

Entwurf – noch vom Plenum freizugeben

DB Netz AG

Bahnprojekt Hannover – Bielefeld

Ergebnisprotokoll 1. Sitzung

Online-Sitzung via Microsoft Teams

09. März 2021

Ort: Virtuelle Sitzung per Microsoft-Teams
Dauer: 16:00 Uhr – 20:30 Uhr
Moderation & Dokumentation: ifok GmbH

Agenda

TOP 1 Hallo! – Herzlich willkommen

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

TOP 2 Wer sitzt hier? – Mitglieder des Plenums

- Zusammensetzung des Plenums
- Geführte Vorstellungsrunde

TOP 3 Wie wollen wir zusammenarbeiten? – Selbstverständnis

- Vorstellung des Selbstverständnisses (Entwurf)
- Diskussion

TOP 4 Wo stehen wir? – Grundlagen und Stand der Planung

- Inhaltlicher Vortrag durch die DB
- Vorschläge für Vertiefungswshops

TOP 5 Was ist Ihnen wichtig? – Diskussion

TOP 6 Wie geht's jetzt weiter? – Nächste Termine

- Zeitplan für die kommenden Veranstaltungen
- Gemeinsame Ergebnisdokumentation

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Präsentationsfolien

TOP 1 Hallo! – Herzlich willkommen

Ralf Eggert, ifok GmbH, begrüßt als Moderator die Teilnehmenden zur ersten Plenumssitzung des Planungsdialogs Hannover–Bielefeld.

Carsten-Alexander Müller, Projektleiter der DB Netz AG, heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen. Er gibt einen Überblick über die kommenden Planungsschritte bis zur Genehmigung, kontinuierlich begleitet durch den Planungsdialog. Anschließend fasst er die zentralen Erwartungen an den Dialog und die Planung zusammen, die in der Auftakt-Veranstaltung am 14. Januar 2021 und in über 100 Vorgesprächen formuliert wurden. Diesen Erwartungen wolle man im Projekt gerecht werden (Anlage 1, Folien 4-5). Er betont, nur wenn bei der Planung alle Belange ausgewogen berücksichtigt werden, könne eine rechtssichere Variante gefunden werden. Das Anliegen, den Ausbau der Bestandsstrecke ebenfalls zu untersuchen, habe die Deutsche Bahn Anfang des Jahres beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur platziert und die entsprechende Genehmigung erhalten. Der Ausbau des Bestandes werde also parallel untersucht.

Der Moderator erläutert den Teilnehmenden, wie sie sich während der digitalen Sitzung einbringen können. Anschließend stellt er die Tagesordnung vor, gegen die es keine Einwände gibt.

TOP 2 Wer sitzt hier? – Mitglieder des Plenums

Der Moderator stellt die Zusammensetzung des Plenums vor (Anlage 1, Folien 8-18). Er erläutert: Das Plenum solle die Projektregion möglichst gut repräsentieren. Die einzelnen Mitgliedsorganisationen und -institutionen sind zudem auf der [Webseite des Projekts](#) aufgelistet.

Auf Nachfrage aus dem Kreis der Teilnehmenden ergänzt er: Um den Teilnehmenden eine Kontaktliste aller Mitglieder zu senden, sei das Einverständnis jedes einzelnen Mitglieds notwendig. Eine entsprechende Abfrage werde vorbereitet. Zudem stehe den Mitgliedern in Kürze ein geschützter Teil der Projektwebsite zum Austausch zur Verfügung.

TOP 3 Wie wollen wir zusammenarbeiten? – Selbstverständnis

Der Moderator stellt fest, dass sich in vergleichbaren Dialogprozessen ein gemeinsames Verständnis der Zusammenarbeit sowie der Rolle des Gremiums bewährt hat. Er schlägt daher vor, auch für das Plenum des Planungsdialogs Hannover–Bielefeld ein solches Selbstverständnis abzustimmen. Mehrere Teilnehmende hätten hierzu bereits im Voraus Hinweise und Vorschläge gegenüber der Deutschen Bahn formuliert. Daraus habe ifok unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen des Projekts sowie der Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten einen Vorschlag erarbeitet. Die Moderation stellt den Teilnehmenden den Vorschlag vor (Anlage 1, Folien 19-27).

