



Carsten-Alexander Müller ist Projektleiter für den Bau einer neuen Bahntrasse zwischen Bielefeld und Hannover.

FOTO: DB AG

So denken die Planer der ICE-Trasse

Carsten-Alexander Müller leitet bei der Deutschen Bahn das Projekt zur Planung neuer Schienenwege zwischen Bielefeld und Hannover. Gegenüber dieser Zeitung erläutert er Leitlinien des Milliardenprojekts.

Matthias Bungeoth

■ **Bielefeld/Minden.** Der Neubau einer Bahntrasse zwischen Bielefeld und Hannover ist das größte Infrastrukturprojekt, das derzeit im Auftrag des Bundes für Ostwestfalen-Lippe geplant wird. Das Milliardenprojekt ist in vielen Städten und Gemeinden umstritten, weil noch nicht klar ist, wie genau Natur und Siedlungsräume durch den Bau der ICE-Trasse berührt werden. Carsten-Alexander Müller ist der Experte, der auf Seiten der DB AG das Trassenfindungsverfahren leitet. Er erläutert wichtige Aspekte seiner Arbeit.

WIDERSTAND IN OWL

Die bisher diskutierten fünf Trassenvarianten, die ein Machbarkeitsgutachten im Auftrag des Bundes als Vorschläge in den Prozess eingebracht hat, stoßen entlang der vorgeschlagenen Trassen aus unterschiedlichen Gründen auf deutliche Kritik. Dieser Disput wird von Müller und seinem Team aufmerksam verfolgt. „Wir haben aber auch festgestellt, dass die Leute vor Ort auch oft differenziert denken.“ Es habe bereits gut 100 bilaterale Gespräche mit Bürgermeistern und anderen Vertretern vor Ort gegeben. „Niemand ist gegen das Projekt“, fasst Müller die wichtigste Erkenntnis zusammen. „Das se-

he ich positiv.“ Die einzige Frage sei: „Wie setzen wir das Projekt um?“

600 FRAGEN BEARBEITET

„Ganz toll“ findet es Müller, dass bis zu 3.000 Menschen am digital veranstalteten Auftakt zum Bürgerdialog am 14. Januar teilgenommen haben, um sich zu informieren; in einem Chat wurden zahlreiche Fragen gestellt. „600 Fragen wurden intern beantwortet. Die werden wir dann auf dem Internetauftritt veröffentlichen.“ Nur eine Frage sei noch nicht zu beantworten: wo die Züge künftig fahren werden.

PLENUMSAUFTAKT

Ein Plenum mit Experten aus der Region soll zwei- bis viermal pro Jahr mit digitalen Sitzungen den Planungsprozess zur Trassenfindung begleiten. „Am 9. März wollen wir die konstituierende Sitzung machen“, sagt Müller. Verbänden, Bürgerinitiativen, die DB, Kommunen, Kreise, Ministerien und Abgeordnete sind dabei. „Wenn es Interessensvertretungen gibt, die sich neugierig sind, sind sie auch eingeladen, mitzumachen.“

BETEILIGUNG DER REGION

Von verschiedenen Seiten wurde Kritik an einer unzureichenden Bürgerbeteiligung am Planungsverfahren laut. Dazu sagt Müller: „Wir haben mit

dieser Art Dialogverfahren sehr positive Erfahrungen gemacht.“ Ein analoges Verfahren gebe es derzeit bei der Planung der Fehmarnbeltquerung (analog ist die Bundesratsbefassung). Zudem werde die DB Vertiefungsworkshops anbieten, um Erfordernisse in bestimmten Orten zu besprechen. „Auf Infomärkten werden die Ergebnisse der breiten Öffentlichkeit präsentiert.“ Was jetzt in der Projektregion besprochen werde, müsse man im weiteren Verfahren nicht nachholen, wie etwa bei einem klassischen Planfeststellungsverfahren. Ziel aller Bemühungen sei es, die öffentliche Akzeptanz für das Projekt zu steigern. „Eine Bundestagsbefassung wird für diese Strecke auch ein Thema sein.“

DIE BESTANDSSTRECKE

Aus OWL kamen wiederholt Forderungen nach einer Prüfung der Frage, ob auch ein Ausbau der jetzigen Bestandsstrecke zwischen Minden und Hannover in Betracht kommen könnte. Dazu sagt Müller: „Wir werden auch die Bestandsstrecke überprüfen unter der Prämisse des Deutschlandtakts.“ Es liege der Bahn daran, auch dort die Belange der Anlieger zu beachten. „Was ist zum Beispiel, wenn jemand plötzlich eine sechs Meter hohe Lärmschutzwand vor der Tür hat?“ Zu-

dem müsse geprüft werden, ob es möglich sei, auch in betroffenen Bahnhöfen die Bestandsstrecke nutzen zu können, oder ob es hier neue Umfahrungen brauche. Aktuell sei man dabei, sogenannte Raumwiderstände zu definieren, also Zonen, die aufgrund bestimmter Voraussetzungen nicht von einer Trasse durchschnitten werden können wie Naturschutz- oder Siedlungsräume.

ERSTE KONKRETE PLÄNE

Auf die Frage, wann sich die Trassenplanungen der Bahn zum ersten Mal konkretisieren werden, sagt Müller: „In etwa 24 Monaten möchten wir Trassenentwürfe machen, die raumordnerisch zu prüfen sind.“

FÜNF TRASSENVARIANTEN

Für viel Diskussionen sorgen die fünf Trassenvarianten, die ein Ingenieurbüro im Auftrag des Bundes als technische Machbarkeitsstudien entwickelt hat. Das Hauptargument: Diese Entwürfe seien schon so detailliert, dass sie kaum noch neue Varianten erwarten ließen. Dazu sagt Müller: „Die Planung, die ich jetzt mache, lässt sich mit diesen Entwürfen nicht vergleichen. Dort wurden zum Beispiel der Schall- und Erschütterungsschutz nicht mit eingearbeitet.“ Hierfür brauche es eigene Gutachten. „Viele Ingenieur-

re werden dafür in der Region unterwegs sein.“

DER DEUTSCHLANDTAKT

Warum ist in diesem Fall zuerst der Entwurf eines neuen Fahrplans für die Bundesrepublik, der Deutschlandtakt, da, nach dem nun ein passendes Liniennetz geplant werden muss? „Es ist ein neues Denken“, sagt Müller. Das Prinzip des Bundes, das er ausdrücklich unterstütze, sei gewesen: „Welchen Fahrplan brauchen wir, um die Menschen zu erreichen und ihnen verlässlich Nah- und Fernverkehrsziele anbieten zu können und gleichzeitig die Ziele des Klimaschutzes zu erreichen?“

DIE 31-MINUTEN-FAHRZEIT

Warum ist die aktuell heftig diskutierte Fahrzeitvorgabe von 31 Minuten zwischen Bielefeld und Hannover eine entscheidende Zielgröße für das Bauprojekt? „Um den Deutschlandtakt zu erreichen“, sagt Müller. Man prüfe jetzt, ob es möglich sei, dies umzusetzen. „Wenn wir feststellen sollten, dass nur 34 Minuten möglich sind, müssen wir dies dem Bund präsentieren. Aber wir sollten erstmal Ergebnisse erarbeiten.“ Daraus ergebe sich der Trassenentwurf. „Jede Trasse wird Stärken und Schwächen haben. Das ist letztlich eine politische Entscheidung.“

596 islamistische Gefährder im Fokus

Die meisten Personen kommen offenbar aus NRW.

Lukas Brekenkamp

■ **Bielefeld.** Das Bundeskriminalamt (BKA) registriert aktuell fast 600 islamistische Gefährder. Zwar ist die Zahl rückläufig, dennoch warnen die Experten vor den Gefahren.

Exakt 596 Personen werden als islamistischer Gefährder eingestuft, etwa 530 Personen gelten als relevante Personen (Stand 1.2.2021). Das teilte das BKA auf Anfrage mit. Als Gefährder werden Personen bezeichnet, zu der bestimmte Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass sie schwere politisch motivierte Straftaten begehen werden. Relevante Personen sind beispielsweise Führungspersonen, Unterstützer oder Akteure im extremistischen Bereich. 2018 erreichte die bundesweite Zahl an Gefährdern noch einen Höchstwert mit weit über 700 Personen. Seitdem ist die Zahl rückläufig.

Michael Mertens, stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft der Polizei (GdP), betont: „Wir sollten uns trotz rückläufiger Zahlen nicht in trügerischer Sicherheit wiegen. Die Gefahr durch islamistischen Terror ist nicht vorbei.“ Mertens warnt zudem: „Einige IS-Rückkehrer wurden an der Waffe ausgebildet und haben Erfahrung mit dem Töten gemacht.“ Insgesamt 1.070 deutsche Islamisten sind nach BKA-Angaben aus Deutschland in die Richtung Syrien oder Irak – dem ehemaligen Hoheitsgebiet des Islamischen Staates – gereist. Gut 350 – also etwa ein Drittel der Personen – sind mittlerweile wieder in Deutschland. „Zu über 100 der bislang zurückgekehrten Personen liegen den Sicherheitsbehörden Erkenntnisse vor, wonach sie sich aktiv an Kämpfen in Syrien/Irak beteiligt oder hierfür eine Ausbildung absolviert haben“, so eine Sprecherin des BKA. Von diesen Personen könne eine „besondere Gefährdung ausgehen, sofern keine tatsächliche Distanzierung von der Ideologie des islamistischen Terrorismus erfolgt.“

Zwar sind nach Kenntnis der Sicherheitsbehörden mehr als 260 deutsche Islamisten im IS-Gebiet gestorben – dennoch liegen zu einer Personenzahl im unteren dreistelligen Bereich Erkenntnisse vor, die aus Syrien oder dem Irak ausreisen möchten. Die meisten wollen offenbar nach Deutschland. In der Regel warten bei der Einreise die Sicherheitsbehörden – viele Rückkehrer werden in Haft genommen. Für Gefährder komme laut Mertens verschiedene Maß-

nahmen in Betracht. Zum Beispiel eine Beobachtung. „Wie intensiv diese ist, hängt von der Person ab“, erklärt er. Zum Teil werden laut Mertens auch Mobiltelefone überwacht oder Personen rund um die Uhr beobachtet. „Das ist sehr zeitintensiv – aber es geht darum, mögliche Anschläge zu verhindern und nicht im Nachhinein ermitteln zu müssen.“

In NRW wurden zum Jahreswechsel 201 islamistische Gefährder gezählt, zudem 180 relevante Personen. Allerdings: Die meisten Gefährder gelten als nicht „aktionsfähig“. Das bedeutet, dass eine Vielzahl dieser Personen sich entweder in Haft befindet, im Ausland aufhält oder mutmaßlich im Kriegsgebiet getötet wurde. Die Zahl der „aktionsfähigen“ Islamisten wird auf eine „hohe zweistellige“ Zahl beziffert, heißt es vom NRW-Innenministerium.

Marc Lürbke, stellvertretender Vorsitzender und innenpolitischer Sprecher der FDP-Landtagsfraktion in NRW, urteilt: „Wenn unser Land nicht Wohlgefühlzone für radikale Islamisten ist, sondern man Gefährdern mit der gan-



Marc Lürbke (FDP) warnt vor der Gefahr durch islamistische Gefährder.

FOTO: DPA

zen Palette an rechtsstaatlichen Maßnahmen auf den Füßen steht, sinken nicht nur die Zahlen, sondern es verringert sich vor allem auch der Nährboden für terroristische Propaganda und geistige Brandstifter.“ Der Einfluss des IS nehme weiter ab und die Zahl der verurteilten Straftäter mit islamistischem Hintergrund dagegen zu. Lürbke verweist zudem auf die Abschiebezahlen: „Kein anderes Bundesland schiebt mehr terroristische Gefährder ab als NRW.“ Dennoch dürfe der Schein keinesfalls trügen: „Der islamistische Terror bleibt unvermindert eine akute Bedrohung. Wir müssen deshalb unbedingt verhindern, dass ein Gefährder zwar aus dem Blickfeld der Behörden verschwindet, aber nicht die von ihm ausgehende Gefahr“, sagt Lürbke.

