

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Britta Haßelmann, Matthias Gastel, Katja Keul, Sven-Christian Kindler, Oliver Krischer, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungsstand zur Ausbaustrecke bzw. Neubaustrecke Hannover–Bielefeld

Die Planung zu einem Neu- oder Ausbau der Strecke Hannover–Bielefeld war bereits im ersten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1973 enthalten (Bundestagsdrucksache 7/1045). Dabei stand die Beseitigung des zweigleisigen Engpasses zwischen Minden und Wunstorf im Mittelpunkt. Unter vollkommen veränderten Rahmenbedingungen stellt sich mehr als vier Dekaden später die Frage nach der Sanierung, Revitalisierung und des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur im Raum zwischen Hannover und Bielefeld immer noch. Zwar ist die Strecke auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten – hier noch als Ausbau mit Ortsumfahrungen beispielsweise zur Abkürzung des Mindener Bogens durch eine Neutrassierung zwischen Porta Westfalica und Bückeberg. Jedoch hat sich seitdem die Planungsdirektive deutlich geändert. Mit dem Deutschlandtakt soll nun die Infrastrukturplanung folgt Angebotsplanung folgen. Zuerst wird der Zielfahrplan entworfen, und dann wird der entsprechende Ausbau- und Neubaubedarf festgelegt. Damit werden die Gutachterentwürfe des Deutschlandtakts zum Leitbild aller Infrastrukturmaßnahmen.

Im Rahmen des dritten Gutachterentwurfs des Deutschlandtakts hat der Bund die Prämissen für die Ausbaustrecke (ABS) bzw. Neubaustrecke (NBS) Hannover–Bielefeld entsprechend angepasst. Statt des ursprünglichen BVWP-Vorhabens, das wenige Minuten Fahrzeitreduzierung mit sich gebracht hätte, ergibt sich jetzt aus den Planungen des Deutschlandtaktes die Anforderung, die Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld auf 31 Minuten, die zwischen Hannover und Hamm auf deutlich unter 60 Minuten zu reduzieren.

Am 25. November 2020 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die DB Netz fünf mögliche Trassierungsvarianten und kündigte zugleich ein Dialog- und Beteiligungsforum an, dessen Start auf Anfang des nächsten Jahrs datiert wird (<https://www.sn-online.de/Schaumburg/Landkreis/Aus-dem-Landkreis/Geplante-ICE-Trasse-durch-Schaumburg-Ministerium-stellt-fuenf-Varianten-vor>). Die Reaktion vor Ort folgte unmittelbar. So lehnten einige Regionalpolitikerinnen und Regionalpolitiker mögliche Neubauvarianten pauschal ab (<https://www.radiowestfalica.de/nachrichten/muehlenkreis/detailansicht/planungsauftrag-erteilt-neue-ice-trasse-bielefeld-hannover-rueckt-naeher.html>). Für das Dialog- und Beteiligungsforum braucht es jetzt nach Ansicht der Fragestellenden Klarheit und Transparenz über alle möglichen Varianten, damit die Anforderungen des Deutschlandtakts, die Belange der Region, die Interessen der Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die Belange des Natur- und Umweltschutzes sowie geplante Eingriffe in die Landschaft auf der Basis von Sachinformationen abgewogen werden können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum werden Varianten vorgestellt, die nicht den gestellten Zielen des Deutschlandtakts (31 Minuten Fahrzeit nach dem dritten Gutachterentwurf) entsprechen?
2. Bis wann plant die Bundesregierung, die Durchführung der Nutzen-Kosten-Analyse für die jeweiligen Varianten vorzulegen?
3. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz (<https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BSWAG.pdf>) ist noch eine Verkürzung der Fahrzeit von acht Minuten in der Fußnote vorgesehen, welche Fahrzeitverkürzung ist jetzt vorgesehen?
 - a) Ist bei Abweichung eine Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes notwendig?
 - b) Ist aus anderen Gründen eine Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetz für die Strecke Hannover–Bielefeld erforderlich?

Wenn ja, inwiefern hat die Bundesregierung einen Anpassungsbedarf identifiziert?
4. Soll die ABS bzw. NBS Hannover–Bielefeld grundsätzlich auch für den Güterverkehr genutzt werden?

Wenn ja, welche der Varianten sind für Güterverkehr vorgesehen, bzw. welche nicht?

Wenn nein, warum nicht?
5. Soll bei allen Varianten die güterzugtaugliche Längsneigung von 12,5 Promille eingehalten werden?
6. Welche Baulängen ergeben sich für die fünf genannten Varianten (bitte nach Aus- und Neubau für jede Variante differenzieren)?
7. Welche Streckenlänge ergibt sich für die jeweiligen Varianten jeweils von Hannover Hauptbahnhof bis Bielefeld Hauptbahnhof?
8. Welche der Varianten weisen Streckenanteile in Tunnellage auf?

Wie viele Tunnels sind jeweils geplant (bitte jeweilige Länge des Tunnelbauwerks angeben)?
9. Werden die Neubaustreckenanteile der Varianten mit anderen Verkehrswegen gebündelt?

Wenn ja, in welchen Abschnitten erfolgt eine Verkehrswegebündelung (bitte Länge der Bündelungsabschnitte angeben)?
10. In welcher Lage (ebenerdig, Tunnel, Trog oder Brücken) sollen die Neubaustreckenanteile der Varianten erfolgen, bei denen keine Bündelung möglich ist?
11. Ist für die Variante 5 der Durchstich von der A2-nahen Führung zur Bestandsstrecke bei Stadthagen in Tunnellage geplant?
12. Ist das Auetal von der Variante 5 betroffen?

