

Protokoll zum Regional-Treffen

Im Bürgerhaus in Porta Westfalica

am 26. November 2024, 17:08 – 20:28 Uhr

Erstellt am: 27.11.2024

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** (Marvin Jekel, DB InfraGO)
- TOP 6** **Wir planen Bohrungen** (Marvin Jekel, DB InfraGO)
- TOP 7** **Trassieren** (Nils Kallina, DB InfraGO)
- TOP 8** **Ende** (Volker Vorwerk, DB InfraGO)

TOP 1 Begrüßung und Einführung (Volker Vorwerk)

Begrüßung durch Herrn Vorwerk. Anschließend stellt Herr Vorwerk die Tagesordnung vor (Siehe Anhang 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. Für die breite Öffentlichkeit biete die Bahn Info-Märkte an. 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 Anhang 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 würden dann auf folgenden Regional-Treffen im Jahr 2025 besprochen und dann mit der Bewertungsmethodik bewertet. Die Bewertungsergebnisse würden auf weiteren Regional-Treffen erörtert. Voraussichtlich Ende 2025, so das Ziel, sollen eine oder mehrere bestbewertete Trassen-Korridor-Varianten vorliegen. Diese Varianten würden dann genauer geplant. Die kommenden Termine werden vorgestellt (Siehe Anhang 1: Folie 5).

Frage: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass beim Bahnprojekt Ulm–Augsburg ein Mindestradius für Kurven von 4.000 Metern angegeben sei und fragt, wie dieser geringere Wert im Vergleich zu 4.300 Metern beim Bahnprojekt Hannover–Bielefeld zu erklären sei.

Antwort Kallina: Für jedes Projekt gebe es individuelle Radien. Das liege am Zugmix und an den Anforderungen für den Güterverkehr. Zudem seien Überhöhungsfehlbeträge einzuhalten, die sich anhand des Zugmixes definierten. Kleinere Radien wären als Optimierungen in späteren Planungsschritten möglich. Für den jetzigen Planungsschritt wurden für das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld 4.300 Meter als Mindestradius festgesetzt. Wenn es Trassenvorschläge mit engeren Radien gäbe, wäre dies jedoch kein Ausschlusskriterium.

Ergänzung Vorwerk: Man würde die Radien aus den Vorschlägen dann anpassen. Gingen Vorschläge mit geringeren Radien ein, wäre dies zunächst kein Ausschlusskriterium.

Nachfrage: Wenn es einen sehr guten Vorschlag mit 4.000 Meter Radius gebe, würde dieser dann nicht belassen?

Antwort Kallina: Für die Vergleichbarkeit würden 4.300 Meter gewählt. Das bedeute nicht, dass in der Vorplanung eine Veränderung nicht möglich sei.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Kartendarstellungen auf der Webseite nicht alle Gebäude und Gewerbegebiete enthielten. Er fragt, aus welchem Jahr die für die Trassierung genutzten Karten kommen.

Antwort Vorwerk: Das basiere auf verschiedenen Karten.

Antwort Knauer: Die zur Bewertung verwendeten Karten und Daten seien aktuell. Dies seien nicht nur topografische Karten, sondern auch ein digitales Landschaftsmodell (DLM) sowie Regional- und Bauleitpläne. In der Webdarstellung fehlen in der Grundkarte einige aktuelle Baugebiete, die sich zum Großteil über die Layer "bewertete Flächen" einblenden ließen. Auf

eine Zusammenführung aller zur Bewertung der Varianten genutzten Daten in der Webdarstellung wurde zugunsten der Übersichtlichkeit verzichtet.

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 6-7)

Das Instrument, um das zu erreichen, sei der Deutschlandtakt. Damit sei das erste Mal zuerst ein Fahrplan und dann der Bauplan für die Infrastruktur gemacht worden. Das Vorbild dafür sei die Schweiz. In diesem integrierten Taktfahrplan werden Nah-, Fern- und Güterzüge gleichermaßen berücksichtigt. Der Deutschlandtakt sei also kein ausschließliches Projekt für den Fernverkehr, sondern nutze auch den Nahverkehr. Erstmals würden auch Güterzüge im Fahrplan berücksichtigt. Viele Fachleute aus der Bahnbranche und den Bundesländern waren an den Planungen für den Deutschlandtakt beteiligt.

Anmerkung: Ein Teilnehmer merkt an, dass es in der Schweiz keinen Hochgeschwindigkeitsverkehr gebe. Darum hinke der Vergleich. 54 Minuten Fahrzeit von Hamm nach Hannover seien im Hinblick auf Hamm eindeutig gültig. Dort funktionierten die Verkehre in das Münsterland und in das Ruhrgebiet. Hannover sei kein Taktknoten. Hannover werde aus Nord-Süd und West-Ost angefahren. Das Nadelöhr in Hannover sei die Karl-Wichert-Allee, die den Deutschlandtakt an dieser Stelle limitiere.

Antwort Vorwerk: Man könne nicht über den Deutschlandtakt befinden. Das komme aus dem Arbeitskreis des BMDV, wo auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) beteiligt gewesen sei. Es werde für die Planungen des Bahnprojekts Hannover-Bielefeld das umgesetzt, was aus dem 3. Zielfahrplan komme. Dieser Zielfahrplan könne im Projekt nicht vertieft diskutiert werden.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist auf eine Fachtagung in Speyer hin. Dort habe es einen Vortrag gegeben, der die 31 Minuten Fahrzeit zwischen Hannover als politische Vorgabe bezeichnet habe. Maßgeblich seien 54 Minuten zwischen Hamm und Hannover. Es könne daher auch mit 32 Minuten Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld und einer schnelleren Fahrzeit zwischen Hamm und Bielefeld gelöst werden. Dies nicht zu betrachten, stelle ein Risiko bei der Abschichtung der Varianten dar.

Antwort Vorwerk: Das BMDV definiere, was geplant werden soll. Sollte sich das ändern, dann würde der Projektauftrag angepasst und das Projekt anders planen.

Herr Vorwerk erläutert die Bedeutung des Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) von 2016 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. 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: Folien 7-8)

Herr Vorwerk zeigt beispielhafte Fahrpläne für 2024 und 2040 (Siehe Anhang 1: Folien 9-11). Minden würde im Fernverkehr nicht abgehängt.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass aufgrund des langen Verfahrens die Zeitangabe 2040 plus x gemacht werden müsse.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass nicht der Deutschlandtakt, sondern zwei zusätzliche Gleise die Kapazität für zusätzlichen Nahverkehr brächten. Fraglich sei, ob dieser überhaupt von den Bundesländern finanziert würde. Auch seien die Verkehrsprognosen anzuzweifeln. Zudem ergebe sich ein Wettbewerb zu Busverkehren.

Antwort Vorwerk: Die Prognosen zeigten, dass die Nachfrage da sei. Bisher seien alle Prognosen übertroffen worden.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass zusätzliche Kapazität der Schlüssel zum Erfolg sei, nicht eine Neubaustrecke. Der VCD habe nach Alternativen mit großem Anteil am Bestand gesucht. Zwischen Minden und Bielefeld seien zwei weitere Gleise nicht notwendig. Das gezeigte Programm sei auch mit vier Gleisen möglich.

Antwort Vorwerk: Das S-Bahn Konzept OWL sehe die Neubaustrecke vor, um in der letzten Stufe umsetzbar zu sein.

Herr Vorwerk zeigt eine Folie (Siehe Anhang 1: Folie 12) mit möglichen Personenbahnhöfen an Betriebsbahnhöfen.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass darauf hingewiesen werden müsse, wer diese Bahnhöfe finanziere und beauftrage.

Antwort Vorwerk: Das sei verschieden. In Merklingen hätten die Kommunen erste Untersuchungen angeregt und das Land habe den Bau bezahlt. In der parlamentarischen Befassung könnten zusätzliche Bahnhöfe als zusätzliche Forderung gestellt werden. Das Beispiel Schallschutz zeige, dass diese Forderungen - auch in Millionenhöhe - durch den Bundestag auch angenommen würden. Ebenso könne ein Bahnhof beantragt werden. Der Ausbau von einem Betriebsbahnhof zu einem Personenbahnhof sei verhältnismäßig günstig.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie die Infrastruktur um einen solchen Bahnhof herum aussehe, wie die Rettungskonzepte wären und wer für die Finanzierung aufkomme.

Antwort Vorwerk: Rettungskonzepte seien Teil der Planung. Die Umsetzung von Rettungswegen werde vom Bund bezahlt. Er weist darauf hin, dass man den frühen Zeitpunkt der Planungen nutzen möchte, um auf die Möglichkeit von Personenbahnhöfen hinzuweisen. In Süddeutschland sei eine solche Umsetzung gängige Praxis.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass die DB InfraGO AG einen Antrag an das Eisenbahn-Bundesamt sende. Dieses lehne übergesetzliche Maßnahmen oft aus Kostengründen ab. Die Instanz Eisenbahn-Bundesamt sei noch zwischen DB und Bundestag bei der parlamentarischen Befassung.

Antwort Vorwerk: Beim Bahnprojekt Karlsruhe-Basel habe es eine parlamentarische Befassung gegeben, nach der mehrere Millionen Euro für Tunnel zum Schallschutz bewilligt wurden. Das sei die Geburtsstunde der parlamentarischen Befassung gewesen. Beim Bahnprojekt Hana-Würzburg-Fulda seien mehrere Millionen Euro mehr für die Bahnhofsumfelder und für

Schallschutz bereitgestellt worden. Das habe das Eisenbahn-Bundesamt auch zuerst abgelehnt und auf das Gesetz verwiesen. Der Bundestag könne sich als gesetzgebende Instanz aber darüber hinwegsetzen. Auch bei der Fehmarnbelt-Querung seien zusätzliche Mittel vom Bundestag genehmigt worden. Vom Eisenbahn-Bundesamt gingen die Vorschläge an das BMDV und dann an den Bundestag.

Hinweis: Die Teilnehmerin bedankt sich für die detaillierte Darstellung.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie die zusätzlichen Halte mit der Fahrzeit von 31 Minuten funktionieren. Zudem seien es nur Möglichkeiten.

Antwort Vorwerk: Auch die Planungen seien nur Möglichkeiten. Das sei das Dilemma der frühen Beteiligung. Noch stehe nichts fest und die Suche nach der besten Lösung laufe noch. Die Halte wären für schnelle Regional-Züge. Das würde die Fahrzeit für die Fernzüge nicht betreffen.

Nachfrage: Habe man dann vor Ort keine Vorteile?

Antwort Vorwerk: Es gebe sehr schnelle Verbindungen nach Hannover und nach Bielefeld. Dies sei gegenüber den heutigen Verbindungen im Nahverkehr ein deutlicher Vorteil.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wodurch sich der Bedarf an dem Projekt ergebe? Welche Raumwiderstände lägen den Varianten zugrunde?

Antwort Vorwerk: In den letzten Jahren sei eine Raumwiderstandsanalyse gemacht worden. Die zwölf Varianten seien das Ergebnis von drei Jahren Planung. Ausgangspunkt für den Bedarf seien der Bundesverkehrswegeplan und das Projektinformationssystem PRINS des Bundes. Der Bedarf sei dadurch nachgewiesen. Auch der Nutzen wurde ausgerechnet. Insofern sei es ein Projekt, das zielführend sei. Bereits 1920 habe es Planungen für zwei weitere Gleise gegeben. Heute solle es Umfahrungen von Wunstorf, Minden und Löhne geben, um schneller zu sein. Mit diesen Planungen habe das Verkehrsministerium die DB InfraGo beauftragt.

Nachfrage: Der Teilnehmer fragt nach, ob eine gesetzliche Grundlage vorliege.

Antwort Vorwerk: Die gesetzliche Grundlage sei durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) gegeben. In dem Gesetz anhängenden Bedarfsplan stehe das Projekt „ABS/NBS Hannover-Bielefeld“ explizit drin.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es im Raum Möllbergen einen Antrag gegeben habe, an der Bahnstrecke nach Rinteln einen neuen Bahnhof einzuführen. Für diesen Bahnhof in Veltheim sei gesagt worden, dass das Fahrgastaufkommen zu gering sei. Sollte es nun einen Bahnhof an einer neuen Strecke bei Möllbergen geben, wäre dieser für viele mit einer langen Anreise verbunden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob ein Betriebsbahnhof in jedem Fall gebaut werden müsse.

Antwort Vorwerk: Ja, der würde sowieso gebaut. Ein Ausbau zu einem Personenbahnhof wäre zusätzlich.

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 15).

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. 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. Die Verfahrensdauer eines Planfeststellungsverfahrens könne sehr stark variieren. Zu diesem Zeitpunkt der Planfeststellung könnten die Betroffenheiten grundstücksscharf definiert werden. Am Ende stehe der Planfeststellungsbeschluss, der das Baurecht schaffe.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass er reine Ausbauvarianten der bestehenden Strecke vermisse.

