

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frank Schäffler, Frank Sitta, Torsten Herbst, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Gero Clemens Hocker, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Aus- bzw. Neubau der ICE-Verbindung Hannover–Bielefeld

Mit dem „Masterplan Schienenverkehr“ verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln und den Marktanteil im Schienengüterverkehr deutlich zu erhöhen. Zentraler Kompass für sämtliche Maßnahmen im Schienennetz ist dabei der sogenannte Deutschlandtakt (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile). In diesem Zusammenhang ist die Deutsche Bahn AG (DB AG) vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Aus- bzw. Neubau der ICE-Verbindung Hannover–Bielefeld beauftragt worden. Dieser soll zu einer Verkürzung der Reisezeiten auf der Strecke Bonn–Berlin beitragen (https://www.hannover-bielefeld.de/site/s/default/files/2020-11-25_PI_Planungsauftrag_Hannover-Bielefeld.pdf).

Das BMVI hatte vor Erteilung des Auftrages an die DB AG ein Fachbüro (Schüßler-Plan) beauftragt, um fünf denkbare Varianten zu prüfen (<https://www.hannover-bielefeld.de/faq>). Das Papier des Büros Schüßler-Plan mit fünf Varianten für eine Neubaustrecke Hannover–Bielefeld zeigt auf, dass nicht nur Varianten mit sehr unterschiedlichen Kosten in Betracht kommen, sondern auch Varianten mit sehr unterschiedlichen verkehrlichen Auswirkungen. So ist auf den ersten Blick ersichtlich, dass einer etwas längeren Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover (Varianten 3 und 4) eine deutlich kürzere Fahrzeit zwischen Hannover und Osnabrück gegenüberstehen kann. Das vorgenannte Papier hat nach Ansicht der Fragesteller die Auswirkungen auf den Deutschlandtakt, die von der niederländischen Grenze bis nach Magdeburg und Berlin reichen, nicht dargestellt und die Bewertung allein auf die Kosten je Minute Fahrzeitgewinn zwischen Bielefeld und Hannover abgestellt.

Am 14. Januar 2021 fand der öffentliche Auftakt zum Planungsdialog des Bahnprojektes Hannover–Bielefeld statt. Dabei wurde bekannt, dass der DB AG der Planungsauftrag bisher nur mündlich mitgeteilt wurde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist das jeweilige Nutzen-Kosten-Verhältnis für die von Schüßler-Plan erarbeiteten fünf Varianten?
2. Auf welches Index-Jahr beziehen sich die jeweiligen Investitionssummen und die Investition pro Minute Fahrzeitgewinnung in den fünf Varianten des Schüßler-Plans?
3. Sind die Risikokosten bei den Investitionssummen berücksichtigt, und wenn ja, in welcher Höhe, und für welchen Zeitraum?
4. Ist bei den Investitionssummen die gesetzliche Mehrwertsteuer berücksichtigt, und wenn ja, auf welche Höhe beläuft sie sich?
5. Sind inflationsbedingte Kosten (z. B. Baukostensteigerungen) berücksichtigt, und wenn ja, in welcher Höhe, und über welchen Zeitraum?
6. Welcher Anteil im Güterverkehr ist bei der Nutzen-Kosten-Rechnung in der jeweiligen Variante berücksichtigt?
7. Welche weiteren Kriterien neben den Kosten je Minute Fahrzeitverkürzung zwischen Bielefeld und Hannover sollen für die Bewertung verschiedener Varianten für Neubau- und Ausbaumaßnahmen herangezogen werden?
8. Ist beabsichtigt, für Varianten, die sich als Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung als sinnvoll abzeichnen und die aufgrund der jeweiligen unterschiedlichen Verknüpfung mit dem vorhandenen Schienennetz unterschiedliche Fahrzeiten und unterschiedliche verkehrliche Wirkungen ergeben, die Auswirkungen auf den Deutschlandtakt gutachterlich untersuchen und bewerten zu lassen?
9. Wann wird (bzw. wurde) der DB AG der Planungsauftrag schriftlich erteilt?
10. Welche einzelnen Planungsziele sind im Planungsauftrag formuliert?
11. Soll eine Neubautrasse für den Güterverkehr tauglich sein?
12. Ist die DB AG im Rahmen des Planungsauftrages finanziell so ausgestattet, dass umfassende Untersuchungen zur Auswirkung auf den Deutschlandtakt und auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis auch für mehrere als sinnvoll erkannte Varianten durchgeführt werden können, um die ökologischen und sonstigen Auswirkungen auf die Anrainer des Neubaus dem Nutzen für das Verkehrsnetz transparent gegenübergestellt werden können?
13. Auf welcher Verkehrsprognose beruht die bisher vorliegende Nutzen-Kosten-Untersuchung?
Entspricht die zugrunde gelegte Verkehrsprognose den Nachfragedaten und der Anzahl der Züge, die der Deutschlandtakt im Zielfahrplan 2030+ zugrunde legt?
14. Ist bei der Nutzen-Kosten-Rechnung berücksichtigt, dass der Bau einer Verbindungskurve in Hannover, die im dritten Entwurf des Zielfahrplans 2030+ enthalten ist, die schnellste Sprinterverbindung vom Ruhrgebiet nach Hamburg möglich machen soll und damit die Zug- und Reisendenzahlen über die Neubaustrecke Hannover–Bielefeld erhöht?
15. Welche Fahrzeitverkürzung zwischen Hannover und Osnabrück ist in der Nutzen-Kosten-Rechnung berücksichtigt?

