

**Gemeinsame Erklärung  
zur Aufnahme der Neu- und Ausbaustrecke Minden – Seelze  
auf der Ost-West-Achse in das Zielnetz 2025**

**„Auf das richtige Gleis setzen“**

Die Strecke gehört schon heute mit mehr als 100.000 Zügen pro Jahr zu den frequentiertesten in Deutschland. Die Belastung liegt an der Kapazitätsgrenze. Im Tagesmittel muss mit 121 Prozent von einer deutlichen Überlastung gesprochen werden.

Aktuell hat die Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege für die Beseitigung des Schienenengpasses ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,0 ergeben. Als Folge soll das Vorhaben nicht in das Zielnetz 2025 übernommen und nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden. Die regionale Wirtschaft fordert den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf, diese Position fachlich zu überprüfen.

Dem Neu- und Ausbau des Abschnitts zwischen Minden und Seelze von zwei auf vier Gleise im Zuge der Ost-West-Achse zwischen dem Ruhrgebiet beziehungsweise den Niederlanden/Münster-Osnabrück und Berlin kommt seit vielen Jahren eine zentrale Bedeutung zu. Bereits 2003/2004 wollte die Deutsche Bahn AG diesen Engpass beseitigen. Die Geschwindigkeitsdifferenzen sind aufgrund des Einsatzes verschiedener Zugattungen des Personen- und Güterverkehrs sehr hoch. Dies erhöht das Risiko von Zugverspätungen, insbesondere bei Betriebsstörungen. Kundenwünsche, z. B. nach zusätzlichen Zügen, können schon heute regelmäßig nicht erfüllt werden. Bis 2015 wird eine Zunahme des Verkehrs auf bis zu 130.000 Züge pro Jahr prognostiziert. Dieses Aufkommen ist auf der zweigleisigen Strecke nicht zu bewältigen.

Das Überprüfungsergebnis wird mit einer Konkurrenz zum Ausbau der Achse Löhne – Braunschweig – Wolfsburg begründet. Sie stellt nach Aussage des Gutachters eine südliche Umfahrung von Hannover für den Güterverkehr dar und schneidet je nach Planfall in der Nutzen-Kosten-Bewertung mit 2,4 – 2,5 besser ab. Die Unternehmen in den Wirtschaftsräumen von Nord Westfalen, Ostwestfalen-Lippe und Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim ziehen dieses Ergebnis formal und sachlich aus folgenden Gründen in Zweifel:

1. Der Vergleich zwischen einem Vorhaben des Vordringlichen Bedarfes als Teil der Transeuropäischen Netze (Minden – Seelze) und einem Projekt des Weiteren Bedarfes (Löhne – Wolfsburg) im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege setzt sich über den Verkehrswert und den Willen des Gesetzgebers hinweg.
2. Bei acht Vorhaben konnte mit einer Modifizierung der Plandaten eine Aufnahme in das Zielnetz 2025 erreicht werden. Eine solche Überprüfung hat bei der Strecke Minden – Seelze nicht stattgefunden und muss nachgeholt werden. Dabei sollten auch mögliche Kosteneinsparungen durch eine Teilung der Gesamtmaßnahme in eine erste Realisierungsstufe (Minden – Haste) und eine Zweite (Haste – Seelze) mit in Betracht gezogen werden.

3. Die südliche Umfahrung von Hannover dient dem Güterverkehr und ist für den Personenverkehr unbedeutend. Es ist fragwürdig, welchen Beitrag das Vorhaben bei insgesamt steigendem Zugaufkommen für die Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf der Ost-West-Hauptmagistrale des Personen- und Güterverkehrs leistet.
4. Die Umsetzbarkeit der Konkurrenzstrecke ist nicht berücksichtigt. Das Vorhaben, das dem Güterverkehr dienen soll, würde in Bad Oeynhausen neben der Hauptstrecke zu einer zweiten Schienenlärmquelle mit direkten Auswirkungen auf die Innenstadt und den Klinik- und Kurbetrieb führen. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob das Vorhaben politisch und rechtlich jemals realisierbar ist. In jedem Fall steht es im Vergleich zur Zeitachse für die Auflösung des Schienenengpasses zwischen Minden und Seelze hinten an. Außerdem wurden weder die Kosten für lärm mindernde Maßnahmen berücksichtigt noch die höheren Baukosten aufgrund des längeren Umsetzungszeitraumes.

Die Überprüfung oben genannter Argumente kann nur in einem Ergebnis münden: Die Aufnahme der „ABS Minden – Haste / ABS/NBS Haste – Seelze“ in das Zielnetz 2025!

30. März 2011



Industrie- und Handelskammer  
Ostwestfalen zu Bielefeld

Ortwin Goldbeck  
Präsident



Industrie- und Handelskammer  
Nord Westfalen

Dr. Benedikt Hüffer  
Präsident



Industrie- und Handelskammer  
Lippe zu Detmold

Ernst-Michael Hasse  
Präsident



Industrie- und Handelskammer  
Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim

Gerd-Christian Titgemeyer  
Präsident