

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Britta Haßelmann, Matthias Gastel, Katja Keul, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/25628 –

Planungsstand zur Ausbaustrecke bzw. Neubaustrecke Hannover–Bielefeld

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Planung zu einem Neu- oder Ausbau der Strecke Hannover–Bielefeld war bereits im ersten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1973 enthalten (Bundestagsdrucksache 7/1045). Dabei stand die Beseitigung des zweigleisigen Engpasses zwischen Minden und Wunstorf im Mittelpunkt. Unter vollkommen veränderten Rahmenbedingungen stellt sich mehr als vier Dekaden später die Frage nach der Sanierung, Revitalisierung und des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur im Raum zwischen Hannover und Bielefeld immer noch. Zwar ist die Strecke auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten – hier noch als Ausbau mit Ortsumfahrungen beispielsweise zur Abkürzung des Mindener Bogens durch eine Neutrassierung zwischen Porta Westfalica und Bückeburg. Jedoch hat sich seitdem die Planungsdirektive deutlich geändert. Mit dem Deutschlandtakt soll nun die Infrastrukturplanung folgt Angebotsplanung folgen. Zuerst wird der Zielfahrplan entworfen, und dann wird der entsprechende Ausbau- und Neubaubedarf festgelegt. Damit werden die Gutachterentwürfe des Deutschlandtakts zum Leitbild aller Infrastrukturmaßnahmen.

Im Rahmen des dritten Gutachterentwurfs des Deutschlandtakts hat der Bund die Prämissen für die Ausbaustrecke (ABS) bzw. Neubaustrecke (NBS) Hannover–Bielefeld entsprechend angepasst. Statt des ursprünglichen BVWP-Vorhabens, das wenige Minuten Fahrzeitreduzierung mit sich gebracht hätte, ergibt sich jetzt aus den Planungen des Deutschlandtaktes die Anforderung, die Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld auf 31 Minuten, die zwischen Hannover und Hamm auf deutlich unter 60 Minuten zu reduzieren.

Am 25. November 2020 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die DB Netz fünf mögliche Trassierungsvarianten und kündigte zugleich ein Dialog- und Beteiligungsforum an, dessen Start auf Anfang des nächsten Jahrs datiert wird (<https://www.sn-online.de/Schaumburg/Landkreis/Aus-dem-Landkreis/Geplante-ICE-Trasse-durch-Schaumburg-Ministerium-stellt-fuenf-Varianten-vor>). Die Reaktion vor Ort folgte unmittelbar. So lehnten einige Regionalpolitikerinnen und Regionalpolitiker mögliche Neubauvarianten pauschal ab (<https://www.radiowestfalica.de/nachrichten/muehlenkreis/detailansicht/planungsauftrag-erteilt-neue-ice-trasse-bielefeld-hannover-rueckt-naeher.html>). Für das Dialog- und Beteiligungsforum braucht es jetzt nach Ansicht der Fragestellenden Klarheit und

Transparenz über alle möglichen Varianten, damit die Anforderungen des Deutschlandtakts, die Belange der Region, die Interessen der Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die Belange des Natur- und Umweltschutzes sowie geplante Eingriffe in die Landschaft auf der Basis von Sachinformationen abgewogen werden können.

1. Warum werden Varianten vorgestellt, die nicht den gestellten Zielen des Deutschlandtakts (31 Minuten Fahrzeit nach dem dritten Gutachterentwurf) entsprechen?

Mit dem Ziel, eine erste Beurteilung der Erreichung von Fahrzeitzielen sowie möglicher Investitionskosten des Vorhabens Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover–Bielefeld vorzunehmen, wurden im Rahmen einer Voruntersuchung abschnittsweise Lösungen für potenzielle Trassenverläufe ermittelt. Bei dieser technischen Betrachtung wurden auch mögliche bestandsnahe Verläufe berücksichtigt, um eine Indikation zu erhalten, ob ein bestandsnaher Ausbau die nötigen Engpassauflösungen auf der Strecke erzielen könnte. Die Variantenuntersuchung, in der auch die weiteren Kriterien wie Raumverträglichkeit und Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Natur und Umwelt erfolgen, ist Aufgabe des Planungsverfahrens, für welches die betrachteten Varianten keine Vorfestlegung darstellen.

