



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, *29.01.2021*
Seite 1 von 1

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Britta Haßelmann, Matthias
Gastel, Katja Keul, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
**„Planungsstand zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover –
Bielefeld“**
- Drucksache 19/25628

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann



Anlage
zum Schreiben
vom 29.01.2021

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Britta Haßelmann, Matthias Gastel, Katja Keul, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Planungsstand zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Bielefeld“
- Drucksache 19/25628

Frage 1: *Warum werden Varianten vorgestellt, die nicht den gestellten Zielen des Deutschlandtaks (31 Minuten Fahrzeit nach dem 3. Gutachterentwurf) entsprechen?*

Antwort:
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.

Frage 2: *Bis wann plant die Bundesregierung die Durchführung der Nutzen-Kosten-Analyse für die jeweiligen Varianten vorzulegen?*

Antwort:
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.

Frage 3: *Im Bundesschienenwegeausbaugesetz (<https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BSWAG.pdf>) ist noch eine Verkürzung der Fahrzeit von 8 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 Bundesschienenwegeausbaugesetzes für die Strecke Hannover-Bielefeld erforderlich? Wenn ja, inwiefern hat die Bundesregierung einen Anpassungsbedarf identifiziert?*

Antwort:

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.

Frage 4: *Soll die ABS/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?*

Antwort:

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

Frage 5: *Soll bei allen Varianten die güterzugtaugliche Längsneigung von 12,5 Promille eingehalten werden?*

Antwort:

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.

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

Antwort:

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.

Frage 7: *Welche Streckenlänge ergibt sich für die jeweiligen Varianten jeweils von Hannover Hbf. bis Bielefeld Hbf.?*

Antwort:

Es ergeben sich folgende Streckenlängen:

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

Frage 8: *Welche der Varianten weisen Streckenanteile in Tunnellage auf? Wie viele Tunnel sind jeweils geplant (bitte jeweilige Länge des Tunnelbauwerks angeben)?*

Frage 9: *Werden die Neubaustreckenanteile der Varianten mit anderen Verkehrswegen gebündelt? Wenn ja, in welchen Abschnitten erfolgt eine Verkehrswegebündelung (bitte Länge der Bündelungsabschnitte angeben)?*

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

Antwort:

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.

Frage 11: *Ist für die Variante 5 der Durchstich von der A2-nahen Führung zur Bestandsstrecke bei Stadthagen in Tunnellage geplant?*

Antwort:

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.

Frage 12: *Ist das Auetal von der Variante 5 betroffen? Wenn ja, in welchem Umfang?*

Antwort:

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

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

Antwort:

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.

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

Antwort:

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

Frage 15: *Sind die Radien und Steigungen der A2 im südwestlichen Bereich des Korridors für eine Bündelung mit einer potentiellen Neubaustrecke geeignet?*

Antwort:

Die Radien und Längsneigungen der A2 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 betreffe insbesondere den Bereich der Anschlussstelle Herford-Ost sowie der Autobahnanschlussstelle Herford/Bad Salzuflen.

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

Antwort:

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.

Frage 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?*

Antwort:

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.

Frage 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/modernisiert werden und welche Kosten sind hierfür geplant? Welche Kapazitätseffekte sind dadurch zu erwarten?*

Antwort:

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

Frage 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?*

Antwort:

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

Frage 20: *Hat die Bundesregierung den Planungsauftrag für die Elektrifizierung der Strecke Hameln – Elze als Teilprojekt der ABS Lehrte/Hamelns - Braunschweig - Magdeburg – Falkenberg erteilt? Wenn ja, bis wann soll die Vorplanung abgeschlossen werden? Wenn nein, wann soll die Planung beginnen?*

Antwort:

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.

Frage 21: *Ist der Deutschlandtakt auch mit der Ist-Fahrzeit auf der Strecke Hannover – Bielefeld möglich? Welche Fahrzeitverlängerungen würden sich unter Berücksichtigung der ITF-Halte ergeben?*

Antwort:

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.

Frage 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)?*

Antwort:

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 Produktbezeichnung „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 ggü. 2021 um vier Minuten auf 26 Minuten.

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

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

Frage 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?*

Antwort:

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.

Frage 24: *Welcher konkrete zeitliche Ablauf ist für das angekündigte Dialog- und Beteiligungsforum 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_weserleinegebiet/Hannover-Bielefeld-Streckenplanung-soll-beginnen_bielefeld_214.html)? Wer soll am Forum teilnehmen können (Kommunen, Umweltverbände/ Bürgerinitiativen, Bürgerinnen und Bürger usw.)? Können in diesem Verfahren Vorschläge für weitere Varianten eingebracht werden?*

Antwort:

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 gem. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung zur Entscheidung über die mit der Region entwickelten Kernforderungen statt.

Frage 25: *Welche der vorgestellten Varianten berühren den Jakobsberg oder haben Planungskorridore, die den Jakobsberg betreffen?*

Frage 26: *Ist dem Bundesverkehrsministerium bekannt, dass Varianten, die den Jakobsberg tangieren im breiten überparteilichen Konsens seit Jahren von der Region abgelehnt werden (<https://minder-luebbecke.ratsinfomanagement.net/vorgang?UGhVMOhpd2NXNFdFcExjZeUj2HyyngS-GBoOt3PLf8>)?*

Frage 27: *Welche Bedeutung hat der Beschluss des Regionalrats Detmold vom 25.06.2018, nachdem es keine Trassierung durch den Jakobsberg geben soll, für die Planungen der Eisenbahninfrastruktur des Bundes?*

Antwort:

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 Bundes-schienenwege enthalten. Die Vorhabenträgerin wird diese bei der Planung des Vorhabens berücksichtigen.