



Olaf Lies Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Arbeit
und Verkehr

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Herrn Bundesminister
Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Hannover, 02.05.2016

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030

Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt, *Zieler Kollege,*

am 16. März haben Sie die Verkehrsminister der Länder über den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) persönlich unterrichtet und um Stellungnahme gebeten. Ich danke Ihnen für das Angebot, über das gesetzliche Verfahren der Strategischen Umweltprüfung hinaus Stellungnahmen der Verkehrsressorts der Länder in den weiteren BVWP-Prozess einzubinden.

Niedersachsen begrüßt, dass die Bundesregierung beabsichtigt, in den nächsten Jahren insgesamt 264,5 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Dies ist sinnvoll und notwendig.

Niedersachsen begrüßt, dass die Bundesregierung den Erhalt der Infrastruktur als wichtige Aufgabe sieht und im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) voranstellt. Die Substanz der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur darf sich nicht weiter verschlechtern. Niedersachsen begrüßt daher, dass im Rahmen des BVWP geplant ist, rund zwei Drittel der bis 2030 vorgesehen Mittel für den Erhalt der Infrastruktur einzusetzen. Das bildet die Diskussionen in den letzten Jahren über den Zustand des Verkehrsnetzes und den allseits beklagten Sanierungsbedarf in der Tendenz ab.

Niedersachsen hat wiederholt betont, dass der neue BVWP realistisch umsetzbar sein muss. Die Bewertungen des Bundes und die Festlegungen der Bundesregierung im neuen BVWP sind darauf zu konzentrieren, dass die Bundesfernstraßen-, Wasserstraßen- und Schienenprojekte im Geltungszeitraum des BVWP auch unter Haushaltsgesichtspunkten eine Realisierungschance haben.

Niedersachsen verfolgt das Ziel, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern. Niedersachsen begrüßt daher, dass in der zu Grunde gelegten Prognose für den Güterverkehr bis 2030 die Steigerung

beim Verkehrsträger Schiene am größten ist und auch zentralen Schienenprojekte für den Hafenhinterlandverkehr berücksichtigt worden sind.

Die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger erscheint schlüssig, die Konzentration auf die Beseitigung von Engpässen im Verkehrsnetz wird begrüßt. Unser gemeinsames politisches Ziel einer Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene und auf den Wasserweg muss besser erreicht werden.

Als Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr nehme ich zudem erfreut zur Kenntnis, dass der Ausbau der Infrastruktur für die Hinterlandverkehre im BVWP besondere Berücksichtigung erfahren hat. Dies haben die Verkehrsminister der Norddeutschen Länder bereits bei der Erstellung der Grundkonzeption des BVWP eingefordert. Die Anbindung der deutschen Seehäfen muss angesichts der zu erwartenden drastisch steigenden Umschläge auf eine solide Basis gestellt werden.

Bei der Bewertung der Projekte im BVWP sollten aus niedersächsischer Sicht folgende Prioritäten gesetzt werden: höchster Verkehrsnutzen bei möglichst geringer Belastung für Mensch und Natur, Erhalt vor Neubau; optimierte Nutzung vorhandener Kapazitäten, Vorrang bei Engpassbeseitigung, um Störanfälligkeit zu verhindern, Stärkung intermodaler Knoten und des kombinierten Verkehrs, Berücksichtigung der Netzfunktion und Nachhaltigkeit. Diesen Prioritäten wird der vorliegende Entwurf des BVWP in weiten Teilen gerecht.

Niedersachsen bittet das BMVI, für die aktuelle Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung sicherzustellen, dass die maßgeblichen Beiträge und Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger, Verbände und Organisationen sorgfältig geprüft und gründlich abgewogen werden. Weiterhin wird darum gebeten, die Länder bei den einzelnen Priorisierungsschritten im Rahmen des BVWP 2030 eng einzubinden und erhobene Daten den Ländern auf Wunsch zur Verfügung zu stellen.

Die Bürgerinnen und Bürger sollten von der Bundesregierung umfassend und frühzeitig bei der Festlegung der Ziele und Prioritäten des Infrastrukturausbaus sowie bei der Planung der Verkehrswege beteiligt werden, um möglichst vielen Interessen gerecht zu werden und damit Akzeptanz zu schaffen. Dafür müssen die Planungsspielräume vor Ort erweitert werden. Dies halten wir insbesondere für die Trassenplanung der Schienentrasse zwischen Hannover und Bielefeld für erforderlich (s.u.).

Durch effiziente Organisation von Verkehr und eine integrierte Verkehrs- und Siedlungspolitik sollten die bestehenden Infrastrukturen besser genutzt werden. Bei der laufenden Bundesverkehrswegeplanung ist die Anbindung ländlicher Räume von der Bundesregierung angemessen zu berücksichtigen. Auch darf es kein Ungleichgewicht in der Entwicklung zwischen ländlichen und städtischen Räumen geben. Deswegen Deshalb ist uns z.B. die bessere verkehrliche Anbindung der Region Holzmin-den durch Ausbau der B 240 so wichtig.

Nach Auswertung des Entwurfs des BVWP wird auch deutlich, dass viele Projekte in Niedersachsen und im gesamten Norden umgesetzt werden können. Ich freue mich, dass auch dieser Bedarf erkannt und im BVWP finanziell abgebildet ist. So werden für Niedersachsen im Bereich Bundesfernstraßen für Neu- und Ausbaugesetze in

den nächsten 15 Jahren insgesamt rund 8,3 Mrd. Euro zur Verfügung stehen und damit rund 12,3 % der Mittel für neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und für fest disponierte Vorhaben im Straßennetz nach Niedersachsen fließen. Die Kategorie Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) im Bereich Straße bringt zudem eine Planungsreserve und sorgt für zusätzliche Flexibilität bei der weiteren Planung.

Insgesamt wird Niedersachsen beim Ausbau der Infrastruktur im Rahmen des BVWP angemessen berücksichtigt. Gleichwohl weist das Land Niedersachsen als Flächenland zwischen Küste und Mittelgebirgen und als Verkehrsdrehscheibe in Europa einige Besonderheiten auf, die im Entwurf des BVWP noch nicht hinreichend abgebildet werden. So bin ich als Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr an der Erreichbarkeit und der Erschließung aller Regionen Niedersachsens und an der Leistungsfähigkeit der großen Achsen sehr interessiert. Hier hat der Entwurf des BVWP Schwächen – insbesondere, was die Anbindung der südlichen Landkreise Niedersachsens angeht. Zudem ist der für die Netzwirkung wichtige Bahn-Knoten Hannover nicht hinreichend abgebildet. Beim Stickanal Hildesheim scheinen mir nicht alle Argumente, die für den konsequenten Ausbau sprechen, hinreichend berücksichtigt worden zu sein.

Im Folgenden möchte ich einige konkrete Projekte besonders benennen, bei denen ich um Überprüfung der bisherigen Einstufung bitte:

Straße:

Der Verkehrsträger Straße wird weiterhin den größten Teil des Verkehrs aufnehmen und ist nach wie vor Garant für die Mobilität in den Regionen. Ich begrüße, dass die wichtigen großen Hauptverkehrsachsen enthalten sind. Weiterhin enthalten sind einige für den Wirtschafts- und Individualverkehr dringende Ausbauprojekte im Autobahnnetz wie der Ausbau der A1, A7 und der A30.

Ich freue mich auch, dass in einigen Fällen die Anbindung von bislang ungenügend erschlossenen Räumen Bestandteil des BVWP 2030 ist. Das gilt zum Beispiel für den Landkreis Aurich durch den Ausbau der B210. Leider sind die Projekte zur Anbindung des Landkreises Holzminden an die Landeshauptstadt Hannover nicht alle enthalten. Diese „Perlenkette“ an Ortsumgehungen ist in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Auch unter Berücksichtigung eines zeitlich gestaffelten Baus sollten die noch fehlenden Glieder Fölziehausen-Eschershausen und die Ortsumgehung Eime in Verbindung mit der Ortsumgehung Wülfingen an der B3 aus dem WB angehoben werden.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie im Bereich Bundesfernstraßen vor allem folgende Projekte einer genauen Prüfung unterziehen und anders bewerten würden:

A2 Gesamtprojekt Niedersachsen

WB* statt NE

Im Referentenentwurf des BVWP 2030 ist der Ausbau der A2 in überwiegenden Teilen nicht enthalten. Dies erscheint bezogen auf die besonderen Rahmenbedingungen der A 2 nicht plausibel. So weisen die Ergebnisse der Dauerzählstellen auf der A2 im Jahr 2015 teilweise höhere Verkehrszahlen auf als die Prognosewerte 2030. Ich bitte um eine Überprüfung der Prognosewerte. Mit Blick auf anstehende Brücken-Ersatzneubauten bitte ich um Prüfung, das Projekt entsprechend in den WB* einzustellen.

A 39 Autobahnkreuz WOB - WOB Sandkamp

WB* statt NE

Der sechsstreifige Ausbau der A 39 zwischen dem AK Königslutter und der AS Sandkamp ist nicht im Referentenentwurf des BVWP 2030 enthalten. Dieses Ergebnis ist nicht nachvollziehbar und sollte im Einzelnen überprüft werden. Ich bitte darum, unter der Annahme des Vorhandenseins der A 39, AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188) das Projekt neu zu bewerten. Mit Blick auf anstehende Brücken-Ersatzneubauten bitte ich um Prüfung, das Projekt in den WB* einzustellen.

B 1 Südumgehung Hameln

VB statt WB*

Die Südumgehung Hameln wurde im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt B1-G10-NI-NW (östl. Bartrup bis west. Elze) bewertet. Das Gesamtprojekt ist geschlossen in den WB* eingestuft worden. Vor dem Hintergrund des weit fortgeschrittenen Planungsstandes (Planfeststellungsbeschluss, beklagt) des Teilprojektes bitte ich um Prüfung einer Höherstufung des Projektes in den VB.