2. Bis wann plant die Bundesregierung, die Durchführung der Nutzen-Kosten-Analyse für die jeweiligen Varianten vorzulegen?

Eine Kosten-Nutzen-Analyse wird im Rahmen des anstehenden Planungsprozesses für diejenigen Varianten erfolgen, die im Rahmen der durchzuführenden Variantenuntersuchung in die engere Auswahl kommen.

3. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz (<https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BSWAG.pdf>) ist noch eine Verkürzung der Fahrzeit von acht Minuten in der Fußnote vorgesehen, welche Fahrzeitverkürzung ist jetzt vorgesehen?
 - a) Ist bei Abweichung eine Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes notwendig?
 - b) Ist aus anderen Gründen eine Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetz für die Strecke Hannover–Bielefeld erforderlich?

Wenn ja, inwiefern hat die Bundesregierung einen Anpassungsbedarf identifiziert?

Grundlage des Deutschlandtaktes ist eine Zielfahrzeit von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld, was einer Fahrzeiteinsparung von 17 Minuten entspricht. Nach Auffassung der Bundesregierung ist eine Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für den Aus- und Neubau des Abschnitts von Bielefeld nach Hannover nicht notwendig.

4. Soll die ABS bzw. NBS Hannover–Bielefeld grundsätzlich auch für den Güterverkehr genutzt werden?

Wenn ja, welche der Varianten sind für Güterverkehr vorgesehen, bzw. welche nicht?

Wenn nein, warum nicht?

Die potenziellen Trassenverläufe wurden in Übereinstimmung mit dem Ausbauziel des Bedarfsplans für eine Mischverkehrsnutzung ausgelegt.

5. Soll bei allen Varianten die güterzugtaugliche Längsneigung von 12,5 Promille eingehalten werden?

Bei den bislang betrachteten Trassenführungen wurde die maximale Längsneigung von 10,0 Promille bzw. 12,5 Promille eingehalten. Inwiefern dies für eine spätere Vorzugsvariante zutrifft, bleibt den anstehenden Planungen vorbehalten.

6. Welche Baulängen ergeben sich für die fünf genannten Varianten (bitte nach Aus- und Neubau für jede Variante differenzieren)?

Es ergeben sich folgende Baulängen:

Trasse	ca. Ausbau in km	ca. Neubau in km
1	49,0	45,6
2	0,0	79,0
3	33,0	57,8
4	0,0	57,8
5	7,0	71,4

Nicht enthalten sind erforderliche Anpassungen an den Bestandsstrecken in den Ein-, Ausbinde- und Verknüpfungsbereichen.

7. Welche Streckenlänge ergibt sich für die jeweiligen Varianten jeweils von Hannover Hauptbahnhof bis Bielefeld Hauptbahnhof?

Es ergeben sich folgende Streckenlängen:

Trasse	Streckenlänge im km
1	101,2
2	100,8
3	104,5
4	104,5
5	96,4

8. Welche der Varianten weisen Streckenanteile in Tunnellage auf?

Wie viele Tunnels sind jeweils geplant (bitte jeweilige Länge des Tunnelbauwerks angeben)?

9. Werden die Neubaustreckenanteile der Varianten mit anderen Verkehrswegen gebündelt?

Wenn ja, in welchen Abschnitten erfolgt eine Verkehrswegebündelung (bitte Länge der Bündelungsabschnitte angeben)?

10. In welcher Lage (ebenerdig, Tunnel, Trog oder Brücken) sollen die Neubaustreckenanteile der Varianten erfolgen, bei denen keine Bündelung möglich ist?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Falls die Topologie oder die Trassierungsparameter eine ebenerdige Trassierung nicht zulassen sollte, werden Tunnel oder Brücken eingeplant.

11. Ist für die Variante 5 der Durchstich von der A 2-nahen Führung zur Bestandsstrecke bei Stadthagen in Tunnellage geplant?

Der Trassenverlauf von südlich Porta Westfalica bis Stadthagen sieht vor, das Wesergebirge im Tunnel zu unterqueren (zwischen Ahmersort und Bückeberg-Bergdorf). Im weiteren Verlauf ist ein im Trog liegender Trassenverlauf vorgesehen. Dieser Trog wird an erforderlichen Stellen (Ortslagen, Kreuzung mit Bestandsstrecke 1700) gedeckelt bzw. als Tunnel ausgeführt.

