
DB Netz AG

Bahnprojekt Hannover – Bielefeld

Dokumentation des 7. Treffens

Online-Sitzung via Microsoft Teams

31.01.2023

Ort: Virtuelle Sitzung per Microsoft-Teams
Dauer: 17:00 Uhr – 20:00 Uhr
Moderation & Dokumentation: ifok GmbH

Agenda

TOP 1 Einführung

- Begrüßung und technische Hinweise durch die Moderation
- Wortmeldungen von Teilnehmenden

TOP 2 Linienkorridore erläutern

- Vom Auftrag zum Bau
- Verortung der aktuellen Planungen hierin
- Übersicht und Erläuterungen der aktuell möglichen und sinnvollen Linienkorridore und deren Vergleich
- Diskussion

TOP 3 Verabschiedung des Protokolls der 6. Sitzung

TOP 4 Bewertungsmethodik abschließen

- Rückblick
- Stellungnahme zu zentralen Aussagen der Widuland
- Stellungnahme zu Hinweisen der Stadt Bad Salzuflen
- Zusammenfassung
- Diskussion

TOP 5 Ausblick

- Überblick über die nächsten 6 Monate
- Nächstes Plenum 08.03.2023

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 [Präsentationsfolien](#)

TOP 1 Einführung

Ralf Eggert, ifok GmbH, eröffnet die siebte Plenumsitzung des Planungsdialogs Hannover–Bielefeld und begrüßt als Moderator die Teilnehmenden. Er weist darauf hin, dass die Sitzung per Livestream öffentlich verfolgt werden kann. Herr Eggert spricht das große öffentliche Interesse an der Sitzung an. Die Veröffentlichung aktueller Informationen zu den Planungsprämissen in der Presse habe in der Region zu Diskussionen geführt. Diese Informationen sollten zunächst im Plenum vorgestellt und eingeordnet werden. Das sei Ziel der heutigen Sitzung.

Carsten-A. Müller, Projektleiter der DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden und umreißt kurz die geplante Agenda. Er betont: In dieser Sitzung gehe es nicht um Linien, sondern um Korridore und die neuen Erkenntnisse aus der Planung. In der vorangegangenen Woche (23.01.2023) habe ein Treffen des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) stattgefunden, zu dem die Deutsche Bahn eingeladen worden sei. Darin sei explizit darum gebeten worden, die Informationen vertraulich zu behandeln. Es sei dem Planungsteam wichtig, die Informationen zunächst dem Plenum in Ruhe und im Detail vorzustellen. Er bedauert, dass dies nicht eingehalten wurde. Umso mehr wolle er die Sitzung nutzen, um das Plenum mit den kompletten Informationen zu versorgen.

Herr Eggert stellt die Tagesordnung vor und begrüßt den Methodik-Gutachter, Herrn Dr. Hartlik.

Im Folgenden melden sich verschiedene Mitglieder des Plenums zu Wort und erheben Kritik an der Maßgabe der Zielfahrzeit von 31 Minuten, am Planungsverfahren und am Dialogprozess. Sie stellen zudem Forderungen für die Fortführung des Prozesses. Es sprechen Frau Grimm (Bürgerinitiative Pro-Ausbau), Herr Köster (Bürgerinitiative Widuland), Herr Brinkmann (Regionalrat Detmold), Herr Otte (Bezirkskonferenz Naturschutz OWL), Herr Meyer (Landwirtschaftlicher Bezirksverband OWL), Herr Büttner (Bürgerinitiative Auetal in Not), Herr Wagener MdB (Bündnis 90/Die Grünen), Herr Fromme (Bürgerinitiative Bigtab), Herr Müller (Landrat Kreis Herford), Herr Schwartz MdB (SPD), Herr Lohmann (Bürgermeister Gemeinde Auetal), Frau Gambir MdB (Bündnis 90/Die Grünen), Herr Jäcke (Bürgermeister Stadt Minden), Herr Farr (Landrat Landkreis Schaumburg), Herr Wilken (Bürgermeister Stadt Vlotho), Herr Berghahn MdL (SPD NRW) und Frau Völlers MdB (SPD). Folgende Kritikpunkte und Forderungen werden vorgebracht:

Festlegung auf eine Fahrzeit von 31 Minuten und Deutschlandtakt

- Hauptkritikpunkt ist die Festlegung des BMDV einer Zielfahrzeit von 31 Minuten als Planungsprämisse für das Bahnprojekt. Diese Festlegung bedeute, dass der weitgehende Ausbau des Bestands als Variante nicht ernsthaft in Betracht kommen kann. Es wird gefordert, diese Festlegung zurückzunehmen.
- Die vorgebrachte Kritik zielt konkreter auf den aktuellen Entwurf des Deutschlandtaktes als feste Maßgabe für das Bahnprojekt und fordert dessen Überarbeitung. Die Deutsche Bahn wird aufgefordert, beim BMDV auf die Überarbeitung des Zielfahrplans hinzuwirken.

