

Protokoll zum Regional-Treffen

im Hotel Bielefelder Hof in Bielefeld

am 09. Oktober 2024, 17:10 - 19:32 Uhr

Erstellt am: 11.10.2024

von: Christian Holzapfel, DB InfraGO AG

Agenda

- TOP 1** **Begrüßung und Einführung in den Ablauf** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 2** **Wir beteiligen online & vor Ort** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 3** **Warum gibt es das Projekt?** (Volker Vorwerk, DB InfraGO AG)
- TOP 4** **Was haben wir bereits erreicht?** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 5** **Trassen-Korridor-Varianten** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 6** **Bahnhof Bielefeld erweitern** (Marvin Jekel, DB InfraGO AG)
- TOP 7** **Anbindungen Schildesche und Brake**
(Marvin Jekel, Nils Kallina, Torsten Wolf, Detlev Knauer DB InfraGO AG)
- TOP 8** **Ausblick** (Volker Vorwerk, Marvin Jekel DB InfraGO AG)

TOP 1 Begrüßung und Einführung (Volker Vorwerk)

Begrüßung und Vorstellung des anwesenden Teams der DB InfraGO und Jana Brinker vom Gutachterbüro Froelich & Sporbeck. 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 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 Anlage 1: Folie 4)

Der Dialog habe gerade erst begonnen. Am 13.8. wurden alle Informationen online gestellt. Jetzt geht es um Dialog 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, wo die Reaktionen der Bahn auf die Hinweise und Anregungen nachgelesen werden könnten.

Antwort: Herr Vorwerk antwortet, dass die Stellungnahmen auf der Internetseite veröffentlicht würden. Die Protokolle der Regio-Treffs mit den Fragen würden ebenso veröffentlicht.

Nachfrage: Wo wurden bisherige Anregungen von der DB aufgenommen? Wann erhalten die Leute Antworten auf die Anregungen.

Antwort: Auf der Internetseite gebe es einen umfangreichen Frage-Antwort-Katalog, der Fragen und auch die Antworten zeige. (Siehe <https://www.hannover-bielefeld.de/fragen-faq>) Die über die Plattform neu eingehenden Hinweise und Fragen werden individuell beantwortet.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wann die Protokolle der Regional-Treffen veröffentlicht würden?

Antwort: Herr Vorwerk antwortet, dass die Protokolle auf der Webseite zu den Regional-Treffen veröffentlicht würden. Die Protokolle der letzten Veranstaltungen sollen kommende Woche veröffentlicht werden.

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 Anlage 3: Folien 5-6)

Das Instrument, um das zu erreichen, ist der Deutschlandtakt. In diesem integrierten Taktfahrplan werden Nah-, Fern- und Güterzüge gleichermaßen berücksichtigt. Der Deutschlandtakt ist also kein Projekt für den Fernverkehr, sondern nutzt vor allem den Nahverkehr. Erstmals werden auch Güterzüge im Fahrplan berücksichtigt. Viele Fachleute aus der Bahnbranche und den Bundesländern waren an den Planungen für den Deutschlandtakt beteiligt. (Siehe Anlage 3: Folie 7)

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass beim Regional-Treffen in Bad Nenndorf Bürgermeister Schmidt gefordert habe, dass die rechtliche Basis des Zielfahrplans und des Planungsauftrags geklärt werden müsse.

Antwort: Herr Vorwerk antwortet, dass die Frage nach der geforderten Klärung bisher im Detail noch nicht beantwortet werden könne. Nachträglicher Hinweis: Die Klärung der rechtlichen Basis des Zielfahrplans ist nicht Aufgabe des Projekts.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass man als Bahn eine Alternative zum 3. Gutachterentwurf machen solle. Das derzeitige Netz ließe nicht erwarten, dass ein Deutschlandtakt umsetzbar sei.