Diskussion:

Ein Teilnehmer begrüßt, dass Mehrheitsentscheidungen im Plenum grundsätzlich ausgeschlossen werden. Um Protokolle oder gemeinsam erarbeitete Ergebnisse abzustimmen, sei dies aber dennoch erforderlich und an entsprechenden Stellen des vorgestellten Vorschlags auch so vorgesehen. Er bittet daher nochmals um Klarstellung.

Der Moderator erklärt, der Ausschluss von Mehrheitsentscheiden beziehe sich vor allem auf inhaltliche Themen der Planung, da das Plenum dazu nicht legitimiert sei. Wo sich das Plenum selbst organisiere, seien dagegen Mehrheitsentscheide denkbar. Protokolle des Plenums oder gemeinsame Stellungnahmen müssten von allen Beteiligten mitgetragen werden und könnten daher nicht mittels Mehrheitsentscheidung abgestimmt werden.

Ein Teilnehmer betont in diesem Zusammenhang, dass das aus Interessenvertretern bestehende Plenum des Planungsdialogs nicht demokratisch legitimiert sei und demnach lediglich empfehlenden Charakter haben könne.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass das Projekt die Kosten für externe Gutachten nicht trägt. Es sei aus seiner Sicht notwendig, weitere Expertise von außen einzuholen, um allen Teilnehmenden dieselbe Bewertungskompetenz zu ermöglichen.

Der Projektleiter erläutert, dass doppelte Gutachterleistungen nicht vom Bund finanzierungsfähig seien. Die Gutachten würden nach strengen fachlichen und juristischen Vorgaben erstellt, daher sei das Ergebnis unabhängig vom Auftragsgeber.

Eine Teilnehmerin berichtet, dass in einem anderen Projekt ein externer Gutachter gemeinsam durch verschiedene Bürgerinitiativen erfolgreich finanziert worden sei. Ein Teilnehmer schlägt vor, die DB solle zuerst mit der Beauftragung der Gutachten und der Planung beginnen, bevor von den Teilnehmenden über die Glaubwürdigkeit der Gutachten eine Vordiskussion geführt würde.

Eine Teilnehmerin kritisiert, dass im Plenum aus ihrer Sicht zu viele Personen teilnehmen und schlägt vor, jeweils nur ein:e Vertreter:in pro Institution in der Sitzung sowie ein:e Stellvertreter:in im Livestream zuzulassen. Ein anderer Teilnehmer unterstützt in diesem Zusammenhang die Idee von Vertiefungsworkshops als Beitrag zu arbeitsfähigen Strukturen. Eine Teilnehmerin wirbt dafür, das Plenum noch nicht zu einem zu frühen Zeitpunkt zu verkleinern. Eine weitere Teilnehmerin schlägt vor, dass Stellvertreter:innen lediglich in den Vertiefungsworkshops Rederecht erhalten, in den Plenumssitzungen jedoch nicht.

Der Moderator teilt die Einschätzung, dass eine Verkleinerung des Plenums zur Arbeitsfähigkeit beitragen könnte, ohne dabei die Breite an Themen und Perspektiven zu beeinträchtigen.

Aus dem Kreis der Teilnehmenden kommen mehrere Rückfragen zur Rolle und Rechtsverbindlichkeit des Plenums für den Planungsdialog: Ein Teilnehmer bittet um weitere Erläuterung der Verbindlichkeit

von Empfehlungen des Plenums und den Umgang mit Ergebnissen aus dem Planungsdialog. Ein Teilnehmer fragt, ob die Beteiligung über Transparenz und frühe Information hinausgehe und ob die Träger öffentlicher Belange auch über die Offenlage der Unterlagen im Rahmen der formellen Verfahren hinaus einbezogen würden. Ein weiterer Teilnehmer fragt, wie mit Fragen und Anregungen der Mitglieder umgegangen wird. Ein Teilnehmer bittet darum, die Rechte, Pflichten und Grenzen der Beteiligten aufzuzeigen.

