

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jörn Schepelmann (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung

Wie steht die Landesregierung zum „Optimierten Alpha-E mit Bremen“?

Anfrage des Abgeordneten Jörn Schepelmann (CDU), eingegangen am 10.01.2023 - Drs. 19/272 an die Staatskanzlei übersandt am 10.01.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 18.01.2023

Vorbemerkung des Abgeordneten

2015 wurde beim vom Land Niedersachsen initiierten Dialogforum Schiene Nord in Celle ein Kompromiss zum Bestandsausbau der Strecke Hamburg–Hannover beschlossen, der in der Folge als ‚optimiertes Alpha-E mit Bremen‘ Eingang in den Bundesverkehrswegeplan gefunden hat und 2016 vom Landtag einstimmig als favorisierte Lösung befürwortet wurde.

Die Bahn wurde daraufhin vom Bundesverkehrsministerium beauftragt, Planungen zum Ausbau der Strecke Hamburg–Hannover vorzunehmen.

Im vergangenen Jahr 2022 gelangten auf Informationsveranstaltungen der Deutschen Bahn zunehmend Informationen an die Öffentlichkeit, die bestätigten, dass neben dem Bestandsausbau auch weitere Varianten einer Prüfung unterzogen worden seien.

Laut Information der *Deutschen Presse Agentur* hat die Deutsche Bahn dem Bundesverkehrsministerium Ende Dezember 2022 einen Vergleich von vier möglichen Streckenverläufen übergeben. Dabei geht es um drei Grundvarianten: einen bestandsnahen Ausbau ohne Ortsumfahrungen, einen bestandsnahen Ausbau mit Ortsumfahrungen und einen Neubau, für den zwei verschiedene Streckenverläufe untersucht wurden.

Das Bundesministerium habe die Ergebnisse dieser Vorplanung geprüft und um „Konkretisierung und Benennung einer Vorzugsvariante gebeten“, teilte ein Bahnsprecher mit. Die DB sei dazu mit Bund und Land im Austausch. Vor dem Hintergrund des einstimmigen Beschlusses des Landtages aus 2016 und der befürwortenden Äußerungen zum Bestandsausbau ‚Alpha-E‘ von Ministerpräsident Weil (SPD), dem ehemaligen Wirtschaftsminister Dr. Althusmann (CDU) sowie dem amtierenden Wirtschaftsminister Lies (SPD) frage ich die Landesregierung:

Vorbemerkung der Landesregierung

Mit dem vom Land Niedersachsen initiierten Dialogforum Schiene Nord wurde für die Verkehre zwischen Hannover und Bremen bzw. Hamburg eine Lösung erarbeitet, wie nach der gescheiterten Planung der Y-Trasse die dringend benötigten Kapazitäten im Schienenverkehr in Norddeutschland erreicht werden können. Unter dem Namen Alpha wurde nach diversen Modifikationen die Variante E als geeignet befunden. Bund und Deutsche Bahn hatten zugesagt, dieses Ergebnis in den Aufstellungsprozess des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 aufzunehmen. Unter dem Namen „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ ist das Dialogergebnis nun Bestandteil des BVWP. Konkret benannt sind im Projektdossier Ausbaumaßnahmen und gegebenenfalls Ortsumfahrungen.

Während vom BVWP-Projekt „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ der zweigleisige Ausbau Rotenburg–Verden in der Planung bereits weit vorangeschritten ist und auch ein Bundestagsbeschluss für zusätzlichen Lärmschutz vorliegt, ist für das Teilprojekt Hannover–Hamburg kein Fortschritt erkennbar.

Statt der im Dialog erarbeiteten Ausbaulösung werden nun verschiedene Neubauvarianten diskutiert und einer Ausbaularianante gegenüber gestellt, die ebenfalls nicht der Projektbeschreibung im BVWP 2030 entspricht.

Für die Landesregierung ist nicht nur der durchgeführte Dialog von besonderer Bedeutung, sondern auch die im Nachgang erfolgte Aufstellung des BVWP 2030 einschließlich Aufnahme des Projektes in das Bundesschienenwegeausbaugesetz, die vom Landtag 2016 einstimmig gefasste Entschliessung zur Umsetzung des Projektes „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ wie auch der erfolgte Bundestagsbeschluss für übergesetzlichen Lärmschutz beim Ausbau Rotenburg–Verden 2021, der durch eine sehr konstruktive Mitwirkung der Kommunen zustande gekommen ist, machen deutlich, dass mit dem Projekt Alpha-E eine neue Art der Infrastrukturplanung mit der Region und nicht gegen die Region aufgezeigt werden konnte. Dieses Vorgehen soll auch zu schnelleren Planungsabläufen führen. Leider ist beim Vorgehen der Planung zwischen Hannover und Hamburg nicht erkennbar, dass diese in Niedersachsen erarbeiteten Grundlagen genutzt werden.

Die Landesregierung sieht in der Umsetzung der Alpha-E-Lösung den besten Ansatz, um in absehbarer Zeit mehr Kapazitäten im Schienennetz zu schaffen. Das gilt auch für die Verbindung Hannover–Hamburg.

