



Druckvorlage		Vorlage-Nr: VO/11/1289	
Federführend: Fachbereich 2, Stadtentwicklung und Bauen		Datum: 04.05.2011	Az:
		Verfasser: Herr Reeker	
Bedarfsplanüberprüfung des Schienenzielnetzes 2025 des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - Aktivierung der Südbahn			
Beratungsfolge:			
Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit TOP
Ö	17.05.2011	Ausschuss für Stadtentwicklung	Vorberatung
Ö	08.06.2011	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.

*Beschluss:
einstimmig, 4 Aufstellungen
von BBO*

Die Verwaltung wird beauftragt, zeitnah und in Abstimmung mit den Nachbarkommunen Löhne und Vlotho eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft „ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg, 2. Baustufe (Planfall 33)“ einzurichten. (siehe hierzu Tischvorlage 1).

Die „Stellungnahme des Rates“ der Stadt Bad Oeynhausen zur Bedarfsplanüberprüfung des Schienenzielnetzes 2025 des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird beschlossen (siehe hierzu Tischvorlage 2).

Sachverhalt:

Nach § 4 Abs. 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes sowie des Fernstraßenausbaugesetzes hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Bedarfspläne alle fünf Jahre darauf zu überprüfen, ob sie der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Die Stadt Bad Oeynhausen ist betroffen im Bereich der Südbahn als Teil der Ausbaustrecke (ABS) Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (Planfall 33) und durch die ABS Minden – Haste – Seelze (Planfall 12) mit Auswirkungen auf die Nordbahn.

Nach dem aktuell gültigen Verkehrswegeplan ist die ABS Minden – Haste – Seelze (Planfall 12) als vordringlicher Bedarf eingestuft während die ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg; 2. Baustufe (Planfall 33) lediglich als weiterer Bedarf dargestellt wurde.

Bei der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen, Stand: 11. November 2010, wurde dagegen für den PF 12 Minden – Haste – Seelze ein sehr schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,0 und für den PF 33 Löhne – Braunschweig – Wolfsburg ein wesentlich besseres NKV von 2,4 bzw. 2,5 ermittelt. Wegen fehlender Wirtschaftlichkeit

dürfen Maßnahmen mit einem NKV nicht größer als 1,0 nach der Bundeshaushaltsordnung nicht realisiert werden.
Bis 2015 wird vom BMVBS ein neuer Verkehrswegeplan erstellt.

Ein Ausbau der Südbahntrasse mitten durch das Stadt- und Kurgebiet auf zwei Gleise mit Elektrifizierung und vorrangiger Befahrung durch Güterzüge (über 100 Güterzüge am Tag) würde erhebliche negative Auswirkungen auf den Kurort mit zusätzlichen Lärmbelastigungen und Erschütterungen zur Folge haben. Auf Grund der notwendigen Elektrifizierung wäre die Maßnahme auf jeden Fall ein Ausbau, so dass ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Dies bedeutet auch, dass die zwingende Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach BImSchG sichergestellt sein muss.

Auf Vermittlung der Bundestagsabgeordneten von CDU und SPD hat am 14.04.2011 eine Delegation aus Bad Oeynhausen (Fraktionsvorsitzende CDU, SPD, Grüne, FDP und UW sowie Fachbereichsleiter 2) zu der Thematik ein Gespräch mit dem Parlamentarischen Staatssekretär im BMVBS, Herrn Enak Ferlemann, in Berlin geführt.

Auszüge aus einer Pressemitteilung des Büros Steffen Kampeter (MdB) vom 14.04.2011:

„Die Delegation aus Bad Oeynhausen nutzte die Gelegenheit, um Staatssekretär Ferlemann noch einmal den klaren, überparteilichen Konsens von Politik und Wirtschaft in der Region für einen zügigen Ausbau der Strecke zwischen Minden und Hannover und die Beseitigung dieses Engpasses auf der bedeutenden Ost-West-Magistrale zu verdeutlichen. „Dieser Streckenabschnitt ist sowohl für den Güterverkehr als insbesondere auch für den stark wachsenden Personenverkehr von zentraler Bedeutung und der Ausbau dieses Nadelöhrs ist entscheidend für die zukünftige Leistungsfähigkeit dieser wichtigen, europäischen Verkehrsachse. In den kommenden Jahren ist mit einem stark steigenden Zugaufkommen zu rechnen, sodass hier schnell reagiert werden muss“, waren sich die Vertreter aus der Region einig.

„Hingegen wäre ein Ausbau der Südtrasse eine Katastrophe für Bad Oeynhausen. Dieser würde massiv den Kurstandort in Frage stellen und die gewachsenen Strukturen und Investitionen im Kur- und Gesundheitsbereich gefährden“, erläuterte Fachbereichsleiter Reeker. „Die besondere Situation in Bad Oeynhausen und die erforderlichen zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen sind zudem bisher in den Berechnungen nicht berücksichtigt“, ergänzte Lothar Ibrügger. Staatssekretär Ferlemann bestätigte dies: „Es gibt bisher dazu nur grobe Kostenschätzungen. Eine genaue Betrachtung könnte deutlich höhere Kosten ergeben und damit diese Alternative komplett kippen.“

Ferlemann dankte den Gästen aus dem Mühlenkreis für die offenen Worte und den Austausch der Argumente und zeigte sich sensibilisiert für die Situation in Bad Oeynhausen und den Nachbarkommunen. Mit diesem Gespräch als Auftakt wolle man den Dialog mit dem Ministerium weiter fortsetzen und werde nun auch in Gespräche mit der DB Netz AG eintreten, die für die konkrete Bau- und Kostenplanung der Bahnstrecken verantwortlich ist, waren sich die Bundes- und Kommunalpolitiker der Region einig.“

Am 02.05.2011 fand auf Initiative verschiedener politischer Parteien der Städte Bad Oeynhausen, Löhne und Vlotho in Bad Oeynhausen eine Kommunalkonferenz zu dem Thema statt, an der etwa 150 Bürger und Politiker teilgenommen haben. Die zahlreichen anwesenden Bundes-, Landes- und

Kommunalpolitiker aller Parteien waren sich einig, dass die Südtrasse (Pf 33) nicht gebaut werden dürfe, und dass stattdessen, wie im aktuellen Verkehrswegeplan, die ABS Minden – Haste – Seelze (Planfall 12) weiter vordringlich sein muss.

Als Ergebnis der Kommunalkonferenz wurde eine Resolution verabschiedet, die von den Räten der betroffenen Städte beschlossen werden soll. Außerdem soll eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft der Städte Bad Oeynhausen, Löhne und Vlotho eingerichtet werden.

Die Anträge sind als Sachanträge für den Beschlussvorschlag zur Vorberatung im ASE am 17.05.2011 und zur abschließenden Beschlussfassung im Rat am 08.06.2011 dieser Druckvorlage beigelegt.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Keine

Mueller-Zahlmann
Bürgermeister

Anlage/n:

Tischvorlage 1 – Interkommunale AG
Tischvorlage 2 – Stellungnahme des Rates

**Die Fraktionen von
CDU, SPD, GRÜNE,
FDP, UW und Linke
im Rat der Stadt
Bad Oeynhausen**

Kommunalkonferenz „Südbahn“ vom 02.05.2011

An den Bürgermeister
der Stadt
Bad Oeynhausen ~~bzw. Löhne bzw. Vlotho~~

**Entwurf:
Interfraktioneller Antrag
(Tischvorlage 2)**

Bad Oeynhausen / Löhne / Vlotho, 02.05.2011

Interfraktioneller Antrag der Fraktionen von CDU, SPD, GRÜNE, FDP, UW und LINKE

Stellungnahme des Rates der Stadt Bad Oeynhausen zur Bedarfsplanüberprüfung des Schienenzielnetzes 2025 des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die oben genannten Fraktionen beantragen, der Rat der Stadt Bad Oeynhausen möge folgende Stellungnahme beschließen:

Stellungnahme des Rates der Stadt Bad Oeynhausen 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 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.

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.

(~~ab hier kommunalspezifischer Einschub für kommunale Betroffenheiten: nachstehend Beispiel Bad Oeynhausen~~)

Eine vom Ergebnis der vorliegenden Bedarfsplanüberprüfung ausgelöste Zurückstellung des PF 12 zugunsten der PF 2 + 33 führt zu gravierenden Problemstellungen im Bereich der Kurstadt Bad Oeynhausen. In diesem Zusammenhang muss mit Nachdruck auf die Problematik der „Verlämung“ 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 Lärmschleppse mit direkten Auswirkungen auf die Bad Oeynhausener Innenstadt mit den dortigen Klinik- und Kurstandorten erzeugen.

Ein Ausbau der Strecke Löhne-Braunschweig-Wolfsburg mit einem geschätzten Investitionsaufwand von 778 Mio. Euro 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 besonders die Städte Bad Oeynhausen, Vlotho und Löhne zu nennen. Im weiteren Verlauf genauso die Städte Porta Westfalica und Hameln. In allen Städten sind im unmittelbaren Einzugsbereich der geplanten Trasse in den letzten Jahrzehnten erheblich Infrastrukturinvestitionen mit Bundes- und Landesmitteln vorgenommen worden, u. a. müssten in Vlotho Radwegebaumaßnahmen zurück gebaut werden, die erst kürzlich mit Landesmitteln durchgeführt wurden.

Zudem ist der Bau eines bis zu 5 km langen Tunnels zur Wahrung der städtebaulichen Verträglichkeit und der Kurorte- und Erholungsfunktionen der Stadt Bad Oeynhausens bisher nicht in den Projektkosten enthalten. Der zusätzliche erhebliche Aufwand verändert die Wirtschaftlichkeitsberechnungen im Kosten-Nutzen-Verhältnis so nachhaltig, dass eine Realisierung des Planfalls 33 nicht akzeptabel erscheint und deutlich zusätzlicher Planungs- und Entscheidungszeitraum gewonnen werden muss.

Weiterhin ist anzuführen, dass der geplante Ausbau durch ausgewiesenes Kurgelbiet innerhalb der Stadt Bad Oeynhausens verläuft. Darüber hinaus sind im unmittelbaren Einwirkungsbereich der vorgeschlagenen Ausbaumaßnahme für den Güterverkehr in den letzten Jahrzehnten mehrere hundert Millionen Euro in Alten- und Pflegeheime, Erholungseinrichtungen, Akutkliniken, Reha-Einrichtungen, Bali-Theme, Kaiserpalais und weiteren Liegenschaften investiert worden. Aktuell werden ca. 1 Millionen Kurgast- und Patientenummern in den Gesundheitsbetrieben und -einrichtungen, Pensionen und Hotels verzeichnet. In unmittelbarer Nähe der Schienenstrecke befindet sich der „Jordansprudel“, die größte Thermalsolequelle der Welt. Er speist zusammen mit anderen Solequellen die Badeeinrichtungen des Staatsbades Bad Oeynhausens. Allein im 500-Meter-Bereich nördlich und südlich der Strecke Löhne-Bad Oeynhausen-Elze liegen zahlreiche Fachkliniken, Krankenhäuser, Kur- und Rehakliniken wie etwa das international renommierte Herz- und Diabeteszentrum NRW, die Artemed-Fachklinik, das Dialysezentrum Patienten-Heimversorgung, die Gollwitzer-Meier-Klinik, die Klinik am Corso für gestörtes Essverhalten, das Krankenhaus Bad Oeynhausen, die Rheuma-Klinik Dr. Lauven, die Berolina-Klinik, die Johanniter-Ordenshäuser Bad Oeynhausens, die Klinik am Osterbach, die Klinik am Rosengarten, die Klinik Porta Westfalica, die MATERNUS-Klinik und die Median Kliniken Bad Oeynhausens.

