

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Andreas Mrosek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/31994 –**

Ausbauplanung und Lärmschutzmaßnahmen für die Bahnstrecke Hameln – Elze

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) stellt ein Planungsinstrument der Bundesregierung dar und enthält Vorhaben der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser (<https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/bundesverkehrswegeplan/>). Er wird alle 10 bis 15 Jahre neu erarbeitet und vom Bundeskabinett beschlossen, ohne jedoch verpflichtenden Charakter hinsichtlich der Umsetzung der Vorhaben zu besitzen (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ausbaugesetze-und-nachgelagerte-planungsverfahren.html>).

Auf dem BVWP basiert bezüglich des Verkehrsträgers Schiene das Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSWAG), welches alle fünf Jahre in einer Novelle erneut vom Deutschen Bundestag beschlossen wird (<https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/ausbaugesetze/>). Der Bedarfsplan Schiene bildet den Anhang des BSWAG und enthält in einer Liste alle Vorhaben, die vom Deutschen Bundestag beschlossen wurden (<https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/ausbaugesetze/>). Da der Deutsche Bundestag auch eigene Vorhaben beschließen kann, stimmen die Bedarfspläne der einzelnen Verkehrsträger und der BVWP nicht überein (<https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/ausbaugesetze/>). Erst wenn ein Vorhaben im Bedarfsplan enthalten ist, ist die Umsetzung für die Bundesregierung verbindlich (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ausbaugesetze-und-nachgelagerte-planungsverfahren.html>).

Im BVWP 2030 ist unter der laufenden Nummer 7 der laufenden und fest disponierten Projekte die Ausbaustrecke (ABS) Löhne – Braunschweig – Wolfsburg enthalten. Das Vorhaben ist in zwei Baustufen untergliedert. Teil der zweiten Baustufe ist unter anderem die Elektrifizierung der Strecke (Löhne – Hameln – Elze. (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, S. 170). Die zweite Baustufe wird hier ursprünglich als „nicht Bezugsfall“ eingeordnet.

Dasselbe Vorhaben findet sich auch im Bedarfsplan des BSWAG, welches am 23. Dezember 2016 beschlossen wurde. Unter der laufenden Nummer 7 ist das Vorhaben ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg verzeichnet, allerdings nur die erste Baustufe (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-schienenwegeausbaugesetz.pdf?__blob=publicationFile, S. 1).

Im aktuellen Investitionsrahmenplan (2019–2023), der an die jeweiligen Bedarfspläne anschließt (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ausbaugesetze-und-nachgelagerte-planungsverfahren.html>), ist das Projekt allerdings nicht enthalten.

Am 5. November 2018 fand eine Neubewertung der Projekte im BVWP 2030 statt, die dort als „Potenzieller Bedarf“ eingestuft sind. Die Elektrifizierung der Strecke Hameln – Elze wird unter der laufenden Nummer 27 vom „Potenziellen“ in den „Vordringlichen Bedarf“ gehoben, da gemäß den Berechnungen nun ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,7 vorliegt (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bewertung-schienenwegeausbau-des-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile, S. 21)

Die Umsetzung des Vorhabens ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg dient insgesamt unter anderem der Entlastung des Bahnknotens Hannover und wird zu einer Zunahme des Güterverkehrs führen (http://bi-transit.de/files/2010-11-29-Auszug_PF33_und_12_Ueberpruefung_Schiene.pdf, S. 12).

Die Elektrifizierung der (Teil-)Strecke Hameln – Elze ist Gegenstand von Kontroversen vor Ort (Quelle: https://www.szlz.de/region/aus-der-region-sz lz_artikel,-elektrifizierung-der-bahnstrecke-hamelnelze-politisches-aufgebot-i n-berlin-_arid,2522670.html). So werden ein Teil der Anwohner sowie das Krankenhaus Lindenbrunn in Coppenbrügge vom Bahnlärm betroffen sein (https://www.dewezet.de/region/weserbergland_artikel,-laermschutz-an-der-b ahn-hameln-soll-handeln-_arid,2668558.html).

