

Protokoll zum Regional-Treffen

In der Weser Sekundarschule in Vlotho

am 20. November 2024, 17:14 – 20:28 Uhr

Erstellt am: 22.11.2024

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, DB InfraGO)
- 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. Zu Einladungen von Kommunen komme die Bahn in die jeweiligen Kommunen. 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 13.8. wurden alle Informationen online gestellt. Jetzt geht es um Anregungen und Hinweise - bis Ende des Jahres. Die angepassten Varianten werden dann auf folgenden Regional-Treffen im Jahr 2025 besprochen und dann mit der Bewertungsmethodik bewertet. Diese Ergebnisse werden auf weiteren Regional-Treffen erörtert. Voraussichtlich Ende 2025, so das Ziel, sollen eine oder mehrere best-bewertete Trassen-Korridor-Varianten vorliegen. Diese Varianten werden dann genauer geplant. Die kommenden Termine werden vorgestellt (Siehe Anlage 1: Folie 5).

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob eine zusätzliche Variante nicht nur eine theoretische Möglichkeit sei. Also eine Variante, die besser abschneide als die zwölf Planungen der Bahn. Widuland habe einen Vorschlag gemacht, der aber nicht berücksichtigt werde.

Antwort Vorwerk: In anderen Verfahren habe es verschiedene neue Varianten gegeben, die eingegeben wurden. Auch eine solche Variante sei schon berücksichtigt worden. Es sei nicht aussichtslos sich mit Varianten zu befassen und einzureichen.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass der Einwand berechtigt sei. In ihrer Organisation stelle man sich die Frage, ob die Regio-Treffs einer Gesamtlösung zuträglich seien. Vor jedem Thema sollte eine große Präsenzveranstaltung gemacht werden. Die Beteiligung bei der heutigen Veranstaltung sei enttäuschend. Es seien nur zwei Bürgerinitiativen und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) Minden-Lübbecke/Herford da. Darum sei eine große Präsenzveranstaltung als Plenum besser, damit zu dieser einen Veranstaltung dann alle kommen. Es habe noch nie ein Plenum für den gesamten Projektraum in Präsenz gegeben.

Antwort Vorwerk: Man nehme die Anregung mit.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie weitere Varianten gefunden werden können. Die Rahmenbedingungen mit 31 Minuten als Vorgabe sei im Rahmen der Bürgerbeteiligung nicht nutzbar. Die veröffentlichten Varianten sollten mit der Fahrzeit versehen werden, damit in einzelnen Bereichen von Bürgern nach neuen Varianten gesucht werden könne. Der VCD habe eine Spange von Porta Westfalica entlang der A2 über die Weser in den Bestand angeregt. Das könne man weiterentwickeln zu einer konformen Variante. Das könne aber nur geschehen, wenn es komplett durchdekliniert werde.

Antwort Vorwerk: Die Vorgabe könne die Bahn nicht ändern. In diesem Rahmen könnten Vorschläge geprüft werden. Wenn Vorschläge kämen, würden diese auf die Tauglichkeit geprüft und bewertet. Dann werde abgeschichtet, damit zwei bis vier Varianten genauer untersucht werden könnten.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob es weitere Regional-Treffen und Info-Märkte mit neuen Ergebnissen geben werde.

Antwort Vorwerk: Das werde man sehen wie viele Anregungen kämen. Gegebenenfalls werde auch der Vorschlag der Teilnehmerin vorhin verfolgt, eine oder wenige größere Veranstaltungen zu machen.

Es gibt eine Diskussion, wie neue Vorschläge von der Öffentlichkeit im Detail gemacht und bewertet werden könnten. Vorschläge würden von der Bahn professionell trassiert und auch bewertet.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob es auch noch ein Raumordnungsverfahren geben werde.

Antwort Vorwerk: Ja.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob man bereits mit den Trägern öffentlicher Belange im Austausch sei.

Antwort Vorwerk: Ja, man sei mit den Trägern öffentlicher Belange und den Raumordnungsbehörden im Austausch.

