



Bundesminister für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Herrn Dr. Peter Ramsauer
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

21. März 2011

Seite 1 von 2

Auskunft erteilt:
Geschäftsstelle des Regionalra-
tes

Mail: florian.greger@brdt.nrw.de

Zimmer: D 310

Telefon 05231 71-3209

Fax 05231 71-823209

Leopoldstr. 15
32756 Detmold

**Resolution des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold zur
Aufnahme der Schienenausbaustrecke Minden – Haste / Ausbau-
bzw. Neubaustrecke Haste – Seelze in das Zielnetz 2025 des Bun-
desministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Anlagen: Resolution
Verteiler

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

dem Aus- und Neubau der bundesweit bedeutsamen West-Ost-Magistrale zwischen dem Ruhrgebiet, Hannover und Berlin von 2 auf 4 Gleise im vorhandenen Streckenengpass zwischen Minden und Seelze kommt aus Sicht der Region Ostwestfalen-Lippe eine zentrale Bedeutung für den Erhalt der Durchgängigkeit und Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs zu.

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold kann deshalb das Ergebnis Ihrer Ende 2010 vorgelegten Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im Hinblick auf die o.a. Schienenausbaustrecke nicht nachvollziehen. Die faktische Herausnahme der Maßnahme des vordringlichen Bedarfs „ABS Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze“ (Planfall 12) aus einer 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.



Datum: 21. März 2011

Seite 2 von 2

Vor diesem Hintergrund fordert der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold Sie mit anliegender Resolution auf, Ihre vorgelegten Ergebnisse in Bezug auf den Planfall 12 fachlich zu überprüfen.

Sehr geehrter Herr Dr. Ramsauer, ich übersende Ihnen die Resolution des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold vom 09. März 2011 mit der Bitte um Unterstützung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads "Reinold Stücke".

(Reinold Stücke)

Verteiler

Resolution des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold zur Aufnahme der Schienenausbaustrecke Minden – Haste / Ausbau- bzw. Neubaustrecke Haste – Seelze in das Zielnetz 2025 des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages

Herrn Winfried Hermann, MdB

Mitglieder des Deutschen Bundestages aus Ostwestfalen-Lippe

Herrn Dirk Becker

Herrn Klaus Brandner

Herrn Ralph Brinkhaus

Herrn Cajus Cäsar

Frau Britta Haßelmann

Herrn Jürgen Herrmann

Frau Inge Höger

Herrn Heiner Kamp

Herrn Steffen Kampeter

Frau Ute Maria Koczy

Frau Gudrun Kopp

Herrn Dr. Carsten Linnemann

Herrn Frank Schäffler

Herrn Stefan Schwarze

Frau Lena Strothmann

Minister für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Herrn Harry K. Voigtsberger

Mitglieder des Landtages Nordrhein-Westfalen aus Ostwestfalen-Lippe

Herrn Kai Abruszat

Frau Sigrid Beer

Herrn Jürgen Berghahn

Herrn Matthias Bolte

Frau Wibke Brehms

Herrn Dr. Michael Brinkmeier

Herrn Christian Dahm

Frau Ursula Doppmeier

Herrn Hubertus Fehring

Herrn Georg Fortmeier

Herrn Günter Garbrecht

Frau Inge Howe
Frau Regina Kopp-Herr
Frau Angela Lück
Herrn Dennis Maelzer
Frau Ministerin Ute Schäfer
Herrn Friedhelm Ortgies
Frau Ingrid Pieper-von Heiden
Herrn Daniel Sieveke
Frau Maria Westerhorstmann

Mitglied des Europäischen Parlaments aus Ostwestfalen-Lippe

Herrn Elmar Brok

weiterer Adressat

Herrn Lothar Ibrügger, Parlamentarischer Staatssekretär a.D.

Bezirksregierung Detmold

Geschäftsstelle des Regionalrates

A U S Z U G

aus der Niederschrift der Sitzung des Regionalrates vom 09.03.2011.

TOP 13: Schienenstreckenausbau Minden-Wunstorf - Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen aus November 2010

Drucksache RR-14/2011

Beschluss:

Resolution des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold zur Aufnahme der Schienenausbaustrecke Minden – Haste / Ausbau- bzw. Neubaustrecke Haste – Seelze in das Zielnetz 2025 des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

1. Dem Aus- und Neubau der bundesweit bedeutsamen West-Ost-Magistrale zwischen dem Ruhrgebiet, Hannover und Berlin von 2 auf 4 Gleise im vorhandenen Streckenengpass zwischen Minden und Seelze kommt aus Sicht der Region Ostwestfalen-Lippe eine zentrale Bedeutung für den Erhalt der Durchgängigkeit und Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs zu. Angesichts des ständig zunehmenden Schienenverkehrs und der zunehmenden Notwendigkeit einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, ist die Beseitigung des Engpasses zwischen Minden und Seelze ein Verkehrsinfrastrukturprojekt von besonderer Bedeutung.
2. Vor diesem Hintergrund kann das Ergebnis der vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Ende 2010 vorgelegten Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nicht nachvollzogen werden. Die faktische Herausnahme der Maßnahme des vordringlichen Bedarfs „ABS Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze“ (Planfall 12) aus einer 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.
3. 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.
4. Der ausgerechnet für den Planfall 12 erfolgte Verzicht auf eine Zuschnittsoptimierung im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung stellt einen Systembruch im Überprüfungsverfahren dar.

5. Eine Realisierung des Planfalls 33 legt die Grundlage für einen 24-stündigen Güterverkehr erheblichen und wachsenden Ausmaßes quer durch den Kurort Bad Oeynhausen. Die dadurch ausgelöste Verlärmung von Innenstadt, Kur- und Klinikanlagen ist inakzeptabel und stellt auch rechtlich die Umsetzung einer solchen Maßnahme mehr als in Frage. Darüber hinaus sind die spezifischen Kosten dieser besonderen Lärmproblematik des Kurortes Bad Oeynhausen nicht in die Berechnungen der Bedarfsplanüberprüfung eingeflossen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf, seine vorgelegten Ergebnisse in Bezug auf den Planfall 12 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 (Stichwort: Bad Oeynhausen)**
- **Einbeziehung aller Kosten in die Planfall-Analyse (Stichwort: höhere Baukosten im Planfall 33 wegen der Lärmproblematik in Bad Oeynhausen)**
- **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 in das Zielnetz 2025!

Sachdarstellung:

Erläuterung:

Nach § 4 Abs. 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG) ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege spätestens nach Ablauf von jeweils fünf Jahren vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) danach zu überprüfen, ob er der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Der aktuelle Bedarfsplan trat am 15. September 2004 in Kraft. Mit der Bedarfsplanüberprüfung wurde im Herbst 2008 begonnen und das Ergebnis im November 2010 vom BMVBS vorgelegt. Nach den Forderungen des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestags und des Bundesrechnungshofs sind sämtliche Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, die nicht in Kürze fertig gestellt werden oder nicht bereits überprüft sind, mittels einer Nutzen-Kosten-Analyse gesamtwirtschaftlich neu zu bewerten. Davon sind 38 der rund 80 Aus- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans betroffen. Dazu wurden Nutzen-Kosten-Analysen analog zum Bewertungsverfahren des aktuellen Bundesverkehrswegeplans 2003 durchgeführt. Die Bewertungen wurden auf Basis der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen mit dem Prognosejahr 2025 (ein um 10 Jahre erweiterter Prognosehorizont gegenüber den Projektbewertungen zum Bundesverkehrswegeplan 2003) durchgeführt.

Eine festgestellte Verschlechterung der Ergebnisse gegenüber der letzten Bewertung zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 ist laut Überprüfungsergebnis

zum ganz überwiegenden Teil auf die Erhöhung der Investitionskosten, denen kein entsprechend erhöhter Nutzen gegenüber steht, zurückzuführen. Dadurch verschlechtert sich die Wirtschaftlichkeit der meisten überprüften Projekte des Bedarfsplans. Das wesentliche Problem, das die Bedarfsplanüberprüfung aufzeigt, ist eine starke Kostensteigerung der Infrastrukturmaßnahmen. In der Summe über alle Einzelmaßnahmen, für die Vergleichswerte aus dem BVWP 2003 vorliegen, ergab sich eine Kostensteigerung um rund 38 %.

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung war ein Zielnetz (Zielnetz 2025) zu entwickeln. Die im Zielnetz 2025 aufzunehmenden Einzelmaßnahmen müssen die folgenden Bedingungen erfüllen:

- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) > 1,0 und
- Beseitigung aller Kapazitätsengpässe im Auswirkungsbereich der betreffenden Maßnahme.

Für alle der überprüften Planfälle wurden entsprechende Projektdossiers erstellt.

Die laut Überprüfung nicht mehr wirtschaftlichen Schienenprojekte können zwar im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege verbleiben, nach Bundeshaushaltsordnung und Haushaltsgrundsätzegesetz dürfen sie allerdings wegen fehlender Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden.

Von den insgesamt 38 überprüften Bedarfsplanprojekten erreichten neun Projekte kein NKV von mindestens 1,0. Insbesondere die starken Kostensteigerungen gegenüber der Bewertung zum Bundesverkehrswegeplan 2003 haben zu teilweise erheblichen Reduzierungen des NKV geführt. Bei einigen Maßnahmen hat sich aber auch gezeigt, dass der Maßnahmenzuschnitt nicht mehr geeignet ist, genügend Nutzen zu generieren. Soweit das NKV der Bedarfsplanmaßnahmen aus diesen Gründen unter 1,0 absank, wurde überprüft, ob durch einen geänderten Zuschnitt dieser Maßnahmen eine Verbesserung des NKV möglich war. Insgesamt acht der 29 weiterhin bauwürdigen Projekte erreichten durch eine solche Optimierung ein NKV von mindestens 1,0.

Von den neun Projekten, die nach dem Überprüfungsergebnis kein NKV von 1,0 erreichten, entfallen zwei Vorhaben auf die Region Ostwestfalen-Lippe (OWL). Dies sind;

ein Projekt aus dem Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans:

Planfall 12 „ABS (Ausbaustrecke) Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze“ (wegen: hohe Kosten; erhebliche Schnittmengen mit der ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg, 1. und 2. Baustufe) und

ein Projekt aus dem Weiteren Bedarf des Bedarfsplans:

Planfall 39 „ABS Hagen – Brilon Wald – Warburg“ (wegen: Betriebskosten aus Neigetechnikeinsatz übersteigen Nutzen und führen zu negativem NKV).

Begründet wird das Überprüfungsergebnis mit einer angeblichen Konkurrenz des Planfalls (PF) 12 mit den PF 2 und 33 (ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg, 1+2 Baustufe), ausschließlich in ihrem Nutzen für den Schienengüterverkehr (SGV). Der Ausbau der Achse Löhne – Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg stellt nach Auffassung der Gutachter eine Alternativroute zu der überlasteten Strecke Minden – Wunstorf – Lehrte dar und soll eine südliche Umfahrung von Hannover für den Güterverkehr schaffen. Dabei ordnet der Überprüfungsbericht den PF 2 und 33 ein NKV von 2,4 bzw. 2,5, dem PF 12 aber nur von 1,0 zu. Bei konkurrierenden Maßnahmen

gilt hier zur Vermeidung von Doppelerfassungen die Regel, dass die Maßnahme mit dem besseren NKV Vorrang vor der Maßnahme mit dem geringeren NKV hat. Der für OWL zentrale Planfall 12 wird daher nicht im Zielnetz 2025 berücksichtigt. Nach der vom BMVBS vorgelegten Überprüfung der Bedarfsplanmaßnahmen verbleibt das Projekt zwar im gültigen Bedarfsplan, kann aber nicht umgesetzt werden und liegt damit faktisch „auf Eis“. Dadurch verschlechtern sich auch die Chancen einer erneuten Aufnahme des Vorhabens in die für das Jahr 2015 vorgesehene Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans erheblich.

Für OWL kommt dem Vorhaben eines 4-gleisigen Streckenausbaus zwischen Minden und Haste, als Teilmaßnahme des Planfalls 12, seit Jahren eine zentrale Bedeutung zu. Die herausragende Bedeutung des Vorhabens für die Region spiegelt sich u.a. in einer entsprechenden textlichen Zielsetzung im gültigen Regionalplan „Gebietsentwicklungsplan (GEP), Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld“ wieder. Im Ziel 2 des Kapitels B.V.1.2 heißt es dazu u.a.:

Der bestehende Streckenengpass zwischen dem Bahnhof Minden und dem niedersächsischen Bahnhof Wunstorf ist in grenzüberschreitender Abstimmung durch einen viergleisigen Streckenausbau zu beseitigen. Dabei ist die Beseitigung des bestehenden Streckenengpasses im Geltungsbereich dieses GEP als viergleisiger Ausbau der vorhandenen, zweigleisigen Schienentrasse vorzunehmen.

Diese bindende raumordnerische Zielsetzung resultiert aus einer schon seit Jahren bestehenden Auslastungssituation der Strecke, die auch im aktuellen Überprüfungsgutachten als „Belastung im Bereich der wirtschaftlichen Kapazitätsgrenze (zwischen 85 und 110%)“ und sogar „tagsüber im Tagesmittel als überlastet“ (die Auslastung liegt nach Angaben der DB AG bei ca.121 %) bezeichnet wird. Bereits im Jahre 2003/2004 verfolgte die DB AG die Absicht den bestehenden Streckenengpass auf dem Abschnitt zwischen Minden und Wunstorf, u.a. sogar durch den Neubau einer 2-gleisigen Schienenstrecke zwischen Porta Westfalica und Bückeburg (unter Aussparrung der Kreisstadt Minden), zu beseitigen. Die damalige Analyse des Status quo der bestehenden Strecke durch die DB AG hat heute mehr denn je ihre Gültigkeit. Der Streckenabschnitt zwischen Minden und Wunstorf gehört zu den am stärksten belasteten Schienenstrecken der Deutschen Bahn (mehr als 100.000 Züge/Jahr - Datenbasis: 2005!). Gleichzeitig ist die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den schnell- und langsam fahrenden Zügen auf diesem Abschnitt sehr hoch und macht dementsprechend erhebliche planmäßige und außerplanmäßige Überholungen erforderlich. Die Betriebsqualität des Abschnittes ist aufgrund des Wechselspiels zwischen den hohen Zugzahlen und der nur 2-gleisig ausgebauten Strecke mangelhaft bis ungenügend. Die Folgen dieser mangelhaften Betriebsqualität äußern sich insbesondere durch eine als sehr hoch einzustufende Gefahr von Zugverspätungen. Dies gilt insbesondere bei Betriebsstörungen, z.B. verursacht durch einen liegengebliebenen Zug oder eine Weichenstörung. Kundenwünsche in Form einer dichteren Vertaktung von Personenzügen, zusätzlichen Halten sowie zusätzlichen Haltstationen, zusätzlichen Fahrplantrassen für den Güterverkehr etc. können laut DB AG nicht erfüllt werden, da die Strecke an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt ist. Die für die Zukunft prognostizierten Zugzahlen und Verkehre (bis zu 130.000 Züge/Jahr für 2015) können vom derzeitigen Streckenbestand nicht aufgenommen und abgewickelt werden. Darüber hinaus bedeuten diese Folgen für die Deutsche Bahn als Betreiberin der Infra-

struktur, nach eigenen Angaben, vehemente wirtschaftliche Nachteile, insbesondere vor dem Hintergrund einer sinkenden Vermarktungsfähigkeit der Strecke.

