

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frank Schäffler, Frank Sitta, Torsten Herbst, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, 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, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld ist ein Baustein für den Deutschland-Takt. Die DB Netz AG plant derzeit Lösungen, um einen zweigleisigen Engpass zwischen Wunstorf und Minden aufzulösen, die Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld auf bis zu 31 statt 48 Minuten zu senken, dabei die Geschwindigkeit in längeren Abschnitten auf 300 km/h zu erhöhen und den volkswirtschaftlichen Nutzen größer sein zu lassen, als die Kosten. Das Projekt führt zu vielen Fragen bei den Menschen in den betroffenen Regionen. Im Rahmen einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nutzt die Bahn einen Planungsdialog mit öffentlichen Veranstaltungen für die breite Öffentlichkeit und kleineren Runden mit Interessengruppen, um die Menschen in der Region und Interessengruppen bei der Planung möglicher Trassenalternativen zu beteiligen (<https://www.hannover-bielefeld.de/>). Dabei können nach Ansicht der Fragesteller jedoch nicht alle aufkommenden Fragen beantwortet werden, weil die Bahn letztendlich Vorgaben des Bundes umsetzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie lautet der konkrete Planungsauftrag, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an die DB Netz AG für den Aus- bzw. Neubau zwischen Bielefeld und Hannover erteilt hat?
2. Wann wurde dieser Planungsauftrag erteilt?
3. Inwieweit wurden bzw. werden die beteiligten Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen beteiligt?
4. Inwieweit wurde bzw. wird der Deutsche Bundestag beteiligt?
5. Inwieweit entspricht das Vorgehen dem aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD?
6. Wie viele Fahrgäste werden aktuell auf der Strecke befördert?

7. Wie viele Fahrgäste werden aufgrund welcher Prognose im Jahr 2030 auf der Strecke befördert?
8. Wie viele Fahrgäste sollen im Rahmen des Ziels des Deutschland-Taktes im Jahr 2030 auf der Strecke befördert werden?
9. Wie viele Modelle eines Deutschland-Taktes gibt es?
Wie sehen diese im Einzelnen aus?
10. Welche Haltepunkte in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen sind in diesen Modellen vorgesehen?
11. Welche Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover wird in den einzelnen Modellen zugrunde gelegt?
12. Warum wird in einem Artikel über den Deutschland-Takt auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-deutschlandtakt.html>; abgerufen am 16. März 2021) geschrieben, dass „ein Ausbau der Strecke Hannover – Bielefeld die Fahrzeit auf 40 Minuten“ reduziert wird?
 - a) Warum hält die Bundesregierung dies für erwähnenswert?
 - b) Inwieweit wurde ein Ausbau der Strecke Hannover – Bielefeld bei den weiteren Planungen zum Deutschland-Takt berücksichtigt?
13. Aus welchen Gründen antwortet die Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Aus- bzw. Neubau der ICE-Verbindung Hannover – Bielefeld“ (Bundestagsdrucksache 19/27030), die dem Fragesteller in der zehnten Kalenderwoche übersandt wurde, zu den Details zum Planungsauftrag ausweichend oder gar nicht, wenn doch die DB Netz AG in derselben Kalenderwoche die technischen Planungsprämissen des Planungsauftrages veröffentlichte (<https://www.hannover-bielefeld.de/planung/preamissen>, abgerufen am 16. März 2021)?
 - a) Wird der Planungsauftrag veröffentlicht?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, was spricht gegen eine Veröffentlichung des Planungsauftrages?
 - b) Was steht außer den technischen Planungsprämissen noch im Planungsauftrag?
14. Da die Aus- bzw. Neubaustrecke Hannover – Bielefeld unter der Maßgabe, „dass die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von voraussichtlich acht Minuten erreicht wird“ in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (siehe Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz) aufgenommen wurde, ist für den Deutschland-Takt weiterhin eine Fahrzeitverkürzung von acht Minuten erforderlich?
 - a) Warum wird (ausweislich der Informationen auf <https://www.hannover-bielefeld.de/>) eine Fahrzeitverkürzung von bis zu 17 Minuten als Planungsziel ausgegeben?
 - b) Ist der Deutschland-Takt auch bei einer Fahrzeitverkürzung von acht Minuten realisierbar?

15. Hat die Bundesregierung für die Kommunikation bzw. Öffentlichkeitsarbeit des Projektes „Deutschland-Takt“ externe Beratung oder Dienstleistungen in Anspruch genommen?

Wenn ja, welche Kosten sind dafür bisher angefallen?

16. Warum ist die Achse Hannover-Bielefeld-Köln-Frankfurt nicht Bestandteil der Partnerschaft zwischen Deutscher Bahn und Lufthansa für ICE-Airportzüge, so dass Bielefeld beim Angebot „Zug zum Flug“ außen vor ist?

Berlin, den 14. April 2021

Christian Lindner und Fraktion