Herr Vorwerk stellt die Termine der Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Auch online können jederzeit Hinweise gemacht werden. Etwa 500 Hinweis habe es bereits gegeben.

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)

Hinweis im Chat: *Da es ja ein DIALOG sein soll ...Frage: Haben sie denn die Rückmeldungen aus den letzten Regionaltreffen zurück gemeldet ? Wenn ja Wann ? und was genau ? Die Region ist unisono nicht einverstanden mit allen 12 Trassen !? Was haben ihre Vorgesetzten dazu gesagt ?*

Antwort Vorwerk: Die Protokolle würden nach und nach veröffentlicht. Im Dezember würden alle online verfügbar sein. Dann könne man auch Anmerkungen und Änderungswünsche machen. Das Projekt befinde sich mit dem Auftraggeber (Verkehrsministerium) zu den Rückmeldungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Austausch.

Herr Vorwerk erläutert, dass das Instrument, um die Verkehrswende zu erreichen, der Deutschlandtakt sei. 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 von 2018 (BSWAG) 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 dritte 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: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass aus Sicht des VCD deutlich erkennbar sei, dass es im Deutschlandtakt eine Priorisierung des Fernverkehrs gebe. Zweite Bemerkung: Der Gutachterentwurf werde durch die Einbindung in das Bundesschienenwegeausbaugesetz als endgültig empfunden. In der Fachwelt habe der Gutachterentwurf diesen Status nicht. Er erfülle den Klimaschutz und die Ziele, die dazu im Nahverkehr nötig würden, nicht.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass der VCD Deutschland bisher für den dritten Zielfahrplan gewesen sei. Sie möchte bekanntgeben, dass Verkehrsminister Olaf Lies den dritten Fahrplan ganz deutlich kritisiere. Sie werde einen Anhang zu Protokoll geben (siehe Anhang 2) und bitte die Protokolle und den dritten Zielfahrplan kritisch zu hinterfragen.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass er die nicht erfolgte Betrachtung der CO₂-Emissionen kritisiere. Seine Bürgerinitiative kritisiere den dritten Zielfahrplan. Man sei nicht gegen einen integralen Taktfahrplan. Er glaube aber, dass der Zielfahrplan verbessert werden könne, zweifle die Fahrgastprognosen und damit die Wirtschaftlichkeit des Projekts daher an.

Antwort Vorwerk: Diese Kritik müsse an das BMDV gestellt werden. Man sei hier, um Trassen-Varianten zu diskutieren. Eine Klimabilanz und eine Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnis würde durch Bundesgutachter nach der Vorplanung erfolgen.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass sie die Annahmen, die im Projektinformationssystem (PRINS) des Bundes stehen anzweifle. Zudem solle die Bahn an den eigenen Vorstand herantreten und um eine Neuberechnung des Deutschlandtaktes bitten. Durch die Beteiligung am Arbeitskreis zum Deutschlandtakt habe die Bahn Verantwortung und Einfluss.

Hinweis im Chat: *Zu der Aussage des Teilnehmers: Dieser dritte Zielfahrplan, der in der Fachwelt nicht diesen optimalen Status genießt verbraucht exorbitant viel Geld, CO₂, gefährdet unser Trinkwasser, unsere Heilquellen, unsere Natur und findet keine regionale Unterstützung !!!! Wann nehmen sie dies auf ? Und wann nehmen sie unsere 100fachen Botschaften ernst und wirken auf eine Überarbeitung hin? Wir stellen uns eine Ausschreibung vor, die die gesamte Fachwelt mit einschließt !*

Das Projektbündel behandelt Trassen die unter NKV unter 1 liegen. Wie vereinbaren sie dies mit ihrem Auftrag. Ansonsten scheinen sie absolut Regelkonform zu operieren.warum nicht in dieser Sache ?

Antwort Vorwerk: Das Nutzen-Kosten-Verhältnis werde erst nach der Vorplanung berechnet. Das sei übliche Vorgehensweise.

