

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/5842 -**

Wie kommt das Güterschienenprojekt Hannover–Bielefeld in den Bundesverkehrswegeplan 2030?

Anfrage des Abgeordneten Sebastian Lechner (CDU) an die Landesregierung,
eingegangen am 27.05.2016, an die Staatskanzlei übersandt am 02.06.2016

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der
Landesregierung vom 01.07.2016,
gezeichnet

In Vertretung

Daniela Behrens

Vorbemerkung des Abgeordneten

Der Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 beinhaltet das Vorhaben der Deutschen Bahn, zwischen Hannover und Bielefeld abseits der vorhandenen Trasse den zweigleisigen Neuausbau einer Schienenstrecke für den Güterverkehr umzusetzen. Von Hannover-Letter soll die Strecke über den Bereich Seelze-Süd vorbei an Barsinghausen-Landringhausen und Wunstorf-Kolenfeld weiter nach Minden führen. Die Presse berichtete, dass sich in den betroffenen Kommunen der Region Hannover und bei den Bürgerinnen und Bürgern erheblicher Widerstand gegen das Großprojekt formierte (*Leine-Zeitung* der HAZ vom 16.04.2016, 20.04.2016).

Laut Presseberichterstattung sei der Trassenneubau auf Initiative des Landes Niedersachsen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden. Die Bahn hingegen würde im Raum Kassel den Bau der „Kasseler Kurve“ bevorzugen, um die derzeit vom Güterverkehr stark belastete Strecke Hannover–Minden zu entlasten und die Kapazitäten für den Güterverkehr im Süden zu erhöhen.

Das in den Bundesverkehrswegeplan 2030 eingestellte Projekt befand sich schon einmal 2003 im vordringlichen Bedarf. Bürger und Politik protestierten damals gegen den trassenfernen Ausbau. Bereits 2007 war es nicht mehr im Investitionsrahmenplan für die Infrastruktur des Bundes enthalten und wurde 2010 wegen des gesunkenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses verworfen.

Unter Bezugnahme auf die Urteile des Niedersächsischen Staatsgerichtshofs vom 29.01.2016, Az. StGH 1, 2 und 3/15, Rn. 46, und vom 22.08.2012, Az. StGH 1/12, Rn. 54-56, weise ich darauf hin, dass ich ein hohes Interesse an einer vollständigen Beantwortung meiner Fragen habe, die das Wissen und den Kenntnis-/Informationsstand der Ministerien, der ihnen nachgeordneten Landesbehörden und, soweit die Einzelfrage dazu Anlass gibt, der Behörden der mittelbaren Staatsverwaltung aus Akten und nicht aktenförmigen Quellen vollständig wiedergibt.

Vorbemerkung der Landesregierung

Mit dem Vorschlag im Referentenentwurf für den BVWP 2030, vorrangig die Strecke Bielefeld–Hannover auszubauen und damit Kapazitäten für den steigenden Güterverkehr auf der Schiene zu schaffen, wird einerseits dem vielfach geäußerten Wunsch entsprochen, diesen Ausbau gegenüber einem Ausbau der Strecke Löhne–Hamel–Elze zu favorisieren. Andererseits enthalten die verabschiedeten Resolutionen für die Schaffung von Kapazitäten auf der Relation Minden–Seelze auch

den ausdrücklichen Wunsch nach einer trassennahen Variante. Die im BVWP-Entwurf dargestellte Trasse entspricht diesem Ziel im Wesentlichen nicht.

Das im BVWP-Entwurf beschriebene Projekt 2-016-V01 ABS/NBS Hannover–Bielefeld ist kein Vorschlag des Landes Niedersachsen.

1. Aus welchen Motiven hat sich die Landesregierung für die Wiederaufnahme des Trassen-neubaus zwischen Hannover und Bielefeld in den Bundesverkehrswegeplan eingesetzt, und wie begründet sie das Projekt?

Das Land Niedersachsen hat das im Entwurf BVWP 2030 aufgeführte Projekt nicht angemeldet. Insbesondere hat es kein Projekt allein zur Verbesserung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und zur Abkopplung der Stadt Minden benannt. Der Vorschlag des Landes Niedersachsen für die Ost-West-Achse basiert auf den beiden bestehenden Lösungsansätzen aus dem BVWP 2003 und beinhaltet die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten zwischen Seelze und Minden als zu prüfende Alternative zum Ausbau der Strecke Hameln–Löhne–Elze.