- Hinsichtlich der Zielfahrzeit werden verschiedene Vorschläge gemacht. Diese reichen von der Berücksichtigung von Varianten, deren Fahrzeit nur wenig über 31 Minuten liegt, bis zur Berücksichtigung aller vorgestellter Korridore. In diesem Zusammenhang wird auch auf den Vorschlag von Prof. Dr. Wolfgang Hesse zur Überarbeitung des Deutschlandtaktes hingewiesen, der im ersten Vertiefungsworkshop am 19.04.2021 vorgestellt wurde.
- Es wird die Teilnahme eines hochrangigen Vertreters des BMDV (Ebene Staatssekretär oder höher) an der kommenden Sitzung gefordert, der zur Vorgabe der 31 Minuten Stellung bezieht und für eine Diskussion zur Verfügung steht.

Planungsprozess

- Es wird kritisiert, dass die erzielbare Fahrzeit bereits zu diesem Zeitpunkt als alleinige Entscheidungsgrundlage dient, um Korridore aus der Betrachtung zu nehmen. Damit würden Korridore ohne umfänglichen Variantenvergleich ausgeschlossen. Nicht nur die Reisezeit, sondern auch andere Faktoren wie die Klimabilanz sollten die Grundlage für die Auswahl von Trassenkorridoren bilden. Andernfalls werde ein Ausbau der Bestandsstrecke nicht als gleichwertige Alternative in die Bewertung mit eingehen, sondern von Beginn an ausgeschlossen.
- Zudem wird kritisiert, dass aus Sicht von Teilnehmenden konstruktive Lösungsvorschläge aus den Reihen der Plenumsmitglieder unberücksichtigt blieben.
- Es wird daher gefordert, den erfolgten Ausschluss von Korridoren zurückzunehmen und alle möglichen Alternativen und Vorschläge weiter zu prüfen, inklusive der Ausbaumöglichkeiten der Bestandsstrecke. Die Deutsche Bahn wird aufgefordert, diese Änderungen bis 28.02.2023 umzusetzen. Der Ausbau der Bestandsstrecke solle als „Nullvariante“ im Variantenvergleich weiter berücksichtigt werden.

Dialogprozess

- Die alleinige Berücksichtigung des Faktors *Zielfahrzeit* für die Vorauswahl der Korridore wird als Verstoß gegen Zusagen aus dem bisherigen Dialogprozess kritisiert. Die Vorauswahl stehe im Widerspruch zu Aussagen der Deutschen Bahn, in denen die ergebnisoffene Prüfung aller Varianten sowie der Einbezug verschiedener Kriterien für eine Trassenauswahl versprochen wurde.
- Dem Dialogprozess wird symbolisch die „gelbe“, „gelb-rote“, „rote“ und „dunkelrote“ Karte gezeigt. Mit der erfolgten Vorauswahl sei der Anspruch eines ergebnisoffenen Dialogs nicht mehr erfüllbar und damit gescheitert. Es wird angemerkt, dass die Deutsche Bahn durch die als Wendung empfundene Vorauswahl viel Vertrauen verspielt habe. Sie werde dem großen ehrenamtlichen Aufwand der Plenumsmitglieder damit nicht gerecht. Die DB Netz AG wird dazu aufgefordert, sich für einen Neustart des Dialogs unter anderen Rahmenbedingungen einzusetzen.

- Ebenfalls kritisiert wird das Treffen mit dem BMDV und Bundestagsabgeordneten, das der Sitzung des Plenums voranging. Das Plenum hätte als wichtiges Austauschformat als Erstes über die Ergebnisse der Planungen informiert werden sollen.
- Es wird gefordert, das nächste Treffen als Präsenz- bzw. Hybridveranstaltung unter Beteiligung des BMDV (siehe oben) durchzuführen.

