

Antrag

Fraktion der CDU

Hannover, den 06.06.2014

Viergleisiger Ausbau der Schienenstrecke Minden–Hannover (West-Ost-Achse Niederlande–Osnabrück–Berlin)

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Die Schienenstrecke Minden–Hannover als Teil der Ost-West-Achse Niederlande–Osnabrück–Berlin gehört mit aktuell mehr als 100 000 Zügen pro Jahr zu den am stärksten frequentierten Bahnstrecken in der Bundesrepublik. Die Belastung liegt eindeutig an der Kapazitätsgrenze, mit 121 % im Tagesmittel muss sogar von einer eindeutigen Überbelastung gesprochen werden.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, sich gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Bahn AG für den Ausbau der Schienenstrecke Minden–Hannover (West-Ost-Achse Niederlande–Osnabrück–Berlin) entlang der bisherigen Streckenführung einzusetzen und auf die hohe Priorität des Ausbaus für den Wirtschaftsstandort Niedersachsen hinzuweisen.

Begründung

Vor dem Hintergrund eines stetig steigenden Personen- wie Gütertransportaufkommens auf deutschen Straßen muss der nachhaltige und zukunftsweisende Ausbau des Schienennetzes in Deutschland eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik von Bund und Ländern sein. Eine solche Strecke, auf welche diese Aufgabe konkret zutrifft, ist die Schienenstrecke Minden–Hannover (West-Ost-Achse Niederlande–Osnabrück–Berlin).

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege für die Beseitigung des Schienenengpasses hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,0 ergeben. Das Vorhaben soll nicht in das Zielnetz 2025 übernommen und nicht mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt realisiert werden. Die regionale Wirtschaft ist in dieser Angelegenheit bereits beim Bundesverkehrsminister mit der Bitte um Prüfung vorstellig geworden.

Dass die o. g. Strecke einen Engpass darstellt, ist seit Jahren bekannt, bereits 2003/2004 wollte die Deutsche Bahn AG diesen beseitigen. Die Geschwindigkeitsdifferenzen sind aufgrund verschiedener zum Einsatz kommender Zuggattungen aus Personen- und Güterverkehr sehr hoch. Dadurch erhöht sich das Risiko von Verspätungen, gerade im Falle von Betriebsstörungen. Auch der Wunsch der Bahnkunden nach zusätzlichen Zügen auf dieser Strecke kann regelmäßig nicht erfüllt werden. Bis 2015 ist eine Zunahme des Verkehrs auf der Strecke auf bis zu 130 000 Züge p. a. zu erwarten - das endgültige K.-o.-Kriterium für die zweigleisige Strecke.

Als Begründung für die ablehnende Haltung gegenüber dem Ausbau wird die Konkurrenz zum Ausbau der Achse Löhne–Braunschweig–Wolfsburg angeführt. Dieser Vergleich hinkt jedoch aus verschiedenen Gründen, u. a. soll diese Strecke vorrangig dem Güter- und nicht dem Personenfernverkehr dienen. Auch wäre eine massive negative Beeinflussung des Kurgebietes der Stadt Bad Oeynhausen und des Bereiches der Stadt Hameln gegeben.

Nach aktuellen Aussagen des BMVI und der Deutschen Bahn AG wird der oben geschilderte Sachverhalt derzeit wieder geprüft, woraus sich eine veränderte Priorisierung ergeben könnte.

^{*)} Die Drucksache 17/1627 - ausgegeben am 18.06.2014 - ist durch diese Fassung zu ersetzen.

Der bisherige Verlauf der Diskussion um den Ausbau und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen zulasten des Ausbaus der Schienenstrecke Minden–Hannover (West-Ost-Achse Niederlande–Osnabrück–Berlin) muss aus folgenden Gründen in Zweifel gezogen werden:

1. Der Vergleich zwischen einem Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs als Teil der Transeuropäischen Netze (Minden–Seelze) und einem Projekt des Weiteren Bedarfs (Löhne–Wolfsburg) im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege setzt sich über den Verkehrswert und den Willen des Gesetzgebers hinweg.
2. Bei acht anderen Vorhaben konnte mit einer Modifizierung der Plandaten eine Aufnahme in das Zielnetz 2015 erreicht werden. Eine solche Überprüfung hat für die o. g. Strecke gar nicht stattgefunden und muss auch vor dem Hintergrund möglicher Kosteneinsparungen nachgeholt werden.
3. Die Umsetzung der als Alternative genannten Strecke Löhne–Braunschweig–Wolfsburg als südliche Umfahrung von Hannover ist nicht berücksichtigt. Besonders die Auswirkungen eines massiv erhöhten Güterverkehrsaufkommens für das Kurgebiet von Bad Oeynhausen und des Bereiches der Stadt Hameln sowie sich daraus ergebende Folgekosten (z. B. für Lärmschutzmaßnahmen) sind nicht ausreichend thematisiert worden.
4. Unklar ist weiterhin, ob und, wenn ja, welche Entlastungswirkung der Ausbau der Nebenstrecke für die direkte Verbindung Amsterdam–Osnabrück–Berlin haben würde. So sollte im Rahmen einer stundenbezogenen Auswertung geprüft werden, ob durch eine Verlagerung des zu weiten Teilen nachts stattfindenden Güterverkehrs eine wesentliche Entspannung in der stark überwiegend vom Personenverkehr verursachten Morgen- und Nachmittagsspitze erreicht werden kann.

Björn Thümler
Fraktionsvorsitzender