Antwort Jekel: Der Planungsauftrag gebe zwei Gleise, 31 Minuten Fahrzeit und 300 km/h vor. Ein reiner Ausbau ist im Rahmen des Planungsauftrag nicht möglich. Möglich seien aber Teilbereiche des Bestandes für den Planungsauftrag zu nutzen.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass im Gesetz nur 31 Minuten stehe. Nicht zwei Gleise mehr.

Antwort Jekel: Im Bedarfsplan und in PRINS könnten diese Parameter auch eingesehen werden. Dort stehe zwei Gleise und mehr Kapazität.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass der Engpass Minden-Wunstorf eindeutig bestehe. Das allgemeine Eisenbahngesetz regle, dass Engpässe beseitigt werden müssten. Die Frage sei, wo im Planungsauftrag weitere Gleise Hannover-Wunstorf und Minden-Bielefeld herkämen. Eine strategische Umweltprüfung sei aktuell vom BMDV ausgeschrieben worden. In dieser Umweltprüfung sei eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Dort könne man auch Kritik am Gutachterentwurf anbringen.

Antwort Jekel: Das sei ein Verfahren des BMDV.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wann ein Raumordnungsverfahren beginne. Welche Rolle spiele dabei die Regionalplanungsbehörde? Die müsse beteiligt werden. Wann und wo würden die beteiligt? Die parlamentarische Befassung komme aus der Bedarfsplanungsumsetzungsvereinbarung. Wo gebe es Daten für die Gesamtbedarfe für Maßnahmen der Eisenbahninfrastruktur. Man bekomme keine Informationen über die Kosten. Seit 2015 seien Preissteigerungen festgelegt worden. Bis 2023 seien Schienenvorhaben 54% teurer geworden, von 2023 bis 2024 seien Steigerungen von 66% erreicht worden. Wie sollten die Projekte bezahlt werden? Auch die Planungen jetzt müssten schon gezahlt werden. Er fragt welche Informationen über die zur Verfügung stehenden Finanzmittel vorlägen.

Antwort Jekel: In PRINS seien Kosten genannt worden. Seitdem habe es Kostensteigerungen geben. Am Ende sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis relevant. Die Kosten würden immer mit der Inflation steigen. Nach der Vorplanung könne man detailliertere Kosten ermitteln und veröffentlichen. Das Raumordnungsverfahren sei in Abstimmung mit den Behörden. Die Antragskonferenz werde vorbereitet.

Antwort Meyer-Glubrecht: Man stehe bereits längere Zeit in Kontakt mit den Behörden – schon seit Vorliegen des Planungsauftrages. Das Raumordnungsverfahren (heutige Bezeichnung Raumverträglichkeitsprüfung) werde der Planfeststellung vorgeschaltet. In NRW sei die Regionalplanung der Bezirksregierung Detmold zuständig. Die Kreise in Nordrhein-Westfalen würden auch beteiligt. In Niedersachsen sei die Regionalplanungsbehörde das Amt für regionale Landesentwicklung (ArL). Das sei die obere Raumordnungsbehörde. Mit den unteren Landesplanungsbehörden in Niedersachsen sei man auch in Kontakt. Momentan werde eine Unterlage für die Antragskonferenz mit den Behörden vorbereitet. Im kommenden Jahr soll eine Antragskonferenz stattfinden, wobei der Untersuchungsumfang für die

Raumverträglichkeitsprüfung und gegebenenfalls auch die zu prüfenden Varianten festgelegt werde. Die Konferenz sei also voraussichtlich im Jahr 2025. Im Jahr 2026 werde der Start des eigentlichen Verfahrens angestrebt.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass er aus Gesichtspunkten des Klimaschutzes nicht nachvollziehen könne, dass die bestehende Strecke nicht weiter untersucht würde. Eine Neubaustrecke inklusive der neuen Wegebeziehungen habe einen großen Flächenverbrauch, der sich auch auf das Klima auswirke. Für Landwirtschaft würden immer wieder neue Klimabilanzen gerechnet werden. Die Landwirtschaft passe sich da bereits an. Der Klimaschutz solle wichtiger sein als der Deutschlandtakt.

Antwort Jekel: Ein Ausbau der bestehenden Strecke erfülle nicht den Planungsauftrag. Daher könne das nicht weiter untersucht werden. Im Rahmen der Vorplanung werde eine Klimabilanz für die Varianten erstellt.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass durch eine Neubaustrecke entstehende Umwege der Landwirte auch in eine Klimabilanz eingerechnet werden müssten.

Antwort Jekel: Umwege seien auch Teil der Berechnungen.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass in den Jahren 2016 bis 2020, aus denen der Zielfahrplan komme, noch eine andere Energieversorgung zugrunde gelegt worden wären. Heute habe man eine andere Realität. Darum müsse der Zielfahrplan überarbeitet werden. Dazu müsse sich an die Politik gewendet werden. Auch die Bahn müsse an das Management und die Vorstände gehen, da die Bahn am Zielfahrplan mitgearbeitet habe. Dazu hätte sie gern eine Rückspiegelung.

Antwort Jekel: Er werde eine entsprechende Rückspiegelung geben, er könne aber sagen, dass die Bahn hinter dem Deutschlandtakt stehe.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass ein neuer Regionalplan verabschiedet worden sei. Eine Neubaustrecke stehe da nicht drin.

Antwort Jekel: Korrekt, das Verfahren habe auch noch nicht begonnen.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass aus Porta Westfalica einige Eingaben zu einer Neubaustrecke in einem neuen Regionalplan kommen werden. Zudem erkenne er den Zusammenhang zwischen Inflation und steigendem Nutzen bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht.

Antwort Jekel: Nutzen werde unter anderem durch Fahrzeiteinsparung berechnet. Es entstehe dadurch ein volkswirtschaftlicher Nutzen, dass die Menschen Reisezeit sparen und mehr nutzbare Zeit gewinnen.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum in der für 2028 vorgesehenen Generalsanierung nicht zwei zusätzliche Gleise mitgebaut würden. Der Zusammenhang werde von den beiden Projekten nicht gesehen.

Antwort Jekel: Es seien auch zwei unterschiedliche Projekte. Diesen Zusammenhang gebe es nicht. Die Generalsanierung diene der Stabilität, nicht der Kapazität. Zwei zusätzliche Gleise brächten Kapazität. Planfeststellung sei für zusätzliche Gleise in der Generalsanierung nicht in der Zeit bis 2028 möglich. Ein Planfeststellungsverfahren bräuhete vermutlich fünf Jahre. Dann müsse auch die Planung bis zur Baureife noch gebracht werden. Das passe zeitlich nicht. Zudem würde die Variantenentscheidung für das Bahnprojekt Hannover- Bielefeld dadurch vorweggenommen.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass er zehn Jahre erfolglos gegen den Bau einer Hochspannungsleistung gekämpft habe. Die Begründung für seine Niederlage sei gewesen,

dass es ein vorbelasteter Raum sei. Mit der Begründung könne man am Bestand sicherlich schneller bauen. Es sollte genutzt werden, dass der Bestand da ist.

Antwort Jekel: Man habe mit den Varianten V1 bis V6 eine Nutzung des Bestands. Der Teilnehmer habe auch das Klageverfahren erwähnt. Das käme als Verfahrenszeit zum oben genannten Zeitrahmen dazu. Im Falle einer Klage mit aufschiebender Wirkung verzögere das die Planfeststellung zusätzlich.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass man um den Zustand der bestehenden Strecke und den Deutschlandtakt gewusst habe. Das hätte zusammen gedacht werden müssen.

Antwort Jekel: Seit Projektbeginn Anfang 2021 gehe man Schritt für Schritt voran. Die Generalsanierung sei ein neues Konzept, das sei erst nach Projektstart und lange nach dem Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt gekommen.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Generalsanierung ein neues Konzept sei. Die Bahn plane aber dauerhaft die Erneuerungen. Er kenne Planungen für Bauwerke, die 2054 erneuert werden sollen. Man hätte Planfeststellung für zwei Gleise schon vor Jahren beginnen können.

Antwort Jekel: Das sei nicht der Projektauftrag. Den Engpass gebe es schon länger. Es müsse aber auch einen Projektauftrag eben, um einen Engpass zu beseitigen. Der Projektauftrag liege nur in Form der Parameter für den Deutschlandtakt vor.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der Projektauftrag für eine Neubaustrecke auch aus wirtschaftlichen Gründen vom BMDV vergeben worden sein könnte. Damit die bestehende Strecke nicht gesperrt werden müsse. Er sehe im Fernverkehr zudem keinen Nutzen für Porta Westfalica.

Antwort Jekel: Das sei richtig, einen ICE-Halt werde es nicht geben. Für den Bau am Bestand müsse darauf geachtet werden, dass es einen Abstand von etwa 10 Meter gibt, um den Betrieb nicht zu beeinträchtigen. Wenn dann zwei Gleise da seien, könne es eine Trennung von Fernverkehr und Nahverkehr geben. Dann können auch mehr Nahverkehrszüge fahren. Die Länder hätten die Zahlen zu den zusätzlichen Nahverkehren veröffentlicht.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass er gegen das Projekt ist und keinen Sinn in der Diskussion um die Varianten sehe.

Antwort Jekel: Man sei nicht der richtigen Ansprechpartner für den Deutschlandtakt. Man könne nur über die Trassenfindung sprechen. Man sammle Vorschläge und werde die im nächsten Jahr weiter besprechen, um die beste Variante zu finden.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist im Namen der Bürgerinitiative BIGTAB darauf hin, dass man gegen das Projekt sei. Porta Westfalica sei von 10 Trassenvarianten betroffen. BIGTAB lehne sämtliche Trassen über Porta ab. Auch die Varianten über Bückeburg lehne man ab, so wie das gesamte Projekt.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, seit wann die Generalsanierung bekannt sei.

Antwort Jekel: Es gab Überlegungen des Konzerns über die Reihungen. Vor einigen Wochen wurde die Neureihung gemacht. Eine Planungsauftrag für die Generalsanierung 2030 habe es zu Jahresbeginn gegeben.

Frage: Die Teilnehmerin fragt, ob zur Generalsanierung auch informiert werde.

Antwort Jekel: Auch dazu werde informiert.

Frage: Die Teilnehmerin fragt, ob zusätzliche Gleise im Rahmen der Generalsanierung vorgesehen seien.

Antwort Jekel: Nein.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum die Generalsanierung nicht zeitlich nach 2030 geschoben werde, damit zwei weitere Gleise gebaut werden könnten.

Antwort Jekel: Grundsätzlich sei der Gedanke nachvollziehbar. Die Generalsanierung solle zeitnah geschehen, um den Fahrgästen möglichst schnell zu nutzen. Über die nicht passenden Planungshorizonte habe er bereits gesprochen.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist im Namen des WLV darauf hin, dass die Landwirtschaft die Trassen grundsätzlich ablehne. Es gebe noch ein rechtlich geschütztes Gut: Eigentum. Flächen seien betroffen, das führe zur Zersiedlung der landwirtschaftlichen Flächen. Die Landwirtschaft stimme dem Vorhaben nicht zu.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass es ein Dilemma gebe. Bei Klagen gebe es nur das Bundesverwaltungsgericht. Es gebe hohe Hürden, was den politischen Willen angehe. Zudem bestünde für Bahnprojekte seit der Gesetzesnovelle 2023 ein überragendes öffentliches Interesse. Darum sei eine Verweigerung bei der zugrundeliegenden Rechtsprechung und der politischen Lage nicht zielführend. Eine Verweigerung gehe daher nicht. Man sollte gemeinsam mit der Bahn zeigen, dass das Projekt nach Planungsauftrag nicht durchzuführen sei. Das sei besser als eine Blockade.

TOP 5 Trassen-Korridor-Varianten & Segmentvergleiche (Marvin Jekel)

Herr Jekel stellt eine Übersicht mit den Trassen-Korridor-Varianten vor (Siehe Anhang 1: Folie 17) und die groben Verläufe der Varianten V1 bis V12. Er erläutert, dass für die Entwicklung der Varianten davon ausgegangen worden wäre, dass ab einer Überdeckung von 10 Metern Boden und mehr über ein Tunnel geplant werde. Die 10 Meter bezögen sich auf den Abstand zwischen der Oberkante des Tunnels und der Oberfläche.

TOP 6 Wir planen Bohrungen (Marvin Jekel)

Herr Jekel stellt eine Übersichtskarte Folie (Siehe Anhang 1: Folie 19) vor, um Planungen für erste Erkundungsbohrungen zu erklären. Schwerpunkt werde im Bergwerk bei Nammen sein. Weniger als zehn Bohrungen sollen im kommenden Jahr vorgenommen werden, um den Baugrund genauer zu erkunden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, in welcher Höhenlage die Varianten durch das Bergbaugebiet geplant seien. Oberhalb oder unterhalb?

