

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler,
Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/27251 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt ist als Ausbau nach Bundesschienenwegeausbaugesetz in der Anlage zu § 1 unter den neuen Vorhaben als lfd. Nummer 3 als „ABS/NBS Hamburg–Hannover, ABS Langwedel–Uelzen, Rotenburg–Verden–Minden/Wunstorf, Bremerhaven–Bremen–Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)“ gelistet.

Es wird auf die im Internet veröffentlichte Projektbeschreibung aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verwiesen (abrufbar unter: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html).

Die aktuellen Planungsstände der einzelnen Abschnitte und damit auch ein Überblick über durchgeführte sowie anstehende naturschutzfachlichen Untersuchungen sind der Projekt-website zu entnehmen (abrufbar unter: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de>)

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden Varianten für den Abschnitt Hamburg–Hannover 1 im Hinblick auf die genannten Ziele a-j seit Beginn der Grundlagenermittlung untersucht. Sämtliche zugehörigen Unterlagen sowie die Bewertung der notwendigen Gleisanzahl im untersuchten Streckenabschnitt sind auf der Projektwebsite einsehbar (abrufbar unter: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de>).

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?

Nach Auskunft der DB AG werden die Kosten für die untersuchten Varianten entsprechend der Kostenschätzungsmethodik des BVWP 2030 ermittelt.

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?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird für die ABS Langwedel–Uelzen die Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1 gemäß HOAI) durchgeführt. Angaben zur Inbetriebnahme können erst mit Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gemacht werden. Die Kreuzungsbahnhöfe auf diesem Streckenabschnitt werden so geplant, dass eine Überholung mit 740 m langen Güterzügen ermög-

licht wird. Ein zweigleisiger Ausbau ist gemäß BVWP 2030 nicht vorgesehen. Für die Strecke 1711 wurde im BVWP 2030 kein Vordringlicher Bedarf ermittelt.

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)?
 - a) Wie viele dieser Fahrgäste ergeben sich aus einem Verlagerungseffekt?
Welche Güterverkehrsmenge ergeben sich aus Verlagerungseffekten?
 - b) Wie viele davon, die zuvor dem Luftverkehr zugerechnet worden sind (bitte je nach Personen- und Güterverkehr differenzieren)?
 - c) Wie viele davon, die zuvor dem Straßenverkehr zugeordnet sind (bitte je nach Personen- und Güterverkehr differenzieren)?
 - d) Wie viele Tonnen CO₂ 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?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundlage der Planungen der Vorhabenträgerin DB Netz AG sind die Prognosezugzahlen. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Zugzahlen und Prognosen sowie Angaben zu Emissionswerten und Verlagerungseffekten verwiesen (abrufbar unter: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html).

Ist-Zugzahlen 2020 pro Tag laut Deutscher Bahn AG (Summe beider Richtungen):

- Hannover–Celle: Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) 95, Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 43, Schienengüterverkehr (SGV) 17
- Celle–Uelzen: SPFV 95, SPNV 43, SGV 147
- Uelzen–Lüneburg: SPFV 95, SPNV 51, SGV 184
- Lüneburg–Harburg: SPFV 95, SPNV 104, SGV 184

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?

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen des Zielfahrplans Deutschlandtakt zum dritten Gutachterentwurf verwiesen (abrufbar unter: www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=netzgrafiken).

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen verwiesen (abrufbar unter: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6nSeSiD5udWlqbBnaFZCte/46e3beea7f7bbd32fd1f9f4fb40f7df9/Deutschlandtakt_Gutachterbericht_zur_Verdopplung_der_Nachfrage_im_SPV.PDF).

Mit dem Zielfahrplan Deutschlandtakt kann die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen ermöglicht werden. Die Angebote bzw. Bestellungen von Nahverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind Aufgabe der jeweiligen Aufgabenträger.

13. Welche Streckenbelegung im Schienengüterverkehr würde sich ergeben, wenn man einen Verkehrsmarktanteil der Schiene von 25 Prozent bzw. 30 Prozent unterstellen würde (Planfallzahlen)?

Die Bewertung des Vorhabens erfolgte auf Basis der Verkehrsprognose 2030. Diese erwartet für den Schienengüterverkehr (SGV) einen Marktanteil von knapp 19 Prozent. Das BMVI bereitet eine neue Verkehrsprognose vor. Der Vergabeprozess wurde eingeleitet.

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)?

Nach Auskunft der DB AG wurde im Schienenpersonenverkehr ein definiertes Betriebsprogramm unterstellt. Auf dieser Basis wurden Restkapazitäten für den SGV berechnet. Die Ergebnisse können den veröffentlichten Präsentationen aus der „Gläsernen Werkstatt“ vom Januar und Februar 2021 entnommen werden (abrufbar unter: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/dokumente-downloads.html>).

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?

Die Fragen 15 bis 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurden bei der Bewertung dreigleisiger Varianten sowohl die Zeithorizonte 2030 als auch 2030+ (für den SPNV) betrachtet. Bei der Betrachtung der Vieregg-Rössler-Vorschläge wurde der Zeithorizont 2030 angesetzt. Nahverkehrsleistungen werden von den Aufgabenträgern der beteiligten Länder bestellt. Die Ergebnisse der bisher im Rahmen der „Gläsernen Werkstatt“ untersuchten und vollständig volkswirtschaftlich bewerteten Planfallvarianten können den auf der Projektwebseite zur Verfügung gestellten Präsentationen entnommen werden (abrufbar unter: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/okumente-downloads.html>).

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 vorprüft, 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, da-

mit 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?

Die Fragen 22 bis 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen beschränken sich auf die gesetzlichen Vorgaben. Die genannten Maßnahmen an Strecken der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser sind nicht Gegenstand der laufenden Planungen im Bedarfsplanvorhaben.

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?

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 wurde eine Ausbaustrecke Oldenburg–Osnabrück angemeldet. Eine Aufnahme erfolgte nicht, da eine Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich nicht wirtschaftlich wäre. Auch im Rahmen des Programms „Elektrische Güterbahn“ konnte eine Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung der Strecke nicht nachgewiesen 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?

Die Fragen 26 bis 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bürgerbeteiligung und die Durchführung des transparenten Planungsprozesses unter Nutzung verschiedener Dialog- und Beteiligungsformate erfolgt durch die Vorhabenträgerin DB Netz AG. Nach Auskunft der DB AG beinhaltet das Beteiligungskonzept verschiedene Kanäle wie Informationsveranstaltungen, die „Gläserne Werkstatt“-Reihe, regionale „Runde Tische“ bilaterale Gespräche sowie Fachaustausch mit Verwaltung und Behörden. Neben persönlichen Terminen bietet die DB Netz AG auch digitale Formate zum Austausch an. Über die Projekt-Website und Newsletter wird zum aktuellen Planungsstand informiert.

Nach Auskunft der DB AG ist eine Veranstaltungsreihe zu Methodik und Ergebnis der raumordnerischen und umweltfachlichen Sensitivitätsbetrachtung für den Zeitraum ab Herbst 2021 geplant. Bilaterale Gespräche und Fachaustausch mit Verwaltung und Behörden finden laufend statt. Im zeitlichen Vorlauf

der jeweiligen parlamentarischen Befassungen für die verschiedenen Streckenabschnitte sind weitere Informations- und Beteiligungsformate vorgesehen.

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?

Die im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt zugrunde gelegte Verbindungskurve dient zur Beschleunigung der Achse Nordrhein-Westfalen–Hamburg. Die Verbindung Dortmund–Hamburg kann um bis zu 35 Minuten beschleunigt werden.

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?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG plant und betrachtet keine Varianten, die über die gesetzlich definierten Projektgrenzen hinausgehen.

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?

Die netzweiten Nutzen des Deutschlandtaktes werden separat untersucht. Derzeit erfolgt die volkswirtschaftliche Bewertung der für den Deutschlandtakt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtplanfall. Ergebnisse sollen im ersten Halbjahr 2021 vorliegen.

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?

Anpassungen am Hamburger Hbf sind nicht Gegenstand des gesetzlich definierten Planungsinhalts und werden nicht im Rahmen des Vorhabens geplant.

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)?

Es wird auf die Anlagen 1 und 2 verwiesen.

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?

Nach Auskunft der DB AG bemisst sich der im Rahmen der umweltfachlichen und raumordnerischen Untersuchung ermittelte bestandsnahe Korridor je nach Örtlichkeit auf bis zu ca. 20 km Breite ausgehend von der Bestandstrecke. Die Bezeichnung „bestandsnah“ ist dabei in Relation zu einem ebenfalls ermittelten umweltfachlich und raumordnerisch möglichen bestandsfernen Korridor entlang der Bundesautobahn A7 zu verstehen.

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)?

Es wird auf die auf der Projektwebsite verfügbaren Informationen verwiesen (abrufbar unter: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de>).

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_Vie regg_Roessler_Konzeptionen.pdf, S. 6 und 7)?

Nach Auskunft der DB AG liegen die folgenden Forderungen vor:

Freie und Hansestadt Hamburg:

Dialogforum Schiene Nord 9. Oktober 2015, Forderung nach Betrachtung A7-Variante (abrufbar unter: <http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/3f4f8605bf2742125c540fb49e58734f> und <http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/709341ccd1358f50530824957bdfaec7>).

Landkreis Lüneburg (Kreistags-Beschluss), 17. Dezember 2018:

„Der Landkreis Lüneburg fordert die fachlich fundierte Prüfung einer alternativen Linienführung mit zwei zusätzlichen Gleisen z. B. entlang der Autobahn 7 oder auf der bisherigen

Osthannoversche Eisenbahnen Strecke im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens. Der Projektbeirat Alpha-E ist nicht berechtigt, für den Landkreis Lüne-

burg zu sprechen.“ (abrufbar unter: <https://allris.lklg.net/bi/vo021.asp?VOLFDNR=5034>).

Deutsch Evern, wiederholte öffentliche Äußerungen, u. a. 9. Januar 2016:

„Da die Gemeinde Deutsch Evern von dem vorgesehenen dreigleisigen Ausbau der Bestandsstrecke Lüneburg–Uelzen unmittelbar betroffen wäre, „werden wir alle juristischen Mittel ausschöpfen“, kündigt Bürgermeisterin Walter an.“

Bad Bevensen, 20. August 2016:

„Einstimmig hat der Rat der Stadt Bad Bevensen am Donnerstagabend seine Resolution zu den Alternativen zur Y-Trasse – und damit auch zur Alpha-E-Variante – aufgehoben. Die Resolution entspricht nicht mehr dem politischen Willen“, erläuterte Stadtdirektor Hans-Jürgen Kammer. Denn die Stadtpolitik hatte sich nach Bekanntwerden der Entscheidung für Alpha E gegen diese Lösung ausgesprochen.“

Landeszeitung 24. Dezember 2016:

„Landkreis und Stadt Lüneburg sowie die Bürgermeister aus Bardowick, Radbruch, Deutsch Evern, Bad Bevensen und der Samtgemeinde Ilmenau einigten sich am Ende auf Punkte, mit denen sie gemeinsam in künftige Diskussionen gehen wollen:

1. Die betroffenen Kommunen setzen sich nachdrücklich für ein Raumordnungsverfahren ein, das unter öffentlicher Beteiligung klärt, wie der Güterverkehr in der Region allgemeinverträglich geführt werden kann.
2. Sie sprechen sich für eine mindestens zweigleisige Trassenführung für die Güterverkehre entlang der A7 aus.“

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)?

- a) Wie hoch ist die Sensitivität der Fahrzeit?
- b) Welche Toleranzen sind in der Ziel-Fahrzeit berücksichtigt?
- c) 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?

- a) Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
- b) 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)?

Die Fragen 38 und 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Deutschlandtakt dient u. a. zur Optimierung von Anschlussknoten bzw. von Kantenzeiten zwischen Knotenbahnhöfen, zur Einführung von Halbstundentakten auf ausgewählten Korridoren und zur Fahrzeitverkürzung auf nach-

fragestarken Korridoren. Der vorliegende 3. Gutachterentwurf beinhaltet als Weiterentwicklung zum 2. Gutachterentwurf eine Zielfahrzeit von 63 Minuten im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Hamburg Hbf und Hannover Hbf, um u. a. die Anschlüsse im Knoten Hamburg und die Attraktivität des Bahnangebots zu verbessern. Im Gesamtzusammenhang des 3. Gutachterentwurfs ist daher die Einhaltung dieser Zielfahrzeit zwingend, sofern die Zielstellungen des Deutschlandtakts eingehalten werden sollen.

