

## Antwort auf eine Große Anfrage\*)

— Drucksache 10/606 —

Betr.: DB-Schnellbahnstrecke Hannover—Würzburg

Wortlaut der Großen Anfrage der Fraktion der Grünen vom 11. 1. 1983

In der Öffentlichkeit wird verstärkt die Forderung erhoben, zur Gesundung der Bundesbahn wesentliche Verkehrsanteile wieder von der Straße auf die Schiene zu verlagern. In der staatlichen Eisenbahnpolitik der letzten Jahre ist demgegenüber jedoch ein zunehmender Rückzug der Bahn aus der Fläche festzustellen. Die Deutsche Bundesbahn plante die Schnellbahnstrecke Hannover—Würzburg vor zwölf Jahren, also in einer Zeit, als die wachstumsorientierte und konzentrationsfördernde Politik noch auf ihrem Höhepunkt stand. — Die neue Schnellbahntrasse verstärkt die Konzentration des schienengebundenen Verkehrs auf wenige Hauptlinien. Ihr Bau bindet die ohnehin knappen finanziellen Mittel und ist mit großen ökologischen Schäden verbunden.

In der Öffentlichkeit erhobene Bedenken richten sich nicht gegen notwendige Verbesserungen der Trassenführung auf einigen sehr stark befahrenen Strecken. Bisher hat die Deutsche Bundesbahn aber kein Konzept vorgelegt, das die Unmöglichkeit der Sanierung und des Ausbaus der vorhandenen Nord-Süd-Strecken nachgewiesen hätte, insbesondere auch unter Berücksichtigung neuer technologischer Entwicklungen bei Zugmaschinen und Wagen.

In verschiedenen niedersächsischen Streckenabschnitten beginnen derzeit neue Planfeststellungsverfahren für den Schnellbahnbau.

Deshalb fragen wir die Landesregierung:

1. Von welchem Verkehrsaufkommen ging die Bundesbahn bei der Planung der Schnellbahnstrecke Hannover—Würzburg aus?
2. Wie verteilt sich das Aufkommen des Nord-Südverkehrs in der östlichen Bundesrepublik auf die vorhandenen Strecken: Hannover—Altenbeken—Kassel; Hannover—Göttingen—Fulda und Braunschweig—Kreiensen, und wie hoch ist z. Z. das Verkehrsaufkommen auf diesen Strecken der DB
  - a) wochentags (mo—fr): Güterzüge, Personenzüge,
  - b) Wochenende (sa, so): Güterzüge, Personenzüge?
3. Welches Verkehrsaufkommen wird für die Zukunft erwartet?
  - a) Aus welchen Jahren stammen die Prognosen? Von welchem Institut sind sie?
  - b) Wie wird sich der Verkehr zukünftig verteilen?
    - Anteil auf der vorhandenen Trasse IC-, D-, E-Züge, Güter,
    - Anteil auf der Schnellbahntrasse IC-, D-, E- und Güterzüge.

\*) Siehe Stenographischer Bericht über die 15. Sitzung Seite 1196.

