

Protokoll zum Regional-Treffen

Im Marta in Herford

am 13. November 2024, 17:10 – 20:28 Uhr

Erstellt am: 15.11.2024

von: Christian Holzapfel, DB InfraGO AG

Agenda

- TOP 1** **Begrüßung und Einführung in den Ablauf** (Volker Vorwerk, DB InfraGO)
- TOP 2** **Wir beteiligen online & vor Ort** (Volker Vorwerk, DB InfraGO)
- TOP 3** **Warum gibt es das Projekt** (Volker Vorwerk, DB InfraGO)
- TOP 4** **Was haben wir bereits erreicht?** (Marvin Jekel, DB InfraGO)
- TOP 5** **Trassen-Korridor-Varianten & Segmentvergleiche** (Marvin Jekel, Tania Meyer-Glubrecht, DB InfraGO; Dr. Gerd Festag, Büro Dr. Spang)
- TOP 6** **Trassieren** (Phillipp Sell, DB InfraGO)
- TOP 7** **Ausblick** (Volker Vorwerk, DB InfraGO)

TOP 1 Begrüßung und Einführung (Volker Vorwerk)

Begrüßung durch Herrn Vorwerk. Anschließend stellt Herr Vorwerk die Tagesordnung vor (Siehe Anlage 1: Folie 2).

TOP 2 Wir beteiligen online & vor Ort (Volker Vorwerk)

Herr Vorwerk erläutert die Regional-Treffen als nicht-öffentliches Format, um den Stand der Planungen vor Ort zu erörtern. Um Diskussionen zu ermöglichen, soll die Zahl der Beteiligten je Regional-Treffen weniger als 40 Personen betragen. Für die breite Öffentlichkeit biete die Bahn Info-Märkte an. Auf Einladung komme die Bahn auch zu den jeweiligen Kommunen oder Organisationen. Herr Vorwerk stellt die Termine und den geladenen Personenkreis vor. Regional-Treffen thematisieren neben den Anbindungen vor allem die Trassen-Verläufe für den jeweiligen regionalen Zuschnitt des Treffens. Dabei können Hinweise gegeben werden, die von den Trassierern der Bahn aufgenommen werden. (Siehe Anlage 1: Folie 4)

Der Dialog habe gerade erst begonnen. Am 13.08.2024 wurden alle Informationen online gestellt. Jetzt geht es um Dialog und Hinweise - bis Ende des Jahres. Neue oder angepasste Varianten werden dann auf folgenden Regional-Treffen im Jahr 2025 besprochen und dann mit der Bewertungsmethodik bewertet. Die Bewertungsergebnisse werden auf weiteren Regional-Treffen erörtert. Voraussichtlich Ende 2025, so das Ziel, sollen eine oder mehrere bestbewertete Trassen-Korridor-Varianten vorliegen. Diese Varianten werden dann genauer geplant. Die kommenden Termine werden vorgestellt (Siehe Anlage 1: Folie 5).

Hinweis: Eine Teilnehmerin äußert Kritik daran, dass die Protokolle zu spät veröffentlicht würden und verliest eine Erklärung. Diese Erklärung ist als Anhang 2 an dieses Protokoll angehängt.

Antwort Vorwerk: Für die Erstellung und Überprüfung würde mehr Zeit als die geforderten drei Tage benötigt. Man würde schneller als momentan werden. Die Veranstaltungen seien keine Festlegungen. Daher könnten die Hinweise auch im kommenden Jahr noch erörtert werden. Die Erklärung werde zu Protokoll genommen.

TOP 3 Warum gibt es das Projekt (Volker Vorwerk)

Herr Vorwerk erklärt die verkehrspolitischen Ziele des Projekts und des Deutschlandtakes. Die letzten beiden Bundesregierungen haben das klima- und verkehrspolitische Ziel gesetzt: Verdoppelung des Personenverkehrs und mehr Güterverkehr auf der Schiene. (Siehe Anhang 1: Folien 5-6)

Das Instrument, um das zu erreichen, sei der Deutschlandtakt. In diesem integrierten Taktfahrplan werden Nah-, Fern- und Güterzüge gleichermaßen berücksichtigt. Der Deutschlandtakt sei also kein ausschließliches Projekt für den Fernverkehr, sondern nutze auch dem Nahverkehr. Erstmals würden auch Güterzüge im Fahrplan berücksichtigt. Viele Fachleute aus der Bahnbranche und den Bundesländern waren an den Planungen für den Deutschlandtakt beteiligt.

Herr Vorwerk erläutert die Bedeutung des Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) von 2018 für den Deutschlandtakt. Mit der Gesetzesnovelle im Dezember 2023 wurde die Stellung

des Deutschlandtakts im Gesetz gestärkt, in dem er zum Ziel für den Infrastrukturausbau erklärt wurde. In der Gesetzesbegründung wird auf den 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts verwiesen. Herr Vorwerk erläutert, dass die Fahrzeit von 54 Minuten zwischen Hamm und Hannover zwar nicht im Gesetz stehe, aber dennoch eine zentrale Vorgabe für die Planung sei. Die Fahrzeit für die Projekte sei nicht beliebig, da sie großen Einfluss auf den Nutzen habe. Die Projekte seien in Korridore eingeteilt worden. Dazu gebe es im Bedarfsplan eine Fußnote, die besage, dass die Maßnahmen der Umsetzung des Deutschlandtakts dienen. Diese Fahrzeiten stünden nicht im Gesetz, sondern im Projektinformationssystem (PRINS). In der Begründung des Gesetzes werde auf die drei Entwürfe für den Zielfahrplan hingewiesen. (Siehe Anhang 1: Folie 7)

Hinweis: Eine Teilnehmerin merkt an, es gebe eine rechtliche Einordnung vom BMDV, in der stehe, dass der Zielfahrplan wie auch der BVWP kein Gesetz, sondern eine Zielplanung sei. Das BSWAG sei die gesetzliche Grundlage. Die Ausgestaltung sei eine Fachplanung der Exekutive und des Vorhabenträgers. Der Wortlaut kann in Anhang 2 nachgelesen werden.

