Absender

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat G12  
Invalidenstraße 44  
D – 10115 Berlin  
Stichwort "BVWP 2030"

Donnerstag, 7. April 2016

Stellungnahme Bundesverkehrswegeplan 2030

**Projektnummer 2-016-V01**Dringlichkeit Vordringlicher Bedarf (VB)  
Bundesland NI-NWProjektname ABS/NBS Hannover – Bielefeld

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Weserdurchbruch zwischen Weser- und Wiehengebirge bei Porta Westfalica ist ohne Zweifel ein Verkehrsknotenpunkt an der Belastungsgrenze für Mensch und Umwelt. Täglich pendeln viele Menschen, auch ins und aus dem benachbarten Niedersachsen, ohne Alternative auf dieser Strecke. Das gilt nicht nur für die Straße, das Schienennetz Minden-Haste gehört zu den am stärksten belasteten Schienenstrecken Deutschlands. Wahrscheinlich lobt NRW-Verkehrsminister Michael Groschek deshalb das Vorhaben: "*Der Ausbau der Strecke Minden-Seelze auf der Strecke zwischen Bielefeld und Hannover ist ebenfalls in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden.*"

Bereits 2004 wurde dem Bundesverkehrsministerium der gesetzliche Auftrag zum Ausbau der bestehenden Strecke Minden-Haste erteilt. Mit der Vorlage war auch Lärmschutz für die betroffenen Anwohner versprochen worden. Bis zum heutigen Tag sind keinerlei Pläne für den Ausbau angegangen worden. Man darf sich fragen, warum? Stattdessen zieht man nun einen Entwurf aus der Schublade, der schon 2002 großen Wiederstand hervorgerufen hat und ein breites Bündnis von Bürgern von Porta Westfalica bis Wunstorf mobilisiert hat. In dieser Planung geht es nun eben nicht mehr um einen "*Ausbau*", wie von Herrn Groschek dargestellt, sondern um den Neubau der Trasse von Porta Westfalica bis Echtorf.

Im Vorwort des Referentenentwurfs zählt Verkehrsminister Alexander Dobrindt drei Punkte auf:

* realistische Finanzierungsperspektive
* Prinzip Erhalt vor Neubau
* breite Öffentlichkeitsbeteiligung

Keinem der drei Punkte wird aus meiner Sicht Rechnung getragen.

**Keine Verhältnismäßigkeit der Mittel**

Im Projektentwurf wird eine Fahrzeitreduzierung auf der Strecke von Hannover - Bielefeld von 8 Minuten und 12 Minuten für Hannover – Osnabrück angegeben. Auf die Strecke von Porta Westfalica bis Echtorf entfallen nur wenige Sekunden Zeitersparnis. Der Plan sieht unter anderem eine zweigleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke von bis zu 230 km/h vor. Für dieses einzig erkennbare Ziel des Trassenneubaus sollen schätzungsweise 1,3 Millionen EUR des Steuerzahlers aufgewendet werden. Wo bleibt da die Verhältnismäßigkeit?

**Kein Vorteil für die Region**

Es wird in Kauf genommen, dass die Regionen Minden und Bückeburg abgehängt werden und der Mindener Bahnhof als zentraler An- und Aussteigepunkt für den Nah- und Fernverkehr nicht berücksichtigt wird. Die Option, dass die Region sich wirtschaftlich weiterentwickelt, z.B. im Hinblick auf den Containerhafen RegioPort, der 2016 fertig gestellt werden soll und in Zukunft Anbindung an die Infrastruktur benötigt, wird nicht berücksichtigt. Vom Lärmschutz an der bestehenden Trasse ist in der Planung nichts zu lesen.

Der simple Zubau von zwei Gleisen an der bestehenden Strecke würde die Gleiskapazität verdoppeln, die dort bestehenden Engpässe beseitigen und die Lebensqualität der seit Jahren betroffenen Anwohnern durch Lärmschutzmaßnahmen erhöhen.

**Unnütze Zerschneidung schützenswerter Gebiete**

Auch bietet die geografischen Begrenztheit der Porta kein Argument für einen Neubau. Die überlastete Infrastruktur täuscht auf dem Papier betrachtet darüber hinweg, dass eine neue Trasse schützenswerte Flächen mit FFH und Naturschutzgebieten fortschreitend zerschneidet. Zwar geht die Trasse des derzeitigen, vorläufigen Planungsentwurfs knapp an den FFH Gebieten vorbei, die Grenze eines Naturschutzgebietes bedeutet aber nicht, dass einen Meter daneben keine wertvolle Naturlandschaft mehr zu finden ist. Gerade weil die Region ein vielgenutzter Verkehrsknotenpunkt ist, muss dringend darauf geachtet werden, die Belastung für Mensch und Umwelt nicht durch zusätzliche Verkehrswege zu erhöhen.

**Beteiligung der Öffentlichkeit ist nicht wirklich gewünscht**

Der Referentenentwurf wurde zum Ende der 11. KW vorgestellt, pünktlich von den Osterferien der betroffenen Bundesländern. Die propagierte großzügige Einbeziehung einer breiten Öffentlichkeit, die sechs Wochen Zeit zur Stellungnahme hat, wird hiermit zur Farce.

Aus diesen Gründen fordere ich

* Umsetzung des Beschlusses von 2004
* den Trassen nahen Ausbau der bestehenden Strecke
* Lärmschutz für Anwohner der alten Trasse
* Einbeziehung des Binnenhafens *RegioPort* in die Planung
* Stopp der Zerschneidung wertvoller Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete

Ort, Datum