Neuer Regionalrat verabschiedet Millionenpaket für Straßenbau

Ein Höxteraner CDU-Politiker wird neuer Vorsitzender. Das einzige AfD-Mitglied fordert 19.250 Euro als Zuwendung.

Matthias Bungeoth

■ **Detmold.** Ums liebe Geld, neue Straßen sowie die Zukunft von Ostwestfalen-Lippe ging es gleich bei der ersten Sitzung des neu gewählten Detmolder Regionalrats. Der Höxteraner Heinz-Günter Koßmann (CDU) wurde als Nachfolger von Reinold Stücke, der sich nicht zur Wiederwahl gestellt hatte, in dieses Amt gewählt. Sein Stellvertreter ist Ingo Ellerkamp (SPD) aus Petershagen.

„Der Regionalplan ist unsere wichtigste Aufgabe“, sagte Koßmann nach der Sitzung im Gespräch mit dieser Zeitung. In dem Planungswerk geht es

um so wichtige Themen wie den Flächenverbrauch, Nachhaltigkeit, Klimaneutralität oder Klimaschutz. Unter anderem, weil sich erst im September 2020 die Mehrheiten in vielen Rathäusern nach den Kommunalwahlen geändert habe, hatte die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Regionalrat beantragt, die bis Ende März geltende Einwendungsfrist gegen den Planentwurf durch einen neuen Planentwurf zu verlängern.

Doch dies wurde mit großer Mehrheit abgelehnt, wie Koßmann berichtete. Hintergrund: Die Bezirksregierung hatte geltend gemacht, politische Stellungnahmen von

Kommunen könnten auch nach dem 31. März nachgereicht werden, zudem seien auch Ergänzungen möglich.

Um ein Investitionspaket von insgesamt knapp 23,8 Millionen Euro, von denen knapp 14 Millionen Euro vom Land



Heinz-Günter Koßmann (65, CDU) leitet den neuen Regionalrat. FOTO: BEZIRKSREG. DETMOLD

getragen werden, ging es bei der einmütig verabschiedeten Liste von Vorschlägen für den kommunalen Straßenbau in OWL. Darin sind 14 Bauprojekte in allen Kreisen sowie der Stadt Bielefeld enthalten. Teurer Einzelposten ist der Ersatzbau einer Brücke über die Eisenbahnstrecke an der Bahnhofstraße in Paderborn. Der städtische Anteil liegt hier bei gut 8,7 Millionen Euro, der Zuschuss bei rund 3,8 Millionen.

Ums Geld ging es auch in einem Antrag des neuen AfD-Mitglieds Sebastian Landwehr aus Minden. Er beantragte, die Geschäftsordnung so zu ändern, „dass fraktionslosen Mitgliedern des Regionalrates die

Hälfte des Sockelbetrages für Fraktionen als Zuwendung gewährt wird.“

Begründung: die Mitglieder bräuchten „eine angemessene Ausstattung“, müssten sich schulen und gegebenenfalls Fachexperten auch einkaufen, um sich auf Sitzungen vorbereiten zu können. Der Sockelbetrag für eine Fraktion liegt per Gesetz bei 38.500 Euro. Die Auszahlung des halben Sockelbetrags von 19.250 Euro lehnte die Mehrheit jedoch ab. Landwehr erhält den Restbetrag des Topfes von 500 Euro. Ein Verfahren, das auch bei den Linken angewendet worden war, die nicht mehr im Gremium vertreten sind.

PERSÖNLICH

Kandidatin



Serap Güler (40), Integrationsstaatssekretärin (CDU) in NRW, möchte im September für den Bundestag kandidieren. Dafür hat sie sich den Wahlkreis Leverkusen/Köln-Mülheim von SPD-Gesundheitsexperte Karl Lauterbach ausgesucht. Ob sie tatsächlich aufgestellt wird, entscheidet sich Ende März. FOTO: DPA

Prediger



Dietmar Arends (58), lippische Landessuperintendent, predigt zum Wiederbeginn der Lippischen Landeskirche am Sonntag in der Detmolder Erlöserkirche. „Ich freue mich, dass wir nun zu Beginn der Passionszeit wieder mit Präsenzgottesdiensten beginnen können“, erklärte Arends. FOTO: LZ