Hinweis: Eine Teilnehmerin merkt an, dass der 3. Zielfahrplan weiter modifiziert werde. Es könne keine festgelegte Form geben, sondern kontinuierliche Modifizierungen, die dann aber nicht 4. Zielfahrplan heißen.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass er seit 2013 bei der Initiative Deutschlandtakt sei. Der Deutschlandtakt sei eine Fachplanung, aus der 31 Minuten hervorgingen. Sie sei nicht auf politische Weisung erzeugt worden. Eine Machbarkeitsstudie habe ergeben: der Deutschlandtakt sei machbar und wirtschaftlich. Das Ergebnis sei als Deutschlandtakt in den Bundesverkehrswegeplan eingeflossen und wurde in einen ersten Fahrplan umgesetzt. Die Fahrzeiten von damals zwischen Hannover und Bielefeld ermöglichten keine guten Anschluss-Beziehungen. Das gelte weit über Hannover und Magdeburg hinaus. Ab 2018 sehe der Deutschlandtakt 31 Minuten Fahrzeit für Hannover-Bielefeld vor. Viele Umwelt-, Fahrgast- und Güterverbände hätten mitgewirkt. Die 31 Minuten hätten alle folgenden Gutachterentwürfe überdauert, insofern sei zukünftig keine Änderung zu erwarten. Es sei denn, die Ausgangsparameter würden politisch geändert. Eine Anpassung der 31 Minuten Fahrzeit habe deutschlandweite Konsequenzen. Er sei gern bereit, das auf Nachfrage zu erklären und komme dazu auch gerne zu gesonderten Veranstaltungen.

Hinweis: Ein Teilnehmer unterstreicht, dass die Legislative über das BSWAG entschieden habe, den integralen Taktfahrplan umzusetzen. Ab da habe sich die Legislative ausgeschaltet. sma+ habe dann geplant. Damit habe die Legislative alles aus der Hand gegeben, was auch enorme Auswirkungen habe. Es gebe keinen kompetenten Dialog über den Deutschlandtakt. In OWL und Südniedersachsen sollte eine Vereinfachung des Plans gemacht werden, mit der man arbeiten könne. Magdeburg sei kein überzeugendes Argument. 15 Minuten später in Magdeburg zu sein, sei in Ordnung.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass grundsätzlich der politische Wille entscheidend sei. Klima werde zunehmend stärker berücksichtigt. Es bedürfe jetzt pragmatischer Lösungen. Der Deutschlandtakt müsse neu berechnet werden. Ein Kollege aus der Initiative Deutschlandtakt habe den 3. Zielfahrplan kritisiert.

Antwort Vorwerk: Die DB InfraGO könne nicht über den Deutschlandtakt befinden. Aufgabe sei Varianten zu entwickeln, die den Deutschlandtakt erreichen. Für eine Änderung des Deutschlandtakts müsse sich an das BMDV gewendet werden.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Taktknoten in Münster und Magdeburg deutlich älter sein als der Deutschlandtakt. Die Infrastruktur dafür bestehe schon. Das müsse bei der Fortentwicklung des integralen Taktfahrplan berücksichtigt werden.

Herr Vorwerk stellt eine Folie mit Nahverkehren in Herford vor. (Siehe Anhang 1: Folie 9)

TOP 4 Was haben wir bereits erreicht? (Marvin Jekel)

Herr Jekel stellt sich als neuer technischer Projektleiter vor. Herr Jekel stellt den aktuellen Projektstand vor und verortet diesen innerhalb der weiteren Planungs- und Genehmigungsschritte bis zum Bau (Siehe Anhang 1: Folie 10).

Momentan würden mögliche Varianten erörtert, die durch Hinweise aus der Öffentlichkeit verändert und ggf. verbessert werden könnten. Danach gehe es in eine Vorplanung. Diese Vorplanung dauere drei bis vier Jahre. Die vorgeschlagenen Varianten gehen nach der Vorplanung in die parlamentarische Befassung im Bundestag, bzw. im Verkehrsausschuss des Bundestags. Zudem könnten in der späteren Planungsphase für die parlamentarische Befassung Anpassungen gefordert werden, die über die gesetzlichen Regelungen hinaus gingen – wie Lärmschutz, der über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus gehe. Am Ende der parlamentarischen Befassung stehe eine Variante, die in die detaillierte Entwurfs- und Genehmigungsplanung gehe. Dieser Schritt münde in das Planfeststellungsverfahren durch das Eisenbahnbundesamt. Zu diesem Zeitpunkt könnten die Betroffenheiten grundstücksscharf definiert werden. Am Ende stehe der Planfeststellungsbeschluss, der das Baurecht schaffe.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, warum die Vorplanung so lange dauere. Welche Arbeitsschritte und welche Kosten seien zu erwarten? Die Begründung für das Projekt sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Könnten Sie zum NKV etwas sagen?