Die aufgeführten Gründe führten 2003 zur Aufnahme des Projekts „ABS Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze“ als „Neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ in den nach wie vor gültigen Bundesverkehrswegeplan und den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Mit dem Vorhaben soll der beschriebene Netz-Engpass zwischen Minden und Wunstorf beseitigt werden. Ziel des Vorhabens ist laut DB AG primär eine Erhöhung der Kapazität und Leistungsfähigkeit der Strecke. Dabei wird gleichzeitig eine Entmischung der schnellen und langsamen Schienenverkehre erreicht, d.h. dass der schnelle Personenfernverkehr einerseits und der langsame Personennahverkehr sowie der Güterverkehr andererseits auf getrennten Gleisen geführt werden. Darüber hinaus soll mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern eine deutliche Fahrzeitverkürzung in der Relation Dortmund – Berlin angestrebt werden. Generell soll durch die Aufhebung des Engpasses zwischen Minden und Hannover ein signifikanter Anstieg der Betriebsqualität und der Kundenzufriedenheit auf der Strecke erreicht werden.

Die der Aufnahme des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zugrunde liegenden Überlegungen dokumentieren eindrucksvoll eine ganzheitliche, sämtliche Aspekte des Schienenverkehrs umfassende Umsetzungsnotwendigkeit des Projekts. Eine inhaltliche Reduzierung des PF 12 auf seine angeblichen Schnittmengen und Konkurrenz zu den PF 2 und 33 ausschließlich im Schienengüterverkehr, wie sie im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung erfolgt, trägt daher nicht zu einer nachhaltigen Problemlösung auf der Hauptstrecke zwischen Minden und Hannover bei. 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, kann in diesem Zusammenhang nicht nachvollzogen werden.

Ausgerechnet für den PF 12 versäumt es die vorliegende Bedarfsplanüberprüfung leider auch, entgegen der eigenen Systematik, zu überprüfen, ob durch eine Zuschnittsoptimierung der Maßnahme eine NKV-Verbesserung 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 Euro Investitionskosten für die insgesamt 51 Streckenkilometer des PF 12 entfällt dabei alleine 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.

Eine vom Ergebnis der vorliegenden Bedarfsplanüberprüfung ausgelöste Zurückstellung des PF 12 zugunsten der PF 2 + 33 führt darüber hinaus zu gravierenden Prob-

lemstellungen im Bereich der Kurstadt Bad Oeynhausen. In diesem Zusammenhang muss mit Nachdruck auf die Problematik der „Verlärmung“ des Kurortes durch den im PF 33 beabsichtigten 2-gleisigen Ausbau der Südbahn Bad Oeynhausen aufmerksam gemacht werden. Mit dem PF 33 wird für die südliche Schienenstrecke quer durch die Innenstadt Bad Oeynhausens die Grundlage für einen 24-stündigen Güterzugverkehr erheblichen und in der Zukunft beständig wachsenden Ausmaßes gelegt. Schon heute sind auf Höhe Bad Oeynhausen auf der Hauptstrecke ca. 125.000 Züge/Jahr (davon ca. 40.000 Güterzüge/Jahr – Datenbasis: 2005!), mit einer entsprechenden Lärmbelastung des Bereichs nördl. der Innenstadt, unterwegs. Der 2-gleisige Ausbau der Strecke Löhne – Hameln, als Teilmaßnahme des PF 33, würde im geplanten Fall eine zweite Lärmschleppes mit direkten Auswirkungen auf die Bad Oeynhausener Innenstadt mit den dortigen Klinik- und Kurstandorten erzeugen.

Darüber hinaus ist nicht erkennbar, dass die mit der Lärmproblematik verbundenen Kosten für den PF 33 hinreichend in die Berechnungen der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung eingeflossen sind. Nach Expertenmeinung könnten sich die für den PF 33 aufgeführten Kosten (bisher ca. 779 Mio. Euro) um mehr als 300 Mio. Euro 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, zumindest für seinen nordrhein-westfälischen Abschnitt, realistischerweise in Zweifel gezogen werden.

Abschließend sei auch noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich beim PF 12 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 vorstehend ausgeführten, 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.

Nach Auffassung des Regionalrats des Regierungsbezirks Detmold wird der Maßnahme „*ABS Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze*“ im gültigen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege die gebotene Bedeutung und Dringlichkeit zugeordnet. Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist daher die Aufnahme dieser Maßnahme in ein Zielnetz 2025 inhaltlich hinreichend begründbar und zwingend erforderlich.

Beratungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)