



Werner J. Lübberink
Konzernbevollmächtigter
für das Land Nordrhein-Westfalen

Deutsche Bahn AG • IL - NRW • Willi-Becker-Allee 11 • 40227 Düsseldorf

Herrn
Christian Dahm
Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen
SPD-Fraktion
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Per Mail

05. Januar 2021

Bahnprojekt Hannover – Bielefeld: Ihre E-Mail vom 11.12.2020

Sehr geehrter Herr Dahm,

vielen Dank für den ersten Austausch zum Bahnprojekt Hannover – Bielefeld am 15. Dezember sowie für Ihr Schreiben vom 11. Dezember. Sehr gerne möchten wir die darin enthaltenen Fragen beantworten:

zu Fragen 1., 3. und 5.

- Bei den bisher vorgestellten Varianten handelt es sich um Modellvarianten. Diese sind vom BMVI in Auftrag gegeben worden, um zu prüfen ob das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld technisch und wirtschaftlich umsetzbar wäre. Es handelt sich dabei noch nicht um Planungsvarianten der DB Netz AG. Die Planungen der DB Netz AG starten erst jetzt „auf dem weißen Blatt“. Es werden alle umsetzbaren Varianten geprüft und es gibt keine Vorfestlegung auf Varianten.

Zu Frage 2.

- Die jetzt beginnende Planung der DB Netz AG wird den gesamten Projektraum, bzw. Suchraum (siehe Homepage: www.hannover-bielefeld.de) betreffen. Dabei wird auch untersucht, ob durch einen Bestandsausbau der Planungsauftrag erfüllt werden kann.

Zu Fragen 4. und 7.

- Die Fa. Schüßler-Plan ist nicht von der DB Netz AG beauftragt worden, sondern vom BMVI. Die Auftragsformulierung zur Untersuchung der Modellvarianten liegt der DB Netz AG auch nicht vor.

...

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter
für das Land
Nordrhein-Westfalen
Willi-Becker-Allee 11
40227 Düsseldorf

Tel.: 0211 3680-2000
Mobil: 0152 37553829
Fax: 0211 3680-2050
werner.luebberink@deutschebahn.com





Zu Frage 6.

- Zum jetzigen Stand der Planung kann noch keine Aussage dazu getroffen werden, was für oder gegen einen Ausbau der Bestandsstrecke spricht. Dieses wird die weitere Planung ergeben, die jetzt bei der DB Netz AG startet.

zu Fragen 8. bis 11.

- Da die Modellvarianten nicht von der DB Netz AG beauftragt, bzw. erstellt worden sind, können zu den Fragen keine Aussage getroffen werden.

Zu Fragen 12. bis 14. und 16.

- Die Parameter und Zeitvorgaben ergeben sich aus dem 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt. Dieser ist nicht von der DB Netz AG entwickelt worden. Für Erläuterungen zum Deutschlandtakt wenden Sie sich bitte direkt an das BMVI.

Zu Frage 15.

- Um den Vorgaben des Deutschlandtaktes des 3. Gutachterentwurfes nachkommen zu können, muss eine Fahrzeitreduzierung um 17 Minuten (auf 31 Minuten Fahrzeit) erreicht werden.

zu Frage 17.

- Durch neue Infrastruktur wird ein robusteres Schienennetz geschaffen und sorgt so für pünktliche Verbindungen.

Zu Frage 18.

- Unten den Begriff Ertüchtigung fallen unter anderem Maßnahmen wie Hochsetzung der Streckengeschwindigkeit und Elektrifizierung.

Zu Frage 19.

- „Trassennah“ bedeutet ein Ausbau möglichst nah an der vorhandenen Bestandsstrecke unter Berücksichtigung der Raumwiderstände.

Zu Frage 20.

- Nach Aussage des BMVIs liegt eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vor, deren genauer Inhalt uns aber nicht bekannt ist.

Zu Fragen 21. Und 22.

- Diese Fragestellung wird im Verlauf des Trassenfindungsverfahrens und der anschließenden Vorplanung berücksichtigt.

Zu Fragen 23. Bis 25.

- Genauere Unterlagen zur Herleitung der genannten Investitionssummen liegen der DB Netz AG als Vorhabenträgerin nicht vor.

Zu Frage 26.

- Durch eine erweiterte Infrastruktur entstehen auch Möglichkeiten für eine Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene. Das würde nicht nur den Fernverkehr, sondern auch den Regional- und Güterverkehr betreffen.



Zu Frage 27.

- Eine Aussage dazu ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Zu Frage 28.

- Hierzu kann die DB Netz AG keine Aussage treffen.

Nahverkehr und Zubringerstrecken:

Zu Fragen 29. Bis 33.

- Bitte wenden Sie sich bzgl. der Beantwortung dieser Fragen an die Nahverkehrsträger.

Dialogprozess:

Zu Frage 34.

- Eine Auswahl hierfür ist durch die DB Netz AG erfolgt.

Zu Frage 35.

- NABU
- BUND
- Fridays for Future
- Bundesverband beruflicher Naturschutz (NI & NW)
- Bezirkskonferenz Naturschutz OWL
- Förderverein Bückeburger Niederungen e.V
- VCD
- Pro Bahn
- Initiative D-Takt
- LNVG Niedersachsen
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
- BIGTAB
- BI Auetal
- WiduLand
- Zukunft-Leben-Dedensen
- Pro-Ausbau
- Auetal in Not
- BI Munzel



4/4

- BI Samtgemeinde Nenndorf „Mit Masse gegen die Trasse“
- BI Lebenswertes Bad Nenndorf
- IHK
- Bundesvereinigung Logistik
- Landvolk Niedersachsen
- Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband e.V.
- Haus und Grund
- N.N.

Zu Frage 36.

- Das Plenum stellt eine Arbeitsebene dar. Selbstverständlich werden Sie von uns persönlich über die zentralen Schritte im Projekt informiert. Dieses Prozedere hat sich bei Großprojekten dieser Dimension bewährt. In NRW gibt es darüber hinaus regelmäßige JourFixe mit MdL's und Landräten.

Zu Frage 37.

- Die örtliche Kommunalpolitik wird über die Bürgermeister und die Landräte eingebunden.

Zu Frage 38.

- Durch die Einbindung aller Bürgermeister und Landräte, der Verkehrsminister und der Zivilgesellschaft (siehe Punkt 35) ist die DB Netz AG davon überzeugt, dass ein paritätisches Verhältnis im Plenum gewährleistet ist.

Technik:

Zu Frage 39.

- Der ICE 3 ist dazu in der Lage die 300 km/h zu fahren und dauerhaft zu erreichen. Es gibt auch schon Strecken in Deutschland auf denen jetzt schon mit 300 km/h gefahren wird (z.B. Nürnberg - Ingolstadt).

Wir bitten Sie, wie im JourFixe vom 15. Dezember angefragt, die Unterlagen allen Abgeordneten aus dem Untersuchungsraum zur Verfügung zu stellen.

Ich freue mich auf den weiteren Austausch mit Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen