
DB Netz AG

Bahnprojekt Hannover – Bielefeld

Dokumentation des 4. Treffens

Online-Sitzung via Microsoft Teams

17. Mai 2022

Ort: Virtuelle Sitzung per Microsoft-Teams
Dauer: 17:00 Uhr – 20:00 Uhr
Moderation & Dokumentation: ifok GmbH

Agenda

TOP 1 Einführung

- Kurzes Hallo und technische Hinweise durch die Moderation
- Begrüßung und kurze inhaltliche Einführung durch den Projektleiter der DB
- Vorstellung Themen der Sitzung

TOP 2 Protokoll verabschieden und Aufnahme neuer Mitglieder

- Abstimmung des Protokolls der 3. Sitzung
- Aufnahme neuer Mitglieder

TOP 3 Was ist seit November 2021 passiert? Rückblick und weiteres Vorgehen

- Rückblick seit November 2021, Bericht zu Fach- und Regionaltreffen

TOP 4 Selbstverständnis Plenum

- Aktueller Stand der Diskussion um das Selbstverständnis
- Wortbeiträge aus dem Plenum
- Zusammenfassung der Ergebnisse

TOP 5 Externe Gutachter:innen stellen sich vor

- Froelich & Sporbeck
- Bosch & Partner
- Dr. Hartlik Büro für Umweltprüfungen und Qualitätsmanagement

TOP 6 Bewertungsmethodik zum Trassenauswahlverfahren

- Bewertungs-Methodik
- Fragen und Diskussion
- Zusammenfassung der Ergebnisse

TOP 7 Ausblick

- Nächste Termine
- Verabschiedung

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 [Präsentationsfolien](#)

TOP 1 Einführung

Ralf Eggert, ifok GmbH, eröffnet die vierte Plenumssitzung und begrüßt als Moderator die Teilnehmenden des Planungsdialogs Hannover–Bielefeld. Der Moderator weist darauf hin, dass die Sitzung in einem Livestream öffentlich verfolgt werden kann.

Carsten-Alexander Müller, Projektleiter der DB Netz AG, heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen.

Tagesordnung

Anschließend stellt der Moderator die Tagesordnung vor, gegen die es keine Einwände gibt (Anlage 1, Folie 2). Schwerpunkt der heutigen Sitzung stellt die Vorstellung der Bewertungsmethodik zur späteren Trassenauswahl dar.

TOP 2 Aufnahme neuer Mitglieder und Verabschiedung Protokoll der dritten Sitzung

Aufnahme zwei neuer Mitglieder ins Plenum

Der Moderator begrüßt die Vertreter:innen zweier neuer Bürgerinitiativen im Plenum:

- BI Wir für Kolenfeld
- BI für Verkehr in Kalletal-Heidelbeck.

Der Moderator stellt keine Einwände gegen eine Aufnahme der Vertreter:innen in das Plenum fest.

Protokoll der dritten Sitzung des Plenums

Der Protokoll-Entwurf der dritten Plenumssitzung wurde am 3. Dezember 2021 an die Teilnehmenden versandt. Bis zur Sitzung ist ein Ergänzungswunsch zu TOP 3 eingegangen (Anlage 1, Folie 6).

In der Diskussion wird der Ergänzungsvorschlag folgendermaßen umformuliert:

„Sitzungsteilnehmende empfanden es als unsachgemäß, dass die Raumwiderstandsklasse 4 bei der Findung möglicher Grobkorridore eine viel zu geringe Rolle gespielt hat. Über die Relevanz der Kategorie 4 im Vergleich zu Kategorie 5 gab es unterschiedliche Meinungen. Es wurde von Teilnehmenden resümiert, dass das Schaumburger Land, ganz offensichtlich für eine Neubaustrecke nicht geeignet sei. Dass der Ausbau der Bestandsstrecke untersucht wird, hat bei Teilnehmenden große Anerkennung und Zustimmung erfahren.“

Der Moderator stellt keine Einwände gegen den so formulierten Ergänzungsvorschlag fest. Das Protokoll ist damit mit der Ergänzung verabschiedet und wird veröffentlicht.

TOP 3 Was ist seit November 2021 passiert? Rückblick und weiteres Vorgehen

Herr Müller betont in einem kurzen Rückblick auf das letzte halbe Jahr, dass die Bahn bis Ende 2022 ergebnisoffen und gleichwertig erste Ideen zu den drei Optionen Ausbau, Neubau und Hybridstrecken

(Kombination aus Neu- und Ausbaustrecken) entwickle. Der Ausbau der Bestandstrecke wurde bisher baulich untersucht, für Neubauoptionen wurden Suchraum, Raumwiderstände und Grobkorridore definiert. Aus den Grobkorridoren sollen bis Ende des Jahres Trassenkorridore entwickelt werden. Ziel bis Dezember 2022 sei es, eine Bewertungsmethode für die Trassenauswahl zu entwickeln (Anlage 1, Folie 10). Damit können dann alle noch zu entwickelnden Varianten untereinander verglichen werden. Herr Müller betont, dass alle Planungsschritte von einem engen und transparenten Dialog begleitet werden. Dazu organisiere die Bahn seit November 2021 neben den Plenumssitzungen Regional- und Fachtreffen für bis zu 30 Personen für vertiefende Erörterungen. Ziel der Regional- und Fachtreffen sei es, sich darüber auszutauschen, wie die Bestandsstrecke verbessert werden könne, und Hinweise dazu aufzunehmen. Zu den Regionaltreffen lade die Bahn Vertretende von Landkreisen, Kommunen und Bürgerinitiativen innerhalb eines Abschnittes des Planungsraums ein. Es fanden bislang sechs Regionaltreffen statt, die Ergebnisse aus den Treffen und weiterführende Information sind auf der [Projekthomepage](#) einsehbar.

Herr Müller bedankt sich für die erfolgten Einladungen zu den öffentlichen Info-Terminen, auch in Zukunft nehme das Projektteam diese Einladungen der Kommunen gerne an.

Diskussion

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die Stellungnahme¹ von Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr, zur Mindestfahrzeit von 31 Minuten von der Bahn als Änderung des Planungsauftrags bewertet wird.

Herr Müller verneint dies. Die Planungsprämissen blieben unverändert, die Aussagen des BMDV seien kongruent zu den auf der Projekthomepage veröffentlichten [Planungsprämissen](#) und dem Projektdossier im [Projektinformationssystem \(PRINS\)](#). Dies sei auf Nachfrage beim BMDV nochmals bestätigt worden. Die verkehrlichen Ziele und der Untersuchungsweg dorthin blieben bestehen. Auf Nachfrage präzisiert er, dass der Planungsauftrag sich nicht geändert habe. Die in der Presse teilweise verwendete Formulierung „neuer Planungsauftrag“ sei daher irreführend.

Mehrere Teilnehmer unterstreichen, dass einige Darstellungen in der Presse missverständlich seien. Dort seien Äußerungen so interpretiert worden, dass die Fahrzeitvorgabe nicht mehr maßgeblich sei. Der Antwort von Herrn Theurer lasse sich dies nicht entnehmen, sie sei vielmehr kongruent zu den im Plenum vorgestellten Planungsprämissen. Herr Dr. Balla, Umweltgutachter (Froelich & Sporbeck), fügt hinzu, dass die Fahrzeit für die Methodenfrage nicht das einzige zu beachtende Ziel sei.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass in den Regionaltreffen Informationen exklusiv vorgestellt worden seien und dadurch der Informationsfluss im Plenum aus seiner Sicht nicht stringent sei. Herr Müller dankt für die Kritik und stellt klar, dass übergreifende Themen im Plenum behandelt werden. Er nehme den Wunsch wahr, Regionaltreffen künftig für weitere Teilnehmende zu öffnen.

¹ Online verfügbar unter: <https://www.frankschaeffler.de/wp-content/uploads/2022/05/Antwort-Anfrage-Scha%CC%88ffler.pdf>

TOP 4 Selbstverständnis

Der Moderator erläutert, dass zum in der dritten Sitzung vorgestellten modifizierten Vorschlag zum Selbstverständnis weiter keine Einigkeit besteht. Seit der dritten Sitzung fanden Gespräche zwischen der Bahn, Umweltverbänden und Bürgerinitiativen statt, mit dem Ziel, die offenen inhaltlichen Punkte auszuräumen. Dies wurde nicht erreicht. Das Plenum konnte sich auf kein gemeinsames Selbstverständnis einigen.