12. Ist das Auetal von der Variante 5 betroffen?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Variante 5 verläuft westlich der Ortschaften Bad Eilsen und Obernkirchen sowie nördlich der Ortschaften Nienstedt, Stadthagen und Bad Nenndorf.

13. Welchen Stand haben bei der Grobvariantenauswahl die naturschutzfachlichen Untersuchungen erreicht, und welche Voruntersuchungen haben im Planungsraum bereits stattgefunden bzw. sind beauftragt?

Bei der Vorbetrachtung potenzieller Trassenverläufe wurde die Lage der einschlägigen Umweltschutzgebiete, Überschwemmungsschutzgebiete sowie Wasser- und Heilquellenschutzgebiete berücksichtigt, ohne weitergehende naturschutzfachliche Untersuchungen durchzuführen. Dies bleibt dem weiteren Planungsprozess vorbehalten.

14. In welchem Umfang sind bei welchen der aktuellen fünf Grobvarianten Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete, Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Schutzgebiete und/oder andere Natur- und Umweltschutzgebiete betroffen (bitte für jede Variante differenzieren)?

Schutzgebiet	Trasse 1 in km	Trasse 2 in km	Trasse 3 in km	Trasse 4 in km	Trasse 5 in km
FFH-Gebiet	0,6	1,9	2,4	2,4	1,5
Naturschutzgebiet	1,5	1,8	3,3	3,3	2,2
Wasser- und Heilquellenschutzgebiet	15,5	28,4	32,8	24,8	18,0
Landschaftsschutzgebiet	21,5	44,0	28,5	22,9	34,2
Naturparke	12,4	45,6	47,4	47,4	17,4
Überschwemmungsschutzgebiet	11,6	1,8	5,3	4,6	3,7

15. Sind die Radien und Steigungen der A 2 im südwestlichen Bereich des Korridors für eine Bündelung mit einer potentiellen Neubaustrecke geeignet?

Die Radien und Längsneigungen der A 2 sind für eine Bündelung mit einer potenziellen Neubaustrecke geeignet. Aufgrund der Entwurfsgeschwindigkeiten der NBS-Trasse könnte jedoch voraussichtlich nicht jeder Radius der Autobahntrasse von der NBS-Trasse gleichförmig nachvollzogen werden. Dies beträfe insbesondere den Bereich der Anschlussstelle Herford-Ost sowie der Autobahnanschlussstelle Herford/Bad Salzuflen.

16. Warum gibt es keine Variante bzw. wird keine Variante ausschließlich entlang der Bestandsstrecke untersucht?

Der potenzielle Trassenverlauf Nr. 1 orientiert sich am Verlauf der Bestandsstrecke und nutzt deren Trassierung, wo es möglich ist. Auch bei dieser Variante ist ein Ausbau der Strecke in den Ortslagen Wunstorf, Bückeburg und Minden aufgrund der engen Radien und der dichten Bebauung technisch nicht umsetzbar, so dass hier Ortsumfahrungen erforderlich wären.

17. Ergibt sich nach den Plänen des Deutschlandtakts (dritter Gutachterentwurf) ein Engpass zwischen Seelze und dem Hauptbahnhof Hannover?

Gibt es Pläne für eine Erhöhung der Kapazität auf diesem Abschnitt?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Im Abschnitt Seelze–Hannover Hbf. ergibt sich nach den Plänen des Deutschlandtakts (Dritter Gutachterentwurf) kein Engpass aus folgenden Gründen:

Die S-Bahnen (Strecke 1705) und der Güterverkehr (Strecke 1750) verkehren in diesem Abschnitt bereits im Status Quo unabhängig vom Fern- und Regionalverkehr (Strecke 1700).

Für die NBS Bielefeld–Seelze ist eine niveaufreie Einbindung in die Strecke 1700 im Bereich Seelze vorgesehen.

Der Fern- und Regionalverkehr wird diesen Abschnitt mit homogener Geschwindigkeit befahren.

Für die S-Bahnen aus Minden und Nienburg ist als kapazitätssteigernde Maßnahme eine Überwerfung in Seelze vorgesehen, damit diese dort unabhängig vom entgegenkommenden Fern- und Regionalverkehr auf die Strecke 1705 wechseln können.

18. Ist, unabhängig von den vorliegenden Varianten, eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Bestandsstrecke geplant?

Wenn ja, wann soll die Leit- und Sicherungstechnik in welchem Umfang angepasst bzw. modernisiert werden, und welche Kosten sind hierfür geplant?

Welche Kapazitätseffekte sind dadurch zu erwarten?

Die Notwendigkeit der projektbedingten Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Bestandsstrecke im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens ist im Rahmen der Planungen zu untersuchen.

19. Ist ein Ausbau bzw. eine Elektrifizierung der Weserbahn zwischen Löhne und Hameln zur Entlastung der Güterumgebungsbahn in Hannover im Zuge des Elektrifizierungsprogramms „Elektrische Güterbahnen“ geplant?

Wenn ja, wie ist der aktuelle Planungsstand hierfür, und wann kann mit einer Realisierung begonnen werden?

Wenn nein, warum nicht?

Die Elektrifizierung des Abschnitts Löhne–Hameln wurde im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ angemeldet. Die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen sollen demnächst vorgestellt werden.

20. Hat die Bundesregierung den Planungsauftrag für die Elektrifizierung der Strecke Hameln–Elze als Teilprojekt der ABS Lehrte/Hameln–Braunschweig–Magdeburg–Falkenberg erteilt?

Wenn ja, bis wann soll die Vorplanung abgeschlossen werden?

Wenn nein, wann soll die Planung beginnen?

Der Planungsauftrag für die Elektrifizierung der Strecke Hameln–Elze wurde zwischen dem Bund und der DB Netz AG im Jahr 2020 vertraglich vereinbart. Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin wird in Kürze die Planung des Vorhabens aufnehmen.

21. Ist der Deutschlandtakt auch mit der Ist-Fahrzeit auf der Strecke Hannover–Bielefeld möglich?

Welche Fahrzeitverlängerungen würden sich unter Berücksichtigung der ITF (Integraler Taktfahrplan-)Halte ergeben?

Die im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtakts vorgesehene Zielreisezeit ist mit den heutigen Reisezeiten auf der Strecke Hannover–Bielefeld nicht erreichbar. In der Relation Berlin–Nordrhein-Westfalen (NRW) würde sich die Fahrzeit um mindestens 19 Minuten für die Direktrelationen verlängern. Für die Umsteigeverbindungen über die Knoten Hannover, Bielefeld und Hamm sowie mit den Halten in NRW würde sich eine flächendeckende Verlängerung der Fahrzeiten von 30 Minuten ergeben, wenn alle entsprechenden Relationen im Halbstundenrhythmus bedient werden.

22. Ist ein ICE-Systemhalt in Minden geplant, wie er von Politikerinnen und Politikern der Regierungsparteien gefordert wird (https://www.nw.de/nachrichten/zwischen_weser_und_rhein/22893046_SPD-Abgeordnete-fuer-neuen-ICE-Regelhalt-in-Minden.html)?

Liegen Pläne zur Beschleunigung der Strecke Amsterdam–Berlin vor, die eine Fernverkehrsanbindung von Minden vorsehen (https://www.nw.de/nachrichten/zwischen_weser_und_rhein/22907541_Enak-Ferlemann-zur-ICE-Trasse-Am-14.-Januar-will-die-Bahn-den-Buergerdialog-starten.html)?

Der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans sieht in Minden bei zwei Taktlinien einen Systemhalt vor. Dabei handelt es sich um die zweistündlichen Linien:

- FV 34.a Amsterdam–Hannover–Berlin und
- FR 35 Köln–Hannover–Dresden.

Durch die Überlagerung der Linien entsteht auf der Relation Minden–Hannover ein Stundentakt. Da der Deutschlandtakt betreiberneutral geplant ist, wird die Produkt-bezeichnung „ICE“ nicht verwendet.

Für die Verbindung Amsterdam–Berlin ist eine Beschleunigung vorgesehen, von der auch Minden durch die Linie FV 34.a profitiert.

Die Reisezeit Minden–Hannover Hbf. verkürzt sich gegenüber 2021 um vier Minuten auf 26 Minuten.

