

Dipl. Ing. Lothar Ibrügger  
 Parlamentarischer Staatssekretär a.D.  
 planerbuero\_ibruegger@web.de

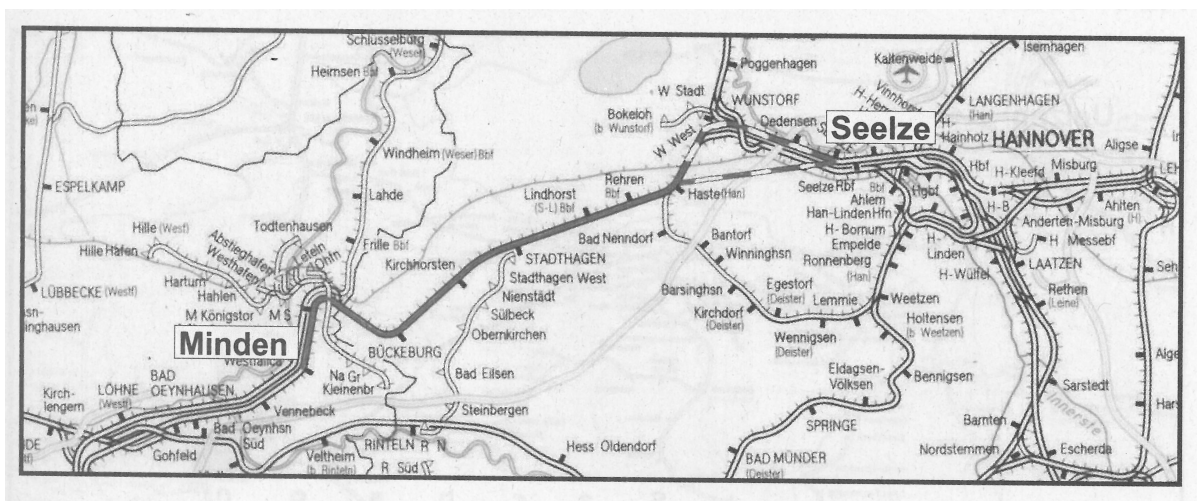
Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030)

Stand: 31.08.2016

**Gesetzliche Konkretisierung von Ausbau- (ABS) und Neubau- (NBS) Maßnahmen im Schienenwegenetz zwischen Hannover und Bielefeld  
 DB-Streckennetz Strecke Nr. 1700**

Schienenwegeausbaugesetz (zurzeit gültige Fassung von September 2004)

**Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben**



Quelle: Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2007, BT-DS 16/6385; Projekt Nr. 7 – Neue Vorhaben ABS Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze

**1. Verkehrliche Zielsetzung**

Beseitigung des zweigleisigen Engpasses Wunstorf – Minden;  
 geschwindigkeitsorientierte Entmischung der Verkehre zwischen Wolfsburg / Hannover und Löhne im Korridor Berlin – Hannover – Westdeutschland; Verkürzung der Fahrzeit.

**2. Projektkennndaten**

Streckenlänge: ca. 71 km  
 Entwurfsgeschwindigkeit bis zu: 230 km/h  
 Gesamtkosten: 901 Mio. €

**Geplante Maßnahmen:**

- zweigleisige Ausbau Minden – Haste
- zweigleisige Ausbau-/ Neubaustrecke Haste – Seelze

**Inhalt**

A) Gesetzgebungsverfahren.....2  
 B) Bedarfsfestlegungen und Projektplanungen.....2  
 C) Gesetzliche Konkretisierung von Bedarfsplanmaßnahmen .....2  
 D) Eingriff in Grundrechte durch Bedarfsplanprojekte.....3  
 E) Vorrang für Ausbaumaßnahmen im Korridor Hannover-Bielefeld.....4  
 F) Ausbau Knotenpunkt Hannover .....8  
 G) Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen im Bundesrat.....8  
 H) Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesverkehrswegeausbaugesetzes / Maßnahmenbeschreibung BVWP 2030 Bundeskabinett .....11

## **A) Gesetzgebungsverfahren**

Am 12. August 2016 hat die Bundesregierung dem Bundesrat den Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes als besonders eilbedürftig übermittelt. Der Deutsche Bundestag wird voraussichtlich am 22. September die inzwischen eingebrachten Ausbaugesetze für die Schienenwege, die Bundesfernstraßen und die Bundeswasserstraßen in erster Lesung behandeln und an die Ausschüsse überweisen. Der Bundesrat wird sich erstmalig in seinem Verkehrsausschuss am 7. September 2016 befassen. Das Schienenwegeausbaugesetz ist im Gegensatz zu den anderen Bedarfsplänen zustimmungspflichtig. Nach Beratung und Beschlussfassung im Bundesrat und Bundestag im letzten Quartal 2016 sollen die überarbeiteten Bedarfspläne die bisherigen ersetzen.

