

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Carina Konrad, Frank Schäffler,
Christian Sauter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 20/14278 –**

Schienenbedarfsplanprojekt Ausbau- und Neubaustrecke Hannover–Bielefeld

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Kritik am Ausbau der Trasse Hannover–Bielefeld durch Bürgerbewegungen, Umweltverbände, Kommunen, Landkreise, Bundesländer und Bundestagsabgeordnete?

Die Vorhabenträgerin DB InfraGO AG plant die Trasse auf Grundlage des vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplans und führt gemäß ihrer Zuständigkeit die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm durch. Auch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat seit Planungsbeginn zahlreiche Gespräche mit Kritikern und Befürwortern des Vorhabens geführt. Die in den verschiedenen Gesprächsformaten oder auch schriftlich geäußerten sachlichen Hinweise zur Planung werden von der Vorhabenträgerin im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 15. Januar 2024 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Kommunikation seitens der Deutschen Bahn mit den Stakeholdern?

Die Bundesregierung unterstützt den Ansatz der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG, mit einer Vielzahl unterschiedlicher Gesprächsformate vor Ort mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie Amts- und Mandatsträgerinnen und -trägern breit über den Planungsstand und die jeweiligen nächsten Schritte zu informieren. Insbesondere die umfassenden Möglichkeiten, direkte Fragen, Hinweise und Vorschläge zu den Trassenvarianten geben zu können sowie das begleitende Informationsmaterial stellen einen klassischen Kommunikationsansatz bei Infrastrukturvorhaben dar.

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?

Die Fragen 3 bis 3d werden gemeinsam beantwortet.

Die Eingrenzung der Trassenvarianten im Verlauf des Planungsprozesses bei gleichzeitiger Wahrung einer gewissen Bandbreite an Alternativen ist bewährte Praxis in Trassenauswahlverfahren. Hieraus entsteht kein zusätzlicher Zeitbedarf. Vielmehr wird durch die fokussierte Betrachtung eines Sets an Varianten der Planungsaufwand reduziert. Aus Gründen der Effizienz und Wirtschaftlichkeit wird die durch externe Gutachter erstellte Nutzen-Kosten-Analyse in der Regel lediglich für die spätere Vorzugsvariante vorgenommen, sodass hierzu aktuell noch keine Erkenntnisse vorliegen.

4. Welche Informationen hat die Bundesregierung, wann mit dem Bau der Strecke begonnen werden soll?

Ein möglicher Zeitpunkt für den Baubeginn ist angesichts des frühen Planungsstadiums aktuell nicht prognostizierbar.

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?

Mögliche Umweltauswirkungen des Vorhabens werden seit Beginn der Planungen berücksichtigt. Dies ist Standard bei der Planung großer Infrastrukturprojekte und eine zentrale planrechtliche Anforderung. Laut Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hat das Projekt eine insgesamt hohe Umweltbetroffenheit. Der erste Schritt im Vorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm war eine Raumwiderstandsanalyse, die auf allen relevanten raumbedeutsamen und verfügbaren Daten zu sämtlichen Schutzgü-

tern basierte. Dazu gehörten unter anderem alle Schutzgebiete für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (wie Naturschutz- und Natura-2000-Gebiete, Biotopverbundflächen und andere wertvolle Bereiche für die Fauna). Dieses Vorgehen wurde im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung mit Vertreterinnen und Vertretern der Region diskutiert und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Zusätzlich zu diesem quantitativen Ansatz, nach dem die Größe der betroffenen Flächen, darunter Biotope, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten planungsrechtlich relevanter Arten, ermittelt wird, wird die DB InfraGO AG nach eigenen Angaben verfügbare Daten zum Artenschutz qualitativ in der Variantenbewertung berücksichtigen. Dies umfasst streng geschützte Arten der Säugetiere (einschließlich Fledermäuse), Vögel (einschließlich Rotmilane und Grünspechte), Amphibien und Reptilien sowie alle weiteren planungsrechtlich relevanten Arten. Diese werden im Verlauf der weiteren Planungen und damit verbundenen Umweltprüfungen im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung nach § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) detailliert erfasst und bewertet werden. Bei möglicher Beeinträchtigung eines Natura-2000-Gebiets ist zudem eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG durchzuführen.

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/Langenhofshausen niedergelassen und drei Jungtiere aufgezogen hat (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-bahnstrecke-nach-usedom)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG ist das erwähnte Seeadler-Vorkommen dort bekannt und wird bei der Bewertung der relevanten Trassen-Korridor-Varianten berücksichtigt. Die Betroffenheit des Seeadlerpaares wird zudem im Rahmen der o. g. Planungen und Prüfungen, insbesondere im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, geprüft und bewertet.

Im Einklang mit aktuellen Forschungsergebnissen werden bei der Bewertung der Trassen-Korridor-Varianten auch Kollisionsrisiken und andere Gefährdungen und Störungen für Vögel mitbewertet. Grundsätzlich ist der Sachverhalt bekannt, dass von Verkehrstrassen (Straßen und Schienenwegen) ein Risiko dahingehend ausgeht, dass insbesondere Greifvögel und Eulen den Trassenbereich zur Nahrungssuche und dabei auch Verkehrsoffer (z. B. Klein-, Mittel- und Großsäuger) als Aas nutzen.

Da die Risiken als Falleneffekte durch die Projekte selbst erst entstehen, sind sie nur mittelbar durch eine Reduktion von Tierverlusten im Verkehr zu verringern, was mit Hilfe gezielter Planung von Querungshilfen, z. B. Grünbrücken, erreicht werden kann.

Ein wertender Vergleich der Risiken von Windenergieanlagen (punktuell) mit jenen an Bahnanlagen (linear) ist nicht seriös möglich, da hierfür weder statis-

tisch belastbare Daten vorliegen noch einheitliche Bezugsgrößen in Bezug auf die Vorhabenseite.

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?

Alle Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiete im Projektraum hat die DB InfraGO AG 2021 im Rahmen der Raumwiderstandsanalyse erfasst und bei der Festlegung der Grobkorridore berücksichtigt. Dabei wurden die engeren Schutzzonen I und II gemieden. Parallel dazu steht die DB InfraGO AG in Kontakt mit den örtlichen Wasserbehörden, -verbänden und -versorgern. Das Schutzgut Wasser wird in der Bewertungsmethodik berücksichtigt. Die aufgeschlüsselte Bewertung für jede Variante ist der von der Vorhabenträgerin auf der Projekt-Website veröffentlichten Bewertungstabelle zu entnehmen, abrufbar unter: www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2024-08-13_Vergleich-12-Varianten.xlsx.

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?

Konkrete Kostenschätzungen für die einzelnen Trassen-Korridor-Varianten wurden im aktuellen Planungsschritt noch nicht vorgenommen.

10. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer Brücken- sowie Tunnelbauwerk im Schienenfernverkehr vor?

Entsprechende Informationen liegen der Bundesregierung nicht 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?

Die Fragen 11 bis 11b werden gemeinsam beantwortet.

Es handelt sich bei den Angaben um eine kalkulatorische Fortschreibung der Mittelbedarfe für alle Verkehrsträger unter Anwendung des jeweils aktuellen Baupreisindex. Die Angaben für das Vorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm basieren also nicht auf Veränderungen der Planungsinhalte oder ande-

rer projektspezifischer Erkenntnisse. Der entsprechende Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages erfolgt jährlich, sodass keine unterjährigen Werte ermittelt werden.

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?

Bislang wurden für das Teilvorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld ca. 24 Mio. Euro verausgabt, ausschließlich aus Haushaltstitel 1202 891 01. Die Finanzierung wird auch weiterhin aus dem Titel 1202 891 01 erfolgen.

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) 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?

Die Fragen 13 bis 13d werden gemeinsam beantwortet.

Die Generalsanierung des Abschnitts „Minden-Wunstorf“ wurde durch die DB InfraGO AG mit Zustimmung des BMDV aufgrund von Arbeitsfortschritten innerhalb der Generalsanierungsprojekte und Wechselwirkungen mit anderen Baumaßnahmen vorgezogen. In diesem Zusammenhang wurden mehrere zeitliche Verschiebe von Generalsanierungen aufgrund verkehrlicher Wechselwirkungen vorgenommen. Eine explizite Aussage, welche Generalsanierung aufgrund des Vorziehens von „Minden-Wunstorf“ geschoben wurde, ist daher nicht möglich. Aufgrund des frühen Planungsstandes dieser Generalsanierung ist noch keine Aussage zum Mittelbedarf aus einzelnen Haushaltstiteln möglich.