16. Ist in der Nutzen-Kosten-Rechnung berücksichtigt, dass der Deutschlandtakt besonders Umsteigeverbindungen durch koordinierte Anschlüsse verbessern soll?

Wie geht die Netzwirkung des Deutschlandtakts in die Rechnung ein?

17. Ist nach Vorliegen von Planungsergebnissen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Projekt beabsichtigt, diese durch eine Nutzen-Kosten-Rechnung zu bewerten?

Wie soll verfahren werden, wenn sich aus dem Planungsprozess mehrere Varianten mit unterschiedlicher verkehrlicher Auswirkung – etwa unterschiedlichen Fahrzeiten zwischen Bielefeld und Hannover bzw. Osnabrück und Hannover – als sinnvoll abzeichnen?

18. Inwieweit soll kompensierender Investitionsbedarf, der auf Anschlussstrecken entstehen kann, etwa zwischen Hannover und Wolfsburg oder zwischen Hannover und Magdeburg, in die Beurteilung von Planungsvariante und Nutzen-Kosten-Rechnungen eingehen?

19. Wie ist es (im Rahmen des Deutschlandtaktes) zu dem Entschluss gekommen, die Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover auf 31 Minuten zu verkürzen?

- a) Inwiefern hat die Bundesregierung den Deutschen Bundestag beteiligt?
b) Wurde eine Verkürzung der Fahrzeit auf anderen Streckenabschnitten geprüft?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

20. Wurde geprüft, welche Fahrzeitverkürzung zwischen Bielefeld und Hannover der vierspurige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Minden und Haste ergeben würde?

Wenn ja, wie ist das Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

21. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat ein Ausbau zwischen Minden und Haste?

Welcher Anteil im Güterverkehr wurde dabei zugrunde gelegt?

22. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die Investitionskosten eines viergleisigen Ausbaus der bestehenden Strecke Minden–Haste?

23. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat ein Ausbau auf 180 km/h auf der bestehenden Trasse zwischen Löhne und Minden?

- a) Welcher Anteil im Güterverkehr wurde dabei zugrunde gelegt?
b) Welche Investitionskosten hätte diese Ertüchtigung?
c) Welche Fahrzeitverkürzung ergibt sich aus dem Ausbau?

24. Auf welche Höhe belaufen sich die bislang angefallenen Planungskosten für den Ausbau der ICE-Verbindung Hannover–Bielefeld?

25. Auf welche Höhe belaufen sich die erwarteten Planungskosten?

- a) Auf welches Index-Jahr beziehen sich die erwarteten Planungskosten?
b) Ist bei den erwarteten Planungskosten die Mehrwertsteuer berücksichtigt?

- c) Sind in den erwarteten Planungskosten inflationsbedingte Kosten (z. B. Baukostensteigerungen) berücksichtigt?

Berlin, den 10. Februar 2021

Christian Lindner und Fraktion