



NETZE

Bahnprojekt
Hannover–Bielefeld



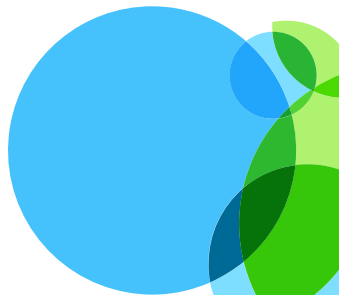
Das große Investitionsprogramm
für Mobilität und Klimawende.

Zukunftsfähige Mobilität in der Region

7. Plenum



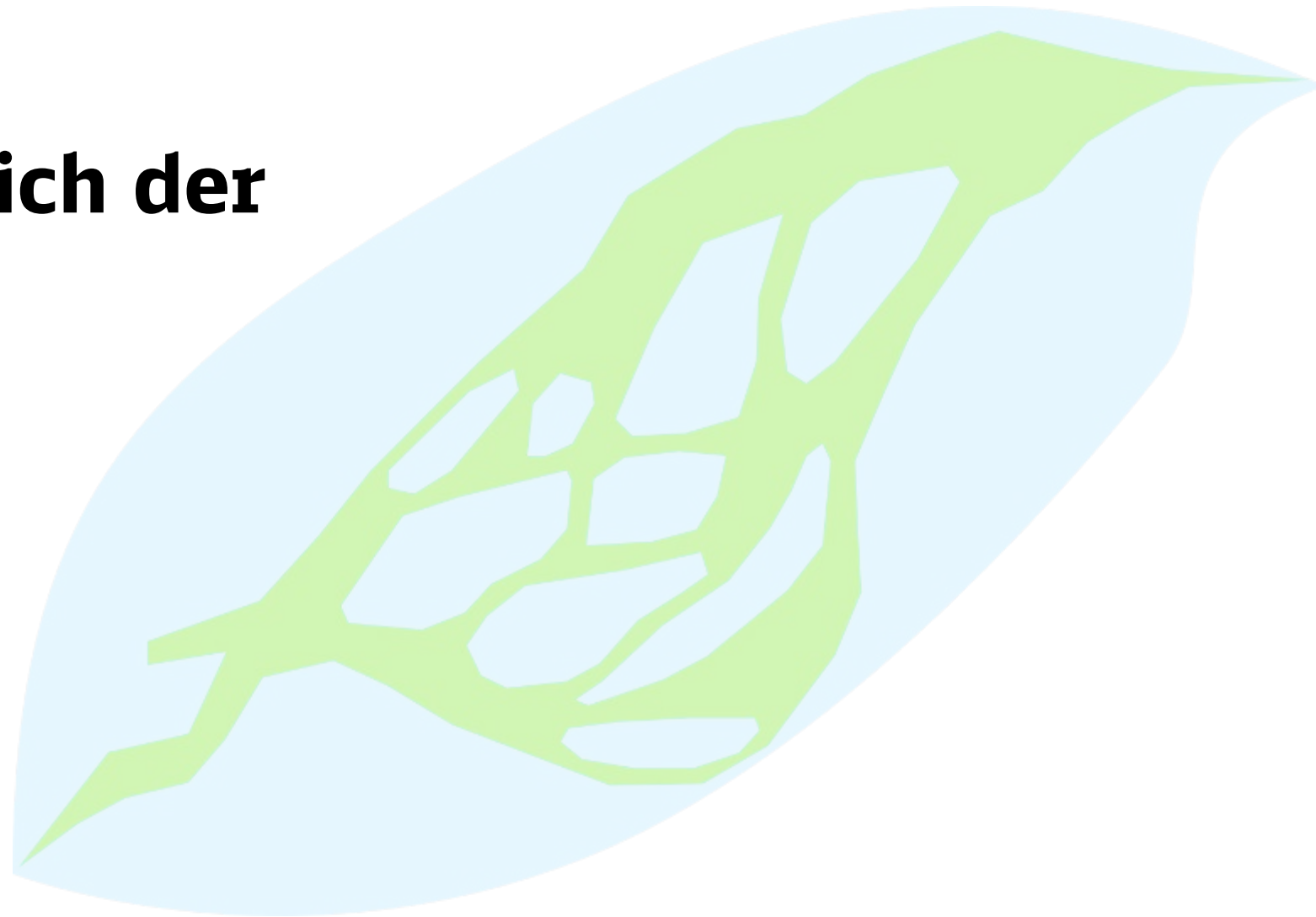
31.01.2023 | Online



- **Einführung, Begrüßung**
Moderator Ralf Eggert, ifok,
Projektleiter Carsten-Alexander Müller, DB Netz AG
- **Linien-Korridore erläutern**
Carsten-Alexander Müller, DB Netz AG
- **Organisatorisches: Protokoll verabschieden 6. Plenum**
Ralf Eggert, ifok
- **Bewertungs-Methodik abschließen**
Umweltexperte Dr. Joachim Hartlik, AG Bosch/Dr. Hartlik
- **Wie geht es weiter? Ausblick**
Carsten-Alexander Müller, DB Netz AG

Korridore hinsichtlich der Fahrzeiten prüfen

Carsten-A. Müller, DB Netz AG



Vom Auftrag zum Bau: Vom Groben zum Feinen.

Viele planerische, behördliche, parlamentarische Schritte sind nötig

Die Öffentlichkeit wird fortlaufend beteiligt

Ziel: Beste Alternative
Mit Bewertungsmethodik und Raumordnung die beste Alternative finden.

Ziel: Finanzierung klären
Parlamentarische Befassung im Bundestag legt genaue Linie und Gelder für regionale Forderungen fest.

Ziel: Baurecht erhalten
Per Planfeststellung durch Eisenbahn-bundesamt oder per Maßnahmengesetz durch Bundestag erteilt das Baurecht.

Ziel: Betrieb aufnehmen
Nach dem Abschluss des Baus geht die Strecke in Betrieb.

BVWP, D-Takt zeigen Bedarf

Grundlagen ermitteln

Planung

Genehmigung

Bau

Wir sind hier. ↓

Suchraum

Grob-korridore

Linien-Korridore

sinnvolle Varianten

Varianten-vergleich

Antrags-variante/n

Raum-ordnungs-verfahren

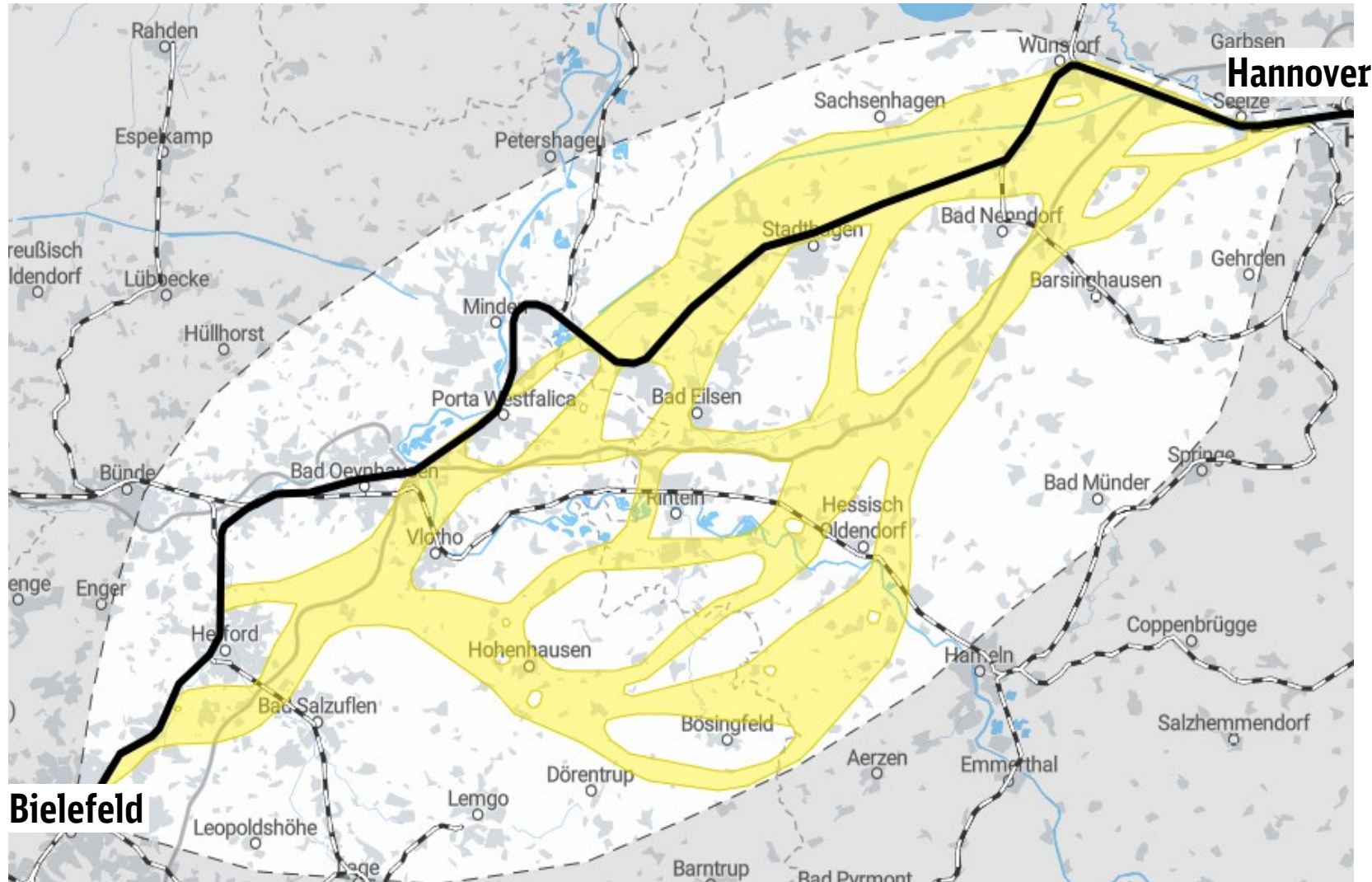
Die Analyse der Raum-Widerstände verkleinert den Suchraum.

Mit der **Bewertungsmethodik** verringern Fachleute die Anzahl der Trassen-Alternativen bis zu einer oder wenigen Antrags-Variante(n). Die Raumwiderstände werden als Bewertungs-Kriterien aufgegriffen.

↻ = Interaktionen möglich

Grobkorridore & verkehrliche Vorgaben

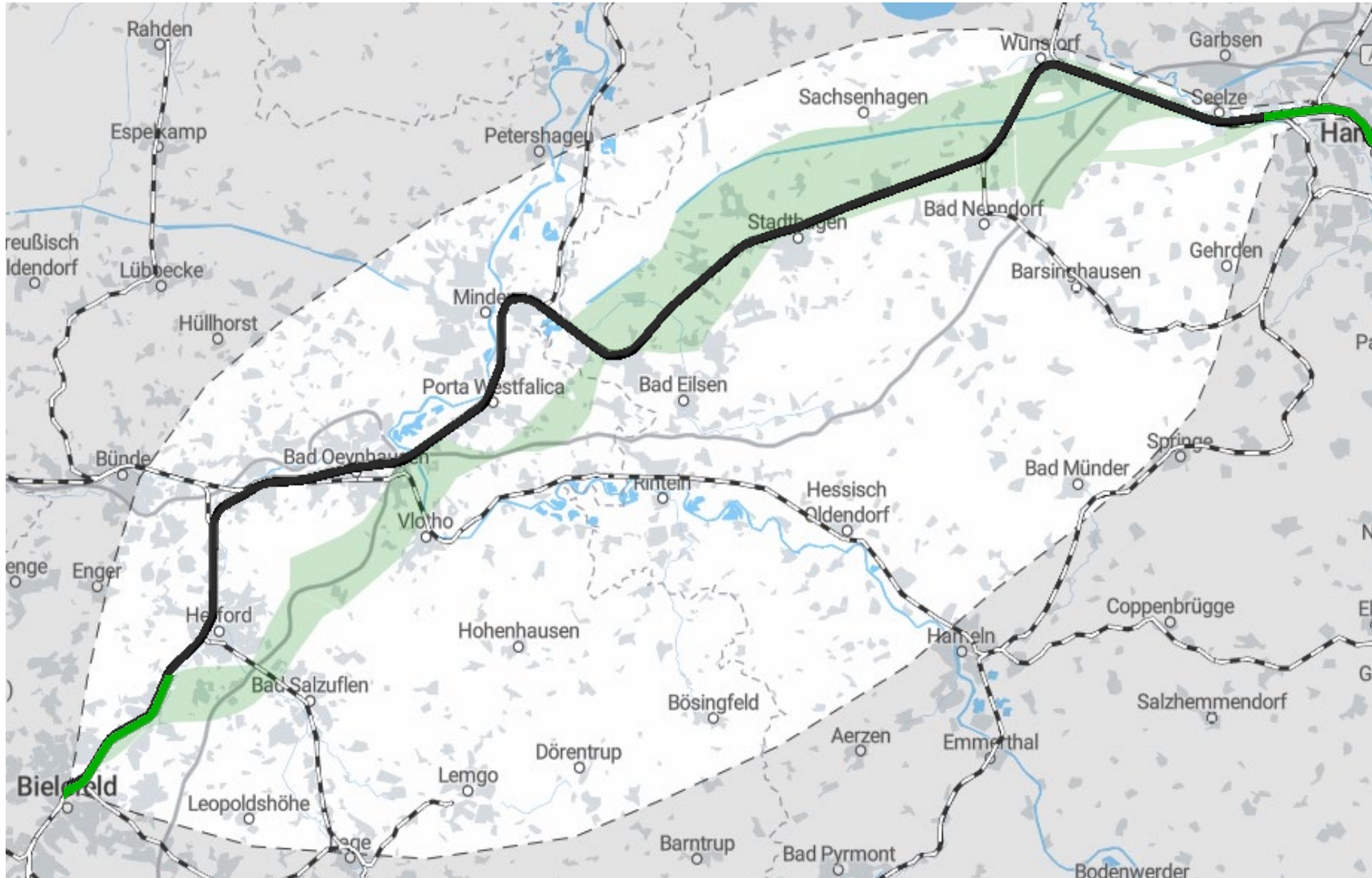
Wo können zwei Gleise gebaut und 31 Min. erreicht werden?



Legende

- Grobkorridore
- Bestandstrecke
- Autobahn
- Bahngleise
- Suchraum
- Siedlung
- Gewässer

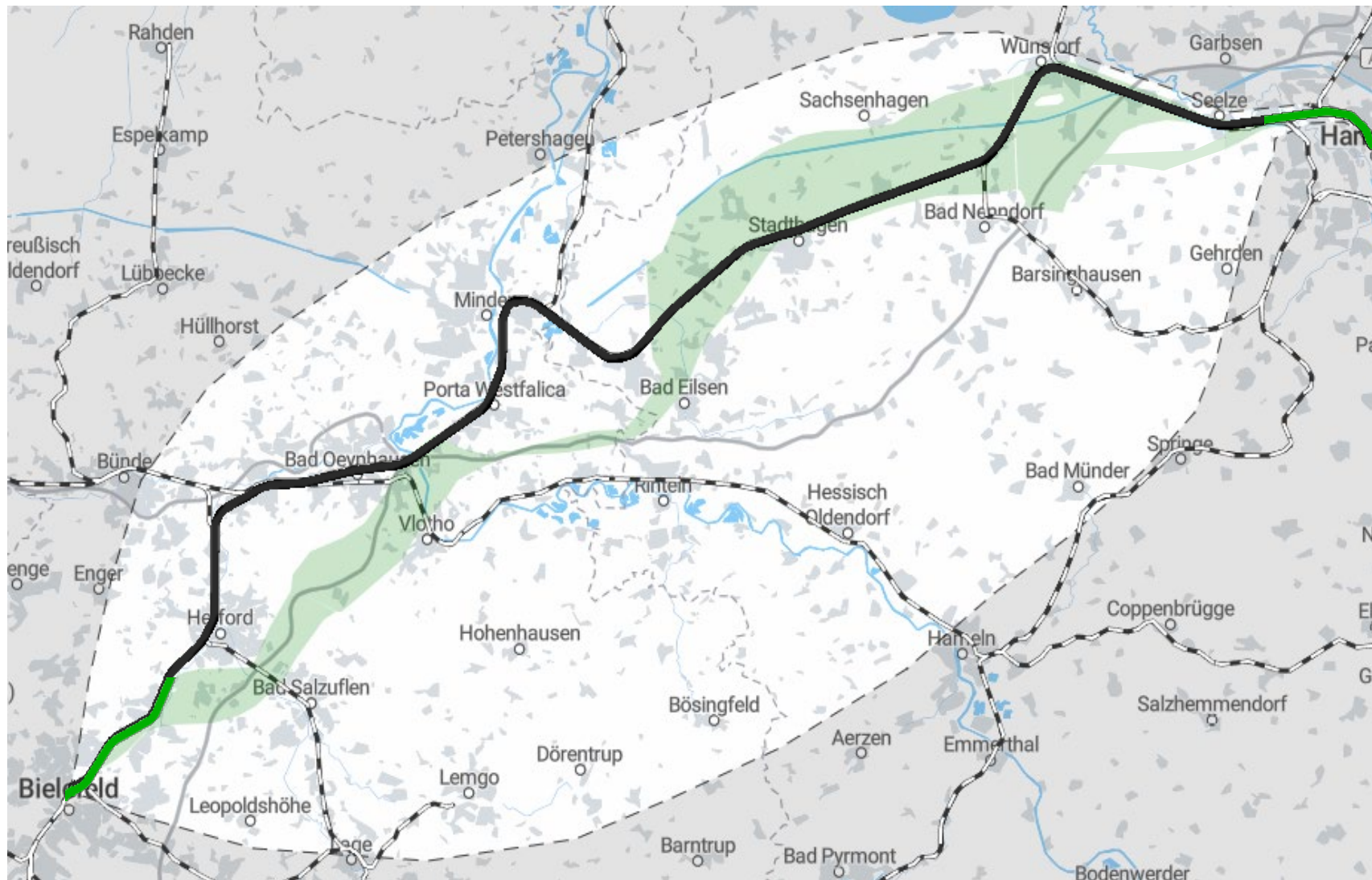
Korridor K1 bindet bei Seelze, Lindhorst, Bückeburg, Bielefeld an den Bestand und erfüllt alle verkehrliche Ziele



Legende

- Trasse mit 31 Min. möglich
- bestandsnaher Abschnitt
- Bestandstrecke
- Autobahn
- Bahngleise
- Suchraum
- Siedlung
- Gewässer

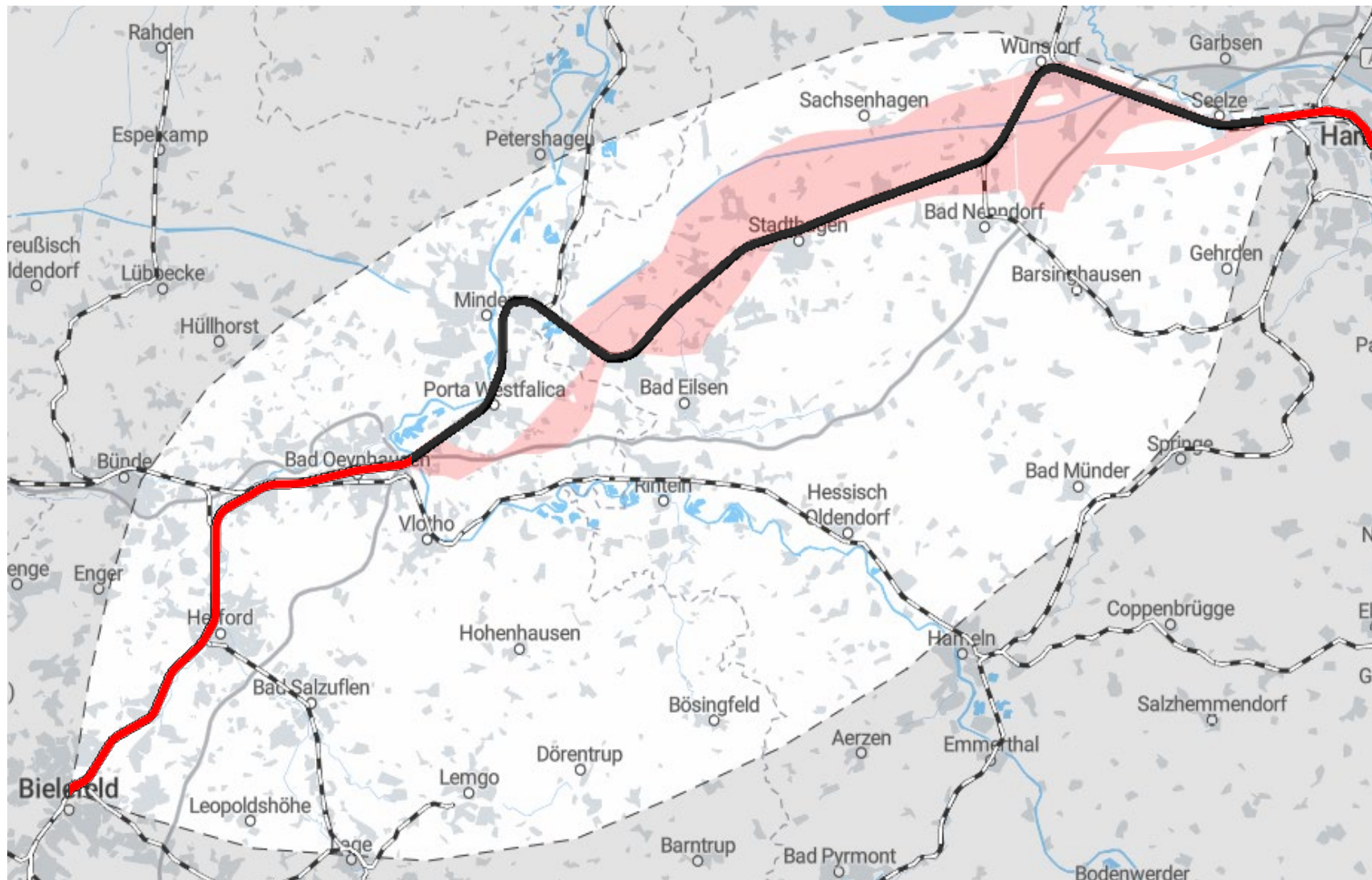
Korridor K2 bindet bei Seelze, Lindhorst, Bückeberg, Bielefeld an den Bestand und erfüllt verkehrlichen Ziele