Die Reisezeit Minden–Berlin Hbf. verkürzt sich gegenüber 2021 um 29 Minuten auf 2:05 Stunden.

Die Reisezeit Minden–Niederlande wird auf deutscher Seite gegenüber 2021 um sieben Minuten verkürzt.

23. Von welchen Fahrgastzahlen geht die Verkehrsprognose 2030 zwischen Bielefeld und Hannover im Querschnitt aus, und welche Verkehrsprognose ist im dritten Gutachterentwurf unterstellt?
- a) Wie viele dieser Fahrgäste erfolgen aus einem Verlagerungseffekt?
 - b) Wie viele davon, die zuvor dem Luftverkehr zugerechnet worden sind?
 - c) Wie viel davon, die zuvor dem Straßenverkehr zugeordnet sind?
 - d) Wie viel Tonnen CO₂ können durch diese Verlagerungseffekte (vom Straßen- und vom Luftverkehr aus) pro Jahr eingespart werden?
 - e) Wie sind die Fahrgastzahlen im Jahr 2019 auf dem Abschnitt Bielefeld–Hannover im Fernverkehr?

Im Bezugsfall der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2030) sind gemäß Verkehrsprognose 2030 zwischen Hannover und Bielefeld abschnittsweise die folgenden Reisendenzahlen im Schienenpersonenfernverkehr prognostiziert (in Millionen Reisende pro Jahr):

Hannover–Minden	8,7 (einschließlich Reisende in Richtung Osnabrück)
Minden–Bad Oeynhausen	8,4 (einschließlich Reisende in Richtung Osnabrück)
Bad Oeynhausen–Herford	7,1
Herford–Bielefeld	7,0

Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt wird die Verkehrsprognose 2030 herangezogen. Das Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt liegt noch nicht vor.

24. Welcher konkrete zeitliche Ablauf ist für das angekündigte Dialog- und Beteiligungsforums geplant, und welche Inhalte sollen in diesem Format besprochen werden, und welche Entscheidungen sollen in diesem Rahmen getroffen werden können (https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/hannover_weser-leinegebiet/Hannover-Bielefeld-Streckenplanung-soll-beginnen,bielefeld214.html)?

Wer soll am Forum teilnehmen können (Kommunen, Umweltverbände bzw. Bürgerinitiativen, Bürgerinnen und Bürger usw.)?

Können in diesem Verfahren Vorschläge für weitere Varianten eingebracht werden?

Die Vorhabenträgerin hat den Prozess der frühen Bürgerbeteiligung am 14. Januar 2021 gestartet. Die konstituierende Sitzung des Dialogforums der DB Netz AG parallel zur Vorplanung ist nach Auskunft der Deutschen Bahn AG für März 2021 geplant. Im Rahmen dieses Prozesses der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung können Vertreter der (Land-)Kreise, der Kommunen, von Bürgerinitiativen und Verbänden sowie vom potenziellen Trassenverlauf privat betroffene Bürger Anregungen in die Vorplanung der DB Netz AG einbringen. Zum Abschluss des Dialogprozesses wird unter Wägung aller relevanten Kriterien (u. a. Raumordnung, verkehrliche Ziele, Wirtschaftlichkeit, Umweltaspekte) eine Vorzugsvariante für den Trassenverlauf entwickelt. Anschließend findet die Parlamentarische Befassung zur Vorzugsvariante gemäß Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung zur Entscheidung über die mit der Region entwickelten Kernforderungen statt.

25. Welche der vorgestellten Varianten berühren den Jakobsberg oder haben Planungskorridore, die den Jakobsberg betreffen?
26. Ist dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bekannt, dass Varianten, die den Jakobsberg tangieren, im breiten überparteilichen Konsens seit Jahren von der Region abgelehnt werden (https://minden-luebbecke.ratsinfomanagement.net/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZeUj2HyynqS-GBo0t3PLf18)?
27. Welche Bedeutung hat der Beschluss des Regionalrats Detmold vom 25. Juni 2018, nach dem es keine Trassierung durch den Jakobsberg geben soll, für die Planungen der Eisenbahninfrastruktur des Bundes?

Die Fragen 25 bis 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Position der Region im Hinblick auf den Jakobsberg ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten. Die Vorhabenträgerin wird diese bei der Planung des Vorhabens berücksichtigen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.