Aus Protest gegen die als unzufriedenstellend empfundene Beteiligung kündigen verschiedene Teilnehmende an, die Sitzung nach ihrem Wortbeitrag zu verlassen.

Ein Mitglied äußert anschließend Verständnis für die vorgetragene Kritik, setzt sich jedoch dafür ein, nun die konkreten und detaillierten Ergebnisse der Planungen im Plenum vorzustellen. Ein anderes Mitglied hebt die Notwendigkeit von zwei neuen Gleisen für die Schienenverkehrs-Kapazität in der Region hervor und weist darauf hin, dass neue Gleise entlang der Bestandsstrecke erhebliche Auswirkungen auf die dortige dichte Besiedelung hätten.

Der Moderator fasst die vorgebrachten Forderungen zusammen. Anschließend geht der Projektleiter im Namen der Deutschen Bahn auf das Vorgetragene ein.

Herr Müller stellt klar: Der Dialog sei für das Projekt und für ihn persönlich wichtig und unbedingt weiterzuführen. Der Austausch mit den Teilnehmenden habe bereits die Planungen beeinflusst. Es gehe bei den Planungen auch um den Nutzen der neuen Strecke für die Region, dafür seien Bedarfe und Wünsche aus der Region zu berücksichtigen. Er stellt fest, dass die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung einen Konsultations- und Informationscharakter hat und damit die formellen Verfahren ergänze. Die Planungen erfolgten ohne Vorfestlegung auf einem „weißen Blatt Papier“, die Schüßler-Varianten geben dabei keine Richtung vor. Es sei ergebnisoffen geprüft worden, welche Korridore eine Fahrzeit von 31 Minuten ermöglichen. Dieser Planungsauftrag sei im September letzten Jahres noch einmal bestätigt worden. Die Ergebnisse dieser Analyse seien Gegenstand der heutigen Sitzung.

Herr Müller erläutert: In der vergangenen Woche seien diese Ergebnisse dem BMDV und den Bundestagsabgeordneten in vertraulichem Rahmen vorab vorgestellt worden. Er bedauert erneut, dass Informationen vor der Sitzung des Plenums öffentlich geworden seien. Wichtige Planungsfortschritte sollten grundsätzlich zuerst im Plenum vorgestellt werden. Er sagt zu, das BMDV für die nächste Plenumssitzung einzuladen und die nächste Sitzung in Präsenz durchzuführen.

Herr Eggert schlägt als Änderung der Tagesordnung vor, zunächst die Korridore und anschließend die Bewertungsmethodik zu behandeln. Einige Teilnehmende fordern, die Sitzung ohne Präsentation der Inhalte des Projekts zu beenden. Andere Teilnehmende setzen sich dafür ein, den aktuellen Projektstand zu präsentieren. In diesem Sinne wird die Sitzung fortgesetzt.

TOP 2 Linienkorridore erläutern

Herr Müller verortet zunächst den aktuellen Planungsstand im Kontext des gesamten Planungsprozesses. Aktuell gehe es noch nicht um genaue Trassenverläufe. Das Planungsteam habe ermittelt, ob in den Grobkorridoren jeweils Trassen möglich wären, die die Zielfahrzeit von 31 Minuten zulassen (Anlage 1, Folien 4-15). Herr Müller erläutert die Untersuchungsergebnisse. In fünf von elf Korridoren ist die Zielfahrzeit von 31 Minuten nicht erreichbar. Dazu zählt auch ein alleiniger Ausbau der Bestandsstrecke. In den anderen sechs Korridoren dagegen sind Trassen denkbar, die die Zielfahrzeit erreichen. Die weitere Planung konzentrierte sich daher auf die verbleibenden sechs Korridore. Der Projektleiter betont, dass die Zielfahrzeit von 31 Minuten auch in Korridoren erreichbar ist, die in weiten Teilen nahe bzw. parallel zur Bestandsstrecke verlaufen.