2. In welcher Form hat die Landesregierung das Projekt im BVWP 2030 angemeldet, und wie bewertet sie die im Referentenentwurf dargestellte Trassenführung?

Die Anmeldung von Vorschlägen für den BVWP Schiene konnte durch Länder, durch die Deutsche Bahn und durch weitere Personen und Institutionen erfolgen. Der Bund hat für die Anmeldung der Länder Vorgaben wie Beschreibung und Projektbegründung gemacht. Das Land Niedersachsen hat im März 2013 seine Vorschläge eingereicht. Darin wird die Maßnahme Seelze–Wunstorf–Minden beschrieben: „Zwei zusätzliche Gleise als Alternative zum Ausbau Löhne–Hameln–Wolfsburg“. Als Projektbegründung wurde angegeben: „Kapazitätssteigerung, Engpassbeseitigung“. Es wurde zusätzlich auf die vorliegenden Resolutionen zur Trassierung hingewiesen.

Die im Referentenentwurf dargestellte Trassenführung wird von der Landesregierung in der dort beschriebenen Weise als nicht umsetzbar bewertet.

3. Die angrenzenden Kommunen Seelze, Barsinghausen und Wunstorf waren von der Ankündigung des Schienenprojektes überrascht. Warum wurden die betroffenen Städte bisher nicht beteiligt, und wie will die Landesregierung sicherstellen, dass die Kommunen von ihr bei der weiteren Planung einbezogen werden?

In die Ausarbeitung dieses Projektvorschlags war die Landesregierung im Vorfeld nicht einbezogen worden und hat vom Projektzuschnitt auch erst mit Entwurf des Bundesverkehrswegeplans erfahren. Die Landesregierung fordert generell eine wesentlich bessere Einbeziehung von Land, Kommunen und Bürgern. Mit dem Dialogforum Schiene Nord hat das Land gezeigt, wie ein solches Verfahren laufen kann. Es wird erwartet, dass der Bund nach dem Vorbild Dialogforum Schiene Nord mehr Beteiligung sicherstellt.

3. Sieht die Landesregierung durch den geplanten trassenfernen Ausbau eine Gefahr für die Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Regionen hinsichtlich der Zerschneidung der Landschaft, des Flächenverbrauchs, der Umschließung von Ortschaften und der erhöhten Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger?

Mit dem Trassierungsvorschlag des Bundes im BVWP-Entwurf wird nicht nur die angefragte Entwicklungsmöglichkeit der Kommunen möglicherweise gefährdet, sondern es sind auch die Beeinträchtigung der vorhandenen natürlichen Räume und mögliche Verringerungen der landwirtschaftlichen Nutzfläche als Nachteile zu berücksichtigen. Es ist nach Auffassung der Landesregierung nicht erkennbar, dass der genannte Nutzen von acht Minuten Fahrzeitgewinn in einem positiven Verhältnis zu den unterschiedlichen möglichen Nachteilen steht.

4. Wie schätzt die Landesregierung die verkehrlichen Auswirkungen des Projektes für den Streckenabschnitt Hannover–Nienburg als Bestandteil der beschlossenen Variante Alpha E mit der vorgesehenen erhöhten Taktung von Güterzügen auf dem vorhandenen Schienenabschnitt ein?

Der Alpha-E-Lösung wurde vom Gutachter des Bundes im Dialogforum Schiene Nord eine ausreichende Kapazität attestiert. Das gilt auch für den Knoten Hannover, der in etwa der Region Hannover entspricht. Allerdings wirkt sich nicht nur die Infrastrukturentscheidungen Alpha E, sondern auch die beabsichtigte Stärkung der West-Ost-Achse über Hannover aus. Hinzu kommt die wachsende Bedeutung des Knotens Hannover als Kreuzungspunkt von drei Kernnetzkorridoren der Transeuropäischen Netze. Ohne eine separate Betrachtung und Behandlung des Knotens Hannover als eigenständiges Projekt im BVWP 2030 können Fragen zu einzelnen Bereichen des Knotens Hannover unter Einbeziehung aller Planungen und Entwicklungen nicht abschließend beantwortet werden. Daher machte das Land Niedersachsen zum Knoten Hannover auch einen Projektvorschlag auf Basis der anstehenden Entscheidungen und auf Grundlage der bereits durchgeführten Untersuchung. Dieser Vorschlag ist vom Bund bislang nicht in den BVWP aufgenommen worden.

Die Landesregierung wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass der Vorschlag im BVWP Berücksichtigung findet.