## **B) Bedarfsfestlegungen und Projektplanungen**

Der im Bundesrat zustimmungspflichtige Bedarfsplan für die Schiene wird als Anlage zum Schienenwegegesetz damit neu gefasst.

Es ist einzig und allein Sache des Gesetzgebers, die Bedarfsfestlegungen vorzunehmen. Damit entstehen uneingeschränkte Planungsaufträge für die Bundesregierung und den Vorhabenträger Deutsche Bahn im Bereich der Schienenwege.

## **C) Gesetzliche Konkretisierung von Bedarfsplanmaßnahmen**

Die gesetzliche Feststellung der Bedarfe

VB-E (Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung),

VB (Vordringlicher Bedarf),

WB\* (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) und

WB (Weiterer Bedarf)

gilt den in der Anlage 2 Schiene aufgeführten Strecken und Projekten. Sie sind als verkehrspolitische Leitentscheidungen für das Schienenwegenetz des Bundes zu werten.

Der jeweils gewählte Konkretisierungsgrad wie

- ABS Ausbaustrecke
- NBS Neubaustrecke
- Zahl zusätzlicher Gleise / Angabe der Maximalgeschwindigkeit
- Anfangs- und Endpunkte konkreter Streckenpunkte

unterstreicht den Willen des Gesetzgebers, den daraus folgenden Planfeststellungsverfahren strikte Bindungen aufzuerlegen. Sie gelten für die Bundesregierung, dem Vorhabenträger Deutsche Bahn und die Rechtsprechung. Vorhaben dieser Art sind rechtfertigungsbedürftig, weil die von ihnen ausgehenden Wirkungen auf Umwelt und Rechte Dritter zu berücksichtigen sind.

Das gilt zum einen für die Inanspruchnahme und ggf. bis zur Enteignung führenden Abgabe privaten Grund und Bodens. Zum anderen gilt es aber auch für die Verdrängung von althergebrachten oder/und in Städten und Gemeinden ggf. anders geplanten Bodennutzungen (Flächennutzungs-, Bebauungs- und Landschaftsplanung).

#### **D) Eingriff in Grundrechte durch Bedarfsplanprojekte**

Artikel 14 GG garantiert das Eigentum. Nur durch überragende und im Einzelnen nachzuweisende Gründe des „Wohls der Allgemeinheit“, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen (Art. 87e Abs. 4 GG), kann diese Garantie mit Verpflichtungen zur Entschädigung überwunden werden.

Die Angemessenheit / Zweckmäßigkeit / Wirtschaftlichkeit von Bedarfsplanprojekten und das Gebot der sparsamen Verwendung von Steuergeldern im Sinne der Bundeshaushaltsordnung ist in den Planfeststellungsverfahren unter Beweis zu stellen. Jeder Betroffene hat das Recht, die vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erlassende Planfeststellung vor Gericht zu überprüfen. Alle in die beabsichtigten Projekte eingestellten Maßnahmen und deren Folgebewältigung unterliegen der uneingeschränkten gerichtlichen Kontrolle bis zum Bundesverwaltungsgericht.

Erfahrungen lehren, dass je nach Konflikträchtigkeit mehr als ein Jahrzehnt vergehen kann, bevor Planfeststellungsbeschlüsse rechtlich unanfechtbar werden. Sie sind die Voraussetzung für die Bereitstellung von Investitionsmitteln im Einzelplan 12 (Verkehr) im Bundeshaushalt.

## E) Vorrang für Ausbaumaßnahmen im Korridor Hannover-Bielefeld

In der Gesetzesberatung im Jahre 2003 wurde nach eingehender Abwägung der Vor- und Nachteile von Alternativstrecken zwischen Löhne – Bad Oeynhausen – Hameln – Elze dem Ausbau der Ost-West-Magistrale Berlin – Hannover – Dortmund im Zuge der vorhandenen Trasse zwischen Haste und Minden der absolute Vorrang gegeben (VB Vordringlicher Bedarf „ABS“ Minden – Haste, gesetzlich in Kraft seit 2004).

