Fahrgastverband
PRO BAHN

Übersicht

2-3	Anschreiben an die Abgeordneten des Regionalrats
4-6	Pressemitteilung
7	Ziel V 6 – Bahnstrecke Bielefeld – Hamm
8-13	Ziel V 10 – Neubaustrecke Bielefeld - Hannover
14-15	Ziel V 8 – Trassensicherung und Reaktivierung
16-17	Ziele V 6, V 7, V8 – Ausbau des Schienennetzes
18-33	Anhang: Ziele 4 bis 8, insbesondere zweigleisiger Ausbau
34	Ziel V 9 – Trassensicherung und Reaktivierung
35-36	Ziel V 11 – Bahnhöfe und Stationen
36-49	Anhang Ziel V 11 Bahnhöfe und Stationen

Hinweis:
Die Stellungnahme wurden iterativ erarbeitet. Erst bei der vertieften Betrachtung wurde das gesamte Ausmaß der Unzulänglichkeit sichtbar. Die hat zu Doppelungen von Aussagen geführt.

Fahrgastverband PRO BAHN

Detmold, 2. April 2020

An die
Fraktionen
Im Regionalrat
Der Bezirksregierung Detmold

Betrifft: Entwurf Regionalplan
Bereich Schienenverkehr und öffentlicher Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete!

Leider verdient der Entwurf des Regionalplans Kritik in einem Ausmaß, der weit über das hinausgeht, was in einer Eingabe in der Öffentlichkeitsbeteiligung geltend gemacht werden sollte.

Wir machen Ihnen daher unsere Eingaben vollinhaltlich zugänglich. Sie können diese unter dem Link

https://almetalbahn-reaktivierung.de/Download/Regionalplan-Stellungnahme Zusammengeführte Dokumente.pdf

Herunterladen.

Zunächst müssen wir fragen, warum die Bezirksregierung im Jahre 2017 eine Verbändeanhörung gestartet hat. Wir haben hierzu über 100 Seiten Stellungnahme verfasst und eingereicht – und finden so gut wie nichts in dem Entwurf von 2020 wieder.

Stattdessen finden wir nicht nur die gleichen grundsätzlichen fachlichen Fehler wieder, sondern neue grundlegende und raumordnerisch relevante Fehler und Unkenntnisse von Fakten und Zusammenhängen zum öffentlichen Verkehr und zum Eisenbahnwesen. Wir finden Texte, die dem Stande von vor 20 Jahren entsprechen und Aussagen, die der Strategie der Deutschen Bahn widersprechen, die diese seit mehr als 20 Jahren verfolgt und in der Branche als richtig anerkannt sind. Das Wort „Deutschlandtakt“ wird zwar benutzt, aber Kenntnis vom Inhalt, soweit er unsere Region betrifft, ist nicht vorhanden. Genauso spurlos sind die Beschlüsse über Machbarkeitsstudien zu Reaktivierungen geblieben, die alle vor November 2020 gefasst oder vorbereitet wurden. Völlig unverständlich wird fallweise aus Gutachten etwas abgeschrieben, ein anderes Mal wieder nicht. An anderen Stellen wird breit über Themen geschrieben, auf die der Regionalplan überhaupt keinen Einfluss nehmen kann. Ein Beispiel ist das Kapitel über die Bedienung von Bahnhöfen durch Fernverkehrszüge - das ist nach geltendem Recht die freie Entscheidung von Fernverkehrsunternehmen. Der Einfluss, den der Regionalplan nehmen kann – durch günstige Strukturen im Umfeld dem Bahnhof neue Fahrgäste zuzuführen und ihn kommerziell für die Unternehmen interessant zu machen -, wird hingegen nicht genutzt.

Vor allem aber darf sich ein Regionalplan nicht darin erschöpfen, bereits Jahrzehnte nicht mehr aktualisierte Nahverkehrspläne und Bedarfspläne des Landes und des Bundes abzuschreiben (und das auch noch rudimentär). Dies gilt erst recht in der augenblicklichen Phase, in der die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs bewusst geworden ist und neue Finanzquellen zur Verfügung stehen. Der Bundesverkehrswegeplan befindet sich derzeit auf der Grundlage des Deutschlandtakts genauso in Überarbeitung wie die Bedarfspläne des Landes und der Nahverkehrsplan des NWL.

Die Brisanz der fehlenden Fachkunde und der Mängel in der zeichnerischen Darstellung und der Texte wird offenbar überhaupt nicht erkannt. Diese Mängel führen in der Praxis dazu, dass Zukunftschancen nicht raumplanerisch gesichert werden und einfach zugebaut werden dürfen. Das gilt für zweigleisige Ausbauten von vorhandenen Schienenwegen genauso wie für neue

Bahnstationen und für die Verknüpfung von Verkehrsarten. Der Einfluss von anderen Strukturentscheidungen – Gewerbe-, Wohn-, Schul- und Freizeitstandorte – wird zwar erwähnt, aber nicht umgesetzt.

Wir erwarten nicht, dass die Mitarbeiter der Bezirksregierung diese Fachkunde selbst haben. Wir erwarten auch nicht, dass Sie als Abgeordnete zu „Bahnexperten“ werden. Aber wir erwarten, dass die Fachkunde genutzt wird, die vorhanden und verfügbar ist,. Seit der Zeit, als die Deutsche Bundesbahn darin ein Wissensmonopol hatte sind mehr als 25 Jahre vergangen. Es gibt die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, es gibt die Aufgabenträger des Busverkehrs, es besteht in Bielefeld ein Kompetenzcenter Integraler Takt des Landes NRW, es gibt eine Gemeinschaftseinrichtung von Land und DB, die sich mit der Konversion von Bahnflächen befasst, es gibt darüber hinaus zahlreiche Wissenschaftler, Gutachter ehrenamtliche Experten, die Hinweise geben können. Allen diesen Institutionen einen derart gestalteten Entwurf des Regionalplans nur im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorzulegen, ist eine Zumutung.

Wir erwarten auch, das Grundkenntnisse über das heutige Vorgehen der Fach-Aufgabenträger vorhanden sind und in die Aussagen des Regionalplans einfließen. Machbarkeitsstudien sind Standard, da Fördermittel eingesetzt werden. Diese beachten auch raumordnerische Aspekte. Der Regionalplan spielt dabei aber bisher keinerlei Rolle, da seine Qualität völlig unzulänglich ist.

Auch für Neubauprojekte des Schienennetzes, die die Deutsche Bahn AG im Auftrage des Bundes plant, ist das Vorgehen bei der Festlegung einer Trasse allgemein bekannt, auch wenn sich unter Politikern hartnäckig längst überholte Informationen aus früheren Jahrzehnten halten.
Nicht nur im Falle der Neubaustrecke Bielefeld – Hannover beginnt die Planung mit einem „leeren Blatt“ und einer umfassende Grundlagenermittlung der raumordnerisch relevanten Fakten. Am Ende eines solchen Prozesses steht die Empfehlung einer Trasse, und bei dieser Empfehlung sind dann schon die relevanten Fakten zur Raumordnung eingegangen, dass – gute Arbeit vorausgesetzt – das formelle Raumordnungsverfahren nur noch Formsache sein sollte.
Gerade deshalb ist es Aufgabe des Regionalplans zum gegenwärtigen Zeitpunkt, die Aspekte zu nennen, die bei dieser Vorbereitung zu berücksichtigen sind.

Bleibt es bei dem derzeitigen Zustand des Regionalplans, so bleibt er ein nutzloser Papiertiger, der mit inkompetenten Festsetzungen neue Projekte höchstens behindert. Das wird uns von den Fachinstitutionen immer wieder gesagt.

Wir bedauern sehr, dass wir diese Kritik so deutlich und ungeschminkt ausdrücken müssen. Aber der Inhalt des Entwurfs des Regionalplans lässt keine andere Wahl.

Deshalb stehen wir zu weiteren Informationen und zu konstruktiver Unterstützung gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Rainer Engel
Initiative Deutschlandtakt
Internet: www.initiative-deutschlandtakt.de
www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de

PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.
Referent Deutschlandtakt
Internet: www.probahn-nrw.de

PRO BAHN Landesverband Niedersachsen e.V.
Beauftragter für die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neubaustrecke Bielefeld - Hannover
Internet: https://www.pro-bahn.de/niedersachsen/index.html

PRO BAHN Regionalverband Ostwestfalen-Lippe
stellvertr. Vorsitzender
Gretchenstraße 26
32756 Detmold
Tel. 052 31 300 112
Email: engel@neubaustrecke-bielefeld-hannover.de

Fahrgastverband PRO BAHN

Presseinformation
Detmold, den 24. März 2021

Regionalplan OWL: Inkompetenz verhindert zukunftsfähige Bahnstrecken

Mangelnde Fachkenntnis lässt die Vernichtung von Zukunftschancen zu

Gravierende Mängel hat der Fahrgastverband PRO BAHN im Entwurf des Regionalplans für den Regierungsbezirk Detmold festgestellt, soweit es den zukunftsfähigen Ausbau der Bahnlinien betrifft. Diese Mängel wären vermeidbar gewesen, wenn eine Stellungnahme von PRO BAHN aus dem Jahre 2018 berücksichtigt worden wäre. Ursache ist fehlendes eisenbahntechnisches Know-how und mangelhafte Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen für den Regionalverkehr. Das berichtet Rainer Engel, der für den PRO BAHN-Landesverband Nordrhein-Westfalen als Referent für den Deutschlandtakt Eingaben für die Öffentlichkeitsbeteiligung fertigt.
„Der Ausbau des regionalen Schienennetzes in Ostwestfalen-Lippe leidet vor allem an den Engpässen durch eingleisige Bahnlinien und fehlende Gleise für Begegn ungen von Zügen. „Dadurch kann das Zugangebot in vielen Fällen nicht auf Halbstundentakt verbessert werden. Brücken von neu gebauten Schnellstraßen wie in Bad Salzuflen verhindern ein zweites Gleis. Züge sind unpünktlich, weil sie auf verspätete Gegenzüge warten müssen. Die Probleme sind beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe längst bekannt und stehen seit über 20 Jahren in den Nahverkehrsplänen. Der Regionalplan nimmt davon keinerlei Notiz und erlaubt so neue Straßen und Baugebiete, die den zukunftsfähigen Ausbau der Bahnlinien blockieren.“
Die zeichnerische Darstellung des Regionalplans erlaubt gar nicht, den Bedarf einzuzeichnen. „Die Darstellung des Bedarfs wäre aber wichtig, weil die alten Bahntrassen für ein zweites Gleis zu schmal sind und daher eine Veränderungssperre entlang der Strecke notwendig ist.
„Während der Aufgabenträger für die Regionalzüge an einem S-Bahn-Konzept für Bielefeld arbeitet und die Reaktivierung vieler Bahnstrecken vorbereitet, ist der Regionalplan teilweise noch auf dem Stand von vor 30 Jahren. Es fehlt in der Detmolder Bezirksregierung anscheinend völlig an aktuellen Informationen, vermutlich aber auch an genügend Personal, das diese Informationen verarbeiten könnte“, so Engel.
Darüber hinaus kritisiert PRO BAHN die eingezeichneten Bahnstationen, die noch errichtet werden sollen. „Wir haben Vorschläge gefunden, die unsinnig sind, weil dort zu wenige Fahrgäste ein- und aussteigen würden oder gar kein Platz ist, um Abstellplätze für Fahrräder und Autos einzurichten. Wir haben auch zukunftseisende Ideen gefunden, die aber ohne zweigleisigen Ausbau der Bahnlinien nicht realisierbar sind. Wenn der Regionalplan nicht nachgebessert wird, dürfen diese Zukunftschancen einfach anders zugebaut werden.“
Der Fahrgastverband PRO BAHN wird die Mängel im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung rügen. Bürger können sich noch bis 31. März mit Eingaben und Hinweisen in diese Öffentlichkeitsbeteiligung einbringen.

Die Details:

<Ignoranz>

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat im Rahmen der Verbändeanhörung zum Regionalplan im September 2018 Stellungnahmen im Umfang von über 100 Seiten eingereicht. Diese Eingaben haben keine Spuren hinterlassen.

<Reaktivierungen>

Vor mehr als einem Jahr hat der Zweckverband Nahverkehr Paderborn – Höxter beschlossen, eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnlinie Paderborn – Büren – Brilon zu finanzieren. Dem Regionalplan ist das genauso unbekannt wie die Ausweitung der Reaktivierung bis Brilon.

Der Zweckverband VVOWL hat beschlossen, die Bahnlinie Minden –Hille (Mindener Kreisbahn) auf Reaktivierung untersuchen zu lassen. Dem Regionaplan ist das unbekannt.

<zweigleisige Ausbauten>

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe betreibt die Wiedererrichtung der Begegnungsgleise in den Bahnstationen Ehlenbruch (Bielefeld – Lage) und Bieren-Rödinghausen (Bünde – Lübbecke). Der Regionalplan bennnt dies nicht.

Die Sennebahn Bielefeld – Paderborn ist trotz aller Ausbauten die langsamste Verbindung zwischen zwei Großstädten in NRW. Ein Express kann nicht gefahren werden, weil die Strecke eingleisig ist. Der zweigleisige Ausbau ist daher erforderlich. Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, das zweite Gleis entlang der Autobahn A 33 zu bauen, Dort könnten Züge mit 160 km/h die Fahrzeit Bielefeld – Paderborn von heute 53 Minuten auf 30 Minuten verkürzen.

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe sieht den abschnittsweise zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie zwischen Bad Salzuflen und Lage (Lippe) als notwendige Voraussetzung, um den Verkehr zu verdichten. Dies ist schon seit 1997 im Nahverkehrsplan für OWL verzeichnet. Die Brücke der Ostwestfalenstraße (L 712) ist so gebaut, dass ein zweites Gleis hier nicht gebaut werden kann. Der Regionalplan nimmt keine Notiz davon.

Ganz allgemein genügt eine bisher eingleisige Bahntrasse nicht für einen Ausbau auf ein zweites Gleis. Auch dort, wo historisch ein zweites Gleis geplant war, genügt die Breite nicht, weil heute höhere Sicherheitsabstände erforderlich sind. Daher muss die Bahntrasse um wenige Meter verbreitert werden.

<Stationen>

Der Regionalplan sieht einen neuen Bahnhalt am Messezentrum Bad Salzuflen vor. Dieser kann dort aber nur errichtet werden, wenn die Strecke zweigleisig ausgebaut wird. Andernfalls würden in Herford im Rahmen des Deutschlandtakts alle Anschlüsse versäumt. Dem Regionalplan ist der Zusammenhang unbekannt.

Der Regionalplan sieht einen Bahnhalt in Herford an der Dennewitzstraße vor. Dieser Standort ist ungeeignet, weil er von den Wohngebieten zu weit entfernt ist. Der sehr viel günstigere Standort an der Ahmser Straße mitten im Wohngebiet wird hingegen nicht beachtet.

Der Regionalplan sieht keinen Bahnhalt am Frankfurter Weg in Paderborn vor. Dabei empfehlen alle bekannten Gutachten zur Reaktivierung der Almetalbahn gerade hier einen Haltepunkt, um das Gewerbegebiet anzuschließen und den Umstieg in Busse möglich zu machen.

Der Regionalplan sieht die Wiedererrichtung des Bahnhofs Borchen vor. Dabei ist dieser Bahnhof fußläufig schlecht erreichbar und bietet keinen Raum für eine moderne Mobilitätsstation mit Abstellplätzen. In Nordborchen ist eine Alternative vorhanden, dort steht eine Abraum- und Brachfläche zur Verfügung.

Der Regionalplan schläft für Paderborn-Wewer zwei Bahnhalte am Ortsrand vor. Dass der historische Standort der Station im Stadtzentrum viel besser geeignet ist, wird nicht gesehen.

Der Regionalplan sieht die Wiederherstellung des Bahnhalts Heinsen in der Gemeinde Petershagen vor, weil dort historisch ein Bahnhof war. Dass weiter nördlich im Ortsteil Wasserstraße eine viel bessere Erschließungswirkung möglich ist, wird nicht beachtet.

<Überregionale Bahnstrecken>

Seit dem ersten Entwurf des Deutschlandtakts vom Oktober 2018 fordern die Fachgutachter, das ICE-Züge und Regionalexpress zwischen Hamm und Bielefeld auf unterschiedlichen Gleisen fahren sollen, weil der Unterschied der Geschwindigkeiten zu groß ist. Schon lange vorher verfolgt die Deutsche Bahn das Ziel, langsame und schnelle Verkehre zu trennen. Im Regionalplan wird gefordert, dass ICE und langsamere Regionalzüge auf den gleichen Gleisen fahren sollen. Dies zeigt, dass der Entwurf ohne Fachkompetenz erstellt wurde.

Der Regionalplan befasst sich im Zusammenhang mit dem Neubauprojekt einer Schnellfahrstrecke Hannover – Bielefeld ausführlich mit einem transeuropäischen Korridor vom Ruhrgebiet nach Warschau. Der zweite transeuropäische Korridor durch OWL von Amsterdam nach Berlin ist dem Regionalplan unbekannt.

Rainer Engel
PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.
Referent für Verbraucherschutz
Referent Deutschlandtakt
PRO BAHN Ostwestfalen-Lippe
stellv. Vorsitzender
Gretchenstraße 26
32756 Detmold
Tel. 052 31 300 112
Email: engel@probahn-nrw.de

Nr. 1 - Eingesendet am 18.03.2021

Bezug: Kein Bezug

Anhang: nicht vorhanden.

Entwurf Textteil S. 218
Ziel V 6
Text des Entwurfs:
>Für eine optimale Ausnutzung dieser drei Hauptstrecken mit für den SPFV-relevanten Höchstgeschwindigkeiten ist soweit möglich eine betriebliche Unabhängigkeit zum Schienengüterverkehr anzustreben. Dies führt darüber hinaus zu Synergieeffekten für den SPNV, insbesondere für die Außenäste des bis 2035 vollständig in Betrieb gehenden RheinRuhrExpress.<

Dieser Textabschnitt ist fachlich nicht zutreffend und entspricht nicht der Planung des Deutschlandtakts. Im Text sollte daher die Formulierung "eine betriebliche Unabhängigkeit zum Schienengüterverkehr" ersetzt werden durch "eine betriebliche Trennung schneller und langsamer Verkehre".
Das Problem der viergleisigen Strecke Minden – Bielefeld – Hamm ist nicht die mangelhafte Trennung von Güterverkehr und Reisezugverkehr (diese ist derzeit vorhanden!), sondern die mangelhafte Trennung von langsamen (Regional- und Güterverkehr) und schnellen Fernverkehrszügen. Regionalexpress- und Fernverkehrszüge behindern sich auf den sog. Personengleisen derart, dass die Kapazität bei gleichzeitig hoher Betriebs- und Fahrplanqualität über das heutige Maß hinaus nicht gesteigert werden kann.
Die Deutsche Bahn AG verfolgt daher seit langer Zeit das Ziel einer Entmischung von schnellen und langsameren Verkehren. Dieses Ziel wird auch mit der Planung des Deutschlandtakts verfolgt. Der Zielfahrplan 2030+ sieht vor, dass die Höchstgeschwindigkeit von Fernverkehrszügen zwischen Bielefeld und Hamm von heute 200 km/h auf 300 km/h heraufgesetzt wird. Zusätzlich können zu diesen schnellen Zügen Regionalzüge mit kurzem Laufweg, die auf Nebenstrecken abbiegen (Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld, Brackwede Bielefeld, Bielefeld – Herford, Herford – Löhne in den Fahrplan problemlos eingepasst werden.
Die langlaufenden Regionalexpresszüge des Rhein-Ruhr-Express erreichen eine Durchschnittgeschwindigkeit von etwa 100 km/h und sind daher so schnell wie Güterzüge. Diese müssen daher zusammen auf den heutigen "Gütergleisen" verkehren, da dann keine Überholungsaufenthalte für beide Zuggattungen nötig sind. Dabei wird es auch möglich, die heute in Isselhorst und Ahlen zu beseitigen und die Streckengleise abschnittsweise zu tauschen.
Die Deutsche Bahn kann die Anpassung dieses Streckenabschnitts derzeit nicht planen, da der Bundesverkehrswegeplan und das Bundesschienenwegeausbaugesetz vorher geändert werden müssen – im Unterschied zum Abschnitt Bielefeld – Hannover. Es bestehen aber bereits Planungen in einem Konzept "Robustes Netz".

Nr. 2 - Eingesendet am 18.03.2021

Bezug: Kein Bezug

Anhang: nicht vorhanden.

Entwurf Textteil S. 224
Ziel V 10

Vorbemerkung

1. **Die nachfolgenden Hinweise beruhen auf der Teilnahme am Plenum des Bürgerforums zur Neubaustrecke Bielefeld – Hannover, auf umfassenden Erfahrungen mit Neubaustrecken und integralem Taktfahrplan und auf den auf der Website www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de hinterlegten Erkenntnissen.**
2. **Da das Projekt einheitlich über die Landesgrenze geplant werden muss, im Nachbarland Niedersachsen aber ganz andere Gesetze für die Raumplanung gelten, strebt die Deutsche Bahn derzeit ein einheitliches Raumordnungsverfahren an.**
3. **Der Text des Entwurfs des Regionalplans bedarf der grundlegenden Aktualisierung. Die Fakten teile ich weiter unten mit. Die besondere Schwierigkeit besteht darin, dass nur sehr rudimentäre Grundlagen für eine Konkretisierung verfügbar sind, während alle verfügbaren konkreteren Grundlagen nicht mehr dem aktuellen Planungsstand entsprechen.**
4. **Teile des Textentwurfs scheinen noch dem Stand des überholten Bundesverkehrswegeplan 2003 zu entsprechen und wirken heute wie eine einseitige Stellungnahme zur politisch umstrittenen Trassenführung. Dieser Anschein sollte vermieden werden.**
5. **Der Text des Entwurfs beachtet nicht, dass der Abschnitt Löhne - Minden – Wunstorf auch Teil des TEN-Korridors Nordsee - Ostsee ist und zwar gleichwertiger Bestandteil. Siehe EU-Verordnung Nr. 1315/2013**
   Text EU-Verordnung

   Das einseitige Zitieren nur eines der TEN-Korridore wirkt wie eine Stellungnahme zur umstrittenen Trassenführung, siehe weiter unten.
   Weiter hat der "Deutschlandtakt" in der Fassung des 3. Gutachterentwurfs den Bau einer Verbindungskurve bei Hannover vorgeschlagen, die die Nutzung im Hochgeschwindigkeitsverkehr auch im TEN-Korridor Nordsee - Ostsee zulässt.
6. **Die Entwicklung vom Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (Anfang 2016) über den "Deutschlandtakt" bis zur Erteilung des Planungsauftrages an die DB (November 2020) ist sehr dynamisch. Dabei nutzt die Bundesregierung die textlich offene Formulierung des BSchwAG, um eine Planung zu verfolgen, die zur Zeit der Gesetzgebung nicht diskutiert wurde und sieht formalrechtlich zutreffend keinen Anlass, für den bereits erteilten Planungsauftrag an die DB eine Gesetzesänderung oder eine Änderung des Bundesverkehrswegeplans für notwendig zu erachten.**
7. **Als einzig verfügbares konkretes Planungskriterium wird eine Fahrzeit von 31 Minuten von Bielefeld bis Hannover auf der Basis des Einsatzes von Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h genannt, da diese Fahrzeit vom Gutachterbüro SMA in den Zielfahrplan 2030+ seit dem 1. Entwurf eingebracht wurde. Diese Fahrzeit beruht auf Vorentwürfen, die auf der Grundlage einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h eine Fahrzeit von 37 Minuten als kürzest mögliche Fahrzeit bei direkter Streckenführung und damit maximalem Neubau berechnet hatte. Nicht beachtet wurde bei der Umrechnung auf 300 km/h Höchstgeschwindigkeit, dass mit dieser Heraufsetzung ein Freiraum für eine verkürzte Neubaustrecke entsteht, ohne dass die Prinzipien des Deutschlandtakts grundlegend in Frage gestellt werden müssen. Dieser Zusammenhang ist auch von von Bundesregierung untersucht worden. Die entsprechenden Untersuchungen, die als Varianten 3 und 4 von Schüßler Plan vorliegen, sind aber von der Bundesregierung geheim gehalten worden. Erst der politische Druck, an dem der Unterzeichner maßgeblich beteiligt war, hat die Veröffentlichung am 24. November 2020 möglich gemacht. Dabei ist die Vereinbarkeit dieser Alternativen mit dem**

Deutschlandtakt von der Bundesregierung nicht untersucht worden. Diese Untersuchung wird derzeit auf Fachebene vom Unterzeichner vorangetrieben und wird auch im Plenum des Bürgerforums eingefordert.

8. **Auf dieser Grundlage ergibt sich, dass mit einer verkürzten Neubaustrecke der bereits im "Bundesverkehrswegeplan 2030" von 2016 enthaltenem Ansatz realisiert werden kann, dass eine Neubaustrecke auch aus Richtung Amsterdam – Osnabrück nutzbar ist. Dabei steht einer geringen Fahrzeitverlängerung in der Verbindung Bielefeld – Hannover eine drastische Fahrzeitverkürzung von bis zu 20 Minuten in der Relation von Osnabrück und Bad Oeynhausen nach Hannover gegenüber, verbunden mit der Einsparung des Neubaues in einer Länge von 20 Kilometer. Dass diese Gestaltung einer Prüfung bedarf, wird von der Bundesregierung und der DB inzwischen anerkannt, von der Bundesregierung allerdings weiterhin politisch bekämpft und kann von der Deutschen Bahn nicht offiziell bestätigt werden, weil der Planungsprozess das noch nicht zulässt.**
9. **Auf dieser Grundlage ist es nicht nur möglich, sondern sogar wahrscheinlich, dass sich letztlich Varianten mit höheren Kosten, aber ungünstigerer Raumverträglichkeit und der einseitigen Begünstigung einer Verkehrsverbindung einer anderen Variante mit besserer Raumverträglichkeit, geringeren Kosten und Begünstigung einer anderen Verkehrsverbindung gegenüberstehen, so dass letztlich eine politische Entscheidung über die Variante notwendig wird. Für das Planungsverfahren wird es hilfreich sein, wenn der Regionalplan nicht selbst für oder gegen eine oder andere Variante Stellung nimmt, wohl aber die Kriterien herausarbeitet, die aus raumplanerischer Sicht für eine Entscheidung heranzuziehen sind.**
10. **Ein wichtiger Punkt ist dabei auch die Anbindung von Minden, insbesondere hier haben die unterschiedlichen Varianten gravierend unterschiedliche Wirkungen. Maßgebliche Entscheidungen, wie gut Minden angebunden werden kann, werden aber außerhalb des Regionalplans in Niedersachsen getroffen, insbesondere mit der Entscheidung, ob eine Verknüpfung der Bestandsstrecke mit einer Neubaustrecke im Raum Stadthagen erfolgt. Die Reduzierung der Darstellung, wie sie im Entwurf des Regionalplans enthalten ist, auf einen Fernverkehrsanschluss für Minden ist zwar politisch aus dem Raum Minden erwünscht, aber nicht zielführend. Eine qualifizierte Anbindung kann auch mit dem Regionalexpress 6 erfolgen, wenn dieser nach Hannover verlängert wird. Hierzu sind politische Entscheidungen notwendig, die nicht Gegenstand des Regionalplans sein können.**
11. **Es muss in aller Klarheit benannt werden, dass ein Konflikt zwischen den Interessen einerseits der Region Minden (besserer Fernverkehrsanschluss) und andererseits den den Interesser der Kreise Herford und Lippe (Ersparnis eines wenig raumverträglichen Neubaues) und des Kreises Herford, und der westlich gelegenen Achse von Bünde und Osnabrück bis Amsterdam (schnellere Anbindung nach Hannover und Berlin) vorliegt.**
12. **Es ist weiter darauf hinzuweisen, dass der Konflikt darin besteht, dass entweder 20 Kilometer Neubaustrecke zwischen Bielefeld und Hannover eingespart werden kann oder (vorausgesetzt, die Strecke Hamburg - Hannover wird wie im Deutschlandtakt vorgesehen ausgebaut!) ein Anschluss von Bielefeld nach Celle und Gifhorn aufgebeben werden muss. Der Zielfahrplan 2030+ gibt dabei ohne Beachtung der Interessen der betroffenen Bürger der längeren Neubaustrecke den Vorzug.**
13. **Zur Schreibweise sei angemerkt, dass die Bundesregierung sich entschlossen hat, das Wort "Deutschlandtakt" ohne Bindestrich zu schreiben.**
14. **Weitere Informationen auf der Website** Neubaustrecke Bielefeld-Hannover

Die Fakten im aktuellen Stand hierzu:

1. **Der Zielfahrplan 2030+ enthält seit dem 1. Entwurf die Fahrzeit von 31 Minuten für Bielefeld - Hannover.**
2. **Die Bundesregierung hat sich mit Vorstellung am 30. Juni 2020 den Inhalt des Zielfahrplans als "Deutschlandtakt" zu eigen gemacht.**
3. **Die Bundesregierung hat der Deutschen Bahn den Planungsauftrag für die Neubaustrecke Bielefeld - Hannover am 24. November 2020 erteilt.**

4. **Der Planungsauftrag ist zunächst nur mündlich erteilt worden. Der Text des Planungsauftrages ist erst jetzt über die Internetseite** www.hannover-bielefeld.de **veröffentlicht.**
5. **Die nach § 5 MgvG vorgeschriebene Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist begonnen.**
6. **Die oben genannte mögliche Variante einer verkürzten Neubaustrecke, die auch aus Richtung Amsterdam - Osnabrück nutzbar ist, ist von der Bundesregierung geprüft worden (Schüßler Plan Varianten 3 und 4).**
7. **Eine Prüfung der Kompatibilität mit dem Deutschlandtakt hat nicht stattgefunden. Die Vorprüfung durch die Initiative Deutschlandtakt hat ergeben, dass die Kompatibilität gewährleistet werden kann. Dabei stehen geringe Anschlussverluste in Hannover aus Richtung Bielefeld erheblichen Fahrzeitgewinnen aus Richtung Osnabrück sowie in Richtung Berlin gegenüber. Die dafür erforderlichen Investitionen sind sehr gering.**

Aus dem Vorgenannten ergibt sich, dass die nachfolgenden Text- und Inhaltsänderungen erforderlich bzw. sinnvoll sind.

Text des Entwurfs:
Beseitigung Streckenengpass Minden-Wunstorf
>Um die Bedeutung und Funktion der Gesamtstrecke Paris-Warschau im Planungsraum auf Dauer zu erhalten, zu stärken sowie Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit und die …<

Zwingend zu ergänzen ist, dass auch die Achse des Transeuropäischen Netzes Amsterdam/Niederlande – Berlin – Warschau, im Bezirk der Streckenabschnitt von Osnabrück über Bünde, Löhne, Bad Oeynhausen bis Hannover betroffen ist.
Eine Auslassung des Hinweises wäre eine einseitige politische Stellungnahme des Regionalplans, die dort nicht erfolgen sollte.
Sinnvoll ist aber auch, darauf hinzuweisen, dass der Zielfahrplan im 3. Entwurf auch eine direkte Anbindung in Richtung Hamburg vorsieht, so dass bei einer entsprechenden Fahrplangestaltung der Wirtschaftsraum Bielefeld mit Direktzügen nach Hamburg und Skandinavien bedient werden kann.

Text des Entwurfs:
>Innerhalb des im April 2020 in Kraft getretenen Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) zählt der Aus- oder Neubau der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Bielefeld zu den zwölf bundesweiten Verkehrsprojekten, die anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses durch ein Maßnahmengesetz des Deutschen Bundestages zugelassen werden können. Die Aufnahme in das MgvG ermöglicht eine beschleunigte Zulassung und unterstreicht zugleich die nationale wie europaweite Bedeutung der Strecke.<

Diese korrekte Darstellung sollte durch den Hinweis ergänzt werden, dass § 5 MgvG eine Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreibt und dass diese begonnen hat.

Text des Entwurfs:
>Der bestehende 43 km lange, zweigleisige Schienenstreckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Minden und dem niedersächsischen Bahnhof Wunstorf ist Teil der ansonsten viergleisig ausgebauten Hauptschienenstrecke Hamm-Hannover (siehe Ziel V 8 in diesem Kapitel). <

Die Formulierung "ist Teil" ist so nicht korrekt. Die EU-Verordnung Nr. 1315/2013 definiert nicht bestimmte nationale Strecken einschließlich ihres genauen Verlaufs, also auch nicht den Verlauf über "Minden" und "Wunstorf". Vielmehr definiert die EU-Verordnung das TEN-V-Netz mit "Knoten" und "Korridoren", innerhalb deren die nationale Gestaltung und auch Verlegung von Streckenführungen, insbesondere im Rahmen von Neubaumaßnahmen möglich ist. Es müsste daher heißen: "Der Abschnitt […] stellt innerhalb der TEN-Korridore […]einen Engpass dar."
Die Beibehaltung der Formulierung liefert bestimmten Interessenvertretern den Beleg, dass der Ausbau der Bestandsstrecke als Teil des TEN-V-Netzes definiert sei, was nicht zuztrifft

Weiter fehlt auch hier der Hinweis auf den TEN-Korridor Niederlande – Warschau.

Text des Entwurfs
>Der Streckenabschnitt zwischen Minden und Wunstorf wird nach den Angaben des Bundesamts für Statistik für das Jahr 2015 in die höchste Belastungskategorie "mehr als 100.000 Züge/Jahr" eingeordnet und gehört damit bundesweit zu den am stärksten belasteten Schienenstrecken der Deutschen Bahn.<

Hier sollte darauf hingewiesen werden, dass die DB Netz AG diesen Streckenabschnitt als überlastet im Sinne des § 55 ERegG erklärt hat.
Quelle: Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Deutschen Bahn AG
https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/2872150/62e700dea2642cf8d6ceda710150974e/snb2020_nv_strecke_1700-data.pdf

Text des Entwurfs
>Hieraus ergibt sich folgender Konkretisierungsbedarf auf der Ebene des Regionalplans Beseitigung Streckenengpass Minden-Wunstorf Die vorhandene und zeichnerisch festgelegte Trasse zwischen dem Bahnhof Minden und der Landesgrenze ist als Strecke für den schienengeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr zu sichern, um einen Ausbau entsprechend ihrer Bedeutung für den Schienenfernverkehr im transeuropäischen Netz zu ermöglichen.<

Dieser Absatz ist fachlich unzutreffend. Er beruht auf den nicht korrekten vorangegangenen Aussage, dass die vorhandene Strecke "ein Teil" der TEN-Korridore sei.
Sowohl nach Maßgabe der EU-Verordnung Nr. 1315/2013 wie nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz steht es in der freien Entscheidung des nationalen Netzbetreibers, der Deutschen Bahn AG, wie der Bundesregierung, durch einen Neubau den Engpass zu beseitigen, wobei der Neubau auch in anderer Weise als durch den Ausbau der Bestandsstrecke erfolgen kann. Von dieser Freiheit macht die Bundesregierung gerade Gebrauch.
Der Regionalplan sollte daher neutral und kurz formulieren:
"Hieraus ergibt sich der Bedarf für die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten. Diese Kapazitäten können sowohl entlang der Bestandsstrecke wie durch einen Neubau an anderer Stelle geschaffen werden. Die vorhandene und zeichnerisch festgelegte Trasse zwischen dem Bahnhof Minden und der Landesgrenze ist als Strecke für den schienengeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr zu sichern und nutzbar zu erhalten, um die Erreichbarkeit des Bahnhof Minden für qualifizierte Fernverkehrszüge zu erhalten."
Die vorhandene Formulierung ist eine einseitige Stellungnahme zugunsten einer der gegebenen Möglichkeiten und stellt sich in einen Gegensatz zu dem von der Bundesregierung bereits erteilten Planungsauftrag.
Weiter ist darauf hinzuweisen, dass es nach geltendem Recht die alleinige unternehmerische Entscheidung von Fernverkehrsunternehmen ist, ob und in welchem Ausmaß vorhandene Schienenwege von iohnen genutzt wrden.