Als im Jahr 2019 der Parlamentarische Staatssekretär im BMVI, Enak Ferlemann, die Elektrifizierung der Bahnstrecke ankündigte, äußerte der Landrat vor Ort starken Unmut darüber, da dieses Vorhaben nicht im Voraus angekündigt worden war (https://www.dewezet.de/region/weserbergland_artikel,-anrainerorte-der-bahn-wollen-mit-minister-reden-_arid,2509618.html).

1. Wie schätzt die Bundesregierung mittel- und langfristig die netzstrategische Bedeutung der Relation Hildesheim-Löhne ein vor dem Hintergrund, dass die kürzeste Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin über Elze führt?

Netzstrategisch stellt der Streckenzug von Minden über Wunstorf, Hannover, Lehrte, Braunschweig und Magdeburg die bedeutendste Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin bzw. Mitteldeutschland dar. Auch Güterverkehre zwischen dem norddeutschen Raum und Skandinavien werden über diese Strecke abgewickelt. Die Strecke zwischen Lehrte, Braunschweig und Magdeburg ist eine Hauptachse des Güterverkehrs zwischen den Räumen Hannover und Mitteldeutschland. Gleichzeitig wird sie auch vom Personenfern- und Personennahverkehr genutzt. Dies führt im Bezugsfall 2030 zu einer hohen Zugbelastung, infolgedessen es zu einer Überlastung der Strecke kommt. Um die Kapazitätsengpässe abzubauen und für eine marktkonforme Betriebsqualität sind Ausbaumaßnahmen geplant. Die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Hameln – Elze macht eine südliche Umfahrung des Knotens Hannover sowie des Engpassbereiches Lehrte – Braunschweig durch Güterzüge der Relation Ruhrgebiet – Mitteldeutschland möglich. Eine Fortsetzung des Ausbaus bis Löhne wurde im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung aus ökonomischen Gründen abgelehnt. Die prognostizierten Engpässe können mit der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Hameln – Elze und dem Ausbau des Korridors Berlin – Hannover – Bielefeld aufgelöst werden.

2. Wann wird es nach Kenntnis der Bundesregierung zur nächsten Überprüfung des aktuellen Bedarfsplans durch externe Unternehmen kommen?

Nach den jeweiligen §§ 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, des Fernstraßenausbaugesetzes und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind (Grundlage hierfür ist die Erarbeitung der Langfrist-Verkehrsprognose (VP)2040). Es wird angestrebt, die Untersuchungen zur Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2023 abzuschließen und dem Deutschen Bundestag vorzulegen.

3. In welchem Planungsstadium befindet sich nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell die zweite Baustufe der ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg bzw. die Elektrifizierung der Teilstrecke Hameln – Elze?
4. Ist es zutreffend, dass im Dezember 2021 eine Machbarkeitsstudie und im Januar 2022 eine betriebliche Aufgabenstellung vorliegen werden?
5. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung das in Rede stehende ABS-Projekt (mit zusätzlichen Haltepunkten in Marienau und Afferde, Kreuzungsbahnhöfen bei Osterwald und Behrensens und damit möglichen Zuglängen von 740 Metern und bis zu 40 Zügen pro Tag) als „wesentliche Änderung“ für den Schienenweg anzusehen?
Falls nein, warum nicht?
6. Welche Schallschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Teilstück geplant, an welchem sich das Krankenhaus Lindenbrunn in Coppenbrügge befindet?
7. Werden mit Inbetriebnahme der ABS die Tages- und Nacht-Immissionsgrenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) und die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) auch am Krankenhaus Lindenbrunn in Coppenbrügge eingehalten werden?
Falls nein, warum soll anstelle von vorausschauender Lärmvorsorge offenbar nachträglich Lärmsanierung betrieben werden?
8. Welche Schallschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für von Bahnlärm betroffene Anwohner der auszubauenden und zu elektrifizierenden Teilstrecke Hameln – Elze geplant?
9. Werden mit Inbetriebnahme der ABS die Tages- und Nacht-Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und die TA Lärm eingehalten werden?
Falls nein, warum soll anstelle von vorausschauender Lärmvorsorge offenbar nachträglich Lärmsanierung betrieben werden?
10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für die zeitnahe Realisierung hochwertigen Schallschutzes an den neuralgischen Punkten der ABS?
11. Wie wirken sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für Lärmschutz auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis aus, wenn der nach Gesetzeslage höchstmögliche Lärmschutz gebaut werden würde?

12. An welchen Orten müssen nach Kenntnis der Bundesregierung höhen- gleiche Bahnübergänge an der auszubauenden und zu elektrifizierenden Teilstrecke Hameln – Elze durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden, um übermäßige Wartezeiten zu vermeiden – insbesondere auch für Rettungsfahrzeuge?
14. Hat es nach Kenntnis der Bundesregierung in der Vergangenheit eine Öffentlichkeitsbeteiligung für das ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg gegeben (bitte ggf. für einzelne Teilprojekte getrennt antworten)?
15. Welche weiteren Schritte für eine Öffentlichkeitsbeteiligung sind für die Zukunft geplant, und ist insbesondere ein Planfeststellungsverfahren erforderlich (bitte ggf. für einzelne Teilprojekte getrennt antworten)?

Die Fragen 3 bis 12 sowie 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als Teilvorhaben der Ausbaustrecke (ABS) Lehrte/Hamelns – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau wurde die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Hameln – Elze am 28. Dezember 2020 in die Planungsvereinbarung zur Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure aufgenommen. Diese umfassen die Grundlagenermittlung und die Vorplanung.

Da die DB Netz AG als Vorhabenträgerin in diesem Jahr mit den Planungen begonnen hat, befindet sich das Vorhaben noch in einem frühen Planungsstadium. Weitere Erkenntnisse ergeben sich im Laufe des Planungsprozesses. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz wird durch die Vorhabenträgerin durchgeführt, sobald der Planungsstand dies zulässt.

13. Wären die Kommunen gemäß dem neu beschlossenen Eisenbahnkreuzungsgesetz und den damit verbundenen veränderten Finanzierungsanteilen von einer finanziellen Beteiligung vollständig entlastet?

Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße sieht die neue Regelung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) in § 13 Absatz 2 im Falle der Änderung oder Beseitigung von Bahnübergängen eine finanzielle Entlastung der Kommunen vor, indem der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der kreuzungsbedingten Kosten tragen. Über die kreuzungsbedingten Kosten hinausgehende Anteile sind dabei weiterhin vom jeweiligen Baulastträger zu tragen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 12 verwiesen.

16. Ist eine Erschließung des Weserberglandes durch den DB-Fernverkehr (ggf. durch ICE- oder IC-Halte) vorgesehen vor dem Hintergrund, dass der Tourismus für das Weserbergland wegen des Weser-Flusses, der Wälder und des Weserradweges einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert hat?

Es ist den eigenwirtschaftlich agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen vorbehalten, entsprechende Fernverkehre anzubieten. Gemäß dem dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes sind keine Fernverkehrslinien im Weserbergland vorgesehen.

17. Welche mögliche Auswirkung hat nach Einschätzung der Bundesregierung die im angrenzenden Auetal (Landkreis Schaumburg) für die Einführung des Deutschlandtaktes geplante Neubaustrecke Hannover – Bielefeld auf die ABS Hameln – Elze?

Mit den Ausbaumaßnahmen zwischen Bielefeld und Hannover und Hameln/Lehrte – Braunschweig – Magdeburg werden die prognostizierten Engpässe auf dem Korridor aufgelöst.