In der parlamentarischen Erörterung gingen wir davon aus, dass die wegen fehlender Viergleisigkeit schon lange bekannten Engpässe für den Schienenpersonennahverkehr den Regional- und Fernverkehr, aber auch im Besonderen für die Güterzüge bis zum Jahre 2012 durch den kapazitätsgerechten Zubau von zwei Gleisen an der vorhandenen Strecke zwischen Minden und Haste beseitigt würden. Eine schon damals von der Deutschen Bahn und vom Bundesverkehrsministerium favorisierte zweigleisige Neubaustrecke mit einem Tunnel durch das Wiehengebirge wurde schon damals ausdrücklich verworfen.

Das Gesetz schob dieser Absicht folgerichtig durch die Streckenkategorie „ABS“ Ausbaustrecke einen Riegel vor.

Parlament und Bundesrat sollten solche Konkretisierungen von Projekten auch so detailliert vornehmen, da sie vernünftigerweise geboten sind.

Zwingend ist der zeitgerechte und schneller zu verkehrlichen Vorteilen führende Anbau von zwei zusätzlichen Gleisen entlang der vorhandenen Trasse mit den ab dem 1. Januar 2016 deutlich verschärften Lärmschutzansprüchen betroffener Anwohner zwischen Minden und Hannover.

Die neu in Vorschlag gebrachte Ertüchtigung von „2 der 4 vorhandenen Gleise Porta Westfalica – Bad Oeynhausen – Löhne (Westf.) auf Vmax. 180 km/h“ ist verkehrspolitisch richtig und muss auch so im Gesetz verankert werden.

Im Raum zwischen Lindhorst und Seelze im Osten sollte der Bundesregierung und dem Vorhabenträger Deutsche Bahn per Gesetz der Auftrag erteilt werden, verbindlich abzuklären, ob und wie ggf. durch Ausbaumaßnahmen oder einer Neubaustrecke zwischen Lindhorst und Seelze die Überlastungen im Knotenpunkt Wunstorf aufgehoben und im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr deutliche Kapazitätserhöhungen mit kürzeren Taktzeiten für die Berufspendler zwischen Bielefeld und der Metropolregion Hannover erzielt werden können.

Die Abkehr von der so genannten Y-Trasse (Hochgeschwindigkeits- / Güterverkehr auf neuen Trassen zwischen Bremen / Hamburg und Hannover) wird eine deutliche Erhöhung von Güterzügen des Seehafenhinterlandverkehrs auf dem bestehenden Streckennetz in der Region zur Folge haben. Mehr als 90 Millionen Euro werden bis 2018 für den sogen. „Megahub Lehrte“ für einen rascheren Umschlag im Containerverkehr auf der Schiene investiert. Dieser Umschlagort im Osten von Hannover wird zusätzliche Güterzüge aus allen Richtungen anziehen. Dazu gehören auch Güterzugtrassen im Westen von Hannover, die über Nienburg, Wunstorf in beide Richtungen belegt werden. An dieser – neben den schon jetzt vorhandenen Engpässen – in den nächsten Jahren zusätzlich aufdrängenden Belastungssituation kann der Gesetzgeber nicht vorbeigehen. Er sollte daher jetzt so viel Planungsspielraum eröffnen, dass im Raum Lindhorst – Seelze die Prioritätensetzung VB-E Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (bisher **nicht** im Entwurf BVWP 2030!) die Streckenkategorie „ABS/NBS Lindhorst – Seelze“ zwei zusätzliche Gleise Vmax. 230 km/h festgesetzt wird.

In einem offenen Dialogverfahren könnte dann in nächster Zeit die Prüfung der verkehrlichen Vor- und Nachteile der Eingriffswirkungen, der Bauleit- und Landschaftsplanung und des Lärmschutzes abwägend geklärt werden.

Die Ermächtigung dazu erteilt der Gesetzgeber durch die o. g. Konkretisierung.