Text des Entwurfs
>Erläuterung Um den Streckenengpass zwischen dem Bahnhof Minden und dem niedersächsischen Bahnhof Wunstorf aufzulösen, ist der Ausbau der Schienenstrecke durch zwei zusätzliche Gleise im Planungsraum entlang der bestehenden, zweigleisigen Strecke erforderlich. Ein solcher Ausbau muss durch weitere umfangreiche Beschleunigungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen an der gesamten Strecke (z. B. durch Bahnübergangsbeseitigungen zwischen Hamm und Dortmund, Aufgabe der ICE-Flügelung in Hamm, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit) begleitet werden. Diese Maßnahmen sind die Voraussetzungen für eine signifikante Fahrzeitverkürzung. Diese Fahrzeitverkürzung ist z. B. für die Implementierung des Deutschland-Taktes im SPFV auf dieser Hauptschienenstrecke von großer Relevanz. Durch den viergleisigen Ausbau der vorhandenen Schienenstrecke wird auch die Voraussetzung für

einen dauerhaften Erhalt des Bahnhofs Minden als hochwertiger Systemhalt im Schienenpersonenfernverkehr geschaffen.<

Die gesamte Erläuterung ist fachlich unzutreffend bzw. durch die Entwicklung des Deutschlantakts unzutreffend geworden. Der gesamte Text ist verzichtbar, wenn die vorangegangenen Änderungen vorgenommen werden. Gegebenenfalls kann erläutert werden

- **Dass nach Möglichkeit langsamere Verkehre (Regional- und Güterverkehr) vom Hochgeschwindigkeitsverkehr zu trennen sind, um möglichst hohe Kapazitäten für alle Verkehrsarten zu erzielen (vergleiche die Anmerkung zu Ziel V 6),**
- **Dass aus politischen Gründen eine durchgreifende Beschleunigung gewünscht ist, um eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu erzielen und daher eine Neubaustrecke nur eine Teilmaßnahme eines Bündels von Maßnahmen zwischen Dortmund und Berlin ist.**
- **Dass der Deutschlandtakt das Erreichen von bestimmten Anschlussknoten erfordert, um kurze Reisezeiten auch für Umsteiger sicher zu stellen. Konkret sind dabei die Taktknoten Münster, Hamm und Magdeburg die Knoten, die die maximale Fahrzeit der Fernverkehrszüge im Abschnitt Bielefeld - Hannover determinieren, während der regionale Knoten Gifhorn aufgrund der Konkurrenz der Fern- und Regionalzüge auf dem gleichen Gleis die Zeitlage der Fernverkehrszüge determiniert.**

Fachlich ist anzumerken:
Gerade dieser Streckenabschnitt eignet sich durch seine Kurvenführung sowie durch die Umwegführung über Minden und Bückeburg nicht für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Aufgrund der Kurvenlage sind hier nur 160 km/h möglich. Ein raumverträglicher Ausbau für höhere Geschwindigkeiten ist aufgrund der Lage im bebauten Stadtgebiet nicht möglich.
Da aber die definitive Feststellung dieser Fakten gerade Gegenstand des Planungsverfahrens ist, kann eine Erwähnung im Regionalplan unterbleiben.
Ob und welchem Umfang Minden tatsächlich von Fernverkehrszügen bedient wird, hängt von unternehmerischen Entscheidungen der Fernverkehrsunternehmen ab. Entscheidend ist, dass die vorhandenen Gleise in ihrer Funktion erhalten bleiben. Dies und nur dies sicherzustellen ist Aufgabe des Regionalplans.
Die weitergehenden Ausführungen zu Investitionen an anderer Stelle sind unvollständig und sollten, wenn sie an dieser Stelle für notwendig gehalten werden, auf den tatsächlichen Inhalt des Zielfahrplans 2030+ abgestimmt werden. Der Zielfahrplan listet diese Maßnahmen aber nicht auf, eine angekündigte Maßnahmenliste ist bis heute (noch) nicht vorhanden. Diese ergeben sich daher erst aus einer fachlichen Auswertung des Zielfahrplans und aus nicht öffentlich verfügbaren Begleitunterlagen zum 2. Und 3. Entwurf des Zielfahrplans. Da der Unterzeichnet über alle diese Informationen verfügt, sind diese so vollständig wie möglich auf der Internetseite
www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de
dargestellt. Der Regionalplan sollte sich aber auf die Darstellung der im Bezirk liegenden Abschnitte beschränken und nicht Einzelmaßnahmen außerhalb des Bezirks unvollständig herausgreifen.

Text des Entwurfs
>Der Bund verfolgt derzeit im Rahmen der Einführung des sog. "Deutschland-Taktes" Überlegungen zum Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Bielefeld und Hannover, anstelle eines viergleisigen Ausbaus des vorhandenen Streckenzuges. Konkretisierte, für eine Aufnahme in die zeichnerischen Festlegungen des Regionalplans geeignete Planungen des Bundes liegen allerdings weder für den Neubau noch für den Ausbau der Strecke Bielefeld-Hannover zurzeit vor (Stand Mai 2020).<

Dieser Textabschnitt sollte entsprechend der Fakten im aktuellen Stand (siehe oben) formuliert werden. Dabei ist eine Darstellung der Arbeitsweise der Deutschen Bahn AG und die Einbindung des Regionalrats und der Bezirksregierung in den Planungsprozess sinnvoll. Dabei sollte sich der Regionalplan nicht einseitig auf bestimmte Trassenvarianten festlegen, sehr wohl aber auf die unterschiedliche verkehrliche und raumordnerische Wirkung unterschiedlicher Trassenvarianten (siehe Vorbemerkungen) eingehen und auch die raumplanerischen Kriterien herausarbeiten, die für eine Beurteilung von unterschiedlichen

Varianten maßgeblich sind und im Falle einer politischen Entscheidung herangezogen werden sollten (siehe Vorbemerkung Ziffer 8 und 9).

Nr. 3 - Eingesendet am 18.03.2021

Bezug: Kein Bezug

Anhang: nicht vorhanden.

Textentwur Seite 221
Ziel V 8

Textentwurf
>?? Lemgo-Barntrup-(Rinteln-Süd)
Bei einer Reaktivierung des rund 17 Kilometer langen Streckenabschnitts Lemgo/ Lüttfeld-Barntrup würde für die Kommunen Barntrup und Dörentrup wieder eine Anbindung im SPNV an das Oberzentrum Bielefeld bestehen. Im Ergebnis eines umfassenden Gutachtens aus dem Jahre 2010 würden laut NWL 1.400 Reisende täglich diesen reaktivierten Streckenabschnitt nutzen. Die grundsätzlich günstigen Voraussetzungen für die Wiederinbetriebnahme dieser Schienenstrecke spiegeln sich auch in dem Ergebnis der gutachterlichen Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) wider. Für die Strecke besteht demnach ein wirtschaftlich positiver Indikator von 1,56. Aus regionalplanerischer Sicht ist im Zusammenhang mit dem Reaktivierungspotential der Strecke insbesondere auch das Projekt "AutoBahn – Erprobungsfeld für autonomen Bahnverkehr" im Rahmen der REGIONALE 2022 hervorzuheben. Ziel des Projekts ist die Einrichtung und Nutzung eines Erprobungsfelds für autonomen Bahnverkehr auf der Strecke.<

1. **Es sollte klar sein, dass eine Reaktivierung dieses Abschnitts und ein Versuchsbetrieb im Gegensatz zueinander stehen.**
2. **Es sollte beachtet werden, dass ein Versuchsbetrieb auch im anschließenden Abschnitt Barntrup – Bösingfeld möglich und sinnvoll ist.**
3. **Es ist darauf hinzuweisen, dass der Zweckverband VVOWL die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung beschlossen hat, die der NWL durchführt.**
4. **Die Reaktivierung der Bahnstrecke Barntrup – Extertal-Bösingfeld sollte ebenfalls im Regionalplan gesichert werden. Eine reaktivierte Bahnlinie wäre bis Extertal-Bösingfeld mindestens genauso schnell wie der heute verkehrende Bus der Linie 800.**

Textentwurf:

>?? Paderborn-Büren (Almetalbahn)<

Die Überschrift ist zu beanstanden. Aus den nachfolgenden Ausführungen ergibt sich, dass die Reaktivierung bis Brilon Stadt bereits im Planungsverfahren steht,

Textentwurf<
>Eine Reaktivierung der rund 26 Kilometer langen Schienenstrecke Paderborn-Borchen-Büren besitzt laut NWL im Ergebnis einer 2006 durchgeführten Machbarkeitsstudie einen positiven wirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,2. Synergieeffekte der Wiederinbetriebnahme der Strecke sind laut NWL die Schienenanbindung von rund 35.000 Personen, eine optimierte Anbindungsmöglichkeit des Flughafens Paderborn-Lippstadt im ÖV (siehe auch Ziel V 19) sowie in der Folge ein erhöhter Reaktivierungsdruck auf der weiteren Schienenstrecke bis in den Raum Brilon. <

Der Halbsatz sowie in der Folge ein erhöhter Reaktivierungsdruck auf der weiteren Schienenstrecke bis in den Raum Brilon.< ist zu streichen und stattdessen darauf hinzuweisen, dass die Zweckverbände NPH und ZRL die Finanzierung der Machbarkeit der Reaktivierung der Gesamtstrecke

beschlossen haben und der NWL diese durchführen wird.

Textentwurf
>Darüber hinaus würde eine erweiterte,
grenzüberschreitende Reaktivierung der Strecke bis zum Bahnhof Brilon-Wald an der oberen Ruhrtalbahn einen Netzschluss auf der Schiene zwischen der Region und dem Regierungsbezirk Arnsberg herstellen.<

Der Streckenabschnitt Brilon Wald – Brilon Stadt ist bereits im SPNV reaktiviert.
Weiter ist die Strecke Korbach – Frankenberg bereits reaktiviert, so dass eine durchgehende Schienenverbindung von Paderborn bis Marburg wiederhergestellt würde.
Es ist weiter darauf hinzuweisen, dass die Schnellbuslinie Paderborn – Brilon zur Jahresmitte 2021 vor der Einstellung stand und nur durch einen Zuschuss des Hochsauerlandkreises gerettet werden konnte. Ohne die Reaktivierung ist damit zu rechnen, dass es bald keine direkte öffentliche Verkehrsverbindung zwischen dem Raum Paderborn und dem Hochsauerlandkreis geben wird.

Textentwurf
> Preußisch Oldendorf/Holzhausen-(Bohmte)<

Es sollte hinzugefügt werden, dass der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt ideale Voraussetzung für eine Bedienung im SPNV geschaffen hat. Holzhausen soll wie heute mit einem Knoten zur Minute 30 bedient werden. Die Linie SM 6 soll in Vehrte enden, würde aber bei Weiterführung nach Bohmte dort zur Knotenzeit Minute 0 sein. Die dazwischen liegende 20 km lange Strecke Bohmte – Holzhausen ist in 20 Minuten zurückzulegen und daher an beiden Enden ideal zu verknüpfen. Der Einsatz von batterie-elektrischen Fahrzeugen schafft die Voraussetzung für durchgehende Züge nach Bielefeld und / oder Münster. Damit haben sich die Voraussetzungen gegenüber 2015 sehr verbessert. In Zusammenarbeit mit dem Streckeneigentümer VLO werden diese Voraussetzungen in Kürze ausgelotet.

Es fehlt im Textteil der Hinweis auf weitere aktuelle Reaktivierungsprojekte und noch in Betrieb befindliche Strecken, die einer Reaktivierung zugeführt werden sollten:

Versmold – Landesgrenze – Lengerich

Die Strecke wird auf niedersächsischer Seite bereits durch einen neuen Eigentümer Lappwaldbahn für den Güterverkehr ertüchtigt.,

Minden – Hille (Mindener Kreisbahn)

Der Zweckverband VVOWL hat die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung beschlossen, der NWL wird sie durchführen. Eine solche Reaktivierung erfordert den Neubau einer Anbindung der Strecke an den Bahnhof Minden.

Nr. 4 - Eingesendet am 29.03.2021

Bezug: Kein Bezug

Anhang: hier angehängt

Kapitel 5.3. folgende
Ziel V 6, V7, V8

Die Formulierung des Ziels V 6
(2) Raumrelevante Planungen und Maßnahmen, die den Erhalt und die Sicherung der Schienenwege im Planungsraum erheblich beeinträchtigen oder den bedarfsgerechten weiteren Ausbau des Schienennetzes unmöglich machen, sind auszuschließen
Ist völlig unzureichend.
Das Wort "bedarfsgerecht" reduziert die Sicherung auf den gegenwärtigen "Bedarf" und schließt eine Berücksichtigung künftiger Entwicklungen aus.
Die Worte "unmöglich machen" reduziert die Sicherung auf ein Minimum, da bei konkreten Maßnahmen immer begründet wird, dass der Ausbau an anderer Stelle möglich ist.
Die Formulierung im Ziel V7
Die nachfolgend aufgeführten Schienenstrecken stellen das Grundnetz im Planungsraum dar. Sie sind ihrer Funktion entsprechend leistungsfähig zu entwickeln.
ist nichtssagend und hat vor allem in der kartografischen Darstellung keine Grundlage und damit keine planerische Auswirkung auf die untergeordneten Planungsebenen im Sinne der Sicherstellung des Flächenbedarfs.
Die hierzu angefügte Texterläuterung beginnt mit der sinnfreien Formulierung
Die im Planungsraum im Personenverkehr betriebenen Schienenstrecken sollen daraufhin überprüft werden,
Wer soll das überprüfen? Wann soll das geschehen? Sollen das die Kommunen tun, die dafür überhaupt keinerlei technisches Know-how haben? Sollen die Kommunen bei der Deutschen Bahn anfragen, ob gerade Bedarf besteht, und zubauen dürfen, was diese nicht gegenwärtig als notwendig ansieht? Sollen die Kommunen bei den Zweckverbänden anfragen um dann Zukunftschancen zubauen dürfen, die gerade noch nicht finanziert werden können?

Eine effiziente Ausgestaltung des ÖPNV und SPNV erfordert die Vorhaltung von Flächen für diese Zwe >generell für alle eingleisigen Strecken die Flächen für Zweigleisigkeit vorzuhalten und von Bebauung frei zu halten sind,

- **generell al allen Bahnübergängen Flächen für eine kreuzungsfreie Führung vorzuhalten sind**
- **generell Flächen für die Begradigung von Strecken vorzuhalten sind, wobei Parameter für bis zu 160 km/h zugrunde zu legen sind.**
- **Jede dahinter zurückbleibende Formulierung ist ein Freibrief für ds Verbauen von Zukunftschancen.**

  Den Verantwortlichen für den Regionalplan sollte bekannt sein, dass die Deutsche Bahn als Eigentümer der Infrastruktur keine eigenen Zukunftsperspektiven entwickelt, sondern darauf wartet, was bei ihr "bestellt" wird. Die für den SPNV zuständigen Aufgabenträger können Zukunftsperspektiven nur im Rahmen des jeweils augenblicklich Finanzierbaren entwickeln und daher keine vorausschauende Perspektive haben. Der Regionalplan ist das einzige Planungsinstrument, dessen Gestaltungswille darüber hinausgeht.

  Das im Text verwendete Wort
  Zugangszahl
  Soll wohl "Zug-Anzahl" heißn.