Antwort Jekel: Sowohl als auch.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Ablehnung gegenüber dem Projekt nicht bedeute, dass man sich Gesprächen verschließe. Informieren Sie frühzeitig die Grundstückseigentümer, um zu informieren. Auch perspektivisch was Enteignungen angehe.

Antwort Jekel: Austausch sei immer wichtig, er freue sich auf den Austausch.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass eine Million Tonnen Reststoffe aus der Kohleförderung im Bergwerk Barbara lägen. Die Frage sei, wie sicher das Grubengebäude sei. Es sei nicht trocken. Man müsse die Bergbehörden mit konsultieren. Es gebe auch keine Klarheit bei der Zuständigkeit. Eine Variante durch dieses Gebiet sei brisant.

Antwort Jekel: Das sei auch einer der Gründe, warum man bei diesen Varianten Probebohrungen machen würde.

Hinweis im Chat: *Der Teilnehmer hat Recht! Wenn der Auftrag nur die Suche nach neuen Trassen ist, ist der Austausch mit Menschen, die dies nicht wollen, wenig sinnvoll. Außerdem stellt sich mir die Frage, wie ernsthaft die Einladung zur Trassendiskussion ist. Der Kreis Minden-Lübbecke ist seit Jahren im Austausch mit der Bahn und hat bei der Abwägung von Raumwiderständen begleitet. IMMER hat die Untere Wasserbehörde klar gestellt, dass unterirdische Eingriffe im Wasserschutzgebiet NICHT in Betracht kommen - Trinkwasserschutz muss höchste Priorität haben. Und aktuell weisen fast alle Trassen unterirdische Tunnel im Wasserschutzgebiet auf. Da fragt man sich wirklich, wie ernsthaft ein Austausch mit den Behörden gemeint ist.*

Hinweis im Chat: *Da es diverse Arten, insbesondere Fledermausarten im Bergwerksbereich gibt, ist neben den erwähnten Behörden in jedem Fall die uNB zu beteiligen.*

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass acht von zwölf Varianten durch Trinkwasserschutzgebiete verliefen. Der Kreis habe kein Interesse an den Varianten, da 100.000 Menschen an der Wasserversorgung hingen. Darum dürfe eine Ablehnung nicht verwundern. Das müsse sehr genau untersucht werden, um das zu rechtfertigen.

Antwort Jekel: Darum werde das sehr genau untersucht. Zone I und II seien tabu. Randlich sei Eisenbahninfrastruktur möglich. Das müsse aber genau überprüft werden. Sollte man feststellen, dass es bei den zwei Varianten nicht geht, könnten die obsolet werden. Grundsätzlich gebe es aber Eisenbahntrassen in Trinkwasserschutzgebieten.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Varianten V1 und V 2 durch Gewerbegebiet verliefen. Man könne die Betriebe wo anders nicht ansiedeln. Hafte die Bahn für die Ausfälle für die Stadt?

Antwort Jekel: Da, wo Unternehmen betroffen wären, sei dies ein Entschädigungstatbestand. Man wisse, dass in einigen Bereiche Gewerbe betroffen sein könnte.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass an den Gewerbegebieten viele Arbeitsplätze hingen. In Minden gebe es auch keine geeigneten Flächen.

Antwort Jekel: Das sei bekannt und werde auch ernstgenommen. Betroffenheiten von Gewerbegebieten würden auch durch die Bewertungsmethodik negativ bewertet.

Antwort Knauer: Er sehe die Probleme in Porta Westfalica. In Vlotho zum Beispiel wäre eine Umsiedlung der dort von einzelnen Varianten betroffenen Gewerbebetriebe vielleicht möglich. Im dichter besiedelten Porta müsse zusammen mit der Regionalplanung (Bezirksregierung Detmold) und der kommunalen Bauleitplanung nach Umsiedlungsmöglichkeiten im gesamten Kreis Minden-Lübbecke gesucht werden, damit die Arbeitsplätze in der Region nicht verloren gingen. Das müsse nach Festlegung der Vorzugstrasse parallel zu den weiteren Planungen und Genehmigungsverfahren voraussichtlich in den 2030er Jahren stattfinden, damit es rechtzeitig vor Baubeginn eine Lösung gebe. Ähnliches gebe es bei der Landwirtschaft, dort wären es Flurbereinigungsverfahren. Dabei werde vor allem auf das Optimieren von Flächen und Wegebeziehungen geachtet. Eine Beanspruchung von landwirtschaftlichen Flächen werde es in jedem Fall geben. Es werde aber versucht, diese bei der Planung und durch die Flurbereinigungsverfahren zu minimieren.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Bahntrasse und Wasserschutzgebiete sich nicht ausschließen. Die Autobahn sei auch im Wasserschutzgebiet. Die Zonen I und II seien

tabu, der Rest ginge. Die Lage im Tunnel durch die Grundwasserstockwerke erscheint problematisch. Er sehe dort eine ähnliche Problematik wie bei den Barbara Bergwerken.

Antwort Mühlmann: Es gebe technische Lösungen für die Tunnel. Mit einer Tunnelbohrmaschine in geschlossener Bauweise würden die Deckschichten nicht in ihrer Funktion zerstört. Unterhalb der Decksichten sei man im Grundwasserleiter. Man kenne die schwebenden Grundwasserstockwerke. Man habe alle öffentlichen Quellen verwendet. Man sondiere jetzt diese Schwerpunkte und untersuche genauer.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Diskussion zeige, wie sensibel das Thema sei. In Porta Westfalica habe man Angst um das Trinkwasser. Es habe Austausch der Bahn mit vielen Kommunen und Behörden gegeben. Für Porta Westfalica sei von Herrn Mohme der Bereich ausgeschlossen worden. Diese Kritik sei ignoriert worden, denn es gebe jetzt Trassen im Wasserschutzgebiet. Varianten V1 und V2 lehne man ab, dort seien Gewerbegebiete. Das sei ein schwerer Schlag für Porta. Wenn diese Diskussion falsch ausgenutzt werde, könne das in Porta Westfalica zu politischen Problemen führen.

Hinweis Chat: *Wir dürfen das Grundwasserreservoir nicht nur nicht beeinträchtigen, sondern jegliche Gefährdung des Grundwassers darf nicht zu besorgen sein!*

Pause bis 19:17 Uhr

TOP 7 Trassieren (Nils Kallina)

Herr Kallina stellt die Parameter für die Trassierung vor. (Siehe Anhang 1: Folie 21)

Frage: Ein Teilnehmer fragt, in welcher Höhenlage die B65 gequert werde?

