

Synopsis zur Änderung der Nenndorfer Erklärung

Ursprungsfassung	Änderungen	Kommentare
Nenndorfer Erklärung	Nenndorfer Erklärung	
Nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 besteht ein vordringlicher Bedarf für den Aus- / Neubau der Schienenstrecke zwischen Hannover und Bielefeld. Die Maßnahme umfasst danach zwei zusätzliche Gleise im Korridor Seelze - Porta Westfalica / Bad Oeynhausen für eine Geschwindigkeit von 230 km/h, die Fernverkehrsanbindung Minden, die Engpassbeseitigung in den Knoten Minden und Wunstorf, sowie die Ertüchtigung von zwei der vier vorhandenen Gleise zwischen Porta Westfalica - Bad Oeynhausen - Löhne (Westf.) für eine Geschwindigkeit von 180 km/h.	Nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 besteht ein vordringlicher Bedarf für den Aus- / Neubau der Schienenstrecke zwischen Hannover und Bielefeld. Die Maßnahme umfasst danach zwei zusätzliche Gleise im Korridor Seelze - Porta Westfalica / Bad Oeynhausen für eine Geschwindigkeit von 230 km/h, die Fernverkehrsanbindung Minden, die Engpassbeseitigung in den Knoten Minden und Wunstorf, sowie die Ertüchtigung von zwei der vier vorhandenen Gleise zwischen Porta Westfalica - Bad Oeynhausen - Löhne (Westf.) für eine Geschwindigkeit von 180 km/h.	
Mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz wurde der Bedarf für dieses Vorhaben durch den Gesetzgeber bestätigt, jedoch ohne die Querung Seelze-Süd und den Tunnel Jakobsberg und unter der Maßgabe, dass die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von voraussichtlich acht Minuten erreicht wird. Über den konkreten Trassenverlauf ist noch nicht entschieden. Im Beteiligungsverfahren zum Bundesverkehrswegeplan hatte die Deutsche Bahn AG eine weiträumige Verlagerung des West-Ost-Verkehrs von der Achse Rhein/Ruhr - Hannover - Berlin / Südost vorgeschlagen.	Mit der Neufassung des Bundesschienenwegeausbaugesetz Ende 2023 wurde der Bedarf für dieses Vorhaben als Teil des Projektbündels 8 durch den Gesetzgeber erneut bestätigt. Über den konkreten Trassenverlauf ist noch nicht entschieden. Im Beteiligungsverfahren zum Bundesverkehrswegeplan hatte die Deutsche Bahn AG eine weiträumige Verlagerung des West-Ost-Verkehrs von der Achse Rhein/Ruhr - Hannover - Berlin / Südost vorgeschlagen.	Die Neufassung des BSWAG enthält die bisherige Maßgabe nicht mehr. Stattdessen ist nun durch eine Fußnote festgehalten, dass auch dieses Vorhaben der Umsetzung des Deutschlandtakts dient.

Im Weiteren ist mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Planungsbeschleunigungsgesetz) vorgesehen, das Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturgroßprojekte zu beschleunigen, indem die in Planungsprozessen etablierten Verfahrenswege verkürzt werden und insbesondere der Auseinandersetzung mit den Umweltbelangen eine geringere Bedeutung zugemessen wird. Vor diesem Hintergrund haben sich die Städte Barsinghausen, Bückeburg, Porta Westfalica, Rinteln und Seelze und die Samtgemeinden Lindhorst, Nenndorf, Nienstädt und Rodenberg und die Gemeinde Auetal zur gemeinsamen Begleitung der weiteren Planungsverfahren für dieses Vorhaben zusammengeschlossen und die folgende Erklärung erarbeitet, die Grundlage der Zusammenarbeit sein soll.	Das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Planungsbeschleunigungsgesetz) vor, das Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturgroßprojekte beschleunigt werden, indem die in Planungsprozessen etablierten Verfahrenswege verkürzt werden und insbesondere der Auseinandersetzung mit den Umweltbelangen eine geringere Bedeutung zugemessen wird. Aktuell erarbeitet die DB InfraGO als vom Bund beauftragte Vorhabenträgerin Vorschläge für Trassenvarianten, die Grundlage der folgenden Raumverträglichkeitsprüfung werden sollen. Vor diesem Hintergrund haben die Städte Barsinghausen, Bückeburg, Porta Westfalica, Rinteln und Seelze und die Samtgemeinden Lindhorst, Nenndorf, Nienstädt und Rodenberg und die Gemeinde Auetal, die sich zur gemeinsamen Begleitung der weiteren Planungsverfahren für dieses Vorhaben zusammengeschlossen haben die Nenndorfer Erklärung fortgeschrieben, die Grundlage der weiteren Zusammenarbeit sein soll.	
1. Die Unterzeichner bekennen sich zu den Zielen eines bedarfsgerechten Ausbaus der Fernverkehrsverbindung zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet und der nachhaltigen Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Hannover und dem Ruhrgebiet.	1. Die Unterzeichner bekennen sich zu den Zielen eines bedarfsgerechten Ausbaus der Fernverkehrsverbindung zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet und der nachhaltigen Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Hannover und dem Ruhrgebiet.	

2. Vor diesem Hintergrund begrüßen die Unterzeichner grundsätzlich Maßnahmen zur Entflechtung des Schienenpersonennah- und fernverkehrs sowie des Güterverkehrs im Verlauf der ICE-Strecke zwischen Hannover und Bielefeld.	2. Vor diesem Hintergrund begrüßen die Unterzeichner grundsätzlich Maßnahmen zur Entflechtung des Schienenpersonennah- und fernverkehrs sowie des Güterverkehrs im Verlauf der ICE-Strecke zwischen Hannover und Bielefeld.	
3. Bei den Planungen für den Ausbau ist zu berücksichtigen, dass nicht nur der zweigleisige Abschnitt zwischen Minden und Wunstorf einen Engpass auf der Hauptachse Berlin - Hannover - Rhein/Ruhr darstellt, sondern gerade auch der Bahnknoten Hannover die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke begrenzt. Daher fordern die Unterzeichner den Bund und die Deutsche Bahn AG auf, vorrangig eine weiträumige Entflechtung des West-Ost-Verkehrs über einen Aus- bzw. Neubau auf der Achse Rhein/Ruhr - Soest - Paderborn - Kassel - Nordhausen - Halle/Leipzig - Südost zu prüfen, wie dies auch der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Referentenentwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 entspricht.	3. Bei den Planungen für den Ausbau ist zu berücksichtigen, dass nicht nur der zweigleisige Abschnitt zwischen Minden und Wunstorf einen Engpass auf der Hauptachse Berlin - Hannover - Rhein/Ruhr darstellt, sondern gerade auch der Bahnknoten Hannover die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke begrenzt. Daher fordern die Unterzeichner den Bund und die Deutsche Bahn AG auf, vorrangig eine weiträumige Entflechtung des West-Ost-Verkehrs über einen Aus- bzw. Neubau auf der Achse Rhein/Ruhr - Soest - Paderborn - Kassel - Nordhausen - Halle/Leipzig - Südost zu prüfen, wie dies auch der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Referentenentwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 entspricht.	Der Planungsauftrag des Bundes an die DB InfraGO erfasst nur den Ausbau Hannover-Bielefeld. Die Prüfung einer alternativen Verbindung zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet kann daher nicht Bestandteil der Variantenprüfung im Vorhaben sein. Es wäre daher allenfalls eine Forderung in Richtung der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans.
4. Das Verfahren zur Findung erster Grobkorridore, die Raumwiderstandsanalysen und die Variantenprüfung müssen, wie auch die detaillierte Trassenplanung, transparent und nachvollziehbar sein. Die Unterzeichner fordern, die Träger öffentlicher Belange und die betroffenen Kommunen frühzeitig fachlich zu beteiligen.	4. Das Verfahren zur Findung erster Grobkorridore, die Raumwiderstandsanalysen und die Variantenprüfung müssen, wie auch die detaillierte Trassenplanung, transparent und nachvollziehbar sein. Die Unterzeichner fordern, die Träger öffentlicher Belange und die betroffenen Kommunen frühzeitig fachlich zu beteiligen.	