Antwort Jekel: Bei der Vorplanung gehe es beispielsweise um eine genauere Betrachtung von Kreuzungen mit anderen Verkehrsträgern. In der Vorplanung gebe es Variantenvergleiche für die einzelnen Lösungen von Kreuzungen. Diese Trassierungselemente steckten in der Vorplanung. Kostenschätzungen passierten auch in der Vorplanung. Am Ende der Vorplanung gebe es einen Kostennachweis. Dieser diene der Berechnung des NKV. Der Nutzen müsse größer sein als die Kosten. Momentan werde angenommen, dass NKV für alle Varianten positiv sei. Bei der Vorplanung werde das NKV durch die Bundesgutachter ermittelt.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass lange Zeiträume die Menschen in Unsicherheit über Varianten ließen. Die Folie zeige die Phasen der Planung nicht genau genug. Es gebe zwischen den Leistungsphasen auch finanzielle Betrachtungen, ob Projekte im Hinblick auf die Haushaltlage fortgeführt würden. Sie sagen, dass bereits jetzt Kernforderungen gestellt werden könnten. Das Eisenbahnbundesamt könne die aber aufgrund von zu hohen Kosten ablehnen. Alle zwölf Varianten sollten jetzt mit CO₂ und Kosten hinterlegt werden. Bei der Abschichtung von zwölf auf vier Varianten könnten sinnvolle und klimagerechte Varianten übersehen werden. Sie halte das Vorgehen für nicht mehr zeitgemäß. Die Abschichtung müsse auch begründet werden.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es sehr viele Projekte für den Deutschlandtakt gebe. Die Zeit bis zur Inbetriebnahme sei zu lang, um einen integralen Taktfahrplan zu erreichen. Er sehe die Gefahr, dass der Deutschlandtakt eine Totgeburt werde.

Hinweis: Ein Teilnehmer rekapituliert das Gesagte: Ende 2029/2030 möchten Sie in die parlamentarische Befassung im Bundestag. Dem Bundestag werde ein Vorschlag ausgearbeitet und das werde dann demokratisch beschlossen. Der Planungsprozess erfolge unter Berücksichtigung aller Gesetze. Aus zwölf Varianten werde ein Vorschlag ermittelt. Das Verfahren sehe er als sauber. Für Herford sehe er deutliche Belastungen. Am Ende entscheide das der Bundestag in Delegation durch den Verkehrsausschuss.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt nach dem Landesplanungsrecht, das zugrunde liege. Zwei Bundesländer seien betroffen. Mehrere Regionalpläne. Wie werde das abgestimmt? Es gab lange Diskussion über die Bewertungsmethodik. Die Kriterien spielten eine zu geringe Rolle. Die Untersuchung der Bestandsstrecke sei nicht berücksichtigt. Wo sei der reine Bestandsausbau? Die Darstellung der zwölf Varianten werde der Vorarbeit und der Nutzung der

Bestandsstrecke nicht gerecht. Es würden zu viele FFH (Fauna-Flora-Habitat)-Gebiete und Heilquellenschutzgebiete der Zone II beeinträchtigt.

Antwort Jekel: Man sei in Abstimmung mit den Behörden. Das brauche noch etwas Zeit.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass NKV und CO₂ erst kurz vor der Antragsvariante berücksichtigt werde. Es könne aber jetzt schon klar sein, dass Klima und NKV für einige Varianten nicht gut werde. Warum werde jetzt so viel Zeit für Planungen verschwendet? Das Wichtigste sollte zuerst gemacht werden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob der Variantenvergleich eine Verlegung von Fernstraßen bedeuten könne?

Antwort Jekel: Im Rahmen der Vorplanung würden Kreuzungen angeschaut. Straßen seien wegen der Trassierungsparameter leichter anzupassen. Es werde sehr viele Kreuzungen geben, für die die besten Lösungen zusammen mit den Straßenbaulastträgern gefunden werden müssten.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob diese Sachen in der Regionalplanung berücksichtigt würden. Würde das dann auf Ihre Initiative parallel starten?

Antwort Jekel: Die Alternative sei, dass immer die Eisenbahn ausweichen müsste. Das sei nicht immer am sinnvollsten. Das werde in der Vorplanung genauer angeschaut.

TOP 5 Trassen-Korridor-Varianten & Segmentvergleiche (Marvin Jekel, Tania Meyer-Glubrecht, Dr. Gerd Festag)

Herr Jekel stellt eine Übersicht mit den Trassen-Korridor-Varianten vor (Anlage 1: Folie 13).

Herr Jekel stellt die groben Verläufe der Varianten V1 bis V12 vor. Er stellt vor, dass eine Überdeckung von Tunneln minimal 10 Meter über der Oberkante des Tunnels betragen müsse.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wie Wannens abgebildet würden?

Antwort Jekel: Sie meinen wahrscheinlich Einschnitte. Man habe die Anregung bekommen, das besser darzustellen. Es werde geprüft.

Herr Jekel zeigt eine Übersicht mit Segmentvergleichen. Er erklärt, dass diese in den Regional-Treffen erklärt und danach veröffentlicht würden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob alle Varianten auf Folie 13 miteinander kompatibel seien? Seine Anregung sei, dass zwischen den Knoten Fahrzeitangaben gemacht würden. So ließen sich noch mehr Varianten ableiten.

Antwort Jekel: Ziel sei mehr Varianten zu bekommen. Es seien nicht alle Varianten kompatibel. Das könne im Segmentvergleich am besten erklärt werden. Herr Jekel zeigt Segmentvergleich S5 inklusive Bewertung (Siehe Anhang 1: Folie 15). Neue Vorschläge für Segmente würden untersucht und integriert.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, nach dem Segmentvergleich. Beide Segmente gingen durch den Obernberg. Dort befänden sich ein Naturschutzgebiet und ein Heilquellenschutzgebiet. Fachleute sagten, dass es gefährlich sei, dort einen Tunnel zu bauen. Ihre Frage sei, was wäre, wenn Kollateralschäden entstehen und Trinkwasser kontaminiert werde oder Heilquellen verdünnt würden. Mit welchem Betrag hafte die Bahn?

Antwort Festag: Man habe sich mit Wasserschutzgebieten und Heilquellenschutzgebieten befasst. Trinkwasser komme aus höheren Lagen als die Heilquellen. Er könne nicht nachvollziehen, wo eine Vermischung herkommen solle. Es könne Betroffenheiten durch den Bau geben. Das würde genauer untersucht. Erste Überlegungen wurden gemacht. Es werde

geschaut, welche technischen Maßnahmen es geben könne. Die Überlegungen seien ergebnisoffen. Es könne theoretisch sein, dass das Risiko so hoch werde, dass keine Varianten in Frage kommen. Trinkwasserschutzzonen I und II seien vom Bau ausgeschlossen. Innere Heilquellenschutzzonen auch.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wer mit welcher Summe hafte?

Antwort Jekel: Wenn man einen Mangel erzeuge, sei die Bahn haftbar. (Nachreichung: Allgemein gilt, dass für Gewässerverunreinigungen Haftungsansprüche gegenüber Dritten nach § 89 Abs. 1 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts bestehen können. Hier gibt es grundsätzlich keine Höhenbegrenzungen.)

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das mit der Durchmischung nicht so locker genommen werden könne. Bei Bohrungen von 60 Meter habe man Salzwasser im Brunnen gehabt.

Antwort Jekel: Darum werde man das auch ganz genau untersuchen.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es Schichten mit hohem Salzgehalt gebe. Es gebe artesischen Situationen. Die Tunnel wären in kritischen Zonen. Das sei für die Kurorte und für das Trinkwasser sehr relevant. Wie nah kämen Tunnel an Salzschieben? Was sei mit dem Salz im Abraum?

Antwort Festag: Im Obernberg sei die Höhenlage noch nicht hundertprozentig klar. Man liege da aber oberhalb dieser Schichten. Das könne aber nicht ganz pauschal beantwortet werden. Die Bewertung müsse vor allem technisch, nicht nur anhand der Schichten vorgenommen werden. Es gehe darum, ob es eine dauerhafte Verbindung der Schichten gebe. Ähnliche Situationen habe man bei Stuttgart²¹. Da müsse sichergestellt sein, dass das in der Betrachtung berücksichtigt wird. Der Salzgehalt des Abraums könne noch nicht bestimmt werden. Dazu werde es ein Erkundungsprogramm geben müssen.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass die Verwerfungen im Obernberg von 15 bis 200 Meter sehr unterschiedlich seien. Bei den Stadtwerken in Bad Salzungen habe es im Sommer große Probleme mit dem Trinkwasser gegeben. Das könne bei Probebohrungen nicht im Vorfeld ausgeschlossen werden. Es gebe da echte Befürchtungen. Jede Bohrung in dem Bereich sei zu viel.

Antwort Festag: Bei den Bohrungen gebe es eine entsprechende Überwachung, die sicherstelle, dass eine Verbindung solcher Schichten nicht erfolge.

Herr Jekel erklärt die Zusammenfassung der Bewertung zu den Segmenten.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es einen nutzwertanalytischen Ansatz zur Bewertung gebe. Es gebe eine Aggregationsvorschrift. Werde die transparent gemacht und veröffentlicht?

Antwort Jekel: Es gebe eine Tabelle mit den Messwerten und Gewichtungen, die heruntergeladen werden könne unter: https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2024-08-13_Vergleich-12-Varianten.xlsx.

Antwort Meyer-Glubrecht: Er könne das in der Tabelle zu jedem Messwert nachlesen. Sie erläutere das gern auch bilateral. Dies seien quantitative Ergebnisse, die zusammen mit Fachleuten erstellt wurden. Man habe die Möglichkeit, nach dem Trassieren noch Folien zu den Schutzgebieten durchzugehen.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass die Anbindung für alle Varianten dieselbe sein solle, um eine Vergleichbarkeit zu haben.

Antwort Meyer-Glubrecht: Alle Varianten starten bei Schildesche.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob die auf Folie 9 gezeigten Regionalzüge auf dem S-Bahn Konzept OWL basierten.

Antwort Jekel: Ja.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass ein Kritikpunkt sei, dass die S-Bahn OWL erst sehr spät komme. Die Anbindung Schildesche habe große Auswirkungen auf das Johannisbachtal. Genauso auf den Obernberg. Warum spreche man hier nicht über Anbindung Brake?

Antwort Jekel: Das habe man bereits in Bielefeld beim Regional-Treffen besprochen.

Hinweis: Der Teilnehmer weist darauf hin, dass das für ihn auch für Herford relevant sei.

Pause bis 18:50 Uhr

Herr Jekel erläutert die Möglichkeiten zum Ausbau der bestehenden Strecke. Mit den Vorgaben 31 Minuten maximale Fahrzeit, 8 Promille maximale Steigung und 300 km/h maximale Geschwindigkeit seien nur Teilbereiche an der bestehenden Strecke möglich.

Frage: Ein Teilnehmer möchte wissen, welche Verläufe der Varianten in diesem Regional-Treffen besprochen und warum die Anbindung an den Bestand hier nicht diskutiert werde.

Antwort Knauer: Die Varianten V1, V4, V6, V7 und V11 durchs Aa-Tal verlaufen in nördlicher Richtung auch durch die Kernstadt Herford. Die Ausfädelung Brake, die wir in Bielefeld besprochen hatten, war die Alternative zu der Ausfädelung Johannisbachtal, deren Fortsetzung östlich die Varianten V2, V3, V6, V8, V9, V10, V12 darstellen. Es verlassen allerdings die derzeit nicht weiter verfolgte Ausfädelung Brake und das Herforder Variantenbündel an ungefähr derselben Stelle in Brake die Bestandstrasse (Höhe "Dampflok Victoria").