Antwort: Herr Vorwerk verweist darauf, dass der Deutschlandtakt von sma+ aus der Schweiz, dem BMDV und den Ländern erstellt würde. Nicht von der Bahn. Das Bestandsnetz werde gerade mit so viel Geld wie noch nie saniert. Der Fokus auf die Bahn bei der Politik sei klar. Für das Projekt sei die DB InfraGO Auftragnehmer. Eine Diskussion über den Deutschlandtakt müsste mit dem BMDV geführt werden.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass in der Schweiz langsamer gefahren werde. Es sollte diskutiert werden, ob die Geschwindigkeiten dann so unterschiedlich für den Deutschlandtakt gewählt werden könnten. Zudem fehlten zeitliche Puffer im Fahrplan. Diesen Puffer sehe man beim Projekt Hannover-Bielefeld nicht. Der Auftrag sei ja nicht, 300 km/h zu fahren. Auch die Wirtschaftlichkeit von Schnellfahrstrecken sei geringer.

Antwort: Herr Vorwerk antwortet, dass man an diesem Abend für ein einzelnes Großprojekt zusammengekommen sei. Ziel sei nicht, den Planungsauftrag zu erörtern. In anderen Ländern werde auch schneller gefahren. Die Schweiz sei als Beispiel für die Geschwindigkeit nicht passend. Aber für einen integralen Taktfahrplan. Die Planungsvorgabe für das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld sei in der Tat 300 km/h, um den Deutschlandtakt zu ermöglichen. Grundsatzfragen zum Deutschlandtakt könnten hier nicht geklärt werden. Das müsse mit dem BMDV geklärt werden.

Herr Vorwerk erläutert die Bedeutung des Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) für den Deutschlandtakt. (Siehe Anlage 3: Folie 8) 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 zwar nicht im Gesetz stehe, aber dennoch eine zentrale Vorgabe für die Planung von Bahnprojekten sei. Die Fahrzeit für die Projekte sei nicht beliebig, da sie großen Einfluss auf den Nutzen habe. Diese Fahrzeiten stünden nicht im Gesetz, sondern im Projektinformationssystem (PRINS) des Bundesverkehrsministerium:

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V02/2-016-V02.html

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 Anlage 3: Folie 10).

Momentan werden sinnvolle Varianten erörtert, die durch Hinweise aus der Öffentlichkeit verändert und ggf. verbessert werden können.

Frage: Eine Teilnehmerin bittet darum, auch Zeitfenster für die einzelnen Planungsschritte zu geben.

Antwort: Herr Jekel stellt das Raumordnungsverfahren (ROV) als landesplanerisches Verfahren vor, das von der eigentlichen Planung etwas gelöst stattfindet. Dazu gebe es eine Antragskonferenz und danach die Bearbeitung des ROV, das dann länderübergreifend funktionieren müsse. Vorbereitung und Durchführung werden mehrere Jahre dauern.

Eine genauere Zahl sei bei den Varianten möglich: 1 bis 4 Varianten, die 3 bis 4 Jahre ausgeplant würden. In etwa 5 Jahren sei dann die parlamentarische Befassung (paBe) möglich. Die DB schlage dazu dem BDMV die Variante vor. Das BMDV leite die Variante an den Verkehrsausschuss des Bundestags weiter. Herr Vorwerk ergänzt: Dann entscheide der Bundestag vertreten durch den Verkehrsausschuss. Zudem könnten Forderungen nach Anpassungen gestellt werden, die über die gesetzlichen Regelungen hinaus gingen – wie zum Beispiel Lärmschutz, der über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus gehe.

Nachfrage: Ab wann sollte man die übergesetzlichen Forderungen sammeln?

Antwort: Herr Jekel antwortet, dass das ab sofort ginge. Im Rahmen der Vorplanung würden die Forderungen in die Planung aufgenommen. In der parlamentarischen Befassung würde über die Forderungen im Bundestag abgestimmt und ggf. zusätzliche Mittel bereitgestellt.

Nachfrage: Eine fertige Vorplanung sei in 5 Jahren zu erwarten?

Antwort: Das hänge von der Anzahl an Varianten ab, die in der Vorplanung ausgeplant würden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob der absolute CO₂-Betrag für den Bau in der Vorplanung ermittelt würde.

Antwort: Herr Jekel antwortet, dass in PRINS bereits eine grobe Klimabilanz stehe. Nach der Vorplanung könnten dann noch genauere Angaben gemacht werden.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, welche Rolle die Kosten für die Planung spielten.

Antwort: Herr Jekel antwortet, dass auch die Kosten in der Vorplanung im Detail erhoben würden. Diese Kosten würden genutzt, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) zu berechnen. Das NKV müsse positiv sein.

Nachfrage: Momentan seien Kosten kein Kriterium?

Antwort: Nein.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass nur die Kosten aus PRINS bekannt seien. Bei einer Abschichtung auf 1 bis 4 Varianten ohne Berücksichtigung der Kosten, könnten jetzt besonders wirtschaftliche Varianten übersehen werden. Die Kosten sollten klar ersichtlich sein und auch eine Rolle spielen.

Hinweis: Mehrere Teilnehmer bitten darum, die Präsentation fortzusetzen. Dafür gibt es Applaus.

TOP 5 Trassen-Korridor-Varianten (Marvin Jekel)

Herr Jekel stellt die 12 Trassen-Korridor-Varianten vor. (Siehe Anlage 3: Folie 13)

TOP 6 Bahnhof Bielefeld erweitern (Nils Kallina)

Herr Kallina beschreibt, dass für den Deutschlandtakt auch mehr Kapazität in den Bahnhöfen benötigt werde. Er stellt die Planung für den Hauptbahnhof Bielefeld vor. (Siehe Anlage 1: Folien 15-18).

Frage: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass dies bereits im vergangenen Jahr vorgestellt worden sei und fragt, ob es Veränderungen gebe.

Antwort: Herr Kallina antwortet, dass es keine Veränderungen gebe. Damals seien aber auch nicht alle, die jetzt im Raum seien, da gewesen. Es sei auch ein wichtiges Thema. Das Projekt nutze nicht nur dem Fernverkehr, sondern bringe auch wichtige Verbesserungen für den Nahverkehr.

Frage: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Bielefeld Hauptbahnhof ein Nadelöhr sei. Er möchte für den Nahverkehr Verbesserungen machen und fände die gezeigten Planungen sehr gut. Es gebe auch die S-Bahn OWL. Der Bahnhof wäre aus seiner Sicht der beste Startpunkt für Verbesserungen. Der Deutschlandtakt werde ohnehin etappiert. Seine Forderung: Es müsse Bielefeld Hauptbahnhof vom Rest des Bahnprojekts Hannover-Bielefeld entkoppelt und sofort gestartet werden. Damit würden sehr große Verbesserungen erreicht werden. Den Nutzen für diese Maßnahme könne er darlegen.

Hinweis: Ein Teilnehmer stimme dem zu. Auch im Hinblick auf die Stadtentwicklung.

Hinweis: Ein weiterer Teilnehmer stimme dem zu. Eine Erweiterung sei dringend notwendig. Der H-Bahnsteig habe aber auch Nachteile. Die vorhandenen Züge sollten nicht in Bielefeld enden. Das würde helfen. Er bittet darum, dass in die Überlegungen mit aufzunehmen.

Antwort: Herr Kallina verweist darauf, dass dies erste Entwürfe seien. Er nehme die Anregung mit. Zudem werde der Hauptbahnhof Bielefeld mit allen Stakeholdern besprochen und in der Vorplanung genauer untersucht.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, wann die genauen verkehrlichen Effekte für die 1 bis 4 Varianten und den Bahnhof vorlägen.

Antwort: Herr Kallina und Herr Jekel antworten, dass diese Untersuchungen in der Vorplanung durchgeführt würden.

Pause bis 18:33 Uhr

[Folgende Hinweise sind während der Pause aus dem Chat eingegangen und wurden nach Ende der Pause verlesen und zur Kenntnis genommen.]

Hinweis aus Chat: „Der Bielefelder Hauptbahnhof ist sicherlich heute schon, und mit der Realisierung eines S-Bahn-Systems zukünftig in verstärktem Maße, ein Nadelöhr. Deshalb ist eine Erweiterung der Anlage sehr zu begrüßen. Wie schon gesagt, sollte dieses als eigenes Projekt gesehen werden und zeitlich deutlich vorgezogen werden. Wichtige Voraussetzung für den Bahnhofsentwurf ist jedoch eine verbindliche Betriebsplanung sowohl für den Fernverkehr als auch für den Nahverkehr. Erst daraus ergibt sich die Anzahl notwendiger Bahnsteigkanten und die Sinnhaftigkeit eines H-Bahnsteigs, der keine durchgehenden Züge zulässt. Die mögliche Durchbindung von heute in Bielefeld endenden Nahverkehrszügen führt vielleicht nicht nur zu weniger aufwändigen Betriebsanlagen, sondern ist auch aus Sicht der Fahrgäste eine charmante Lösung, da das Umsteigen zum Teil entfallen kann.“