Ein Aus- oder Neubau im Rahmen der Generalsanierung ist nach Angaben der DB InfraGO AG terminlich sowohl aufgrund des zeitlichen Vorlaufs für Planung und Genehmigung als auch baulogistisch im zur Verfügung stehenden Zeitfenster und parallel zur Generalsanierung nicht realisierbar.

14. Welche Menge an CO₂-Äquivalenten wurden im letzten Jahr pro Durchschnittskilometer neu gebauter Fernverkehrsschienenstrecke emittiert, und falls diese Information nicht vorliegt, weshalb werden die Emissionen nicht erfasst?

Ein Neubau von Strecken, welche ausschließlich durch den Fernverkehr genutzt werden, erfolgt grundsätzlich nicht mehr. Ein eigenständiges CO₂-Monitoring bei neu gebauter Schieneninfrastruktur liegt nicht vor. Die Netto-CO₂-Bilanz der Aus- und Neubauvorhaben weist mit Blick auf die Verkehrsverlagerungseffekte jedoch grundsätzlich CO₂-Einsparungen aus.

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?

Die in der genannten Veröffentlichung aufgeführten Trassen erreichen die Ziele des Deutschlandtaktes und mithin die Planungsziele des Bundesverkehrswegeplans nicht und sind daher keine in Betracht kommenden Alternativen.

16. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Zahlen einer weiteren WiduLand-Studie von 2023, nach der die Emissionen von CO₂-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 CO₂-Äqu. vs. 177 488 t CO₂-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 CO₂-Fußabdrücke (in t CO₂-Äquivalenten) für jede der zwölf Korridorvarianten sind, und wenn ja, wie lauten diese?
 - b) Liegen der Bundesregierung Schätzungen vor, wie hoch die Einsparung an CO₂-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?

Die Fragen 16 bis 16b werden gemeinsam beantwortet.

Derartige Detailbetrachtungen werden nach Angaben der DB InfraGO AG zu einem späteren Zeitpunkt Gegenstand der Planung sein.

17. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche Auswirkungen die Lärmbelastigung der Varianten haben, und liegen hier Details für die Gemeinde Kalletal vor bezüglich des physikalischen Phänomens des „Tunnelknalls“?

Auch Lärmaspekte sind Bestandteil des Variantenvergleichs. Ein möglicher Tunnelknall ist nach Auskunft der DB InfraGO AG bei neueren Tunnelportalen nicht mehr zu befürchten, da es geeignete bauliche Präventionsmaßnahmen gibt.

18. Liegen der Bundesregierung bereits Gutachten zu den Auswirkungen des Lärmpegels auf die Bewohner hinsichtlich gesundheitlicher Probleme vor?

Weitergehende Gutachten zu den Auswirkungen von Schallemissionen werden laut DB InfraGO AG in späteren Planungsphasen erstellt. Lärmschutzgutachten werden grundsätzlich für diejenigen Varianten erstellt, die konkret eine Perspektive auf Genehmigung und Realisierung haben. Hierüber gibt es in der aktuell laufenden Grundlagenermittlung noch keine hinreichende Klarheit. Der Lärmschutz der Bewohnerinnen und Bewohner gemäß Bundes-Immissionschutzgesetz wird sodann im Planfeststellungsverfahren sichergestellt.

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)?

Die Angebotsplanung und die Infrastrukturableitung für den Zielfahrplan Deutschlandtakt erfolgt fahrplanbasiert. Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Zielfahrplans lag eine finale Trassenvariante für die Strecke Hannover – Bielefeld nicht vor. Auf der dementsprechend linienführungstechnisch neutralen und fahrplanbasiert abgeleiteten Neubaustrecke Hannover – Bielefeld verkehren in der Tagesscheibe tagsüber die folgenden Zugmengen:

Auf dem Abschnitt Hannover bis zum unterstellten, aber räumlich nicht fixierten Abzweig in Richtung Minden verkehren 5 Zugpaare, also 5 Züge pro Stunde und Richtung mit folgender Aufteilung auf die Musterzüge:

- 3 Zugpaare pro Stunde mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300km/h,
- 0,5 Zugpaare pro Stunde mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250km/h,
- 1 Zugpaar pro Stunde mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h,
- 0,5 Zugpaare pro Stunde mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

Auf dem Abschnitt vom unterstellten, aber räumlich nicht fixierten Abzweig in Richtung Minden bis Bielefeld verkehren 3,5 Zugpaare, also 3,5 Züge pro Stunde und Richtung mit folgender Aufteilung auf die Musterzüge:

- 3 Zugpaare pro Stunde mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300km/h
- 0,5 Zugpaare pro Stunde mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h

1,5 Zugpaare verlassen nach dem aktuellen Planungsstand demnach die Neubaustrecke am unterstellten, aber räumlich nicht fixierten Abzweig in Richtung Minden und verkehren über Minden in Richtung Osnabrück/Amsterdam (1 Zugpaar pro Stunde) und über die bestehende Strecke und Herford in Richtung Bielefeld – Dortmund (0,5 Zugpaare pro Stunde).