Neben der Fahrzeit wurden für die Korridore erste Einschätzungen getroffen, ob sie zusätzliche Vorteile in verschiedenen Bereichen erbringen könnten (Anlage 1, Folie 15). Diese sind rein informativ und für die Abschichtung der Korridore noch nicht relevant. Mögliche zusätzliche Vorteile sind:

- verringerte Fahrzeiten auf den Strecken Hannover–Minden und Hannover–Osnabrück,
- zusätzliche Potenziale für den Nah- und Güterverkehr,
- geringe Einschränkungen für Kund:innen während der Bauzeit sowie
- ein möglicher vorgezogener Kapazitätswachstum, etwa durch modulare Bauweise

Darüber hinaus verdeutlicht der Projektleiter mögliche Verbesserungen für Reisende im Nahverkehr, die sich in den verschiedenen Korridoren ergeben könnten (Anlage 1, Folie 16). Er betont: Der erweiterte regionale Nutzen spiele für das Projekt neben der Fahrzeit eine wichtige Rolle.

Diskussion

Ein Teilnehmer bestätigt, dass ein optimierter Bestandsausbau nach seiner Kenntnis 42 Min. Fahrzeit erbrächte. Er fragt, inwieweit die Raumwiderstände in den Korridoren berücksichtigt worden seien.

Herr Müller antwortet, dass außer der Fahrzeit noch keine weitere Betrachtung der Faktoren stattgefunden habe. Dies geschehe nun im nächsten Schritt bei der Suche nach Trassen-Varianten in den grün eingefärbten Korridoren.

Ein Teilnehmer äußert sich irritiert, dass der Ausbau der Bestandsstrecke komplett aus der Betrachtung herausgefallen sei, obwohl man sich im 5. Plenum darauf geeinigt habe, den Ausbau des Bestands zu berücksichtigen. Er wiederholt die Kritik an der Fahrzeit als alleinigem Ausschlusskriterium.

Auf Nachfrage erläutert Herr Müller den vorgezogenen Kapazitätswachstum beispielhaft am Korridor K1. Er schränkt ein: Hierbei handele es sich lediglich um erste grobe Einschätzungen für dieses Krite-

rium im jeweiligen Korridor. Eine genauere Betrachtung folge im Laufe der weiteren Planung. Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass die Kapazität beim Ausbau der Bestandsstrecke während der Bauzeit gleich Null sei.

TOP 3 Verabschiedung des Protokolls der 6. Sitzung

Zum Entwurf des Protokolls der 6. Sitzung ist ein Änderungsvorschlag eingegangen, den der Moderator vorstellt. Es gibt keine weiteren Anmerkungen. Damit ist das Protokoll mit dem Änderungsvorschlag verabschiedet.

TOP 4 Bewertungsmethodik abschließen

Herr Dr. Hartlik gibt einen Rückblick auf den Prozess zur Entwicklung der Bewertungsmethodik. Mit der heutigen Sitzung soll die Erörterung der Methodik im Plenum abgeschlossen werden. Anschließend berichtet er von Hinweisen zur Bewertungsmethodik, die seit dem letzten Treffen eingegangen sind, und beantwortet diese aus Sicht der Methodik-Gutachter. Zuletzt erläutert er einige Änderungen in der Kriterien-Tabelle, die sich durch den Abgleich mit räumlichen Daten ergeben haben (Anlage 1, Folien 19-26). Die eingegangenen Hinweise stammen von den Bürgerinitiativen Kolenfeld und Widuland sowie aus einer Stellungnahme der Stadt Bad Salzufen.

Herr Dr. Hartlik betont: Die Gutachter nehmen die Hinweise aus dem Plenum sehr ernst und versuchen, diese so weit und so sinnvoll wie möglich in der Bewertungsmatrix zu berücksichtigen. Eine solche Bewertung sei notwendigerweise immer teilweise subjektiv, da Menschen unterschiedliche Aspekte unterschiedlich gewichten und bewerten. Die Bewertungsmethodik könne daher nie allen Bedürfnissen gerecht werden. Man könne aber die Entwicklung der Kriterien und die jeweilige Gewichtung so transparent wie möglich und intersubjektiv überprüfbar gestalten. Ziel sei es deshalb, eine Trasse zu finden, die im Variantenvergleich so robust ist, dass leicht unterschiedliche Gewichtungen in der Methodik immer noch dasselbe Ergebnis hervorbringen.

Zum Aspekt der Berücksichtigung von CO₂-Emissionen während der Bauzeit erläutert Herr Dr. Hartlik ergänzend: Die Emissionen während der Bauphase, auch durch den Betontransport, sind zwar nicht in der Nutzwertanalyse berücksichtigt, werden jedoch durch die Kriterien zu Bauwerken und Streckenlängen abgebildet. Eine genaue Betrachtung der Emissionen sei in diesem Schritt der Planung zu aufwändig und finde erst statt, wenn konkrete Linienverläufe vorhanden sind.