  Sinnfrei ist die Aussage,

Bedienungskonzepte sollte zudem die Einrichtung einer Expressverbindung zwischen den Oberzentren Bielefeld und Paderborn geprüft werden.
da schon einfachste Fahrplanstudien ergeben, dass eine solche Expressverbindung selbst bei zweigleisigem Ausbau nicht untergebracht werden kann und einfachste Blicke auf Luftbilder erschließen, dass die Strecke nicht auf ganzer Länge ausgebaut werden kann und ganz andere Lösungen in Betracht gezogen werden müssen. Auf den unten stehenden Vorschlag der Errichtung eines Gleises an der A 33 wird daher besonders hingewiesen.
Der anschließende Hinweis
Insbesondere sollen auch zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und zurVerbesserung der Verkehrssicherheit höhengleiche Bahnübergänge bedarfsgerecht beseitig werden. Dies gilt vor allem für die Strecken zwischen Rheda-Wiedenbrück und Münster sowie die Strecken Minden-Nienburg und Herford-Rahden. Die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen erfordert i. d. R. z. B. auch Flächen für Brücken, Unterführungen oder geänderte Wegeführungen. Die hierfür benötigten Flächen sollen im Rahmen der Bauleitplanung bedarfsgerecht gesichert werden.
Ist zwar richtig, die exemplarische Nennung von einzelnen Strecken hingegen nicht sinnvoll. <u>Dieser Text zeigt aber gerade, dass die vorgenannten anderen Ausbauten nicht zu sichern sind, weil konkrete Handlungsanweisungen im Regionalplan fehlen.</u>

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt, dass die Verwendung dieser Begriffe in zahlreichen Fällen Flächennutzungen erlaubt hat, die heute eine zukunftsorientierte Entwicklung des Schienennetzes unmöglich machen oder so teuer machen, dass die Verbesserung nicht wirtschaftlich begründet werden kann.
Die Notwendigkeit, Begegnungsabschnitte und Ausbau von Stationen wird nicht in Zusammenhang mit den Anforderungen des integralen Taktfahrplans und anderer betrieblicher Bedingungen gebracht, die diese Maßnahmen an ganz bestimmten Orten erzwingen und an anderen Orten völlig nutzlos machen.
Da die konkretere Benennung des sowohl im Text wie in der Kartendarstellung völlig fehlt, ist der Reduzierung des Schienennetzes auf den Bestand Tür und Tor geöffnet . So wird eine zukunftsfähige Gestaltung verhindert.

Von besonderer Brisanz ist dabei, dass der notwendige Ausbau des Schienennetzes nur dort sinnvoll ist, wo schon vorhandene Gleise liegen. Der zusätzliche Flächenbedarf wird nirgends im Text- und Kartenteil festgelegt.

Die im Regionalplan sichtbar mangelhafte Voraussicht steht im krassen Gegensatz zur planerischen Erfassung von Zukunftsprojekten wie einer Magnetbahn zum Flughafen Paderborn (aktueller Regionalplan), die längst in der Versenkung verschwunden ist, oder des Projekts eines Versuchsprojekts einer Einschienenbahn auf der Begatalbahn, deren Zukunftsperspektiven völlig offen ist.

Die Einzelheiten zu den zu sichernden Flächen für den Ausbau des Schienennetzes ergeben sich aus ser Anlage.

Die Einzelheiten:

5.3 ÖPNV/Schiene

Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region
Ziel V 4, Ziel V 5

Dieses Kapitel benennt weder die mittlerweile allgemeinen Planungsgrundsätze noch die gravierenden Mängel des Straßen- und Schienennetzes. Die Formulierung des Ziels V 2 ist ein nutzloser Allgemeinplatz ohne Anspruch auf Gestaltungwirkung. Das Ziel V 5 ist unzureichend. Die im Text nur ganz nebenbei genannten Gestaltungskriterien sind in die Ziele aufzunehmen.

Die Planungsgrundsätze

Der gesamte öffentliche Verkehr ist nach den Grundsätzen des integralen Taktfahrplans darauf auszurichten, dass Bahn- und Buslinien nach einem merkbaren Taktsystem mit dem Ziel möglichst kurzer Fahr- und Umsteigezeiten bei gleichzeitig hoher Netzerschließung zu gestalten sind. Dabei ist eine hoher zeitliche Verfügbarkeit auch am Tagesrand zu gewährleisten.

Die Mängel

Schienennetz

Dieser Grundsatz ist im Eisenbahnverkehr bereits realisiert, soweit die Infrastruktur dies zulässt. Die Schieneninfrastruktur ist aber in OWL nicht leistungsfähig genug, um künftigen Anforderungen zu genügen.
Dabei fehlen vor allem zweigleisige Ausbauten der nur eingleisigen Regionalstrecken, um mehr und schnellere Verkehrsangebote zu realisieren. Hierzu weiteres unten.

Ergänzung des Schienennetzes

Schienenferne Gemeinden sind an das Schienenmetz mit qualifizierten (Schnell-) Buslinien anzubinden, Netzschlüsse im Schienennetz durch Schnellbusse zu schließen. Das ÖPNV-Gesetz bietet entsprechende Fördermöglichkeiten.

Busverkehr

Im Busverkehr dominieren hingegen nach wie vor Schülerverkehre ohne Takt, mangelhafte Bedienungszeiten, mangelhafte Durchbindung bis zu Bahnhöfen und zu lange Fahrzeiten durch Umweg- Stichfahrten.
Das Ziel eines netzorientierten Ausbaues des ÖPNV im integralen Taktfahrplan ist daher im Regionalplan zu verankern.

Verknüpfungsstellen

Der Regionalplan verliert kein Wort darüber, dass für geeignete Verknüpfungen im Netz Flächen mit entsprechender Funktionsbestimmung notwendig sind. **Die Schaffung und Erhaltung von leistungsfähigen und attraktiven Bahnhöfen und anderen Haltestellen als Verknüpfung zwischen Verkehrslinien des öffentlichen Verkehrs und zu anderen Formen der Mobilität ist sicherzustellen. Dies ist im Ziel ausdrücklich zu benennen und nicht nur nebenbei im Text, da dies im Rahmen der Flächengestaltung zu berücksichtigen ist.**

Kapitel Erhalt des Schienennetzes

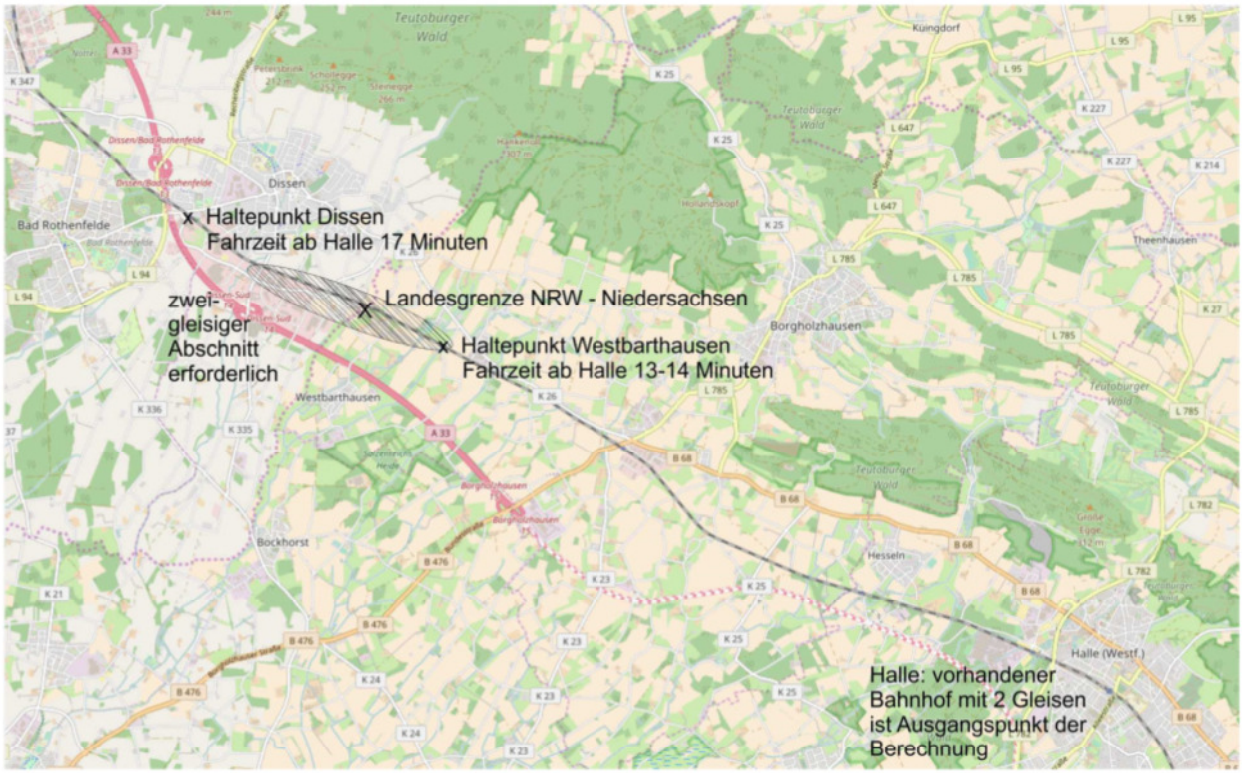
Allein die Überschrift zeigt, dass nicht verstanden worden ist, dass das Schienennetz in OWL nicht nur erhalten werden muss, sondern auch wesentlich ausgebaut werden muss. Insbesondere sind zweigleisige Ausbauten des Schienennetzes notwendig. **Weder die textliche noch die zeichnerische Darstellung des Regionalplans enthält die notwendigen Angaben, für die auch Flächen vorzuhalten sind.**

Engpass Bielefeld - Brackwede

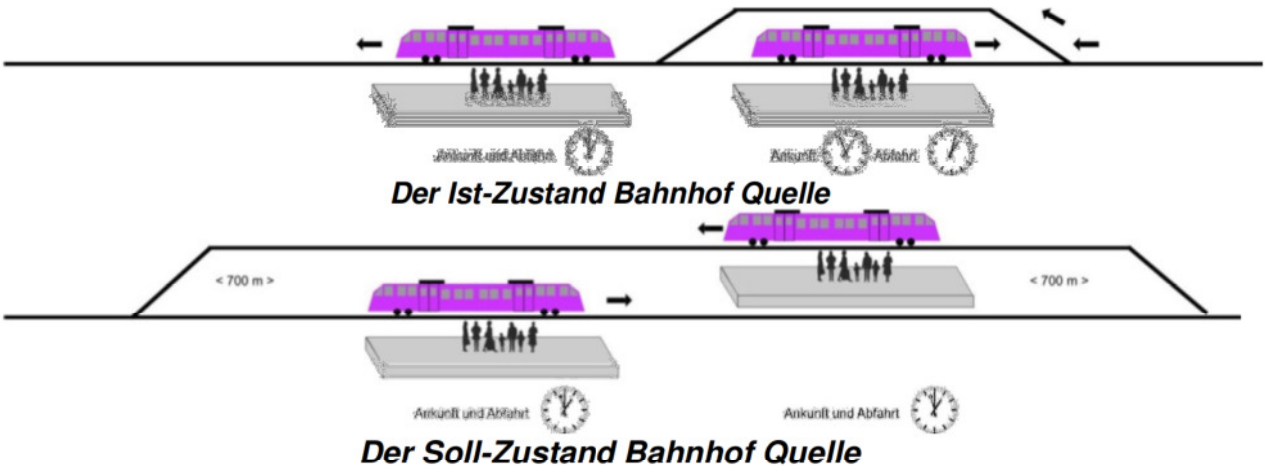
Zwischen Bielefeld und Brackwede bzw. bis zur Ausfädelung in Richtung Paderborn wird längerfristig ein fünftes Gleis benötigt. Um sicher zu stellen, dass die Züge der Linien Bielefeld – Osnabrück und Bielefeld - Paderborn auch weiterhin nach Bielefeld Hauptbahnhof fahren können.
Der Deutschlandtakt sieht eine erhebliche Verdichtung des Fern-, Regional- und Güterverkehrs vor, für die die heute vom Regionalverkehr von Paderborn und Osnabrück - Halle genutzten Gleise zwischen Bielefeld und Brackwede von anderen Zügen wesentlich stärker genutzt werden als heute. Für die im Deutschlandtakt vorgesehenen Verkehrsmengen genügen diese Gleise nur unter der Bedingung, dass dieses Verkehrsaufkommen nicht weiter wächst, führt aber zu Fahrplanzwängen mit der Folge wesentlicher Risiken für die Pünktlichkeit auf den eingleisigen Regionalstrecken. Die heute noch mögliche Errichtung eines fünften Gleises zwischen Hauptbahnstrecke und Ostwestfalendamm ist daher planerisch zu sichern.

Zweigleisiger Ausbau Haller Willem Bielefeld – Halle - Osnabrück

Der äußerst sparsame Ausbau der Infrastruktur lässt nördlich von Halle nur einen Stundentakt zu. Ein Halbstundentakt nördlich von Halle ist nur mit zwei weiteren Kreuzungsbahnhöfen oder Begegnungsabschnitten zu erreichen. Deren Lage bzw. Mittelpunkte muss im zeitlichen Abstand von knapp 15 Minuten zu den vorhandenen Begegnungsmöglichkeiten in Halle und Wellendorf liegen, bei unverändertem Betriebsprogramm mithin im Bereich zwischen Westbarthausen und Dissen-Bad Rothenfelde, also sehr genau im Bereich der Landesgrenze und genau über diese hinweg. Dies sollte planerisch abgesichert werden.



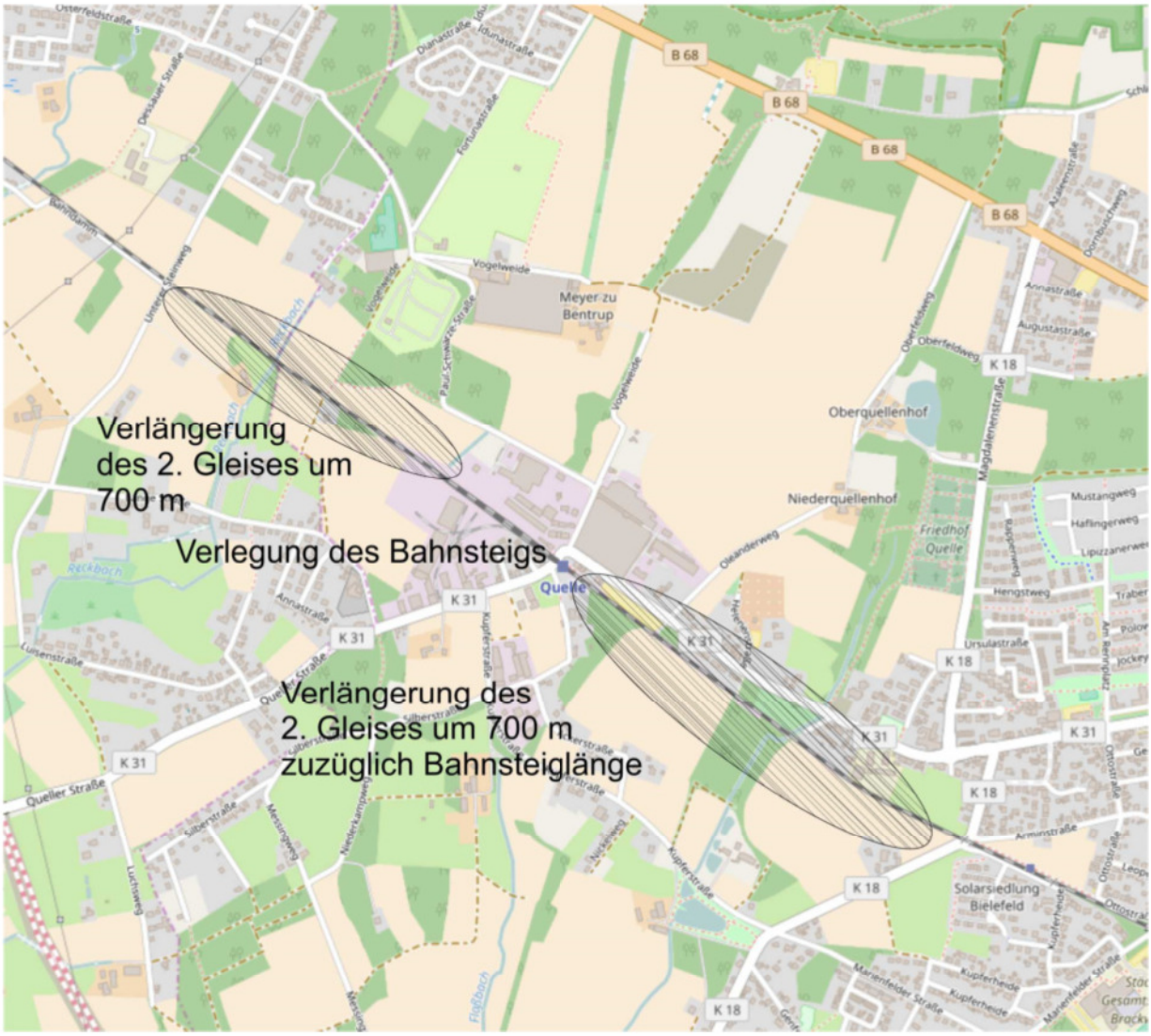
Der Bahnhof Quelle lässt zwar einen Halbstundentakt bis Halle zu, ist aber so errichtet, dass für eine Fahrtrichtung ein Aufenthalt von 5 Minuten erforderlich ist. Die Anlage entspricht einem nicht akzeptablen Spar-Standard auf Kosten der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs.



Der Ist-Zustand Bahnhof Quelle

Der Soll-Zustand Bahnhof Quelle

Notwendig ist in beiden Richtungen von den heutigen Bahnsteigen aus gesehen ein knapp 1 km langer zweigleisiger Abschnitt, damit beide Züge gleichzeitig bis zum Bahnsteig einfahren können (Durchrutschweg zwischen Hauptsignal und Weiche). Zugleich ist einer der Bahnsteige in die Mitte oder auf die andere Seite der Gleise zu verlegen, was aufgrund des vorhandenen Straßenübergangs problemlos möglich ist. Für diese Maßnahmen sind die Flächen vorhanden, bedürfen aber der planerischen Sicherstellung auch dann, wenn die DB andere Konzepte bevorzugen sollte.

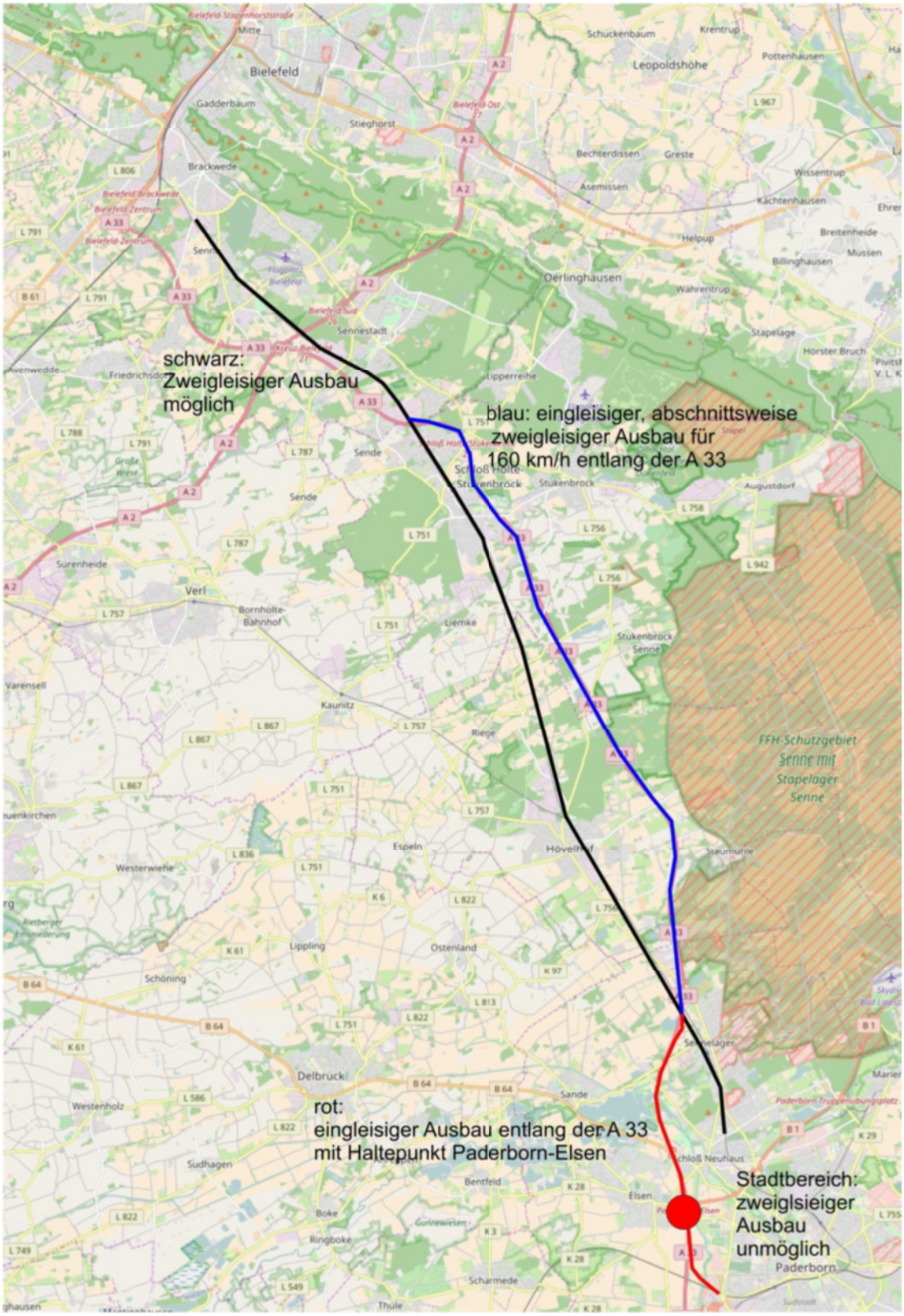


Die Elektrifizierung wird nicht vorgeschlagen, da künftig Batterietriebwagen eingesetzt werden können, die am Bahnsteig aus der Fahrleitung in Bielefeld und Osnabrück nachgeladen werden können.

Ausbau Sennebahn Bielefeld - Paderborn

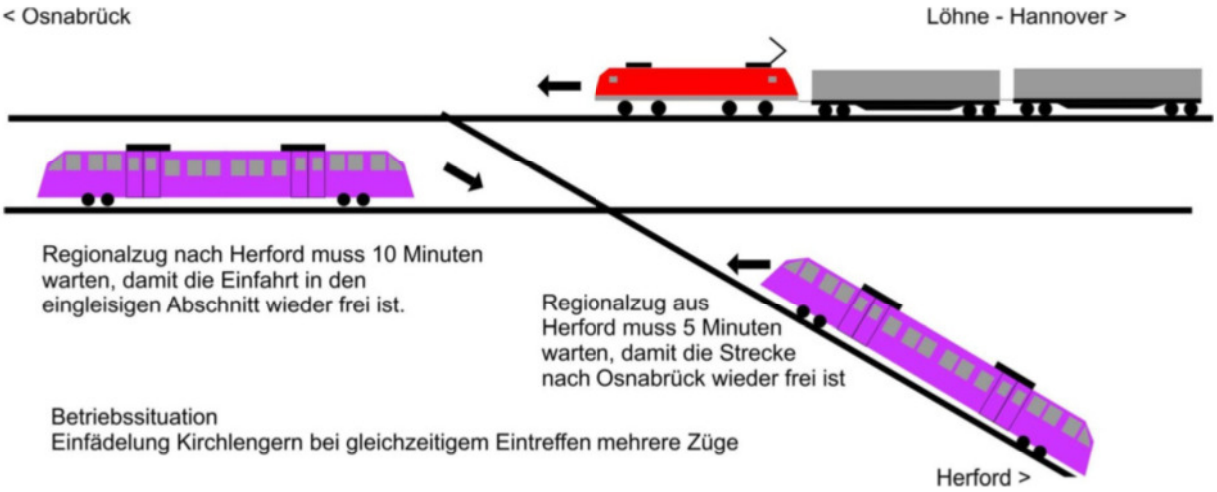
Trotz Ausbau auf 100 km/h Höchstgeschwindigkeit ist es auf der eingleisigen Sennebahn nicht möglich, halbstündliche Fahrten mit Halt an allen Stationen anzubieten, was die SPNV-Aufgabenträger gern tun würden. In Halbstundentakt müssen einige Halte ausgelassen werden. Darüber hinaus beträgt die Reisegeschwindigkeit von Bielefeld bis Paderborn weniger als 50 km/h und ist damit der parallelen Autobahn deutlich unterlegen. Die zwei nahegelegenen Großstädte mit rund 500.000 Einwohnern erfordern strukturell eine schnelle und leistungsfähige Anbindung, die zugleich die hochwertige Anbindung für Paderborn nach Hannover, Hamburg und Berlin über den Hochgeschwindigkeitsverkehr sicherstellen muss, da nicht ersichtlich ist, dass Niedersachsen eine qualifizierte Schnellverbindung über Hameln einrichten wird.
Während die Ortsdurchfahrt Schloß Neuhaus im Bereich des neuen Haltepunkts und von Paderborn Nord bis Kasseler Tor nicht ausbaufähig erscheint und auch im

Bereich Sennestadt Probleme nicht ausgeschlossen sind, ist der mittlere Abschnitt von Sennestadt bis Hövelhof ausbaubar.
Darüber hinaus droht der Sennebahn die völlige Überlastung im Abschnitt Hövelhof – Paderborn durch Reaktivierung der Bahnlinie nach Verl, Stadtverkehr nach Marienloh (Forderung der Stadt Paderborn) und Reaktivierung der Almetalbahn.
Daher ist alternativ eine Führung von Zügen ohne Halt entlang der A 33 in Betracht zu ziehen. Dies würde

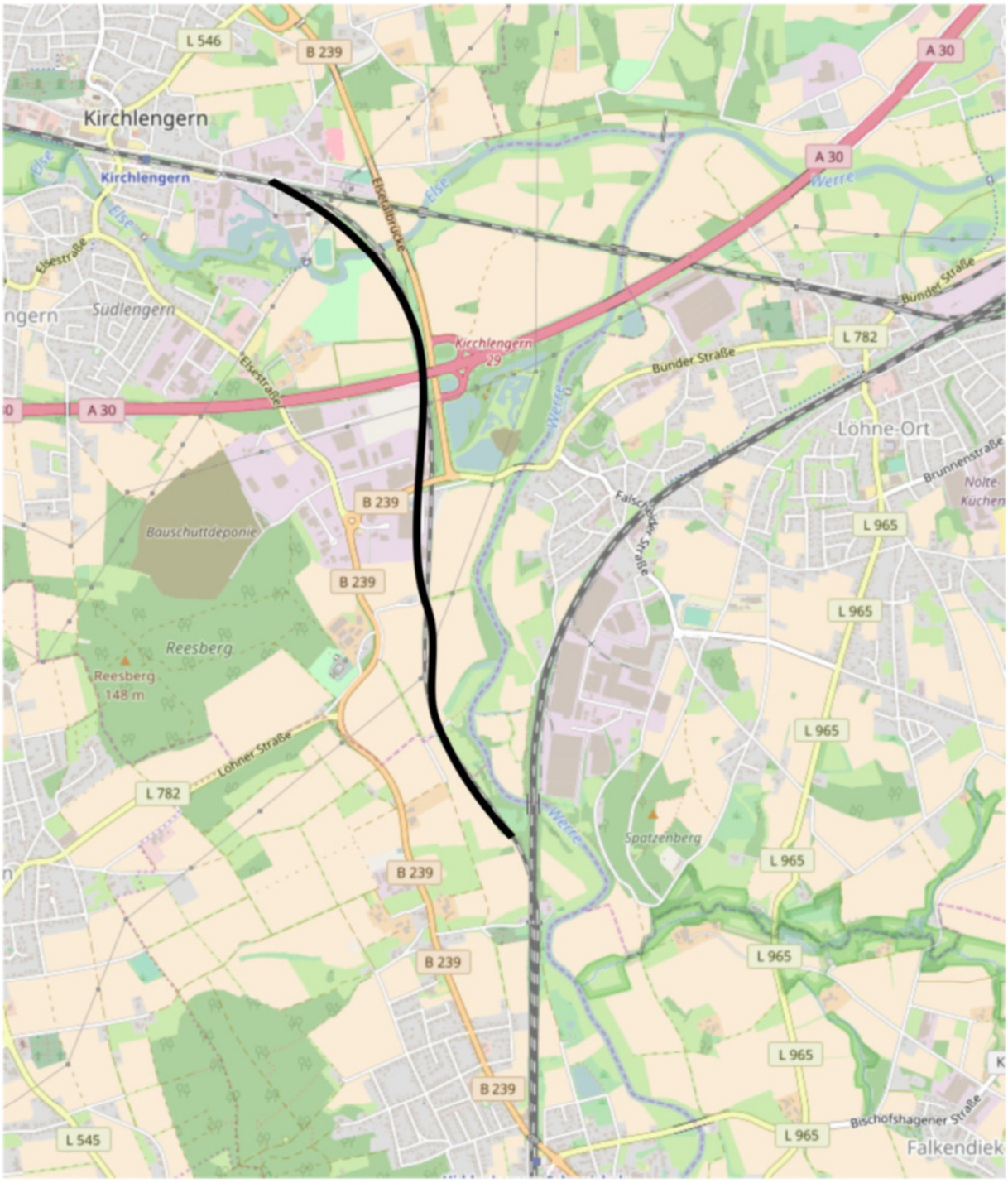


Herford – Kirchlengern

Die kurze eingleisige Verbindung wird von Regionalzügen genutzt, deren Bedeutung ist aber überregional, da seit Dezember 2017 diese Regionalzüge bis Hengelo (Niederlande) fahren, in Osnabrück Anschluss an den Fernverkehr nach Bremen und Hamburg und in Rheine an die Fernverkehrszüge nach Norddeich herstellen. Außerdem stellen sie die schnellste Verbindung von Detmold nach Münster her. Im Güterverkehr kommt dem Abschnitt eine erhebliche Bedeutung bei Umleitungen aus Anlass von Störungen zwischen Osnabrück und Münster zu.
Der Streckenabschnitt ist ein Nadelöhr, das nicht nur durch die Eingleisigkeit erzeugt wird, sondern zusätzlich durch die ebenerdige Kreuzung von Zügen der Richtung Bielefeld – Bünde mit den Zügen von Osnabrück Richtung Hannover am Ostkopf des Bahnhofs Kirchlengern. Die Verbindung zwischen Osnabrück und Hannover wird stark durch Güterzüge zwischen den niederländischen Nordseehäfen und Osteuropa belastet.



Der zweigleisige Ausbau der eingleisigen Bestandsstrecke vom Abzweig Kirchlengern bis Unterführung unter der Strecke Bielefeld – Hannover ist möglich. Mit einer Länge von etwas mehr als 2,5 km genügt ein zweigleisiger Abschnitt den signaltechnischen Anforderungen auch für die Begegnung und das Anhalten von langen Güterzügen künftiger Längen.
Der zweigleisige Ausbau der Bestandsstrecke bis Unterführung unter der Strecke Bielefeld – Hannover möglich. Mit einer Länge von etwas mehr als 2,5 km genügt ein zweigleisiger Abschnitt den signaltechnischen Anforderungen auch für die Begegnung und das Anhalten von langen Güterzügen künftiger Längen.
Weitere Flexibilität, vor allem für notwendige Umleitungen, kann eine Rampe auf die sog. Gütergleise im Bereich des Haltepunkts Hiddenhausen bringen.
Die an sich notwendige kreuzungsfreie Einführung des Gleises nach Osnabrück dürfte durch die Höhenlage der A 30 bereits verbaut sein.


L 546
B 239
A 30
Kirchlengern
Kirchlengern
Else
Elsestraße
Elsebrücke
Werre
Bünder Straße
Südlengern
Kirchlengern 29
L 782
Lohne-Ort
Brunnenstraße
Falschecker Straße
Bauschuttdeponie
L 965
Reesberg
Reesberg 148 m
Lohner Straße
Spatzenberg
L 545
Bischofshagener Straße
Falkendiek

Bünde –Rahden

Diese eingleisige Strecke leidet ganz besonders unter mangelhafter Pünktlichkeit, verursacht durch die Eingleisigkeit zwischen Kirchlengern und Herford und durch die starke Belegung des Abschnitts Bünde – Kirchlengern auf der internationalen Achse Niederlande – Osteuropa. Durch fehlende Begegnungsmöglichkeiten wird jede geringe Verspätung auf Züge der Gegenrichtung übertragen und der für diesen Bereich wichtige Eckanschluss nach Osnabrück ständig verpasst, was wiederum die Wirtschaftlichkeit des Personenverkehrs in Frage stellt, was den ohnehin strukturell benachteiligten Raum nördlich des Wiehengebirges schädigen würde.
Die einzige Kreuzungsbahnhof Holzhausen erfordert zusätzliche Zeit, da Züge nicht gleichzeitig einfahren dürfen. Dadurch wird auch die Wirtschaftlichkeit und Aufrechterhaltung des noch bestehenden Güterverkehrs gefährdet.
Abhilfe ist durch zwei Maßnahmen möglich, die unabhängig voneinander ihre Berechtigung haben:

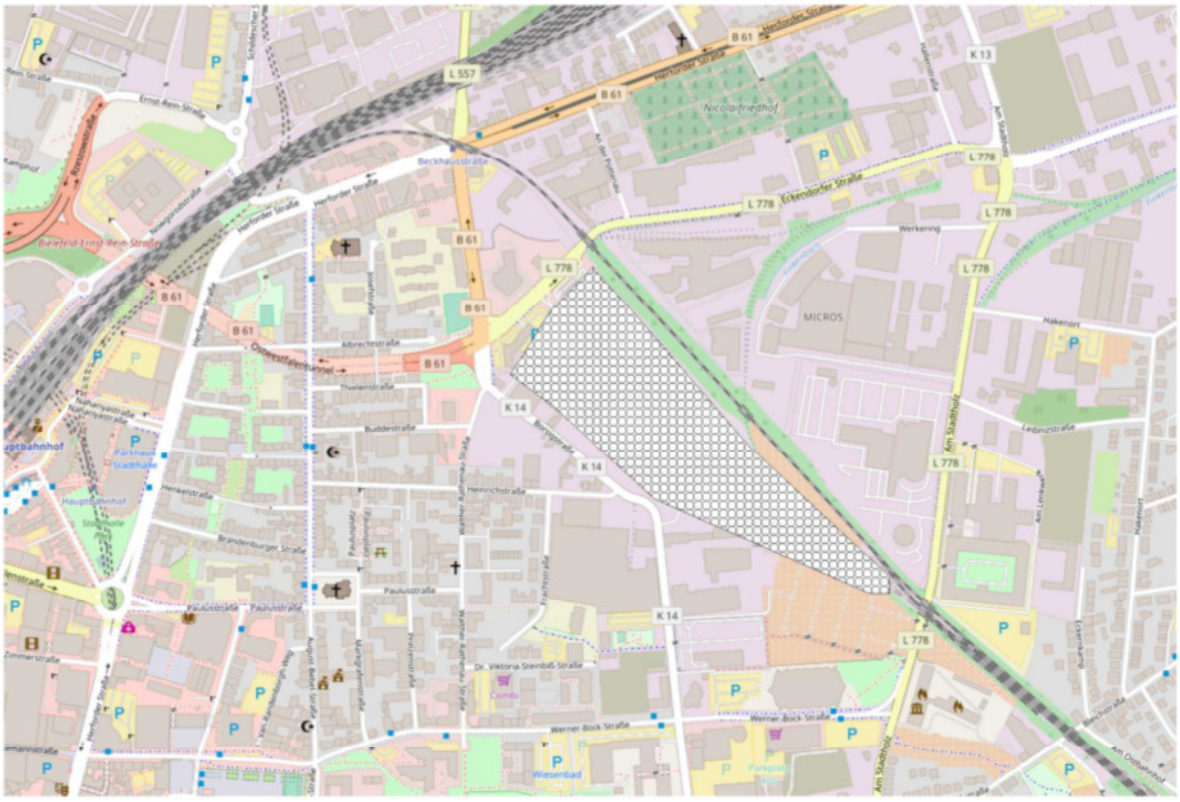
- **Wiederherstellung des Kreuzungsgleises in Bieren-Rödinghausen** oder alternativ durch Herstellung einer Doppelspurinsel von ca. 2 km Länge in diesem Raum zum Auffangen größerer Verspätungen und zur Beschleunigung des Güterverkehrs
- **Schaffung von zweigleisigen Abschnitten von 700 Metern Länge (Durchrutschweg 80 km/h) nördlich und südlich des Bahnhofs Holzhausen.**

Bielefeld – Detmold – Altenbeken, Bielefeld – Lemgo, Herford – Altenbeken

Die stürmische Fahrgastentwicklung vor allem auf der Zulaufstrecke in das Oberzentrum Bielefeld, aber auch auf den übrigen Abschnitten, rechtfertigt eine halbstündliche Bedienung aller Streckenabschnitte mit Regionalzügen mit Halt auf allen Stationen und zustätliche Expressverbondungen. Hierfür sind die notwendigen Flächen entlang der Strecken Bielefeld – Lemgo und Herford – Himmighausen freizuhalten, soweit sie nicht schon durch Bebauung in den geschlossenen Ortslagen nicht mehr verfügbar sind.
Der an die Schiene bereits angebundene Bereich des Containerbahnhofs Bielefeld Ost ist für Eisenbahnbetriebszwecke zu sichern, um dort Betriebswerke für Regionaltriebwagen zu ermöglichen. Dabei ist zu beachten, dass ein Zusammenhang zwischen zweigleisigem Ausbau und der Errichtung neuer Haltepunkte besteht.
Zu neuen Haltepunkten siehe eine weitere Stellungnahme.

