

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Dorothea Steiner, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Alternativen zur Y-Trasse

Die Y-Trasse (Neubaustrecke/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover) ist ein seit Jahren umstrittenes Infrastrukturprojekt für den Bahnverkehr in Norddeutschland. Es bestehen vor allem Zweifel am wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Nutzen der Strecke. Insbesondere ist unklar, ob die angestrebten zusätzlichen Kapazitäten nicht kostengünstiger durch den Ausbau bestehender Strecken erreicht werden können. Die ursprünglichen Überlegungen gingen von einer reinen Personenverkehrsstrecke aus. Diese wurden später zur Nutzung durch den Güterverkehr für die Hafenhinterlandanbindung erweitert, um den Nutzen-Kosten-Faktor des Projektes zu erhöhen. Im Investitionsrahmenplan (IRP) für den Ausbau der Bundesschienenwege 2006 bis 2010 wurden die Kosten mit 1,28 Mrd. Euro angegeben. Bei der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im November 2010 wurden für den sogenannten Planfall 9b mit Mischverkehr und Spitzengeschwindigkeiten von 250 km/h Kosten in Höhe von 2,12 Mrd. Euro angegeben.* Als Alternative wurde der sogenannte Planfall 45 vorgestellt, der etwa 83 Prozent der Leistungen von „Planfall 9b“ aufnehmen könnte. Dieser würde etwa 912 Mio. Euro kosten. Im aktuellen IRP 2011 bis 2015 wurde die Y-Trasse als Vorhaben in frühem Planungsstadium bezeichnet, dessen „Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.“ Kosten wurden hier nicht mehr angegeben. Am 30. Januar 2012 gab der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn (DB) AG, Dr. Rüdiger Grube, bekannt, dass der Bund die Bahn aufgefordert habe, bis Anfang 2013 Vorschläge zum Ausbau des vorhandenen Schienennetzes in Norddeutschland zu entwickeln. Die Y-Trasse wäre demnach zunächst auf Eis gelegt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Soll das Projekt Y-Trasse weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden, wie im IRP 2011 bis 2015 vom 14. Dezember 2011 angegeben, und wieso wurden hierzu die Planungen gestoppt?
2. Inwiefern trifft es zu, dass der Bund die DB AG aufgefordert hat, Alternativvorschläge zur Y-Trasse bis Anfang 2013 vorzulegen, und was beinhaltet diese Aufforderung?
3. Wurde der DB AG hierzu ein maximaler Kostenrahmen vorgegeben, und gibt es eine Vorgabe, ob bevorzugt vorhandene Strecken ertüchtigt werden sollen?

* BVU/ITP im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Freiburg/München, November 2010.

4. In welchem Zeitraum wird nach Präsentation der Alternativvorschläge zur Y-Trasse bis Anfang 2013 die Umsetzung möglicher Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren angesetzt, wann wird der Baubeginn angestrebt, und ab wann sollen die Strecken zur Nutzung zur Verfügung stehen?
5. Welche verkehrlichen Ziele sollen mit den Alternativvorschlägen zur Y-Trasse erreicht werden, und sollen diese Strecken vorwiegend für den Personen- oder den Güterverkehr genutzt werden?
6. Inwiefern sollen die Alternativstrecken zur Hafenhinterlandanbindung genutzt werden, und welche Kapazitäten werden hierfür angestrebt?
Auf welcher Basis werden diese Kapazitäten angenommen, oder soll der Bedarf neu berechnet werden?
7. Inwiefern betrachtet die Bundesregierung den sogenannten Planfall 9b als alternativen Vorschlag?
8. Inwiefern betrachtet die Bundesregierung den sogenannten Planfall 45 als alternativen Vorschlag?
9. Soll die Verlängerung der Y-Trasse in Richtung Lehrte weiterhin Teil der Alternativvorschläge sein?

Berlin, den 10. Februar 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion