

Protokoll zum Regional-Treffen

Im Marta in Herford

am 28. Januar 2026, 17:05 – 19:29 Uhr

Erstellt am: 28.01.2026

Erstellt von: Pauline Hennigs, DB InfraGO AG

Agenda

- TOP 1** **Einführung** (Volker Vorwerk & Leon Ebinger, DB InfraGO AG)
- TOP 2** **Von 12 auf 2 Varianten** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 3** **Vorerkundung Wesergebirge** (Gesa Grubert, DB InfraGO AG)
- TOP 4** **Ausblick** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)

TOP 1 Einführung (Volker Vorwerk & Leon Ebinger, DB InfraGO AG)

Das Regional-Treffen wird von Herr Vorwerk eröffnet, der die Anwesenden begrüßt und die Abwesenheit des Projektleiters Herr Jekel aus persönlichen Umständen entschuldigt. Neben den Anwesenden vor Ort sind weitere Personen online dabei, welche Beiträge und Fragen per Chat einbringen können. Herr Vorwerk stellte die Tagesordnung vor und betonte die Bedeutung des Termins für die Region, insbesondere für die Kreise Herford, Minden-Lübbecke und Lippe. Der Fokus der Veranstaltung liegt auf der Vorstellung der Abschichtung der Trassenvarianten sowie der durchgeführten Bohrungen 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, die Entwicklung der Bewertungsmethodik für die ursprünglich entwickelten zwölf Trassenvarianten 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).

Herr Vorwerk betont die europäische Bedeutung des Bahnprojekts Hannover-Bielefeld, welches im Korridor Baltikum-Nordsee des transeuropäischen Netzes liegt und unter anderem die Kapazitäten zwischen Nord- und Ostseehäfen sowie zwischen Amsterdam und Warschau erhöht. Die geplanten zwei zusätzlichen Gleise bringen zahlreiche Vorteile für Herford, darunter eine nahezu Verdopplung des Nahverkehrs im Deutschlandtakt sowie einen zusätzlichen Halt an der Gaußstraße. Damit verbessert das Projekt die Anbindung der Region, stärkt die lokale Wirtschaft und unterstützt die städtebauliche Entwicklung (vgl. Anlage 1, Folie 5ff).

Hinweis: Eine Teilnehmerin äußert die Meinung, dass die Verkehrsprognose 2040 unter unrealistischen Annahmen erstellt wurde, wie etwa der vollständigen Umsetzung des Zielfahrplans und der Großknoten, und kritisiert damit die Aussagekraft der Prognosezahlen.

Antwort: Ein Teilnehmer erwidert, dass der Zielfahrplan nicht auf der Verkehrsprognose 2040 basiert, sondern auf den Wünschen und Anforderungen der Bundesländer. Es wird argumentiert, dass die Nachfrage im Schienenverkehr heute und zukünftig das Angebot übersteigt.

Hinweis: Die Teilnehmerin hält an ihrer Kritik fest und sagt, dass die Prognose auf der vollständigen Umsetzung des Zielfahrplans basiert. Daraus würde ein Zirkelschluss zwischen Prognose und Zielfahrplan entstehen und unrealistische Bedingungen geschaffen werden.

Hinweis: Ein Teilnehmer bemängelt, dass durch geänderte Streckenführungen direkte Verbindungen von Bielefeld nach Berlin und Köln entfallen würden.

Antwort: Herr Vorwerk entgegnet, dass Verbindungen nach Köln und Berlin weiterhin möglich sein werden. Er weist darauf hin, dass mehr Infrastruktur nötig ist, um optimale Umstiegsbeziehungen herzustellen. Zudem ist der Zeitpunkt der Umsetzung von Investitionen abhängig.

Herr Vorwerk setzt die Präsentation fort und beschreibt den Trassenverlauf der Varianten V3 und V4 durch den Kreis Herford. Beide Varianten verlaufen bis Vlotho identisch und verlaufen dann zunächst in Tunnellage. Die Variante V4 verläuft anschließend durch den Bahnhof von Herford. Die Variante V3 verläuft unterirdisch durch den Obernberg und überbrückt zwischen Autobahn A2 und Bad Salzuflen die Werre. Anschließend läuft die Variante über die möglichen Anbindungen Schildesche oder Brake nach Bielefeld. Herr Vorwerk stellt heraus, dass die geplante Bahnstrecke in Herford je nach Trassenvariante 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).

Die Planung wurde in den letzten Jahren durch eine Onlinebeteiligung begleitet, bei der die Öffentlichkeit Hinweise und Fragen einbringen konnte. 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 10).

Herr Ebinger, Projektingenieur im Projekt, erklärt, dass mehrere vorgeschlagene Trassen qualitativ oder quantitativ geprüft wurden. Es wird der Segmentvergleich S8 erläutert, bei dem eine Verschiebung der Trasse erbeten wurde. Weitere Varianten wurden aufgrund hoher Betroffenheiten, technischer Einschränkungen oder schwieriger Gelände- und Höhenverhältnisse ausgeschlossen. Dazu gehören Varianten, die länger im Bestand nördlich von Herford verlaufen und eine Variante, die Milse untertunnelt (vgl. Anlage 1, Folie 11f).

TOP 2 Von zwölf auf zwei Varianten (Volker Vorwerk, InfraGO AG)

Herr Vorwerk beschreibt den Verlauf der zwölf Trassenkorridorvarianten, die im August 2024 von der Deutschen Bahn veröffentlicht und anhand der Bewertungsmatrix und Hinweisen der Öffentlichkeit geprüft wurden. Im Dezember 2025 wurden diese zwölf Trassenvarianten auf zwei Varianten abgeschichtet, was nachfolgend erläutert werden soll (vgl. Anlage 1, Folie 13ff).

Frage: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass V3 in einer Unterlage des Bundesverkehrsministeriums (BMV) eingezeichnet ist, und fragt, ob dies eine Vorfestlegung impliziert.

Antwort: Herr Vorwerk betont, dass es keine Vorentscheidung seitens des BMV oder der DB gibt und die endgültige Bewertung von V3 oder V4 erst nach Abschluss der Vorplanung erfolgt.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die zuvor vorgestellten Daten zum Flächenverbrauch (vgl. Anlage 1, Folie 9) für Variante 4 einen höheren Flächenverbrauch zeigen, und fragt, ob daraus nicht eine Bevorzugung der Variante 3 folgt.

Antwort: Herr Vorwerk erläutert, dass sich der dargestellte Flächenverbrauch nur auf Herford bezog. Er betont, dass beide Varianten in der Gesamtbewertung gleichwertig abschneiden und aufgrund des frühen Planungsstands keine weitere Differenzierung vorgenommen werden kann.

Herr Vorwerk erläutert das Vorgehen der Abschichtung der zwölf Trassenvarianten in drei Schritten: Varianten-Vergleich, Segment-Vergleich und Kosten-Vergleich (vgl. Anlage 1, Folie 16).

Frage: Ein Teilnehmer kritisiert, dass weder CO₂-Emissionen noch Kosten pro Trasse transparent dargestellt wurden, obwohl diese aus seiner Sicht zentrale Bewertungskriterien sind.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt, dass aufgrund der aktuellen Planungsunschärfe weder belastbare Kosten noch eine differenzierte CO₂-Bilanz je Variante ermittelt werden konnten und man sich daher auf vorhandene Daten aus dem Bundesverkehrswegeplan (PRINS) gestützt hat.

Rückfrage: Der Teilnehmer äußert Unverständnis und vermutet, dass durch das Auslassen von CO₂- und Kostenschätzungen alternative Trassen nicht ausreichend betrachtet wurden.

Antwort: Herr Vorwerk entgegnet, dass detaillierte CO₂-Bilanzen nur bauwerksbezogen erstellt werden können und diese Daten erst im Rahmen der Vorplanung ermittelt werden.

Anmerkung: Der Teilnehmer gibt zu bedenken, dass möglicherweise zu früh Varianten ausgeschlossen wurden, ohne CO₂-Emissionen und Kosten ausreichend zu berücksichtigen.

Antwort: Herr Vorwerk verweist darauf, dass grobe Kostenrelationen im weiteren Verlauf des Abends dargestellt werden, belastbare Kosten jedoch erst in der Vorplanung ermittelt werden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob Kosten und CO₂-Emissionen bereits in die Abschichtung der Varianten V3 und V4 einbezogen wurden und ob diese Kriterien aktuell relevant sind.

Antwort: Herr Vorwerk verweist darauf, dass er diesen Aspekt im weiteren Vortrag aufgreift.

Herr Vorwerk 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, V11 zeigten hier die besten Ergebnisse.

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.

Im dritten Schritt wurden die groben 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 16ff).

Frage: Ein Teilnehmer kritisiert, dass Kosten-, CO₂- und Fahrgastdaten nicht veröffentlicht wurden und wirft der Bahn mangelnde Transparenz vor.

Antwort: Herr Vorwerk bemerkt, dass bislang keine konkreten Kosten berechnet wurden. Vielmehr ist allgemein bekannt, dass Tunnel erheblich teurer seien als der oberirdische Bau einer Bahnstrecke. Dies reicht aus, um begründet eine Abschichtung vorzunehmen. Detaillierte Kosten- und Klimabilanzen folgen in der Vorplanung.

Frage: Eine Teilnehmerin richtet sich an den Umweltgutachter und fragt, warum trotz detaillierter technischer Angaben in der Tabelle keine näheren Werte zu Kosten oder CO₂ genannt werden können und ob grobe Näherungswerte für die Varianten V3 und V4 möglich sind.

Antwort: Der Umweltgutachter Dr. Balla erklärt, dass die Umweltgutachter nicht für die technischen Kriterien verantwortlich waren, die groben Näherungen anhand der Ingenieurbauwerke dennoch ausreichend seien, um die Varianten sinnvoll zu bewerten. Eine detailliertere Berechnung hätte das Ergebnis nicht verändert.

Herr Vorwerk beendet den aktuellen Tagesordnungspunkt und leitet eine knapp 15-minütige Pause (18.05 – 18.20 Uhr) ein. Anschließend erfolgt die Beantwortung weiterer Fragen.

Frage im Chat: „Guten Tag, bitte um eine Erläuterung zu V4 in dem Bereich, in dem Neubau und Bestand zusammenfallen (Bahnhof Herford). Welche Gleise im Bahnhof Herford bleiben

durch die NBS sicher unberührt, also auch während der Neubaustrecken-Bauzeit jederzeit und durchgängig nutzbar? Wiederum: Gibt es Bestandsgleise im Bahnhof Herford, die verlegt oder gar stillgelegt werden mit Umsetzung der Neubaustrecke V4? Sind diese Sachverhalte schon jetzt in den Variantenvergleich eingegangen? Wenn ja, warum haben alle Varianten eine identische "Technikbewertung" erhalten? In dieser Kategorie sollten sich ggf. Unterschiede zeigen, wenn ich in den Bahnhof Herford hinein eine Neubaustrecken projektiere (V4)?!".

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass die exakte Trassenführung, Gleislagen und so weiter noch nicht festgelegt sind und dies erst in der nächsten Planungsphase, der Vorplanung, untersucht wird.

Frage: Eine Teilnehmerin erkundigt sich nach dem aktuellen Stand der Raumverträglichkeitsprüfung und ob auch die Prüfung des Bestandsausbaus weiterhin berücksichtigt wird.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt, dass die Bahn seit Jahren im intensiven Austausch mit den Raumordnungsbehörden steht und kürzlich Rückmeldungen zu Entwürfen der Antragsunterlagen erhalten hat. Es sind weitere Abstimmungen mit den Raumordnungsbehörden erforderlich. Zudem wird betont, dass der Ausbau der Bestandstrasse die verkehrlichen Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums nicht erfüllt.

Hinweis: Eine Teilnehmerin regt an, die angestrebte Fahrzeit von 31 Minuten zu lockern. Mit Verweis darauf, dass die DB bei der Ausfädelung mit sehr engen Zeitvorgaben argumentiert habe, wird angemerkt, dass eine längere Fahrzeit kleinere Bogenradien ermöglichen und damit zusätzliche Spielräume zur Reduzierung von Betroffenheiten eröffnen könnte.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie die Ausfädelung der neuen Gleise in Herford konkret erfolgen soll und wie dabei mit den unterschiedlichen Höhenlagen umgegangen wird.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass die genaue Lage der neuen Gleise noch offen ist und in Brake und Schildesche Überwerfungen zur Vermeidung von Gleiskreuzungen notwendig sind.

Rückfrage: Der Teilnehmer fragt nach, auf welcher Höhe die neuen Gleise im Bereich Brake und Schildesche gebaut werden müssen, um die bestehende Trasse zu überqueren.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass die genaue Höhenlage der bestehenden und neuen Gleise noch nicht feststeht und erst in der Vorplanung festgelegt wird.

Hinweis: Ein weiterer Teilnehmer merkt an, dass bei einem Ausbau auf sechs Gleise aus Richtung Bielefeld seinen Berechnungen zufolge keine Überwerfungsbauwerke erforderlich wären, und regt an, diese Variante wegen des hohen Platzbedarfs weiter zu prüfen.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass er den Vorschlag in der Vorplanung zur Prüfung mitnimmt.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum für die Ausfädelung in Herford eine Überführung der bestehenden Bahnstrecke erforderlich wäre.

Antwort: Herr Ebinger erklärt, dass dies in der Vorplanung geprüft werden muss und bei der Höhenlage der Strecke zum jetzigen Zeitpunkt weder eine Brückenlösung noch eine Lösung auf Bestandsniveau ausgeschlossen werden kann.

TOP 3 Vorerkundung Wesergebirge (Gesa Grubert, DB InfraGO AG)

Frau Grubert, Projektingenieurin im Großprojekt, 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. Vor Beginn der Bohrungen wurden diverse Fachbehörden eingebunden, um Umweltaspekte zu prüfen. Hierfür wurden unter anderem erforderliche Genehmigungen eingeholt und eine umweltfachliche Bauüberwachung eingesetzt. Anschließend erläutert Frau Grubert 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: Eine Teilnehmerin will sich rückversichern, ob die Bohrungen durchgeführt wurden, weil die vorhandenen Datenlage nicht ausreichte, um die Tunnelmachbarkeit zu beurteilen.

Antwort: Frau Grubert bestätigt dies.

Rückfrage: Die Teilnehmerin fragt, ob für den Obernberg auch noch Bohrungen geplant sind, da für die Region Herford bereits Vorerkundungen im Wesergebirge stattgefunden haben.

Antwort: Frau Grubert bestätigt, dass derzeit noch keine Pläne für Bohrungen vorliegen, die Erkundung des Obernbergs wird jedoch im weiteren Planungsverlauf erfolgen.

Rückfrage: Die Teilnehmerin erkundigt sich, warum die Bohrungen im Obernberg nicht früher durchgeführt wurden, da dies das Ergebnis für Variante V3 beeinflussen und dazu führen könnte, dass V3 nicht weiterverfolgt wird.

Antwort: Frau Grubert bestätigt, dass die Bohrungen dieses Ergebnis hervorbringen könnten.

Frau Grubert zeigt Fotoaufnahmen von der Bohrung 08 in Lohfeld (vgl. Anlage 1, Folie 24). Darauf ist zu erkennen, dass im Bereich der Bohrstelle großflächig Stahlplatten ausgelegt wurden, um den Oberboden zu schützen.

Frage: Eine Teilnehmerin merkt an, dass die Bohrungen direkt auf der Mittellinie des Trassenkorridors liegen, und fragt kritisch, ob das Gestein 500 Meter links oder rechts davon deutlich abweichen könnte.

Antwort: Frau Grubert erklärt, dass dies sehr wahrscheinlich nicht der Fall ist, da die Bohrungen so angeordnet wurden, dass die Ergebnisse auf benachbarte Bereiche interpoliert werden können und sich die Schichten über einige hundert bis tausend Meter kaum unterscheiden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, warum Bohrpunkt 4 direkt an dem Wasserschutzgebiet III liegt und ob dies Auswirkungen auf die Bohrungen hätte.

Antwort: Frau Grubert erklärt, dass es bei den Bohrungen vorrangig darum ging, alle geologischen Schichten zu erfassen, unabhängig von den Wasserschutzgebieten.

Rückfrage: Die Teilnehmerin fragt, ob das Wasserschutzgebiet I als absolute Tabuzone gilt.

Antwort: Der Umweltgutachter Dr. Balla erklärt, dass die Wasserschutzzonen I und II kritisch sind, aber kein absolutes Tabu. Eine Trassenführung unter bestimmten Bedingungen wäre

nach Abstimmung mit den Behörden vermutlich möglich. Er betont, dass die genaue Lage des Tunnels noch variabel ist und die Bohrpunkte lediglich Hinweise auf die Umgebung geben.

Ergänzung: Frau Grubert erläutert, dass es sich bislang um Voruntersuchungen handelt und im weiteren Planungsverlauf engmaschige Hauptuntersuchungen entlang der konkreten Trassenlage durchgeführt werden müssten.

Frage im Chat: „Was sind denn die Ergebnisse dieser Bohrergebnisse für die Planung? Wann sind die Bohrungen für den Obernberg geplant? Welche Kenntnisse liegen bisher vor? Es geht ja nicht nur um ein Wasserschutzgebiet, sondern um ein Heilquellenschutzgebiet? Was heißt hier, es kommt auf die Lage des Brunnens an. Jeder Brunnen hat Einzugsgebiete, aus denen das Wasser gezogen wird“.

Antwort: Herr Vorwerk bemerkt, dass einige dieser Fragen bereits beantwortet wurden oder darauf im weiteren Vortrag eingegangen wird. Er erläutert die Abstufung der Wasserschutzzonen I bis III. Grundsätzlich werde versucht, Trinkwasserschutzzonen der Klassen I und II sowie Heilquellen zu meiden, wobei Ausnahmefälle in Abstimmung mit den Behörden möglich sind.

Frau Grubert setzt ihren Vortrag fort und präsentiert weitere Fotoaufnahmen von den Bohrungen. Die Fotos zeigen Bohrgeräte unterschiedlicher Größe, da sich die Bohrungen im Wesergebirge in Bohrart und -tiefe unterscheiden. Eine der Fotoaufnahmen 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 (vgl. Anlage 1, Folie 25). Neben dem eigentlichen Bohren fanden in festgelegten Abständen zusätzliche Bohrlochversuche statt, teils unter anderem 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 monitorieren. Eine Übernahme durch das LANUK ist in Abstimmung.

Die gewonnenen Bohrkerne 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. Die Ergebnisse fließen in die weitere Vorplanung ein (vgl. Anlage 1, Folie 25ff).

TOP 4 Ausblick (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)

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

Frage: Ein Teilnehmer hat eine Rückfrage zu den Bohrungen im Wesergebirge. Er fragt, was gewesen wäre, wenn bei den Bohrungen für die Varianten V3 und V4 Probleme aufgetreten wären und sich herausgestellt hätte, dass im Wesergebirge kein Tunnel gebaut werden kann.

Antwort: Frau Grubert erklärt, dass in diesem Fall die Erkenntnisse unmittelbaren Einfluss auf die Variantenbewertung genommen hätten und sich gezeigt hätte, dass die Varianten V3 und V4 nicht weiterverfolgt werden können.

Rückfrage: Der Teilnehmer kritisiert, dass die (hydro-) geologischen Risiken im Wesergebirge als kritisch dargestellt wurden, und fragt, ob Bohrungen und die Beurteilung des Oberbergs nicht früher hätten durchgeführt werden müssen, um die Variantenbewertung abzusichern.

Antwort: Frau Grubert ordnet ein, dass sie keine Wasserexpertin ist und nur gering aussagefähig dazu ist. Sie erläutert, dass nicht nur die Varianten V3 und V4, sondern auch weitere Varianten (V7-V12) das Wesergebirge queren und von einem grundsätzlich ähnlichen Schichtaufbau auszugehen ist. Aufgrund fehlender Archivdaten waren jedoch erst die aktuellen Untersuchungen geeignet, belastbare Aussagen hinsichtlich der Machbarkeit einer Tunnelquerung durch das Wesergebirge zu ermöglichen.

Rückfrage: Der Teilnehmer äußert Sorgen über mögliche Beeinträchtigungen des Trinkwassers und der Solequellen im Bereich Obernberg und verweist auf frühere Vorfälle in der Region. Er fragt, warum die Untersuchungen im Hinblick auf diese Aspekte nicht früher erfolgten.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt, dass die Bohrungen im Wesergebirge ein entscheidender Meilenstein waren, um die Machbarkeit eines Tunnels zu prüfen. Hätte sich gezeigt, dass der Bau nicht möglich ist, würden weiterhin andere Varianten als Alternativen zur Verfügung stehen.

Frage: Eine Teilnehmerin rückversichert sich, ob der Bau tatsächlich erst nach der parlamentarischen Befassung begonnen werden dürfe, da von *naher Zukunft* gesprochen worden wäre.