Legende

- Trasse mit 31 Min. möglich
- bestandsnaher Abschnitt
- Bestandstrecke
- Autobahn
- Bahngleise
- Suchraum
- Siedlung
- Gewässer

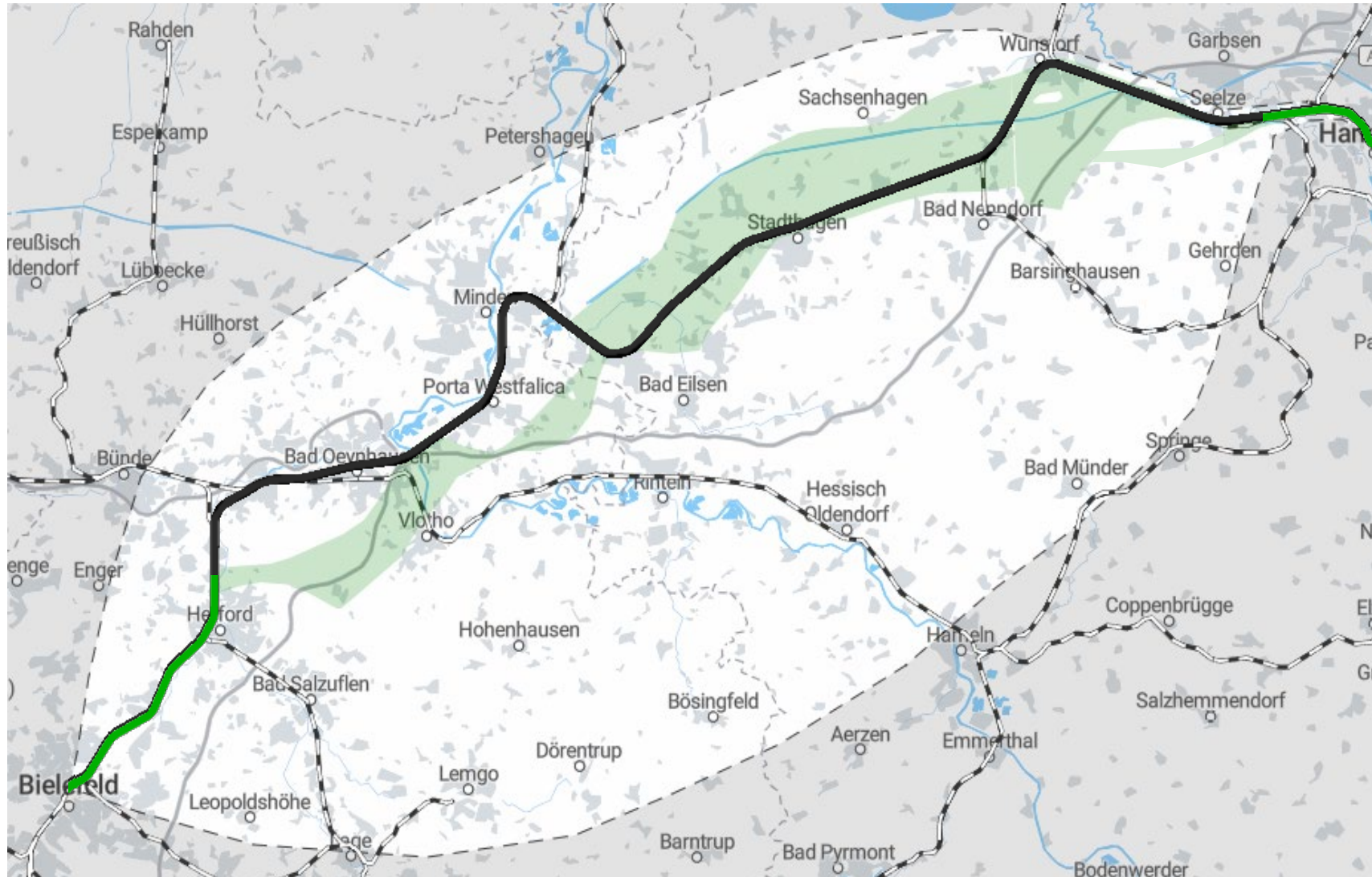
Korridor K3 bindet bei Seelze, Lindhorst, Bad Oeynhausen an den Bestand, erreicht nicht die Fahrzeit.



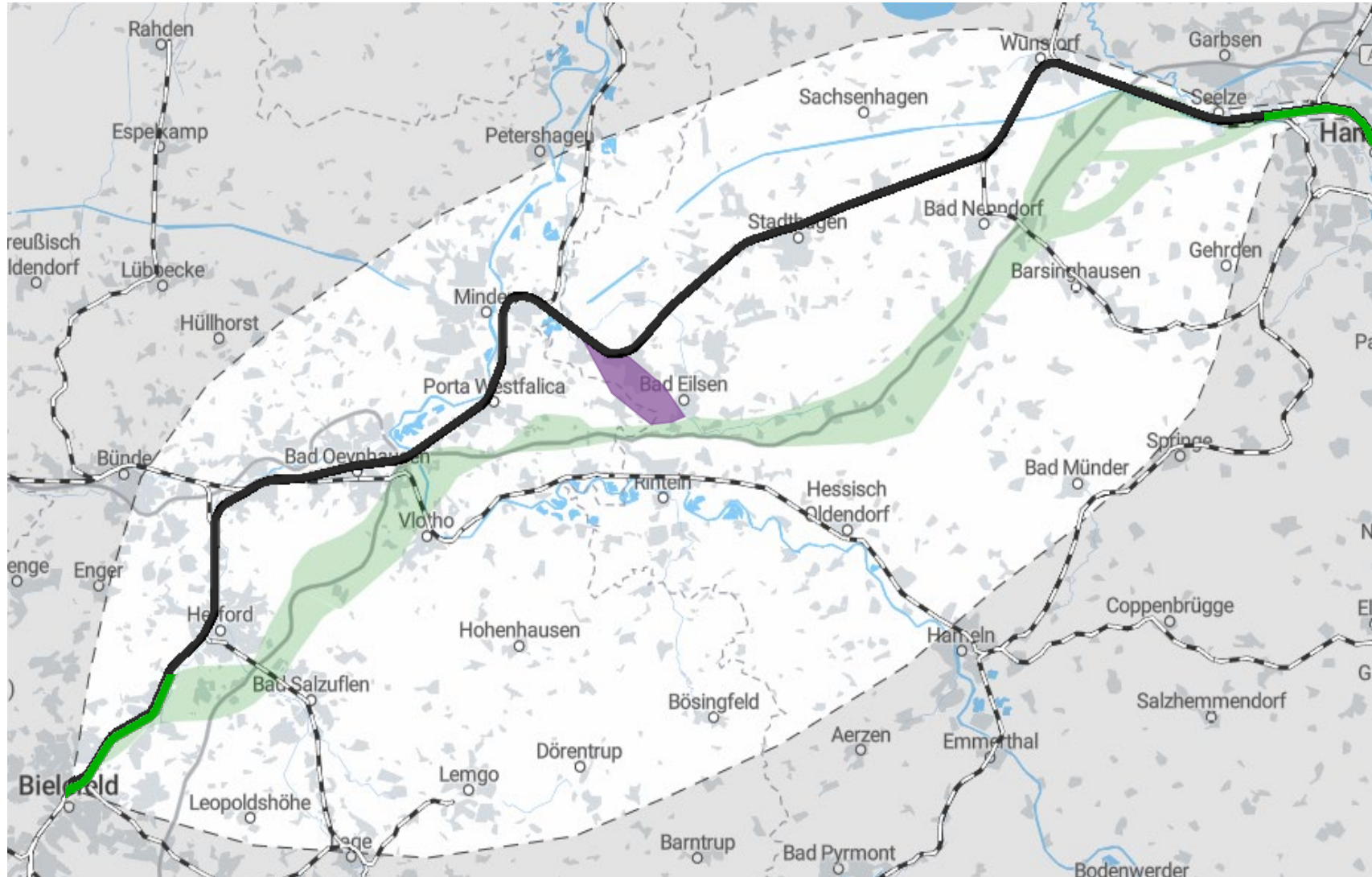
Legende

- 31 Min. nicht erreicht
- bestandsnaher Abschnitt
- Bestandstrecke
- Autobahn
- Bahngleise
- Suchraum
- Siedlung
- Gewässer

Korridor K4 bindet bei Seelze, Lindhorst, Herford an den Bestand, erreicht Fahrzeit knapp, hat einen hohen Bestandsausbau



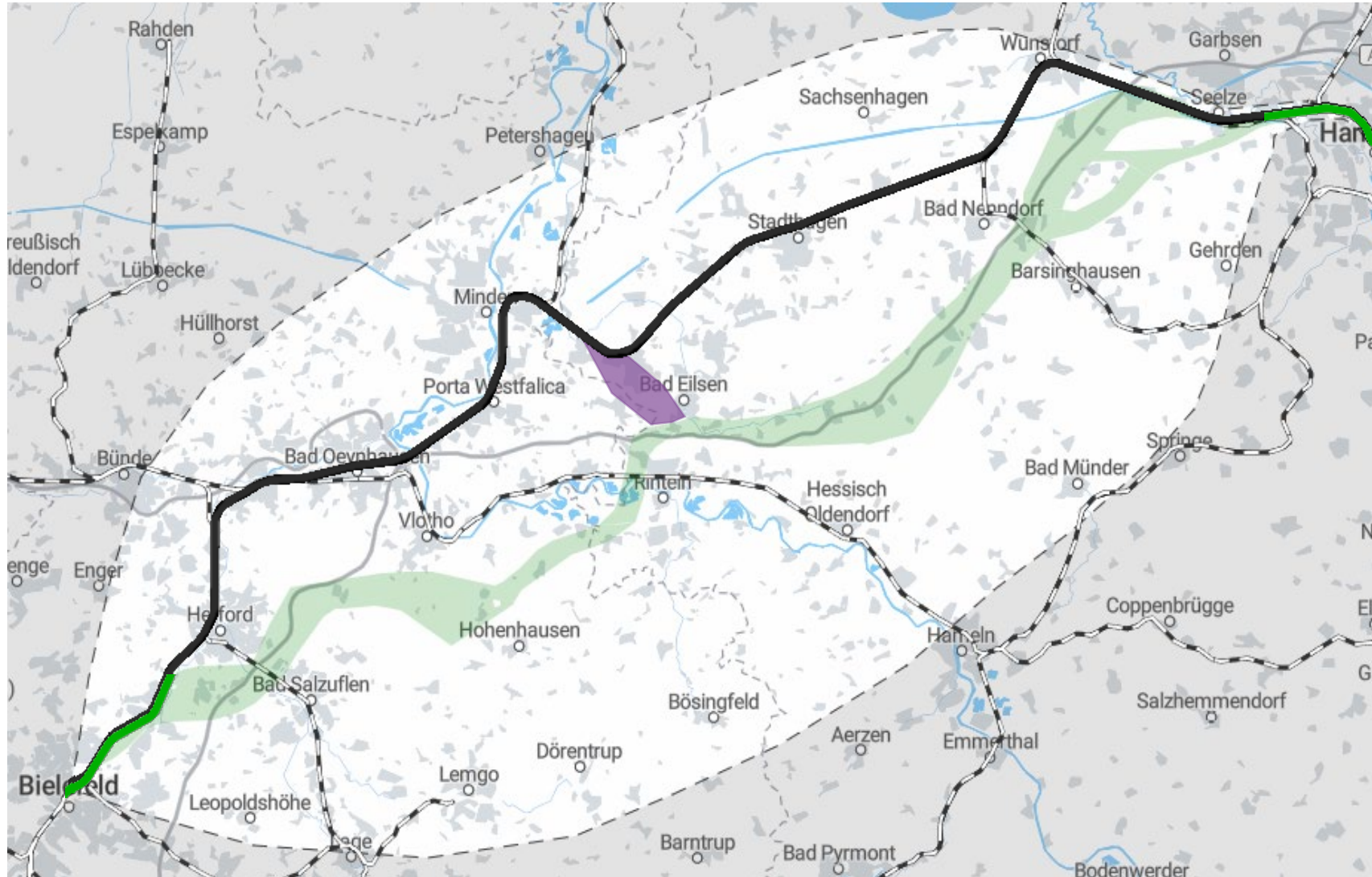
Korridor K5 bindet bei Seelze, Bielefeld an den Bestand, erreicht Fahrzeit, braucht für Fahrzeit H-Mi, H-Os zusätzliche Gleise



Legende

- Trasse mit 31 Min. möglich
- bestandsnaher Abschnitt
- Bestandstrecke
- Autobahn
- Bahngleise
- Suchraum
- Siedlung
- Gewässer
- Verbindung nach Minden

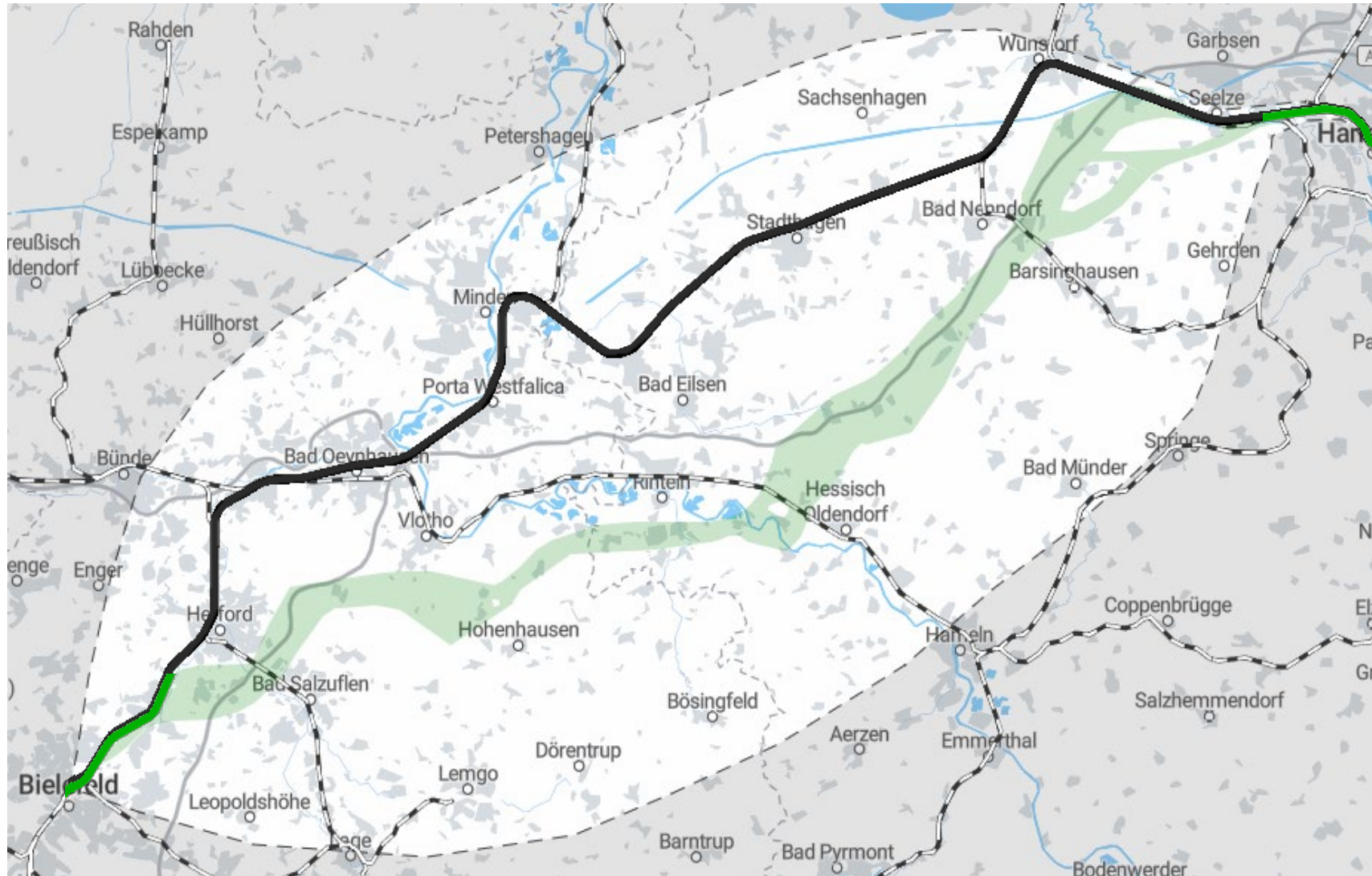
Korridor K6 bindet bei Seelze, Bielefeld an den Bestand, erreicht Fahrzeit, braucht für Fahrzeit H-Mi/Os eine Spange



Legende

- Trasse mit 31 Min. möglich
- bestandsnaher Abschnitt
- Bestandstrecke
- Autobahn
- Bahngleise
- Suchraum
- Siedlung
- Gewässer
- Verbindung nach Minden

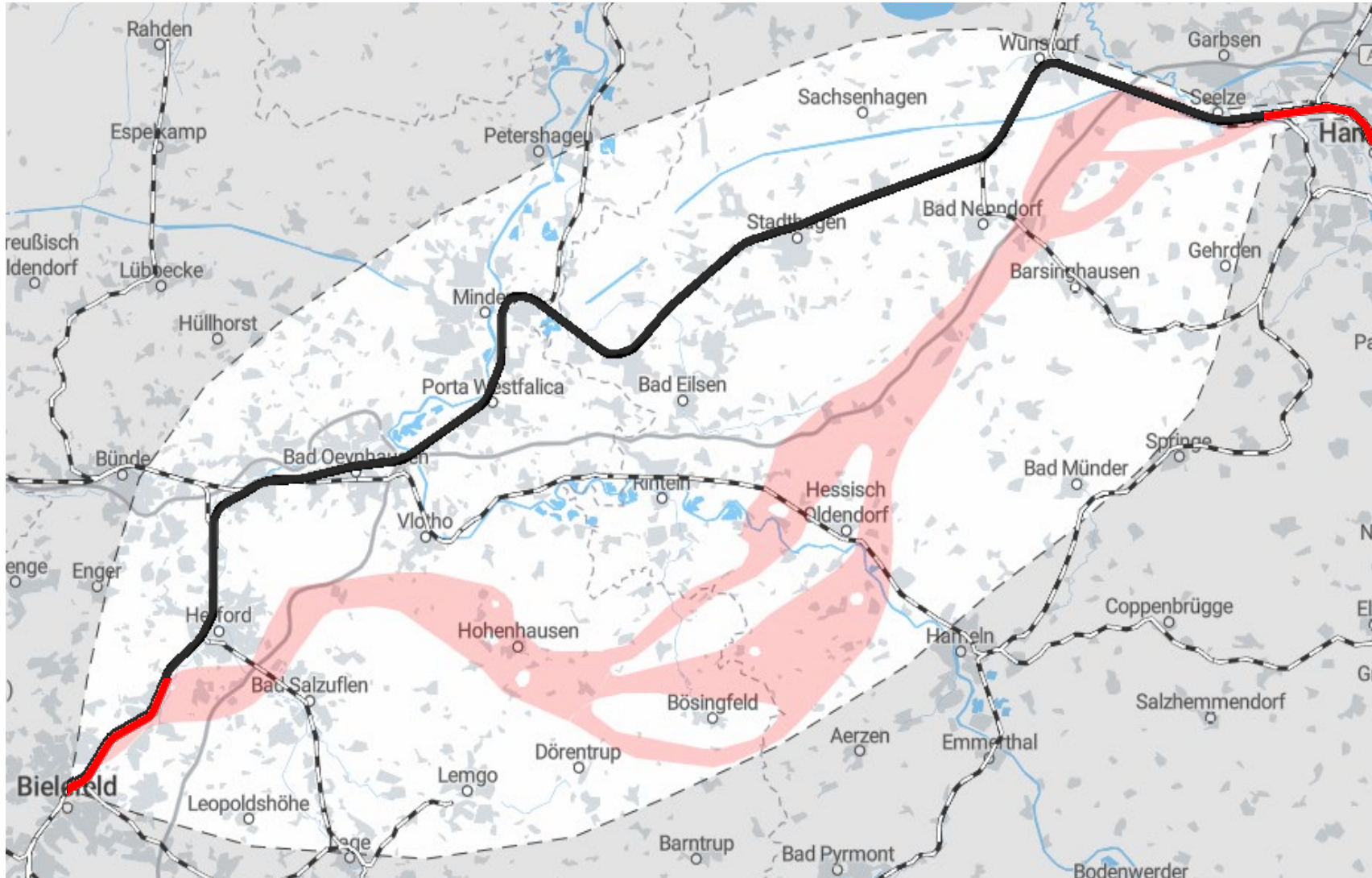
Korridor K7 bindet bei Seelze, Bielefeld an den Bestand, erreicht Fahrzeit, aber einige andere verkehrliche Ziele nicht.



Legende

- Trasse mit 31 Min. möglich
- bestandsnaher Abschnitt
- Bestandsstrecke
- Autobahn
- Bahngleise
- Suchraum
- Siedlung
- Gewässer

Südliche **Korridore (K8-K10)** binden bei Seelze, Bielefeld an den Bestand, erreichen weder Fahrzeit noch andere Verkehrsziele



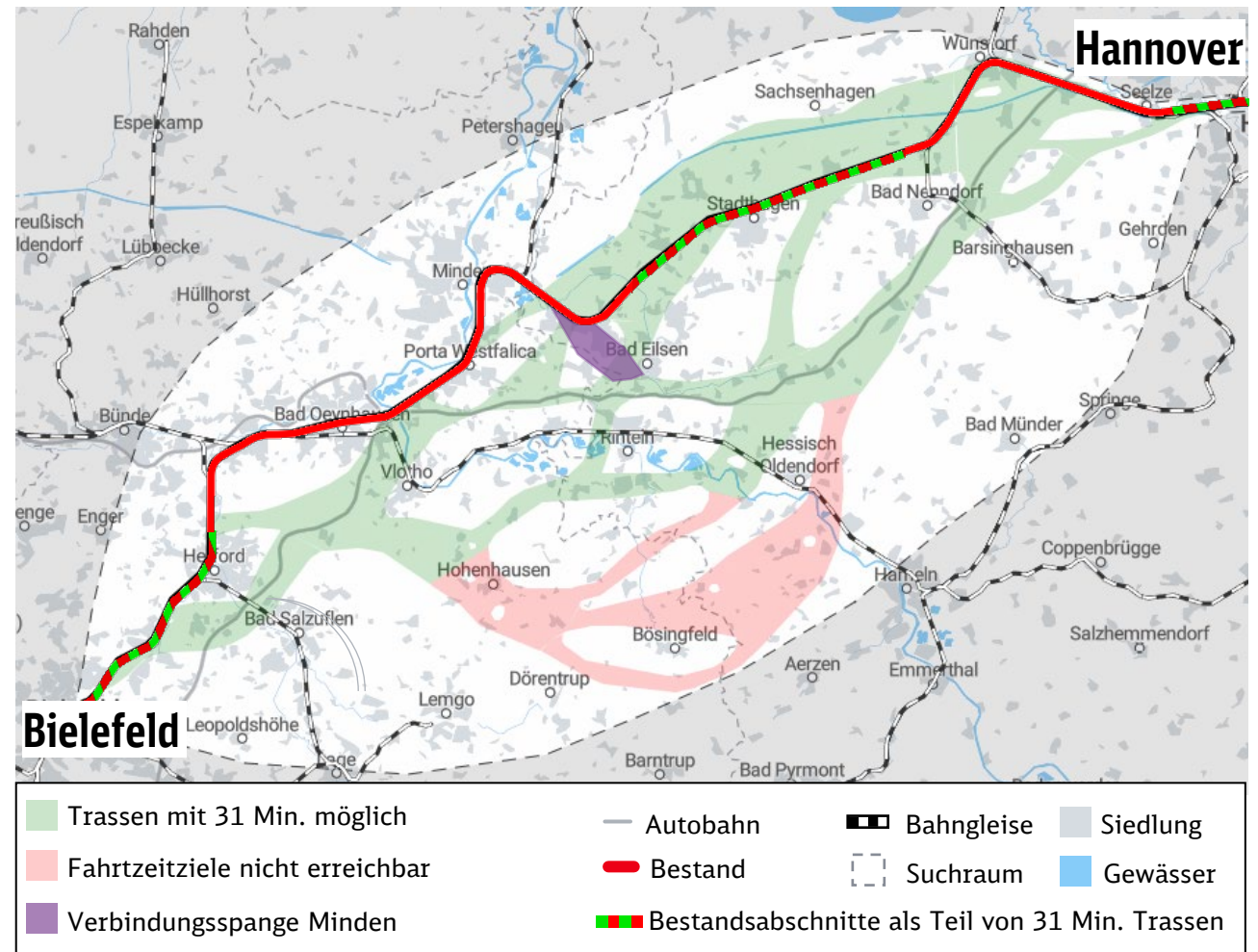
Legende

- 31 Min. nicht erreicht
- bestandsnaher Abschnitt
- Bestandstrecke
- Autobahn
- Bahngleise
- Suchraum
- Siedlung
- Gewässer

Ergebnis: Mehrere Korridore erreichen das Fahrzeitziel 31 Minuten. Bestandsanteile können integriert werden.

- In grünen Korridoren können Trassen 31 Minuten **Fahrzeit erreichen**.
- In roten Korridoren können 31 Minuten nicht erreicht werden.
- Es sind Trassenführungen mit hohem Anteil **nahe am Bestand** möglich.
- Ein alleiniger Ausbau der Bestandsstrecke erreicht die Fahrzeitziele nicht.
- Einige Trassen benötigen zusätzliche Gleise (Verbindungsspanne), um Hannover – Minden/Osnabrück schneller zu verbinden.

Die Bahn sucht nun in den grünen Korridoren nach Trassen-Varianten. Die Trassen-Varianten werden mit der Bewertungs-Methodik verglichen.



Ergebnis: Korridore erreichen in großen Bereichen 31 Minuten Fahrzeit für H-Bi, die Mindestanforderung.

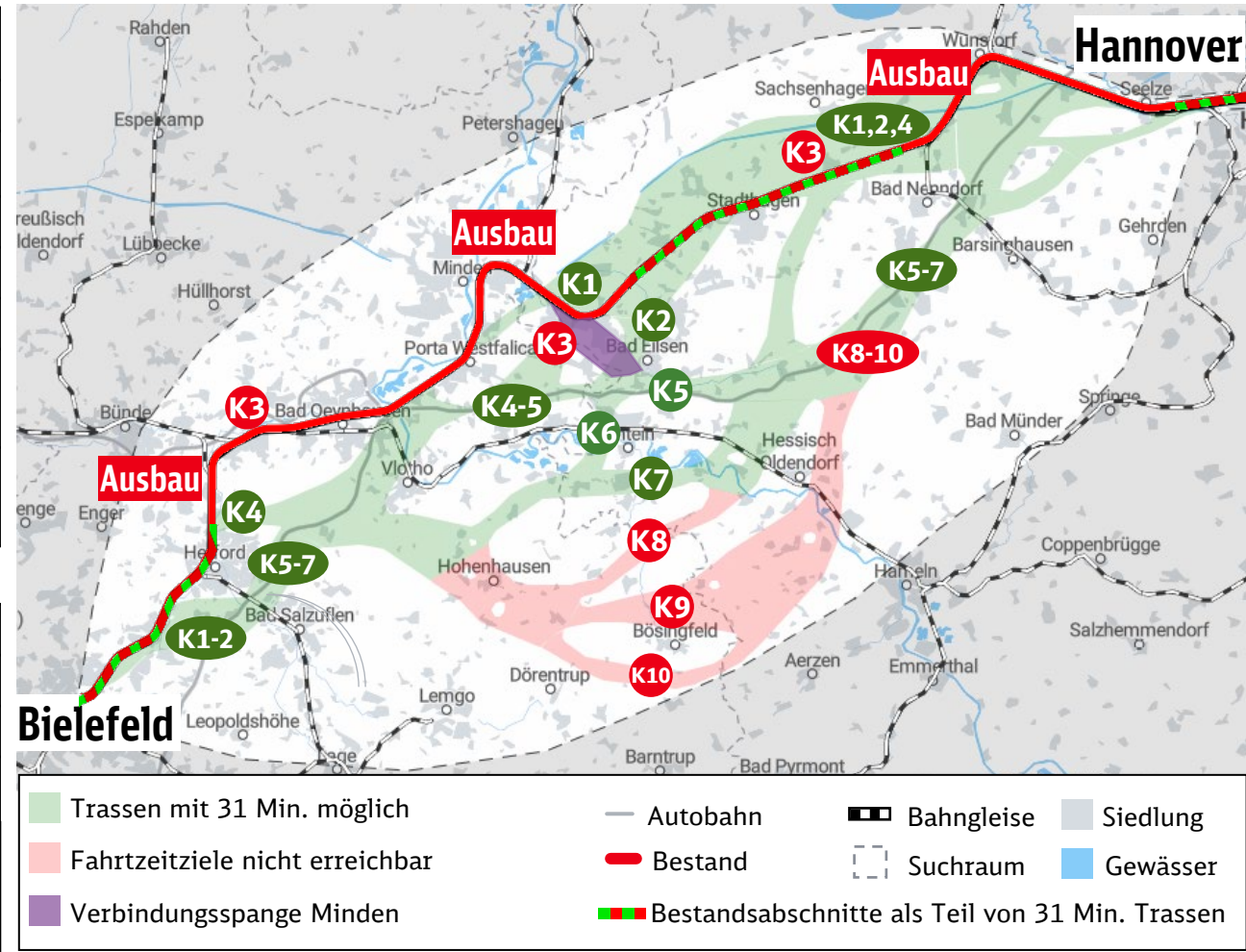
| Korridor | K1 | K2 | K3 | K4 | K5 | K6 | K7 | K8-10 | Ausbau | K... |
|-----------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|-------|--------|------|
| Mindestanforderung | | | | | | | | | | |
| Fahrzeit H-Bi /min. | 31 | 31 | 36 | 31 | 31 | 31 | 31 | >32 | 42 | |
| Weitere verkehrliche Ziele | | | | | | | | | | |
| Fahrzeit H-Mi, H-Os | | | | | | | | | | |
| Nah-, Güterverkehr | | | | | | | | | | |
| Einschränkung für Kunden | | | | | | | | | | |
| Vorgezogener Kapazitätswachst | | | | | | | | | | |

| Bewertungsmethodik | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Umwelt | | | | | | | | | | |
| Raumordnung | | | | | | | | | | |
| Technik | | | | | | | | | | |

