

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Carina Konrad, Frank Schäffler, Christian Sauter, Renata Alt, Christian Bartelt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Maximilian Funke-Kaiser, Martin Gassner-Herz, Julian Grünke, Thomas Hacker, Ulrike Harzer, Peter Heidt, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Ann-Veruschka Jurisch, Dr. Lukas Köhler, Konstantin Kuhle, Dr. Thorsten Lieb, Anja Schulz, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Jens Teutrine, Stephan Thomae und der Fraktion der FDP**

### **Schienenbedarfsplanprojekt Ausbau- und Neubaustrecke Hannover–Bielefeld**

Das Schienenbedarfsplanprojekt Ausbau- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover–Bielefeld ist in der betroffenen Region, sowohl in Niedersachsen als auch in Nordrhein-Westfalen, hochumstritten. Die Deutsche Bahn AG favorisiert das Verlegen neuer Gleise für den Großteil der Strecke – inklusive mehreren Kilometern neuer Tunnel- oder Brückenbauwerke. Die Begründung: Nur so könne eine Fahrzeitverkürzung zwischen Hannover und Bielefeld von 17 Minuten erreicht werden – nach Wahrnehmung der Fragestellerinnen und Fragesteller ungeachtet der Folgen für Landschaft, Natur und Bevölkerung sowie der absehbar hohen Milliardenbeträge, die eine Umsetzung in einigen Jahren kosten würde.

Sechs der potenziellen Trassen verlaufen durch die Schaumburger Börde bis Bückeberg (Schaumburger-Börde-Varianten, V1–V6). Darüber hinaus gibt es drei Varianten durch den Bückeberg (Bückeberg-Varianten, V7–V9). Drei weitere mögliche Trassen führen durch das Auetal (Auetal-Varianten, V10–V12). Entlang aller zwölf Korridore haben sich Bürgervereine und Bürgerinitiativen gegen die Neubaustrecke und für einen Ausbau der Bestandsstrecke gegründet.

Wir fragen die Bundesregierung deshalb:

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Kritik am Ausbau der Trasse Hannover–Bielefeld durch Bürgerbewegungen, Umweltverbände, Kommunen, Landkreise, Bundesländer und Bundestagsabgeordnete?
2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Kommunikation seitens der Deutschen Bahn mit den Stakeholdern?
3. Welche Gründe liegen der Bundesregierung vor, die Anzahl der Trassenvarianten, die für die ABS/NBS zur Disposition stehen, auf zwölf Vorschläge festzulegen?
  - a) Welcher zusätzliche Zeitaufwand in der zukünftigen Planung ergibt sich hieraus?

- b) Gibt es eine Einschätzung, welche der zwölf Varianten die höchsten Kosten mit sich bringen?
  - c) Wie lauten die jeweiligen Nutzen-Kosten-Variablen der zwölf Korridorvarianten?
  - d) Welche bzw. welche der zwölf Korridorvarianten wird bzw. werden aktuell für die weiteren Planungen intensiver als andere weiterverfolgt bzw. geplant?
4. Welche Informationen hat die Bundesregierung, wann mit dem Bau der Strecke begonnen werden soll?
  5. Welche Auswirkungen sind der Bundesregierung bekannt, die das Projekt auf die Umwelt und die Lebensräume von Tieren, insbesondere der dort heimischen Rotmilane, Fledermausarten und Grünspechte, haben wird?
  6. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über die Gefahr durch Schnelltrassen für Greifvögel, besonders unter dem Gesichtspunkt, dass sich ein Seeadlerpaar im Bereich Kirchberg/Varenholz/Erder/Stemmen/Langenholtzhäuser niedergelassen und drei Jungtiere aufgezogen hat ([www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-herford/herford/grosse-bedrohung-der-artenvielfalt-1087216](http://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-herford/herford/grosse-bedrohung-der-artenvielfalt-1087216))?
  7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Seeadlerexperten und Tiermediziners des Berliner Leibniz-Instituts für Zoo- und Wildtierforschung (IZW), Oliver Krone, der festgestellt hat, dass offene ICE-Trassen für den Seeadler gefährlicher sind als Windkraftanlagen, da sie sich von totgefahretem Aas an der Strecke ernähren und die herannahenden Züge zwar hören könnten, aber zu schwerfällig sind, um rechtzeitig davonzufliegen ([www.riffreporter.de/de/umwelt/seeadler-experte-warnt-vor-bahns-trecke-nach-usedom](http://www.riffreporter.de/de/umwelt/seeadler-experte-warnt-vor-bahns-trecke-nach-usedom))?
  8. Hat die Bundesregierung Einschätzungen über mögliche Risiken für das Grundwasser und die allgemeine Wasserversorgung durch den Bau der einzelnen Varianten (bitte aufschlüsseln), insbesondere durch den vorgeschlagenen Tunnelbau bei Variante V9 und V12?
  9. Liegen der Bundesregierung Kosteneinschätzungen vor zur Variante V9 (Bückeberg–Rinteln–Kalletal–Bad Salzuflen), insbesondere zu den beinhalteten 33 Kilometern Tunnelstrecke und zu Variante V12 (Auetal–Rinteln–Kalletal–Bad-Salzuflen), hier insbesondere zu den beinhalteten 41 Kilometern Tunnelstrecke?
  10. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer Brücken- sowie Tunnelbauwerk im Schienenfernverkehr vor?
  11. Welche konkreten Faktoren und Gründe liegen der Begründung „Aktualisierung der Kosten“ zugrunde, welche neben der Begründung „Indexierung“ als Grund für die Kostensteigerungen genannt werden, vor dem Hintergrund, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 20(8)6455) darüber unterrichtet hat, dass der geschätzte Gesamtmittelbedarf für das Schienenbedarfsplanprojekt ABS/NBS Bielefeld–Hannover von 1,885 Mrd. Euro (Preisstand 2015) auf 9,075 Mrd. Euro (Preisstand 2023) gestiegen ist?
    - a) Wie lautet der Gesamtmittelbedarf zum Preisstand Ende des zweiten Quartals sowie Ende des dritten Quartals 2024 nach dem vom BMDV genutzten Baupreisindex?

- b) Welche Auswirkungen haben diese gestiegenen Gesamtkosten auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projektes?
12. Wie viele Mittel des Bundes aus welchen Haushaltstiteln (bitte genauen Haushaltstitel angeben, beispielsweise 1202 891 01) wurden bereits für die Planung der Bedarfsplanmaßnahme ABS/NBS Hannover–Bielefeld verausgabt, und wie viele Mittel des Bundes aus welchen Haushaltstiteln (bitte genauen Haushaltstitel angeben, beispielsweise 1202 891 01) sind noch für die Planung vorgesehen?
13. Welche Informationen liegen der Bundesregierung vor, die zu der Entscheidung geführt haben, dass laut Medienberichten (vgl. [www.sn-online.de/lokales/schaumburg/bahnstrecke-minden-wunstorf-komplettspernung-und-sanierung-bereits-2028-CL5L7NHWOZDLLHK4YQFUR5UHI.html](http://www.sn-online.de/lokales/schaumburg/bahnstrecke-minden-wunstorf-komplettspernung-und-sanierung-bereits-2028-CL5L7NHWOZDLLHK4YQFUR5UHI.html)) die Hochleistungskorridor (HLK)-Generalsanierung der Bahnstrecke Minden–Wunstorf statt im Jahr 2030 nun schon im Jahr 2028 durchgeführt werden soll?
- a) Welche Mittel des Bundes werden für dieses Projekt sowohl für die Planung als auch die Durchführung konkret aus welchen Haushaltstiteln (bitte genauen Haushaltstitel angeben, beispielsweise 1202 891 01) benötigt bzw. veranschlagt?
- b) Wurde dafür ein anderes HLK-Sanierungsprojekt zeitlich nach hinten geschoben, und wenn ja, welches?
- c) Welche Gründe sprechen nach Meinung der Bundesregierung für sowie gegen einen Ausbau der Strecke auf vier Gleise im Zuge der Generalsanierung?
- d) Welche Kapazitätserweiterung jeweils im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sowie im Schienengüterverkehr (SGV) (in Personenkilometern bzw. Tonnenkilometern) hätte ein Ausbau auf entweder drei oder vier Gleise?
14. Welche Menge an CO<sub>2</sub>-Äquivalenten wurden im letzten Jahr pro Durchschnittskilometer neu gebauter Fernverkehrsschienenstrecke emittiert, und falls diese Information nicht vorliegt, weshalb werden die Emissionen nicht erfasst?
15. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Zahlen einer WiduLand-Studie von 2022, nach der die prognostizierten Kosten für den Ausbau der Bestandsstrecke Hannover–Bielefeld weniger als die Hälfte der prognostizierten Kosten für die Neubaustrecke der Schüßler-Variante 5 betragen (<https://widuland.de/wp-content/uploads/2022-01-20-Studie.pdf>), hinsichtlich eines möglichen Neubaus oder Ausbaus?
16. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Zahlen einer weiteren WiduLand-Studie von 2023, nach der die Emissionen von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten durch die Verwirklichung der „Variante 5 – Schüßler Plan“ mehr als sechsmal so hoch wären wie durch die Verwirklichung der WiduLand-Alternative (1 083 170 t CO<sub>2</sub>-Äqu. vs. 177 488 t CO<sub>2</sub>-Äqu.; <https://widuland.de/wp-content/uploads/2023-09-05-WiduLand-CO2-Studie.pdf>) hinsichtlich eines möglichen Neubaus oder Ausbaus?
- a) Liegen der Bundesregierung Daten dazu vor, wie hoch die veranschlagten CO<sub>2</sub>-Fußabdrücke (in t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten) für jede der zwölf Korridorvarianten sind, und wenn ja, wie lauten diese?
- b) Liegen der Bundesregierung Schätzungen vor, wie hoch die Einsparung an CO<sub>2</sub>-Äquivalenten in den 50 Jahren nach Inbetriebnahme der ABS/NBS Hannover–Bielefeld für jede der zwölf Korridorvarianten sein wird, und wenn ja, wie lauten diese?

17. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche Auswirkungen die Lärmbelästigung der Varianten haben, und liegen hier Details für die Gemeinde Kalletal vor bezüglich des physikalischen Phänomens des „Tunnelknalls“?
18. Liegen der Bundesregierung bereits Gutachten zu den Auswirkungen des Lärmpegels auf die Bewohner hinsichtlich gesundheitlicher Probleme vor?
19. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über die Anzahl der fahrenden Züge pro Stunde auf der finalen Trassenvariante (bitte nach Zugarten mit Angabe der Geschwindigkeit, der Frequenz tagsüber und nachts und der voraussichtlichen Schallemission aufschlüsseln)?
20. Gibt es Informationen, ob möglicherweise gar kein Güterzug über die neue Trasse fahren wird?
21. Wie bewertet die Bundesregierung den Neubau von Gleisstrecken mit dem Nachhaltigkeitsziel 15 Leben an Land, und wie lässt sich die Zerschneidung der Landschaft mit der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt vereinen?
22. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über die Auswirkungen auf die örtlichen Rettungsdienste?
  - a) Wenn nein, wieso nicht?
  - b) Wenn ja, müssen eigene Zufahrtswege für Rettungsdienste zusätzlich gebaut werden?
  - c) Wenn ja, sind die örtlichen Freiwilligen Feuerwehren personell in der Lage, Tag und Nacht im Falle eines Notfalls zu agieren?
  - d) Wenn ja, ist eine regelmäßige Weiterqualifizierung der Rettungsdienste für die Zugrettung und Tunnelrettung gewährleistet, und wer würde diese bezahlen?
23. Ab wann sollen die Vorplanungen sowie die Planungen für die ABS/NBS Hannover–Bielefeld abgeschlossen sein?
24. Wann soll der Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gestellt werden?
25. Wann sollen im Zuge der Planungen ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LPB), ein Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Beitrag sowie ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vorgelegt bzw. berücksichtigt werden?
26. Wann sollen schalltechnische Berechnungen, Darstellungen der elektrischen und elektromagnetischen Felder sowie wassertechnische Berechnungen vorgelegt bzw. berücksichtigt werden?
27. Wann ist die allgemeine Einsichtnahme vorgesehen?
28. Ab und bis wann sollen betroffene Bürger sowie nach § 65 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannte Naturschutzverbände Einwendungen hinsichtlich der Streckenplanung einlegen können?
29. Ab und bis wann können Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingereicht werden?
30. Wann ist der Erörterungstermin vorgesehen?
31. Wann soll der Planfeststellungsbeschluss erfolgen?
32. Mit welchen Verzögerungen durch mögliche Klageverfahren rechnet die Bundesregierung sowie die Deutsche Bahn AG im Hinblick auf die ABS/NBS Bielefeld–Hannover?

33. Liegen der Bundesregierung Daten dazu vor, wie lange die Fahrtzeit eines Personenfernverkehrszug (beispielsweise ein ICE der DB AG) bei einem bestandsnahen Ausbau der ABS/NBS Hannover–Bielefeld voraussichtlich sein wird, vor dem Hintergrund, dass sich hinsichtlich der Schienenfernverkehurstrecke (Hochleistungskorridor) Hamburg–Hannover (ABS/NBS Hamburg–Hannover im Rahmen von „Optimiertes Alpha-E+Bremen“) unter den vier grundlegend möglichen Linienführungen auch ein bestandsnaher Ausbau statt einer Neubaustrecke entlang der Autobahn A 7 befindet ([www.hamburg-bremen-hannover.de/hamburg-hannover.html](http://www.hamburg-bremen-hannover.de/hamburg-hannover.html) und [www.spiegel.de/auto/hamburg-hannover-volker-wissing-nimmt-abstand-von-neubaustrecke-der-deutschen-bahn-a-d0abe319-3b70-4025-afea-195b3cd63ca8](http://www.spiegel.de/auto/hamburg-hannover-volker-wissing-nimmt-abstand-von-neubaustrecke-der-deutschen-bahn-a-d0abe319-3b70-4025-afea-195b3cd63ca8)), und wenn ja, wie lauten diese?
34. Liegen der Bundesregierung Informationen, Daten oder Berechnungen vor, die aufzeigen, welche Auswirkung ein bestandsnaher Ausbau der Strecke Hannover–Hamburg auf die Taktfrequenzen des Deutschlandtakts insgesamt sowie die vorgegebene Zielfahrtzeit der ABS/NBS Hannover–Bielefeld im Konkreten hat, und wenn ja, wie lauten diese?

Berlin, den 4. Dezember 2024

**Christian Dürr und Fraktion**