Es folgt eine Diskussion über die wachsende Inflation und die Auswirkungen, die diese auf den Nutzen sowie die Finanzierbarkeit des Projekts haben könnte.

Herr Vorwerk stellt eine Folie mit der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetz vor. (Siehe Anhang 1: Folie 8)

Herr Vorwerk stellt eine Folie mit den Auswirkungen auf den Nahverkehr in Bad Oeynhausen vor (Siehe Anhang 1: Folie 9). Herr Vorwerk stellt eine Folie mit möglichen neuen Bahnhöfen vor (Siehe Anhang 1: Folie 10). Herr Vorwerk stellt eine Folie mit einem möglichen neuen Bahnhof bei Vlotho vor (Siehe Anhang 1: Folie 11).

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass sie die Hinweise auf mögliche Regional-Bahnhöfe verwerflich finde. Diese Regional-Bahnhöfe seien absurd. Man solle bei der Werbung moderater vorgehen.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass im dritten Zielfahrplan keine Halte für Nahverkehrszüge auf der Neubaustrecke vorgesehen seien.

Antwort Vorwerk: Es könne eine Option zur Ergänzung sein.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wer solche Nahverkehrszüge auf einer Neubaustrecke bezahle. Er finde, dass sich auf den bestehenden Nahverkehr fokussiert werden solle. Erst wenn dieser funktioniere, könne über neue Nahverkehre nachgedacht werden.

Antwort Vorwerk: Beim Projekt Ulm-Augsburg werde gerade ein solcher zusätzlicher Halt für schnellen Nahverkehr geplant und durch den Freistaat Bayern gefördert. Warum solle das nicht in Nordrhein-Westfalen oder Niedersachsen auch passieren.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass sie nicht von zusätzlichem Nahverkehr und der Erschließung neuer Regionen für das Bahnnetz überzeugt sei. Sie finde die Diskussion absurd.

Antwort Vorwerk: Die Beispiele zeigten, dass es nicht absurd sei. Es sei schade, dass bisher in der Region wenig Bedarf für zusätzliche Regionalhalte gesehen werde. Es gebe diese Chance, man werde sehen, ob sie wahrgenommen werde.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass bei Hollwiesen ein Gewerbegebiet sei. Sofern dieses nach dem Bau einer Trasse erhalten bliebe, könnten dort Beschäftigte der ansässigen Firmen zusteigen.

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 13).

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 eine parlamentarische Befassung durch den Bundestag, beziehungsweise durch den Verkehrsausschuss des Bundestags. Zudem könnten in der späteren Planungsphase für die parlamentarische Befassung Forderungen nach Anpassungen gestellt 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 ende mit der Planfeststellung durch das Eisenbahnbundesamt. Zu diesem Zeitpunkt könnten die Betroffenheiten Grundstücksscharf definiert werden. Am Ende stehe der Planfeststellungsbeschluss, der das Baurecht schaffe. Ein Planfeststellungsverfahren habe unterschiedliche Dauern. Er kenne Verfahren, die nur zwei Jahre gebraucht haben, aber auch welche, die sieben Jahre gedauert haben. Bei Klagen ohne aufschiebende Wirkung könne gebaut werden. Klagen mit aufschiebender Wirkung könnten den Baustart verzögern.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass sie zu dieser Folie eine schriftliche Ergänzung zu Protokoll gebe (siehe Anhang 2).

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

Herr Jekel stellt eine Übersicht mit den Trassen-Korridor Varianten vor (Anhang 1: Folie 15). Herr Jekel stellt die groben Verläufe der Varianten V1 bis V12 vor. Er erklärt, dass eine Überdeckung von Tunneln minimal zehn Meter über der Oberkante des Tunnels betragen müsse. Die genaue Bauweise der Tunnel sei noch nicht klar. Um dies zu definieren, müsse man erst Erkundungsbohrungen machen.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, für welche Varianten die Verbindungsspanne Minden erforderlich sei.