Eine solche Planungsstrategie lässt weiterhin unterschiedliche Lösungen zwischen Lindhorst und Seelze zu. Der notwendige Abstimmungsprozess darf aber nicht die in der Region einvernehmliche und längst überfällige Ausbaumaßnahme zwischen Minden-Dankersen und Lindhorst verzögern. Für diesen Abschnitt kann einschließlich der zwingenden Lärmschutzverfahren ein eigenständiger Planfeststellungsabschnitt gebildet werden. Die angestrebte Maßnahme ist im Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich positiver als eine Tunnelneubaustrecke. Durch den wesentlich schneller zu erwartenden Anbau von zwei zusätzlichen Gleisen gelingt es, verkehrliche Vorteile wie Kapazitätserhöhung / Beschleunigung / Trennung Güter- und Personenverkehr mit Fahrzeitgewinn zu erreichen.

Der volkswirtschaftliche Gewinn aus geringeren Baukosten und der zeitlich schnelleren Engpassbeseitigung ist eindeutig. Außerdem wird die Inangriffnahme neuer Vorhaben begünstigt, die sonst wegen extrem teurer Tunnelprojekte auf die „lange Bank“ geschoben werden müssten.



Für den BVWP 2030 wurden umfangreiche Nachberechnungen bereits fertig gestellter Schienenwegeprojekte vorgenommen. Auch der Bundesrechnungshof befasste sich mit teilweise exorbitant gestiegenen Kosten bei sogen. Großvorhaben mit Tunnelelementen. Er kritisierte in seiner Stellungnahme zum BVWP 2030 die erfahrungsbedingt systematische Unterschätzung tatsächlicher Baukosten. Die in dem Forschungsgutachten ermittelten Kostensätze zeigten u. a. folgende Ergebnisse (Kostenstand 2011):

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| a) 9 Mio. Euro / lfd. km  | ABS 160 km/h Ertüchtigung und durchgängige Herstellung von mind. zwei zusätzlichen Gleisen |
| b) 10 Mio. Euro / lfd. km | ABS 200-250 km/h mit zusätzlichen zwei Gleisen   |
| c) 20 Mio. Euro / lfd. km | NBS 200 km/h   |
| d) 33 Mio. Euro / lfd. km | NBS über 230 km/h  |
| e) 40 Mio. Euro / lfd. km | Tunnelstrecken, Hochgeschwindigkeitsverkehr  |

Bei örtlicher Zuordnung von Aus- und Neubaustrecken im Raum zwischen Hannover und Löhne sind die klaren Kostenvorteile bei dem Ausbau im Bestandsnetz zu erkennen. Fahrzeitgewinne, die bisher als ein Hauptargument für kostenträchtige Tunnelprojekte aufgeführt werden, sind sehr viel besser durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Umsteigebahnhöfe und der allgemeinen Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf den bestehenden Schienenstrecken zu erreichen. Jeder vermeintliche Fahrzeitgewinn auf isolierten Streckenabschnitten mit relativ kleinteiligen Tunnelstrecken verpufft in aller Regel durch die alltäglichen Verspätungen im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr. Hier muss der Schwerpunkt der beabsichtigten Investitionen für den Deutschlandtakt liegen.

## **F) Ausbau Knotenpunkt Hannover**

Angesichts der bekannten Überlastungen des Schienennetzes in der Metropolregion Hannover ist die Forderung mehr als berechtigt, den Knotenpunkt Hannover in das entsprechende Ausbauprogramm für Großknoten aufzunehmen.

Ein Verkehrsnetz kann nur so viel leisten, wie seine Knotenpunkte belastbar und flexibel sind. Hannover ist durch die Lage der Schienenwege im Stadtgebiet nicht nur außerordentlich hoch lärmbelastet, sondern auch durch die angestrebten Steigerungen im Güter- und Personenverkehr in seiner Leistungsfähigkeit als Knotenpunkt ganz besonders gefordert. Der Gesetzgeber sollte dies durch Aufnahme in das Knotenpunktprogramm wie für Frankfurt, Hamburg, Köln, München und Mannheim berücksichtigen.

Ideal wäre eine Verknüpfung mit gezielten städtebaulich orientierten Maßnahmen entlang der vorhandenen Schienenwege. Zum Beispiel könnte für die Güterumgebungsbahn Seelze – Linden – Ricklingen – Lehrte eine Überdachung der im Einschnitt liegenden Trasse die Trennwirkung der Schiene im Stadtteil Linden aufheben, die Anwohnerqualität deutlich erhöhen oder Einhausungen lichter Art die Lärmlästigkeit in den Stadtteilen Döhren und Waldhausen deutlich mindern.

## **G) Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen im Bundesrat**

Es liegt im hohen Interesse der im gesetzlichen Entscheidungsprozess unmittelbar betroffenen und beteiligten Bundesländer NRW und Niedersachsen, auf den Vorrang der Engpassbeseitigung im Transeuropäischen Netz zu bestehen. Der Korridor Hannover – Bielefeld darf daher nicht, wie vom Bundeskabinett vorgeschlagen, im „VB Vordringlichen Bedarf“ belassen werden, sondern sollte durch einmütigen Schulterchluss der Abgeordneten aus NRW und Niedersachsen wie auch der Landesregierungen in die Kategorie „VB-E Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ noch dringlicher festgesetzt werden. Der nur 43 km lange Streckenabschnitt zwischen Wunstorf und Minden ist seit langem ein Engpass von Europäischer Bedeutung (Güterverkehrskorridor), da ansonsten durchgängig von Rotterdam bis zur polnischen Grenze viergleisige Strecken und zweigleisige Parallelstrecken nutzbar sind.

Jede Verzögerung von Maßnahmen in den Zulaufstrecken von NRW im benachbarten Niedersachsen wirken sich heute schon mit laufenden Verspätungen im gesamten Verkehrsgeschehen für Reisende, Pendler und Güter bis in die chronisch überlasteten



Großknoten Dortmund und Köln aus. Umgekehrt gilt dies auch für die Erreichbarkeit und die Leistungsfähigkeit Hannovers als Metropolregion. Mit einem Gesamtgüterwert von 119 Milliarden Euro (Region Hannover) und 238 Milliarden Euro (Region Ostwestfalen-Lippe), d. h. zusammen 357 Milliarden Euro, und 212 Millionen Tonnen Gesamtverkehrsmenge auf Straße, Schiene und Wasserstraße (Verflechtungsprognose 2030 BVWP) weisen diese beiden Regionen im bundesweiten Vergleich eine Spitzenstellung auf. Die europäischen Magistralen BAB A 2, Schienenverbindung Berlin – Köln und der Mittellandkanal durchqueren diese beiden benachbarten Regionen. Daher ist die Kategorie VB-E nur folgerichtig.

Landesgrenzen dürfen wegen der engen sozialökonomischen Verflechtungen zwischen der starken Wirtschaftsregion Ostwestfalen-Lippe und Hannover bei den parlamentarischen Entscheidungen keine Rolle spielen.

Bundesminister Dobrindt sprach auf einem der CSU-Parteitage von seiner Erfahrung, dass „die da oben im Norden Planungen verfolgen, wir aber in Bayern über Planfeststellungen verfügen“. Mit anderen Worten: Halte die da oben im Norden möglichst lange hin mit einer Vielzahl immer wieder aufs Neue vorgebrachten Planungsüberlegungen, wir aber im Süden – so ergänze ich ihn – führen Planungen zielgerichtet durch, schließen Finanzierungsvereinbarungen mit jahrzehntelangen Bindungswirkungen für den Bundeshaushalt und genießen dank der Steuerzahler aus dem ganzen Bundesgebiet rascher die verkehrlichen Vorteile aus abgeschlossenen Baumaßnahmen.

Es ist höchste Zeit zu erkennen, dass seit 2004 auch eine Strategie verfolgt wurde, den Norden von tatsächlichen Investitionen fernzuhalten. Man schaue nur auf die deutliche Überzahl von Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bundesverkehrsminister und der Deutschen Bahn in den letzten Jahren zugunsten der Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern.

Schon im Januar 2015 antwortete die Bundesregierung auf die Parlamentarische Anfrage des Abgeordneten Achim Post, dass für 15 Vorhaben die Finanzierung der Vorentwurfsplanung im Zuge einer Sammelfinanzierungsvereinbarung abgeschlossen worden wären. Neben den Knoten Frankfurt, Mannheim und Hamburg, des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit VDE 9 Leipzig – Dresden und der ABS Stendal – Uelzen waren alle anderen zehn Bedarfsplanvorhaben von unmittelbarer Verkehrsrelevanz für Bayern (sieben) und Baden-Württemberg!