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?

Von Januar bis Februar 2021 führte die DB Netz AG mit Unterstützung der Bundesgutachter an drei Terminen ein separates Informations- und Dialogformat durch („Gläserne Werkstatt zu Vieregg-Rössler-Konzeptionen“). In diesem Rahmen wurde die Konzeption eines Bestandsausbaus einer von Bürgerinitiativen in Auftrag gegebenen Studie des Beratungsbüros Vieregg-Rössler betrachtet. Die Betrachtungen und Bewertungen erfolgten auf Machbarkeitsniveau entlang der etablierten und für diesen Ideenschritt obligatorischen Methodik der Bundesverkehrswegeplanung.

Es fand einleitend ein Austausch der Vertreter der DB Netz AG und der Bundesgutachter mit Herrn Dr. Vieregg statt. Seine Ansätze wurden trassierungstechnisch aufgearbeitet und in Bezug auf Kosten, verkehrliche Leistungsfähigkeit sowie Nutzen-Kosten-Verhältnis geprüft und bewertet. Dabei wurden zwei Fragenkataloge an Herrn Dr. Vieregg übergeben und durch ihn beantwortet. Damit lagen der DB Netz AG und den Bundesgutachtern alle notwendigen Informationen zur Bewertung der Vieregg-Rössler-Vorschläge vor.

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?

Die DB Netz AG plant die gesetzlichen Vorzugsvarianten. Diese werden im Zuge der Parlamentarischen Befassung dem Deutschen Bundestag mit den nachrichtlich aufgeführten etwaigen übergesetzlichen Forderungen aus der Region vorgelegt.

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)?

Es wird auf die Projekt-Website verwiesen (abrufbar unter: https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/pdf/flyer/Broschuere_HHBH_Pluspunkte_web.pdf).