Auf Nachfrage gibt Herr Dr. Hartlik an, die voraussichtliche Vermeidung von in Summe 40.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr durch das Projekt habe der Bundesgutachter ermittelt und sei im Projektdossier in PRINS einsehbar¹. Der Fragesteller merkt an, dass die Einsparungen hauptsächlich durch die Verkehrsverlagerung auf die Schiene entstünden. Mangels weiterer Erklärung in PRINS sei für ihn nicht ersichtlich, ob und wenn ja wie die Emissionen während der Bauphase Eingang in die Bewertung finden. Der Moderator schlägt vor, dies im bilateralen Gespräch zu klären. Ein anderer Teilnehmer wünscht eine Antwort im Plenum statt persönlicher Telefonate.

Aus Sicht von Herrn Dr. Hartlik gibt es keinen besseren Weg als die Nutzwertanalyse, um Varianten zu bewerten. Die Nutzwertanalyse schaffe intersubjektivität, sei in der Lage jedes Kriterium zu berücksichtigen und erziele transparente und nachvollziehbare Ergebnisse. Sie könne jedoch nicht rein objektiv sein, da Gewichtungen stets das Wertesystem der Entwickler widerspiegeln. Er betont: Die Gutachter:innen werden daher nicht blind auf das Ergebnis der Nutzwertanalyse schauen, sondern die Ergebnisse diskutieren, interpretieren und ggf. um qualitative Aspekte ergänzen.

Diskussion

Mehrere Teilnehmer betonen die Notwendigkeit, die Bewertungsergebnisse der Varianten ins Verhältnis zu einer „Nullvariante“ zu setzen. Dies sei bereits in der vergangenen Sitzung angeregt worden. Als Nullvariante könnte entweder ein Ausbau der Bestandsstrecke oder ein Neubau entlang der A2 dienen. Es müsse aber aus seiner Sicht der Unterschied zwischen den Varianten und einer Nullvariante sichtbar werden. Im weiteren Verlauf wird dieses Argument noch von einem weiteren Teilnehmer unterstützt.

Eine andere Teilnehmerin moniert, bestimmte Belange seien aus ihrer Sicht noch nicht genug gewichtet, etwa Heilschutzgebiete und Kurgebiete. Zudem sei es falsch, aktuelle und zukünftige Heilschutzgebiete unterschiedlichen Raumwiderstandsklassen zuzuordnen. Das gelte ganz besonders, wenn bereits sicher sei, dass bestimmte Gebiete in Zukunft zu Heilschutzgebieten erklärt würden. Sie fordert, diese Gebiete gleich zu bewerten. Dies sei im Rahmen der gewichteten Bewertung ohnehin so vorgesehen, ergänzt Dr. Hartlik.

TOP 5 Abstimmung der Zusammenfassung

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse der Sitzung ab (Anlage 1, Folien 28-29). Dabei weisen Teilnehmende darauf hin, dass die aus ihrer Sicht

¹ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V02/2-016-V02.html

nun erhöhte Verbindlichkeit der Planungsprämisse „Zielfahrzeit 31 Minuten“ auf der Webseite des Projekts und in der Zusammenfassung klar ersichtlich sein müsse. Es herrscht zudem Uneinigkeit darüber, wie viele Teilnehmende die Sitzung vorzeitig verlassen haben.

TOP 6 Wie geht es weiter? Ausblick

Herr Müller bedankt sich bei den Teilnehmenden. Die Deutsche Bahn nehme die Kritik ernst und werde sie diskutieren. Die nächste, achte Sitzung des Plenums sei für den 08.03.2023 geplant, die neunte Sitzung für Anfang Mai. Dann könne voraussichtlich über konkrete Trassen gesprochen werden. Diese Terminalschiene werde das Projektteam jedoch nach der heutigen Sitzung nochmals überdenken. Er kündigt hierzu für die nahe Zukunft einen Vorschlag an, der die Erwartungen der Teilnehmenden berücksichtige.

Herr Eggert bedankt sich ebenfalls bei den Teilnehmenden. Er bedauert, dass mehrere Teilnehmende die Sitzung vorzeitig verlassen haben und verdeutlicht, die Türen des Projektteams stünden auch nach der Sitzung weiterhin offen. Er schließt die Sitzung und verabschiedet die Teilnehmenden.