Herr Jekel stellt die Segmentvergleiche S5 und S6 sowie den Trassenbereich nördlich von Herford vor.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wie die Vorgehensweise bei der Bewertung der Varianten sei. Wer entscheide da? Sie möchte wissen, ob es neben quantitativen auch qualitative Kriterien gebe?

Antwort Jekel: Die Bewertungsmethodik sei Grundlage. Es gebe zudem auch noch Berichte der Gutachter-Büros.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, welche weichen Kriterien es aus Sicht der Umwelt gebe?

Antwort Meyer-Glubrecht: Das Umweltteam nehme eine starke Rolle bei der Trassenfindung ein. Grundlage für die Segmentvergleiche sei die Bewertungsmethodik. Das werde dokumentiert. Dazu gebe es einen Bericht, der auch die qualitativen Kriterien (wie Artenschutz, Landschaftsbild) beschreibe und bewerte. Beim Wasser in der Bückeburger Niederung zum Beispiel würden über die Methodik hinaus Bewertungen vorgenommen, um sicherzustellen, dass alle Belange des Wassers für die Niederung berücksichtigt werden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob Konsens in der Region ein Kriterium sei.

Antwort Meyer-Glubrecht: Das Kriterium gebe es nicht. Konsens gebe es zum Schutzgut Mensch und der hohen Gewichtung. Auch bei der Bearbeitung der Methodik habe viel es Konsens gegeben.

TOP 6 Trassieren (Phillipp Sell)

Herr Sell stellt die Parameter für die Trassierung vor. (Siehe Anhang 1: Folie 17) Er stellt vor, dass bei Möllbergen ein Betriebsbahnhof zum Abstellen oder Überholen von Zügen entstehen könnte.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob Betriebsbahnhöfe ein oder zwei zusätzliche Gleise hätten. Es werde mit möglichen Bahnhöfen geworben. Wer entscheide das? Wie viele dieser Betriebsbahnhöfe würden geplant.

Antwort Sell: Die Betriebsbahnhöfe seien Teil der Bahnanlagen, hätten einen Nutzen und würden in den Baukosten berücksichtigt. Es gebe die technische Möglichkeit an diese Überholgleise Bahnsteige anzubauen. Das wurde auch in Deutschland schon mehrfach gemacht. Diese Forderung könne als übergesetzliche Forderung aus der Region kommen. Im Projektauftrag stehen Personenbahnhöfe nicht. Man wisse auch noch nicht, welche Variante es werde, das bestimme dann auch, wo sinnvoll Bahnhöfe gebaut werden könnten. Wo bereits heute Bahnhöfe seien, brauche man keinen zusätzlichen Bahnhof. Weitere Betriebsbahnhöfe seien möglich in: Stadthagen, Möllbergen, zwischen Kathrinhagen und Rolfshagen und Apebern. Je vorhandenem Streckengeleis werde ein weiteres Gleis gebaut. Dann seien es entsprechend vier Gleise an dieser Stelle. Das wären etwa 30 Meter Breite.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob Zufahrten, Bahnübergänge oder Anlagen für den Betrieb gebaut würden.

Antwort Sell: Es werde an dieser Strecke keine Bahnübergänge geben. Ob es eine Zuwegung geben wird, werde die Vorplanung zeigen. Das könne für die Feuerwehr relevant werden. In Bereichen von Tunneln müssten die Gleise einen Abstand von 25 Metern haben. Da könnten die Gleise des Betriebsbahnhofs nach innen genommen werden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob die Länge eines Betriebsbahnhofs 1,5 Kilometer sei.

Antwort Sell: Man brauche Weichen, die schnell über 100 Meter Länge haben, 750 Meter Länge für den eigentlichen Bahnhof und nochmal Weichen. Das komme in Summe etwa auf 1,5 Kilometer.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob es Richtlinie sei, dass lange Tunnel ab zwei Kilometer zwei getrennte Röhren bräuchten.

Antwort Sell: Auch schon bei kürzeren Tunneln sei dies so.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob an den vielen Tunneln die Gleise dann weit auseinander seien. Wie würden diese Bereiche sinnvoll genutzt? Gebe es dort Schallschutz?

Antwort Sell: Schallschutz stehe da, wo er erforderlich sei: nah am Gleis.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum 4.300 Meter Radius bereits bei der Anbindung genutzt werde. Bis der Zug 300 km/h erreicht, würden 20 Kilometer gebraucht. Warum seien die Radien bei der Anbindung Schildesche so groß? Vier Promille seien zudem besser für Güterzüge.

Frage: Antwort Sell: Das Bremsverhalten des Zuges, der mit 300 km/h von der freien Strecke komme, müsse auch beachtet werden, erläutert Herr Sell. Im Geschwindigkeitstrichter könnten die Radien angepasst werden. Das werde wirtschaftlich und technisch optimiert. In der jetzigen Phase sei der Punkt nahe der Anbindung definiert worden. Das könne noch feiner nachgeplant werden, spätestens in Leistungsphase 3. Vier Promille seien nur für wenige, sehr schwere Güterzüge nötig.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wo bei 25 Meter Abstand bei Tunneln die Schallschutzwände stünden. Was sei zudem mit dem Tunnelknall, den es bei den hohen Geschwindigkeiten gebe.