4. Wie hoch werden die Investitionskosten für die Schnellbahntrasse sein, und wie hoch sind davon
  - die Kosten der neuen 110 kV-Leitung,
  - die Kosten für eventuelle passive Lärmschutzmaßnahmen,
  - die Planungskosten, die seit 1970 anfallen,
  - die Kosten der durchzuführenden Flurbereinigungsverfahren,
  - die Ersatzmaßnahmen für zerstörte Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete?
5. Wie sieht die Kosten-Nutzen-Analyse für die Trasse aus, und aus welchem Jahr stammt diese?
6. Wie sieht das Finanzierungskonzept in bezug auf den Bundesetat und den DB-Etat aus?
7. Welche öffentlichen Haushalte werden in welcher Höhe in Zukunft belastet?
8. Welche Bahnstrecken sind seit 1960 in Niedersachsen und in welchem Jahr im Personenverkehr aufgegeben worden, und für welche Bahnstrecken droht die Stilllegung?
9. Wie steht die Landesregierung dazu, daß eine vorhandene, z. Z. nicht genutzte Nord-Süd-Strecke (Bahnlinie Hildesheim—Bad Gandersheim) durch den Neubau der Trasse zerschnitten und endgültig unbrauchbar gemacht werden soll?
10. Wie viele Kilometer der stillgelegten Strecken könnten mit den Kosten für die Neubaustrecke wieder eingerichtet werden?
11. Wieviel Hektar Fläche werden für die Neubaustrecke benötigt, und wieviel Hektar Land werden für die Umlegung von Straßen infolge der Bahntrasse benötigt?
12. Existiert ein Deponieleitplan, und welche Flächen sind dafür vorgesehen?
13. Die niedersächsische Landesregierung ist im Verwaltungsrat der DB vertreten. Welche Politik vertritt sie dort zur Erhaltung des niedersächsischen Flächennetzes, und ist sie der Meinung, daß durch die Schnellbahnstrecke eine wichtige raumordnerische Zielsetzung — die Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene — erreicht werden kann?

#### Antwort der Landesregierung

Der Niedersächsische Minister  
für Wirtschaft und Verkehr  
— 01.2 —

Hannover, den 16. 2. 1983

Die Landesregierung hat die geplante Neubaustrecke der DB zwischen Hannover und Würzburg von Anfang an grundsätzlich befürwortet und nachdrücklich unterstützt. In Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn und dem Bundesverkehrsministerium konnte sie erreichen, daß die Linie über Göttingen und dem Bundesverkehrsministerium geführt wird (anstatt über die Höhen des Sollings) und Göttingen somit auch künftig an den Intercityverkehr angeschlossen bleibt.

Die Neubaustrecke bietet aus der Sicht des Landes drei wesentliche Vorteile:

1. Sie erweitert die Kapazität der seit Jahren überlasteten Nord-Süd-Strecke und schafft damit die Voraussetzung für die Bewältigung einer weiteren Verkehrszunahme auf dieser Strecke.

2. Sie verkürzt die Reisezeit zwischen Hannover und Würzburg um 1 Stunde und 20 Minuten und verbessert damit die Eisenbahnverbindung zwischen Niedersachsen und Süddeutschland erheblich.
3. Sie bindet die Großstadt Kassel in die Nord-Süd-Strecke ein und stärkt damit die wirtschaftlichen Beziehungen mit Göttingen und Hannover.

Dazu kommen Trassierungsvorteile, die sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes auswirken werden. All diese Vorteile können jedoch nicht durch einen Ausbau der vorhandenen Strecke, sondern nur durch eine getrennte Neutrassierung erzielt werden.

Die Landesregierung ist erstmals 1971 von der DB über die geplante Neubaustrecke unterrichtet worden. Nach Durchführung verschiedener Raumordnungsverfahren hat die Landesregierung der Planung aus raumordnerischer Sicht in folgenden Abschnitten zugestimmt:

24. 7. 1973	Hannover—Rethen
30. 9. 1977	Edesheim—Göttingen
5. 4. 1979	Göttingen—Landesgrenze (Nieders./Hessen)
14. 1. 1980	Rethen—Edesheim.

Der Streckenanteil des Landes Niedersachsen beträgt 133,2 km von insgesamt 327 km. Davon sind gegenwärtig:

9,5 % fertig
3,3 % im Bau
9,4 % planfestgestellt
73,1 % im Planfeststellungsverfahren.

Für die übrigen 4,7 % der nieders. Strecke sollen die Planfeststellungsverfahren in Kürze eingeleitet werden. In Hessen und Bayern sind die Planungen ebenfalls sehr weit fortgeschritten und schon größere Streckenabschnitte im Bau.

Zu 1. und 3.

Die Landesregierung hat auf die von der Bundesbahn verwendeten Verkehrsprognosen keinen Einfluß. Die Verkehrsprognosen werden der Bundesbahn vom Bundesverkehrsministerium vorgegeben. Eine Diskussion über die Richtigkeit dieser Prognosen müßte deshalb mit der Bundesregierung geführt werden.