Antwort Kallina: Die Bahn wäre oberirdisch und die Straße werde auf einer Brücke geführt. Die Straße habe andere Trassierungsparameter und könne leichter höhergelegt werden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie der Verlauf im Gewerbegebiet Holtrup wäre.

Antwort Kallina: Die Bahn würde in etwa 10 Meter über die Autobahn A2 gehen. Das bedinge sich durch die Lichtraumprofile, die für die Autobahn nötig seien. Genauere Angaben können erst in der Vorplanung gemacht werden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob Höhen und Längen von Bauwerken genutzt werden könnten, um Gewerbegebiete darunter anzusiedeln?

Antwort Kallina: Das ist zu dieser Planungsphase nicht Grundlage unserer Planung.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob für Variante V6 keine Bohrung gemacht werde.

Antwort Jekel: Bereiche im Zentralgebiet in Nammen seien anders gelegen als weiter östlich. Die Notwendigkeit in dieser Phase sei nicht gegeben. In der Vorplanung müsse man dort aber auch bohren. Das gelte für alle Bereiche mit Tunneln.

Hinweis Chat: *In der Abwägung der Belange wurden verschiedene Variablen genannt. Zurecht die Gedenkstätte im Bereich des Jakobsberges, auch die Hindernisse des Wasserschutzes. Das FFH-Gebiet als Schutzgebiet von europäischer Bedeutung bitte ich in der Darstellung noch zu erläutern.*

Antwort Kallina: In den 196 Kriterien seien die Raumwiderstände zusammengetragen, klassifiziert und gewichtet worden. Büros haben die Methodik gemacht und umgesetzt. FFH sei da als Kriterium für die Natur selbstverständlich dabei.

Nachfrage aus Chat: *Oberirdisch, wie unterirdisch bestehen große Bedenken, aufgrund einer Vielzahl wertvoller Biotope sowie herausragender Vorkommen von Arten, unterirdisch Fledermäuse*

Antwort Meyer-Glubrecht: Damit habe man sich bereits seit längerem im Rahmen der Datenrecherchen befasst. Im Herbst 2023 habe es ein Treffen mit den Unteren Naturschutzbehörden der Kreise Herford, Lippe und Minden-Lübbecke gegeben. Konfliktbereiche, die innerhalb der Grobkorridore identifiziert wurden, seien diskutiert worden. Das FFH-Gebiet „Laubwälder bei Porta“ sei bekannt. Wir haben Kenntnis über das Vorkommen mehrerer Fledermausarten - z.B. Mopsfledermaus, Großes Mausohr. FFH-Gebiete zählen zur Raumwiderstandsklasse 5. In der Bewertungsmethodik sei es mehrfach bewertet. Als Natura 2000-Gebiet sowie auch bei den Arten und Pflanzen. Oberirdisch werde dieser Bereich nicht genutzt. Es ist jedoch grundsätzlich möglich FFH-Gebiete zu untertunneln, was einige Beispiele bundesweit belegen. Voraussetzung ist, dass die Tunnel so tief liegen, dass sie die Vitalität der Bäume und Pflanzen nicht beeinträchtigt wird.

Nachfrage: *Sind bei einer Untertunnelung oberirdische Versorgungsstrassen notwendig?*

Antwort Meyer-Glubrecht: Rettungsschächte könnten in bestimmten Abständen nötig werden. Dazu müsse man ggf. auch oberirdisch durch das FFH-Gebiet. Wenn das der Fall sein sollte, würde man möglichst vorhandene Wege nutzen, um keine Eingriffe zu in das Schutzgebiet zu hervorzurufen.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie Menschen mit körperlichen Einschränkungen aus den Tunneln entfluchtet würden.

Antwort Kallina: Die Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes gebe vor, dass lange Tunnel mit einem Tunnelbegegnungsverbot, also mit zwei separaten Röhren zu planen sind. Im Havariefall werde die andere Röhre als sicherer Bereich deklariert, um zu entfluchten. Diese Tunnel könnten von Rettungsfahrzeugen befahren werden zur Entfluchtung. Oberirdische Rettungsschächte seien die Ausnahme. In Tiefen von 50 bis 100 Meter sei eine vertikale Entfluchtung eher unwahrscheinlich.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wie Fahrzeuge auf den Gleisen fahren.

Antwort Kallina: Entweder auf den Gleisen selbst. Ansonsten sei die feste Fahrbahn befahrbar für die Rettungsfahrzeuge. Rettungsversorgung sei einer der wichtigsten Punkte für die Tunnelbauwerke. Darum gebe es die Richtlinie für Brand- und Katastrophenschutz des Eisenbahn-Bundesamtes.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob das FFH-Gebiet mit der Bewertungsmethodik bewertet würde.

Antwort Meyer-Glubrecht: Im Bereich des Wesergebirges sei ein Tunnel in ausreichend tiefer Lage, darum kommt es zu keinen Durchfahrten und keinen oberirdische Auswirkungen.

Nachtrag Chat: *Vorausgegangene Erläuterung nachvollziehbar. Jedoch bitte ich in diesem Rahmen um saubere Differenzierung der Aussagen, da es in vorheriger Erläuterung noch hieß, dass kein FFH-Offenbereich bei Untertunnelung betroffen ist. Es sollte nicht suggeriert werden, dass FFH-Gebiete nicht betroffen sind. Da die FFH-Studie des Umweltamtes bekannt ist, ist auch bekannt, dass bereits kleinere Vorhaben mit erheblichen Beeinträchtigungen einhergehen.*

Nachträgliche Anmerkung von Meyer-Glubrecht: Es muss im Falle einer geplanten Trassenführung durch das Wesergebirge in jedem Fall eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob es bei den Varianten V1 und V2 denkbar wäre, dass man der Bundesstraße folge.

Antwort Kallina: Vom Radius her nein. Grundsätzlich gebe es die Möglichkeit, auch Trassen oberhalb von bestehenden Verkehrswegen zu führen. Das sei aber in der Regel ein Ausnahmefall und werde meistens aus Platzgründen gemacht. In der Vorplanung werde jeder Kreuzungspunkt mit Verkehrsträgern mit den Beteiligten abgestimmt. Da werde es Lösungsfindungen mit den Straßenbaulastträgern geben.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob bei der Trassenfindung das Maximum an Tunneln rausgeholt wurde.

Antwort Kallina: Eine möglichst gerade Linie wäre aus Trassierungssicht ideal. Aus Trassierungssicht seien oberflächliche Verläufe vorzuziehen, da dies die Entwässerung erleichtere. Darum würden Tunnel grundsätzlich vermieden und da eingesetzt, wo die Topografie diese erforderlich mache. Tunnel seien zudem teurer als oberflächliche Verläufe. Die Wirtschaftlichkeit spiele bei der Finanzierung eine Rolle. Tunnelbauwerke würden aus diesen Gründen in der Bewertungsmethodik auch negativ bewertet.