Ehemaliger Güterbahnhof Bielefeld Ost

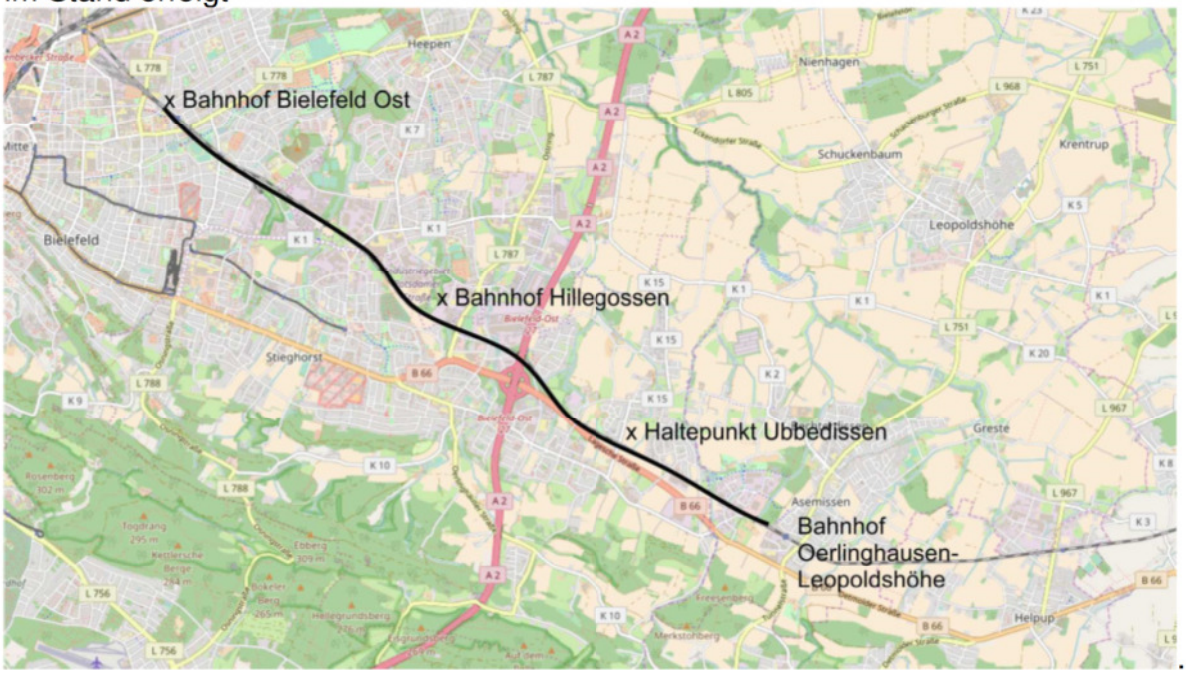
Das ehemals als Containerbahnhof vorgesehene Gelände des Güterbahnhofs Bielefeld Ost eignet sich als Betriebswerkstatt für Regionaltriebwagen. Solche Flächen sind aufgrund der Notwendigkeit des Schienenanschlusses äußerst knapp. Eine planerische Sicherstellung für den Eisenbahnbetrieb ist daher nicht nur sinnvoll, sondern dringend notwendig. Weitere geeignete Flächen mit einer so günstigen Lage sind im Regierungsbezirk nicht vorhanden und müssten neu geschaffen werden.



Abschnitt Bielefeld Ost – Oerlinghausen-Leopoldshöhe

Hier ist der zweigleisige Ausbau, gegebenenfalls auch nur abschnittsweise, von Bielefeld Ost bis zum Bahnhof Oerlinghausen möglich und zu sichern. Der Abschnitt zwischen Bielefeld Hauptbahnhof und Bielefeld Ost ist bereits zugebaut, dieser Abschnitt lässt eingleisig rund 10 Zugfahrten stündlich zu und ist daher langfristig ausreichend.
Dabei haben die Abschnitte unterschiedliche Bedeutung:
Ein zweites Gleis zwischen Bielefeld Ost und Hillegossen (Kreuzungsgleis ohne Personenverkehr) dient zusammen mit einem zweiten Gleis zwischen Oerlinghausen-Leopoldshöhe (Asemissen) und Lage vorrangig einer dritten, als Express geführten Linie zu einem Halbstundentakt der Regionalbahnen und erhöht die Kapazität von 2 auf 3 Züge je Stunde und Richtung.
Der zweigleisige Abschnitt von Ubbedissen bis Bahnhof Oerlinghausen-Leopoldshöhe dient vor allen der Beschleunigung der Betriebsabwicklung im Bahnhof Oerlinghausen, indem eine „fliegende“ Kreuzung“ ermöglicht wird, die heute

im Stand erfolgt

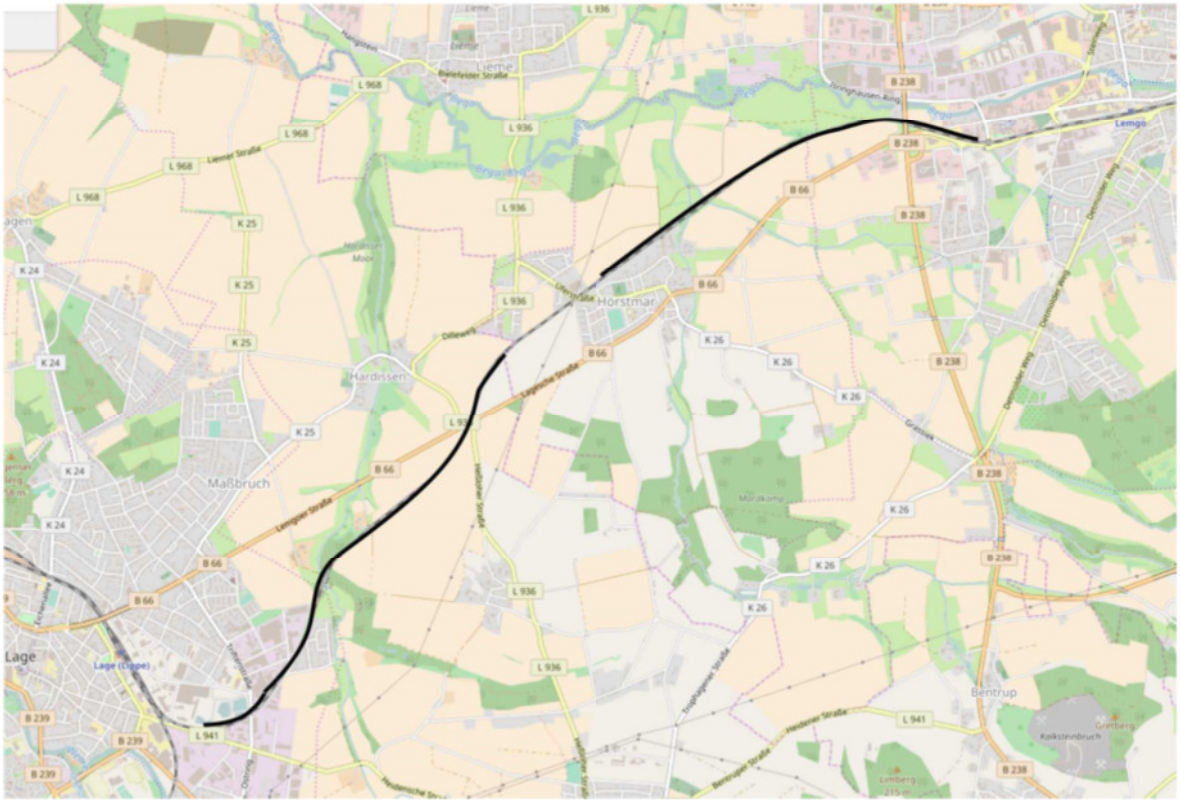


Abschnitt Oerlinghausen-Leopoldshöhe – Lage

Während die Ortsdurchfahrt Asemissen und die Einfahrt nach Lage einen Ausbau nicht zulassen, ist im übrigen Bereich der Strecke ein zweites Gleis möglich, wobei in den ehemaligen Bahnhöfen Ehlenbruch und Helpup genügend Breite vorhanden ist. In diesem Abschnitt ist schon heute ein zweites Gleis für Zugkreuzungen notwendig, um Verspätungen aufzufangen und zur Zeit der Verkehrsspitze am Morgen bessere Fahrlagen zu ermöglichen. Langfristig ist dieser Abschnitt zweigleisig notwendig, um einen Halbstundentakt der Regionalzüge von Bielefeld nach Lemgo zu realisieren, zu dem eine Expressverbindung Bielefeld – Detmold – Altenbeken / Kassel hinzukäme.

Abschnitt Lage – Lemgo

Dieser Streckenabschnitt ist mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt Hörstmar zweigleisig ausbaubar. Fahrplantechnisch wird der Abschnitt Lage – Hörstmar für einen Halbstundentakt Bielefeld – Lemgo benötigt, der auf den bisherigen Fahrzeiten der Regionalbahn beruht. Der Abschnitt Hörstmar – Lemgo wird hingegen benötigt, wenn aus der halbstündlichen Bedienung Herford – Lage eine Weiterführung nach Lemgo erfolgen soll.



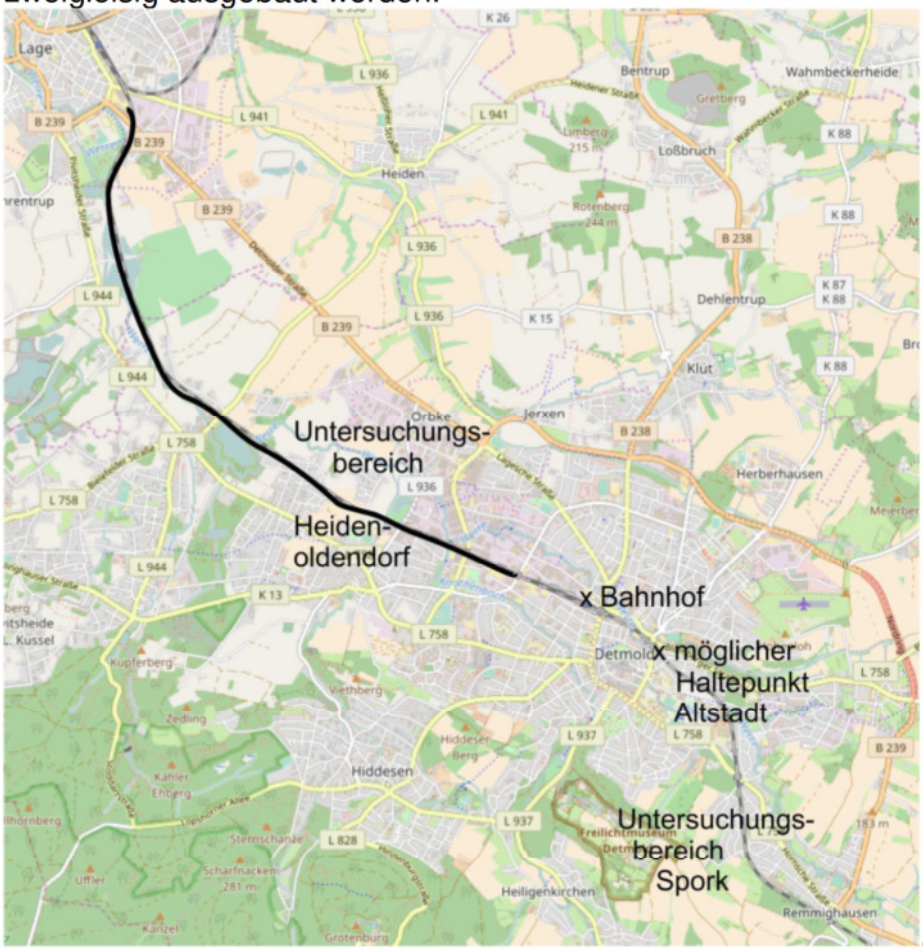
Abschnitt Herford – Lage

Dieser Abschnitt ist geprägt durch die Einbindung der Reisezüge in den Taktknoten Herford zur Minute 30 und die Zugbegegnung zur Minute 0 in Detmold mit koordinierten Anschlüssen zum Regionalbus.
Die Verdichtung des Taktes auf 30 Minuten ist sinnvoll und wurde bereits im Nahverkehrsplan 1997 des VVOWL eingestellt.
Für diese Taktverdichtung ist eine Zugbegegnung genau im gering bebauten Bereich zwischen den Haltepunkten Sylbach und Schötmar erforderlich. Wie lang der Abschnitt genau sein muss, bedarf einer fahrplantechnischen Begutachtung.
Für den Haltepunkt Sylbach sollte in Betracht gezogen werden, einen zweiten Bahnsteig an der Rückseite des heutigen Bahnhofsgeländes zu errichten.
Geringe Fahrzeitreserven, die ausgeschöpft werden sollten, können noch durch schlankere Weichen im Bahnhof Bad Salzuflen mobilisiert werden.

Schotmar
L 712
Lemgoer Straße
Ehrsen
Oerlinghauser Straße
L 751
Am Zubringer
B 239
Daimlerstraße
L 712n
P
Heerstreicher Straße
Hauptstraße
Holzhausen
Max-Planck-Straße
Alt Holzhausen Straße
L 967
Sylbach

Abschnitt Lage – Detmold – Remmighausen

Im gegenwärtigen Zustand ist zwar eine Zugeinfahrt in die Bahnhöfe Detmold und Lage unabhängig von der Einfahrt der Gegenrichtung möglich. Der über 7 km lange Abschnitt dazwischen setzt aber die Pünktlichkeit stark herab. Mit nur 3 Fahrmöglichkeiten je Stunde und Richtung ist der Streckenabschnitt als Engpass einzustufen.
Der Abschnitt Lage – Detmold ist zu grundsätzlich zweigleisig ausbaubar. Die Zweigleisigkeit ist Voraussetzung für die Anlage neuer Haltepunkte, da hierfür die derzeit im Bahnhof Detmold stattfindende Zugkreuzung in Richtung Lage verlagert werden muss.
Der Abschnitt von Detmold bis Remmighausen in enger Ortslage sollte nicht zweigleisig ausgebaut werden.



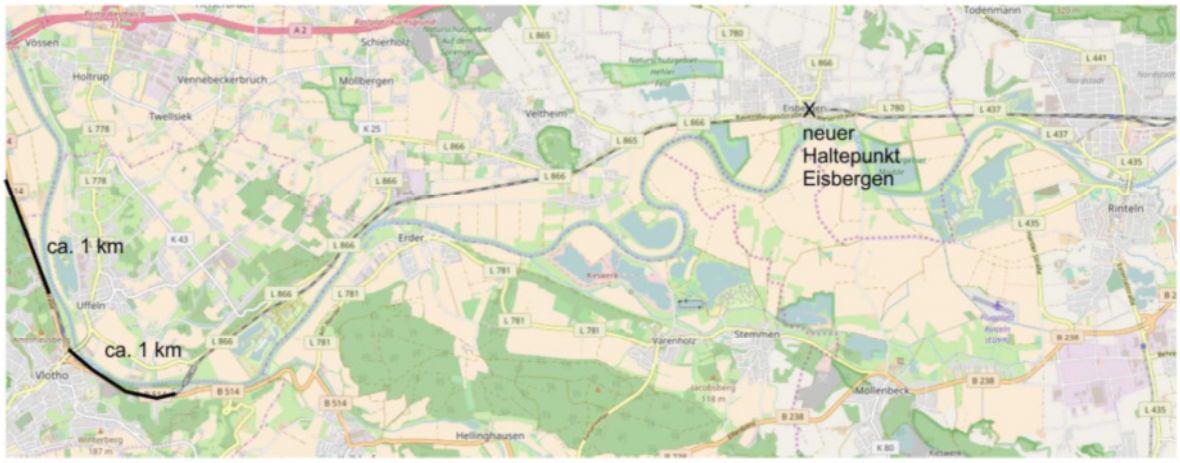
Abschnitt Detmold-Remmighausen – Himmighausen

Dieser Abschnitt ist in voller Länge zweigleisige ausbaubar, wobei die zweigleisigen Bahnhöfe Remmighausen, Horn und Leopoldstal keine Erweiterung der Flächen erfordern. In Leopoldstal und Sandebeck sind weitere Außenbahnsteige erforderlich, aber auch problemlos möglich.
Der zweigleisige Ausbau ist erforderlich, weil das heutige Betriebsprogramm die Infrastruktur voll auslastet und eine zeitaufwendige Zugkreuzung in Horn erfordert. Halbstündliche Regionalzüge von Herford würden ihren Begegnungspunkt in Sandebeck haben. Die Herauslösung des Express Bielefeld – Altenbeken aus dem Knoten Oerlinghausen zugunsten einer halbstündlichen Regionalbahn würde mit Führung über die Altenbekener Kurve bis Kassel weitere Zugbegegnungen erfordern und eine Fahrzeit von Bielefeld bis Kassel-Wilhelmshöhe von 1 Std. 45 Minuten statt jetzt 2 Std. 8 Minuten ermöglichen. Durch Beseitigung der Kurve bei Hümme könnte diese Fahrzeit weiter sinken
Da der Deutschlandtakt den Eckanschluss Bielefeld – Kassel nur mit einer Wartezeit von 30 Minuten in Hannover herstellen kann (Fahrzeit trotz Neubaustrecke fast 2 Stunden), wäre die Direktverbindung nach Kassel auf lange Sicht konkurrenzfähig.

Detmold
Bruntrup
Wellentrup
Diestelbruch
Höntrup
Herrentrup
Reelkirchen
Remmighausen
Fissenknick
Wehren
Hornoldendorf
Schmedissen
Bad Meinberg
Berlebeck
Fromhausen
Vahlhausen
Billerbeck
Holzhausen-
Externsteine
Horn
Bellenberg
Ottenhausen
Heesten
Leopoldstal
Vinsebeck
Veldrom
Feldrom
Sandebeck
Himmighausen
Kempen
Grevenhagen
Merlsheim
Erpentrup
Langeland
L 951

Löhne – Hameln

Für die Bahnlinie Löhne – Vlotho (- Rinteln – Hameln) ist planerisch ein zweigleisiger Ausbau zu sichern. Die Schienenstrecke dient derzeit nur dem Regionalverkehr, ist aber insbesondere für die Region Hameln die natürliche Anbindung nach Westen in den Rhein-Ruhr-Raum. Die Leistungsfähigkeit der Schienenverbindung stärkt auch die Region Bielefeld.
Im Schienengüterverkehr kann diese Bahnlinie erhebliche Bedeutung erlangen. Der anschließende Abschnitt Hameln – Elze ist aktuell zur Elektrifizierung vorgesehen. Selbst wenn eine Nutzung für den Güterverkehr nicht in Betracht kommt, kann der abschnittsweise zweigleisige Ausbau für den Personenverkehr erhebliche Bedeutung erlangen, insbesondere zur Beschleunigung der Verkehrsabwicklung in Vlotho und zur Einrichtung der im Entwurf des Regionalplans vorgesehenen zusätzlichen Zwischenhalte.



Nr. 5 - Eingesendet am 29.03.2021

Bezug: Kein Bezug

Anhang: nicht vorhanden.

Trassensicherung
Ziel V 9

Dieses Kapitel ist auf dem Stand von vor 20 Jahren stehen geblieben.

Über die Trassensicherung hinaus ist die Reaktivierung zu nennen. Die Reaktivierung von Bahnstrecken hat in den letzten zwei Jahren große politische Relevanz erlangt und ist für praktisch alle in Betracht kommenden Strecken in konkrete Vorbereitung gelangt.

Für diese Bahnlinien ist der Flächenbedarf für Herstellung neuer Stationen, für den abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau und die Beseitigung von Bahnübergängen genauso zu nennen wie bei anderen Regionalstrecken.

Die vorübergehende Nutzung für andere Zwecke darf nur dann zugelassen werden, wenn eine Alternativplanung für den Fall der Reaktivierung vorgenommen wird und diese planungsrechtlich abgesichert wird. Die politische Entwicklung zeigt, dass in der Regel anderweitige Nutzungen, etwa als Radweg die Reaktivierung dauerhaft politisch blockieren. Dieser Fall wird erstmals bei der Ortsdurchfahrt Wewer der Strecke Paderborn – Büren relevant, auf der trotz fortbestehender Widmung für den Eisenbahnbetrieb ein Radweg gebaut worden ist.

Die konkret genannten Strecken sind über die "Trassensicherung" längst hinaus:

?? Lemgo-Barntrup-(Rinteln-Süd) – Reaktivierungsgutachten ist finanziert
?? Paderborn-Büren-(Brilon) – Reaktivierungsgutachten ist finanziert
?? Preußisch Oldendorf/Holzhausen-(Bohmte)- wird gerade wieder für den Güterverkehr befahrbar gemacht, politische Bemühungen zur Reaktivierung beginnen Anfang April 2021.

Über die konkret genannten Strecken hinaus sind die folgenden Strecken konkret zu nennen:
Minden – Hille (Reaktivierungsgutachten ist finanziert)
Harsewinkel – Versmold – Ibbenbüren (Reaktivierung bis Versmold laut Nahverkehrsplan NWL, anschließende Strecke wird gerade wieder für den Güterverkehr ertüchtigt)
Verl – Hövelhof – Lückenschluss zur Reaktivierung Gütersloh . Verl

Dabei ist über die Trassensicherung hinaus der Neubau notwendiger Ergänzungsabschnitte planerisch zu sichern. Dieser Fall wird erstmals zur Reaktivierung der Strecke Minden Bahnhof – Hille relevant, da hier keine Schienenverbindung mehr besteht.

Zu den in den Erläuterungen genannten Einzelstrecken siehe die weitere Eingabe zum Thema Stationen.

Nr. 6 - Eingesendet am 30.03.2021

Bezug: Kein Bezug

Anhang: Bahnhöfe_und_Haltepunkte.pdf

Bahnhöfe und Haltepunkte
Ziel V 11 und zeichnerische Darstellung

Dieser Abschnitt und die zeichnerische Darstellung sind in vieler Hinsicht außerordentlich mangelhaft.

Das Ziel
(1) Die zeichnerisch festgelegten Bahnhöfe und Haltepunkte sollen von den Verkehrs- und Infrastrukturträgern bedarfsgerecht zu leistungsfähigen Verknüpfungspunkten im Verkehrssystem ausgebaut werden.
Ist sehr ungenügend.
Die zeichnerische Darstellung beschränkt sich auf eine grobe und undifferenzierte Angabe als Bestandteil des Schienennetzes. Es wird nicht danach differenziert, ob eine Funktion in der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitten erfolgen soll, die außerhalb des unmittelbaren Bahnsteigs Flächen in erheblichem Umfang erfordern.
Bekanntlich erfordern P+R-Anlagen sowie Bushaltestellen sowie Parkhäuser für Fahrräder Flächen im kommunalen Bereich, die planerisch zu sichern sind, wenn sie noch nicht in Betrieb genommen wurden.
Eine zeichnerische Darstellung sollte daher zumindest darstellen, ob eine solche Funktion mit Flächenbedarf raumplanerisch wahrgenommen werden soll oder bereits wird.
Die Anweisung an die "Verkehrs- und Infrastrukturträger" stellt nicht hinreichend klar, dass insbesondere die Städte und Gemeinden außerhalb des eigentlichen Bahngeländes Flächen für Mobilitätsdrehscheiben bereitstellen müssen, damit die Funktionen wahrgenommen werden können.
An vielen Stationen an Hauptbahnen kommt in Betracht, die Erreichbarkeit des Bahnhofs durch einen Durchstich oder eine Unterführung zu verbessern. Dafür werden Flächen außerhalb der Bahnanlagen benötigt.
Beispiele hierfür sind

- **Herford**
- **Löhne**
- **Bad Oeynhausen**
- **Hiddenhausen-Schweicheln**
- **Paderborn Hbf**
- **Gütersloh Hbf**
- **Bad Driburg**
- **Bieren-Rödinghausen**
- **Lübbecke**
- **Rahden**
- **Lage (Lippe)**
- **Detmold (steht vor der Fertigstellung)**
- **Leopoldstal**
- **Schloß Holte**
- **Hövelhof**
- **Sennelager**
- **Paderborn Nord**

Dabei ist besonders zu beachten, dass die Entwicklung von Flächen "hinter" den Bahnhöfen oft einer Konversion zugeführt werden und daher besonderer raumordnerischer Aufmerksamkeit bedürfen.

Genauso unvollständig ist der Absatz 2:
(2) Die Neueinrichtung sowie die Reaktivierung von zeichnerisch festgelegten Haltepunkten und

Bahnhöfen soll sich an der vorhandenen und der geplanten siedlungsräumlichen Struktur in OWL orientieren und auf Grundlage der Nahverkehrspläne erfolgen.
Auch hierzu ist die zeichnerische Darstellung mehr als fragwürdig. Der Regionalplan stellt die Stationen punktuell dar und gibt damit gleichzeitig andere Abschnitte des Schienenwegs zur anderweitigen Nutzung frei. Einer Anlage eines neuen Haltepunkts geht in aller Regel aber eine Machbarkeitsstudie voraus, die gegebenenfalls auch mehrere Standorte im Vergleich untersucht. Dem muss der Regionalplan Rechnung tragen und in geeigneten Fällen auch "Räume" kennzeichnen, in denen eine neue Station in Betracht kommt und daher die Möglichkeit, sie zu erstellen, bezeichnet und damit planerisch absichert.
Für die in der Anlage bezeichneten Standorte gibt dies beispielsweise in folgenden Fällen:

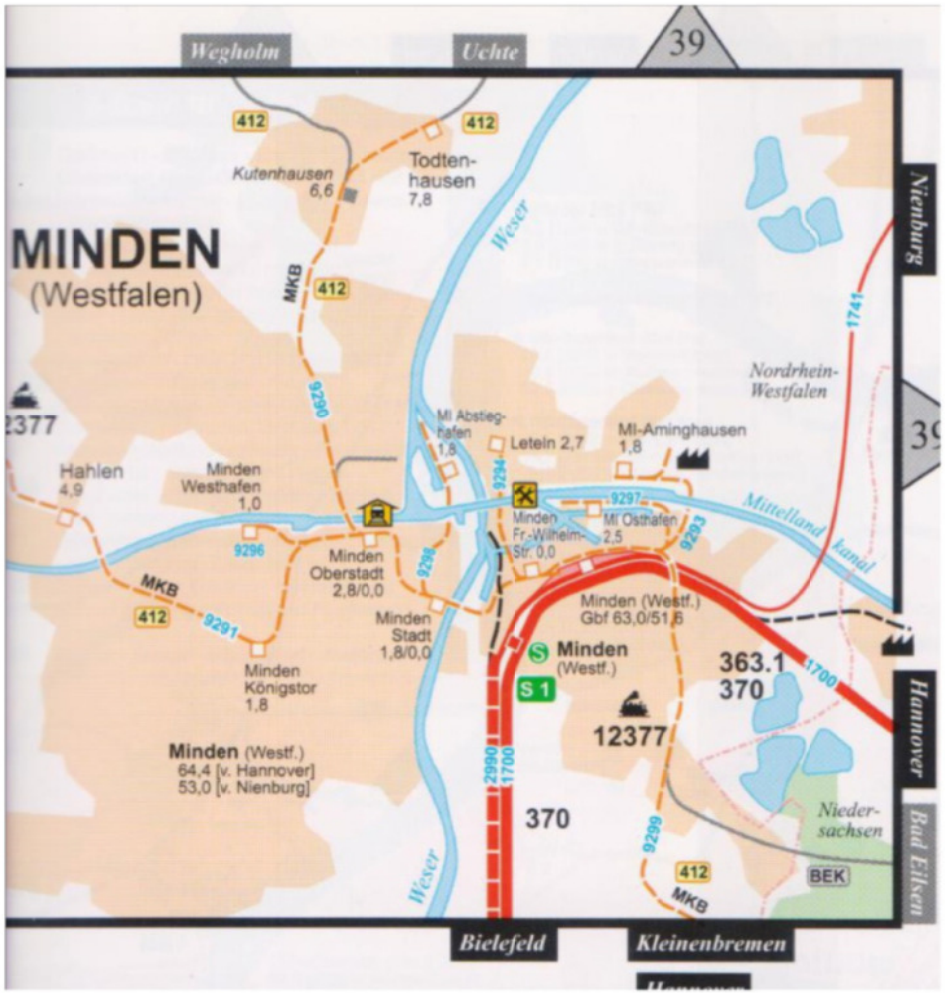
- **Wasserstraße**
- **Herford**
- **Detmold**
- **Begatalbahn**
- **Paderborn-Wewer**
- **Borchen**

Die Bezugnahme auf die Nahverkehrspläne entspricht einer wenig vorausschauenden Betrachtung. Wie zu (Absatz 1) erläutert, sind für die Neuerrichtung von Stationen Flächen erforderlich, schon bevor die Stationen in Nahverkehrspläne aufgenommen werden können. Werden diese Flächen nicht gesichert und sind sie zugebaut, so findet die Herstellung der Stationen entweder gar nicht statt oder mit mangelhafter Verknüpfungsqualität. Die Vorhaltung geeigneter Flächen wird aber nicht gefordert. Weiter erfordert die Bezugnahme auf die "zeichnerische Darstellung", dass diese eine Qualität besitzt, die den Anforderungen gerecht wird, die der Regionalplan selbst aufstellt. Die zeichnerische Darstellung ist aber sehr mangelhaft und fachlich fragwürdig und widerspricht den Anforderungen des Regionalplans in vielen Fällen unmittelbar.
Die Anforderungen lassen sich nicht zutreffend mit einer Bezugnahme auf "geplante siedlungsräumliche Struktur" sinnvoll beschreiben.
Vielmehr sind folgende Anforderungen zu erfüllen:
· fahrplanmäßige Einpassbarkeit in die vorhandene Infrastruktur (Taktknoten, Anschlüsse) oder Bereitstellung der zusätzlich erforderlichen Infrastruktur der Schienenwege, damit die Anforderungen erfüllt werden können,
· ausreichendes Nachfragepotenzial.
· ausreichendes Verknüpfungspotenziel zu anderen Verkehrsarten.
So sind viele eingezeichnete Stationen wegen fahrplantechnischer Zwänge nicht realisierbar (u.a. Bünde-Ahle, Löhne-Gohfeld Nord), zum anderen werden Reaktivierungen alter Stationen ohne jede Prüfung einfach abgeschrieben, obwohl sie auf den ersten Blick nicht der siedlungsgeografisch gerechtfertigten Lage entsprechen (Begatalbahn, Borchen). An anderen Punkten werden siedlungsgeografische Bedürfnisse negiert (Herford), Paderborn Frankfurter Weg, Paderborn-Wewer) Viele Stationen können nur realisiert werden, wenn Schienenwege zweigleisig ausgebaut werden (Bahnlinien Vlotho – Rinteln, Herford). Detmold). Stationen an zu reaktivierenden Bahnlinien fehlen ganz.
Die Einzelheiten von Fehlern oder notwendigen Nachbesserungen ergeben sich aus der Anlage. Diese Anlage ist nicht abschließend.

Bahnlinie Minden - Nienburg

Wasserstraße ist mit ca. 1000 Einwohnern einer der größten Ortsteile von Petershagen und im Falle der Reaktivierung von Stationen ein bevorzugter Standort für eine Station.
Aufgrund einer vorhandenen Weserbrücke wirkt die Erschließung auch für Schlüsselburg (500 Einwohner). Da der nächstgelegene Haltepunkt Leese-Stolzenau in Niedersachsen liegt, ist ein Halt am äußerster Punkt an der Landesgrenze von NRW sinnvoll.
Der Haltepunkt Heinsen erschließt hingegen nur 600 Einwohner in Randlage zu einer kleinen Siedlung und hat daher keine realistische Chance.

Bahnlinie Minden - Hille (Mindener Kreisbahn



Diese Bahnlinie soll auf eine Reaktivierung untersucht werden. Der betreffende Beschluss des VVOWL liegt vor.
Die historischen Bahnhalte
Minden Stadt
Minden Oberstadt
Minden Königstor
Halen
Hartum
Hille
eignen sich grundsätzlich für eine Reaktivierung und sollten entsprechend gekennzeichnet werden.
Die Anbindung zum Bahnhof Minden ist ebenfalls einzutragen.

Bahnlinie Herford - Detmold - Altenbeken

Es ist richtig erkannt worden, dass die dichte Besiedlung die Anlage von zusätzlichen Haltepunkten rechtfertigt.