Der Landesregierung ist aber bekannt, daß die vorhandene Nord-Süd-Strecke seit Jahren überlastet ist. Sie geht davon aus, daß diese Überlastung bisher schon eine sonst mögliche Verkehrszunahme auf dieser Strecke verhindert hat. Sie erwartet deshalb eine wesentliche Verkehrszunahme, sobald die Neubaustrecke zur Verfügung steht.

Zur künftigen Aufteilung der Züge auf die vorhandene und die Neubaustrecke ist darauf hinzuweisen, daß die Neubaustrecke zwischen Hannover, Göttingen und Kassel keine Zwischenbahnhöfe erhält. Im übrigen bietet sich eine Entmischung zwischen schnellen und langsamen Zügen an. Nach den Plänen der Bundesbahn sollen über die Neubaustrecke sämtliche IC-Züge, die Mehrzahl der D-Züge und die besonders schnellen Güterzüge geführt werden. Die Bundesbahn sieht für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke (voraussichtlich 1992) folgende Aufteilung vor:

	vorhandene Strecke	neue Strecke
Personenzüge		
— im Fernverkehr	28	88
— im Nahverkehr	32	—
Güterzüge	148	152
zusammen:	208	240

Zu 2.

Nach Auskunft der Bundesbahndirektion Hannover teilt sich der weiträumige Nord-Süd-Verkehr (ohne den Personennahverkehr) heute wie folgt auf die genannten Strecken auf:

	Personenzüge (ohne Nahverkehr)			Güterzüge
	IC	D	Eil	
Hannover—Altenbeken—Kassel				
wochentags	—	7	1	99
samstags	—	6	—	84
sonntags	—	8	1	13
Hannover—Göttingen—Fulda				
wochentags	53	65	8	152
samstags	42	63	6	136
sonntags	48	63	6	51
Braunschweig—Kreiensen				
wochentags	—	—	51	2
samstags	—	—	45	2
sonntags	—	—	42	1

Zu 4.

Nach Auskunft der Bundesbahndirektion Hannover werden für den Bereich des Landes Niedersachsen die Gesamtkosten der Neubaustrecke nach dem Preisstand vom 1. 1. 1981 auf 4,145 Mrd. DM geschätzt. Für die besonders genannten Maßnahmen und Leistungen sind folgende Kosten veranschlagt:

— 110 KV-Leitung	68 Mio. DM
— passiver Lärmschutz	79 Mio. DM
— Planungskosten	249 Mio. DM
— Flurbereinigung	8 Mio. DM
— Natur- und Landschaftsschutz	46 Mio. DM.

Zu 5.

Zur Vorbereitung des „Koordinierten Investitionsprogramms für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985“ ist die DB-Neubaustrecke Hannover—Würzburg 1975 wie alle konkurrierenden Projekte nach einem einheitlichen Verfahren bewertet worden.

Dabei hat die Neubaustrecke ein volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,6 erzielt, was zur Aufnahme in das Investitionsprogramm geführt hat.

Eine andere Berechnung, die die Bundesbahn 1978 angestellt hat, hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,35 ergeben.

Zu 6. und 7.

Die Neubaustrecke der DB wird aus dem Verkehrshaushalt des Bundes finanziert. Bisher sind für alle Teilstrecken zusammen rd. 960 Mio. DM ausgegeben worden. Die Restkosten in Höhe von rd. 10,7 Mrd. DM werden sich entsprechend dem Baufortschritt auf die folgenden Jahre bis etwa 1992 verteilen.

Soweit mit dem Bau der neuen Strecke höhengleiche Bahnübergänge der vorhandenen Strecke beseitigt werden, müssen die Kosten hierfür nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz aufgeteilt werden. Insoweit werden verschiedene Kommunen durch eine vorgezogene Beseitigung von Bahnübergängen mit Kosten belastet. Im Stadtgebiet von Hannover und Laatzen sind in den Jahren 1973 bis 1979 9 Bahnübergänge beseitigt worden. In den kommenden Jahren sollen im Streckenabschnitt Edesheim—Göttingen 8 weitere Bahnübergänge im Zusammenhang mit der DB-Neubaustrecke beseitigt werden. Da die nach § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes notwendigen Vereinbarungen zwischen der DB und den Straßenbaulastträgern noch nicht geschlossen sind, kann die Bundesbahndirektion Hannover heute hierzu noch keine Kostenanteile nennen.

Zu 8.

Seit 1960 ist auf folgenden Strecken bzw. Teilstrecken der DB in Niedersachsen der Reisezugverkehr eingestellt worden:

Jahr	Strecken bzw. Teilstrecken	km
1960	Wangerooze—Ostanleger	4,3
1960	Essen (Olb.)—Lewinghausen	21,2
1961	Herzberg—Zwinge/West	14,7
1961	Leese/Stolzenau—Stadthagen	27,0
1961	Brake—Oldenburg	31,9
1962	Lemwerder—Delmenhorst	14,6
1962	Plockhorst—Brg./Gliesmarode	28,7
1963	Brokel—Wittorf	8,0
1966	Sulingen—Diepholz	32,7
1966	Celle—Wahnebergen	75,3
1966	Bodenburg—Gronau	18,5
1967	Aurich—Abelitz	13,2
1968	Bederkesa—Brhv. Speckenbüttel	17,6
1968	Bad Nenndorf—Bad Münder	22,4
1968	Ocholt—Cloppenburg	62,5
1968	Abzw. Lohe—Nds. Grenze (Rahden)	45,4
1968	Buchholz—Hesedorf	52,9
1968	Rotenburg—Bremervörde	50,3
1969	Nienburg—Sulingen	34,2
1969	Quakenbrück—Nds. Grenze (Rheine)	55,7
1971	Celle—Plockhorst	27,7
1974	Duderstadt—Wulften	20,6
1974	Nienbergen—Wieren	21,6
1974	Schöningen—Offleben	4,0
1975	Grafhorst—Schandelah	28,0
1975	Bodenburg—Bad Gandersheim	22,5

1975	St. Andreasberg—Odertal	7,6
1975	Jerxheim—Börßum—Szg. Bad	38,4
1975	Uelzen—Dannenberg/Ost	48,5
1976	Langelsheim—Altenau	33,4
1980	Elze—Gronau	4,7
1980	Nordenham—Blexen	6,6
1980	Visselhövede—Walsrode	15,0
1980	Göttingen—Hann.-Münden	29,9
1980	Hameln—Nds. Grenze (Lemgo)	17,4
1981	Gifhorn/Stadt—Celle	43,3
1981	Buchholz—Lüneburg	39,3
		<hr/>
		1 039,7

Für folgende Strecken liegen z. Z. entsprechende Anträge der Bundesbahn vor:

	km
Salzgitter/Lebenstedt—Derneburg	17
Odertal—Bad Lauterberg	4
Holzminden—Scherfede	49
Derneburg—Seesen	31
Buchholz—Soltau	45
Einbeck—Einbeck/Mitte	4
Dissen/Bad Rothenfelde—Osnabrück/Hörne	25
Rahden—Bassum	54
Norden—Esens	33
	<hr/>
	262

Die Landesregierung beobachtet den anhaltenden Rückzug des DB-Schienenpersonenverkehrs aus der Fläche mit großer Sorge. Sie wird deshalb die Anträge besonders kritisch prüfen und nach Anhörung der betroffenen Kommunen gegenüber der DB im einzelnen Stellung nehmen. Dabei ist jedoch anzumerken, daß die DB und die Bundesregierung bei ihrer Entscheidung über die Einstellung des Reisezugverkehrs nicht an die Stellungnahme des Landes gebunden sind.

Zu 9.