Antwort Sell: Wo exakt die Schallschutzwand stünden, wisse man erst nach dem schalltechnischen Gutachten. Mittelschallschutzwände möchte er nicht ausschließen. Für die Vermeidung eines Tunnelknall-Effektes gebe es Sonic-Boom-Bauwerke, die die Schallausbreitung unterbrechen. Das werde erst im Weiteren Verfahren von Tunnelfachleuten geplant werden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob acht Promille bedeuteten, dass keine Güterzüge fahren könnten.

Antwort Sell: Nein, Güterzüge können auch bei 12,5 Promille fahren.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob die Gleise auch auf freier Strecke 25 Meter auseinanderliegen müssten.

Antwort Sell: Das sei nur am Tunnel so. Zwischen zwei Tunnelportalen, die nah beieinander lägen, könne auch die Strecke an der Oberfläche breiter werden. Ansonsten sei der Abstand der Gleisachsen 4,5 Meter.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass eine Variante durch Herford auf den ersten Blick umweltgerechter und klimafreundlicher sei. Sieben Kilometer brauche der Zug, um auf 300 km/h zu kommen. Eigentlich müsse es keine Anbindung Schildesche geben. Warum werde Schildesche als umwelt- und klimatechnisch ungünstigerer Fall zugrunde gelegt?

Antwort Jekel: Bei Bielefeld seien bis zur Anbindung keine 300 km/h angenommen. Im Johannisbachtal werde ein Zug noch nicht bei 300 km/h sein. Mit der geringeren Geschwindigkeit könne in der weiteren Planung die Trassierung noch optimiert werden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt nach dem Tunnelknall. Der Obernberg sei nah am Kurort und ein Erholungsgebiet. Wer entscheide, dass ein Sonic-Boom-Bauwerk komme? Die Autobahn A2 sei am Obernberg auch für viel Lärm verantwortlich.

Antwort Sell: Er könne nicht sicher sagen, ob es eine Pflichtvorgabe sei. Man könne das nachliefern. Das würde aber auch bei allen Tunneln in der Vorplanung untersucht. (Nachtrag: Laut Richtlinie müssen nicht grundsätzlich Sonic Boom Bauwerke vorgesehen werden. Das ist abhängig von den aerodynamischen Gegebenheiten im Tunnel und in der Umgebung und muss immer im Einzelfall betrachtet werden. Diese Betrachtung ist Gegenstand der tiefergehenden Planungen.)

Hinweis: Die Teilnehmerin bittet, die Frage und die Antwort zur Pflicht dieser Sonic-Boom-Bauwerke zu Protokoll zu nehmen.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, welche Geschwindigkeit die ICE-Sprinter hätten.

Antwort Sell: 300 km/h. Durch Bielefeld könne nicht 300 km/h gefahren werden. Auch der Rest der bestehenden Strecke lasse keine so hohen Geschwindigkeiten zu. Das ginge nur auf einer Neubaustrecke.

Herr Sell zeigt die Variante durch Herford Nord.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum südlich von Herford nicht an der bestehenden Strecke geblieben werden könne?

Antwort Sell: Die Bögen und Radien ließen keine Trassierung mit 300 km/h zu.

Hinweis: Der Teilnehmer weist darauf hin, dass das eine große Zerschneidung mit vielen Verkehrsträgern sei, die Tierwanderungen schwierig machten.

Antwort Sell: Das könne durch Brücken ermöglicht werden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie viel Fahrzeit verloren würde, wenn statt 300 km/h 230 km/h gefahren würde.

Antwort Sell: Die genaue Zahl könne er pauschal nicht sagen. Auch Fahrzeitgewinne im Bereich von 30 Sekunden seien wichtig, um die Fahrzeit von 31 Minuten zu erreichen.

Hinweis: Der Teilnehmer weist darauf hin, dass es für die Natur eine große Belastung sei.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Farbgebung der Varianten in der Trassierungssoftware ungünstig sei. Ein Vergleich mit den anderen Materialien sei schwierig. Die Variante durch Herford verursache viele Kollateralschäden. Das sei nicht denkbar.

Antwort Sell: Es sei eine technische Möglichkeit.

Herr Sell erklärt, dass die Talbrücke über die Weser etwa 20 Meter hoch sei. Die Teilnehmenden werfen ein, dass 70 Meter in der Zeitung gestanden habe. Der Wert von etwa 20 Meter sei realistischer. Dabei seien Maßnahmen für den Tierschutz zu beachten.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum bei dem Sportplatz bei Lockhausen der Tunnel verlassen werde?

Antwort Sell: Die Überdeckung gebe da vermutlich keinen Tunnel her. Die weiteren Planungen würden zeigen, welche Bauweise genutzt werden könne. Falls die Sportflächen überplant würden, würden sie an anderer Stelle wieder hergestellt.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der Waldkomplex beim Obernberg durchschnitten werde. Da gebe es ein Naturschutzgebiet bei Herford und auch ein FFH-Gebiet. Der Steinberg sei die wichtigste Wassergewinnungsquelle bei Herford. Unterirdisch wie oberirdisch gebe es da große Konflikte.

Antwort Sell: Im FFH-Gebiet gehe es im Tunnel durch. Das Trinkwasser müsse bei den weiteren Planungen genauer untersucht werden. Dazu müsse es Erkundungsbohrungen geben.

Hinweis: Eine Teilnehmerin bittet, die Bauweise der Tunnel farblich zu unterscheiden.

Antwort Sell: Zur konkreten Bauweise der Tunnel könne man noch keine Aussagen machen.

Hinweis: Die Teilnehmerin weist darauf hin, dass die Bauweise bedeutende Umweltauswirkungen habe. Wurde das bewertet?

Antwort Sell: Bei dem FFH-Gebiet habe man bis zu 90 Meter Überdeckung. Da werde nicht in offener Bauweise gebaut.