Wenn ja, in welchem Umfang?
13. Welchen Stand haben bei der Grobvariantenauswahl die naturschutzfachlichen Untersuchungen erreicht, und welche Voruntersuchungen haben im Planungsraum bereits stattgefunden bzw. sind beauftragt?

14. In welchem Umfang sind bei welchen der aktuellen fünf Grobvarianten Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete, Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Schutzgebiete und/oder andere Natur- und Umweltschutzgebiete betroffen (bitte für jede Variante differenzieren)?
15. Sind die Radien und Steigungen der A 2 im südwestlichen Bereich des Korridors für eine Bündelung mit einer potentiellen Neubaustrecke geeignet?
16. Warum gibt es keine Variante bzw. wird keine Variante ausschließlich entlang der Bestandsstrecke untersucht?
17. Ergibt sich nach den Plänen des Deutschlandtakts (dritter Gutachterentwurf) ein Engpass zwischen Seelze und dem Hauptbahnhof Hannover?
Gibt es Pläne für eine Erhöhung der Kapazität auf diesem Abschnitt?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
18. Ist, unabhängig von den vorliegenden Varianten, eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Bestandsstrecke geplant?
Wenn ja, wann soll die Leit- und Sicherungstechnik in welchem Umfang angepasst bzw. modernisiert werden, und welche Kosten sind hierfür geplant?
Welche Kapazitätseffekte sind dadurch zu erwarten?
19. Ist ein Ausbau bzw. eine Elektrifizierung der Weserbahn zwischen Löhne und Hameln zur Entlastung der Güterumgebungsbahn in Hannover im Zuge des Elektrifizierungsprogramms „Elektrische Güterbahnen“ geplant?
Wenn ja, wie ist der aktuelle Planungsstand hierfür, und wann kann mit einer Realisierung begonnen werden?
Wenn nein, warum nicht?
20. Hat die Bundesregierung den Planungsauftrag für die Elektrifizierung der Strecke Hameln–Elze als Teilprojekt der ABS Lehrte/Hameln–Braunschweig – Magdeburg–Falkenberg erteilt?
Wenn ja, bis wann soll die Vorplanung abgeschlossen werden?
Wenn nein, wann soll die Planung beginnen?
21. Ist der Deutschlandtakt auch mit der Ist-Fahrzeit auf der Strecke Hannover–Bielefeld möglich?
Welche Fahrzeitverlängerungen würden sich unter Berücksichtigung der ITF (Integraler Taktfahrplan)-Halte ergeben?
22. Ist ein ICE-Systemhalt in Minden geplant, wie er von Politikerinnen und Politikern der Regierungsparteien gefordert wird (https://www.nw.de/nachrichten/zwischen_weser_und_rhein/22893046_SPD-Abgeordnete-fuer-neuen-ICE-Regelhalt-in-Minden.html)?
Liegen Pläne zur Beschleunigung der Strecke Amsterdam–Berlin vor, die eine Fernverkehrsanbindung von Minden vorsehen (https://www.nw.de/nachrichten/zwischen_weser_und_rhein/22907541_Enak-Ferlemann-zur-ICE-Trasse-Am-14.-Januar-will-die-Bahn-den-Buergerdialog-starten.html)?
23. Von welchen Fahrgastzahlen geht die Verkehrsprognose 2030 zwischen Bielefeld und Hannover im Querschnitt aus, und welche Verkehrsprognose ist im dritten Gutachterentwurf unterstellt?
 - a) Wie viele dieser Fahrgäste erfolgen aus einem Verlagerungseffekt?

- b) Wie viele davon, die zuvor dem Luftverkehr zugerechnet worden sind?
 - c) Wie viel davon, die zuvor dem Straßenverkehr zugeordnet sind?
 - d) Wie viel Tonnen CO₂ können durch diese Verlagerungseffekte (vom Straßen- und vom Luftverkehr aus) pro Jahr eingespart werden?
 - e) Wie sind die Fahrgastzahlen im Jahr 2019 auf dem Abschnitt Bielefeld–Hannover im Fernverkehr?
24. Welcher konkrete zeitliche Ablauf ist für das angekündigte Dialog- und Beteiligungsforums geplant, und welche Inhalte sollen in diesem Format besprochen werden, und welche Entscheidungen sollen in diesem Rahmen getroffen werden können (https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/hannover_weser-leinegebiet/Hannover-Bielefeld-Streckenplanung-soll-beginnen,bielefeld214.html)?
- Wer soll am Forum teilnehmen können (Kommunen, Umweltverbände bzw. Bürgerinitiativen, Bürgerinnen und Bürger usw.)?
- Können in diesem Verfahren Vorschläge für weitere Varianten eingebracht werden?
25. Welche der vorgestellten Varianten berühren den Jakobsberg oder haben Planungskorridore, die den Jakobsberg betreffen?
26. Ist dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bekannt, dass Varianten, die den Jakobsberg tangieren, im breiten überparteilichen Konsens seit Jahren von der Region abgelehnt werden (https://minder-luebbecke.ratsinfomanagement.net/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZeUj2HyynqS-GBo0t3PLf18)?
27. Welche Bedeutung hat der Beschluss des Regionalrats Detmold vom 25. Juni 2018, nach dem es keine Trassierung durch den Jakobsberg geben soll, für die Planungen der Eisenbahninfrastruktur des Bundes?

Berlin, den 7. Dezember 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion