

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Aktueller Stand des Bahnprojektes Hamburg/Bremen–Hannover (Alpha-E) – Fokus Streckenabschnitt Hannover–Hamburg**

Der kapazitiven Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur im Städtedreieck Hamburg, Bremen, Hannover kommt für die Verkehrswende eine hohe Bedeutung zu, die weit über den norddeutschen Raum ausstrahlt. Insbesondere die langlaufenden Seehafenhinterlandverkehre der norddeutschen Seehäfen reichen bis Ost- und Südosteuropa. Damit trägt Deutschland auch im europäischen Kontext Verantwortung für die Bereitstellung einer auch langfristig aufnahmefähigen Eisenbahninfrastruktur. Der Bedarfsplan Schiene sieht für den besagten Raum die Umsetzung des „optimierten Alpha-E + Bremen“ vor. 2016 wurde das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und seitdem intensiv durch die Menschen in der Region, die Kommunen, Landkreise, Bürgerinitiativen, Umwelt- und Naturschutzverbände sowie Fahrgastverbände begleitet. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) treibt die Planungen für die Realisierung des Projektes in den verschiedenen Streckenabschnitten voran, befindet sich in einem umfassenden Dialog- und Austauschprozess mit den Beteiligten und wird hierbei durch einen Projektbeirat begleitet. Die beiden Abschnitte Rotenburg–Verden und Verden–Wunstorf stehen kurz vor der parlamentarischen Befassung, sodass der Deutsche Bundestag sich zeitnah mit ihnen vertieft auseinandersetzen wird. Andere Abschnitte sind in der Planung noch nicht so weit fortgeschritten. Daher stehen für die Kleine Anfrage die Streckenabschnitte zwischen Hannover und Hamburg (Korridor Hannover–Uelzen–Lüneburg–Hamburg) im Fokus. Fragen nach Varianten beziehen sich daher stets auf die Streckenabschnitte zwischen Hannover und Hamburg.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Projektes „optimiertes Alpha-E“ (bitte für alle Streckenabschnitte differenziert angeben und die jeweilige Leistungsphase darstellen)?  
Inwiefern plant der Bund den Ausbau vorhandener Strecken?  
Auf welchen Streckenabschnitten sollen diese realisiert werden?
2. Welchen Stand haben bei der Variantenuntersuchung die naturschutzfachlichen Untersuchungen erreicht, und welche Voruntersuchungen haben im Planungsraum bereits stattgefunden bzw. sind beauftragt (bitte für alle Streckenabschnitte differenziert darstellen)?

3. In welchem Umfang sind bei welchen der aktuellen Varianten Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete, FFH-Gebiete und/oder andere Natur- und Umweltschutzgebiete betroffen (bitte für jede Variante differenzieren)?
4. Welche Varianten für das Projekt (Hamburger Ast) werden seit wann und in welchem Umfang untersucht?  
Wie bewertet die DB AG aktuell die verschiedenen Varianten hinsichtlich
  - a) der technischen Optimierung,
  - b) der Engpassfreiheit,
  - c) der Kreuzungsfreiheit im Bereich von Abzweigungen bzw. Streckenverzweigungen (bitte gesondert angeben),
  - d) der Leistungsfähigkeit bzw. Kapazitätserweiterung,
  - e) der Kosten (bitte nach haushaltsrelevanten Projektkosten BVWP, bewertungsrelevanten Projektkosten mit entsprechenden Preisständen, Ausbau- bzw. Neubaukosten, Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten und Planungskosten differenzieren – bitte alle Kosten streckenabschnittsspezifisch differenziert darstellen),
  - f) der Umlegung,
  - g) der Klimaschutzwirkung,
  - h) der umweltfachlichen Vorzugswürdigkeit,
  - i) der raumordnerischen Machbarkeit und
  - j) des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (bitte detailliert nach Nutzen für den Personen- und für den Güterverkehr und den Fahrzeitverkürzungen darstellen; bitte a bis j für alle Varianten differenziert darstellen)?
5. Wie viele Gleise sollen zwischen welchen Relationen bei den verschiedenen Varianten entsprechend den aktuellen Planungen der DB AG verlegt werden und nach Abschluss der entsprechenden Erweiterungen jeweils vorhanden sein?
6. Auf welche Art und Weise hat die DB AG die Kosten der verschiedenen Varianten berechnet?  
Wann wurden sie jeweils berechnet?  
Auf welchen Preisstand beziehen sie sich?  
Inwiefern plant die DB AG eine Validierung der Investitionskosten für jede der Varianten?  
Welche Baupreissteigerungen hat die DB AG für die Berechnungen pro Jahr unterstellt?
7. Welcher Planungsstand ist bei der Strecke Uelzen–Langwedel („Amerikalinie“) erreicht, und bis wann soll die Strecke elektrifiziert sein?
8. Auf welchen Betriebsstellen der „Amerikalinie“ sind güterzuglange Überholgleise (Nutzlänge 740 Meter) vorgesehen, und welche Abschnitte sollen zweigleisig ausgebaut werden?