Datum	Abschnitt	Termin	Kommune
21.01.2020	Bremerhaven-Uelzen	Allgemeiner Sachstand Abschnitt 4	Munster, Visselhövede, Soltau
28.04.2020	Hamburg-Hannover	Abstimmung zu Straßenüberführungen	Großburgwedel
29.04.2020	Hamburg-Hannover	Abstimmung zu Straßenüberführungen	Wathlingen
04.05.2020	Bremerhaven-Uelzen	Allgemeiner Informationsaustausch	Achim
16.06.2020	Hamburg-Hannover	Abstimmung zu Straßenüberführungen	Großburgwedel
22.06.2020	Hamburg-Hannover	Abstimmung zu Straßenüberführungen	Wathlingen
24.06.2020	Rotenburg-Verden	Aktueller Sachstand	Anrainerkommunen Rotenburg-Verden
15.07.2020	Hamburg-Hannover	Einzelvorstellung PaBe Ro-Ve	Lüneburg
29.07.2020	Bremerhaven-Uelzen	Aktueller Projektstand	Visselhövede
29.07.2020	Bremerhaven-Uelzen	Allgemeiner Informationsaustausch	Visselhövede
20.08.2020	Hamburg-Hannover	Vorstellung Methodik Sensitivitätsbetrachtung	Lüneburg
20.08.2020	Verden-Wunstorf	Vorstellung Vorplanung + gesetzl. Schallschutz	Neustadt
24.08.2020	Verden-Wunstorf	Vorstellung Vorplanung + gesetzl. Schallschutz	Nienburg, Heemsen, Hoya, Steimbke
25.08.2020	Verden-Wunstorf	Vorstellung Vorplanung + gesetzl. Schallschutz	Verden, Dörverden
07.09.2020	Verden-Wunstorf	Vorstellung Vorplanung + gesetzl. Schallschutz	Wunstorf
07.09.2020	Hamburg-Hannover	Vorstellung Methodik Sensitivitätsbetrachtung	Winsen
18.09.2020	Hamburg-Hannover	Vorstellung Methodik Sensitivitätsbetrachtung	Celle
24.09.2020	Hamburg-Hannover	Vorstellung Methodik Sensitivitätsbetrachtung	Uelzen
28.09.2020	Hamburg-Hannover	Vorstellung Methodik Sensitivitätsbetrachtung	Soltau
28.09.2020	Verden-Wunstorf	Vorstellung übergesetzl. Schallschutzmaßnahmen	Verden, Dörverden
06.10.2020	Verden-Wunstorf	Vorstellung übergesetzl. Schallschutzmaßnahmen	Nienburg
03.11.2020	Bremerhaven-Uelzen	Allgemeiner Sachstand, Austausch zu tangierenden Maßnahmen (insb. Radschnellweg)	Achim
16.11.2020	Verden-Wunstorf	Vorstellung Vorplanung und (über)gesetzlicher Schallschutzmaßnahmen	Eystrup
25.11.2020	Bremerhaven-Uelzen	Allgemeine Projektaktivitäten	Soltau
03.12.2020	Verden-Wunstorf	Vorstellung Vorplanung und (über)gesetzlicher Schallschutzmaßnahmen	Nienburg
07.12.2020	Rotenburg-Verden	Abstimmung Kernforderungen Stadt Verden (PaBe)	Verden
08.12.2020	Verden-Wunstorf	Vorstellung Vorplanung und (über)gesetzlicher Schallschutzmaßnahmen	Dörverden
14.12.2020	Hamburg-Hannover	Vorstellung Bahnhofskonzeption	Großburgwedel
18.11.2020	Bremerhaven-Uelzen	Allgemeiner Sachstand, Begehung der BÜ Walsroder Str. und Celler Str., Vorstellung Machbarkeitsuntersuchung der Stadt Soltau zur Auflösung der BÜ	Soltau
05.06.2020	Bremerhaven-Uelzen	Vorstellung Projektleitung, allgemeiner Sachstand	Bremen
16.12.2020	Hamburg-Hannover	Vorstellung Bahnhofskonzeption	Isernhagen
30	Termine		

Quelle: Deutsche Bahn AG

Datum	Abschnitt	Termin	Kommune
07.01.2021	Verden-Wunstorf	Vorstellung Vorplanung und (übergesetzlicher Schallschutzmaßnahmen	Nienburg
12.01.2021	Bremerhaven-Uelzen	Abstimmung zu Radschnellweg	Achim
15.01.2021	Hamburg-Hannover	Abstimmung zu Eisenbahnüberführungen	Langenhagen
26.01.2021	Rotenburg-Verden	Finalisierung Einzelvorstellung PaBe mit Kernforderungen der Region	Anrainerkommunen Rotenburg-Verden
27.01.2021	Verden-Wunstorf	Vorstellung Vorplanung und (übergesetzlicher Schallschutzmaßnahmen	Heemsen
05.02.2021	Hamburg-Hannover	Abstimmung zu Eisenbahnüberführungen	Langenhagen
10.02.2021	Hamburg-Hannover	Vorstellung Planungsstand	Region Hannover
10.02.2021	Hamburg-Hannover	Abstimmung zu Eisenbahnüberführungen und Bahnhofsbereich Großburgwedel	Großburgwedel, Region Hannover
17.02.2021	Verden-Wunstorf	Im Rahmen LuFV: Abstimmung zu Eisenbahnüberführungen	Nienburg
24.02.2021	Verden-Wunstorf	Aktueller Stand Einzelvorstellung PaBe mit Kernforderungen der Region	Anrainerkommunen Verden-Wunstorf
25.02.2021	Rotenburg-Verden	Im Rahmen LuFV: Abstimmung zu Eisenbahnüberführungen (B215)	Verden
25.02.2021	Hamburg-Hannover	Anforderungen an Gewässerquerungen	Wietze
02.03.2021	Hamburg-Hannover	Abstimmung zu Eisenbahnüberführungen	Isenhagen
26.03.2021	Rotenburg-Verden	Im Rahmen LuFV: Abstimmung Verlangen der Stadt Verden, NLSBV (B215)	Verden

Quelle: Deutsche Bahn AG