B 3 Ortsumgehung Wülfingen

VB statt WB

Die OU Wülfingen ist im Referentenentwurf in den WB eingestuft. Das NKV ist mit 2,9 vergleichsweise hoch. Das Projekt ist damit wirtschaftlich. Bei dem Projekt handelt es sich um die letzte Ortsumgehung im Zuge der B3 südlich von Hannover und ist Teil des Streckenzuges („Perlenkette“) B64 – B240 – B3 zur Anbindung des Landkreises Holzminden an die Landeshauptstadt. Ich bitte um Prüfung einer Einstellung des Projektes in den VB.

B 6 Ortsumgehung Syke

WB* statt WB

Die Ortsumgehung Syke ist im Entwurf des BVWP 2030 im WB eingestuft. Das Projekt ist wegen des vergleichsweise hohen NKV von 3,2 wirtschaftlich. Die Ortsumgehung Syke wurde hinsichtlich der raumordnerischen Bewertung als nicht bewertungsrelevant eingestuft. Ich bitte um Überprüfung und Höherstufung in den WB*.

B 51 Ortsumgehung Barnstorf

VB statt WB

Die OU Barnstorf wurde nach Aufnahme in den VB im Bedarfsplan 2004 in den Jahren 2006-2010 bereits vollständig durchgeplant. Es wurde ein Planfeststellungsverfahren begonnen. Dieses muss im Jahr 2010 aufgrund städtebaulicher Zwänge abgebrochen werden. Es wurde unter Einbeziehung der geänderten Randbedingungen eine neue Linienplanung begonnen. Diese Planungshistorie und das hohe NKV von 4,1 rechtfertigen eine Höherstufung des Projektes in den VB. Ich bitte um entsprechende Prüfung.

B 188 Vierstreifiger Ausbau zwischen A 39 und L 322

WB* statt WB

Der vierstreifige Ausbau der B 188 zwischen A 39 und L 322 ist im vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 in den WB eingestuft. Die Maßnahme wurde im Gesamtprojekt mit der Ortsumgehung Vorsfelde bewertet. Vor dem Hintergrund der verkehrlichen Bedeutung des hier genannten Teilprojektes im Raum Wolfsburg bitte ich darum, die Bewertungsergebnisse des Teilprojektes für die Einstufung zugrunde zu legen und um Prüfung, das Projekt in den WB* aufzunehmen.

B 212 Verl. Harmenhausen (L 875) - Landesgrenze HB

VB statt WB*

Die Verlegung der B 212 von Harmenhausen bis zur A 281 in Bremen ist im Entwurf des BVWP 2030 in den WB* eingestuft. Gemeinsam mit der Ortsumgehung Berne (in Bau) und der Ortsumgehung Elsfleth bildet die Verlegung ein Gesamtprojekt. Das NKV des Gesamtprojekts ist mit 4,5 verhältnismäßig hoch. Insofern bitte ich um Prüfung einer entsprechenden Höherstufung der Dringlichkeit in den VB.

B 240 Ortumgehung Eime (W Eime - B 3)

VB statt WB

Der gesamte Streckenzug (B3/B240/B64-G10-NI) hat eine hohe raumordnerische Bedeutung. Es wird darum gebeten, eine Plausibilisierung des Umlegungsergebnisses (Anbindung des Projektes an das vorhandene Netz, K 424) zu veranlassen. Ich bitte um Prüfung, den gesamten Streckenzug in den VB aufzunehmen.

B 240 Verl. Fölziehausen - Eschershausen (lth)

VB statt WB

Die Reisezeiten für die LK Holzminden und Hörter zum Oberzentrum bzw. zur Landeshauptstadt Hannover können mit Umsetzung aller Maßnahmen auf diesem Gesamtstreckenzug (Ortsumgehungen und Schaffung von gesicherten Überholmöglichkeiten) an den Bundesdurchschnitt von 80 km/h Reisegeschwindigkeit angeglichen werden. Hierbei trägt das Projekt „lth-Querung“ einen wesentlichen Teil zum Gesamtprojekt bei. Eine Neubewertung der Maßnahmen wäre aus meiner Sicht notwendig. Die raumordnerische Bedeutung des Gesamtstreckenzuges (B3/B240/B64-G10-NI) wurde bisher nicht ausreichend gewürdigt. Ich bitte um Prüfung, den gesamten Streckenzug in den VB aufzunehmen.

B 403 Ortsumgehung Emlichheim

WB* statt WB

Die Ortsumgehung Emlichheim ist im Entwurf des BVWP 2030 in den WB eingestuft. Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Gleichwohl erfolgt eine Einstufung in den WB. Gegenüber der Darstellung im Projektdossier ist die Planung der OU Emlichheim durch die Kommunen vor Ort bereits vorangetrieben worden. Inzwischen liegt eine landesplanerische Feststellung für die Ortsumgehung vor und die Trasse ist im F-Plan der Gemeinde verankert. Diese aktuellen Entwicklungen sollten zu einer Einstufung des Projektes in den WB* führen.

B 437 Ortsumgehung Varel

WB* statt WB

Die Ortsumgehung Varel im Zuge der B 437 ist im Entwurf des BVWP 2030 in den WB eingestuft. Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Gleichwohl erfolgt eine Einstufung in den WB. Die Ortsdurchfahrt Varel ist die einzige Ortsdurchfahrt auf der B 437 zwischen der A 29 und der A 27 (Wesertunnel). Diese Effekte sind nicht ausreichend in der Einstufung der Ortsumgehung Varel berücksichtigt worden. Insofern bitte ich um Prüfung einer Höherstufung in den WB*.

B241 Ortsumgehung Uslar

WB* statt NE

Die Ortsumgehung Uslar ist nicht im Referentenentwurf des BVWP 2030 enthalten. Dieses Ergebnis ist nicht nachvollziehbar und sollte überprüft werden. Ich bitte um eine Überprüfung des der Bewertung zugrunde gelegten Netzes. Einer erneuten Bewertung sollte das Netz mit einer fertiggestellten Ortsumgehung Bollensen-Volpriehausen (wird 2016 für den Verkehr freigegeben) zugrunde gelegt werden. Eine Einstufung in den WB* ist m.E. wünschenswert.

B 83 Würgassen – Beverungen

WB* statt WB

Die B 83 verbindet als überregional bedeutsame Nord-Süd-Achse die gesamte Region Höxter – Beverungen – Lauenförde - Bad Karlshafen mit dem Oberzentrum Kassel beziehungsweise der A 7. Während der südliche Abschnitt von Würgassen bis Trendelburg im Vordringlichen Bedarf steht, ist der nördliche und für die Anbindung des Holzmitter Raumes bedeutsame Abschnitt Würgassen – Beverungen mit der Ortsumgehung Lauenförde nur im WB. Durch Aufnahme in den WB* könnte die begonnene Planung fortgesetzt werden. Ich bitte um eine entsprechende Prüfung.

B 83 Ortsumgehung Stahle

WB* statt WB

Das Projekt wurde trotz eines hohen NKV von 3,0 nur in den WB eingestuft. Die generelle Bedeutung der B83 für die gesamte Region und die bisher defizitäre Anbindung des Landkreises Holzmitter ist bei den anderen Projekten im Zuge der B 83, B 64 und B 240 hinreichend beschrieben.

Das Land bittet angesichts des hohen NKV um Überprüfung der Anhebung von WB in WB*.

B 441 Verl. Hagenburg bis Altenhagen

WB* statt WB

Die Verlegung der B 441 von westlich Hagenburg bis östlich Altenhagen ist im Entwurf des BVWP 2030 im WB eingestuft. Das Projekt ist wegen des vergleichsweise hohen NKV von 3,8 wirtschaftlich.

Die Verlegung der B 441 im Bereich Hagenburg ist zwischen den Ortsumgehungen Wunstorf und Loccum das einzige Projekt, das im BVWP 2030 im Rahmen dieses Streckenzug nicht in den VB aufgenommen wurde.

Das Land bittet angesichts des hohen NKV und der raumordnerischen Zusammenhänge der weiteren Projekte entlang der B 441 um Überprüfung einer Anhebung von WB in WB*.

Schiene:

Beim BVWP-Teil Schiene ist das derzeit wohl wichtigste Projekt die schnelle Umsetzung der im Dialogforum Schiene Nord gefundenen Alpha-Lösung. Die Alpha-Lösung ist für den steigenden Hafenhinterlandverkehr, aber auch für die Mobilitätsbedürfnisse im Personenverkehr dringend notwendig. Bereits heute sind die Strecken stark ausgelastet, teilweise sogar überlastet. Auch wenn die abschließende Bewertung noch nicht im BVWP-Entwurf enthalten ist, so ist es doch sehr wichtig, dass das Votum des von mir organisierten Forums ernst genommen wird. Ich erwarte daher, dass keine Änderungen vorgenommen werden, die dem Ergebnis des Forums widersprechen. Ich freue mich auf eine rasche Umsetzung der Alpha-Lösung und sehe nach dem Planungsbeginn Rotenburg – Verden an zweiter Stelle den Ausbau der „Amerika-Linie“ zwischen Langwedel und Uelzen. Diese Teilmaßnahme sollte aus meiner Sicht als nächstes an den Start gehen. Angesichts des längeren Vorlaufs, der für den Ausbau Lüneburg – Uelzen erforderlich ist, bitte ich bei dieser Teilmaßnahme ebenfalls um zeitnahe Vorbereitungen.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur braucht auch die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger. Daher fordert Niedersachsen den Bund auf, den dringend erforderlichen Lärmschutz beim Schienenverkehr vor allem durch Maßnahmen an Güterwagen, aber auch an Bahnstrecken, zügig zu verwirklichen. Nur so kann bei Bürgerinnen und Bürgern die notwendige Akzeptanz für mehr Verkehr auf der Schiene erreicht werden.

Ich bitte zudem um eine detaillierte Prüfung folgender Projekte:

Knoten Hannover

Aufnahme in den BVWP

Im Hinblick auf den Austausch im Dialogforum Schiene Nord vermissen Sie im BVWP-Entwurf ein eigenständiges Projekt zum Knoten Hannover. Nachdem die Entscheidung für die Alpha-Lösung statt Y-Trasse wie auch die generelle Entscheidung Ost-West-Verkehre ebenfalls zum Teil über Hannover zu führen, gefallen sind, bedarf es einer eigenständigen Betrachtung des Knotens Hannover. Der Knoten Hannover ist nicht nur für den nationalen Verkehr wichtig, sondern ist auch Bestandteil von drei der neun Mobilitätskorridore der TEN. Der Knoten Hannover muss dringend in einem eigenständigen BVWP-Projekt untersucht und behandelt werden. Es ist unzureichend, die Dynamik des Knotens Hannover in einer weiträumigen Deutschlandanalyse abbilden zu wollen. Das Land Niedersachsen und die Region Hannover haben für eine entsprechende Betrachtung mit eigenen Voruntersuchungen bereits erhebliche Vorleistungen erbracht. Jetzt ist es an der Zeit, alle Einflüsse auf den Knoten Hannover aus der Alpha-Lösung, aus der Ost-West-Lösung, aus den TEN und weiteren Entwicklungen insgesamt zu betrachten und wichtige Handlungsbedarfe abzuleiten. Hierzu bitte ich auch die diesbezügliche Stellungnahme der Region Hannover, die Ihnen separat zugeht, zu beachten. Hierin wird auf die bereits durchgeführte gemeinsame Untersuchung von Region Hannover und Land Niedersachsen eingegangen.

Angesichts dieser komplexen Ausgangslage bitte ich um Überprüfung eines eigenständigen Projektes Knoten Hannover. Die Dringlichkeit einzelner Maßnahmen für den Gesamtknoten ist noch zu untersuchen.

Emden

VB-E statt Pot. Bedarf

Ebenso bin ich von der Aufnahme eines Projektes zur besseren Schienenanbindung des Emdener Hafens im BVWP ausgegangen. Es geht hier um eine zweite Brücke neben der bestehenden Klappbrücke. Eine gute und solide Hafenhinterlandanbindung ist nicht nur für die großen Seehäfen wichtig, sondern auch für Hafenstandorte wie Emden mit bedeutendem Aufkommen im Autotransport. Der Vorschlag basiert auf einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis. Ich bitte um Überprüfung des Projektes.

Hannover – Bielefeld

Überprüfung Projektzuschnitt

Ich nehme zur Kenntnis, dass das Verkehrsaufkommen in Ost-West-Richtung durch das Projekt Hannover – Bielefeld bewältigt werden soll. Die Niedersächsische Landesregierung hatte keine Präferenz angegeben, hatte jedoch auf die zahlreichen Resolutionen aus den Regionen hingewiesen. Ich gebe zu bedenken, dass das Projekt, wie es im BVWP dargestellt ist, nicht der zu prüfenden Anmeldung meines Hauses entspricht. Die im BVWP-Entwurf dargestellte Trassierung wirft viele Fragen auf und löst Irritationen bei den Bürgerinnen und Bürgern aus. Es ist bislang nicht erkennbar, dass die DB als maßgebliche Betreiberin des Schienenpersonenfernverkehrs an den genannten Projektzielen interessiert ist. Die Erfahrung aus bisherigen Projekten dieser Art hat gezeigt, dass es sinnvoller ist, eine Dialogphase vorab zu gestalten. Mit dem Dialogforum Schiene Nord haben wir gezeigt, wie ein Beteiligungsverfahren

aussehen kann. Ich bitte Sie, ein entsprechendes Dialogverfahren voran zu stellen. Die so unvermittelt dargestellte Trassenführung lehne ich ab. Ich bitte unter Einbeziehung der Regionen und Beteiligten einschließlich der Deutschen Bahn um einen offenen Dialog für ein solches Projekt und entsprechende Überprüfung der Aufgabenstellung.

Ferner ist uns eine bessere Vernetzung zwischen dem BVWP und den vorhandenen Infrastrukturnetzen der Bundesländer und dabei insbesondere eine höhere Mitfinanzierung von Netzen der nichtbundeseigenen Bahnen durch den Bund wichtig.

Wasserstraße:

Es ist erfreulich, dass fast alle wichtigen Projekte im Bereich Wasserstraße Eingang in den BVWP gefunden haben.

Mit Freude nehme ich auch die Berücksichtigung des Küstenkanals im Bauprogramm des Vordringlichen Bedarfs zur Kenntnis. Auch die weiterhin mögliche Berücksichtigung relevanter Sondertransportrelationen auf der Oberweser ermöglicht zukunfts-trächtige Projekte.

Schleuse Lüneburg

VB-E statt VB

Der Neubau der Schleuse Lüneburg ist das wichtigste Wasserstraßenprojekt im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Die Aufnahme der Schleuse in Lüneburg in den Vordringlichen Bedarf des BVWP ist ein erster wichtiger Schritt für die Realisierung. Angesichts der attestierten Engpassbeseitigung bitte ich, eine Einstufung als VB-E zu überprüfen. Als Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) stellt das Schiffshebewerk Scharnebeck im Verlauf des Elbe-Seitenkanals einen unüberwindlichen Engpass für alle Großmotorgüterschiffe (GMS) und übergroße Großmotorgüterschiffe (ÜGMS) dar, der vor dem Hintergrund der Flottenentwicklung in der Binnenschifffahrt dringend beseitigt werden muss.

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat auf seiner Sitzung im Oktober 2015 Mittel für die Fortführung der Planungen für den Neubau der Schleuse bewilligt. Ich bitte Sie daher, die notwendigen personellen Ressourcen für die weiteren Planungen mithilfe der neu zugewiesenen Haushaltsmittel zeitnah bereit zu stellen und parallel dazu schnellstmöglich das notwendige Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Schleuse durchzuführen. Zugleich bitte ich um Aufmerksamkeit bezüglich der Schleuse Uelzen. Ohne eine zeitgerechte Sanierung könnte sonst hier ein neuer Engpass entstehen.

Stichkanal Hildesheim

VB statt WB

Der Ausbau des Stichkanals Hildesheim ist Teil des Regierungsabkommens zum Ausbau des Mittellandkanals und seiner Stichkanäle von 1965. Zwischen dem Bund

und den Finanzierungspartnern ist der Ausbau der Stichkanäle für den Schiffstyp ÜGMS im Richtungsverkehr abgestimmt.

Eine isolierte Betrachtung des Stichkanals nach Hildesheim, losgelöst von dem vertraglich vereinbarten Gesamtausbauvorhaben des Mittellandkanalausbaus, wird der Funktion des Stichkanals im Mittellandkanalsystem nicht gerecht.

Es sollten zudem alle realistischen Umschlagspotentiale berücksichtigt werden. Ich habe Ihnen in meinen Schreiben vom 7. April 2016 dazu weitere Hinweise gegeben.

Vor dem Hintergrund der bereits abgeschlossenen bzw. noch laufenden Baumaßnahmen sowie der weit fortgeschrittenen Planungsvorbereitung für den Streckenausbau ist die konsequente Vervollständigung der Ausbaumaßnahmen mehr als sachgerecht. Ich bitte daher um Überprüfung der Dringlichkeit. Wir werden den vertraglich vereinbarten Finanzierungsbeitrag bereitstellen.

Sehr geehrter Herr Minister,

in der Anlage erhalten Sie eine detaillierte fachliche Stellungnahme. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie alle genannten Argumente bei der Überarbeitung des BWWP berücksichtigen würden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Olaf Hü', with a large, sweeping underline stroke.

Anlage

Fachliche Stellungnahme Niedersachsens zum Entwurf des BVWP 2030

BVWP-Teil Straße

A 2 – Gesamtprojekt LGr. NW/NI bis LGr. NI/ST (A2-G11-NI)

Im Referentenentwurf des BVWP 2030 ist der Ausbau der A 2 in überwiegenden Teilen nicht enthalten. Dies erscheint der AV bezogen auf die besonderen Rahmenbedingungen der A 2 als nicht plausibel.

Bei der A 2 auf niedersächsischem Gebiet handelt es sich um eine sehr stark belastete Fernautobahn mit überdurchschnittlichen Belastungen im Schwerverkehr. Die A 2 stellt die direkt Ost-West-Verbindung zwischen dem Ruhgebiet und den östlichen Teilen der EU bzw. Russland dar. In den Ballungsräumen Hannover und Braunschweig überlagern sich zusätzlich die regionalen Verkehre mit Fernverkehren.

Das Sicherheitspotenzial, das in die Nutzenbewertung eingeht erscheint der AV zu gering. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen kommt es häufig zu Unfällen, auch dann, wenn bei Erhaltungsmaßnahmen eine Fahrspur eingezogen werden muss. Die Möglichkeiten für kurz und mittelfristigen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind bereits ausgeschöpft. Es wird eine Überprüfung der Bewertung angeregt.

Die für die BVWP-Bewertung verwendeten Verkehrsbelastungen im Prognosejahr 2030 erscheinen in Anbetracht der bereits vorhandenen Belastung zu gering. Zumal die Strecke in der Engpassanalyse für Bundesfernstraßen des BMVBS in vielen Abschnitten eine „häufige kapazitätsabhängige Stauwahrscheinlichkeit“ (Stautunden >300h/Jahr) aufweist. Die für die A 2 ermittelten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) weisen ebenfalls schon heute Defizite in der vorhandenen Leistungsfähigkeit auf. Ggf. wurden diese Parameter bei der Einstufung der A 2 nicht berücksichtigt.

Die Verkehrsbelastungen 2015 liegen an den relevanten Dauerzählstellen der A2 im DTV bereits höher als die für den BVWP 2030 ermittelten Prognoseverkehrszahlen. Es wurde vermutlich in der Bewertung davon ausgegangen, dass durch den Ausbau keine Verkehrserhöhungen auf der A 2 entstehen. Dies erscheint nicht plausibel. Eine Überprüfung der Verkehrszahlen unter Einbeziehung der Zählergebnisse wäre sinnvoll.

Die in der Meldung angegebenen Erhaltungskosten wurden zum damaligen Zeitpunkt zu gering angesetzt. Eine Grundsanierung und Bauwerkserneuerungen sind mittelfristig erforderlich. Die vorhandenen Anschlussstellen sind in Teilen nicht leistungsfähig. Hier besteht ebenfalls mittelfristiger Umbaubedarf. Die Erhaltungskosten

sollten noch einmal plausibilisiert werden. Bei Bedarf kann die AV hierzu aktualisierte Zahlen zur Verfügung stellen. Aus fachlicher Sicht sollte der Ausbau der A 2 im BVWP so eingestuft sein, dass im Fall von anstehenden Brückenerneuerungen ein zukunftsorientierter Querschnitt zum Einsatz kommen kann.

A 39 AK WOB - WOB Sandkamp (A39-G20-NI)

Der sechsstreifige Ausbau der A 39 zwischen dem AK Königslutter und der AS Sandkamp ist nicht im Referentenentwurf des BVWP 2030 enthalten. Dieses Ergebnis ist aus Sicht der AV nicht nachvollziehbar und sollte im Einzelnen überprüft werden.

Die für die BVWP-Bewertung verwendeten Verkehrsbelastungen erscheinen zu gering. Bei der Ermittlung der bewertungsrelevanten Verkehre sollte der Weiterbau der A 39 in Richtung Norden zusätzlich Berücksichtigung finden. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastungen insbesondere zu Zeiten der Schichtwechsel bei VW in Wolfsburg, durch den Lückenschluss der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg und darüber hinaus auch durch weitere geplante gewerbliche Projekte im Raum Wolfsburg, ist für die A 39 zwischen dem AK Wolfsburg-Königslutter und der AS Sandkamp ein 6-streifiger Autobahnquerschnitt mit Standstreifen erforderlich.

Die Veränderung der Verkehrssicherheit geht negativ in die BVWP-Bewertung ein. Dies erscheint nicht plausibel. Die Sicherheitspotenziale auf diesem Abschnitt müssten aufgrund des geringen Querschnitts und der hohen Belastungen deutlich höher ausfallen. Eine Überprüfung dieser Bewertung wäre sinnvoll. Besonders im Fall von Erhaltungsmaßnahmen führt der unzureichende Querschnitt zu massiven Stauererscheinungen, die teilweise bis auf die Hauptfahrbahn der A 2 reichen. Derzeit ist lediglich ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung in Baustellen möglich.

Die in der Meldung angegebenen Erhaltungskosten wurden zum damaligen Zeitpunkt zu gering angesetzt. Eine Grundsanierung und Bauwerkserneuerungen sind mittelfristig erforderlich. Die vorhandenen Anschlussstellen sind in Teilen nicht leistungsfähig. Hier besteht ebenfalls mittelfristiger Umbaubedarf. Die Erhaltungskosten sollten noch einmal plausibilisiert werden. Bei Bedarf kann die AV hierzu aktualisierte Zahlen zur Verfügung stellen. Der Ausbau der A 39 sollte im BVWP so eingestuft sein, dass im Fall von anstehenden Brückenerneuerungen ein zukunftsorientierter Querschnitt zum Einsatz kommen kann.

B 1 – Südumgehung Hameln (B1-G10-NI-NW-T3-NI)

Die Südumgehung Hameln wurde im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt B1-G10-NI-NW (östl. Barntrup bis west. Elze) bewertet. Das Gesamtprojekt ist geschlossen in den WB* eingestuft worden.

Zur Bewertung der Nutzenfaktoren wurde als durchschnittliche Verkehrsbelastung ein DTVw von 14.000 Kfz/24h ermittelt. Dieser Wert ist nach Ansicht der AV für das Teilprojekt Südumgehung Hameln zu gering. Auch aus dem Projektdossier (Belas-

tungsplots) lässt sich entnehmen, dass die Südumgehung Hameln aus dem Gesamtprojekt hinsichtlich der Verkehrsbelastung heraussticht. Die Bewertung und Einstufung als Einzelprojekt könnte hier sinnvoll sein.

Der Ermittlung der Verkehrszahlen im Projekt wurde ein Bestandsstraßennetz zugrunde gelegt. Dieses scheint fehlerhaft zu sein. Es wurde hier z.B. in westlichen Teilen der Stadt Hameln eine Stadtstraße als Bundesstraße dargestellt. In wieweit dies Auswirkungen auf die ermittelten Verkehrsbelastungen hat, kann von der AV nicht beurteilt werden.

Das Gesamtprojekt hat nach der Bewertung im BVWP 2030 eine mittlere städtebauliche Bedeutung. Für die Südumgehung Hameln ist im Dossier „keine städtebauliche Bedeutung“ vermerkt. Diese Einstufung ist nicht nachvollziehbar. Derzeit können in der Stadt Hameln durch die hohe verkehrliche Belastung städtebauliche Projekte nicht umgesetzt werden (z.B. Veränderungen der Straßenquerschnitte zur Raumgestaltung). Die Deisterstraße in Hameln ist insbesondere durch Platzmangel und hohe Schadstoffbelastung gekennzeichnet und bedarf dringend einer Verkehrsentlastung. Darüber hinaus erfährt die Ortsdurchfahrt Afferde eine sehr hohe Entlastung, die entsprechende städtebauliche Wirkungen erzielen wird. Im Luftreinhalteplan der Stadt Hameln ist die Südumgehung eine der zentralen Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte (z.B. NOx). Es droht ein EU-Vertragsverletzungsverfahren, denn die erforderlichen Werte im Stadtgebiet Hameln werden nicht eingehalten. Mit einer verkehrlichen Entlastung in der Innenstadt könnten diese Werte vermutlich eingehalten werden. Eine Überprüfung dieser Einschätzung könnte sinnvoll sein.

B 3/ B 240 / B 64-G10-NI

Im Rahmen der Gesamtplanung zur Verbesserung der Anbindung des Landkreises Holzminden an die Oberzentren Hannover und Hildesheim sowie an die Bundesautobahnen, sind im Zuge der B3-B240-B64 mehrere Maßnahmen bereits im Bedarfsplan 2004 verankert. Diese befinden sich in unterschiedlichen Ständen der Umsetzung. Die Ortsumgehung Hemmingen-Arnum (B3) befindet sich bereits im Bau. Für den BVWP 2030 wurden insgesamt 7 Teilprojekte als Gesamtprojekt gemeldet. Davon sind zwei Projekte fest disponiert (OU Negenborn und Westumgehung Eschershausen) und zwei im VB (Ostumgehung Eschershausen und OU Marienhagen-Weenzen) eingestuft worden, die weiteren Projekte in den WB.

Diese geteilte Einstufung der Projekte im Gesamtstreckenzug erscheint auch vor dem Hintergrund der Planungsstände unplausibel. Sowohl für die B 3 (Hannover – Alfeld) als auch für den Streckenzug B3-B240-B64 (Hannover – Holzminden) wurden von der AV Gesamtkonzepte erstellt, um die Erreichbarkeits- und Sicherheitsdefizite zu beseitigen. Die erarbeiteten Maßnahmenkonzepte sind Kombinationen von Ortsumgehungen, Anbau von Überholfahrstreifen und Umbauten von Knotenpunkten.

Die Bewertung „Raumordnerische Bewertung“ des Entwurfs zum BVWP 2030 enthält für das Gesamtprojekt die Einschätzung „raumordnerisch nicht bedeutsam“. Die Einschätzung ist aus Sicht der AV nicht nachvollziehbar. Der LK Holzminden, dessen

Anbindung mit diesem Projekt verbessert wird, gehört zu den am schlechtesten erreichbaren Landkreisen bundesweit. Die oben genannten Untersuchungen ergeben mit Umsetzung aller Maßnahmen eine Reisezeitverkürzung um 24 Minuten für die Gesamtstrecke. Die o.g. Untersuchungen können bei Bedarf durch die AV zur Verfügung gestellt werden. Eine Überprüfung der raumordnerische Bewertung der Gesamtstrecke könnte sinnvoll sein.

Mit der Einstufung des Gesamtstreckenzuges in die VFS 1 (Paderborn-Höxter-Holzminden-Hildesheim/(Hannover)) wurde der Bedeutung im Bundesfernstraßennetz bereits Rechnung getragen. Um die angestrebte Wirksamkeit des Gesamtprojekts erreichen zu können, ist es aus fachlicher Sicht erforderlich auch die verbleibenden Projekte weiter zu planen. Die Einstufung sollte bei folgenden Projekte überprüft werden:

B 3 – Ortsumgehung Wülfingen (B3/B240/B64-G10-NI-T1-NI)

Die OU Wülfingen ist im Referentenentwurf in den wB eingestuft. Das NKV ist mit 2,9 vergleichsweise hoch und das Projekt damit wirtschaftlich.

Die OU Wülfingen ist das letzte zu verwirklichende BVWP-Projekt im Zuge dieses verkehrlich hoch belasteten Abschnitts der B3, die auch in weiten Teilen schon mit Überholfahrstreifen ausgestattet ist und weitere Umbaumaßnahmen in Planung sind.

Bei der Ermittlung des NKV scheint das Verkehrssicherheitspotenzial der OU nicht ausreichend berücksichtigt worden zu sein. Es gibt in der Ortsdurchfahrt zwei Unfallhäufungsstellen. Die Landesstraße L461 verläuft in der OD im Versatz auf der B3. An den Einmündungen fehlen Abbiegestreifen. In diesem Bereich kommt es häufig zu Staubildungen verursacht durch abbiegende Fahrzeuge. Abbiegestreifen könnten nur mit Eingriff in private Flächen realisiert werden. Hier könnte eine Überprüfung der Ergebnisse sinnvoll sein.

Die Begründung zur Einstufung verweist auf den Planungsstand (OP). Dennoch handelt es sich bei dieser OU um eine Planung die nach Einschätzung der AV mittelfristig umgesetzt werden kann. Der Verlauf der Ortsumgehung weist nur einen geringen Raumwiderstand auf. Da keine großräumigen Varianten möglich sind, sind voraussichtlich kein Raumordnungsverfahren und keine Vorplanung erforderlich. Dieser Aspekt scheint in der Bewertung nicht hinreichend Berücksichtigung gefunden zu haben.

B 240 – Ortsumgehung Eime (B3/B240/B64-G10-NI-T2-NI)

Die OU Eime wurde im vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 in den WB eingestuft. Das NKV ist mit 1,1 gering. Dies erscheint aus Sicht der AV nicht plausibel.

Zur Bewertung der Nutzenfaktoren wurde als durchschnittliche Verkehrsbelastung ein DTVw von 5.000 Kfz/24h ermittelt. Die Verkehrsbelastungen auf der OU fallen in der Verkehrsuntersuchung zum Raumordnungsverfahren (PGT 2011) im DTVw mit 8.900 bis 10.300 Kfz/24h erheblich höher aus als in der BVWP-Bewertung. Bei den Modellrechnungen scheint ein Fehler aufgetreten zu sein, da die Belastungen im Prognoseplanfall auf der B3 (nördl. B240) und auf der B240 (westlich der B3) deutlich geringer und auf der K 424 deutlich höher ausfallen. Bei Bedarf kann die AV die

o.g. Verkehrsuntersuchung zur Verfügung stellen. Eine Neuberechnung der verkehrlichen Nutzenkomponenten scheint erforderlich.

Die OD Eime ist aufgrund des großen Querungsbedarfs durch Fußgänger sehr unfallträchtig. Die Ermittlung einer negativen Nutzungskomponente aufgrund des Sicherheitspotenzials erscheint nicht plausibel. Hier ist aus Sicht der AV eine Überprüfung der Annahmen sinnvoll.

Ein abgeschlossenes Raumordnungsverfahren mit landesplanerischer Feststellung liegt vor.

B 240 – Verlegung Fölziehausen - Eschershausen (mit Ith-Querung)

(B3/B240/B64-G10-NI-T4-NI)

Der „Ith“ ist ein in Ost-West-Richtung verlaufender Höhenzug, mit wenigen Straßenquerungen, eine davon im Verlauf der B 240. Die heutige Streckenführung der B240 weist eine Spitzkehre auf, die von Schwerverkehr nur teilweise zu befahren ist. Die Steigungsverhältnisse im Zuge der B240 können im Winter negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Der Ith ist an dieser Stelle, für eine leistungsfähige Querung, mit einem Tunnelbauwerk zu versehen. Der Tunnel ist ein wichtiges Element im Streckenzug B 240 durch das eine signifikante Steigerung der Verkehre und Verringerung der Reisezeit auf der Gesamtstrecke erreicht werden kann. Die Gründe für die unterdurchschnittliche Reisegeschwindigkeit liegen hier nicht in den hohen Verkehrsbelastungen sondern in den vielen und ausgeprägten Steigungsstrecken und den fehlenden Überholmöglichkeiten. Diese Aspekte sollten aus Sicht der AV in die Überlegungen zur Einstufung dieser Maßnahme einfließen.

Die Reisezeiten für die LK Holzminden und Hörter zum Oberzentrum bzw. zur Landeshauptstadt Hannover können nach den eigenen Untersuchungen mit Umsetzung aller Maßnahmen auf diesem Gesamtstreckenzug (Ortsumgehungen und Schaffung von gesicherten Überholmöglichkeiten) an den Bundesdurchschnitt von 80 km/h Reisegeschwindigkeit angeglichen werden. Hierbei trägt das Projekt „Ith-Querung“ mit 3 Minuten Reisezeitverkürzung einen wesentlichen Teil zum Gesamtprojekt bei. Eine Neubewertung der Maßnahmen wäre aus Sicht der AV sinnvoll.

B 6 - Ortsumgehung Syke (B6-G10-NI)

Die Ortsumgehung Syke ist im Entwurf des BVWP 2030 im WB eingestuft. Das Projekt ist wegen des vergleichsweise hohen NKV von 3,2 wirtschaftlich.

Die OU Syke wurde hinsichtlich der raumordnerische Bewertung als nicht bewertungsrelevant eingestuft. Diese Einschätzung ist nicht nachvollziehbar. Der gesamte Raum zwischen A 1, A 7, A27 und A 2 ist schlecht an das BAB-Netz und an Oberzentren angebunden (Diepholz – Bremen). Die Ortsdurchfahrt in Syke ist sehr lang und weist viele Defizite auf (Kreuzungen, Bahnübergänge). Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit in der OD ist sehr gering. Eine Verbesserung der Situation hätte

positive Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des gesamten o.g. Raumes. Aus Sicht der AV wäre eine Überprüfung die raumordnerische Bewertung daher sinnvoll.

In den Nutzenkomponenten werden auch die Verkehrssicherheitspotenziale berücksichtigt. Die OU Syke wird hier mit einem vergleichsweise geringen Potential belegt. Dies erscheint vor dem Hintergrund der Situation in der vorhandenen Ortsdurchfahrt nicht plausibel. Es gibt in der Ortsdurchfahrt zwei Unfallhäufungsstellen und einen Bahnübergang. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit einer OU gegenüber der vorhandenen Ortsdurchfahrt sollte unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse neu ermittelt werden.

Die Ortsumgehung Syke wird in der städtebaulichen Bewertung mit mittlerem Potenzial eingestuft. Diese Einschätzung ist nicht einleuchtend. Die Ortsdurchfahrt in Syke ist sehr lang und weist viele Defizite, bei hohem Querungsbedarf für Radfahrer und Fußgänger auf. Die Ortsteile Syke und Barrien werden durch die stark befahrene B 6 jeweils in zwei Teile geteilt. Syke gehört zur REK-Region „W.i.N. (Wir im Norden)“. Die W.i.N.-Region setzt sich aus den Städten Bassum, Syke und Twistringen sowie den Gemeinden Stuhr und Weyhe im Landkreis Diepholz zusammen. Mit der öffentlichen Bekanntgabe des Auswahlresultates im April 2015 ist die W.i.N.-Region in die EU-Förderung 2014-2020 aufgenommen worden. Ziele sind unter anderem: Die lokalen Siedlungsschwerpunkte und Ortskerne der W.i.N.-Region sollen als attraktive Lebens- und Wohnstandorte weiterentwickelt werden, die Innenentwicklung gefördert werden. Das bedeutet fußläufige, barrierefreie Erreichbarkeit wie auch Optimierung der Verkehrswege für Fußgänger und Radfahrer, Stärkung der lokalen Siedlungsschwerpunkte, Zentren und Ortskerne, Regionale Steuerung des großflächigen Einzelhandels, Zusammenführung lokaler Siedlungsentwicklungen mit regionalen Planungen des öffentlichen Personennahverkehrs, Bündelung regionaler Wirtschaftskompetenz und Entwicklung gemeinsamer Gewerbegebiete, Ausbau der Voraussetzungen für Mobilität in der Region, Sicherung und Weiterentwicklung regionaler Landschafts- und Freiräume. Diese Informationen könnten in der Bewertung der städtebaulichen Potenziale berücksichtigt werden.

B 51 - OU Barnstorf (B51-G20-NI)

Die Ortsumgehung Barnstorf ist im Entwurf des BVWP 2030 im WB eingestuft. Das Projekt ist wegen des vergleichsweise hohen NKV von 4,1 wirtschaftlich. Die Einstufung in den WB ist nicht verständlich. Die OU Barnstorf wurde nach Aufnahme in den VB im Bedarfsplan 2004 in den Jahren 2006-2010 bereits vollständig durchgeplant. Es wurde ein Planfeststellungsverfahren begonnen. Dieses muss im Jahr 2010 aufgrund städtebaulicher Zwänge abgebrochen werden. Es wurde unter Einbeziehung der geänderten Randbedingungen eine neue Linienplanung begonnen. Eine enge Nordumgehung, die auch eine Beeinträchtigung der Ortschaft dargestellt hätte ist nicht mehr möglich. Der Vergleich der neuen Varianten läuft auf einen südlichen Korridor hinaus. Dieser wurde der Meldelinie zugrunde gelegt. Der Variantenvergleich kann bei Bedarf durch die AV zur Verfügung gestellt werden. Diese Planungshistorie sollte aus Sicht der AV bei der Einstufung der Maßnahme berücksichtigt werden.

Die Umweltfachliche Bewertung weist für die OU Barnstorf eine hohe Betroffenheit aus. Diese Einschätzung ist im Projektdossier nicht verständlich dargelegt. Im Trassenverlauf wird die Hunte mittels Brückenbauwerk gequert und deren ÜSG teilweise überspannt. Dadurch wird die Funktion der Lebensraumachse (feucht) entlang der Hunte aufrechterhalten. Die Bedeutung dieser Achse ist ohnehin fraglich, weil sie im Anschluss durch den Siedlungsbereich Barnstorf unterbrochen ist. Im Übrigen entstehen lediglich geringe Beeinträchtigungen durch die Lage innerhalb eines Landschaftsschutzgebiets und ein unzerschnittener verkehrsarmer Raum (UZVR) wird randlich tangiert. Eine Überprüfung der umweltfachlichen Einschätzung scheint sinnvoll zu sein.

In den Nutzenkomponenten werden auch die Verkehrssicherheitspotenziale berücksichtigt. Für die OU Barnstorf wird hier ein verhältnismäßig geringes Potenzial angegeben. Dies scheint in Anbetracht der Situation vor Ort wenig einleuchtend. Die OD weist im Ortskern zwei enge fast rechtwinklige Kurven auf. Hier kommt es beim Begegnungsverkehr immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Fahrzeugen und Fußgängern, da insbesondere LKW häufig den Gehwegbereich überfahren. Unfälle zwischen motorisierten Fahrzeugen treten in diesem Bereich ebenfalls auf. Hier könnte eine Überprüfung des Sicherheitspotenzials unter Berücksichtigung dieser Aspekte sinnvoll sein.

Das städtebauliche Potenzial der OU Barnstorf wird als „gering“ eingestuft. Diese Einstufung ist nicht plausibel. Die B 51 trennt den Flecken Barnstorf in zwei Teile. Die Trennwirkung ist auch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des sensiblen Straßenraums sehr hoch. Der Flecken Barnstorf ist 2001 mit der Ortskernsanierung in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen aufgenommen worden. Ziel der Sanierungsmaßnahme ist eine Stärkung der Ortskernfunktionen (Wohnen, Einkaufen, Kultur) und die entsprechende Attraktivitätssteigerung des Bereiches. Vor dem Hintergrund ist die verkehrliche Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr durch den Bau einer Umgehungsstraße von besonderer Bedeutung. Die zukünftige Wohnentwicklung in Flecken Barnstorf wird sich westlich der Bahnlinie konzentrieren und findet vorrangig durch Innenentwicklung, Flächenrecycling und Umnutzung statt. Diese Entwicklungen könnten eine aktualisierte Einschätzung des städtebaulichen Potenzials erforderlich machen.

B 188 - Vierstr. Ausbau zwischen A 39 und L 322 (B188-G20-NI-T1-NI)

Der vierstreifige Ausbau der B 188 zwischen A 39 und L 322 ist im vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 in den WB eingestuft. Die Maßnahme wurde im Gesamtprojekt mit der OU Vorsfelde bewertet.

Zur Bewertung der Nutzenfaktoren wurde als durchschnittliche Verkehrsbelastung des Gesamtprojekts ein DTVw von 19.000 Kfz/24h ermittelt. Dieser Wert ist nach Ansicht der AV für dieses Teilprojekt zu gering. Auch aus dem Projektdossier (Belastungsplots) lässt sich entnehmen, dass dieser Abschnitt in der Prognose durchschnittlich mit 27.000 Kfz/h werktags belastet ist. Die Bewertung und Einstufung als Einzelprojekt könnte hier sinnvoll sein.

Aufgrund der Entwicklungsplanung der Stadt Wolfsburg im Bereich War-menau/Kästorf ist mittelfristig noch einmal mit einer deutlichen Steigerung des Ver-kehrsaufkommens zu rechnen. Zur Erschließung neuer Gewerbegebiete nördlich und südlich der B 188 wird durch die Stadt Wolfsburg ein planfreier Anschluss an die Bundesstraße geplant. Hierfür ist es sinnvoll bereits den zukunftsorientierten Quer-schnitt und auch die potenzielle Höhenlage einer vierstreifigen B 188 berücksichtigen zu können. Diese Aspekte sollten aus Sicht der AV bei der Bewertung und Einstu-fung des Projektes berücksichtigt werden.

B 212 - Verlegung Harmenhausen (L 875) – A 281

(Projekte B212-G21-NI-HB-T2-NI und B212-G21-NI-HB-T3-HB)

Die Verlegung der B 212 von Harmenhausen bis zur A 281 in Bremen ist im Entwurf des BVWP 2030 in den WB* eingestuft. Gemeinsam mit der OU Berne (in Bau) und der OU Elsfleth bildet die Verlegung ein Gesamtprojekt. Das NKV des Gesamtpro-jekts ist mit 4,5 verhältnismäßig hoch.

Die oben genannten Teilprojekte befinden sich seit der Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium in der Vorentwurfsbearbeitung. Aufgrund der schwieri- gen Situation vor Ort, führt die Straßenbauverwaltung Niedersachsen hier eine ver- stärkte Bürgerbeteiligung in Dialogform durch. Als erster Schritt in der Vorentwurfs- aufstellung soll eine detaillierte und großräumige Kartierung durchgeführt werden. Umfangreiche Variantenbetrachtungen, auch möglicher Anschlüsse sollen unter Ein- beziehung der Akteure vor Ort folgen. Dieser Planungsstand ist nach Ansicht der AV nicht hinreichend bei der Einstufung der Projekte berücksichtigt worden. Hier wird aus fachlicher Sicht eine Überprüfung angeregt.

Die raumordnerische Bewertung kommt zu der Einschätzung, dass das Gesamtpro- jekt keine raumordnerische Bedeutung aufweist. Dieses Ergebnis ist nicht nachvoll- ziehbar. Hier sollte die länderübergreifende Bedeutung der B 212 und die Erreichbar- keit der Region Wesermarsch in Verbindung mit der A 281 auf bremischen Gebiet in die Bewertung eingestellt werden. Hier könnte eine Überprüfung der raumordneri- schen Bewertung sinnvoll sein.

Die umweltfachliche Bewertung kommt zu der Einschätzung, dass durch die Maß- nahme eine hohe umweltfachliche Beeinträchtigung entsteht. Diese Bewertung ist nicht plausibel. Die Trasse unterfährt das FFH-Gebiet „Ochtum“ (Breite ca. 32 m) öst- lich von Sandhausen. Die ökologischen Mindestanforderungen an das Querungsbau- werk (Unterführung mit beidseitigen Uferstreifen von je mind. 80 m Breite (bzw. Be- grenzung durch Deiche) und lichter Höhe von mind. 10 m) werden eingehalten – er- hebliche Beeinträchtigungen der Arten und Lebensraumtypen in den für die Erhal- tungsziele maßgeblichen Bestandteilen sind demnach nicht zu erwarten. Auch eine hohe Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes „Ochtum“ erscheint in Anbe- tracht des berücksichtigten Bauwerks unwahrscheinlich. Aus Sicht der AV sollte die umweltfachliche Einschätzung unter Berücksichtigung des Querungsbauwerks über- prüft werden.

B 241 – Ortsumgehung Uslar (B241-G10-NI)

Die OU Uslar ist nicht im Referentenentwurf des BVWP 2030 enthalten. Dieses Ergebnis ist aus Sicht der AV nicht nachvollziehbar und sollte überprüft werden. Die AV wünscht eine Überprüfung des der Bewertung zugrunde gelegten Netzes. Einer erneuten Bewertung sollte das Netz mit einer fertiggestellten OU Bollensen Volpriehausen (wird 2016 für den Verkehr freigegeben) zugrunde gelegt werden.

B 403 OU Emlichheim (B403-G10-NI)

Die OU Emlichheim ist im Entwurf des BVWP 2030 in den WB eingestuft. Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Gleichwohl erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf. Gegenüber der Darstellung im Projektdossier ist die Planung der OU Emlichheim durch die Kommunen vor Ort bereits vorangetrieben worden. Inzwischen liegt eine landesplanerische Feststellung für die OU vor und die Trasse ist im F-Plan der Gemeinde verankert. Diese aktuellen Entwicklungen sollten nach Ansicht der AV in der Einstufung des Projektes berücksichtigt werden.

Die raumordnerische Bewertung ist laut Projektdossier nicht relevant. Diese Einschätzung ist nicht verständlich. Durch die B 403 werden das Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion Nordhorn und die niederländische Gemeinden Coevorden und Emmen (Mittelzentrum) miteinander verbunden. Die B 403 ist von überregionaler, grenzüberschreitender Bedeutung und dies sollte nach Ansicht der AV auch Eingang in die raumordnerische Bewertung finden. Eine Überprüfung der Auswirkungen könnte hier sinnvoll sein.

Die der Bewertung zugrunde gelegten Schwerverkehrsanteile in Höhe von ca. 200 SV/24h erscheinen der AV zu gering. Hier wird eine Überprüfung angeregt, die auch Verkehre aus und in die Niederlande berücksichtigt.

In den Nutzenkomponenten werden auch die Verkehrssicherheitspotenziale berücksichtigt. Für die OU Emlichheim wird hier ein negatives Potenzial angegeben. Eine negative Auswirkung auf das Sicherheitspotenzial durch eine Ortsumgehung erscheint unplausibel. Diese Ermittlung sollte aus fachlicher Sicht überprüft werden.

B 437 – Ortsumgehung Varel (B437-G10-NI)

Die OU Varel im Zug der B 437 ist im Entwurf des BVWP 2030 in den WB eingestuft. Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Gleichwohl erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf.

Der Meldung der OU Varel durch die AV hat eine Verkehrswirtschaftliche Untersuchung mit Beteiligung des BMVI zugrunde gelegen: „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) in der Region Varel - Überprüfung der Verkehrssituation zur Verkehrsentslastung bebauter Bereiche“. Im Ergebnis dieser Untersuchung hat sich gezeigt, dass ein nördlicher Verlauf einer Ortsumgehung die besten Entlastungswirkun-

gen bezogen auf den Durchgangsverkehr in Varel erzielt. Durch den von Varel abgerückten Verlauf der A 20 Küstenautobahn in Richtung Süden ergeben sich in der heute hoch belasteten OD durch die A 20 weniger Entlastungen als mit einem zunächst avisierten nördlichen Verlauf der Küstenautobahn. Die OD Varel ist die einzige OD auf der B 437 zwischen der A 29 und der A 27 (Wesertunnel) Diese Effekte sind nach Ansicht der AV nicht ausreichend in der Einstufung der OU Varel berücksichtigt worden. Eine Überprüfung wird angeregt.

Die Darstellung des Trassenverlaufs in den Verkehrsplots sollte ebenfalls überprüft werden. Die gemeldete OU verläuft in Teilen auf der vorhandenen Hellmut-Barthel-Straße. Dies wird in den Darstellungen der Verkehrszahlen nicht deutlich. In wieweit dies Auswirkungen auf die ermittelten Verkehrsbelastungen hat, kann von der AV nicht beurteilt werden.

B 83 - Würzgassen – Beverungen (B83-G10-NW-HE-NI)

Das Gesamtprojektes B 83 Trendelburg – Godelheim wurde von der Auftragsverwaltung Nordrhein-Westfalen im Rahmen zum BVWP mit vier Teilprojekten angemeldet und nach Bewertung in verschiedene Dringlichkeitsstufen eingestuft.

Die B 83 verbindet länderübergreifend als überregional bedeutsame Nord-Süd-Achse die gesamte Grenzregion (Höxter, Beverungen, Lauenförde, Bad Karlshafen) mit dem Oberzentrum Kassel beziehungsweise der A 7.

Wie die B 64 in Ost-West-Richtung übernimmt die B 83 in Nord-Süd-Richtung damit eine wesentliche verkehrliche Erschließungsfunktion für den Raum. Durch die Verknüpfung mit der B64 wird der Raum Ostwestfalen bis Paderborn erreicht und eine Verbindung zur BAB 33 hergestellt. Mit ihrer gestreckten Linienführung umgeht die B 83n die Ortslagen Beverungen und Lauenförde verkürzt damit erheblich die Reisezeit und senkt durch die Fahrtzeitverkürzung die Transportkosten.

Der defizitär erschlossene und an das BAB-Netz unterdurchschnittlich angebundene Raum benötigt ein leistungsfähiges Straßennetz. Nur die B 83 in Verbindung mit dem Ausbau der B 64 (Brakel–Höxter, weiteres BVWP-Projekt) kann dieses Defizit nachhaltig beheben.

Vor diesem Hintergrund wird gebeten, die Einstufung der Teilprojekte und des Gesamtprojektes zu überprüfen und möglichst anzuheben.

B 83 – Ortsumgehung Stahle (B83-G50-NI-NW)

Das Projekt wurde trotz eines hohen NKV von 3,0 in den WB eingestuft.

Die generelle Bedeutung der B83 für die gesamte Region und die bisher defizitäre Anbindung des Landkreises Holzminden ist bei den anderen Projekten im Zuge der B 83, B 64 und B 240 hinreichend beschrieben.

Im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt Stahle (NRW) ergeben sich Mängel. Bedingt durch Halte an plangleichen Knotenpunkten ist die mittlere Reisegeschwindigkeit in einigen Abschnitten der bestehenden Ortsdurchfahrt gering.

Angesichts des hohen NKV wird um Überprüfung und eine bedarfsgerechte Einstufung des Projektes gebeten.

B 441 Verl. w Hagenburg bis ö. Altenhagen (B441-G20-NI)

Die Verlegung der B 441 von westlich Hagenburg bis östlich Altenhagen ist im Entwurf des BVWP 2030 im WB eingestuft. Das Projekt ist wegen des vergleichsweise hohen NKV von 3,8 wirtschaftlich. Die Verlegung ist das letzte im Zuge der B 441 für den BVWP 2030 gemeldete Projekt, das trotz Wirtschaftlichkeit keine Einstufung in den VB erhalten hat (OU Leese, OU Loccum, OU Wunstorf jeweils im VB).

Das Projekt wurde hinsichtlich der raumordnerischen Bewertung als nicht bewertungsrelevant eingestuft.

Es wird entsprechend dem NKV gebeten, um Überprüfung und eine bedarfsgerechte Einstufung des Projektes.

BVWP Teil Schiene

Der BVWP-Entwurf enthält wesentliche Projekte zur Verbesserung des Schienennetzes in Niedersachsen. Die Vorschläge des Landes finden sich zum großen Teil hierin wieder.

Soweit möglich wird das Land im Rahmen von SPNV-Maßnahmen die Bundesverkehrswegeplanung ergänzen, wobei es hier eindeutig auch zu Nutzen für den Güterverkehr und den SPFV kommen wird. Das gilt zum Beispiel für den Ausbau der Weddeler Schleife wie auch für den Ausbau Oldenburg – Leer.

Alpha-E statt Y-Trasse

Das wichtigste Schienenvorhaben im BVWP für Niedersachsen ist die Alpha-E-Lösung zur Verbindung von Hannover mit Hamburg und mit Bremen. Sie ist sowohl für den Hafenhinterlandverkehr wie auch für den steigenden Personenverkehr dringend erforderlich. Der Gutachter des Bundes hat im Dialogforum dargestellt, dass die prognostizierten Mengen mit der Alpha-Lösung ohne Umroufung auf andere Strecken zu bewältigen sind. Ein Gewinn des Dialogforums war die gemeinsame Verständigung der Teilnehmer auf die Seeverkehrsprognose 2030. Die vom Bund ermittelten Umschlagmengen wurden allseits als Grundlage für die Infrastrukturdimensionierung akzeptiert. Bezüglich Umlegung der Aufkommensmenge in Zugzahlen weise ich auf die im Dialogforum dargestellten Diskrepanzen zwischen Prognose und Ist-Zahlen über den Knoten Bremen hin.

Mit der im Dialogforum erarbeiteten Alpha-E-Lösung wurde die Y-Trasse abgelöst. Die Alpha-E-Lösung hat entsprechend PRINS-Daten verkehrlich äquivalente Wirkungen wie die Y-Trasse. Entsprechend wird die Alpha-Variante eine Maßnahme des VB oder angesichts der genannten Projektwirkung Engpassbeseitigung des VB-E sein.

Bei der abschließenden Bewertung und die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan dürfen nun keine Veränderungen mehr vorgenommen werden, die dem Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord widersprechen. Das Dialogforum hat Kriterien aufgestellt, aus denen die Alpha-Lösung als Maßnahme mit der größten Übereinstimmung der Kriterien hervorgeht.

Das vom Land Niedersachsen organisierte Dialogforum Schiene Nord hat erheblich zur Identifizierung einer realistischen Trasse beigetragen. Die jahrelange Diskussion um die Y-Trasse hat gezeigt, wie sich Bürger, Politik und Infrastrukturbetreiber gegenseitig blockieren können. Stattdessen gilt es nun, den Schwung aus dem Dialogforum Schiene Nord zu nutzen und umgehend mit der Umsetzung der Alpha-E-Lösung zu beginnen. Nachdem die Deutsche Bahn mit den Planungsarbeiten zur Strecke Rotenburg – Verden begonnen hat, ist aus Sicht Niedersachsens die Ertüchtigung der Amerika-Linie zwischen Langwedel und Uelzen als zweite Teilmaßnahme zu beginnen. Die Teilmaßnahmen Lüneburg – Uelzen wird einen längeren Vorlauf brauchen. Daher wird um entsprechende zeitnahe Vorbereitungen ebenfalls gebeten.

Somit umfasst die Alpha-E-Lösung auch weitere vom Land vorgeschlagene Projekte. Das betrifft nicht nur die Strecken Rotenburg - Verden und Langwedel – Uelzen, sondern auch die Strecke Minden – Nienburg. Diese Projektvorschläge des Landes haben sich somit erübrigt. Auch der Ausbau Uelzen – Stendal ist im BVWP-Entwurf enthalten.

Knoten Hannover

Im Dialogforum Schiene Nord wurde auch immer wieder verdeutlicht, dass Maßnahmen an den Strecken nur wirksam werden können, wenn die umgebenden Knoten ausreichende Kapazitäten aufweisen. Allein mit der Zusage des Bundes, dass die Knoten im Nachgang zu den Strecken betrachtet und bei Problemen behandelt werden, konnte das Dialogforum auf die Befassung mit den Strecken Hannover-Bremen/Hamburg begrenzt werden. Daher ist es sehr zu begrüßen, dass der Knoten Hamburg als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs enthalten ist und dass auch der Knoten Bremen als Projekt identifiziert ist. Es fehlt allerdings ein definiertes Projekt zum Knoten Hannover.

Im Vorfeld der BVWP-Aufstellung konnten zum Bahnknoten Hannover weder konkrete Maßnahmen benannt werden noch zielführende Untersuchungen für 2030 durchgeführt werden, da zunächst die beiden Grundsatzentscheidungen zur Y-Trasse und Alternativen und zur Lösung der West-Ost-Verkehre getroffen werden mussten. Diese Entscheidungen liegen nun mit dem Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord und dem BVWP-Entwurf vor. Im Bereich der Entwicklung im SPNV wurde bereits eine Studie mit Horizont 2016 von der Region Hannover und dem Land Niedersachsen durchgeführt. Sie ist eine sehr gute Ausgangsbasis für eine weitere Betrachtung. Hierzu sind weitere Informationen in der ergänzenden Stellungnahme der Region Hannover zum BVWP-Entwurf enthalten. Das Land steht mit der Europäischen Kommission in engem Kontakt, um bei der Gestaltung der drei durch Hannover führenden Mobilitätskorridore der Transeuropäischen Netze die Komplexität des Knotens Hannover im Blick zu behalten. Dieser Blick muss sich aus fachlicher Sicht durch ein eigenständiges Projekt „Knoten Hannover“ im BVWP widerspiegeln.

Hafenanbindung Emden

Um den steigenden Güterverkehr abfahren zu können, ist eine weitere Brücke über das Fahrwasser in Emden erforderlich. Das Land hat hierzu einen Vorschlag mit positiver Nutzen-Kosten-Relation eingereicht, nachdem im Vorlauf zu dieser Anmeldung gemeinsam erkannt worden war, dass der BVWP die einzige Möglichkeit für eine Ergänzung des Schienennetzes in Emden ist. Es ist nicht nachvollziehbar, warum nach dieser gemeinsamen Aufbereitung kein eigenständiges Projekt benannt worden ist.