Auf der Strecke Hildesheim—Bad Gandersheim ist der Reisezugverkehr im Abschnitt Großdungen—Bad Gandersheim bereits 1975 eingestellt worden. Eine Aussicht auf Wiederaufnahme des Reisezugverkehrs besteht nicht. Bei diesem Streckenabschnitt handelt es sich um eine eingleisige Nebenbahn. Für die Aufnahme eines schnellen Personenfernverkehrs ist diese Strecke schon von der Trassierung her völlig ungeeignet. Der Güterverkehr wird durch die Unterbrechung der Strecke nicht gestört. Er fließt jeweils von der Streckenmitte über die Streckenendpunkte ab.

Zu 10.

Die Wiederherrichtung stillgelegter Strecken — als Ersatzmaßnahme für den Bau der Neubaustrecke — würde einer volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Bewertung nicht standhalten.

Wegen des rückläufigen Schienenverkehrsaufkommens im ländlichen Raum wäre ein rentabler Betrieb dieser Bahnlinien nicht möglich. Da der Bundesverkehrsminister seine Investitionsentscheidungen von der Nutzen-Kosten-Rechnung abhängig macht, besteht keine Aussicht auf Finanzierung.

Zu 11.

Für die gesamte Neubaustrecke wird auf Dauer eine Fläche von 450 ha benötigt. Für landschaftspflegerische Maßnahmen und die Umlegung von Straßen werden zusätzlich 150 ha in Anspruch genommen.

Der im Vergleich zur Streckenlänge von 327 km verhältnismäßig geringe Flächenbedarf ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß nach den Plänen der DB 116 km bzw. 35 % der Strecke als Tunnel gebaut werden sollen.

Zu 12.

Für den Streckenabschnitt Göttingen—Landesgrenze Nieders./Hessen ist ein Deponieleitplan aufgestellt und das Pländefeststellungsverfahren eingeleitet worden. Weitere Deponieleitpläne sind für die Streckenabschnitte Rethen—Sibbesse (1 Plan) und Sibbesse—Edesheim (2 Pläne) vorgesehen.

In dem Deponieleitplan für den Streckenabschnitt Göttingen—Landesgrenze Nieders./Hessen sind 9 Standorte mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 5,2 Mio. m<sup>3</sup> als Hauptablagerungsflächen ausgewiesen. Dazu ist anzumerken, daß diese Flächen nach Auffüllung unter besonderer Berücksichtigung von Natur und Landschaft gestaltet werden.

- Beim Standort Grone/Göttingen soll z. B. die vorgesehene Geländeüberschüttung gleichzeitig dem Lärmschutz dienen und künftig als Grünanlage genutzt werden.
- Beim Standort Hoher Hagen soll durch eine Teilverfüllung des dortigen Steinbruchs ein bestehender Landschaftsschaden behoben werden.
- Beim Standort Ickelsbachtal sollen im Zusammenhang mit der Deponiegestaltung zwei größere Feuchtbiotope geschaffen werden.

Zu 13.

Die Nieders. Landesregierung setzt sich im Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn dafür ein, daß bundesweit im ländlichen Raum alle strukturpolitisch wichtigen Bahnlinien erhalten bleiben. Sie hat hierzu für die Eisenbahnstrecken in Niedersachsen in dem von ihr am 25. 5. 1982 verabschiedeten Landesraumordnungsprogramm Teil II unter C 7.4 Schienenverkehr entsprechende Zielaussagen gemacht. Sie vertritt die Auffassung, daß vor einer Stilllegung von schwach belasteten Strecken zuvor alle Möglichkeiten der Attraktivitätssteigerung und Rationalisierung des Bahnbetriebes ausgeschöpft werden müssen.

Eine nennenswerte Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene ist jedoch nicht im ländlichen Raum, sondern nur im attraktiven Knotenpunktverkehr auf den Hauptstrecken der DB zu erzielen.

Im Knotenpunktverkehr besitzt die DB Kosten- und Leistungsvorteile, die künftig noch weiter ausgebaut werden müssen. Der Bau der neuen Strecke zwischen Hannover und Würzburg schafft dafür durch die Bereitstellung der bisher fehlenden Kapazität auf dieser Hauptstrecke die entscheidende Voraussetzung.

Breuel