

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 13/7472 —**

**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).

**Vorbemerkung**

Die Eisenbahnstrecken zwischen Hamburg und Hannover sowie zwischen Bremen und Hannover entsprechen den Anforderungen an Kapazität und Höchstgeschwindigkeit nur mit teilweise erheblichen Einschränkungen. Daher sah bereits der Bundesverkehrswegeplan 1985 (BVWP '85) die Erweiterung dieser Strecken um zusätzliche Gleise in mehreren Abschnitten vor. Damit wären die Kapazitätsengpässe gemildert, jedoch nicht vollends beseitigt worden.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. Mai 1997 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Durch die Geschwindigkeitseinbrüche, die durch die Linienführung vor allem innerhalb der Siedlungen erzwungen werden, bleibt die weitere Beschleunigung auf den bestehenden Strecken und damit eine weitere Attraktivitätssteigerung ausgeschlossen.

Spürbare Fahrzeitverkürzungen, die in größerem Umfang Reisende zum Umsteigen auf die umweltfreundliche Schiene bewegen könnten, sind erst durch eine Neubaustrecke zu erzielen, die durchgehend für hohe Geschwindigkeiten trassiert ist. Daher weist der Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) als Weiterentwicklung der bisherigen Planungen das in dieser Form neue Vorhaben „ABS/NBS Hamburg/Bremen—Hannover“ aus. Eine endgültige Festlegung auf eine bestimmte Trasse – wie die „Y-Lösung“ – ist damit noch nicht erfolgt. Zunächst ist das Raumordnungsverfahren abzuwarten, für das derzeit die Vorbereitungen laufen.

1. Mit welcher Begründung wurde der im Bundesverkehrswegeplan 1985 vorgesehene Ausbau bestehender Strecken durch die Planung der „Y-Trasse“ ersetzt?

Unter einer Anzahl unterschiedlicher Varianten zur Beseitigung kapazitiver Engpässe auf den Strecken Bremen—Hannover und Hamburg—Celle—Hannover erreichte die „Y-Lösung“ die beste wirtschaftliche Bewertung.

2. Welche Kapazitätsengpässe im bestehenden Eisenbahnnetz existieren heute unter Berücksichtigung der in Bau befindlichen S-Bahn-Gleise zwischen Wunstorf und Hannover?

In dem Raum zwischen Hamburg, Bremen und Hannover bestehen – die im Bau befindlichen S-Bahn-Gleise zwischen Hannover und Wunstorf als realisiert unterstellt – derzeit Kapazitätsengpässe auf den Streckenabschnitten Stelle—Lüneburg—Uelzen—Celle und Bremen—Langwedel.

3. Welche Prognosen im Personen- und Güterverkehr für die Verkehrsbeziehungen zwischen Hannover, Bremen und Hamburg liegen der Entscheidung für den Bau der „Y-Trasse“ zugrunde?

Der Entscheidung für die Einstufung der „Y-Trasse“ als dringlicher Bedarf lag, wie bei allen dort aufgeführten Vorhaben, die Prognose für den BVWP '92 zugrunde.

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 Verkehrsprognosen?

Die Entscheidung für die „Y-Trasse“ als bedeutsamer Zukunftsinvestition muß langfristig gesehen werden, selbst wenn einige neuere Prognosen mittelfristig von einem geringeren Güterverkehrswachstum ausgehen. Darüber hinaus mißt die Bundesregierung der „-Y-Trasse“ eine besondere Bedeutung zu, die in der positiven Entwicklung des Hamburger Hafens und in der Verbesserung des Skandinavienverkehrs durch die landfeste Querung des Großen Belt in Dänemark begründet ist.

5. Denkt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund daran, das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die „Y-Trasse“ zu aktualisieren?

Für die Bundesregierung gibt es keinen Anlaß für eine Aktualisierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bei der „Y-Trasse“, da noch weitere Alternativen zur Anpassung der Eisenbahninfrastruktur an die Erfordernisse in diesem Raum untersucht werden. Hierzu wird auch auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

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“?