9. Sehen die derzeitigen Planungen eine Verbindungskurve zwischen den Strecken 1745 (Rotenburg–Verden) und 1960 („Amerikalinie“) im Bereich der Betriebsstelle Walle vor, damit Hinterlandverkehre aus Bremerhaven über die Strecke 1711 (Bremerhaven–Rotenburg) in Verbindung mit der „Spange Rotenburg“ der „Amerikalinie“ zugeführt werden können?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, wie ist der Planungsstand?
10. Mit welchen Güter- und Personenverkehrsmengen (Fahrgastzahlen im Nah- und Fernverkehr sowie Anzahl der Güterzüge und Gütermengen) rechnet die DB AG auf der Strecke Hamburg–Hannover im Jahr 2030 im Querschnitt im Vergleich zum Jahr 2020 (bitte Ist-Werte des Jahres 2020 sowie Prognosewerte für 2030 auf Basis des dritten Gutachterentwurfes des Deutschland-Taktes streckenabschnittsspezifisch darstellen)?
- Wie viele dieser Fahrgäste ergeben sich aus einem Verlagerungseffekt?  
Welche Güterverkehrsmenge ergeben sich aus Verlagerungseffekten?
  - Wie viele davon, die zuvor dem Luftverkehr zugerechnet worden sind (bitte je nach Personen- und Güterverkehr differenzieren)?
  - Wie viele davon, die zuvor dem Straßenverkehr zugeordnet sind (bitte je nach Personen- und Güterverkehr differenzieren)?
  - Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> können durch diese Verlagerungseffekte (vom Straßen- und vom Luftverkehr aus) pro Jahr eingespart werden (bitte je nach Personen- und Güterverkehr differenzieren)?
11. Halten die Bundesregierung und die DB AG weiterhin an den Güterverkehrsprognosen für das Jahr 2030 fest?  
Wenn ja, auf welcher Grundlage?  
Wenn nein, warum nicht?
12. Welche Streckenbelegung im Personenverkehr (bitte SPFV und SPNV gesondert angeben) ergibt sich bei Zugrundelegung des von der Bundesregierung verfolgten Ziels, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln?
13. Welche Streckenbelegung im Schienengüterverkehr würde sich ergeben, wenn man einen Verkehrsmarktanteil der Schiene von 25 Prozent bzw. 30 Prozent unterstellen würde (Planfallzahlen)?
14. Welche Streckenkapazität bzw. Fahrwegkapazität im Schienenpersonenverkehr (differenzieren nach SPFV und SPNV) und Schienengüterverkehr haben alle bisher im Dialogforum bzw. in der „Gläsernen Werkstatt“ untersuchten Varianten und Untervarianten – einschließlich der Varianten des Büros Vieregg-Rössler –, und bei welchen Varianten können die Verkehre der Verkehrsprognose nicht konfliktfrei auf der ausgebauten Eisenbahninfrastruktur abgewickelt werden, bzw. bei welchen kann keine ausreichende Betriebsqualität gewährleistet werden (bitte für jede Variante gesondert angeben)?

15. Ist es zutreffend, dass bei einigen Varianten von der Prämisse ausgegangen wurde, dass bis 2030 keine Angebotsausweitungen im SPFV bzw. SPNV erfolgen sollen bzw. werden?

Wenn ja, bei welchen Variantenuntersuchungen ist die DB AG bzw. der Bund von dieser Prämisse ausgegangen, und welche Angebotsausweitungen müssten unterstellt werden, um den Schienenpersonenverkehr – auch in der Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV) – an der allgemeinen Marktentwicklung partizipieren zu lassen bzw. Marktanteile vom MIV zu gewinnen?

