

Rechtliche Einordnung der ABS/NBS Hannover - Bielefeld

Der Aus- und Neubau der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Bielefeld ist Bestandteil des TEN-V-Kernnetzkorridors Nordsee – Ostsee und in den Bedarfsplan als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) als gesetzlicher Grundlage eingeordnet. Hier ist das Vorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld als laufende Nr. 13 unter den neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs enthalten.

Zentrales verkehrliches Ziel des Vorhabens ist eine erhebliche Fahrzeitreduzierung sowie eine Steigerung der Streckenkapazität. Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil für die Realisierung des Deutschlandtakts in der Ost-West-Relation Berlin – Hannover – NRW. Um Taktknoten (Anschlussknoten zur vollen und halben Stunde) sowohl in Hannover als auch in Bielefeld realisieren zu können, ist eine Reduzierung der Fahrzeit von heute 48 auf ca. 30 Minuten erforderlich. Dies wird durch eine Streckengeschwindigkeit von bis zu 300 km/h erreicht. Dadurch werden für die wichtigen Verbindungen von Berlin und Hannover mit Düsseldorf, Köln, Amsterdam, Brüssel und Paris im Schienenverkehr Reisezeiten ermöglicht, die mit dem Luftverkehr konkurrenzfähig sind.

Bei einer wesentlich größeren Fahrzeit als 30 Minuten wird durch den Fernverkehr der Taktknoten in Hannover und den folgenden Taktknoten oder in Bielefeld und den folgenden Taktknoten im Rhein/Ruhr-Raum verfehlt. Dies hat erheblich längere Wartezeiten für die dort umsteigenden Fahrgäste und damit auch deutlich höhere Reisezeiten zur Folge und würde entsprechend die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme verringern.

Ein besonderer Klimaschutznutzen ergibt sich für das Projekt aus der Verlagerungswirkung vom Luft- und Straßenverkehr auf die Schiene und spiegelt sich in der Ermittlung des Umweltnutzens unter Berücksichtigung von positiven Effekten im Hinblick auf Belastungen durch Verkehrslärm, Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) und Luftschadstoff-Emissionen wider.

Mittels der zusätzlichen Gleiskapazitäten und einer durchgehenden Viergleisigkeit zwischen Hannover und Bielefeld werden zusätzlich neue Kapazitäten für den Nahverkehr geschaffen. Minden bleibt dabei weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden. Damit wird eine optimale Anbindung der Region an die Taktknoten Hannover und Bielefeld ermöglicht sowie das Angebot sowie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit von Nah- und Fernverkehr gesteigert.

Aus diesen Gründen hat der Gesetzgeber das Projekt „Ausbau und Neubau der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Bielefeld“ in die Liste derjenigen Vorhaben aufgenommen, die der Deutsche Bundestag durch Maßnahmengesetz anstelle eines Verwaltungsakts abweichend von § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zulassen kann (siehe § 2 des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG vom 22. März 2020).

Mit der nunmehr vorliegenden positiven Bewertung auf Grundlage des Deutschlandtakts sind alle Voraussetzungen für eine Planungsaufnahme im Sinne des genannten Planungsauftrags erfüllt. Das BMVI hat daher die DB Netz AG als Vorhabenträger mit der Planung der Strecke auf Basis der verkehrlichen

Zielsetzungen des Deutschlandtakts beauftragt. Der im Juni 2020 vorgelegte dritte und abschließende Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt ist die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung des deutschen Schienennetzes auf Basis eines integralen Taktfahrplans mit systematisierten Trassen für alle Verkehrsarten. Mithilfe des Deutschlandtakts sollen die Züge deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt und dadurch die Umsteige- und Reisezeiten deutlich gesenkt werden. Ziel des Deutschlandtaktes ist es, die Schiene zu einem wettbewerbsfähigen Verkehrsmittel der Zukunft auszubauen. Für ein besseres Bahnangebot braucht es aber zunächst die dafür passende Schieneninfrastruktur. Hierfür wurde in intensivem Dialog mit Bundesländern, Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs, Unternehmen und Verbänden sowie Fernverkehrsanbietern mit zwei eingehenden Review- und Kommentierungsrunden ein Zielfahrplan entwickelt, anhand dessen die jeweils passgenaue Infrastruktur abgeleitet wird. („Erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur“).

Ebenso wie der Bundesverkehrswegeplan stellt der Zielfahrplan Deutschlandtakt kein Gesetz, sondern eine Fachplanung der Exekutive dar. Daher wird er nicht dem Parlament zur Abstimmung vorgelegt. Gesetzliche Grundlage für die Umsetzung von Bundesverkehrswegeplan und Deutschlandtakt ist das BSWAG. Das BSWAG legt den Bedarf für eine Maßnahme auf Basis ihres räumlichen Umgriffs (in diesem Falle ein Neu- und Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen den Orten Hannover und Bielefeld) fest. Die konkrete Ausgestaltung der Planungsparameter ist wiederum eine Fachplanung der Exekutive und des Vorhabenträgers.

Im Rahmen der Planung wird variantenoffen geprüft, welche Lösung die verkehrlichen Anforderungen wirtschaftlich und raumverträglich erfüllt. Die DB Netz AG ist im Zuge der Planungen bei der Erarbeitung einer Vorzugsvariante rechtlich gehalten, alle mit Blick auf die verkehrlichen Ziele ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen hinsichtlich ihrer raumordnerischen Vorzugswürdigkeit sowie ihrer Eignung und möglichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Natur und Umwelt zu prüfen. Daher ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussage möglich, wo die Trasse verlaufen wird.

Gemäß § 25 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 5 MgvG wird im Zuge dieser Planungen die Öffentlichkeit von Vorhabenträger frühzeitig beteiligt. In diesem Verfahren wird es daher eine umfassende Bürgerbeteiligung unter Vorlage konkreter Planungsvarianten geben. Die DB Netz AG hat die ersten Schritte für den Planungsdialog in dem Großprojekt "ABS/NBS Hannover - Bielefeld" eingeleitet und ein erstes Konzept hierfür entwickelt. Ziel ist es, noch im Dezember 2020 oder Januar 2021 mit dem Dialogprozess zu beginnen.

Über die abschließende Variante entscheidet gemäß MgvG der Deutsche Bundestag in einem Maßnahmengesetz, das durch das Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Planfeststellungsbehörde vorbereitet wird.