Ein Vergleich der Kostenschätzung für den Ausbau der bestehenden Strecken im BVWP '80 mit den Maßnahmen des BVWP '85 ist nicht aussagefähig, weil die Ansätze für den Streckenausbau, die bereits im BVWP '80 erhalten waren, auf einer anderen Prognose und demzufolge auf einem anderen Konzept beruhen.

Die Kostenschätzung der DB AG für den Neubau der „Y-Trasse“ gemäß BVWP '92 beläuft sich auf ca. 2,6 Mrd. DM.

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?

Zur Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ der BVWP '85 und '92 war bei einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 3,0 erforderlich. Sowohl die im BVWP '85 bewerteten Vorhaben auf den angesprochenen Strecken als auch die „Y-Trasse“ hatten diesen Wert erreicht.

8. Welche Trassenalternativen der Y-Trasse werden derzeit untersucht?

Bei der Konzeption des BVWP '92 wurden bereits folgende Alternativen zur „Y-Trasse“ untersucht:

- a) Bau jeweils eines zusätzlichen Gleises in den Relationen Hamburg-Harburg—Celle und Rotenburg (Wümme)—Nienburg,

- b) Bau eines zusätzlichen Gleises in der Relation Hamburg-Harburg—Uelzen.

Beide Varianten erreichten deutlich schlechtere Bewertungsergebnisse als die „Y-Trasse“, weil sie keinen Nutzen im Personenfernverkehr auswiesen.

Derzeit werden zusätzlich untersucht:

- c) ABS Buchholz—Soltau—Celle/Langenhangen (Heidebahn),  
d) NBS Hamburg-Harburg—Soltau—Langenhangen (Autobahntrasse auf Initiative des BUND).

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vorschläge, statt der „Y-Trasse“ die Heidebahnhstrasse Buchholz—Soltau—Langenhangen bzw. die Strecken Buchholz—Soltau—Celle auszubauen?

Zunächst sind die Untersuchungsergebnisse zu c) in Frage 8 abzuwarten.

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?

Auf die Antworten zu den Fragen 8 und 9 wird verwiesen.

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?

Der Bund steht zu seiner Infrastrukturverantwortung für die Eisenbahn. Im Interesse gesamtheitlicher Optimierung und breiter Akzeptanz auf möglichst allen Ebenen sieht die Bundesregierung in der Vereinbarung zwischen dem Ministerpräsidenten des Bundeslandes Niedersachsen, Gerhard Schröder, und dem damaligen Bundesbahn-Chef Heinz Dürr einen Schritt zur gemeinsamen Verwirklichung dieses ehrgeizigen Vorhabens. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 8 und 9 verwiesen.

12. Welche Vorteile weist die „Y-Trasse“ gegenüber dem im Bundesverkehrswegeplan 1985 vorgesehenen Ausbau hinsichtlich der Kapazitätsengpässe zwischen Bremen und Langwedel auf?

Der Streckenabschnitt Bremen—Langwedel ist variantenneutral.

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?

Neue Verkehrsengpässe sind durch die „Y-Trasse“ nicht zu erwarten, da bei der Fahrplanerstellung die Umlegung der prognostizierten Verkehrsmengen in der Weise erfolgen würde, daß die kapazitiven und qualitativen Anforderungen an die einzelnen Streckenabschnitte der dann vorhandenen Leistungsfähigkeit entsprechen.

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?

Die Angebotsgestaltung fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich der Bundesregierung. Ihr ist aber bekannt, daß die DB AG vor allem den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit ICE-Zügen sowie den leichten und schnellen überregionalen Güterverkehr über die „Y-Trasse“ zu führen beabsichtigt.

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?

Dem bisherigen Planungsstand entsprechend sind noch keine Haltepunkte fixiert.





---

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