Ost-West-Achse

Da nicht nur in Nord-Süd-Richtung, sondern auch in Ost-West-Richtung die Verkehre zunehmen und es bereits zu Überlastungen zwischen Hannover und Minden kommt,

sind Maßnahmen im BVWP erforderlich. Das Land Niedersachsen hat in seinem Bereich zwei zu prüfende Maßnahmen vorgeschlagen. Da das Land keine vergleichbaren Untersuchungen wie der Bund zu den einzelnen Projekten durchführt, wurde keine Prämisse genannt. Gleichwohl hat das Land den Bund auf Resolutionen und Positionen in den jeweiligen Regionen mit der Bitte um Einbeziehung hingewiesen. Diese Resolutionen beinhalten im Wesentlichen ein Votum für den Ausbau Minden Seelze und eine trassennahe Linienführung. Die Entscheidung des Bundes, mehr Kapazitäten zwischen Letter und Porta Westfalica zu schaffen, ist eine mögliche Antwort auf diese Herausforderung. Die vom Bund im Vordringlichen Bedarf gesehene Maßnahme Hannover – Bielefeld entspricht allerdings nicht dem Projektvorschlag aus Niedersachsen. Während das Land Niedersachsen nur für den Abschnitt einen Ausbaubedarf sieht, wo die Anzahl der Gleise reduziert ist, also von Seelze bis Minden, umfasst das BVWP-Projekt auch zusätzliche Gleise, wo bereits ausreichende Kapazität vorhanden ist, z.B. zwischen Minden und Porta Westfalica. Die Ausführungen im BVWP-Entwurf, wonach mit dem Ausbau Hannover – Bielefeld zusätzlich 60 Güterzüge pro Tag durch den Hauptbahnhof von Hannover rollen sollen, machen auch noch einmal den Handlungsbedarf für ein eigenständiges Projekt Knoten Hannover deutlich. Der Projektvorschlag aus Niedersachsen enthält keine Trassenfestlegung und adressiert auch keine Neubauabschnitte für Fahrzeitverkürzungen im Personenverkehr, während im BVWP-Entwurf Projektbegründungen wie Entmischung und Fahrzeitverkürzung enthalten sind.

Hafenanbindung Wilhelmshaven / 740m- Netz

Der Ausbau Oldenburg – Wilhelmshaven wurde 2013 vorsorglich angemeldet. Mit der gesicherten Finanzierung ist die Fertigstellung der Maßnahme im laufenden BVWP abgebildet. Im Hinblick auf das noch zu bewertende Projekt „Überholgleise für 740-m-Züge“ („740m-Netz“) bietet es sich an, weiterhin den Hafen Wilhelmshaven umfassend in das 740m-Netz einzubeziehen, da andernfalls für so lange Züge nur der Weg über den belasteten Knoten Bremen führt. Hierfür ist der Ausbau der Strecke Oldenburg – Osnabrück im Blick zu behalten. Diese Strecke würde für einige Relationen aus Wilhelmshaven auch zu einer Wegverkürzung führen. Das Projekt 740 m- Netz wird sehr begrüßt.

Hafenanbindung Cuxhaven

Die Aufnahme eines Projektes zur Elektrifizierung Stade – Cuxhaven entspricht dem Vorschlag Niedersachsens und wird daher sehr begrüßt. Die Anmeldung bezieht sich auf eine Elektrifizierung mittels Oberleitung, damit alle Verkehrsarten hiervon profitieren. Angesichts der Ausrichtung des BVWP auf alle Verkehrsarten und nicht auf den SPNV wird von einer Oberleitung ausgegangen.

Auch eine Elektrifizierung von Cuxhaven nach Bremerhaven wird weiterhin für eine sinnvolle Ergänzung der Hinterlandanbindung gehalten.

Kleine Knoten und weitere Strecken

Die generelle Möglichkeit, weitere Knoten und mikroskopische Maßnahmen und Maßnahmen für einen Deutschland-Takt im Nachgang zum BVWP zu definieren, wird sehr begrüßt und hat Ähnlichkeit mit entsprechenden Vorschlägen aus Niedersachsen. Diese Option sollte nicht allein an den Fortgang des Deutschland-Taktes gekoppelt sein, sondern für in sich schlüssige Projekte weitergelten.

Kombinierter Verkehr

Der MegaHub Lehrte wird im BVWP-Entwurf nicht explizit erwähnt. Die Einzeichnung auf der Karte in den PRINS-Daten weist in Hannover auf das Projekt N29 Kombiniertes Verkehr / Rangierbahnhöfe (1. Stufe). Nach mündlicher Aussage aus dem BMVI ist der MegaHub Lehrte im BVWP 2030 unterstellt.

Deutschland-Takt

Mit dem Projekt Deutschland –Takt kann die Attraktivität des Personenverkehrs sehr gesteigert werden. Daher ist die Initiative sehr zu begrüßen. Nach bisherigem Erkenntnisstand sind die Herangehensweise beim Deutschland-Takt und die Vorteile für alle Verkehrsteilnehmer aber nicht plausibel. Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen sollten im Kontext des Deutschland-Taktes dargestellt und erörtert werden und nicht wie beim Projekt Hannover – Bielefeld isoliert vorangestellt werden. Dann könnte auch abgeschätzt werden ob die geplanten Fahrzeitgewinne in ein Gesamtsystem passen. Bislang besteht der Eindruck, dass der Deutschland-Takt ohne ausreichende Zeitreserven im Fahrplan geplant wird. Die Folge wären entweder eine wachsende Verspätung des gesamten Deutschland-Taktes oder verpasste Anschlüsse in den Taktknoten, also häufig 55 Minuten Aufenthalt.

BVWP Teil Wasser

Im Bereich der Wasserstraßen sind fast alle bedeutenden Projekte in Niedersachsen bzw. mit Bedeutung für das Land Niedersachsen im BVWP 2030 aufgenommen worden und finden sich im Vordringlichen Bedarf wieder. Dies betrifft sowohl die seewärtigen Zufahrten der Häfen, wie auch das Netz der Binnenwasserstraßen.

Zu zwei Projektbewertungen wird nachfolgend ergänzend Stellung genommen:

Schleuse Lüneburg

Der Elbe-Seitenkanal (ESK) ist eine der wichtigsten Wasserstraßenverbindung im gesamten norddeutschen Wasserstraßennetz. Die Aufnahme des Projekts in den VB wird ausdrücklich begrüßt einschließlich des Hinweises auf die Engpassbeseitigung.

Auch wenn sich die Engpassbeseitigung nicht auf den Transportumfang beziehen sollte, so ist derzeit ohne Schleuse der Engpass in der Beschränkung der Schiffsgrößen unterhalb von GMS und üGMS und der betrieblichen Einschränkungen für Schubverbände zu sehen.

Nicht nachvollziehbar ist die Mengenprognose beim Transportaufkommen von 8,7 Mio. t bis 2030, da diese bereits in den vergangenen Jahren mit 11 Mio. t erreicht bzw. deutlich bzw. überschritten wurde.

Mit der neuen Schleuse sind weitere Mengensteigerungen aufgrund größerer Schiffsgrößen und der damit verbundenen wirtschaftlichen Transporte zu erwarten. Es ist daher absolut absehbar, dass die Transporte über den ESK über das heutige Volumen deutlich anwachsen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass den Projekten in der PRINS-Datenbank keine durchgehenden Werte für die Durchschnittstonnage verwendet werden. Insbesondere bei der Bewertung der Schleuse Lüneburg werden mit 942 TT (Tragfähigkeitstonnen) im Bezugsfall und 1006 TT im Planfall deutlich geringere Beladungen pro Schiff unterstellt als bei den weiteren Wasserstraßen (z.B. 1163 TT auf dem SKH und 1162 TT auf dem SKS).

Das derzeitige Kosten-Nutzen-Verhältnis von 0,7 wird auch durch die Methodik des BVWP, nur singuläre Bewertungen einzelner Strecken oder Bauwerke zugrunde zu legen (z.B. SKH oder Schleuse Lüneburg) maßgeblich beeinflusst. Hierbei bleibt der gesamte Nutzen einer größeren Streckenrelation, z.B. zwischen Hildesheim und Hamburg, unberücksichtigt.

Mit Berücksichtigung dieser Hinweise kann von einem deutlich besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgegangen werden, als es im BVWP dargestellt ist.

Die Länge des Bauwerks wurde mit 190 m statt der bislang diskutierten 225 m angenommen. Eine solche Bauwerkslänge ist unter betrieblichen Gesichtspunkten schwierig, da sie zu einer wesentlichen Beschränkung der Schleusenkapazität in der Kombination von unterschiedlichen Schiffsgrößen (ES, GMS, üGMS, Schubverband) der zu erwartenden Binnenschiffsflotte führen würde.

Nach Auskunft der WSV beinhalten die Baukosten von 270 Mio. Euro bereits eine Schleusenlänge von 225 m.

Es wird gebeten, zu prüfen, ob angesichts der ausgewiesenen Engpassbeseitigung und der zentralen Funktion des ESK für die Transeuropäischen Netze eine Einstufung als VB-E angemessen ist

Stichkanal Hildesheim (SKH)

Bei der Aufkommensprognose wird Verkehrsaufkommen von 0,8 Mio. Gütertonnen für 2030 angesetzt. Dieses Verkehrsaufkommen ist eindeutig zu gering angesetzt. Nach einer Untersuchung des Beratungsunternehmens HTC kann durch einen Ausbau eine deutliche Steigerung erwartet werden (deutlich über 1 Mio. t).

Die möglichen Steigerungen des Verkehrsaufkommens am Stichkanal Hildesheim resultieren im Wesentlichen aus 3 Effekten. Das sind die Realisierung des avisierten KV-Terminals, der steigende Umschlag von landwirtschaftlichen Produkten und zusätzliche Transporte durch die Firma K + S.

Mit der Ausweisung des Gewerbegebiets mit dem neuen trimodalen Hafenteil als KV-Terminal sind signifikante Mengensteigerungen zu erwarten. Die parallel laufenden Planungen zum Bau der neu-en Anschlussstelle Hildesheim-Nord in Verbindung mit der Verlegung der B6 und der Anbindung an die neue Anschlussstelle führen zu einer erheblichen Aufwertung des Gewerbegebiets im Dreieck zwischen A7 und dem Stichkanal Hildesheim.

Mit Berücksichtigung dieser Aspekte wäre nach hiesiger Einschätzung das notwendige Nutzen-Kosten-Verhältnis von über eins zu erreichen.

Ferner wird darauf verwiesen, dass seitens des BMVI eine durchgängige Durchfahrtshöhe von 5,25 m in den nächsten Jahren (bis 2021) gewährleistet wird. Zwei Landesstraßenbrücken werden in Kürze gebaut, das Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der B6 mit dem Neubau der Brücke über den Stichkanal wird in 2016 begonnen. Es wird gebeten, die vielfältigen ergänzenden Effekte, die das Gesamtprojekt aufwerten bei einer Überprüfung der Dringlichkeit zu berücksichtigen.