Herr Müller bestätigt, dass die Planungen im Rahmen der bekannten Planungsprämissen ohne Vorfestlegung abliefen. So würden im Suchraum über Raumwiderstände, Grobkorridore und Trassenkorridore mögliche Trassenvarianten identifiziert. Parallel dazu werde die Bestandsstrecke auf Grundlage der Planungsprämissen untersucht. Ziel sei, das Beste aus beiden Handlungssträngen zu verbinden. Er betont, die Fachexpertise der Plenumsmitglieder stelle eine wichtige Ressource für das Planungsteam dar und werde in den Sitzungen und Vertiefungswshops eingeholt. Das Plenum werde vor den jeweiligen Verfahrensschritten eingebunden (Anlage 1, Folie 4), die Vorschläge aus der Region würden aufgenommen und mögliche Varianten gemeinsam erarbeitet. Das Plenum habe dabei beratenden Charakter. Für eine Entscheidung, etwa über spätere Trassenverläufe, fehle dem Plenum eine demokratisch legitimierte Entscheidungsbefugnis. Am Ende entscheide der Deutsche Bundestag im Rahmen der Parlamentarischen Befassung, mit welcher Variante die Planungen fortfahren werden. Welches raumordnerische Verfahren im Projekt zum Tragen komme und zu welchem Zeitpunkt daher formelle Beteiligungsmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger sowie Träger öffentlicher Belange bestünden, stehe noch nicht fest. Aus Sicht des Projekts sei ein einheitliches Verfahren über beide Bundesländer hinweg wünschenswert.

Eine Teilnehmerin bittet um eine größere Vorlaufzeit der Einladung vor Sitzungen des Plenums einschließlich der voraussichtlichen Start- und Endzeiten und schlägt vor, dies im Selbstverständnis zu verankern. Eine zweite Teilnehmerin bittet um Versand der Tagesordnungen vier Wochen im Voraus einer Sitzung. Eine weitere Teilnehmerin bittet darum, die Sitzungsdokumente für die Mitglieder online abrufbar zu machen.

Ein Teilnehmer betont die Bedeutung von Transparenz im Verfahren. Er spricht sich für eine klare und gemeinsame Zieldefinition des Planungsdialogs aus, ohne Vorfestlegung auf bestandsnahen Ausbau oder Neubau. Er regt an, auch Strecken außerhalb des Projektraums zu betrachten, um Fahrzeitverkürzungen zu erreichen.

Herr Müller erklärt, der Fokus des Projekts Hannover–Bielefeld und damit auch der Diskussion im Plenum liege klar innerhalb des Projektgebiets. Sobald die Untersuchungen der Projekte des Deutschlandtaktes auf Basis des 3. Gutachterentwurfes durch das BMVI abgeschlossen sei, werde die DB die Mitglieder des Plenums über die Ergebnisse informieren.

Zwei Teilnehmende fragen, ob der Vorschlag zum Selbstverständnis der IG Cosinus allen Mitgliedern des Plenums zugänglich gemacht werden könnte.

Der Moderator stellt fest, dass sich das Plenum im Rahmen dieser Sitzung noch nicht auf ein gemeinsames Selbstverständnis einigen konnte. Er schlägt vor, die Diskussion in der kommenden Plenumssitzung fortzuführen mit dem Ziel, dann zu einem gemeinsam getragenen Ergebnis zu kommen.

TOP 4 Wo stehen wir? – Grundlagen und Stand der Planung

Herr Müller stellt den aktuellen Planungsstand des Projekts vor (Anlage 1, Folien 31-35). Darüber hinaus betont er: Das Projekt stehe noch ganz am Anfang und die Planungen beginnen „auf dem weißen Blatt Papier“. Aktuell erfolge zunächst eine umfassende Datenerhebung, um die Grundlagen zu ermitteln. Die Untersuchungen zur Ertüchtigung der Bestandsstrecke erfolgten zeitlich zuerst, danach würden mögliche Neubaumöglichkeiten betrachtet. Es gebe keine Priorisierung oder Vorfestlegung auf einen Ausbau im Bestand oder einen Strecken-Neubau. Er bittet um Verständnis, dass einige Fragen erst im Laufe des Prozesses geklärt werden können. Er sagt zu, die technischen Planungs-Prämissen im Nachgang der Sitzung auf der Projektwebsite zu veröffentlichen.