Ergebnis: Antragsvariante(n) für Prüfung Nutzen/Kosten, Klima

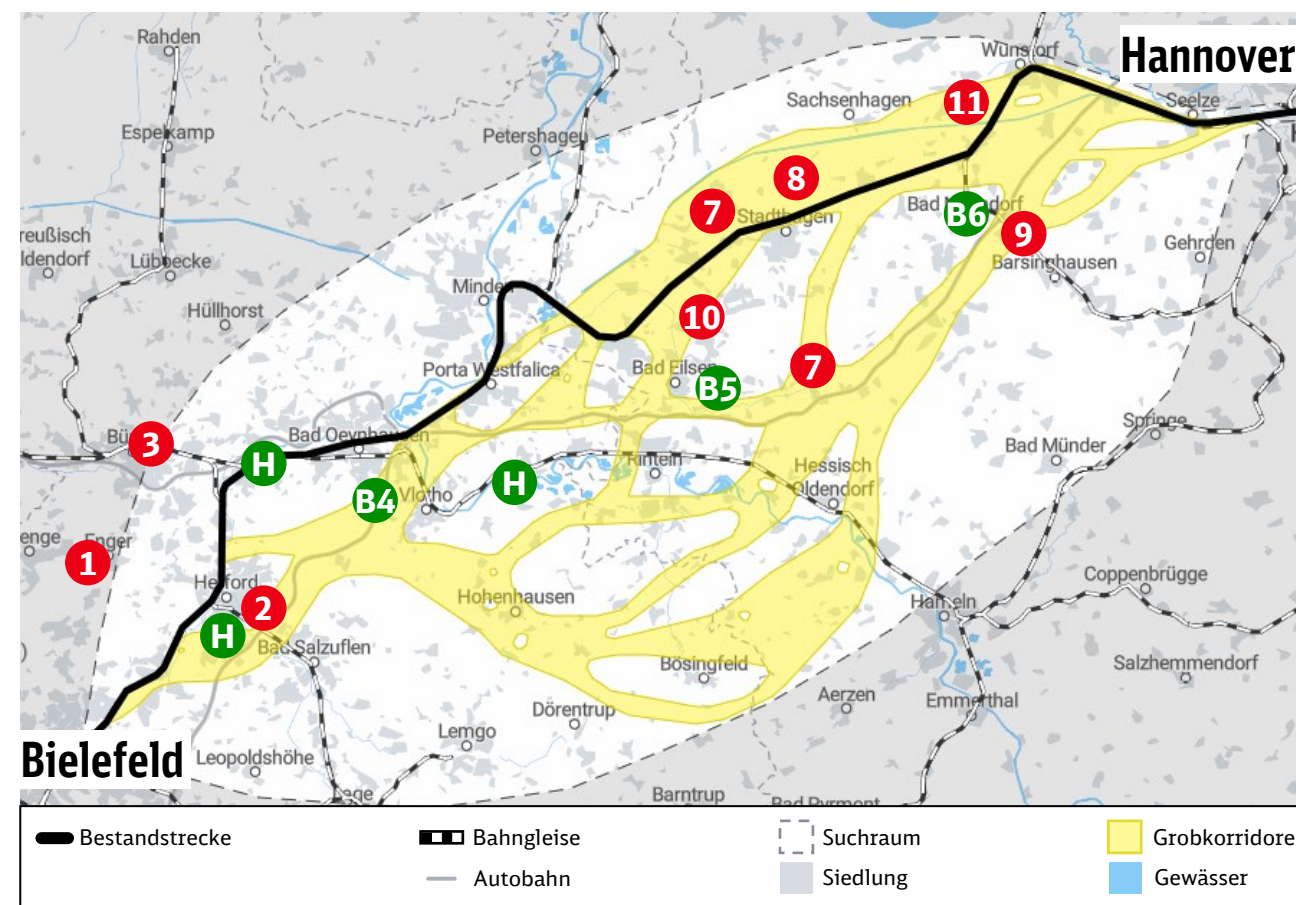
Legende

| | | | |
|--|---|--|-----------------------------|
| | Wird mit Bewertungsmethodik genauer geprüft | | Kriterium erfüllt |
| | Wird nicht weiter betrachtet | | Kriterium teilweise erfüllt |
| | | | Kriterium nicht erfüllt |



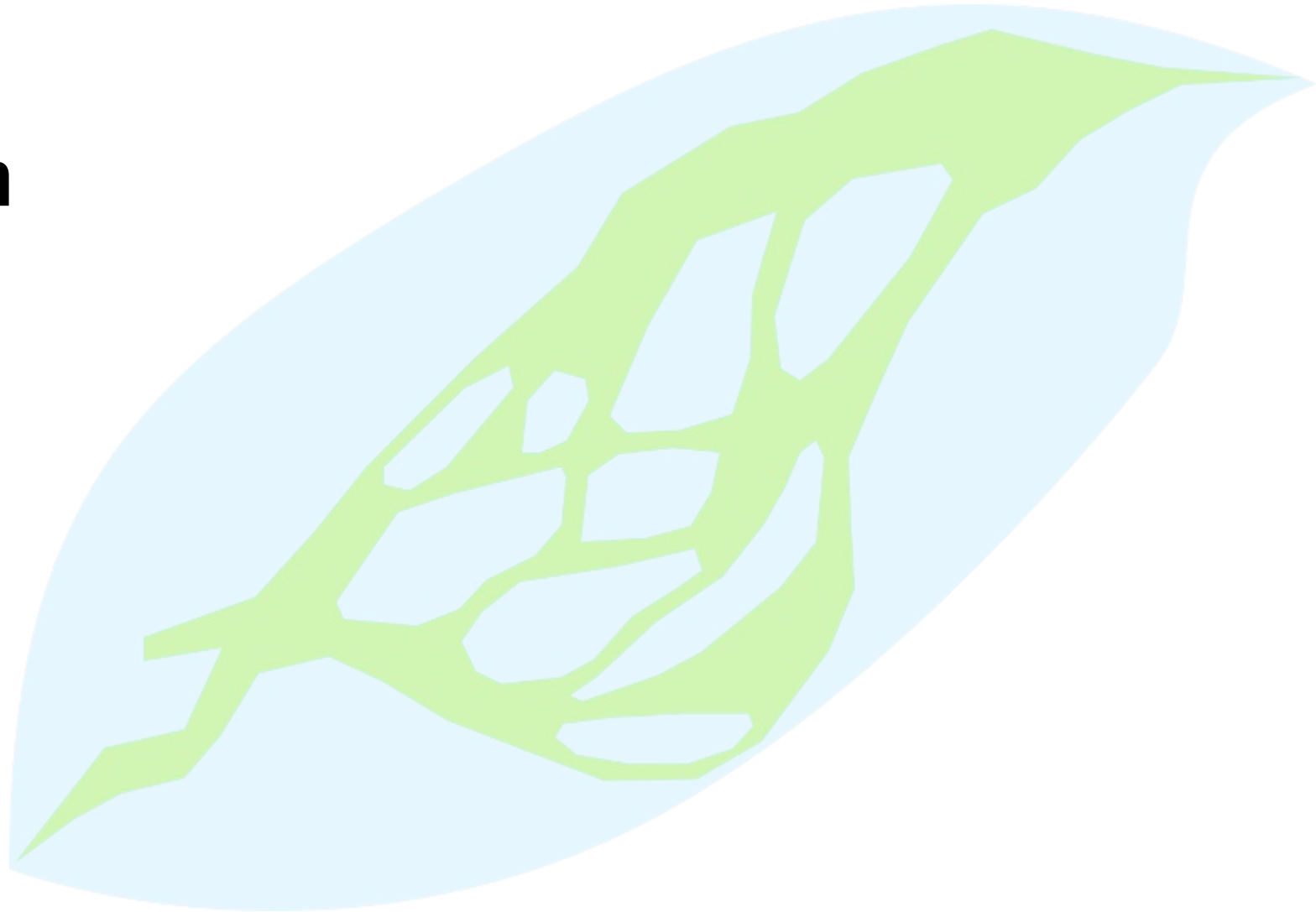
Viele Korridore ermöglichen Verbesserungen für Reisende im Nahverkehr.

- 1** Das Konzept S-Bahn OWL braucht mehr Gleise für **mehr Züge und neue Halte:**
H Löhne-Gohfeld, Herford Gaußstr., Vlotho, (Detmold Süd, Nieheim-Himminghsn.)
- 2** Die Strecke Herford–Bad Salzuflen **ohne Umstieg an Bielefeld** anbinden für Kurgäste und Touristen.
- 3** Züge nach **Osnabrück** und **Amsterdam** beschleunigen.
Betriebsbahnhöfe am Neubau bieten **neue Halte** in Möllbergen **B4** im Auetal **B5** oder in Nenndorf **B6**
- 7** Ein **schneller Nahverkehr** wird möglich (wie München-Nürnberg-Express).
- 8** **Mehr Kapazität zwischen Hannover und Minden.**
- 9** Die Strecke 1761 (Deisterbahn) könnte angebunden werden für eine **direkte und schnelle Verbindung Hannover–Barsinghausen.**
- 10** Verbesserte Anbindung an die reaktivierbare Strecke 9177 Rinteln–Stadthagen.
- 11** Ein entlasteter Knoten Wunstorf **verbessert die S-Bahn** in der Region Hannover und im Schaumburger Land. Geplante **Reaktivierungen** werden angebunden (Bokeloh–Steinhude).



Protokoll 6. Plenum verabschieden

Ralf Eggert, ifok



Protokoll 6. Plenum – Änderungsvorschlag 2

von BI Kolenfeld, BI Munzel

Das Protokoll wird wie vorgeschlagen geändert. Der Text aus der Zusammenfassung in der Plenums-Sitzung wird übernommen.

THG Emissionen

Ein weiterer Punkt: *„Ein Teilnehmer fügt an, dass er gerne die verursachten Bauemissionen (Bau und Betrieb) mit den Einsparungen pro Jahr verglichen haben möchte.“*

Das war nicht nur ein Teilnehmer, sondern es waren einige. Und das war nicht nur eine Anfrage, sondern eine Forderung. Außerdem gefällt mir die Formulierung, die wir im Plenum gemeinsam erarbeitet haben, deutlich besser:

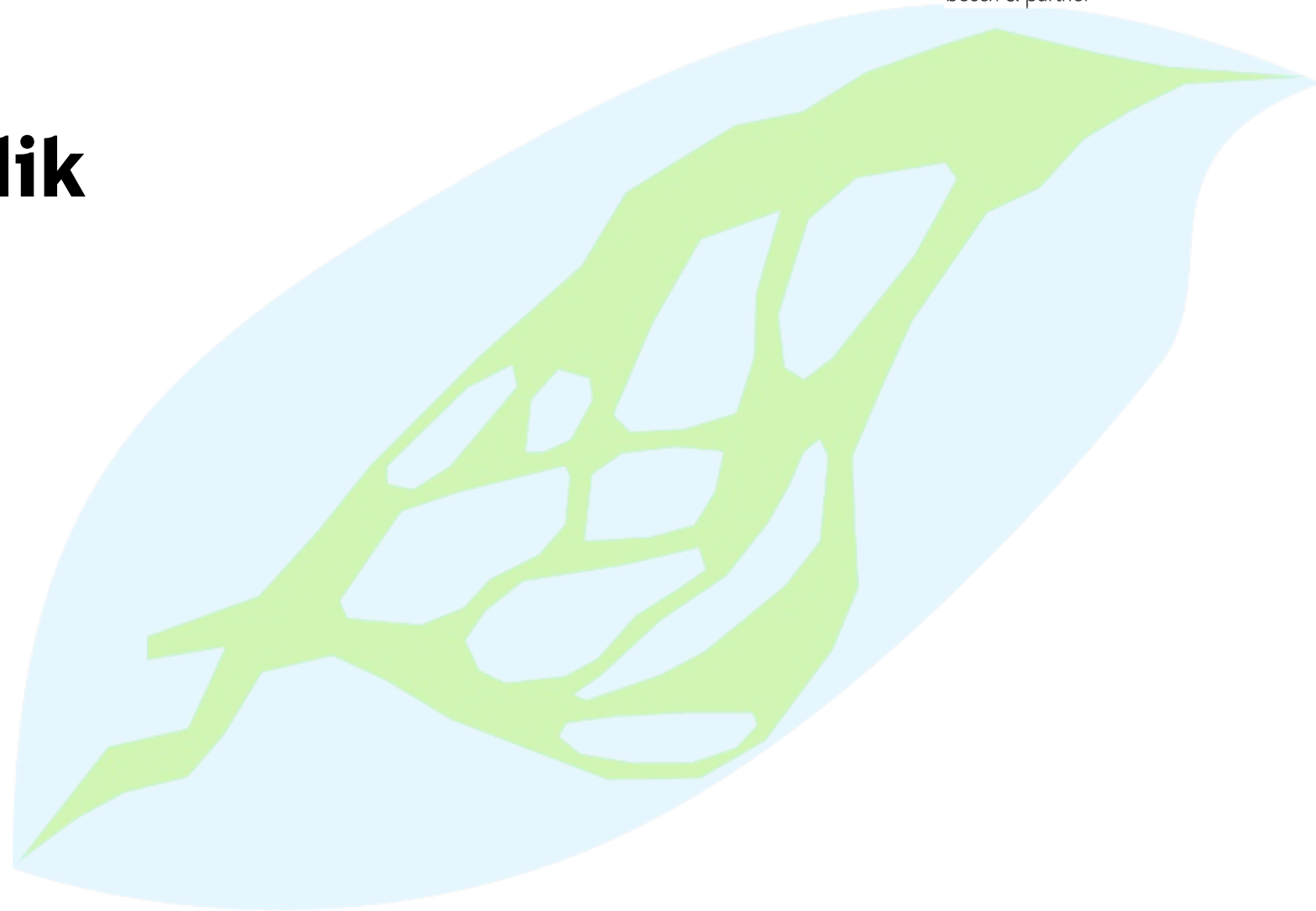
[Zusammenfassung in der Sitzung]

„Eine Bilanzierung der Treibhausgas-Emissionen des Projekts ist laut der Deutschen Bahn bereits vor Projektbeginn durch das Bundes-Verkehrsministerium erfolgt. Sie wird für die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten in einem weiteren Schritt vor dem Raumordnungsverfahren nochmals erfolgen (verursachte Emissionen durch Bau und Betrieb einerseits, vermiedene Emissionen durch die Verkehrsverlagerung andererseits). Teilnehmende regen an, dies bereits im Bewertungskatalog zu berücksichtigen.“

So steht es ja auch auf der Homepage. Die zugeschickte Protokollversion weicht daher von der Internetversion ab. Ich denke, diese beiden Versionen müssen übereinstimmen.

Bewertungs-Methodik abschließen

Dr. Joachim Hartlik



8 Regional-Treffen erörterten online die Bewertungs-Methodik

4 für NRW, 4 für Nds. 43 bis 56 Personen nahmen teil.

- Die Regional-Treffen fanden als Video-Konferenzen statt. Die Treffen konnten außerdem öffentlich als Livestream verfolgt werden.
- Die Fachleute fassten die Ergebnisse der Sitzungen in einer Excel-Tabelle zusammen.
- Die Excel-Tabellen wurden im Internet veröffentlicht und dem Plenum per E-Mail übermittelt.
- Für das 6. Plenum wurden alle Ergebnisse zusammengefasst.
- **Im 7. Plenum wird die Erörterung abgeschlossen.**



Schreiben BI Kolenfeld

Methodik-Gutachter AG Bosch/Dr. Hartlik

Null-Variante

„Ein Teilnehmender fragt, inwiefern im Vergleich der Varianten auch die Nullvariante betrachtet würde (also der Vergleich mit dem Status quo ohne neue Bahnverbindung). Herr Dr. Hartlik erklärt: Der Vergleich der Varianten mit der Nullvariante (Status Quo) erfolgt immanent immer für jedes Kriterium und ist über die konkreten Messergebnisse ablesbar. Die Einzelwerte der Bewertung werden später transparent veröffentlicht.“ (Protokoll-Entwurf zum 6. Plenum)

Mag sein, dass ich das so in dem Meeting akzeptiert habe. Im Nachlauf bin ich mit dieser Antwort allerdings nicht einverstanden und bekräftige meine Forderung nach dem Vergleich mit der Null-Variante. Diese Forderung wird im Übrigen auch von anderen BIs unterstützt. Wir haben ja gelernt, dass eine endokrine Bewertung herangezogen wird und damit kann ich den Null-Wert nicht sehen und zusätzlich gibt es ja unterschiedliche Null-Varianten, zum einen die für den Neubau und zum anderen die für den Ausbau. Außerdem können Sie bzw. die Gutachter auf die Auswertesoftware zurückgreifen und wir müssten das manuell machen.

Im Variantenvergleich geht es darum, die **vernünftigen Alternativen** zu vergleichen, die die Planungsziele erfüllen, um die beste Alternative zu identifizieren. Eine Null-Variante erfüllt die Zielsetzungen des Projektträgers nicht.

Die Einbeziehung der Nullvariante in die Nutzwertanalyse (NWA) zum Variantenvergleich mit der dort verwendeten endogenen Skalierung hat einen entscheidenden Nachteil: Sie zieht die Spannweite der Messwerte durch den konstanten Extremwert „0“ bei allen Vergleichskriterien so stark auseinander, dass der Differenzierungs-grad der realistischen Varianten im Vergleich stark abnimmt und sich die übrigen Varianten immer mehr angleichen.

Außer der trivialen Erkenntnis, dass die Nullvariante diejenige mit den geringsten Umweltauswirkungen ist, ist deren Einbeziehung nicht zielführend und führt darüber hinaus zu unrealistischen Ergebnissen im Variantenvergleich.

| Hinweise WiduLand | Methodik-Gutachter AG Bosch/Dr. Hartlik |
|---|---|
| 1. Die Bereiche Umwelt, Raum und Technik sind untereinander noch ungewichtet. | Es wird zwischen diesen Belanggruppen zurzeit keine Gewichtung vorgenommen. Liegen die Ergebnisse für die Belanggruppen vor, sind diese argumentativ miteinander abzuwägen. |
| 2. Die Gewichtungsfaktoren sind subjektiv. | In den Workshops wurde darauf hingewiesen, dass die Bewertungen in Abhängigkeit vom jeweiligen Wertsystem stets subjektive Anteile enthalten, diese aber intersubjektiv überprüfbar sein sollen. Dies garantiert die Methodik der Nutzwertanalyse. Die Gewichtungen spiegeln die fachrechtlichen Grundlagen und die Normen-hierarchie wider, wurden von einer Gruppe erfahrener Umweltplanern*innen ermittelt und sowohl mit den Behörden als auch im Plenum diskutiert. Die Gewichtungen werden aufgrund der Ergebnisse der Auswirkungsanalyse noch einmal auf Konsistenz und Validität überprüft und ggf. angepasst (Sensitivitätsanalyse). |
| 3. Die Gewichtungen weichen von den Raumwiderstandsklassen (RWK) ab. | Die Raumwiderstandsklassen wurden bei der Gewichtung berücksichtigt. Die Bewertungsmethodik für den Variantenvergleich umfasst jedoch weitere Kriterien und ist differenzierter als die Raumwiderstandsanalyse. Die zunächst wirkfaktor-unspezifischen Raumwiderstandsfaktoren wurden im Kriterienkatalog zu wirkfaktorspezifischen Kriterien weiterentwickelt. Dabei wurde auch das allgemeine technische Vermeidungs-/Minderungspotenzial einbezogen. In der Folge ergeben sich Gewichtungsfaktoren, die differenzierter sind als die Klassifizierung der Raumwiderstände. |

| Hinweise WiduLand | Methodik-Gutachter AG Bosch/Dr. Hartlik |
|---|---|
| 4. Beton-Transport nicht berücksichtigt (siehe Tabelle „Technik“, Zellen M26 und N26) | Dieser ist in den Kriterien „Streckenlänge“ und „Bauwerke“ enthalten. |
| 5. Keine Berücksichtigung von CO ₂ -Ausstoß während der Bauphase. | Die Bundesgutachter haben die Treibhausgas-Emissionen in PRINS berücksichtigt. Dabei werden Durchschnittswerte für Emissionen im Bau angesetzt und über die Lebensdauer mit den verkehrlichen Nutzen des Projekts verglichen. Das Projekt spart je Jahr 40.000 t CO ₂ -Äquivalente einschließlich Bau und Betrieb durch die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene. Das wird im Zuge der Parlamentarischen Befassung konkretisiert. |
| 6. Keine Berücksichtigung, welche Infrastrukturmaßnahmen im Umfeld nötig sind, um Straßen, Brücken im Bestand dem Neubau/Ausbau für die Bauphase und für danach im Betrieb anzupassen. | Bauzeitliche Eingriffe sind erst für die Planfeststellung sinnvoll darstellbar, da erst dann feststeht, was wo und wie konkret gebaut wird. Beim Variantenvergleich ist dies in Anzahl bzw. Länge der Bauwerke enthalten. |
| 7. ... Letztendlich ist das gewählte Verfahren und damit das gesamte Excel-Sheet mit dem Risiko und der Gefahr behaftet, Entscheidungen mit einem fragwürdigen methodischen Ansatz einen (pseudo-) wissenschaftlichen Anstrich zu geben und damit zu rechtfertigen. | Kriterien sowie Datenerhebung und Gewichtung der Kriterien folgen wissenschaftlichen Standards. Die Methodik der Nutzwertanalyse für Variantenvergleiche wird explizit in der UVPVwV als gängige Technik erwähnt. Sie stellt seit Jahrzehnten in unterschiedlichen Ausprägungen die gute fachliche Praxis bei komplexen Infrastrukturvorhaben dar. Insbesondere beim Einsatz umfangreicher Kriteriensets sind sie einfachen, nicht-quantitativen Methoden auf verbal-argumentativer Basis überlegen was Transparenz und Nachvollziehbarkeit betrifft. Zudem sind die NWA-Ergebnisse abschließend Gegenstand von Sensitivitätsanalysen und einer umfassenden, argumentativen Interpretation. |

Hinweis zur Bewertungs-Methodik (Zusammenfassung)



| Hinweise Bad Salzuflen, 19.01.2023 | Methodik-Gutachter AG Bosch/Dr. Hartlik |
|--|--|
| „Die Stadt fordert ... für die Schutzkategorien der neuen Schutzgebietsverordnung die gleichen RWK und Gewichtungsfaktoren vorzusehen, wie für die alte Schutzgebietsverordnung“ | Für eine Beantwortung ist eine Rücksprache mit weiteren Erläuterungen notwendig. |
| Können neben gesamten Strecken auch Segmente mit der Methodik betrachtet werden? | Ja, ein Segmentvergleich ist mit der NWA-Methodik selbstverständlich möglich. Wenn beim Segmentvergleich Kriterien wegen Nichtbetroffenheit entfallen, werden diese automatisch aus dem Vergleich eliminiert und die Kriteriengewichtungen entsprechend angepasst. |
| Wie wird mit Entwürfen von Schutzgebietsausweisungen umgegangen? | In Planung befindliche Schutzgebietsausweisungen werden grundsätzlich berücksichtigt und in der Regel dem Bestand gleichgestellt. |
| Ist der Bahn bekannt, dass Bohrungen am Obernberg mit dem in Genehmigung befindlichen Entwurf nicht mehr erlaubt sind. | Die neuen Einschränkungen sind der Bahn bekannt. |
| Werden Kurgebiete angemessen berücksichtigt? | Kurgebiete werden angemessen berücksichtigt (vgl. Kriterien U1.1.1.2 und U1.1.2.2). Bei der Gewichtung werden z.B. die schallimmissionsbedingten Auswirkungen den Kurheimen gem. 16. BImSchV und damit den sensiblen Nutzungen wie Altenheime, Krankenhäuser etc. gleichgestellt (vulnerable Bevölkerungsgruppen). |
| Wird eine (in)direkte Beeinflussung der Natura 2000/FHH-Schutzgebiete am Obernberg etwa durch etwaigen Tunnelbau berücksichtigt? | Derartige Effekte sind im Falle der Betroffenheit genauer zu untersuchen und werden ggf. in hydrogeologischen Gutachten fachlich geprüft. |

Hinweis zur Bewertungs-Methodik (Zusammenfassung)

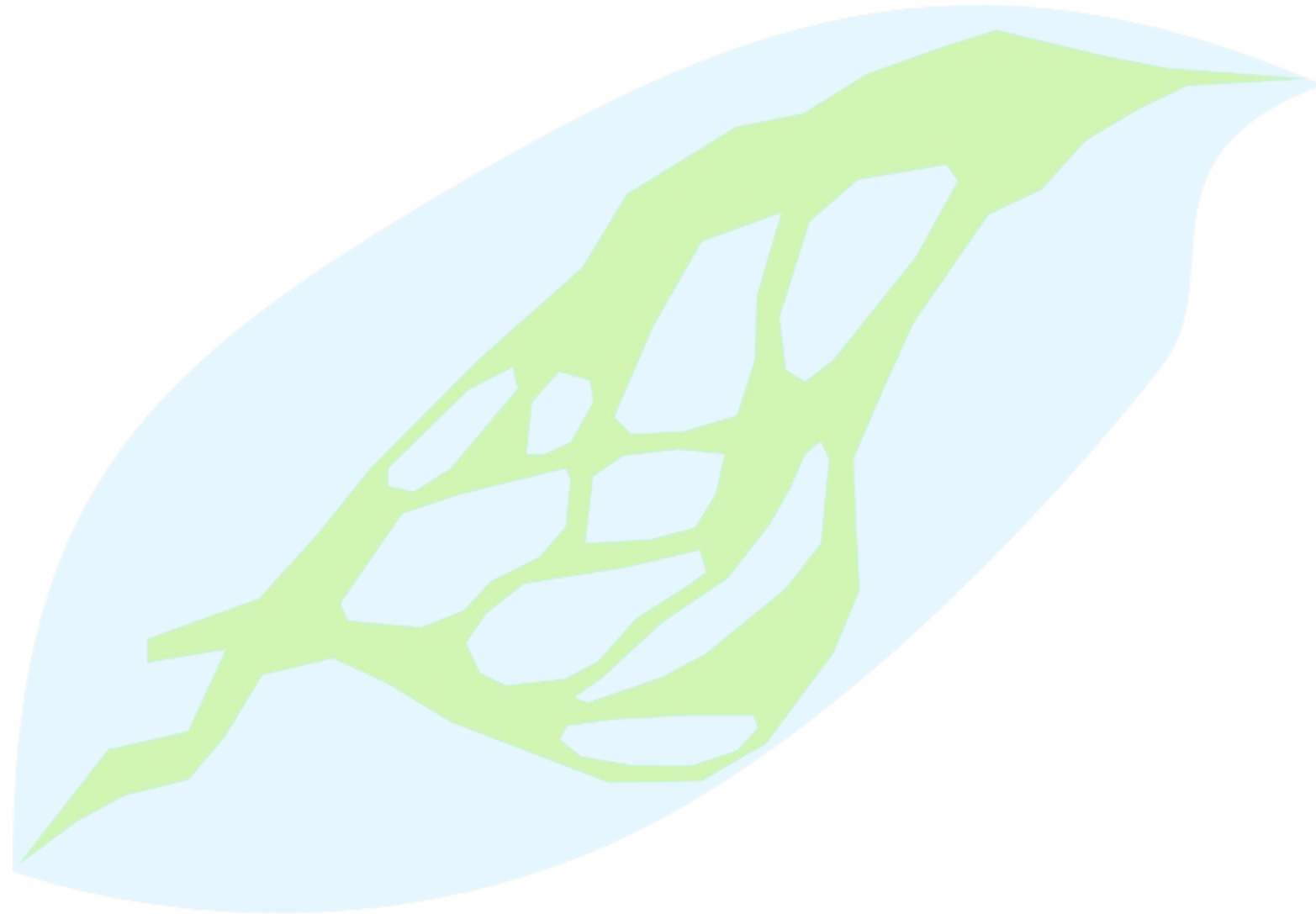
| Hinweise Bad Salzuflen, 19.01.2023 | Methodik-Gutachter AG Bosch/Dr. Hartlik |
|--|---|
| Die Bewertungskriterien der Belanggruppen U2, U9, U10 und R3, inklusive Untergruppen, müssen auch für unterirdische „Durchfahrungen“ berücksichtigt werden. | Ein derartiger Einfluss hängt auch von der Tiefe der Unterfahrungen über Grund ab und ist bei zu erwartenden Betroffenheiten fallbezogen hydrogeologisch zu prüfen. |
| Einfluss von Druckschwankungen vor Tunnelportalen auf Fledermäuse berücksichtigen. | Derartige Einflüsse sind ggf. im Rahmen der artenschutzrechtlichen Vorschriften zu prüfen. Dabei sind im Fall der Betroffenheit von schützenswerten Arten effektive Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen zu treffen. |
| Vergleicht man die Belanggruppen R3 (Forstwirtschaft) und U9 (Natura 2000) miteinander, erschließt sich nicht die Wertung der Belanggruppe U9. Hier sieht die Stadt, aufgrund des strengen Schutzstatus eines Natura 2000-Gebietes, den Gewichtung-prozent höher bei U9 als bei R3 | Zu berücksichtigen ist, dass sich die Gewichte der einzelnen Kriterien nur auf die jeweilige Belanggruppe beziehen (Raumordnung oder Umwelt). Bei der Belanggruppe Raumordnung (Kriterium R3) existieren weniger Kriterien, so dass das einzelne Kriteriengewicht im Durchschnitt prozentual höher ist. Hier steht zudem der kommerzielle Nutzen für die Forstwirtschaft im Zentrum. Die Belanggruppe Umwelt enthält dagegen wesentlich mehr Kriterien, so dass die Einzelkriterien sachlogisch jeweils einen geringeren Prozentanteil besitzen. Bei den Kriterien des Belangs U9 stehen die Erhaltungsziele der entsprechenden europäischen Schutzgebiete im Vordergrund und damit ein anderer Aspekt als bei der Raumordnung. |
| Schriftliche Begründung der Kriterien und ihrer Gewichtung nachliefern. | Ein Methodenbericht wird erstellt, in dem die Ableitung der Gewichtungen erfolgen wird. Eine Anpassung der Erst-Gewichtungen nach Vorlage der Ergebnisse der Auswirkungsanalyse wird ebenfalls begründet. Die Überprüfung der Gewichtungen wird darüber hinaus auch durch eine sensitivitätsanalytische Untersuchung geleistet, die ebenfalls dokumentiert und erläutert wird. |

Die Fachleute entwickeln die Kriterien-Tabelle weiter:

Im Abgleich mit den räumlichen Daten ergeben sich Änderungen an der Kriterien-Tabelle, u.a.

1. Streichung U2.2.4: Beeinträchtigung VR zum Schutz der Landschaft mit besonderer Bedeutung für Vogelarten des Offenlandes - hier keine räumliche Relevanz im Untersuchungsraum
2. Streichung U2.2.7: Beeinträchtigung von wertvollen Biotopen der selektiven Biotopkartierung - hierzu liegen keine aktuellen Daten vor, wird daher für die Ebene RO zurückgestellt
3. Zusammenführung der Bodenkriterien U4.1.1 und U4.1.2 (da Daten in Niedersachsen keine eindeutige Unterscheidung von Böden mit hoher und sehr hoher Funktionserfüllung bei allen relevanten Kriterien zulassen)
4. Streichung U5.2.6 (Beeinträchtigung von VS Trinkwassergewinnung) - kommt nur in alter Planfassung RROP Schaumburg vor und wird vom neuen LROP als Vorranggebiet geführt
5. Streichung von U7.1.1 (Beeinträchtigung von regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkten) - diese raumordnerische Kategorie wird schon in Kriteriengruppe R8.2 bei der Raumordnung mit erfasst
6. Streichung R8.3: Auswirkungen auf Bereiche mit sonstigen Zwecken - diese Inhalte sind bei den sensiblen Nutzungen im Schutzgut Mensch (U1.1.1.2 und U1.1.2.2) und bei den militärischen Nutzungen (R8.1) vollständig erfasst.

Zusammenfassung



- Im Vorfeld der Sitzung wurde Mitgliedern des Bundestags durch das BMDV dargelegt: Eine Zielfahrzeit von 31 Minuten und eine Trassierungsgeschwindigkeit von 300 km/h stellen verbindliche Planungsprämissen für das Projekt dar. Die DB kann in der Planung daher solche Korridore nicht weiter berücksichtigen, in denen diese Prämissen nicht erreichbar sind. Das betrifft auch den reinen Ausbau der Bestandsstrecke. Das stößt im Plenum auf Unverständnis und Widerstand. Mehrere Teilnehmende verlassen die Sitzung aus diesem Grund vorzeitig.
- Für die kommenden Plenumssitzungen werden mehrere Forderungen genannt: die Teilnahme einer Vertretung der Entscheidungsebene des BMDV, die Rücknahme der verbindlichen Zielfahrzeit von 31 Minuten sowie die Durchführung der Sitzung als Hybrid-Sitzung im Projektraum. Zudem wird die DB aufgefordert, auf eine Änderung des Deutschlandtaktes zugunsten einer längeren Zielfahrzeit hinzuwirken sowie einen Ausbau der Bestandsstrecke als Vergleichsvariante („Nullvariante“) weiter in der Planung halten, um deren Auswirkungen vergleichend zu untersuchen und darzustellen.
- Die Projektleitung betont: Die Deutsche Bahn plant auf Basis des Bundesverkehrswegeplans und den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums. Sie sagt zu, das BMDV zur kommenden Sitzung einzuladen und diese als Hybrid-Sitzung im Projektraum durchzuführen.

- Einige Teilnehmende fordern, die Sitzung ohne Präsentation der Inhalte des Projekts zu beenden. Andere Teilnehmende setzen sich dafür ein, den aktuellen Projektstand zu präsentieren. In diesem Sinne wurde die Sitzung fortgesetzt.
- Herr Müller erläutert, in welchen Grobkorridoren die Zielfahrzeit von 31 Minuten erreicht werden kann. Er erklärt, dass einzig die Zielfahrzeit von 31 Minuten für die Eingrenzung der möglichen Varianten maßgeblich war. In der weiteren Planung wird die mit dem Plenum diskutierte Bewertungsmethodik angewendet. Er stellt zudem weitere verkehrliche Vor- und Nachteile der dargelegten Korridore vor, die die bisherigen Untersuchungen ergeben haben.
- Herr Dr. Hartlik stellt von Teilnehmenden eingegangene Hinweise zur Bewertungsmethodik vor und legt dar, wie damit umgegangen wurde. Er betont: Ein Konsens zur Bewertungsmethodik mit allen Beteiligten in der Region ist nicht realistisch. Die gewählte Bewertungsmethodik sorgt jedoch aus seiner Sicht für die größtmögliche Transparenz in der Bewertung.

Lesen Sie mehr



www.hannover-bielefeld.de