1. Für welche der vier vorgelegten Varianten spricht sich die Landesregierung aus und aus welchen Gründen?

Von den vier Varianten, die die Deutsche Bahn für die Verbindung Hannover–Hamburg vorgelegt hat, entspricht keine dem Dialogergebnis von 2015. Das gilt auch für die von der Deutschen Bahn skizzierte Variante Bestandsnaher Ausbau (https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/dsn/220915_Staustreffen_DSN_Praesentation_DB.pdf). Denn diese Variante wird von der Deutschen Bahn als viergleisiger Ausbau kommuniziert, während die zum Dialog konforme Planung laut Projektdossier des Bundesverkehrswegeplans einen dreigleisigen Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen sowie den Ausbau der Strecke Ashausen–Uelzen–Celle–Hannover–Vinnhorst für Geschwindigkeiten bis maximal 250 km/h bzw. 230 km/h (sowie gegebenenfalls zusätzliche fahrplanbasierte Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen) vorsieht. Vor diesem Hintergrund hat sich die Landesregierung bislang für keine der vorgelegten Varianten ausgesprochen. Für die Landesregierung liegt die Priorität zunächst beim Bestandsausbau. Sie setzt sich für Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandsstrecke zwischen Hannover und Hamburg ein.

2. Was wird die Landesregierung unternehmen, damit die von der Landesregierung befürwortete Variante vom Bundestag beschlossen und im Land Niedersachsen umgesetzt wird?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung hat umgehend Kontakt zur Deutschen Bahn, zum Bundesverkehrsministerium, zu Kommunen und zum Projektbeirat Alpha-E aufgenommen. Ziel ist es, im gemeinsamen Austausch zu Lösungen zurückzukehren, die den im Dialog erarbeiteten Ergebnissen gerecht werden. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, im Frühjahr auch die Bundestagsabgeordneten umfangreich in einen Austausch einzubeziehen. Besonders wichtig ist die Berücksichtigung der Interessen der Kommunen an den Bestandsstrecken. Hierfür fordert das Land von der Deutschen Bahn die Wiederaufnahme der Runden Tische. Aus Sicht des Landes würden die Kommunen entlang der Bestandsstrecke bei einem erneuten Scheitern des Projektes nach der Y-Trasse den größten Nachteil erleiden, da dann der steigende Verkehr ohne jeglichen Anspruch auf Lärmvorsorge das vorhandene Netz belasten würde. Der Austausch mit diesen Kommunen steht neben den Abstimmungen mit Bund und Deutscher Bahn derzeit im Fokus der Aktivitäten.

3. Wie beabsichtigt die Landesregierung - unabhängig von der am Ende festgelegten Vorzugsvariante zwischen Hamburg und Hannover - den Ausbau der Bahnknotenpunkte rund um die Städte Hannover und Hamburg so zu unterstützen, dass der vom Bund geforderte ‚Deutschlandtakt‘ eingehalten werden kann?

Die Landesregierung unterstützt die Ziele des Deutschlandtaktes. Zur Umsetzung gehört eine belastbare Infrastruktur. Mit der Umsetzung des Projektes „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ wird die Infrastruktur hierfür gestärkt. Schwachpunkte bei der Infrastrukturentwicklung sind neben den Strecken insbesondere die Knoten. Hierauf wurde der Bund im Dialogforum Schiene Nord mehrfach hingewiesen. Der Knoten Hannover wurde auf Initiative des Landes Niedersachsen als eigenständiges Projekt in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. Mit dem Bau von zwei weiteren Gleisen im Hauptbahnhof Hannover werden wichtige Voraussetzungen geschaffen, um für gute Umsteigebeziehungen im Deutschlandtakt eine große Anzahl an Zügen gleichzeitig in Hannover halten zu lassen. Aktuell wird gemeinsam mit der Region Hannover eine Untersuchung zum Schienenknoten Hannover vorbereitet, um weiteren Handlungsbedarf abzuleiten. Auch im Hamburger Hauptbahnhof werden im Rahmend des BVWP 2030 Verbesserungen geplant und umgesetzt, die von Niedersachsen begrüßt und unterstützt werden. Auch unterstützt Niedersachsen darüber hinausgehende Ideen für weitere Elbquerungen auf der Schiene im Knoten Hamburg. Mit diesen und weiteren zu entwickelnden Maßnahmenvorschlägen im Knoten Hamburg können möglicherweise die durch die Alpha-E-Lösung geschaffenen zusätzlichen Kapazitäten über Niedersachsen hinaus bis zum Hamburger Hauptbahnhof fortgesetzt werden.

Die vom Bund genannte Fahrzeit im Deutschlandtakt von 62 bis 63 Minuten zwischen Hannover Hbf und Hamburg Hbf (mit Halt in Harburg) wird mit der Umsetzung des Projektes „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ nicht erreichbar sein. Hier werden also Anpassungen an den Deutschlandtaktfahrplan erforderlich sein. Für einen integralen Taktfahrplan ist eine Fahrzeit von 63 Minuten (oder 59 Minuten ohne Halt in Harburg) zwischen zwei wichtigen Umsteigeknoten ohnehin ungünstig. Außerdem wird im Abschlussbericht zum Deutschlandtakt dem Hamburger Hauptbahnhof aufgrund der vielen Zugfahrten eine fehlende Funktion als „Anschlussknoten im Sinne eines integrierten Taktfahrplans“ attestiert. Insoweit kann nach Auffassung des Landes Niedersachsen der Deutschlandtaktfahrplan auch bei einem Verzicht auf eine Neubaustrecke gut im Sinne eines Integralen Taktfahrplans angepasst werden.