Nachfrage: Durch ein Maximum an Tunneln würden Sie vielen Problemen aus dem Weg gehen, das könne auch auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis einzahlen.

Antwort Jekel: In der parlamentarischen Befassung könne auch Tunnel gefordert werden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wozu es die Verbindungsspanne Minden gebe. Das eine Zugpaar pro Stunde rechtfertige diese Spange in seinen Augen nicht.

Antwort Jekel: Die Varianten V1 bis V6 hätten die Spange nicht. Die Varianten V7 bis V12 bräuchten diese Spange, um Minden anzubinden. Es gehe hier auch um die Züge nach Amsterdam. Dies funktioniere in dem Bereich nach den derzeitigen Überlegungen über diese Verbindungsspanne. Wenn es andere Vorschläge gibt, nehme man die gern auf.

Nachfrage: 10 Kilometer zweigleisig für ein Zugpaar die Stunde?

Antwort Jekel: Die Verbindungsspanne sei so vorgesehen.

Antwort Kallina: Auch andere Züge könnten dort fahren.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wozu genau diese Spange diene.

Antwort Jekel: Hannover-Minden ist die Verkürzung, die man realisieren müsse. Das erreiche man mit der Umfahrung von Wunstorf bei den Varianten V1 bis V6. Bei den anderen Varianten werde die Spange gebraucht. Im Deutschlandtakt stünden zudem noch Züge über Minden nach Osnabrück und Amsterdam, die diese Spange nutzen würden.

Nachfrage: Es gebe bei den Maßnahmen zum Deutschlandtakt auch eine Maßnahme zwischen Löhne und Osnabrück. Könne die dann entfallen?

Antwort Vorwerk: Das wäre ein positiver Nebeneffekt. Der Fokus sei die Fahrzeit Hannover-Bielefeld. Löhne-Osnabrück könne aber auch vom Projekt Hannover-Bielefeld profitieren.

Nachfrage: Könnte Hamm-Bielefeld auch entfallen, wenn Hannover-Bielefeld noch schneller als 31 Minuten würde?

Antwort Vorwerk: Im Prinzip ja, wenn es fünf Minuten wären. Aber das ist unwahrscheinlich. Derzeit betrage das Ziel 31 Minuten für Hannover-Bielefeld. Hamm-Bielefeld sei eine Ertüchtigung, die dennoch notwendig würde.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es beim Doktorsee ein Naturschutzgebiet gebe.

Antwort Meyer-Glubrecht: Dieses benachbarte Areal sei zwar kein Naturschutzgebiet, aber eine wichtige Biotopverbundfläche. In dem Bereich gebe es darüber hinaus verschiedenste Raumwiderstände.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob man wisse, dass dort ein Überschwemmungsgebiet sei.

Antwort Meyer-Glubrecht: Das sei bekannt. Dazu habe man auch schon sehr viele Hinweise bekommen. Es gebe einen Kollegen, der sich speziell mit dieser Wasserthematik beschäftige.

Hinweis: Ein Teilnehmer regt an, die Inhalte der Veranstaltung an das BMDV zu übermitteln.

Antwort Jekel: Das mache man. Er habe zuletzt vor zwei Wochen einen Termin beim BMDV gehabt.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, was die Reaktion des BMDV gewesen sei.

Antwort Jekel: Man bespreche grundsätzlich die Anregungen, um alternative Lösungen zu suchen. Das Trassenfindungsverfahren sei Aufgabe der Bahn. Das BMDV unterstütze, dass man die Anregungen aufnehme und eine Lösung finde.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wie hoch die Brücke über die Weser sei.

Antwort Kallina: Die Brücke fange bei acht Meter Höhe über Gelände an, dann zwölf Meter. Am Ende seien es 4,5 Meter. Die Brücke sei relativ lang, um auch für Überschwemmungen gewappnet zu sein. Für Überschwemmungen gebe es technische Lösungen und auch für Gründungen in Überschwemmungsgebieten gebe es technische Lösungen.

Antwort Mühlmann: Dort würde man Tiefgründungen machen. Ab etwa fünf Meter Tiefe gebe es tragfähige Weserkiesschichten.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob die Fahrzeitverkürzung bis Minden nur bei 300 Km/h erreicht werden könne.

Antwort Kallina: Die Spange Minden sei für 230 km/h ausgelegt. Die Fahrzeit könne durchgehend von Hannover bis Minden mit 230 km/h erreicht werden.

Herr Kallina weist darauf hin, dass Hinweise jederzeit gern willkommen seien, um die beste Variante zu finden.

TOP 8 Ende (Volker Vorwerk)

Herr Vorwerk dankt für die Teilnahme und verabschiedet die Gäste.

Die Veranstaltung endet um 20:34 Uhr.

Anhänge:

Anhang 1: Folien zum Regional-Treffen am 25.11.2024 im Bürgerhaus in Porta Westfalica:
https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/db-infrago-ag-folien-regional-treffen-porta-westfalica-26-11-2024_0.pdf

Anhang 2: Protokollzusatz von Claudia Grimm, Initiative Pro Ausbau: „Anhang zum Protokoll Regional-Treffen 26.11.2024 in Porta Westfalica“ (2 Seiten)

Wir fordern, zu jedem Themenpaket eine **Gesamt-Präsenzveranstaltung** (+ Online) durchzuführen sowie die formale Möglichkeit der Plenumsteilnehmer, an jedem **dazugehörigen Regional-Treffen** teilzunehmen (Präsenz / Online). Diese Veranstaltungen dienen nicht den DB-eigenen Interessen sondern dienen den **VertreterInnen aus dem gesamten Projektraum als Mittel der Beteiligung!**
Wir fordern die Projektplenum-Teilnehmer auf, sich auf den Gesamt-/Regional-Treffen zu präsentieren und offen zu diskutieren!

1. Die Protokolle der Regional-Treffen werden zu spät veröffentlicht.

→ Es fehlen derzeit die Protokolle vom 30.10. in Stadthagen, vom 05.11. in Bückeburg, vom 13.11. in Herford, vom 20.11. in Vlotho.

→ Im Protokoll vom 09.10. (Bielefeld) TOP 3 verweisen Sie auf BVWP-PRINS was die **Fahrzeit** angeht. Die Ur-Quelle für Fahrzeiten stehen jedoch im 3. Zielfahrplan (für H-Bi **Netzgrafik Nord**)
https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6wYikPsl1G47nWJw5MHEhn/a0dbf1f255f2cfd6bf033941280da2ba/Netzgrafik_3_Entwurf_Nord.pdf .

