kostenabschätzung derzeit nicht möglich ist, da viele Details, insbesondere zu den Bauwerken, wie Brücken und Unterführungen, erst in den nächsten Jahren in der Vorplanung festgelegt werden. Die genaue Ausgestaltung und Größe der Bauwerke sowie deren Anzahl und Typ werden die Kosten maßgeblich beeinflussen, sodass derzeit noch keine belastbaren Zahlen vorliegen.

Rückfrage: Ob bei dieser Detailplanung auch die Varianten V10 und V11 untersucht werden.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass in der Vorplanung ausschließlich die Varianten V3 und V4 weiterverfolgt werden. V10 und V11 sind nicht mehr Teil der anstehenden Detailuntersuchung.

Anmerkung: Der Teilnehmer merkt an, dass die Kostenschätzung aktuell noch sehr unsicher ist und es deshalb aus seiner Sicht sinnvoll wäre, auch die Varianten V10 und V11 weiter zu betrachten, um im Verlauf der Vorplanung verlässlichere Kostenvergleiche zu ermöglichen.

Antwort: Herr Jekel erklärt erneut, dass bei einer Gesamtstrecke von etwa 100 Kilometern die Varianten V10 und V11 ungefähr 50 % Tunnelanteil haben, während V3 und V4 etwa 25 % Tunnelanteil aufweisen. Da Brückenbauwerke bei allen Varianten ähnlich sind und Ingenieurbauwerke wie Brücken und Tunnel die Hauptkostentreiber darstellen, ist schon jetzt klar, dass die Varianten mit höherem Tunnelanteil deutlich teurer sein werden. Die oberirdischen Streckenabschnitte verursachen in etwa vergleichbare Kosten. Der Mehrkostenfaktor liegt also wesentlich am Anteil und an der Länge der Tunnel.

Anmerkung: Der Teilnehmer fasst zusammen, dass unabhängig von den detaillierten Auswertungen Varianten mit höherem Tunnelanteil statistisch gesehen immer teurer sein werden.

Anmerkung: Ein Teilnehmer kritisiert, dass Varianten allein anhand der Baukosten ausgeschlossen werden und betont, dass auch ökologische Kosten, wie die Zerstörung wertvoller Biotope und deren mögliche Wiederherstellung, berücksichtigt werden müssten. Die Entscheidung, ob höhere Baukosten akzeptiert werden, sollte seiner Meinung nach eine politische sein.

Anmerkung: Eine weitere Teilnehmerin weist zudem darauf hin, dass das sofortige Ausschließen der Varianten V10 und V11 zu erheblichem Widerstand in der Schaumburger Bevölkerung führen könnte. Er warnt vor langen Gerichtsverfahren bis hin zum Europäischen Gerichtshof.

Hinweis: Herr Balla erklärt, dass aus umweltfachlicher Sicht zwischen den Varianten V3, V4, V10 und V11 kaum Unterschiede bestehen. V10 und V11 schneiden nur minimal besser ab. Die deutlich höheren Kosten und der bauliche Aufwand bei V10 und V11 sprechen in dieser Situation klar gegen diese Varianten. Insgesamt ist die Entscheidung für V3 oder V4 auch für den Umweltgutachter fachlich nachvollziehbar und vertretbar.

Herr Jekel zeigt auf einer Übersichtskarte den Verlauf der Varianten V3 und V4 im Landkreis Schaumburg (vgl. Anlage 1, Folie 23).

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, inwiefern die bestehende zweigleisige Strecke zwischen Wunstorf und Minden als ausgewiesener Engpass bei der Variantenwahl berücksichtigt wurde. Sie möchte wissen, ob und wie die Engpassbeseitigung sowie eine betriebliche Zusammenführung neuer und bestehender Gleise die Entscheidung beeinflusst haben.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass das Kriterium „Bündelungseffekt von Infrastruktur“ berücksichtigt wurde und die Engpassbeseitigung auch bei bestandsfernen Varianten erfüllt wäre, da

überall zusätzliche Gleise geplant sind. Der Bau am Bestand bringt jedoch eigene Herausforderungen mit sich, etwa durch notwendige Sperrungen oder besondere Schutzmaßnahmen während der Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe zu den bestehenden Gleisen. Engpassauflösung und das Bauen am Bestand sind daher getrennt voneinander zu betrachten und beeinflussen die Entscheidungsfindung jeweils unabhängig.

Herr Jekel beendet den aktuellen Tagesordnungspunkt und leitet eine Pause (18.30 – 18.40 Uhr) ein. Anschließend erfolgt die Beantwortung einer weiteren Frage.

Frage im Chat: „Ist ein Übergang von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke im Bereich Schaumburg eingeplant?“

Antwort: Herr Ebinger erläutert, dass im Bereich Schaumburg momentan zwei Verbindungen zwischen der Bestandsstrecke und der Neubaustrecke vorgesehen sind. Zum einen bei Helpsen/Kirchhorsten im südöstlichen Bereich und zum anderen im nordöstlichen Bereich zwischen Lindhorst und Haste. Ob noch weitere Übergänge zwischen Bestands- und Neubaustrecke realisiert werden, wird sich im Verlauf der Vorplanung zeigen.

TOP3 Vorerkundung Wesergebirge (Jens Mühlmann, DB InfraGO AG)

Frau Meyer-Glubrecht erläutert, dass eine derartige Bohrkampagne lange im Vorfeld geplant und vorbereitet werden muss, insbesondere wegen der Schutzgebiete im Wesergebirge. Dazu ist ein enger Austausch mit den Behörden erforderlich. Es mussten unter anderem ein artenschutzfachliches Vermeidungskonzept und Anträge auf Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnungen erstellt sowie eine wasserrechtliche Erlaubnis eingeholt werden. Für die Einhaltung aller behördlichen Umweltauflagen wurde für die Bohrarbeiten eine umweltfachliche Bauüberwachung eingesetzt.

Herr Mühlmann, Geotechniker im Projekt Hannover–Bielefeld, berichtet von den Vorerkundungen im Wesergebirge. In diesem Gebiet liegen unzureichende geologische und hydrogeologische Archivdaten vor, um die Machbarkeit eines Tunnels zu prüfen. Ziel der Vorerkundungen war es daher, alle geologischen Schichten zu erfassen, um eine Aussage über die Machbarkeit treffen zu können. Zu diesem Zweck wurden vier oberirdische und zwei untertägige Bohrungen durchgeführt. Unterirdisch um nicht das Naturschutzgebiet zu beeinträchtigen. Anschließend erläutert Herr Mühlmann die Anordnung der Bohrungen anhand eines geologischen Schnitts durch das Wesergebirge östlich des Trassenkorridors. Die Bohrungen, teils schräg oder horizontal ausgerichtet, dienten der Erkundung verschiedener Gesteinsschichten (vgl. Anlage 1, Folie 20ff).

Frage: Ein Teilnehmer im Chat fragt, ob die Bohrung 10, die nur 30 m tief war, nach oben ging.

Antwort: Herr Mühlmann erklärt, dass sie nicht nach oben, sondern horizontal ausgerichtet wurde und so mehrere Versuche in Tunnellängsrichtung durchgeführt wurden, um die Festigkeit und Verformbarkeit zu prüfen.

Nachfrage: Der Teilnehmer fragt, was die Bohruntersuchungen in Summe gekostet haben.

Antwort: Herr Mühlmann sagt, dass er das nicht beantworten möchte. Es lag im Rahmen der Kostenschätzung. Es waren marktübliche Preise.

Antwort: Herr Jekel ergänzt, dass diese Daten derzeit nicht veröffentlicht werden, da sie Marktpreise der beteiligten Firmen enthalten. Es handelt sich dabei um Geschäftsgeheimnisse, die nicht offengelegt werden dürfen.

Herr Mühlmann setzt seinen Vortrag fort und präsentiert weitere Fotoaufnahmen von den Bohrungen. Die Bohrungen im Wesergebirge wurden unter Berücksichtigung von Umweltauflagen durchgeführt und unterschieden sich in Bohrtart und -tiefe. Das Foto zeigt die Bohrstelle der Bohrung 04, die als Schrägbohrung ausgeführt wurde. In großen Behältern wurde Trinkwasser vorgehalten, welches als Bohrspülung verwendet wurde, um den Grundwasserkörper nicht zu beeinträchtigen. Neben dem eigentlichen Bohren fanden in festgelegten Abständen zusätzliche Bohrlochversuche statt, teils unter Beteiligung des Geologischen Dienstes NRW. Nach Abschluss der Arbeiten wurden die Bohrlöcher schichtengerecht wieder verfüllt und die Flächen im Anschluss rekultiviert. Zwei der Bohrungen wurden anschließend als Grundwassermessstelle ausgebaut, um den Grundwasserstand zu monitoren. Eine Übernahme durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (LANUK) ist in Abstimmung.