Unter Maßgabe der hohen Immissionsschutzanforderungen für das Kur- und Erholungsgebiet und aufgrund der strengen Nachrichtswerte in Klinikgebieten ist ein Ausbau auf zwei Gleise in offener Streckenführung im Raum Bad Oeynhausens ausgeschlossen. Des weiteren besteht die unmittelbare Gefahr, dass durch zusätzliche Lärmimmissionen eine Aberkennung des Prädikats „Heilbad“ droht. Dies hätte weiterführende und nicht abschätzbare Konsequenzen für die vorhandene Gäste-, Kur- und AHB-Infrastruktur. Zudem würde damit die bestehende Kurorteförderung der Stadt Bad Oeynhausens in Frage gestellt. Die Kosten einer tiefergelegten, beispielsweise etwa 5 km langen Tunnelstrecke zur Wahrung der Kurort- und Heilbadfunktionen sind in den Berechnungen des bislang ermittelten Investitionsaufwands von 778 Mio. Euro bisher nicht berücksichtigt worden.

Erforderlich ist daher eine Neuermittlung des Investitionsbedarfs unter Maßgabe der Immissionsschutzanforderungen. Die bislang geschätzten Projektkosten zwischen Löhne und Elze aufgrund der Neubewertung des BMVBS in Höhe von 778 Millionen Euro für den zweigleisigen elektrifizierten Ausbau

Die antragstellenden Fraktionen in den Räten der Städte Bad Oeynhausens, Löhne und Vlotho

sind daher unzureichend. Nach Expertenmeinung könnten sich die für den PF 33 aufgeführten Kosten (bisher ca. 778 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 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 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.

Vor diesem Hintergrund fordert der Rat der Stadt Bad Oeynhausen den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf, seine vorgelegten Ergebnisse in Bezug auf den Planfall 33 und 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 Planfall 12 in das Zielnetz 2025 und die Herausnahme der Maßnahme Planfall 33 aus dem Zielnetz 2025.

Verteiler:

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

Nachrichtlich mit der Bitte um Unterstützung an:

Deutsche Bahn AG

- Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender
- Dr. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen und Infrastruktur
- Ulrich Bischooping, Regionalbevollmächtigter für das Land Niedersachsen
- Reiner Latsch, Konzernbevollmächtigter für die Region West und das Land NordrheinWestfalen

Landesverkehrsminister

- Minister Harry K. Voigtsberger, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW
- Minister Jörg Bode, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Europäisches Parlament

- Elmar Brok, MdEP

Deutscher Bundestag

- Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Winfried Hermann, Vorsitzender des Ausschusses Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Fraktionsvorsitzende
- Mitglieder des Bundestags aus den Regionen Ostwestfalen-Lippe und Hameln/Pymont/Weserbergland und aus den Landkreisen Osnabrück, Emsland ,Grafschaft Bentheim

Landtag Nordrhein-Westfalen

- Dieter Hilser, Vorsitzender des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr
- Fraktionsvorsitzende
- Mitglieder des Landtags NRW aus der Region Ostwestfalen-Lippe

Niedersächsischer Landtag

- Karl-Heinz Bley, Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Fraktionsvorsitzende
- Mitglieder des Landtags Niedersachsen aus der Region Hameln/Pymont/Weserbergland und aus den Landkreisen Osnabrück, Emsland, Grafschaft Bentheim

Bezirksregierungen, Regionalräte, Kreise

- Marianne Thomann-Stahl, Präsidentin des Regierungsbezirkes Detmold
- Dr. Peter Paziorek, Präsident des Regierungsbezirkes Münster
- Vorsitzende der Regionalräte und der Verkehrskommissionen in den Regierungsbezirken Detmold und Münster
- Landräte der Kreise Minden-Lübbecke, Lippe und der Landkreise Osnabrück, Emsland ,Grafschaft Bentheim, Hameln-Pymont, Schaumburg
- Boris Pistorius, Oberbürgermeister der Stadt Osnabrück

Presse

- Redaktionen aus der Region Ostwestfalen-Lippe und Hameln/Pymont/Weserbergland und aus den Landkreisen Osnabrück, Emsland, Grafschaft Bentheim

Wir bedanken uns und verbleiben mit freundlichen Grüßen

gez.

Die antragstellenden Fraktionen