Antwort: Herr Vorwerk stellt klar, dass der Bau tatsächlich erst nach Abschluss der Planfeststellung starten kann. Auch der Kauf von Grundstücken ist davor noch nicht möglich.

Frage: Eine Teilnehmerin erkundigt sich nach dem Stand und dem vorgesehenen Ablauf des Raumordnungsverfahrens sowie dessen zeitlichem Rahmen.

Antwort: Herr Vorwerk erläutert, dass derzeit eine Abstimmung mit den Raumordnungsbehörden stattfindet und die Antragsunterlagen im Austausch mit den Behörden für die Antragskonferenz vorbereitet werden.

Frage: Die Teilnehmerin fragt, ob das Raumordnungsverfahren vor der Vorplanung stattfindet.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt, dass dies von den zuständigen Behörden abhängt und die weiteren Schritte dort festgelegt werden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, womit sich die Planer bis zum Beginn der Vorplanung im Herbst beschäftigen. Darüber hinaus kündigt sie eigene Vorschläge für den Gleisausbau zwischen Bielefeld und Herford-Minden an und bittet um Prüfung im Nachgang. Sie merkt an, dass übergesetzliche Forderungen oft abgelehnt werden und empfiehlt, bereits vor Antragstellung die maximal möglichen Maßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben auszuloten.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt, dass die Ingenieure mit der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen sowie mit weiteren Projekten beschäftigt sind. Auf die übergesetzlichen Forderungen

entgegnet er, dass parlamentarische Befassungen in der Vergangenheit regelmäßig zu erheblichen zusätzlichen Mitteln, etwa für Lärmschutz und städtebauliche Maßnahmen, geführt haben. Als Beispiel führt er die Projekte Hanau-Gelnhausen und die Fehmarnbeltquerung an.

Hinweis: Herr Ebinger ergänzt, dass die Ingenieure damit beschäftigt sind, die Vorplanung vorzubereiten.

Frage im Chat: „Beim Info-Markt wurde erklärt, dass die Untertunnelung des Wesergebirges "technisch" machbar sei. Was bedeutet dies bezüglich der Wirtschaftlichkeit und der Folgemaßnahmen, die benötigt werden für eine technische Umsetzung?“.

Antwort: Frau Grubert erklärt, dass die abschließenden Ergebnisse der Erkundungen in die Vorplanung einfließen und sich daraus in der weiteren Planung konkretere Randbedingungen für den Tunnelbau ergeben.

Frage im Chat: „Gehen übergesetzliche Maßnahmen, also auch zusätzliche Maßnahmen in das Nutzen-Kosten-Verhältnis und damit in die Bewertungsmatrix ein? Bei H- Bi ist das sehr grenzwertig NKV ca. 1,05. Da ist also keinerlei Luft für kostenintensive Projektierungen“.

Antwort: Herr Vorwerk bestätigt, dass übergesetzliche Maßnahmen nur berücksichtigt werden dürfen, solange der NKV $\geq 1,0$ beträgt. Im Einzelfall kann der Gesetzgeber jedoch abweichende Entscheidungen treffen. Genauere Kosten liegen erst nach der Vorplanung vor.

Hinweis: Ein Teilnehmer ergänzt, dass bei der parlamentarischen Befassung die Qualität der Unterlagen an den Bundestag entscheidend ist. Er zeigt sich enttäuscht über eine aktuelle Vorlage des Projekts Hamburg-Hannover, bei der übergesetzliche Forderungen nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Er empfiehlt den Bürgerinitiativen darauf zu achten, dass Kernforderungen angemessen in die parlamentarische Befassung eingebracht werden.

Antwort: Herr Vorwerk erklärt, dass besondere Maßnahmen gemeinsam mit den Kommunen abgestimmt, hinsichtlich ihrer Kosten und Wirksamkeit bewertet und dann an das Bundesverkehrsministerium weitergeleitet werden. Auch bei einer zunächst ablehnenden Haltung des Eisenbahnbundesamts bestehen durch die parlamentarische Befassung gute Chancen auf Umsetzung solcher Maßnahmen, wie Erfahrungen aus anderen Projekten zeigen.

Herr Vorwerk verabschiedet die Teilnehmenden mit ausleitenden Worten und verweist für weitere Informationen auf die Projekt-Website. Die Veranstaltung endet um 19:29 Uhr.

Anlagen

Anlage 1: DB InfraGO | [Folien zum Regional-Treffen Herford, von 12 auf 2 Trassenvarianten](#)

Anlage 2: Dokument Pro-Ausbau

1. 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 sofort zugestellt.

2. 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)**

2a. Metropolregion Hannover

- Einwohnerzahl Landkreis: ca. 1,2 Millionen
- Einwohnerzahl Stadt Hannover: ca. 558.000
- Bedeutung: wesentlicher wirtschaftlicher + wissenschaftlicher Knotenpunkt Niedersachsens
- Landkreis Hannover wünscht **2 zusätzliche Gleise**, um die Kapazität zu erhöhen und um den Kapazitätzugewinn für den Nahverkehr zu nutzen. **Engpassbeseitigung SHG.**
- Landkreis Schaumburg wünscht **2 zusätzliche Gleise am Bestand**, **Engpassbeseitigung SHG.**

2b. Regionalmetropole Minden-Lübbecke - Bielefeld

- Einwohnerzahl RM Mi-Lü: ca. 320.000
- Einwohnerzahl RM Bielefeld: ca. 740.000
- Bedeutung: besondere Präsenz inhabergeführte Unternehmen, auch Weltkonzerne
- wünschen **2 zusätzliche Gleise**, um die Kapazität zu erhöhen und um den Kapazitätzugewinn für den Nahverkehr zu nutzen. **Engpassbeseitigung SHG.**

Wie spiegelt sich das * in der ausstehenden RVP wider?

3. Ist das die Vorzugsvariante von Intraplan? Variante 3 vor der „offiziellen“ Abschichtung
Gibt es eine Vorfestlegung seitens der DB InfraGo?

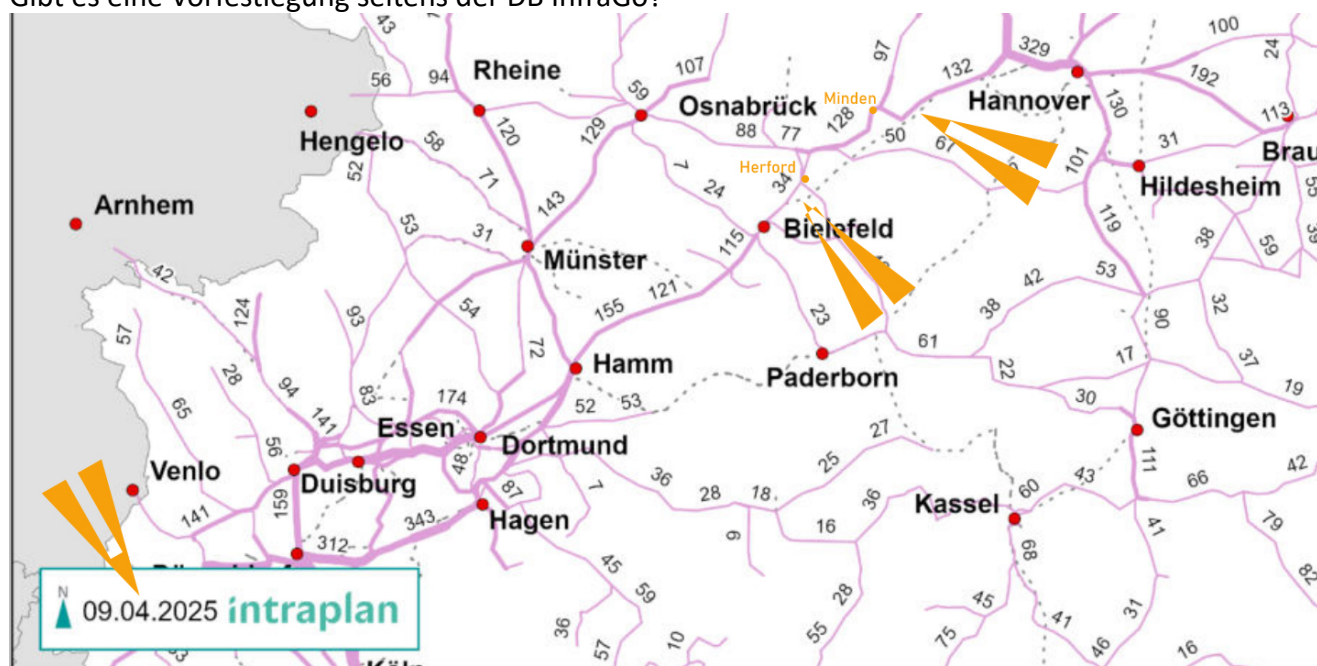


Band 8.1 E: Eisenbahnverkehrsprognose 2040 Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" (Ergebnisbericht) Stand: 13.05.2025 Seite 99

Anlage 23 Bedienungshäufigkeiten des SPfV im Prognosefall 1, Region Nordwest

Foto bearbeitet von Pro-Ausbau

Ist das die Vorzugsvariante von Intraplan? Variante 3 vor der „offiziellen“ Abschichtung
Gibt es eine Vorfestlegung seitens der DB InfraGo?



Anlage 42 abschnittsbezogene Besetzungsgrade im SPNV im Prognosefall 1, Region Nord-west

Quelle: Band 8.1 E: Eisenbahnverkehrsprognose 2040 Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" (Ergebnisbericht) Stand: 13.05.2025
Seite 121

Foto bearbeitet von Pro-Ausbau

4. Kapazität erhöhen

(Zu welchem Jahr auch immer) Muss für die prognostizierten Zugzahlen /Besetzungsgrade wirklich die Relation Bielefeld-Minden 6-gleisig sein? Oder handelt es sich um den Versuch, über das Deckmäntelchen „Kapazität“ der NBS über die Hürde zu helfen? Bitte den Nachweis führen!

Es kann ja wohl nicht sein, dass der NBS nur deswegen der Hof gemacht wird, weil diese **vom Bund finanziert** wird; während eine Ertüchtigung der Strecke Bielefeld-Minden auf 5 Gleise völlig ausreichen würde, aber **zulasten des Landes** gehen würde!

Ertüchtigung / Ausbau Vorschläge zur Prüfung (Fahrtrichtung Bi-Mi):

Gleisvorfeld Bi-Nord Brake	Nebengleis Verlängerung und Anbindung an 2990	Ziel: 5-gleisig ist bereits 5-gleisig
Herford_Süd	Industrie/Gewerbegebiet am Briefzentrum Gleisanschluss/Überholgleis	ist 5-gleisig
Bf Herford		ist 15-gleisig!
Herford_Nord		ist 5-gleisig
Hiddenhausen-Schweicheln	Weichen einbauen (Strecke 2981)	ist 5-gleisig
Löhne_Süd	Nebengleis Ertüchtigung/Ausbau	Ziel: 5-gleisig
Löhne_Nord	Ausbau/Ertüchtigung	st auf 1000 Meter 6-gleisig
Gohfeld	Ausbau/Ertüchtigung	Ziel: 5-gleisig
Bad Oeynhausen Bahnhof	Ausbau/Ertüchtigung. Stichgleis nutzbar machen zb. für eine Endstation.	Ist Ziel- 4-gleisig Ziel: plus 1
Bad Oeynhausen Güterbf	Ausbau/Ertüchtigung als Überholgleis	Ziel 5-gleisig
Vennebek Bahnhof	Ausbau/Ertüchtigung als Überholgleis	Ziel 5-gleisig

5. Hinweis „Gummibahn“ Strecke 1700 bei Km 106.2 bis Km 103.4 . Siehe Openrailwaymap.

6. Folie 6 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

Der 3. Zielfahrplan (Deutschlandtakt) wurde ebenso unter unrealistischen Prämissen erarbeitet.

(Argumente siehe www.pro-ausbau.de)

Beides bezieht sich aufeinander in einem Zirkelschluss.

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

7. Hintergrundinfo: Das KC-ITF (Kompetenzcenter-Integrierter Taktfahrplan NRW) und der Zweckverband Nahverkehr Ostwestfalen-Lippe haben sich von derselben Firma, die den 3. Zielfahrplan erstellt hat (sma+), ihre Nahverkehrskonzepte an den 3. Zielfahrplan anflanschen lassen. Herr Engel ist best buddy von Hans Leister, der die Arbeitsgruppe Deutschlandtakt geleitet hat - mit dem Ergebnis 3. Zielfahrplan. Möge sich jetzt jeder seinen Reim darauf machen.

Herford 28.01.2026

Initiative Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg
überreicht durch Claudia Grimm
mit Freigabe zur Veröffentlichung