Hinweis aus Chat: „Eigentlich sollte man für den Nahverkehr die Gütergleise nutzen. Das hat für Brake den Vorteil, dass die Busse von Norden besser angebunden werden können. Das gilt auch für einen Haltepunkte in Schildesche, der im Regionalplan enthalten ist.“

TOP 7 Anbindungen erörtern (Marvin Jekel)

Herr Jekel stellt die Anbindungen vor. (Siehe Anlage 1: Folie 15)

Frage: Ein Teilnehmer fragt, warum die Anbindung Brake in der Übersicht der Trassen-Korridor-Varianten nicht zu sehen sei.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass alle Varianten ab Schildesche oder über Herford verliefen. Brake und Schildesche könnten beide genutzt werden. Schildesche wurde besser bewertet und daher genommen.

Hinweis: Die Verläufe seien doch anders.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass dies nur im Bereich der Anbindung bis zum ersten Gelenkpunkt so sei.

Herr Jekel zeigt eine Tabelle mit der Bewertung der Anbindungen. Er merkt an, dass diese Bewertung fortentwickelt wird. (Siehe Anlage 1: Folie 21)

Frage: Ein Teilnehmer fragt, was der Unterschied zwischen gering und niedrig in der Tabelle sei?

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass dies semantische Unterschiede seien, die bei der Übersicht der Anbindungen auch nochmals nachgearbeitet werden.

Hinweis: Eine Teilnehmerin stimmt dem zu und fordert, dass die Anbindungen bei Hannover und Bielefeld identisch dargestellt werden sollten von den Parametern der Bewertung.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob der Bahnhof Brake entfiele oder verlegt werde. Wenn es eine Verlegung gebe, wohin?

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass das mit dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) diskutiert würde. Eine Lösung könnte sein, den Bahnhof Richtung Bielefeld zu verschieben.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie mit dem herausfordernden Baugrund in der Johannisbachtalaue umgegangen werde.

Antwort: Herr Jekel erklärt, dass eine Baugrundsondierung bisher nicht erfolgt sei, es aber Daten bereits öffentliche Daten gebe und er auch schon zehn Jahre Erfahrung mit dem Bauen in herausforderndem Baugrund habe.

Herr Wolf ergänzt: Daten vom Landesamt lägen vor. Die öffentlichen Daten zeigen, dass es herausfordernd, aber auch ohne größere Eingriffe möglich sei. Die Bewertung in der Tabelle zu den Anbindungen (Siehe Anlage 1: Folie 21) gelte auch dem Betrieb während des Bauens. Für eine genaue Bewertung des Baugrunds sei eine Baugrundsondierung nötig.

Herr Kallina erklärt die Auswirkungen des Baus auf den Betrieb und den Hintergrund der Bewertung für den Baubetrieb. In Schildesche werde weniger in den bestehenden Gleisen gebaut.

Herr Kallina erläutert die Anbindung Schildesche. (Siehe Anlage 1: Folie 22)

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob ein neues Viadukt nur wegen der hohen Geschwindigkeiten nötig sei.

Antwort: Herr Kallina erklärt, dass die Anbindungen Ost und West auf die zusätzlichen Gleise verzichten könnten. Diese beiden Anbindungen seien entweder technisch nicht möglich oder mit großen Eingriffen verbunden.

Nachfrage: Sind Züge an der Stelle schon bei 300 km/h?

Antwort: Herr Kallina erklärt, dass für eine optimale Entfaltung der Geschwindigkeit trassiert werde. In der Vorplanung würde noch genauer untersucht und ggf. die Radien geringer dimensioniert. Für die Abschichtung der Varianten sei die exakte Ausplanung der Anbindung aber nicht erforderlich. Das wäre methodisch unscharf, da auch die durchgehenden Varianten auf diesem Planungsniveau bewertet würden.

Nachfrage: Könnte mit einer anderen Trassierung ein neues Viadukt vermieden werden?