**H) Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung des  
Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Bundesrats-DS 433/16 vom 12.08.2016) /  
Maßnahmenbeschreibung BVWP 2030 Bundeskabinett vom 03.08.2016**

Zur Konkretisierung der verkehrspolitischen Leitentscheidung sollte zwingend die folgende Fassung der Maßnahmen für den Korridor Hannover – Löhne mit zwingender Bindungswirkung für Bundesregierung und Vorhabenträger DB gesetzlich abgesichert werden:

Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)

Lfd. Nr. 13 ABS/NBS Hannover – Lindhorst / ABS Lindhorst – Löhne

Kategorie VB-E

ABS/NBS Hannover – Lindhorst: zwei zusätzliche Gleise im Korridor Seelze – Lindhorst, Vmax. 230 km/h

ABS Lindhorst – Löhne: drittes und viertes Gleis zwischen Lindhorst – Minden-Dankersen, Vmax. 230 km/h

Ertüchtigung von 2 der 4 vorhandenen Gleise Porta Westfalica – Bad Oeynhausen – Löhne (Westf.) auf Vmax. 180 km/h

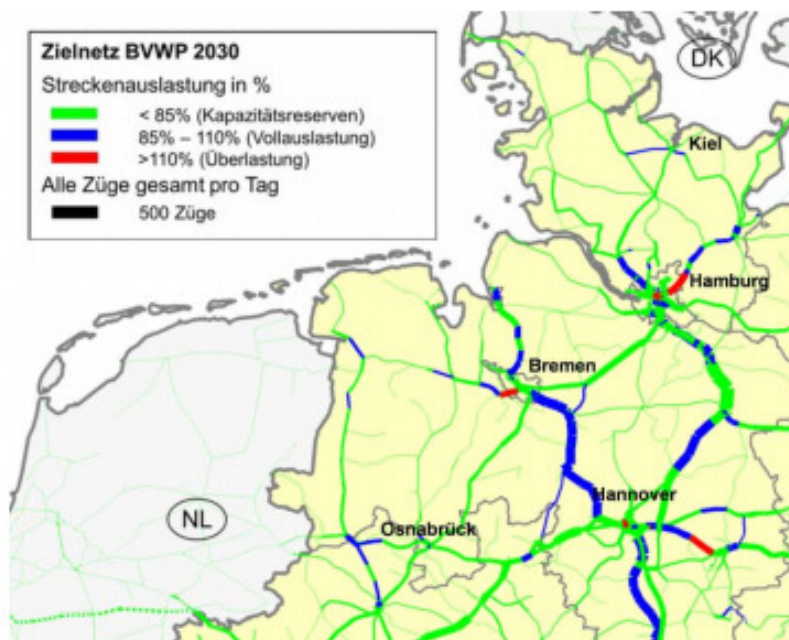
Noch während der parlamentarischen Beratungen sind die bisher von der Bundesregierung vorgelegten Kostenschätzungen auf ihre Plausibilität, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu überprüfen. Dazu ist zwingend erforderlich, die im Einzelnen beschriebenen Maßnahmen getrennt aufzuzeigen. Außerdem sind die dafür notwendigen Maßnahmen des Lärmschutzes ebenso nachzuweisen wie die in die 1,8 Milliarden Euro-Berechnung eingebrachten Risikozuschläge.

Der von den Abgeordneten Achim Post und Stefan Schwartze geforderte andersartige Zuschnitt der Maßnahmen zwischen Seelze und Löhne ist gleichermaßen durch Kostenschätzungen zu ermitteln und für die parlamentarische Beratung bereitzustellen.

In der folgenden Übersicht wird die von der Bundesregierung bevorzugte Maßnahmenbeschreibung wiedergegeben. Das Zielnetz 2030 weist entsprechend im Mindener und Wunstorfer Raum gesonderte, neue Streckenabschnitte abseits der vorhandenen Trasse auf.

## Bundesverkehrswegeplan 2030, Stand: Kabinettsbeschluss 03.08.2016:

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme <sup>2</sup>	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
13	2-016-V01	ABS/NBS Hannover – Bielefeld	2 zusätzliche Gleise im Korridor Seelze – Porta Westfalica / Bad Oeynhausen, Vmax 230 km/h, mit Fernverkehrsanbindung Minden u. Engpassbeseitigung in den Knoten Minden u. Wunstorf; Ertüchtigung von 2 der 4 vorhandenen Gleise Porta Westfalica – Bad Oeynhausen – Löhne (Westf.) auf Vmax 180 km/h	1.884,8	1.650,8	234,0	-	VB	2,0	hoch	hoch	ja	



Das von der Bundesregierung bevorzugte Zielnetz 2030 geht unverändert von Umfahrungen Mindens (Tunnelstrecke) und Wunstorf aus!

Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030, BT-DS 18/9350