Herford

Eingezeichnet ist ein Halt an der Dennewitzstraße. Mit Sportanlagen und Gewerbebetrieben und in Randlage besteht aber kein ausreichendes Potenzial. Die Die Wohnbebauung beginnt erst in mehr als 500 Meter Entfernung und ist mit Stadtbussen bereits gut erschlossen. Mitten im Siedlungsgebiet zwischen zwischen Karlstraße und Ahmsener Straße am Bahnübergang Lockhauser Straße wird eine sehr gute Erschließung geleistet.

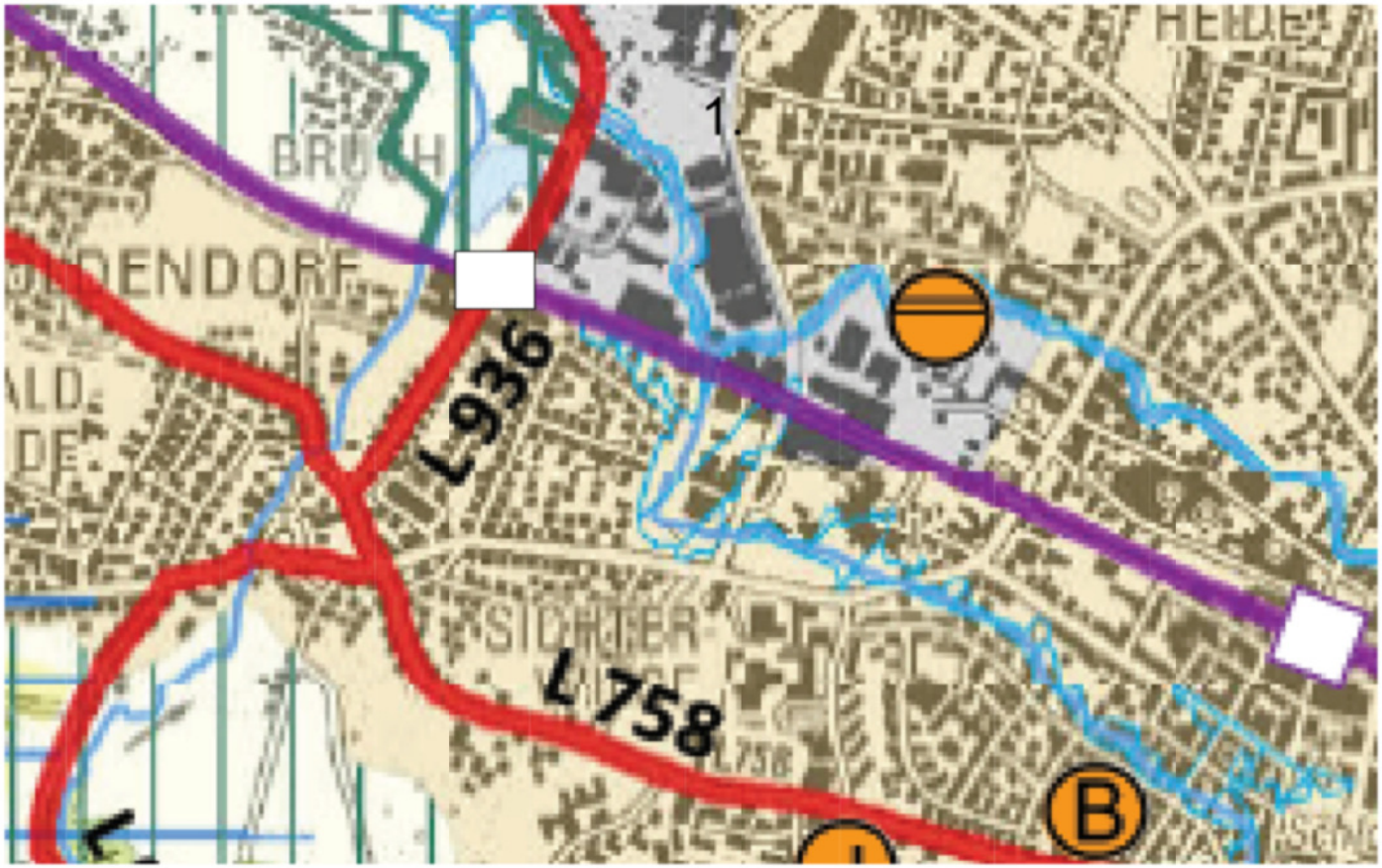
Bahnlinie Herford - Detmold - Altenbeken

Lage (Lippe)

Der Ortsteil Waddenhausen rechtfertigt einen zusätzlichen Bahnhalt.

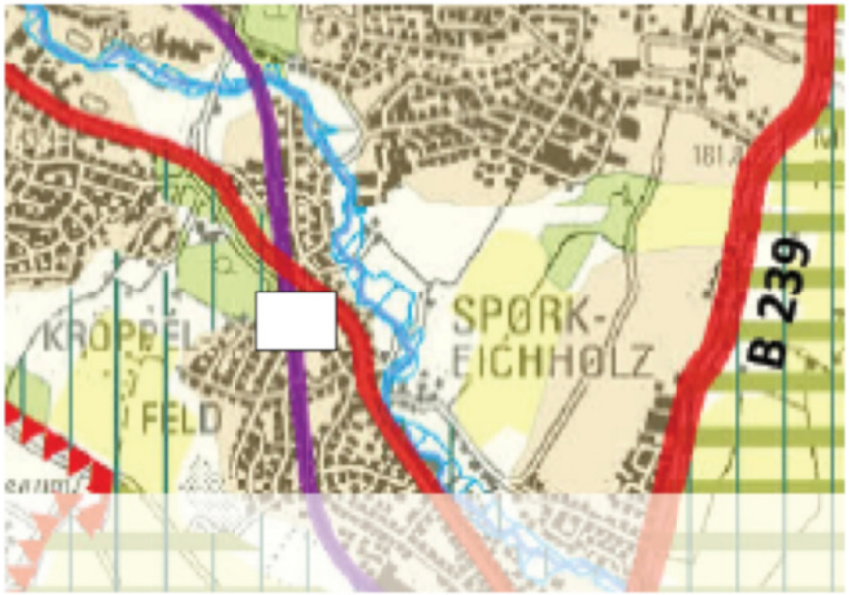
Bahnlinie Herford - Detmold - Altenbeken

Detmold Der starke Arbeitsplatz-Standort an der Klingenbergstraße rechtfertigt einen Bahnhaltepunkt.

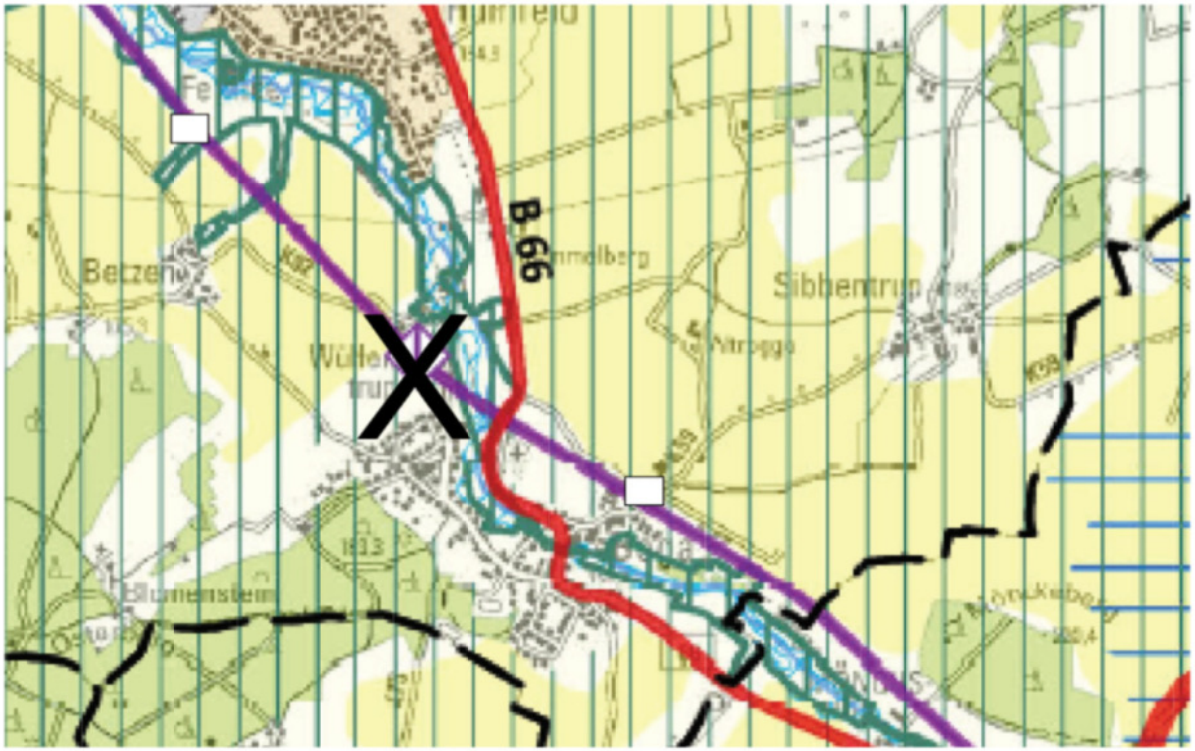


Bahnlinie Herford - Detmold - Altenbeken

Detmold Das Einwohnerpotenzial rechtfertigt
einen Bahnhaltepunkt an der Hornschen Straße



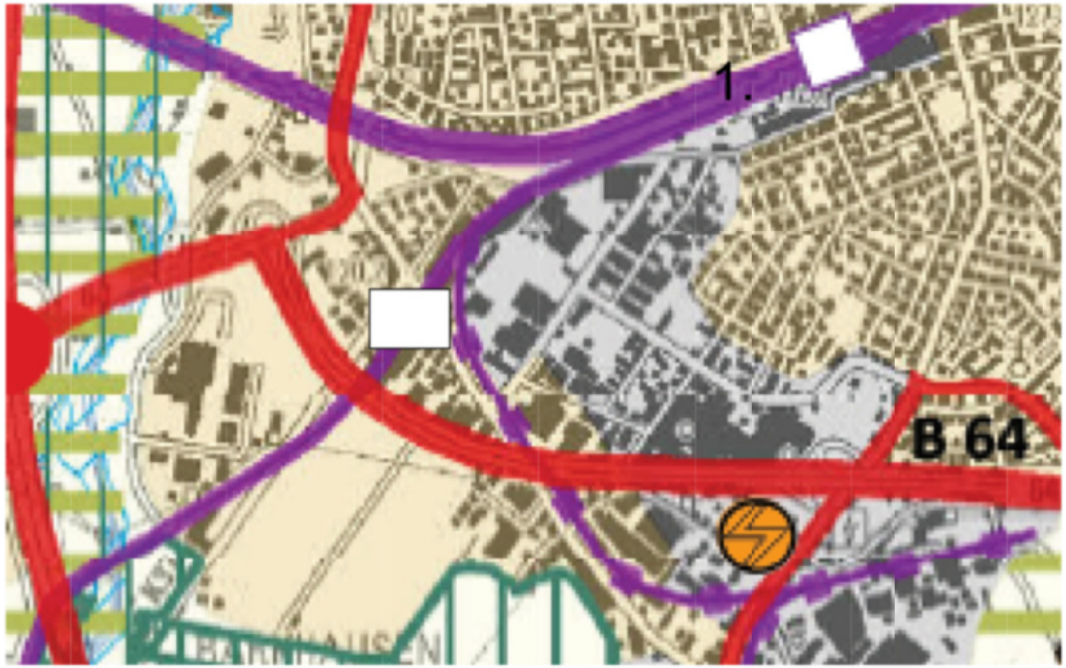
Bahnlinie Lemgo - Barntrup



Der Bahnhof am historischen Standort liegt weit entfernt von den Siedlungsschwerpunkten.
Die vorliegenden Gutachten empfehlen zwei Haltepunkt in der Nähe der Siedlungen.

Bahnlinie Paderborn - Büren - Brilon

Paderborn Das hohe Potenzial an Arbeitsplätzen und eine einfach herzustellende Verknüpfung mit Buslinien rechtfertigt einen Haltepunkt am Frankfurter Weg. Dieser Halt wurde in allen bekannten Gutachten vorgeschlagen.



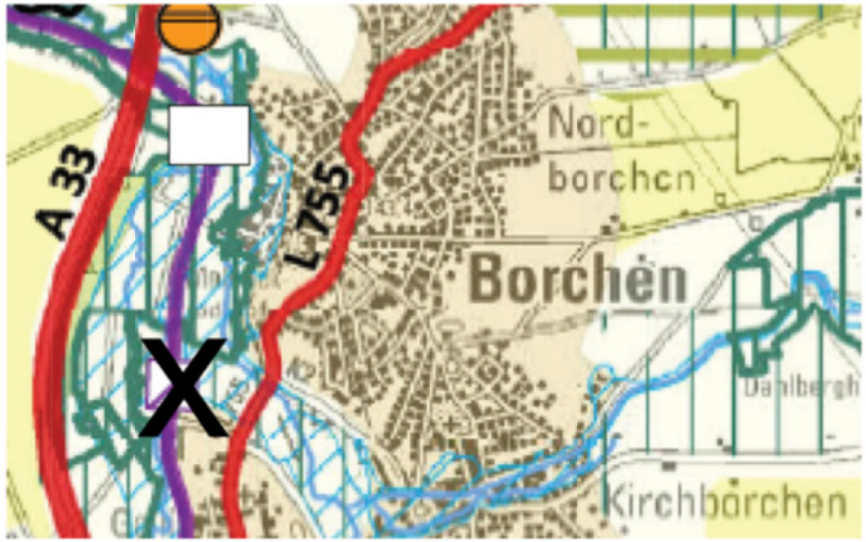
Bahnlinie Paderborn - Büren - Brilon

Paderborn-Wewer

Die vorgeschlagenen Haltepunkte sind in Randlagen. Richtig ist die Wiederherstellung des historisch vorhandenen Haltepunkts im Zentrum. Dorthin kann auch ein Ortsbus eingerichtet werden.

Bahnlinie Paderborn - Büren - Brilon

Borchen Hier liegt der historische Bahnhof in der schlechtestenm Lage zwischen den Ortsteilen. Die Platzverhältnisse sind beengt. Stattdessen sollte ein Haltepunkt für Nordborchen vorgesehen werden, der in einer Kurve an einem Abraum- und Deponiegelände, das aufgegeben ist, mit großzügigem P+R-Anlagen versehen werden kann.



Bahnlinie Paderborn - Büren - Brilon
Der Abschnitt Büren - Brilon ist zur Untersuchung für Reaktivierung vorgesehen.

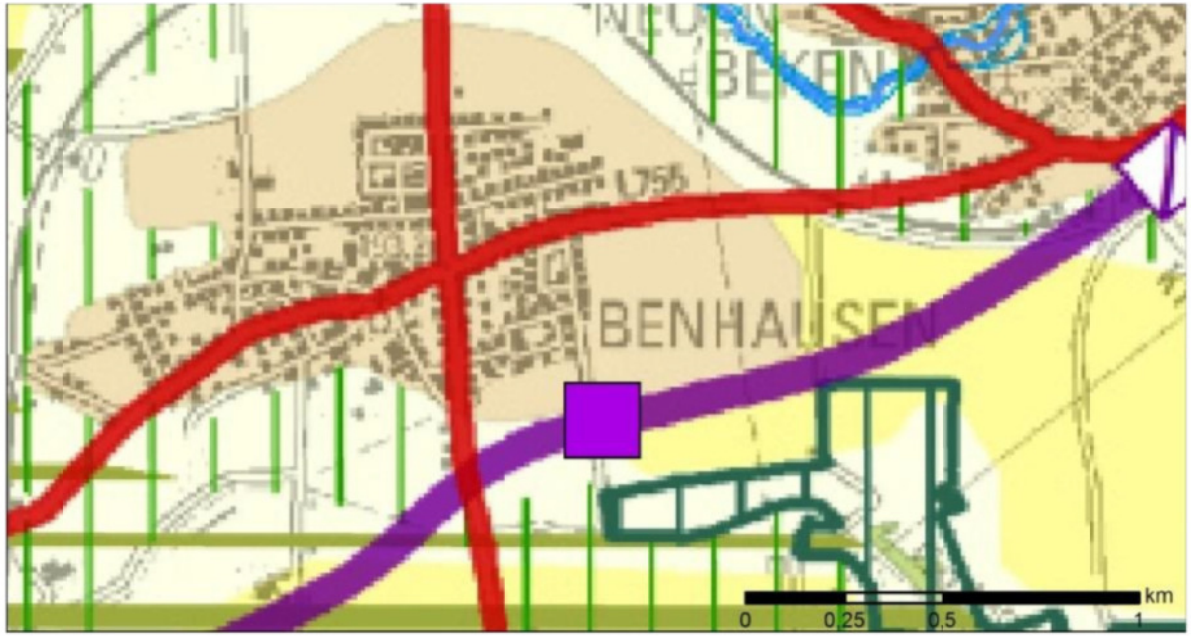
Weine

Der historische Bahnhof liegt ungünstig hoch gelegen und nur über steile Straßen erreihbar.. Ein besserer Standort liegt an der Straße „Sternlied“. In Dammlage ist die Station bequem fußläufig erreichbar.

Bahnlinie Paderborn - Büren - Brilon
Der Abschnitt Büren - Brilon ist zur Untersuchung für Reaktivierung vorgesehen.

Siddinghausen und Ringelstein

Hier ist die Station am historischen Standort zu errichten.

Bahnlinie Paderborn - Altenbeken

In Benhausen ist die Errichtung eines
Haltepunkts sinnvoll. Dem Vorschlag der Stadt Paderbonrn wird
ausdrücklich zugestimmt.