Antwort Jekel: Die Varianten V7 bis V12 brauchen die Spange. Projektziel ist auch Fahrzeitverkürzung nach Minden. Dafür wird das gebraucht. Bei den Varianten V1 bis V6 werde die Spange nicht benötigt, da diese an der bestehenden Strecke verliefen. Auf Nachfrage bestätigt Herr Jekel, dass alle Varianten 31 Minuten Fahrzeit erreichten, aber die Unterschiede in der Fahrzeit im Sekunden- und nicht Minutenbereich seien.

Frage: Eine Teilnehmerin weist auf die anstehende Strategische Umweltprüfung (SUP) der Projekte des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hin. Habe das Ergebnis der Prüfung einen Einfluss auf die Planungen?

Antwort Knauer: Das Projekt laufe seines Wissens noch. Die Strategische Umweltprüfung gehe vermutlich vom Gesamtkorridor Rhein/Ruhr-Berlin aus. Was genau untersucht werde, wisse er nicht. Dieses Ergebnis komme auch seiner Ansicht nach etwas spät für die Projekte des Zielfahrplans D-Takt.

Antwort Jekel: Sobald das Ergebnis vorliege, werde es berücksichtigt.

Frage: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass sie den Zeitpunkt der Prüfung auch als zu spät empfindet. Zudem habe sie herausgefunden, dass ein Umweltgutachter an der Prüfung beteiligt sei, der auch für das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld arbeite. Das sei bemerkenswert.

Herr Jekel stellt eine Folie mit einer Übersicht der Segmentvergleiche vor (Siehe Anhang 1: Folie 16). Herr Jekel stellt eine Folie mit Segmentvergleich 4 vor (Siehe Anhang 1: Folie 17). Herr Jekel stellt eine Folie mit Segmentvergleich 6 vor (Siehe Anhang 1: Folie 18).

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass eine Veröffentlichung der Segmentvergleiche wichtig für die Menschen sei, um bessere Hinweise geben zu können. Die Veröffentlichung müsse zeitnah erfolgen, da gute Hinweise auch Zeit bräuchten.

Antwort Jekel: Man bereite das vor und werde das noch in diesem Jahr veröffentlichen.

Pause von 18:28 bis 18:45

TOP 6 Trassieren (Phillipp Sell)

Herr Sell stellt die Parameter für die Trassierung vor. (Siehe Anhang 1: Folie 22) Er stellt vor, dass bei Möllbergen ein Betriebsbahnhof zum Abstellen oder Überholen von Zügen entstehen könnte.

Es folgt eine Diskussion über die technischen Hintergründe der Kurvenradien, dass Tunnel in zwei getrennten Röhren ausgeführt werden müssten und dass es entsprechende Rettungskonzepte für Tunnel geben werde. Auf die Frage, wie lang ein Betriebsbahnhof sei, bittet Herr Sell das im Protokoll nachzureichen. (Nachreichung: Ein Betriebsbahnhof wird ca. 1 bis 1,5km Länge aufweisen.)

Herr Sell zeigt die Trassierungen im Trassierungsprogramm. Er weist darauf hin, dass die Farbgebung der Bauwerke noch gemäß der Farbgebungen in den veröffentlichten Materialien angepasst werde.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, was die Idee hinter der südlichsten Variante sei.

Antwort Sell: Man sei noch in einem sehr frühen Stadium. Man habe in jeden Fahrzeitkorridor eine Trasse geplant. Jede davon sei eine technische Möglichkeit, die beiden Städte in 31 Minuten zu verbinden.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wie Personen bei innenliegenden Überholgleisen an einen Bahnsteig gelangen könnten.

Antwort Sell: Das würde mit einem Bauwerk (zum Beispiel einer Brücke) gelöst.

Sell zeigt die Brücken über die Weser. Bei diesen Brücken wäre Schienenoberkante 20 Meter über dem Gelände. Die Brücke selber würde etwas höher sein. Als Beispiel könnte man sich die Filstalbrücke beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ansehen. Es würde über die Weser auch zwei Brücken im Abstand von 25 Meter geben.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, inwieweit es schon Erkenntnisse zu Trinkwasserschutzgebieten zum Baugrund im Bereich der Weser gebe.

Antwort Mühlmann: Trinkwasser Zonen I und II werde beim Trassieren vermieden. Man sei im direkten Austausch mit den Fachbehörden. Die Geologie haben man auch im Blick. Die Daten von den Landesämtern lägen vor. Die Weserschotter und die schwebenden Grundwasserstockwerke seien auch bekannt. Man könne das auch gern auf einer Karte genauer ansehen.

Herr Sell zeigt die weiteren Trassenverläufe und regt an, dass die Menschen Vorschläge machen. Das genaue richtlinienkonforme Trassieren werde von der Bahn übernommen. Er wolle nicht ausschließen, dass noch andere Bereiche in Frage kommen, die noch nicht überprüft wurden. Allgemein seien schon viele Varianten geprüft worden. Dennoch seien die Grobkorridore nicht in Stein gemeißelt. Da könne es Bereiche geben, die in Frage für Nachbesserungen kämen.

Herr Sell zeigt den südlicheren Verlauf und stellt den Bereich Hollwiesen als Bereich vor, in dem die Topografie einen Betriebsbahnhof möglich mache.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wie lang Evakuierungsbereiche zwischen Tunneln sein müssten.

Antwort Sell: Von jeder Stelle eines Fahrtunnels muss ein Zugang zu einem sicheren Bereich in höchstens 500 Meter Entfernung erreichbar sein.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, was mit Unternehmen geschehe, die von einem Bau betroffen seien. Gebe es Entschädigungen?

Antwort Jekel: Man wisse noch nicht welche Variante es werde. Man sei aber schon mit einigen Unternehmen im Austausch. In der Regel werde sich auf eine Entschädigung geeinigt. Erziele man keine Einigung, sei der letzte Schritt eine Enteignung, die aber selten sei.

Antwort Knauer: Herr Knauer ergänzt, dass verfahrensbegleitend sicherlich sowohl mit den Raumordnungsbehörden als auch mit den Kommunen über Möglichkeiten gesprochen werde, im Rahmen der Bauleitplanung eine Lösung für die Gewerbebetriebe zu finden. So ähnlich wie bei der Landwirtschaft, wenn es spätestens zum Planfeststellungsverfahren auch Flurbereinigerungsverfahren geben werde. Für die Gewerbebetriebe wäre es dann vielleicht möglich sie relativ ortsnah umzusiedeln. Das könne die Deutsche Bahn natürlich nicht federführend regeln, sie könne aber versuchen, mit den Kommunen und den Regionalplanungsbehörden (in OWL die Bezirksregierung Detmold) im Vorfeld oder spätestens parallel zum Planfeststellungsverfahren eine Lösung zu finden.

Es folgt eine Diskussion über die Berücksichtigung von Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebieten. Herr Mühlmann stellt dar, dass diese Bereiche alle bekannt seien und in jedem Schritt genau untersucht würden.

Herr Sell blendet die Trassierung durch Herford ein und erklärt diese. Durch Herford würde mit 300 km/h gefahren werden. Dazu müsste der Bahnhof in Herford umgebaut werden. Das Bremsverhalten des Zuges, der mit 300 km/h von der freien Strecke komme, müsse auch beachtet werden. Im Geschwindigkeitstrichter könnten die Radien angepasst werden. Das werde wirtschaftlich und technisch optimiert.

Es folgt eine erneute Diskussion über die Bauweise von Tunneln und deren möglichen Einfluss auf FFH-Gebiete. Man habe diese Gebiete im Blick und werde in jedem Planungsschritt genauer untersuchen.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob in beide Richtungen der Strecke 31 Minuten Fahrzeit erreicht werden müssten.

Antwort Jekel: Es müsse in beide Richtungen 31 Minuten Fahrzeit erreicht werden.

Nachfrage: Der Teilnehmer fragt nach ob eine schnelle Anbindung in Hannover ähnlich wichtig sei wie die in Bielefeld.

Antwort Jekel: Die Infrastruktur sei unterschiedlich, beide Anbindungen müssten aber gewährleisten, dass die Züge schnell beschleunigen könnten und die Züge von der Strecke möglichst lange schnell bleiben könnten.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, warum der Bahnhof Bielefeld dezidiert, betrachtet worden sei, der Bahnhof Herford aber nicht?

Antwort Jekel: In Bielefeld komme man in jedem Fall an. Herford müsse erst genauer angeschaut werden, wenn eine Variante über Herford gewählt werde.

Es gibt eine Diskussion darum, dass auch der Abschnitt von Bielefeld nach Hamm betrachtet werden müsse. Der Deutschlandtakt funktioniere nur, wenn auch dieses Projekt umgesetzt werde.

TOP 7 Ende (Volker Vorwerk)

Herr Vorwerk dankt für die Teilnahme und verabschiedet die Gäste.

Die Veranstaltung endet um 20:03 Uhr.

Anhänge:

Anhang 1: Folien zum Regional-Treffen am 20.11.2024 in der Weser Sekundarschule in Vlotho: <https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DB-InfraGO-AG-Folien-Regional-Treffen-Vlotho-20-11-2024.pdf>

Anhang 2: Zusatzprotokoll von Frau Grimm (Pro Ausbau): „Anhang zum Protokoll Regional-Treffen 20.11.2024 in Vlotho“ (2 Seiten)

Zu keiner Zeit der H-Bi-Planung hat es ein Projektplenum-Treffen als Präsenzveranstaltung gegeben. Das führt zu Vertrauensdefiziten und Informationslücken. Nur Sie allein von der DB profitieren davon, dass es unzählige regionale Einzelveranstaltungen gibt. **So spielen Sie die Regionen gegeneinander aus. Nur-Online- bzw. nur Regional-Treffen sind nicht die Lösung!** 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!**

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

→ Es fehlen derzeit die Protokolle vom 30.10. in Stadthagen, vom 05.11. in Bückeburg.

→ Die Terminankündigungen am 13.11. in Herford, am 20.11. in Vlotho, am 26.11. in Porta Westfalica fehlen auf Ihrer Webseite.

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

→ 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, die Ihnen die BUV auferlegt, wenn Sie ohne Kosten- und CO2-Betrachtung 8 Varianten abschichten.

2. Der Protokolltext stellt eine DB-eigene Zusammenfassung des Gesagten dar. Das Angebot, man könne ja das Protokoll bereinigen lassen, ist ein ungenügender Vorschlag. Bitte unseren selbst **schriftlich verfassten Wort(Text)beitrag 1:1 ins Protokoll** übertragen. Text wird dem DB-Protokollanten sofort ausgehändigt.

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

→ ... weil es unter maßgeblicher Beteiligung der Deutschen Bahn zu dem jetzigen 3. Zielfahrplan gekommen ist. Dabei hat die DB eigennützige Prämissen durchsetzen können.

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

→ Verkehrsminister Lies kritisiert den Dtakt u.a. als für den Nahverkehr unzureichend. https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/statement-von-olaf-lies-zur-strecke-hannover-bielefeld-234627.html

Auch Fachleute der Branche kritisieren die Fokussierung auf den Fernverkehr.

→ Wer hat den Deutschlandtakt erfunden? Ganz bestimmt nicht die ‚Initiative Deutschlandtakt‘.

→ Wer hat den Deutschlandtakt beschlossen? **Der Deutschlandtakt ist gesetzlich im Eisenbahnregulierungsgesetz §1 Abs 28 + 29 als „Integraler Taktfahrplan“ definiert.** Dass der 3. Zielfahrplan der finale Zielfahrplan sei, hat das BMDV beschlossen.

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

→ Im BSWAG wird lediglich mit einer Fußnote auf den Begriff Deutschlandtakt verwiesen.

Deutschlandtakt ist lediglich als ‚Integraler Taktfahrplan‘ definiert! 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.

→ Dass entscheidene Parameter einer Projektplanung (Zeit + Geschwindigkeit) vom BMDV + DB vorbestimmt werden, hält Pro-Ausbau nach aktuellen Maßstäben für gesetzes- bzw. verfassungswidrig!

→ Erst im Nachgang werden die Projekte des BSWAG einer Strategischen Umweltprüfung unterzogen: <https://ausschreibungen.net/archiv/geo/2024/5/ausschreibung//strategische-umweltpruefung-sup-von-projekten-des-bundessc/p/9.html> Auch dieses Vorgehen halten wir für gesetzes- bzw. verfassungswidrig!

-> **Eine Auffassung, dass dieses Bahn-Projekt rechtlich korrekt und demokratisch entschieden wird, halten wir für grotesk naiv.**

6. Ergänzung Folie „Der Deutschlandtakt nutzt dem Nahverkehr“ Siehe 4. !

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

→ Die viele Milliarden verschlingenden Fernverkehrsprojekte stehen dem sinnvollen Ausbau des Nahverkehrs nicht mehr zur Verfügung (Bundesförderung adé) . Die Synergieeffekte für den Nahverkehr werden übertrieben dargestellt.

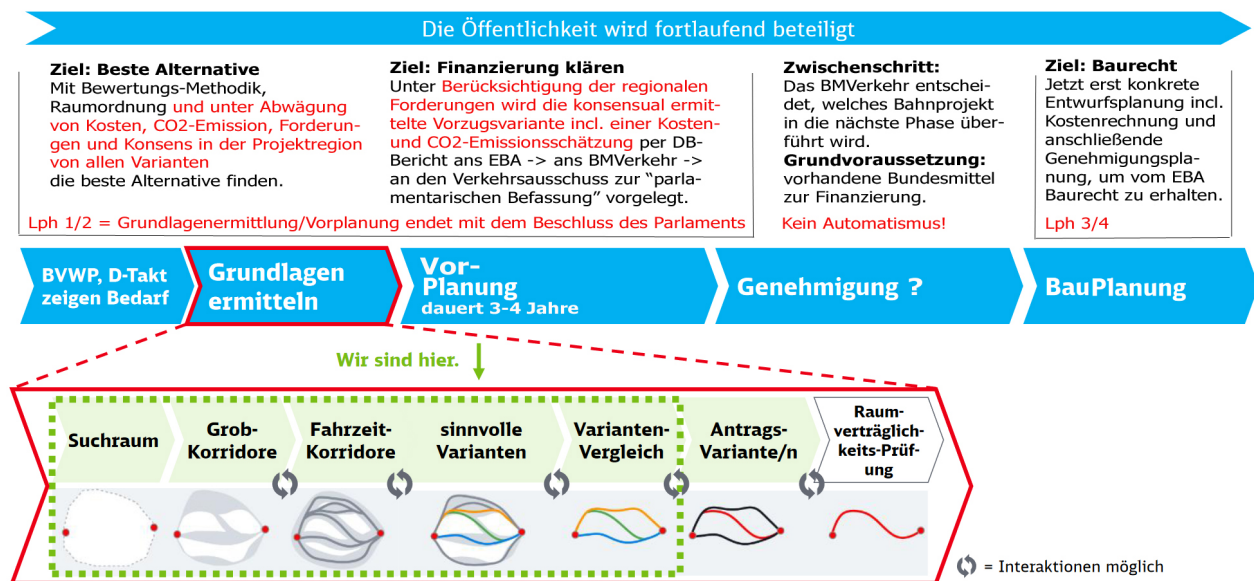
7. Ergänzung Folie „Vom Auftrag zum Bau: Vom Groben zum Feinen“

→ 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.

DB InfraGO *

Viele planerische, behördliche, parlamentarische Schritte sind nötig.



→ „Wir sind hier: sinnvolle Varianten“

Akzeptanz und Konsens im Projektraum haben maßgeblichen Anteil an einer „sinnvollen Variante“. Wir fordern Sie auf, das zu berücksichtigen.

Vlotho, 20.11.2024

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