Antwort: Herr Kallina erklärt, dass die Topografie die Brücke bedinge, nicht der Radius.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Züge an der Stelle noch nicht so schnell seien und bis Brake im Bestand verbleiben könnten.

Antwort: Herr Wolf erklärt, dass die Linien noch sehr breit seien. Die Korridore wären noch 1.000 Meter breit. Die weiteren Untersuchungen würden zeigen, was noch an Änderungen möglich sei.

Herr Kallina erklärt, dass die Radien direkt an der Anbindung noch nicht für 300 km/h seien. Im Geschwindigkeitstrichter würde dort noch beschleunigt bzw. gebremst.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, ob es so sei, dass zwischen Schildesche und Brake zwei neue Gleise kommen?

Antwort: Herr Kallina erklärt, dass dies nicht so sei. Nachträgliche Ergänzung: Für die Anbindung Brake ist derzeit geplant mit zwei zusätzlichen Gleisen und einer höhenfreien Kreuzung zwischen Viadukt und Brake zu beginnen.

Frage aus Chat: „Ist es richtig verstanden, dass es zwischen Bielefeld Hbf. und Schildesche bzw. Brake wie bisher nur vier Gleise gibt? Das würde ja bedeuten, dass hier weiterhin ein gewisser Engpass besteht. Woraus ergibt sich denn dabei die Kapazitätserhöhung der Strecke? Oder geht es letztlich nicht um Kapazitäten, sondern ausschließlich um die Reduzierung der Fahrtzeit?“

Antwort: Herr Kallina erklärt: Bis zur Anbindung haben wir vier Gleise, ab dort seien es sechs Gleise, die entsprechend die Kapazität erhöhten.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie viele landwirtschaftliche Flächen bei den Anbindungen benötigt würden und ob dies auch in der Bewertung berücksichtigt werde.

Antwort: Herr Knauer erklärt, dass die Zentrallinie für die Bilanzierung auch für die Anbindungen genommen würde. Das sei in der Bewertung auch enthalten.

Nachfrage: Sei bei größeren Radien der Flächenverbrauch größer?

Antwort: Herr Kallina erklärt, dass das nicht unbedingt der Fall sei. Die Flächen seien vergleichbar.

Hinweis: Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass im vorherigen Regional-Treffen erklärt worden sei, dass es auch Varianten gebe, die schneller als 31 Minuten seien. Diesen Puffer könne man nutzen, um alternative Anbindungen zu untersuchen.

Antwort: Herr Kallina widerspricht dem. Es gebe im Sekundenbereich Varianten, die unter 31 Minuten blieben. Die Spielräume seien nicht so groß. Dennoch sei man über jede Anregung dankbar. Man plane momentan aber eher noch im Groben, sodass eine Planung im Bereich von wenigen Sekunden Optimierung momentan noch nicht möglich sei.

Nachfrage: Es gibt keine Variante, die 29 Minuten erreicht?

Antwort: Herr Kallina: Nein.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie groß der Radius am Obersee sei?

Antwort: Herr Kallina antwortet, dass der Radius etwa 3700 Meter sei. Der genaue Wert müsse nachgereicht werden (Nachreichung: 4.000 Meter). Die Anbindung Schildesche werde für alle Varianten genommen. Entsprechend würde eine Anpassung auch für alle Varianten gleich anders bewertet.

Frage: Ein Teilnehmer fragt, wie die Johannisbachtalaue in die Bewertung einfließe. Er fragt, ob die Regionalpläne Grundlage der Kategorisierung seien. Es habe Bestrebungen gegeben, den Bereich zum Naturschutzgebiet zu widmen. Auch habe der Bereich eine Funktion als Naherholungsgebiet.