→ Im Protokoll vom 09.10. (Bielefeld) TOP 4 verweisen Sie auf BVWP-PRINS 2-016-V02 was **Kosten und CO2-Emissionen** angeht. Beides ist jedoch auf das dort beschriebene **Projektbündel** bezogen und erreicht **gerademal NKV = 1** ! Sie können also **nicht davon ausgehen**, dass das alle 12 Varianten des Projekts H-Bi ein NKV von ≥ 1 haben. Sie verstoßen u.U. gegen das Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgebot (**BUV**) und gegen **Klima- und Umweltschutzgesetze**.

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

→ ... weil es statt einer Engpassbeseitigung zwischen Wunstorf -Minden einen Integralen Taktfahrplan geben soll. Ein ITF ist sinnvoll ... der 3. Zielfahrplan jedoch ist zu teuer, zu spät umgesetzt, zu CO2emittierend. Die **Kritik wurde auf der Deutschlandtakt-Tagung in Loccum bestätigt!** <https://www.loccum.de/tagungen/2453/>

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

→ **Fachleute der Branche kritisieren die Fokussierung auf den Fernverkehr**. Dem Nahverkehr nutzt dieser Zielfahrplan allenfalls mittelbar. Die im 3. Abschlußgutachten aufgezeigten Nahverkehr-Projekte (570 an der Zahl!) sind **nicht Gegenstand** des 3. Zielfahrplans!

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

→ Was sich die Bundesregierung im BSWAG mit der **Fußnote ‚Deutschlandtakt‘** gedacht hat, bleibt der **Interpretation** überlassen! Man könnte es **‚nur so verstehen‘**, dass die Maßnahmen dem 3. Zielfahrplan dienen? Wir verweisen auf das **Gutachten von Prof. Dr. Manuel Brunner**:
<https://www.bundestag.de/resource/blob/966284/890bd316ad932ea8394cfc723323db5a/20-15-192-G-Brunner-data.pdf>

→ Der **Zielfahrplan ist kein Gesetz**, sondern eine Fachplanung der Exekutive = BMDV.

→ **Die konkrete Ausgestaltung der Planungsparameter ist eine Fachplanung der Exekutive = BMDV und des Vorhabenträgers = DB.**

→ Das BSWAG ist ein Gesetz, mit Fußnote Deutschlandtakt, gemeint sei der 3. Zielfahrplan, dessen massive Auswirkungen auf Umwelt und Natur erst **Anfang 2025 mittels einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)** untersucht werden! Die SUP verlangt eine **Öffentlichkeitsbeteiligung**.
<https://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/BJNR102050990.html> Unsere Kritik werden wir dort erneut vorbringen.

5 **Ergänzung Folie** „Der Deutschlandtakt nutzt dem Nahverkehr“ Siehe 3. !

→ Das Verschieben des Nahverkehrs sowie das „Bewerben“ von ein/zwei Regionalbahnhöfen „auf dem Feld“ an der Hochgeschwindigkeitsstrecke dient als Möhre vor des Esels Nase.

→ Vielmehr wäre eine umgekehrte Denkweise sinnvoll: die Zielfahrpläne der Länder-Nahverkehre geben den Takt an, der Fernverkehr mit seinem Bruchteil an Fahrgästen ordnet sich unter.

→ Wir fordern ein **Moratorium** für alle Bahn-Großprojekte, analog zur Schweizer Gruppe „Prometheus“, und eine **Denkpause** für die Überarbeitung des Zielfahrplans!

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

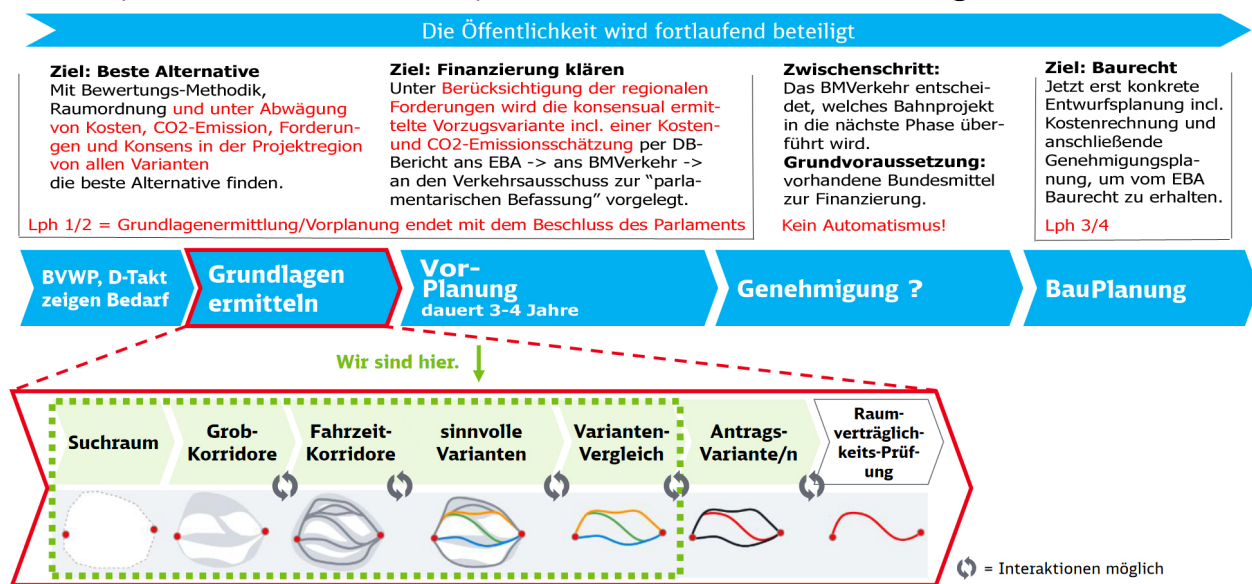
→ Diese Folie ist seit Beginn des Verfahrens ein Paradebeispiel für Intransparenz (Irreführung).

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.



→ „Wir sind hier: Variantenvergleich“

Die Anforderungen an ‚ernsthaft in Betracht kommende Varianten‘ verlangen heute mehr als das jahrelang praktizierte Vorgehen der DB-Planung. Wir fordern Sie auf, das zu berücksichtigen.

Porta Westfalica, 26.11.2024

Initiative Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg

überreicht durch Claudia Grimm

mit Freigabe zur Veröffentlichung