16. Wie würde sich die Streckenkapazität bzw. Fahrwegkapazität bei allen bisher untersuchten Varianten – einschließlich der Varianten des Büros Vieregg-Rössler – im Schienengüterverkehr verändern, wenn weitere Angebotsausweitungen im SPFV (z. B. vor dem Hintergrund des Ziels, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln) und SPNV unterstellt werden (bitte Streckenkapazität für SGV, SPFV und SPNV gesondert ausweisen)?
17. Bei welchen bisher untersuchten Varianten können die Zugzahlen des Schienengüterverkehrs – abgeleitet aus der Verkehrsprognose 2030 bzw. Netzumlegung – auf der untersuchten Eisenbahninfrastruktur fahrplantechnisch nicht bzw. nur in unzureichender Betriebsqualität (bitte differenzieren) abgebildet werden, und welche Umroutungen stehen theoretisch dafür zur Verfügung?
18. Welche Auslastung ergibt sich für alle bisher untersuchten Varianten im Prognoseplanfall 2030 (bitte Auslastung für alle Varianten angeben und ggf. abschnittsweise differenzieren)?
19. Welche freien Streckenkapazitäten bzw. Fahrwegkapazitäten haben alle bisher im Dialogforum bzw. in der „Gläsernen Werkstatt“ untersuchten Varianten und Untervarianten – einschließlich der Varianten des Büros Vieregg-Rössler – mit Blick auf die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs bis zum Zielhorizont 2050?
20. Welche der bisher untersuchten Varianten schneidet unter dem Gesichtspunkt „höchste Leistungsfähigkeit“ bzw. „höchste Fahrwegkapazität“ und „optimale Betriebsqualität“ am besten ab und bietet darüber hinaus freie Kapazitäten für Angebotsausweitungen im Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr (bitte jeweils Variante genau beschreiben und das Ergebnis begründen bzw. einordnen)?
21. Mit welchen Geschwindigkeiten für Güterverkehrszüge rechnet die DB AG auf den verschiedenen Streckenabschnitten im Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 2020?
- Mit welchem Modalanteil des Güterverkehrs rechnet die DB AG auf den verschiedenen Streckenabschnitten im Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 2020?
22. Inwiefern plant der Bund bzw. die DB AG Ausweich- und Umgehungsstrecken welcher Längen?
- In welchen Varianten des Projektes, die die DB AG derzeit plant und prüft, sind auf welchen Streckenabschnitten Ausweich- und Umgehungsstrecken welcher Längen enthalten (bitte einzeln darstellen und auch EVB-Strecken berücksichtigen)?

23. Verfolgt die Bundesregierung die Elektrifizierung und den abschnittsweise zweigleisigen Ausbau der EVB-Strecke zwischen Bremerhaven und Rotenburg einschließlich der Verbindungsspanne zwischen den Strecken 1711 und 1745?

Wenn ja, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung, und welche Vereinbarungen zwischen dem Bund und der EVB wären notwendig, damit der Bund den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur einer NE-Bahn finanzieren kann?

24. Wie viele Güterzüge könnte die EVB-Strecke nach ihrer Elektrifizierung – bei ansonsten unveränderter Infrastruktur – täglich aufnehmen?
25. Verfolgt die Bundesregierung den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg–Osnabrück als westliche Zuführung für den Schienengüterverkehr in den Knoten Bremen?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind im Einzelnen geplant, welche Betriebsstellen sollen Übergleise mit einer Nutzlänge von 740 Metern erhalten, und welche Streckenabschnitte sollen zweigleisig ausgebaut werden?

26. Auf welche Art und Weise plant die Bundesregierung die weitere Beteiligung der Betroffenen vor Ort und von Bürger- und Interessenvereinigungen sowie die Kommunikation mit diesen (bitte für alle Streckenabschnitte differenziert darstellen)?
27. Welcher konkrete zeitliche Ablauf ist für das noch ausstehende Dialog- und Beteiligungsforum geplant, welche Inhalte sollen in diesem Format besprochen werden, und welche konkreten Entscheidungen sollen in diesem Rahmen getroffen werden können?
28. Welche Beteiligungsformate sind für das Jahr 2021 und welche für die Jahre 2021 bis 2024 auf den verschiedenen Streckenabschnitten geplant?
29. Welche sachlichen Zwänge gibt es, entsprechend dem dritten Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt einen zweistündigen Sprinter Hamburg–NRW „an Hannover vorbei“ vorzusehen, der auf zwei Neubaustrecken (Korridore Hamburg–Hannover, Hannover–Bielefeld, jeweils  $V_{\max}$  300 km/h) verkehren soll und dazu zusätzlich eine Verbindungskurve nördlich von Hannover voraussetzt?
30. Inwiefern plant die DB AG, auch Varianten des Projektes Hamburg/Bremen–Hannover, die über die im BVWP definierten Projektgrenzen hinausgehen, einzubeziehen, um somit die Gesamtkonzeption des Deutschland-Taktes und des Projektes miteinander zu harmonisieren?
31. Inwiefern berücksichtigt die DB AG die Kosten, die außerhalb der im BVWP definierten Grenzen des Projektes entstehen würden, bei der Berechnung der Gesamtkosten einer entsprechenden Variante im Projekt Hamburg/Bremen–Hannover?
32. Inwiefern werden Nutzen, die im Projekt realisiert werden auch für die Gesamtnetzstabilität, die Gesamtnetzkapazität und den Takt des Deutschland-Taktes bei den Nutzenberechnungen berücksichtigt, insbesondere auch solche, die über die im BVWP definierten Projektgrenzen hinausgehen?
33. Inwiefern plant die DB AG Varianten des Gesamtprojektes mit Veränderungen am Hamburger Hauptbahnhof, um die Reisezeiten zwischen Hamburg und Hannover zu reduzieren?

Welche konkreten Veränderungen hat sie hierbei geplant, welche Kosten wären damit jeweils verbunden, und welche Reisezeitgewinne und welcher weitere Nutzen ließen sich hiermit realisieren?

34. Wie oft haben sich Vertreterinnen und Vertreter der Deutschen Bahn AG im Jahr 2020 mit Vertreterinnen und Vertretern welcher Kommunen entlang der verschiedenen Streckenabschnitte im Rahmen eines Austausches zum Projekt getroffen bzw. sich dazu ausgetauscht (bitte Gespräche mit Nennung der Kommune und des Datums des Austausches tabellarisch auflisten)?
35. Ein Korridor mit welcher Breite kommt entsprechend den Planungen der DB AG rund um die Bestandsstrecke für einen sogenannten bestandsnahen Ausbau infrage und wird durch die DB AG geprüft?  
Wie genau definiert sich „bestandsnah“?  
Ab wann stellt ein Projekt ein Neubauvorhaben dar?
36. Welche Kapazitätserweiterungen und Fahrzeitgewinne erwartet die Bundesregierung durch Umfahrungen zwischen Lüneburg und Uelzen im Vergleich zu einem bestandsnahen Ausbau der vorhandenen Streckenabschnitte in diesem Bereich konkret (bitte detailliert darstellen)?
37. Von welchen Kommunen, Institutionen, Vertretungskörperschaften, Einrichtungen, Unternehmen, Bürgerinitiativen, Umwelt- und Naturschutzverbänden oder sonstigen Interessengruppen liegen der DB AG seit wann, in welchem Umfang und in welcher Form Forderungen nach Umfahrungen vor (vgl. [https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/pdf/faktencheck/20210119\\_Dokumentation\\_1\\_Glaeserne\\_Werkstatt\\_zu\\_Vieregg\\_Roessler\\_Konzeptionen.pdf](https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/pdf/faktencheck/20210119_Dokumentation_1_Glaeserne_Werkstatt_zu_Vieregg_Roessler_Konzeptionen.pdf), S. 6 und 7)?
38. Inwiefern könnte der Deutschland-Takt mit einer anderen Fahrzeit zwischen Hamburg und Hannover realisierbar sein, als die Fahrzeit, mit der die DB AG derzeit das Projekt plant (laut drittem Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt: 63 Minuten Fahrzeit zwischen Hannover und Hamburg, vgl. Folie 3 der TRIMODE Transport Solutions GmbH von der „Gläsernen Werkstatt“ vom 2. Februar 2021)?
- Wie hoch ist die Sensitivität der Fahrzeit?
  - Welche Toleranzen sind in der Ziel-Fahrzeit berücksichtigt?
  - Welche weiteren Fahrzeiten zwischen Hamburg und Hannover wären mit dem Deutschland-Takt kompatibel, welche nach Einschätzung der Bundesregierung nicht (bitte begründen)?
39. Ist der Deutschland-Takt auch mit der Ist-Fahrzeit auf der Strecke Hamburg/Bremen–Hannover möglich?
- Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
  - In welcher Form lässt sich ein Deutschland-Takt – ggf. nach modifiziertem Zielfahrplan – auf dem gemäß Alpha-E konzipierten Ausbau der Bestandsstrecke Celle–Uelzen realisieren (bitte ausführlich darstellen)?
40. Inwiefern hat zwischen der DB AG und Dr. Vieregg im Rahmen der Bewertung der Vorschläge der Vieregg-Rössler-Studie ein fachlicher Austausch stattgefunden (vgl. Folie 4 des Schüßler-Plans vom 2. Februar 2021: „Ein fachlicher Austausch mit Herrn Dr. Vieregg hat punktuell stattgefunden.“)?  
Wie oft und über welchen Zeitraum hinweg fand dieser Austausch statt?  
Aus welchen Gründen war der Austausch lediglich punktuell und nicht kontinuierlich?

41. Welche Lärmschutzmaßnahmen, die über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehen, plant die DB AG derzeit entlang der verschiedenen Streckenabschnitte?

Welche entsprechenden Forderungen wurden an die DB AG in welcher Form und in welchem Umfang herangetragen?

42. Inwiefern wird die Realisierung des Projektes im Personennahverkehr zu Verbesserungen der Fahrzeiten, des Betriebsablaufes, der Pünktlichkeit und der Kapazitäten führen (bitte für die einzelnen Streckenabschnitte differenziert darstellen)?

Berlin, den 23. Januar 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