Antwort Meyer-Glubrecht: Eine Untertunnelung von FFH-Gebieten sei möglich und werde mit Beweissicherung gemacht. In jeden Grobkorridor wurde eine Variante gelegt. Das sei nötig für die Variantenfindung. Es gebe demnach aber auch andere Möglichkeiten.

Antwort Festag: Heilquellenschutzgebiete hätten hohe Priorität. Dennoch sei ein Variantenvergleich wichtig. 90 Meter sei die maximale Tiefe zur Geländeoberkante. Da sei man noch weit über dem Salztal. Man müsse immer schauen, wo man sich innerhalb der Topografie bewegt.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Grundproblem sei, dass es ein unauflösbliches Dilemma zwischen Natur und Artenschutz und Umwelt und Klima gebe. Für Natur- und Artenschutz wäre nur Tunnel am besten. Das sei aber nicht zielführend. Je mehr Tunnel, desto mehr Konflikte mit Wasser- und Klimaschutz. Das generelle Dilemma ließe sich mit einer Neubaustrecke nicht auflösen.

Antwort Meyer-Glubrecht: Man habe eine herausfordernde Aufgabe. Tunnel würden nicht rein aus Artenschutz gebaut. Auch das Schutzgut Mensch spiele eine große Rolle.

Hinweis: Als Vertreter des VCD müsse er sagen, dass Häuser in Herford fallen würden. Das sei der Gegenentwurf zum Obernberg. Das Dilemma könne aufgelöst werden. Das werde aber wo anders diskutiert.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Siedlungen durch Tunnel geschützt werden sollten. Durch Herford gehe es nicht im Tunnel und viel Industrie und Wohngebiete sei betroffen.

Antwort Jekel: Tunnel seien immer Ultima Ratio. Unter Herford seien Tunnel aufgrund der Topografie nicht möglich.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass eine gesamtheitliche Lösung gefunden werden müsse. Bei Regio-Treffs werde immer nur ein Bereich gezeigt. Regionen sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es gehe darum, nicht nur die Interessen des BMDV und der Bahn zu betrachten.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass auch die Interessen der Fahrgäste berücksichtigt werden müssten.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass die Vorgaben nur eine Neubaustrecke zuließen. Der Deutschlandtakt müsse neu berechnet werden. Sonst wären zu viele Menschen und Häuser betroffen.

Antwort Jekel: Auch beim Ausbau des Bestands würden Häuser fallen.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Projekt und die Verwirklichung des Deutschlandtakts zu lange dauerten. Warum gebe es überhaupt einen Verlauf durch Herford?

Antwort Jekel: Man habe immer geschaut, wo Wohnbebauung vermieden werden könne. In jedem Korridor liege eine Variante, die technisch möglich ist. Alle hätten aber auch Betroffenheiten. Bei einem Bestandsausbau wäre auch das Kerngebiet von Herford betroffen.

TOP 7 Ende (Marvin Jekel)

Herr Jekel dankt für die Teilnahme und verabschiedet die Gäste.

Die Veranstaltung endet um 20:19 Uhr.

Anhänge:

Anhang 1: Folien zum Regional-Treffen am 13.11.2024 im Marta in Herford: <https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DB%20InfraGO%20AG%20Folien%20Regional-Treffen%20Herford%20%2813.11.2024%29.pdf>

Anhang 2: Protokollzusatz von Claudia Grimm, Initiative Pro Ausbau: „Anhang zum Protokoll Regional-Treffen 13.11.2024 in Herford“ (2 Seiten)

1. Die Protokolle der Regional-Treffen werden zu spät veröffentlicht. **Es mangelt also an Transparenz.** Den Teilnehmern der Regional-Treffen entgehen wichtige Informationen und insbesondere verkündete Kritik!

→ Um den Nachfolgern die Informationen und kritischen Wortbeiträge der Vorgänger zur Verfügung zu stellen, muss das **Protokoll innerhalb von 3 Tagen ins Netz** eingestellt sein.

→ Zur Verfügung stehen derzeit die Protokolle vom 17. und 18.09.2024 in Bad Nenndorf. Es fehlen die Protokolle vom 09.10. in Bielefeld, vom 30.10. in Stadthagen. Das Regional-Treffen am 05.11. in Bückeburg fehlt ganz auf Ihrer Webseite.

→ Die in den Protokollen vom 17. und 18.09. als Anhang 3 eingefügten Links funktionieren nicht.

→ Bitte ergänzen Sie umgehend die Protokolle um **die versprochenen Segment-Varianten.**

2. Der Protokolltext stellt eine DB-eigene Zusammenfassung des Gesagten dar und verkürzt oder verändert den Inhalt des Wortbeitrags. Das Angebot, man könne ja das Protokoll bereinigen lassen ist aufgrund der zeitlichen Verzögerungen und des Arbeitsaufwands ein ungenügender Vorschlag.

→ Wir fordern, 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 ausgehändigt.

3. **Ergänzung Folie** „Warum gibt es das Projekt Hannover – Bielefeld?“

→ ... weil es abweichend von der Engpassbeseitigung Wunstorf-Minden einen vom Verkehrsministerium als final deklarierten Zielfahrplan gibt. Verkehrsministerium, Deutsche Bahn und sonstige Bahn-Branche haben den entwickelt.

4. **Ergänzung Folie** „Der Deutschland-Takt dient vor allem den Nahverkehr“

→ Der jetzige Deutschlandtakt dient in erster Linie dem Fernverkehr-Takt. Der Bund finanziert die Fernverkehrsprojekte. Der angeflanschten Nahverkehr-Takt und der Güterverkehr-Takt sind zweitrangig.

→ Wer hat den Deutschlandtakt erfunden? Es gab bereits in den 1970ern erste ITF-Linien.

→ Wer hat den Deutschlandtakt beschlossen? **Der Deutschlandtakt ist gesetzlich im Eisenbahnregulierungsgesetz §1 Abs 28 + 29 definiert.**

5. **Ergänzung Folie** „Gesetzes-Novelle 2023 verankert Deutschlandtakt stärker in BSWAG“

→ Im BSWAG wird lediglich mit einer Fußnote auf den Begriff Deutschlandtakt verwiesen. Wir fordern die Projektleitung auf, die Rechtmäßigkeit der minutiösen Fahrzeitvorgabe von 31 Minuten unabhängig juristisch klären zu lassen. Es gibt lediglich eine „Rechtliche Einordnung der ABS/NBS Hannover – Bielefeld“ seitens des Verkehrsministeriums. Zitat daraus: „Ebenso wie der Bundesverkehrswegeplan stellt der **Zielfahrplan Deutschlandtakt kein Gesetz**, sondern eine Fachplanung der Exekutive dar. Daher wird **er nicht dem Parlament zur Abstimmung vorgelegt.**

Gesetzliche Grundlage für die Umsetzung von Bundesverkehrswegeplan und Deutschlandtakt ist das BSWAG. Das BSWAG legt den Bedarf für eine Maßnahme auf Basis ihres räumlichen Umgriffs (in diesem Falle ein Neu- und Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen den Orten Hannover und Bielefeld) fest. **Die konkrete Ausgestaltung der Planungsparameter ist wiederum eine Fachplanung der Exekutive und des Vorhabenträgers.** Vorhabenträger ist die Deutsche Bahn. Pro-Ausbau hält diese Ansicht nach aktuellen Maßstäben für gesetzes- bzw. verfassungswidrig!

6. **Ergänzung Folie** „Der Deutschlandtakt nutzt dem Nahverkehr“

→ Nicht der Deutschlandtakt an sich nutzt dem Nahverkehr, sondern der generelle zusätzliche Bau von Gleisen. Sanierung der Infrastruktur, Bau vieler kleiner Maßnahmen und Reaktivierungen würden dem Nahverkehr schneller nutzen.

→ Ein Zielfahrplan ist ein Angebot! Und keine zukünftige Garantie oder Verpflichtung. Es wird suggeriert, dass dieser Fahrplan später auch gefahren wird, was überhaupt nicht feststeht.

7. Ergänzung Folie „Vom Auftrag zum Bau: Vom Groben zum Feinen“

→ Diese Folie ist seit Beginn des Verfahrens ein Paradebeispiel für Intransparenz (Irreführung).

Wir fordern Sie auf, die Folie wie folgt zu ändern:

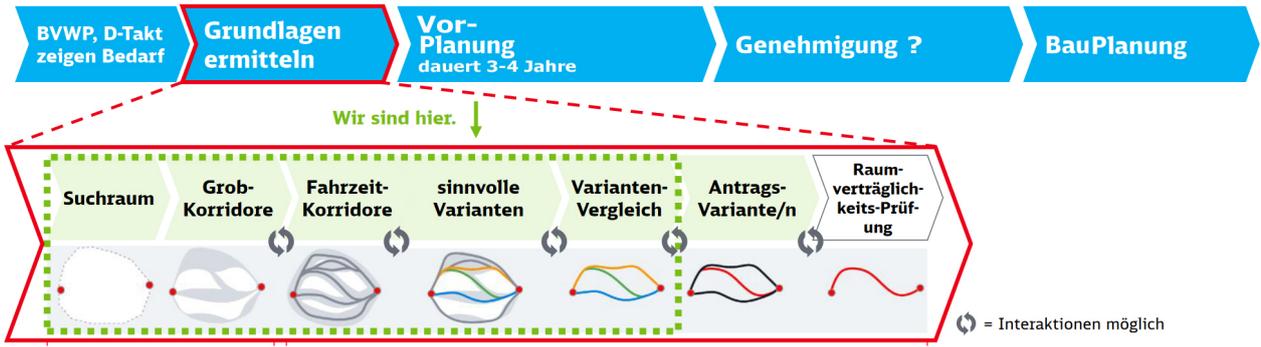
Vom Auftrag zum Bau: Vom Groben zum Feinen.



Viele planerische, behördliche, parlamentarische Schritte sind nötig.

Die Öffentlichkeit wird fortlaufend beteiligt

<p>Ziel: Beste Alternative Mit Bewertungs-Methodik, Raumordnung und unter Abwägung von Kosten, CO2-Emission, Forderungen und Konsens in der Projektregion von allen Varianten die beste Alternative finden.</p> <p>Lph 1/2 = Grundlagenermittlung/Vorplanung endet mit dem Beschluss des Parlaments</p>	<p>Ziel: Finanzierung klären Unter Berücksichtigung der regionalen Forderungen wird die konsensual ermittelte Vorzugsvariante incl. einer Kosten- und CO2-Emissionsschätzung per DB-Bericht ans EBA -> ans BMVerkehr -> an den Verkehrsausschuss zur "parlamentarischen Befassung" vorgelegt.</p>	<p>Zwischenschritt: Das BMVerkehr entscheidet, welches Bahnprojekt in die nächste Phase überführt wird. Grundvoraussetzung: vorhandene Bundesmittel zur Finanzierung. Kein Automatismus!</p>	<p>Ziel: Baurecht Jetzt erst konkrete Entwurfsplanung incl. Kostenrechnung und anschließende Genehmigungsplanung, um vom EBA Baurecht zu erhalten. Lph 3/4</p>
--	--	--	---



* Verbesserungsvorschlag Initiative Pro-Ausbau 13.11.2024

Herford, 13.11.2024

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