5. Die Planungen für den Ausbau müssen gewährleisten, dass einem möglichst großen Nutzen für die Allgemeinheit möglichst geringe Belastungen für einzelne Betroffene gegenüberstehen. Insbesondere wenn sich die Vorzugswürdigkeit eines Ausbaus der Achse Rhein/Ruhr - Bielefeld - Hannover - Berlin/Südost zeigen sollte, ist auf eine flächenschonende Planung zu achten. Die Zerschneidung bislang nicht betroffener Bereiche, seien es Wohngebiete oder landwirtschaftliche Flächen sowie die unwiederbringliche Zerstörung wertvoller Flächen für den Naturschutz, insbesondere mit landes- und bundesweiter Bedeutung, sind zu vermeiden. Die Umsetzung des Vorhabens lfd. Nr. 13 des Abschnitt 2 der Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetzes (ABS/NBS Hannover - Bielefeld) in Form eines trassenfernen Aus- und Neubaus der Bestandstrasse wird daher von den Unterzeichnern abgelehnt.	5. Die Planungen für den Ausbau müssen gewährleisten, dass einem möglichst großen Nutzen für die Allgemeinheit möglichst geringe Belastungen für einzelne Betroffene gegenüberstehen. Insbesondere wenn sich die Vorzugswürdigkeit eines Ausbaus der Achse Rhein/Ruhr - Bielefeld - Hannover - Berlin/Südost zeigen sollte, ist auf eine flächenschonende Planung zu achten. Die Zerschneidung bislang nicht betroffener Bereiche, seien es Wohngebiete oder landwirtschaftliche Flächen sowie die unwiederbringliche Zerstörung wertvoller Flächen für den Naturschutz, insbesondere mit landes- und bundesweiter Bedeutung, sind zu vermeiden. Die Umsetzung des Vorhabens lfd. Nr. 8 des Abschnitt 2 der Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetzes (konkret die ABS/NBS Hannover-Bielefeld als Bestandteil des Projektbündels 8) in Form eines trassenfernen Aus- und Neubaus der Bestandstrasse wird daher von den Unterzeichnern abgelehnt.	
6. Die Unterzeichner betrachten mit Sorge den Entwurf des Planungsbeschleunigungsgesetzes, in dem die o.g. Aus- bzw. Neubautrasse explizit erwähnt wird. Sie befürchten, dass durch dieses Gesetz dem bislang gültigen Verfahren zur Betrachtung von Umweltbelangen nicht mehr die Bedeutung zugemessen wird, wie es für Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung erforderlich ist. Hier verweisen die Unterzeichner insbesondere auf das Fernhalten der Öffentlichkeit (Wegfall der Erörterung), an das Entfallen aktualisierter Lärmprognosen, an die sehr hohen Anforderungen an den Rechtsweg in nur einer Instanz, an die Möglichkeit des vorzeitigen Maßnahmenbeginns und damit Schaffung von Tatsachen, an die Übertragung des Verfahrens an private Projektmanager (Gewährung der Neutralität?) und zuletzt	6. Die Unterzeichner halten an ihrer Sorge fest, dass das Planungsbeschleunigungsgesetz den Verfahren zur Betrachtung von Umweltbelangen nicht mehr die Bedeutung zumisst, wie es für Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung erforderlich ist. Hier verweisen die Unterzeichner insbesondere auf das Fernhalten der Öffentlichkeit (Wegfall der Erörterung), an das Entfallen aktualisierter Lärmprognosen, an die sehr hohen Anforderungen an den Rechtsweg in nur einer Instanz, an die Möglichkeit des vorzeitigen Maßnahmenbeginns und damit Schaffung von Tatsachen, an die Übertragung des Verfahrens an private Projektmanager (Gewährung der Neutralität?) und zuletzt an eine Konzentration auf ein Anhörungs- und Genehmigungsverfahren in Eisenbahnverfahren und damit die Abkehr von einem 4-	

Genehmigungsbehörde in Eisenbahnverfahren und damit die Abkehr von einem 4-Augen-Prinzip.	Augen-Prinzip.	
Unterschriften Stand: 30.06.2022	Unterschriften Stand: XX.XX.2024	