Antwort: Herr Knauer führt aus, dass die offiziellen Daten zugrunde lägen. Daher sei der Bereich nicht als Naturschutzgebiet klassifiziert. In der Raumverträglichkeitsprüfung (ehemaliges Raumordnungsverfahren) werden die Raumverträglichkeit und auch die Umweltbelange auch nochmals bewertet. Zudem fließe der Bereich als Biotopverbundgebiet in die Bewertung ein. Darum werde aus Naturschutzsicht diese Anbindung auch nicht gut bewertet. In der Gesamtschau aus allen Bewertungskriterien sehe es jedoch anders aus. Der

Faktor Naherholung werde auch gemäß Regionalplan bilanziert. Die Nähe zur Stadt fließe jedoch nicht ein. Das würde später auch qualitativ bewertet. In der Vorplanung werde genau untersucht, ob die Brücke ggf. verlängert werden könne, um weniger Fläche zu verbrauchen, die ökologische Durchlässigkeit zu verbessern und nach der Bauzeit eine bessere Rekultivierung zu ermöglichen.

Herr Kalina stellt die Anbindung weiter vor. (Siehe Anlage 1: Folie 22)
Bei der weiteren Planung würde das Landschaftsbild auch weiter bewertet und bei den Ausplanungen berücksichtigt.

Herr Kallina stellt Foto-Montagen vor. (Siehe Anlage 1: Folie 23)

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass für Bauwerke die CO₂-Emissionen berücksichtigt werden müssten.

Antwort: Herr Kallina: Es sei nicht richtig, dass es gar nicht bewertet würde. Es gehe über die Bauwerke in die Bewertung mit ein. Entsprechend würden Änderungen an der Bewertung der Anbindungen auch überall gleich in die Varianten einfließen. Es gebe auch noch keine Festlegung auf Schildesche. Brake sei auch möglich. Ggf. gebe es auch noch weitere, die auf Grundlage von Hinweisen geplant würden.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass im Bereich der Johannisbachtalaue sehr avifaunistisch und geobotanisch wertvolle Flächen vorhanden seien, die wahrscheinlich verloren gingen. Die Kriterien für ein Naturschutzgebiet seien damit erfüllt.

Antwort: Herr Knauer erklärt, dass die Brücke angepasst geplant werden könne. So könne beispielsweise die Anordnung der Stützen einer Brücke geändert werden, um einzelne Flächen zu schützen.

Herr Kallina stelle die Anbindung Brake vor. (Siehe Anlage 1: Folie 24)

Herr Kallina weist darauf hin, dass die Planung der L712n bekannt ist und berücksichtigt wird.

Hinweis: Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Variante, die durch die L712n geht, in der Übersichtsdarstellung fehle.

Antwort: Herr Kallina erklärt, dass das der weitere Verlauf der Variante sei. Die eigentliche Anbindung ende schon vor der L712n.

Herr Kallina stellt Foto-Montagen vor. (Siehe Anlage 1: Folie 25)

Herr Kallina stelle die Anbindung nach Herford vor. (Siehe Anlage 1: Folie 26)

Herr Kallina stelle die Anbindungen Viadukt West und Ost vor. (Siehe Anlage 1: Folie 27)

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob analog zum letzten Regional-Treffen in Bad Nenndorf wieder die Planungssoftware (smatrrass) gezeigt würde.

Antwort: Herr Vorwerk antwortet, dass das für den Bereich nach den Anbindungen bei Bielefeld erst wieder für die Diskussion der durchgehenden Varianten beim Regional-Treffen in Herford gemacht würde. In Bad Nenndorf seien auch nicht die Anbindungen, sondern die Trassen-Korridor-Varianten in smatrrass gezeigt worden.

Herr Jekel ergänzt: Wir hätten den Computer jedoch mit und könnten bei Fragen gern auch jetzt bestimmte Bereiche zeigen.

Frage: Eine Teilnehmerin fragt, ob die Tabellen der Nutzwertanalyse mit einer prozentualen Gewichtung im Verhältnis von Kriterium zu Belanggruppe veröffentlicht würden.

Antwort: Herr Kallina erläutert die Hintergründe über das Verhältnis von Gewichten zu Kriterien zu Belangen und Belanggruppen. Die Tabellen würden bereitgestellt.

TOP 8 Ausblick

Nach einer Verabschiedung von Herrn Vorwerk und Herrn Jekel **endet die Veranstaltung um 19:32 Uhr.**

Anlagen

Anlage 1: Folien zum Regional-Treffen „Anbindungen bei Bielefeld“ am 09.10.2024 in Bielefeld: <https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/DB%20InfraGO%20AG%20Folien%20Regional-Treffen%20Bielefeld%20%2809.10.2024%29.pdf>