

Wenn das Wörtchen wenn nicht wär' ...
hätten wir schon einen fertigen Ausbau haben können! Ach wirklich?

Ende 2002 ging es noch um die Umfahrung des Großknotens Hannover. Ein Ausbau Seelze-Wunstorf-Minden war da noch gar nicht dokumentiert. Am 15.08.2003 schickte die Bundesregierung den Gesetzentwurf zur Änderung des BSWAG an den Bundesrat. Dort wird zum allerersten Mal öffentlich nachlesbar beschrieben, wie das Neue Vorhaben Nr. 7 aussehen sollte: ABS/NBS Seelze-Wunstorf-Minden. Am 22.03.2004 wurde dann beantragt, der genaueren Maßnahmebeschreibung entsprechend das Neue Vorhaben Nr. 7 anders zu bezeichnen: nämlich ABS Minden-Haste / ABS/NBS Haste-Seelze. Im Ausschussprotokoll vom 26.05.2004 wird dazu erläutert, dass den Raum Minden betreffend dem Wunsch des „Planungsrates vor Ort“ gefolgt würde, in dem Vertreter jeglicher Couleur „eine andere Streckenführung vorgeschlagen“ hätten. Die Umfahrung Wunstorf wird bildlich dargesellt in der Unterrichtung am 29.12.2004. Bekanntermaßen gab es Kritik vonseiten der zukünftig betroffenen Kommunen und BürgerInnen. [1]

Die ganze Diskussion wurde von Beginn an als konkurrierende Alternative zum zweigleisigen Ausbau des 3. Bauabschnitts Elze – Hameln – Löhne geführt. Die Kurstadt Bad Oeynhausen sollte vor Bahnlärm geschützt werden. Der Rausschmiss dieses letzten Bauabschnitts aus dem Bundesverkehrswegeplan sollte „Zeit und Raum gewinnen, die drohenden Belastungen aus den mit 180 Güterzügen veranschlagten Folgewirkungen für den Kurort Bad Oeynhausen und alle Siedlungsräume von Vlotho bis Hameln ausführlich prüfen zu können“, laut der Angabe des damaligen Bundestagsabgeordneten Lothar Ibrügger. Während für die genannten Kommunen Zeit und Raum gewonnen wurde, ging es Wunstorf und der benachbarten Region an den Kragen. Das Schicksal des Calenberger Landes wurde laut Ibrügger „der künftigen Planung überlassen“.

Ein 2-gleisiger trassennaher Ausbau der Bestandsstrecke war nie geplant, sondern nur die Kombination ABS Minden – Haste mit der Umfahrung Wunstorf als NBS. Es ging schon damals um schnellere Reisezeit durch Fahrzeitverkürzung. Es gab massiven Protest dagegen ... unter Beteiligung noch heute agierender Bürgerinitiativen.

Die Überraschung folgte bei der Überprüfung des Bedarfsplans!
Selbstverständlich findet man dieses Dokument aus dem Jahr 2010 nur noch auf Umwegen. [PRO BAHN](#) hat das Ursprungs-Dokument „konserviert“.

Unwirtschaftliche Vorhaben (NKV < 1,0).

Etliche der überprüften Schienen-Bedarfsplanprojekten erreichten kein NKV größer 1,0.

Nach Bundeshaushaltsordnung und Haushaltsgrundsätzegesetz dürfen sie wegen fehlender Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden:



-> ABS Minden – Haste/ ABS/NBS Haste – Seelze; hohe Kosten; erhebliche Schnittmengen mit der ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg, 1. und 2. Baustufe; mit neu angegebenen Investitionskosten von **1,04 Milliarden Euro**. Ups! Das Projekt musste gestoppt werden! Oder sagen wir pausieren ...

Taschenspielertricks

Das Projektinformationssystem des BMV gibt Auskunft über den weiteren Versuch, die Strecke über die Hürde NKV 1,0 zu hieven. In der Version [2-016-V01](#) kommt zu dem eigentlichen Projekt Seelze-Minden mit einem Mal die „Ertüchtigung von 2 der 4 vorhandenen Gleise Porta Westfalica – Bad Oeynhausen – Löhne (Westf.) auf Vmax 180 km/h“ hinzu! Solche Ertüchtigungen haben eigentlich immer einen hohen Nutzen bei relativ geringen Kosten und eignen sich hervorragend für Taschenspielertricks, um ein NKV größer 1 zu erreichen. **Und siehe da: auf einmal steigen die Kosten zwar auf 1,5694 Milliarden Euro aber das NKV auf satte 2,0. Bravo!**

It's a kind of magic!

Dasselbe Projektinformationssystem wurde mit Einführung des Deutschlandtakts noch einmal überarbeitet. In der Version [2-016-V02](#) erleben wir die nächste Überraschung: Löhne? Bad Oeynhausen? Sind wieder rausgeflogen. Jetzt muss die Geschwindigkeitserhöhung sehr weit östlich zwischen Berlin bis Lehrte herhalten, um die dramatisch angestiegenen Kosten für das nochmals erweiterte Projekt Hannover – Bielefeld über einen NKV von 1 zu hieven.

Es muss die zweite Nachkommastelle bemüht werden. Mit einem NKV von 1,035 scheint das Gesamtprojekt den Haushaltsgesetzen genüge zu tun. Und das alles bei einem Investitionsumfang von 5,7351 Milliarden Euro. Fantastisch!



Wir wissen natürlich inzwischen alle, dass solche Rechenergebnisse den Optimierungsschleifen unterliegen und mit Vorsicht zu genießen sind.

Hand auf's Herz

Das Projekt Hannover – Bielefeld selbst hat niemals einen NKV größer 1 ! Die Frage ist: liegt es im Sinne der Bundeshaushaltsordnung und des Haushaltsgesetzes, mit solchen Projektzusammenlegungen zu tricksen?

Hatten wir nicht in einer unsachlichen Lobbyisten-Kritikschrift anlässlich des Alternativkonzepts des Bahnzentrum Bielefeld von **Tricks und Täuschung** gelesen? Was stellen denn die ständig geänderten Zusammenlegungen von Projekt X mit Y oder Z dar? Was bedeuten in diesem Zusammenhang „Optimierungsschleifen in wirtschaftlicher Hinsicht“ ?

Der Gesamtkonzern Deutsche Bahn stellt ein so mächtiges Konstrukt dar, dass mit der so beschlossenen Unternehmensform „Aktiengesellschaft“ der Bund gar nicht mehr Herr im Hause ist. Da nützt die „ausgelagerte“ DB InfraGo auch nichts. Vielmehr gestaltet sich die DB mit ihrer ellenlangen Wunsch-Dir-Was-Liste ihre ganz eigene Prioritätenliste und wird dabei auch noch von BMV tatkräftig unterstützt. Im Sinne des Eigeninteresses DB und nicht im Sinne des Allgemeinwohls gemäß des Grundgesetzes ... versteht sich!

Und der Bundestag segnet immer noch mehr Jahrzehnte dauernde Milliarden kostende Bahnprojekte ab ; beschwert sich aber gleichzeitig über die nicht vorhandene Finanzierung. Dieses Problem wurde auch schon beim BVWP 2003 bemerkt und moniert. Da hat sich also nichts verbessert. Alles ganz merkwürdig ... wie sagte Herr Schnieder : demokratiergefährdende Zustände!

[1] Quellen und Links

19.12.2002 DS 15/280	Unterrichtung der Bundesregierung <u>Vordringlicher Bedarf Neue Vorhaben</u> Nr. 14 ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg Auf Seite 70/71 Beschreibung des Maßnahmenumfangs „1. Baustufe Weddeler Schleife in 2024“ „2. Baustufe Hildesheim – Groß Gleidingen in 2010“ „3. Baustufe Elze-Löhne“ (Strecke 1820 → bis heute unvollendet)
11.04.2003 DS 15/856	68) MdB Lothar Ibrügger: Investitionsbetrag für „trassenparallelen Zubau von zwei Gleisen zwischen Minden und Haste“ PSts Angelika Mertens: 550 Millionen Euro 71) MdB Lothar Ibrügger: Investitionsbedarf für „zweigleisigen elektrifizierten Ausbau Löhne-Elze“ PSts Angelika Mertens: 300 Millionen Euro
15.08.2003 DS 551/03	Bundesrat Gesetzentwurf zum BSWAG <u>Vordringlicher Bedarf Neue Vorhaben</u> Nr. 7 ABS/NBS Seelze-Wunstorf-Minden ohne Beschreibung des Maßnahmenumfangs Weiterer Bedarf Nr. 7 ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg (2. Baustufe) <u>Keine Erwähnung mehr</u> „3. Baustufe Elze-Löhne“ Auf Seite 23 Punkt 1.1.2: „Die Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs wurden hier insbesondere aufgrund ihres hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses eingestuft.“ Auf Seite 24 Punkt 4.: „Kein Bedarf. Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis <1 werden nicht weiter verfolgt.“
02.10.2003 DS 15/1656	Bundestag Gesetzentwurf zum BSWAG inhaltlich wie DS 551/03

17.11.2003 DS 15/2050	Unterrichtung der Bundesregierung <u>Vordringlicher Bedarf Lfd./festd. Vorhaben</u> Nr. 7 ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg (2. Baustufe) Investitionskosten 118 Millionen Euro <u>Vordringlicher Bedarf Neue Vorhaben</u> Nr. 7 ABS/NBS Seelze-Wunstorf-Minden auf Seite 39 Beschreibung des Maßnahmenumfangs „Zweigleisige Ausbau-/Neubaustrecke Seelze-Haste, v_{max} = 230 km/h; zweigleisige Ausbau-/Neubaustrecke Haste-Porta Westfalica, v_{max} = 230 km/h“ mit Investitionskosten von 901,3 Mio. Euro
22.03.2004	Ausschussdrucksache Verkehr Nr. 15(14)1298 * SPD + GRÜNE: Antrag zur Änderung der Darstellung der Maßnahme ABS Minden-Haste / ABS/NBS Haste-Seelze
26.05.2004	Ausschussprotokoll Verkehr Nr. 15/48 * * Dokumente liegen Pro-Ausbau vor „Der zweite Antrag betreffe den Raum Minden und folge dem Wunsch des Planungsrates vor Ort, in dem Vertreter jeglicher Couleur eine andere Streckenführung vorgeschlagen hätten.“
17.06.2004 DS 15/3382	Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses <u>Vordringlicher Bedarf Lfd./festd. Vorhaben</u> Nr. 7 ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg (1. Baustufe) <u>Vordringlicher Bedarf Neue Vorhaben</u> ABS Minden-Haste/ABS/NBS Haste-Seelze <u>Weiterer Bedarf</u> Nr. 7 ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg (2. Baustufe) ABS Minden-Haste / ABS/NBS Haste-Seelze auf Seite 11 wird auf die Entscheidung hingewiesen! auf Seite 14 wird auf die Änderung hingewiesen!
01.07.2004 15/118	Bundestagsbeschluss in der 118. Sitzung laut Plenarprotokoll auf Seite 10753 mit den Stimmen der Regierungsparteien SPD + GRÜNE
09.07.2004 DS 539/04	Bundesratsbeschluss Zustimmung zum neuen BSWAG
29.12.2004 DS 15/4621	Unterrichtung der Bundesregierung ABS Minden-Haste / ABS/NBS Haste-Seelze auf Seite 78 Beschreibung des Maßnahmenumfangs mit bildlicher Darstellung der Umfahrung Wunstorf

Verfasser Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg