



Postfach 44 07, 30044 Hannover

Aktionsbündnis BI TRANSIT  
Herrn Diethard Seemann  
Apfelkamp 16

31863 Coppenbrügge

Eingabe: 02956/06/16  
Drucksache: 16/5455  
Ansprechpartner/in: Frau Engelmann  
Durchwahl: 0511 3030-2190

06.12.2012

Sehr geehrter Herr Seemann,

Ihre Eingabe,

*betr. Bundesverkehrswegeplan 2015  
hier: Bahnstrecken Löhne-Hameln-Elze und Minden-Seelze,*

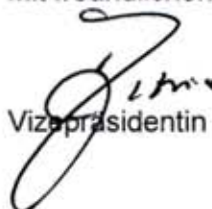

hat der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Niedersächsischen Landtages beraten.

Das für die Angelegenheit zuständige Ministerium hat zu der Eingabe Stellung genommen. Der Ausschuss hat Ihre Eingabe und die Stellungnahme erörtert. Er ist zu dem Ergebnis gekommen, Ihre Eingabe der Landesregierung als **Material** zu überweisen. Außerdem hat der Ausschuss beschlossen, dass Sie über die Sach- und Rechtslage, wie sie sich aus der Stellungnahme ergibt, unterrichtet werden sollen und die parlamentarische Behandlung der Angelegenheit damit abgeschlossen wird.

In seiner Sitzung am 06.12.2012 hat der Landtag die Auffassung des Ausschusses gebilligt.

Zu Ihrer Unterrichtung ist daher die Stellungnahme des Ministeriums beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

  
Vizepräsidentin 

## Stellungnahme

des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur  
Eingabe 02956/06/16Aktionsbündnis BI TRANSIT, Herrn Diethard Seemann, 31863 Coppenbrügge

betr.: Bundesverkehrswegeplan 2015

hier: Bahnstrecken Löhne-Hameln-Elze und Minden Seelze

---

Der Petent fordert unter Bezugnahme auf den gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 die niedersächsische Landesregierung auf, den Ausbau der Eisenbahnstrecke Löhne – Hameln – Elze zu verhindern und dagegen die Strecke Minden – Hannover auszubauen.

Der Petent verkennt, dass nach dem Grundgesetz der Ausbau der Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG (DB AG) ausschließlich dem Bund als Alleineigentümer obliegt. So entscheidet er über die Zweckmäßigkeit und Auswahl der Strecken, die Wirtschaftlichkeit sowie einen eventuellen Ausbaupunkt. Mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans legt der Bund fest, welche Ausbaumaßnahmen erforderlich sind, um die Bedarfe insbesondere im Güter- und Personenfernverkehr aufzufangen.

Die Mitwirkungsrechte der Länder sind bei diesem Prozess stark eingeschränkt.

Der Ausbau beider vom Petenten erwähnten Schienenstrecken ist im aktuellen BVWP enthalten. Die Ertüchtigung des Abschnitts **Löhne – Elze – Braunschweig – Wolfsburg** gliedert sich in zwei Baustufen:

Die Baumaßnahmen der ersten Baustufe, dem Streckenabschnitt Hildesheim – Groß Gleidingen, haben bereits planmäßig in 2009 begonnen und die Inbetriebnahme ist für Dezember 2012 geplant.

Ziel der zweiten Baustufe ist der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung **Löhne – Elze**, der viergleisige Ausbau Elze – Nordstemmen sowie Groß Gleidingen – Braunschweig Hbf und der zweigleisige Ausbau der Weddeler Schleife (Weddel – Fallersleben) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

Das Vorhaben der zweiten Baustufe ist im BVWP dem weiteren Bedarf zugeordnet. Es sind bislang weder Planungsleistungen etc. erfolgt noch gibt es weitere Ausbaudetails.

Trotzdem haben sich bereits Bürgerinitiativen formiert, die sich gegen den Streckenausbau wenden. Sie befürchten insbesondere Lärmbelästigungen durch bis zu 100 Güterzüge täglich und dadurch negative Auswirkungen auf den Tourismus bzw. die Region als Kurstandort.

Der Zweigleisige Aus-/ bzw. Neubau der Strecke **Minden – Seelze** ist dagegen bislang dem **vordringlichen Bedarf** zugeordnet. Auch in diesem Fall erfolgten bisher weder Umsetzungs- noch Planungsleistungen.

Im Jahr 2010 hat der Bund eine gesetzlich alle fünf Jahre vorgeschriebene Überprüfung des BVWP abgeschlossen. Bei der Untersuchung wurden beide vom Petenten genannten Projekte vom Bund als Alternativrouten zueinander betrachtet: Die Achse Löhne – Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg stellt eine Alternativroute zur Strecke Minden – Seelze (weiter nach Hannover und Lehrte) dar. Sie soll eine südliche Umfahrung von Hannover für den Güterverkehr schaffen. Damit werden auch Kapazitäten für die zusätzlichen Güterzüge geschaffen, die durch die Maßnahmen zwischen den Nordseehäfen und Hannover in diesen Netzbereich einfahren (Ausbau- / Neubaustrecke Hamburg/ Bremen – Hannover und Rotenburg – Minden = „Y-Trasse“). Im Ergebnis wurde für die Strecke Minden – Seelze lediglich ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,0 ermittelt, wohingegen Löhne – Hameln – Elze einen Wert von 2,5 erhielt. Dies bedeutet, dass die erforderlichen Kapazitäten für den Ost-West-Korridor Amsterdam – War-

schau über einen Ausbau der Achse Löhne – Elze – Braunschweig – Wolfsburg wirtschaftlicher zu erstellen sind als über einen viergleisigen Ausbau Minden – Seelze. Allerdings dient diese Untersuchung vor allem dazu, aktuelle Entwicklungen, wie Kostensteigerungen, geänderte Randbedingungen etc. zu dokumentieren und die im BVWP enthaltenen Projekte auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen, damit keine unwirtschaftlichen Maßnahmen zur Umsetzung gelangen. Sie kommt dagegen nicht einer Aufstellung bzw. Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans gleich. Die Ergebnisse sollen zwar als eine Bearbeitungsgrundlage auch in die Fortschreibung des BVWP einfließen. In diesem Rahmen werden jedoch alte sowie neue denkbare Projekte umfassend und übergreifend neu bewertet.

Eine Umsetzung der beiden oder einer der Maßnahmen innerhalb des aktuellen BVWP wird der Bund aufgrund der Unterfinanzierung des BVWP aber nach eigener Darstellung im Investitionsrahmenplan 2011 - 2015 ohnehin nicht vornehmen (können). Insoweit bleibt die Fortschreibung des BVWP abzuwarten.

Der Bund führt derzeit die Vorbereitungen für den neuen BVWP 2015 durch. Die Landesregierung ist in begleitenden Arbeitskreisen tätig. In diesem Rahmen soll auch eine Lösung zur Entschärfung der Engpässe auf der Ost-West-Route Amsterdam – Warschau erarbeitet werden. Die Landesregierung hat die Möglichkeit eigene Vorschläge für Maßnahmen im Schienennetz einzubringen, die dann vom Bund geprüft werden.

Niedersachsen plant, alle bislang vorhandenen Bedarfsplanprojekte wieder in den BVWP-Prozess einzubringen. Dies gilt auch für den bisher nicht favorisierten Ausbau Minden – Seelze, denn es wird für sinnvoll erachtet jeweils Streckenvarianten zu prüfen.

Die Strecke Löhne – Elze war bis in die 90er Jahre bereits zweigleisig ausgebaut. Die Wiedererrichtung eines zweiten Gleises stellt daher einen eher geringen Einschnitt in die Landschaft dar.

Sofern von der BI TRANSIT das Argument der erhöhten Lärmbelastung angeführt wird, so gilt dies in gleicher Weise auch für andere potentielle Aus- oder Neubaustrecken. Außerdem sind im Fall der Strecke Löhne-Elze die bisher prognostizierten Veränderungen der Verkehrsbelastung durch einen Ausbau als moderat zu bezeichnen. Die Bedarfsplanüberprüfung hat eine Veränderung von heute 8 auf zukünftig 24 Güterzüge pro Tag und nicht wie von der BI TRANSIT befürchtet auf 100 Güterzüge in 2025 ergeben.

Darüber hinaus sieht die Landesregierung einen möglichen Ausbau der Strecke Löhne – Elze auch als Chance, Verbesserungen der jetzigen Situation zu erreichen. So könnten entlastende Effekte durch Lärmschutzmaßnahmen, den Wegfall von Emissionen durch Elektrifizierung sowie Verbesserungen für den Schienenpersonennahverkehr greifen. Ferner wird sich die Lärmbelastung durch Güterzüge zukünftig generell schon dadurch verringern, dass Bremssysteme technisch weiterentwickelt und verbessert werden. Unterstützt wird diese Entwicklung auch durch die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise, die einen entscheidenden Anreiz bilden, die Züge sukzessive auf „Flüsterbremsen“ umzurüsten.

Letztendlich wird der Bund in den kommenden Jahren die Bewertung der potentiellen BVWP-Projekte durchführen und Prioritäten setzen. Die Landesregierung sieht den grundsätzlichen Bedarf für weitere Kapazitäten. Eigene Bewertungen, welche Ausbauvariante zu bevorzugen sein sollte, kann die Landesregierung nicht durchführen. Niedersachsen wird daher die Entscheidung des Bundes prinzipiell mittragen.

Der BI TRANSIT, die sich bereits mehrfach schriftlich und mündlich an die Landesregierung gewandt hatte, wurden der Umgang und das weitere Vorgehen bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans im Rahmen eines Gesprächs mit Minister Bode, Mitgliedern des Landtags und kommunalen Vertretern am 10.5.12 dargelegt. In diesem Rahmen wurde weiterhin angeboten, Vorschläge und Hinweise für die Bewertung dieser Ideen aufzunehmen.

Sollten diese belastbar und nachvollziehbar sein, so wird die Landesregierung diese in ihre Anmeldungen gegenüber dem Bund einfließen lassen.

Insofern unterstützt das Land die BI Transit zwar in dem Anliegen für eine umfassende Prüfung der Alternativvorschläge zur Entschärfung von Engpässen im Schienennetz. Für eine einseitige Ablehnung eines Lösungsansatzes, wie es in der Petition gefordert wird, sieht das Land aber keine Grundlage.