Die gewonnenen Bohrkern wurden anschließend in einem Kernlager witterungsgeschützt gelagert. Vor Ort führt der Gutachter die Bohrkernansprache und Probenahme durch. Anschließend werden die Proben im Labor weiter untersucht. Erste Ergebnisse bestätigen die bisherigen Annahmen und liefern wichtige Erkenntnisse zu Schichtaufbau und Grundwasserverhältnissen. Das abschließende geotechnische Gutachten wird in die weitere Planung einfließen (vgl. Anlage 1, Folie 25ff). Während des Vortrags von Herrn Mühlmann konnten die Teilnehmer vor Ort ein Teilstück eines Bohrkerns begutachten.

Frage: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass für den gesamten Deutschlandtakt bislang keine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde und sieht darin einen möglichen Gesetzesverstoß. Sie merkt außerdem an, dass auch der dritte Zielfahrplan des Klimaschutzgesetzes nicht berücksichtigt wurde, was sie ebenfalls als Gesetzesverstoß betrachtet. Die Teilnehmerin schlägt vor, über eine Klage gegen den Bund in Sachen Klimaschutz nachzudenken, da die Verantwortung in Berlin liegt und weniger bei der Bahn selbst. Sie plädiert dafür, gemeinsam stärker darauf zu pochen, dass der Deutschlandtakt und der Zielfahrplan neu berechnet werden. Abschließend bittet sie Herrn Dr. Balla um Auskunft zum aktuellen Stand der strategischen Umweltprüfung für den Deutschlandtakt und fragt, ob er dazu Informationen geben darf.

Antwort: Herr Jekel betont, dass der Fokus auf Hannover-Bielefeld liegen sollte. Er weist jedoch darauf hin, dass Herr Balla gerne antworten kann, wenn er möchte.

Antwort: Herr Balla erklärt, dass er derzeit keine abschließende Auskunft geben kann. Seines Wissens ist die juristische Prüfung für das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) noch im Gange.

TOP 4 Ausblick

Herr Jekel erläutert, dass nach der Grundlagenermittlung nun zeitnah die Vorplanung beginnt, bei der konkrete Ingenieurbauwerke, wie Tunnel oder Brücken, detailliert ausgearbeitet und mögliche Varianten genau lokalisiert werden. Im nächsten Schritt erfolgt eine europaweite Ausschreibung für Ingenieurbüros, sodass die Vorplanung voraussichtlich ab im Winter 2026 starten kann. Dabei bleibt die DB im fortlaufenden Dialog mit der Öffentlichkeit. Es werden

Wünsche und Kernforderungen, sogenannte übergesetzliche Forderungen, aus der Region geprüft und später dem Bundestag zur Entscheidung vorgelegt.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass es vor der parlamentarischen Befassung erforderlich ist, dass sich die einzelnen Kommunen intensiv mit dem Verfahren auseinandersetzen. Die Teilnehmerin bittet um den Anhang ihrer Dokumente ans Protokoll. Sie betont, wie wichtig es ist, dass alle Kommunen sich einig sind. Bereits jetzt erleben betroffene Menschen Unsicherheit, da sie nicht wissen, was sie mit ihren Immobilien machen sollen. Es gibt ein großes Wissensdefizit, das geschlossen werden muss. Den Menschen sollten ihre Rechte aufgezeigt werden. Zudem verweist sie auf das Netzwerk von Enteigneten und regt an, den Betroffenen mehr Hilfestellung zu bieten.

Antwort: Herr Jekel erläutert, dass Ende letzten Jahres durch die Abschichtung eine große Zahl an Menschen entlastet wurde. Ihm und seinem Team sei bewusst, dass sie sehr viel und intensive Öffentlichkeitsarbeit leisten, es jedoch auch bestimmte Einschränkungen gebe. Paradoxerweise wüssten zwar alle, was geplant würde, aber das Ergebnis stehe noch nicht fest. Am Ende der Vorplanung könne man dann detaillierter werden und gezielter auf die Menschen zugehen. Mit Info-Märkten wolle man die Menschen schon jetzt erreichen und über den aktuellen Planungsstand informieren.

Antwort: Herr Vorwerk ergänzt, dass das Enteignungsverfahren erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Rolle spielt. Die Problematik ist bekannt, jedoch kommt es in ungefähr 95 % der Fälle zu einer gütlichen Einigung, und ein gerichtliches Verfahren bleibt die absolute Ausnahme.

Frage. Eine Teilnehmerin möchte wissen, an welcher Stelle im Ablauf die Raumverträglichkeitsprüfung einzuordnen ist.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass es im klassischen Planungsprozess keinen festen Schritt „Raumverträglichkeitsprüfung“ innerhalb der Leistungsphasen 1 bis 9 gibt. Die Prüfung soll möglichst früh erfolgen. Derzeit befindet man sich im Austausch dazu und plant, die Raumverträglichkeitsprüfung im Zuge der Vorplanung durchzuführen.

Frage: Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob Informationen zum Naturschutzgebiet Bückeburger Niederung vorliegen. Konkret möchte er wissen, ob das Gebiet im Rahmen des Projekts gequert oder tangiert werden soll, ob ein Abstand eingehalten wird und ob das Schutzgebiet erhalten bleibt.

Antwort: Frau Meyer-Glubrecht stellt klar, dass die Umweltplanung von Anfang an die Bückeburger Niederung berücksichtigt hat, bereits seit der Raumwiderstandsanalyse 2021. Das Naturschutzgebiet soll ausdrücklich erhalten bleiben. Es ist daher nicht vorgesehen, es mit einer neuen Trasse zu berühren. Auch andere Umweltaspekte wie der Wasserhaushalt wurden umfassend betrachtet. So wurde bereits ein spezieller Beitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erstellt. In der weiteren Planung werden zusätzliche Messungen und Prüfungen erfolgen, um den Erhalt des sensiblen Gebietes auch aus wasserhaushaltlicher Sicht sicherzustellen.

Hinweis: Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass der Grundwasserstand in dem Gebiet sehr hoch ist.

Frage: Ein Teilnehmer im Chat fragte, ob schon gesonderte Untersuchungen für die Auswirkungen auf die Bückeburger Niederung vorgenommen worden seien?

Frage wurde schon beantwortet.

Am Ende der Vorplanung wird eine Vorzugsvariante stehen. Es folgt die parlamentarische Befassung und anschließend die Planfeststellung (vgl. Anlage 1, Folie 29ff).

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob sie die Protokolle zugesendet bekommen.

Antwort: Herr Jekel weist darauf hin, dass die Unterlagen nicht versendet wurden. Stattdessen sind sie online verfügbar.

Nach der Verabschiedung von Herrn Vorwerk endet die Veranstaltung um 19:29 Uhr.

Anlagen

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

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)**

3a. Metropolregion Hannover

- Bedeutung: wesentlicher wirtschaftlicher + wissenschaftlicher Knotenpunkt Niedersachsens
- Landkreis Hannover wünscht **2 zusätzliche Gleise**, um die Kapazität zu erhöhen und um den Kapazitätszugewinn für den Nahverkehr zu nutzen. **Engpassbeseitigung SHG.**
- Landkreis Schaumburg wünscht **2 zusätzliche Gleise am Bestand, Engpassbeseitigung SHG.**

3b. Regionalmetropole Minden-Lübbecke - Bielefeld

- Bedeutung: besondere Präsenz inhabergeführte Unternehmen, auch Weltkonzerne
- wünschen **2 zusätzliche Gleise**, um die Kapazität zu erhöhen und um den Kapazitätszugewinn für den Nahverkehr zu nutzen. **Engpassbeseitigung SHG.**

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!

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

[%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)

„Die Vorgabe der Berücksichtigung ist nicht nur bei Genehmigungsentscheidungen, sondern **auch auf vorgelagerten Planungsstufen zu beachten** (Faßbender, 2021). **Neben der Bedarfsplanung** spielt damit auch die vor dem Zulassungsverfahren liegende Planung eine entscheidende Rolle.“

Der Klimaschutz stand bei der Entwicklung des Zielfahrplans überhaupt nicht zur Debatte. Vielmehr ruht man sich auf dem Tatbestand aus, dass die Bahn **im Betrieb** klimagünstig wirkt.

Aber eben **nicht per se im Bau!** Da in den nächsten 3-4 Jahren der Vorplanung Fakten **geschaffen werden, basierend auf Gesetzesverstöße des Bundes, wäre es an der Zeit, über einen Klageweg zu sprechen.**

5a. Engpassbeseitigung / Lärmsanierung

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

Bleiben trotz der Anbindung der NBS an den Bestand (Weichen) die Überholgleise an der Strecke zusätzlich bestehen? Werden diese Überholgleise auf 740 Meter verlängert? Das heißt: besteht dann an diesen Stellen eine 740 Meter plus Weichen lange 6-Gleisigkeit?

5b. Wird sich die verbleibende 2-Gleisigkeit im Bestand von Echtdorf / Achum (bei Bückeburg) bis Dankersen (bei Minden) bzw. Rehren / Ohndorf (bei Bad Nenndorf) bis Wunstorf nachteilig als Flaschenhals erweisen? Hinweis auf TEN-Strecke und Bedeutung Strecke Osnabrück – NL.

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

5d. 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?

5e. 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?

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

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

6. Betroffenheiten 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?

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

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

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

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