

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau der Schienenverbindung zwischen Hannover, Bremen und Hamburg

Der Bundesverkehrswegeplan 1985 sah zwischen Hannover, Hamburg und Bremen den mehrgleisigen Ausbau vorhandener Bahnstrecken zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen vor. Der Streckenabschnitt Hamburg—Harburg—Lüneburg sollte auf drei Gleise und der Abschnitt Rotenburg (Wümme)—Verden (Aller) auf zwei Gleise ausgebaut werden. Weitere bestehende Kapazitätsengpässe zwischen Wunstorf und Hannover werden z. Z. durch die Einrichtung separater S-Bahn-Gleise beseitigt.

Demgegenüber ist im Bundesverkehrswegeplan 1992 die „Y-Trasse“ zwischen Hannover, Bremen und Hamburg geplant, die aus einer Neubaustrecke zwischen Hannover und dem Raum Rotenburg (Wümme) und einer Ausbaustrecke zwischen Langwedel und dem Raum Visselhövede für die Verbindung nach Bremen besteht.

In einem Gespräch zwischen dem Ministerpräsidenten des Bundeslandes Niedersachsen, Gerhard Schröder, und dem damaligen Bundesbahn-Chef Heinz Dürr wurde im Oktober 1992 jedoch verabredet, neben der „Y-Trasse“ unterschiedliche Alternativtrassen zu untersuchen, die den Ausbau bestehender Bahntrassen vorsehen, um „den Landschaftsverbrauch zu reduzieren“ und das „Bahnprojekt... wesentlich schneller (zu) realisieren, da weniger Einsprüche zu erwarten seien“ (Cellesche Zeitung vom 16. Oktober 1992).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Mit welcher Begründung wurde der im Bundesverkehrswegeplan 1985 vorgesehene Ausbau bestehender Strecken durch die Planung der „Y-Trasse“ ersetzt?
2. Welche Kapazitätsengpässe im bestehenden Eisenbahnnetz existieren heute unter Berücksichtigung der in Bau befindlichen S-Bahn-Gleise zwischen Wunstorf und Hannover?
3. Welche Prognosen im Personen- und Güterverkehr für die Verkehrsbeziehungen zwischen Hannover, Bremen und Ham-

burg liegen der Entscheidung für den Bau der „Y-Trasse“ zu grunde?

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Entscheidung für die „Y-Trasse“ vor dem Hintergrund, daß neuere Prognosen (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, ifo-Institut; Gorißen et al. 1996: Trends im Güterverkehr. In: Boes, Hesse: Güterverkehr in der Region) von erheblich geringeren Güterverkehrsmengen der Bahn für das Jahr 2010 ausgehen als die dem Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde liegenden Verkehrsprognose?
5. Denkt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund daran, das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die „Y-Trasse“ zu aktualisieren?
6. Welche Kosten wurden für den im Bundesverkehrswegeplan 1985 vorgesehenen Ausbau bestehender Strecken zwischen Hannover, Bremen und Hamburg veranschlagt, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Bau der „Y-Trasse“?
7. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wiesen die im Bundesverkehrswegeplan 1985 vorgesehenen Streckenausbauten auf, und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis weist im Vergleich dazu die „Y-Trasse“ auf?
8. Welche Trassenalternativen der Y-Trasse werden derzeit untersucht?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vorschläge, statt der „Y-Trasse“ die Heidebahntrasse Buchholz–Soltau–Langenhagen bzw. die Strecken Buchholz–Soltau–Celle auszubauen?
10. Wurden diese Trassenvarianten bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 untersucht?
Wenn ja, aus welchem Grund wurde diese Trassenvariante nicht weiter verfolgt?
Wenn nein, warum ist keine Untersuchung dieser Trassenvariante erfolgt?
11. Welche Ergebnisse hat nach Kenntnis der Bundesregierung die zwischen dem Ministerpräsidenten des Bundeslandes Niedersachsen, Gerhard Schröder, und dem damaligen Bundesbahn-Chef Heinz Dürr vereinbarte Untersuchung von Alternativtrassen im Hinblick auf die Infrastrukturverantwortung des Bundes ergeben?
12. Welche Vorteile weist die „Y-Trasse“ gegenüber dem im Bundesverkehrswegeplan 1985 vorgesehenen Ausbau hinsichtlich der Kapazitätsengpässe zwischen Bremen und Langwedel auf?
13. Trifft es zu, daß der Bau der „Y-Trasse“ zu neuen Verkehrsengpässen auf dem Streckenabschnitt zwischen Buchholz und Rotenburg (Wümme), zwischen Langwedel und Bremen und bei Maschen führen würde?
Wenn nein, warum nicht?

14. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Zuggattungen des Personen- und Güterverkehrs zwischen Hannover und Hamburg bzw. zwischen Hannover und Bremen in Zukunft über die „Y-Trasse“ geführten werden sollen und welche über die heute bestehenden Trassen?
15. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Haltepunkte auf der „Y-Trasse“ vorgesehen?
 - Wenn ja, um welche Orte handelt es sich, und durch wen soll die Finanzierung der Haltepunkte erfolgen?
 - Mit welchen Zuggattungen und in welcher Häufigkeit sollen diese Haltepunkte bedient werden?

Bonn, den 16. April 1997

Gila Altmann (Aurich)
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333