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts ab (Anlage 1, Folie 13).

TOP 5 Externe Gutachter:innen stellen sich vor

Für die Bewertungsmethodik und den Variantenvergleich wurden mittels einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung drei externe Fachbüros gebunden. Die Gutachter:innen stellen sich und ihre Aufgaben im Planungsprozess vor.

- Froelich & Sporbeck
- Bosch & Partner
- Dr. Hartlik, Büro für Umweltprüfungen und Qualitätsmanagement

Für die umweltplanerischen Leistungen wurde Froelich & Sporbeck beauftragt. Herr Dr.-Ing. Stefan Balla und Frau Jana Brinker stellen das Unternehmen vor (Anlage 1, Folien 15-17). Froelich & Sporbeck wird die Bewertung möglicher Trassen, die Umweltverträglichkeitsstudie und die Raumverträglichkeitsstudie erstellen. Gegebenenfalls gehören weitere naturschutzfachliche Untersuchungen dazu (beispielsweise FFH-Verträglichkeitsstudie/Natura-2000-Schutzgebiete).

Die Bewertungsmethodik wird durch die Gutachter Dipl. Geogr. Jörg Borkenhagen (Bosch und Partner) und Prof. Dr.-Ing. Joachim Hartlik unter Einbeziehung von Froelich & Sporbeck entwickelt (Anlage 1, Folie 18-20). Aufgabe der Methodikgutachter ist es, ein transparentes und nachvollziehbares Trassenauswahlverfahren zu konzipieren, das alle Belange angemessen berücksichtigt.

Diskussion

Eine Teilnehmerin bittet um eine Zusammenfassung des aktuellen Planungsstandes von Seiten der technischen Gutachter.

Herr Müller erklärt, dass eine Zusammenführung der drei Arbeitsstränge (Bestand, Ausbau, Hybrid) frühestens Ende des Jahres möglich sei. Die technischen Gutachter seien daher in der heutigen Sitzung nicht anwesend.

TOP 6 Bewertungsmethodik zum Trassenauswahlverfahren

Prof. Dr.-Ing. Joachim Hartlik stellt die Grundlagen zur Entwicklung einer Bewertungsmethodik für das spätere Trassenauswahlverfahren vor (Anlage 1, Folie 23-37). Die zu berücksichtigenden Belange sind in drei Gruppen eingeteilt: Raumordnung, Umwelt und Technik. Für jede Belanggruppe wird jeweils ein Set aus Kriterien zur späteren Bewertung von Trassenvarianten entwickelt. Die Kriteriensets sind hierarchisch aufgebaut. Jedes Kriterium bzw. Unterkriterium wird über einen oder mehrere Indikatoren messbar gemacht. Die Trassenvarianten werden später nach den Kriterien bewertet und in eine Rangfolge gebracht. Daraus ergibt sich für jede der drei Belanggruppen jeweils eine Variantenreihung sowie eine oder mehrere Vorzugsvariante(n). Die Vorzugsvarianten werden anschließend in Hinblick auf die wirtschaftlichen und verkehrlichen Anforderungen miteinander verglichen. Zentrale Anforderungen an die Bewertungsmethodik sind Wissenschaftlichkeit und Nachvollziehbarkeit.

Für das Bewertungsverfahren werden die Kriterien aus der Raumwiderstandsanalyse harmonisiert und auf die Belanggruppen Raumordnung und Umwelt aufgeteilt. So werden Redundanzen vermieden. Für den Bewertungsvorgang wird eine normierte Wertskala benötigt, um die Werturteile zu den sehr verschiedenen Kriterien zu einem Gesamturteil aggregieren zu können. Bewährt hat sich eine fünfstufige Ordinalskala.

Diskussion

Ein Teilnehmer kritisiert, dass aus seiner Sicht die Herleitung der Grobkorridore noch nicht ausreichend erläutert worden sei.

Herr Hartlik erklärt in diesem Zusammenhang, dass später auch Varianten geprüft werden können, die außerhalb der Grobkorridore liegen.

Mehrere Teilnehmer merken in Bezug auf Folie 24 an, dass sich durch eine mögliche Anwendung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich, MgvG) andere Verfahrensschritte ergeben als bei einem Planfeststellungsverfahren. Herr Müller kündigt an, die Unterschiede beider Verfahren gesondert schriftlich zu erläutern.

Mehrere Teilnehmer möchten wissen, wie mit Raumwiderständen umgegangen wird und wie eine Relativierung der Raumwiderstandsanalyse verhindert wird.

Herr Hartlik stellt klar, dass die Auswirkungen konkreter Trassen untersucht werden und im Einzelnen geprüft wird, welche technischen Maßnahmen die Auswirkungen vermindern könnten. Auf Nachfrage erläutert Herr Hartlik, dass es sich beim Variantenvergleich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) um einen relativen Vergleich der Varianten untereinander handele. Die UVP ist ein Instrument der umweltvorsorgeorientierten Umweltfolgenabschätzung, deren Ergebnisse bei der Entscheidung zu berücksichtigen sind, die aber keine direkten Rechtsfolgen nach sich zieht.

Eine Teilnehmerin interessiert sich für die Bewertung von Liegenschaften, die im sicherheitspolitischen Interesse des Landes stehen, wie beispielsweise Truppenübungsplätze.

Herr Borkenhagen erklärt, dass diese Flächen vermieden werden.

Auf Nachfrage, führt Herr Hartlik aus, dass Vorschläge für Trassenvarianten in einem iterativen Prozess entstehen und gemeinsam mit Umwelt- und Methodikgutachter:innen von den technischen Planern erarbeitet werden. Bisher sei eine Gesamttrassenbewertung vorgesehen, je nach Art und Anzahl der Trassenvarianten könne jedoch auch eine Segmentanalyse sinnvoll sein.

Ein Teilnehmer möchte wissen, wie die Belange des Klimaschutzes mit in die Gesamtabwägung einfließen. Dazu präzisiert er, dass Tunnel aufgrund des Betonaufwandes besonders zu beachten seien. Herr Hartlik erklärt, dass seit der Novellierung des UVP-Gesetzes 2017 die Auswirkungen auf das Globalklima mitbetrachtet werden müssen. Das gelte im Grundsatz sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase. In einer Arbeitsgruppe werde das Vorgehen dazu erarbeitet.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es zwingend erforderlich sei, auch Varianten zu prüfen, die das verkehrliche und wirtschaftliche Ziel nicht erfüllen.

Ein Teilnehmer fragt, ob es denkbar wäre, Güterverkehre und Schnellverkehre jeweils getrennt auf eigenen Gleisen fahren zu lassen. Dazu merkt ein zweiter Teilnehmer an, dass weitaus mehr verkehrliche Aspekte zu beachten seien als die Fahrzeitverkürzung. Ihn interessiert, wie die verkehrlichen Aspekte entwickelt werden.

Herr Müller erläutert hierzu, dass diese Aspekte im Rahmen der Erörterung der Bewertungsmethodik betrachtet werden, einmal in der Belanggruppe Technik, und dann bei der Betrachtung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Aspekte.

Ein Teilnehmer regt an, den Teilnehmenden des Plenums vor Sitzungen Unterlagen zur Vorbereitung zukommen zulassen.

Der Moderator dankt für den Hinweis, der Vorschlag werde bei den nächsten Sitzungen nach Möglichkeit berücksichtigt.

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts 6 ab (Anlage 1, Folie 39).

TOP 7 Ausblick

Herr Müller stellt den Terminplan und den Zeitplan für die kommenden Veranstaltungen vor (Anlage 1, Folie 41). In der nächsten Sitzung am 20. Juni werden die Kriterien und die Wertung besprochen. Er lädt die Teilnehmenden dazu ein, sich bei Fragen und Anregungen jederzeit beim Planungsteam zu melden.

Der Moderator bedankt sich für die lebendige Diskussion und Teilnahme der Plenumsmitglieder. Der Projektleiter schließt sich dem Dank an und verabschiedet die Teilnehmenden.