Spezifische Angaben zu Schallemissionen können erst in späteren Planungsphasen gemacht werden. Es wird auf die Antwort auf die Frage 18 verwiesen.

20. Gibt es Informationen, ob möglicherweise gar kein Güterzug über die neue Trasse fahren wird?

Nein. Die neue Trasse wird standardmäßig als Mischverkehrsstrecke geplant und kann somit auch vom Schienengüterverkehr genutzt werden. Dies dient auch der Erhöhung der Resilienz des Netzes.

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?

Die Effekte von Infrastrukturprojekten auf die Zerschneidung der Landschaft finden sowohl im Planungsprozess bei der Bewertung der Trassenvarianten als auch im Genehmigungsverfahren umfassend Berücksichtigung. Selbstverständlich ist es gemeinsames Bestreben von Bundesregierung und DB AG, etwaige Zerschneidungseffekte möglichst zu minimieren. Letztlich handelt es sich um eine planrechtliche Abwägungsentscheidung, die vom Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Genehmigungsbehörde getroffen wird.

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?

Die Fragen 22 bis 22d werden gemeinsam beantwortet.

Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf örtliche Rettungsdienste sowie ein Rettungskonzept sind nach Angaben der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG Gegenstand späterer Planungsschritte.

23. Ab wann sollen die Vorplanungen sowie die Planungen für die ABS/NBS Hannover–Bielefeld abgeschlossen sein?

Ein Termin für den Abschluss der Vorplanung ist aktuell noch nicht bestimmbar. Der Zeitbedarf für die Durchführung der technischen Vorplanung wird insbesondere von Anzahl und Charakter der näher zu betrachtenden Trassenvarianten sowie dem resultierenden Finanzbedarf abhängig 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?

Die Fragen 24 bis 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die entsprechenden Termine sind nach Angaben der DB InfraGO AG Teil zukünftiger Planungsschritte und angesichts des frühen Planungsstadiums des Vorhabens noch nicht terminierbar.

32. Mit welchen Verzögerungen durch mögliche Klageverfahren rechnet die Bundesregierung sowie die Deutsche Bahn AG im Hinblick auf die ABS/NBS Bielefeld–Hannover?

Hierzu kann erst mit Vorliegen erster Planfeststellungsbeschlüsse eine Aussage getroffen werden. Grundsätzlich gilt für Vorhaben des Bedarfsplans Schiene die sofortige Vollziehbarkeit des Baurechts, sodass mögliche Klagen nicht per se zeitverzögernd auf die Realisierung des Vorhabens wirken.

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 Schienenfernverkehrsstrecke (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 und 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?

Zwischen den beiden Themen besteht nach Ansicht der Bundesregierung kein direkter inhaltlicher Zusammenhang. Grundsätzlich sind mit den Zielvorgaben des Deutschlandtakts kompatible Fahrzeitgewinne im Bestand nur bei einem weitgehenden Neubau im Bestand für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 300 km/h möglich. Aufgrund der hohen Kosten und signifikanten planrechtlichen Betroffenheiten sind solche Konzeptionen in der Regel nicht finanzierungsfähig und auch nicht genehmigungsfähig, sodass sie in der mit Bundesmitteln finanzierten Planung von Bedarfsplanvorhaben keine vertiefte Berücksichtigung finden.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor, da das BMDV, nicht zuletzt auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, ausschließlich Betrachtungen und Planungen für verkehrlich zielerfüllende Aus- und Neubaulösungen finanziert. Im konkreten Ergebnis der Planungen der Vorhabenträgerin DB

InfraGO AG bei der ABS/NBS Hannover – Hamburg wäre ein mit den Anforderungen des Deutschlandtakts kompatibler bestandsnaher Ausbau aufgrund der sehr hohen Investitionskosten klar nicht wirtschaftlich und damit aus Bundesmitteln nicht finanzierbar.