Anschließend stellt Frau Meyer-Glubrecht, Umweltplanerin des Projekts, die nächsten Schritte der anstehenden Untersuchungen vor (Anlage 1, Folie 36). Danach erklärt sie Begriff, Funktion und Analyse der Raumwiderstände, mit deren Hilfe in den nächsten Monaten Grobkorridore und Trassen-Alternativen identifiziert werden (Anlage 1, Folien 37-38). Sie erläutert ergänzend: Die Erhebung der Raumwiderstände sei Voraussetzung für die Gutachten (u.a. Raum- und Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)), die in den kommenden Monaten EU-weit ausgeschrieben werden.

Herr Müller stellt mögliche Themen vor, die im Rahmen von Vertiefungsworkshops behandelt werden könnten und bittet die Teilnehmenden, ergänzende Themenvorschläge für die Vertiefungsworkshops im Chat einzugeben (Anlage 1, Folien 39-40).

Mehrere Teilnehmende verweisen auf die große Bedeutung der Vorgaben des Deutschlandtaktes sowie ihrer Verbindlichkeit für die Planung. Ein weiterer Teilnehmender stellt die Möglichkeit in den Raum, dass bei näherer Betrachtung des Deutschlandtaktes die notwendigen Fahrtzeitverkürzungen auch auf anderen Wegen oder Streckenbereichen möglich seien. Beide bitten darum, im kommenden Vertiefungsworkshop zuerst den Deutschlandtakt und mögliche Alternativen zum dritten Gutachterentwurf zu behandeln, möglichst unter Einbindung von Vertretern des BMVI bzw. der beauftragten Gutachter. Ein dritter Teilnehmender weist darauf hin, dass bei der Behandlung des Deutschlandtaktes auch die Strecke Bielefeld–Hamm thematisiert werden müsse.

Herr Müller begrüßt den Vorschlag, den Deutschlandtakt auf dem kommenden Vertiefungsworkshop zu behandeln. Die zuständigen Stellen seien bereits kontaktiert und eingeladen worden.

Eine Teilnehmerin schlägt vor, die Möglichkeiten des Bestandsausbaus im Rahmen eines Vertiefungsworkshops zu behandeln.

Herr Müller sagt dies zu.

Vorschläge der Teilnehmenden für Vertiefungsworkshops aus dem Chat:

- Alternative Ausgestaltung des Deutschlandtakts
- Was ist ein Integraler Taktfahrplan und wie passt der in den Zielfahrplan2030+?
- Welche Planungsgrundlagen werden für die Wirtschaftlichkeit verwendet?
- Heilquellen/Grundwasserquellen/Kurgebiete
- Fahrplankonzept - welche Fahrzeiten passen in den Deutschlandtakt - sind 31 Minuten notwendig? Zusammenhang mit Ausbauten Bielefeld – Hamm und Hannover – Berlin beachten
- Wie können die generellen Ziele des Deutschlandtakts durch weitere Maßnahmen als Fahrzeit Hannover-Bielefeld 31 Minuten erreicht werden?
- Wie wirken sich Varianten auf die Anbindung an Nah- und Fernverkehr der Städte und Gemeinden in der Region aus?
- Bewertungsrahmen für die jeweiligen Schutzgüter des UVPG.
- Technische Daten für eine Neubau- aber auch Ausbaustrecke (Baustandards, Tiefbau, Böschungen, Oberleitungen)
- Deutschlandtakt und seine Systematik
- Übersicht der vorhandenen Trassen mit Hinweisen auf bereits bestehende Planungen zum (Neu-)Ausbau von Bahnhöfen, Weichen, Übergängen in der Landschaft
- Aktuelle (bis mind. 2019) und prognostizierte Datengrundlage für Fahrgastzahlen im Regional-, Güter-, Pendler (KFZ sowie Schiene), Inlandsflüge
- Klimarelevanz unterschiedlicher Trassen
- Bedeutung der Netzknotenpunkte – auch Bielefeld

TOP 5 Was ist Ihnen wichtig? – Diskussion

Mehrere Teilnehmende erkundigen sich, ob der DB Netz AG mittlerweile ein endgültiger Planungsauftrag schriftlich vorliege und bitten um die Veröffentlichung.

Herr Müller erklärt, die Technischen Planungs-Prämissen werden in Kürze auf der Internetseite des Projekts veröffentlicht.

Mehrere Teilnehmende zeigen sich damit unzufrieden und wenden ein, ohne eine Veröffentlichung des kompletten Planungsauftrags blieben die Grundlagen des Projekts und des Planungsdialogs unklar. Sie fordern daher, den kompletten schriftlichen Planungsauftrag zu veröffentlichen, ggf. mit Schwärzungen einzelner Passagen. Einige Teilnehmer geben zu bedenken, eine Veröffentlichung des Planungsauftrags könne nur über den politischen Weg erfolgen. Allerdings hätten Anfragen von Bundestagsabgeordneten an das Bundesverkehrsministerium bisher keinen Erfolg gehabt. Ein anderer Teilnehmer warnt, dass die unklare Situation um den Planungsauftrag es erschwere, Vertrauen zwischen dem Projekt und der Region aufzubauen.

Werner Lübberink, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Nordrhein-Westfalen, sagt zu, sich dafür einzusetzen, im ersten Vertiefungsworkshop das Thema Planungsauftrag mit einem Vertreter oder einer Vertreterin des Bundesverkehrsministeriums abschließend zu diskutieren. Er betont, dass das Bahnprojekt im Rahmen der geltenden Vorgaben handle. Diese würden an anderer Stelle festgelegt. Die umfangreiche Verbesserung der Bahn-Infrastruktur sei erklärtes Ziel der Bundesrepublik Deutschland. Dazu sei es nötig, die maximale Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt Hamm – Hannover deutlich zu erhöhen.

Aus dem Kreis der Teilnehmenden kommt der Vorschlag, mögliche Verbesserung und Fahrzeiteinsparungen auf dem Gesamtstreckenabschnitt zu betrachten. Es sei wichtig, das Plenum auch über Streckenabschnitte zu informieren, die über die Grenzen des Projektes hinausgehen.

Herr Müller signalisiert Zustimmung, das Plenum auch über mögliche Maßnahmen in angrenzenden Streckenabschnitten zu informieren. Gleichzeitig stellt er klar, dass das Projekt lediglich die Bereiche zwischen Hannover und Bielefeld entlang der Bestandsstrecke und innerhalb des dargestellten Suchraums betrachte. Darüberhinausgehende Maßnahmen, die gegebenenfalls für die Umsetzung des Deutschlandtaktes notwendig wären, liegen dagegen nicht im Rahmen des Projektauftrags.

Ein Teilnehmer verweist auf Folie 36 und macht deutlich, der vorgesehene Zeitplan bis zur Antragsvariante sei aus seiner Sicht knapp bemessen, da die notwendigen Erhebungen durchgeführt werden müssten. Er fragt daher, in welcher Phase das Scoping durchgeführt werde und wie die Zeitplanung der Umweltverträglichkeitsstudie aussehe. Ein anderer Teilnehmer fragt, welche raumordnerischen Verfahren für das Projekt in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen zur Anwendung kämen. Beide erkundigen sich, an welcher Stelle des Verfahrens und in welcher Art die Träger öffentlicher Belange (TöB) fachlich mitwirken könnten.

Frau Meyer-Glubrecht antwortet, derzeit würden die Daten aus zur Verfügung stehenden Quellen zusammengetragen. Im direkten Austausch mit den zuständigen Behörden sowie den TöB würden diese Daten ergänzt und vervollständigt. Mit den faunistischen Planungsraumanalysen (FPA) könne erst begonnen werden, wenn Grobkorridore feststehen. Die FPA stellen eine erste Untersuchung der schützenswerten Tier- und Faunavorkommen in der Region dar, die i.d.R. Ortsbegehungen und Datenauswertungen der Umweltserver umfasst. Auf dieser Grundlage würden Empfehlungen zu weiteren detaillierten Erfassungen ausgewählter Tiergruppen erarbeitet und zu einem späteren Zeitpunkt tiefergehende spezielle Kartierungen durchgeführt (z.B. Zugvögel, Fledermäuse, Reptilien etc.). Diese erfolgen jedoch nicht im gesamten Suchraum, sondern konzentrierten sich auf die identifizierten Trassenkorridore. Die Ergebnisse würden dann im Rahmen der UVS und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan bewertet.

Sie betont, die Planung im Projekt sei auf die Kenntnisse der lokalen Expertinnen und Experten angewiesen. Derzeit sei noch nicht abschließend geklärt, welche raumordnerischen Verfahren im jeweiligen Bundesland zur Anwendung kommen. In jedem Fall jedoch sei nach der Klärung dieser Frage ein Scoping-Termin geplant, bei dem die TöB eingebunden werden. Dabei würden der Untersuchungsrahmen, die Untersuchungsmethodik und die Detailschärfe der Untersuchung festgelegt.

Ein Teilnehmender betont, die fachliche Expertise der TöB müsse aus seiner Sicht auch unabhängig von formellen Verfahren planungsbegleitend eingebunden werden, wie dies etwa bei Straßenbauprojekten in Nordrhein-Westfalen geschehe.

Der Moderator lädt alle Anwesenden ein, zur Klärung detaillierter Fragen der Mitwirkung das bilaterale Gespräch zu suchen und verweist auf die kommenden Vertiefungsworkshops.

Mehrere Teilnehmende plädieren für ein länderübergreifendes einheitliches raumordnerisches Verfahren. In der Planung der Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt sei etwa ein drei Bundesländer übergreifendes Raumordnungsverfahren durchgeführt worden.

Herr Müller dankt für den Hinweis und bekräftigt, das Projektteam stehe dazu im Austausch mit dem Land Niedersachsen sowie der Bezirksregierung Detmold.

Ein Teilnehmer fragt, welche Auswirkungen auf die Strecke Berlin-Amsterdam zu erwarten seien. Der Bahnhof Minden sei diesbezüglich vor allem als Umstiegsbahnhof relevant.

Herr Müller erklärt, dass die Auswirkungen auf die Strecke Berlin – Amsterdam im Rahmen des Deutschlandtakts bearbeitet würden.

Herr Lübberink ergänzt, die internationale Strecke sei Bestandteil sämtlicher Planungen der Deutschen Bahn und werde künftig mindestens im Zweistundentakt befahren. Zudem sei für die Strecke die Anschaffung neuer Züge mit einer Maximalgeschwindigkeit von 230 km/h geplant.

TOP 6 Wie geht's jetzt weiter? – Nächste Termine

Der Projektleiter gibt einen Ausblick auf die kommenden Termine (Anlage 1, Folie 45). Er ergänzt: Die kommende Zeit werde genutzt, um Daten zum Suchraum zusammenzutragen. Dies sei als Grundlage für die spätere Planung und für die Untersuchung der Bestandsstrecke unerlässlich, auch wenn derzeit die konkreten raumordnerischen Verfahren noch nicht feststünden.

Anschließend stellt der Moderator eine bereits im Vorfeld angefertigte Zusammenfassung der Veranstaltung vor. Dies wird von den Plenumsmitgliedern scharf kritisiert. In der Folge stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Sitzungsergebnisse ab (Anlage 1, Folie 47).

Ein Teilnehmer regt an, in den kommenden Sitzungen während der einzelnen Tagesordnungspunkte Diskussionsergebnisse festzuhalten und im Anschluss direkt abzustimmen.

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

Anlage 1 Präsentationsfolien

https://www.hannover-bielefeld.de/d/2021-03-09_Erstes_Plenum.pdf