

So klingt die Resolution gegen den Ausbau der Bahntrasse.

Resolution des Rates der Stadt Hameln zur Bedarfsplanüberprüfung des Schienenzielnetzes 2025 des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.



Das Ergebnis der vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Ende 2010 vorgelegten Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege kann nicht nachvollzogen werden. Die faktische Herausnahme der Maßnahme des vordringlichen Bedarfs „ABS (Ausbaustrecke) Minden - Haste/ABS/NBS (Neubaustrecke) Haste - Seelze“ (Planfall 12) aus seiner zukünftigen Realisierung mit Hinweis auf die lediglich in den weiteren Bedarf eingestufte Maßnahme „ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg, 2 Baustufe“ (Planfall 33), muss sowohl sachlich als auch formal in Zweifel gezogen werden.

Ein Verzicht auf die dauerhafte Beseitigung einer umfassenden Funktionsstörung im Verlauf einer europäischen Hauptachse des Schienenverkehrs zugunsten der Ertüchtigung einer Nebenstrecke, mit einem ausschließlich im Segment des Schienengüterverkehrs erkannten Teilnutzen, stellt keine nachhaltige Problemlösung dar. Eine Realisierung des Planfalls 33 legt die Grundlage für einen 24-stündigen Güterverkehr mit erheblich anwachsenden Ausmaßen durch die Städte Rinteln, Hessisch Oldendorf, Hameln sowie durch die Flecken Coppenbrügge und Salzhemmendorf. Die dadurch ausgelöste Verlärmung und Trennwirkung im Trassenbereich führt zur erheblichen Betroffenheit und stellt keine fachlich akzeptable Lösung der Verkehrsproblematik dar. Ein Ausbau der Strecke Löhne - Braunschweig - Wolfsburg mit einem geschätzten Investitionsaufwand von 778 Mio. € auf 2 Gleise mit Elektrifizierung und vorrangiger Befahrung durch Güterzüge (die besonders nachts fahren) wird erhebliche städtebauliche und verkehrliche Auswirkungen auf die betroffenen Kommunen haben. Hier sind neben den Städten Bad Oeynhausen, Vlotho und Löhne, insbesondere in unserem Bereich die Städte Rinteln, Hessisch Oldendorf, Hameln sowie Flecken Coppenbrügge und Flecken Salzhemmendorf zu nennen. In allen Städten sind im unmittelbaren Einzugsbereich der geplanten Trassen in den letzten Jahrzehnten zum Teil erhebliche Infrastrukturinvestitionen mit EU-, Bundes- und Landesmitteln vorgenommen worden (touristische Infrastruktur, z.B. Radwege etc.).

Im Stadtgebiet Hameln (ca. 60.000 Einwohner) sind rd. 12.000 Einwohner direkt und unmittelbar von einem Ausbau der Strecke betroffen. Die vorh. Wohnbebauung liegt überwiegend unmittelbar an der Bahnstrecke. Lärmtechnische Maßnahmen wären auf gesamter Länge im Stadtgebiet unumgänglich, wobei eine Realisierung dieser Lärmschutzmaßnahmen in vielen Bereichen aus Platzgründen scheitern wird. Zwischen der Nordstadt und der Kernstadt Hamelns erfolgt durch den Ausbau der Bahnstrecke eine städtebaulich nicht zu verantwortende Zäsur, die daher abzulehnen ist. Mit derzeit fünf vorhandenen Bahnübergängen wird die Nordstadt mit der Kernstadt derzeit verkehrlich verbunden. Der Bau von Über- bzw. Unterführungen ist nicht oder nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand und erheblichen Eingriffen in die vorhandene Bebauung umzusetzen. Bei einer entsprechend hohen Zugfrequenz wird die Nordstadt bei der Beibehaltung der beschränkten Bahnübergänge quasi abgeschnitten.

Auf die weiterreichenden Problemstellungen im Bereich der Stadt Bad Oeynhausen mit ihrem Kurbereich und den sich daraus ergebenden Problemen mit den ggf. erforderlichen umfangreichen Investitionen in den Schallschutz (Tunnelbau) soll hier nicht weiter eingegangen werden, da dieses in

den Resolutionen der dortigen Räte entsprechend ausreichend dargestellt ist. Erforderlich ist daher eine Neuermittlung des Investitionsbedarfes unter Maßgabe der heutigen Immissionsschutzanforderungen. Die bislang geschätzten Projektkosten zwischen Löhne und Elze aufgrund der Neubewertung des BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) in Höhe von 778 Mio. € für den zweigleisigen elektrifizierten Ausbau sind daher unzureichend. Nach Expertenmeinung könnten sich die für den PF (Planfall) 33 aufgeführten Kosten (bisher ca. 778 Mio. €) um mehr als 300 Mio. € auf 1,078 Milliarden € erhöhen.

Vor dem geschilderten Hintergrund scheint es grundsätzlich angebracht, einen generellen Abgleich der Ergebnisse der vorgelegten Bedarfsplanüberprüfung mit den realen Umsetzungsperspektiven der verschiedenen (Teil-) Maßnahmen vor dem eigenen Zielhorizont 2025 zu fordern. Die Umsetzungschancen z. B. des PF 33 müssen dabei realistischer Weise in Zweifel gezogen werden. abschließend sei auch noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich beim PF 12 „ABS Minden-Haste // ABS/NBS Haste-Seelze“ nicht nur inhaltlich, sondern auch formal um eine Maßnahme des „Vordringlichen Bedarfs“ im gültigen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege handelt, während der PF 33 nur dem „Weiteren Bedarf“ zugeordnet ist. Neben den massiven inhaltlichen Zweifeln an der Sinnhaftigkeit einer Nichtaufnahme des PF 12 in das Zielnetz 2025, erscheint die Verknüpfung einer Maßnahme des „Vordringlichen Bedarfs“ mit einer Maßnahme des „Weiteren Bedarfs“, zulasten der Maßnahme des „Vordringlichen Bedarfs“, auch formal als kritikwürdig.

Ausgerechnet für den PF 12 versäumt es die vorliegende Bedarfsplanüberprüfung leider, entgegen der eigenen Systematik, zu überprüfen, ob durch eine Zuschnittsoptimierung der Maßnahme eine NKV-Verbesserung (Nutzen-Kosten-Verhältnis) erreicht werden kann. Mit einer Zuschnittsänderung wurde so immerhin bei 8 der überprüften 38 Bedarfsplanvorhaben eine Aufnahme in das Zielnetz 2025 sichergestellt. Mit einer im Rahmen der Überprüfung errechneten Steigerung der notwendigen Investitionskosten von ca. 15,6 % gegenüber der Basis aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 liegt der PF 12 erkennbar unter der 24,2 %-igen Steigerung der PF 2 + 33 und deutlich unter der errechneten 38 %-igen Kostensteigerung im Durchschnitt aller überprüften Projekte. Von den veranschlagten ca. 1,042 Milliarden € Investitionskosten für die insgesamt 51 Streckenkilometer des PF 12 entfällt dabei allein etwas mehr als die Hälfte der Kosten auf die Teilmaßnahme eines nur 15 km langen, möglichen Streckenneubauabschnitts zwischen Haste und Seelze. Kosteneinsparungen durch Verifizierung der Teilmaßnahmen wurden im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung für den PF 12 ebenso wenig betrachtet, wie Kosteneinsparungen durch sehr reale Möglichkeiten von Abschnittsbildungen und deren Umsetzungsperspektiven vor dem selbst gesteckten Zielhorizont 2025.

Vor diesem Hintergrund fordert der Rat der Stadt Hameln den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf, seine vorgelegten Ergebnisse in Bezug auf den Planfall 12 und den Planfall 33 fachlich zu überprüfen. Dabei sollten auch folgende Eckpunkte zugrunde gelegt werden: Verifizierung der Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung unter der Prämisse einer realistischen Umsetzungsperspektive für den Zielhorizont 2025 Einbeziehung aller Kosten in die Planfall-Analyse (Stichwort: höhere Baukosten im Planfall 33 wegen der Lärmproblematik in Bad Oeynhausen, Rinteln, Hessisch Oldendorf, Hameln, Coppenbrügge und Salzhemmendorf) Berücksichtigung der Einstufung der Maßnahmen in den bestehenden gesetzlichen Bedarfsplänen (Stichwort: Verkehrswert) Berücksichtigung einer möglichen Zuschnittsoptimierung des Planfall 12 vor dem Zielhorizont 2025 (Stichwort: Abschnittsbildung) Ziel ist die Übernahme der Maßnahme Planfall 12 und die Herausnahme der Maßnahme Planfall 33 in das Zielnetz 2025.