

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Schäffler, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/28731 –

Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?
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?

Die Fragen 1 bis 5 und 13 bis 13b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für alle Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ergibt sich der Planungsauftrag aus dem Bedarfsplan im Zusammenhang mit der Bewertung des jeweiligen Vorhabens im Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Aufgrund dieser gesetzlichen Verankerung bedarf es keiner zusätzlichen Verschriftlichung des Planungsauftrags.

Aus dem gesetzlichen verankerten Planungsauftrag resultiert der konkrete Planungsgegenstand von Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans Schiene. Dieser wird zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG als Vorhabenträgerin und dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt und von letzterem bestätigt.

Dem Bedarfsplan in seiner aktuell gültigen Form – und damit inklusive der Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover – Bielefeld – hat der Deutsche Bundestag mit dem Beschluss der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) am 28. Dezember 2016 zugestimmt.

Die Länder wurden sowohl im Rahmen der Anmeldung von Maßnahmen zum BVWP 2030 als auch bei den Abstimmungen zum Deutschlandtakt und den hieraus resultierenden verkehrlichen Anforderungen an Bedarfsplanvorhaben wie die ABS/NBS Hannover – Bielefeld beteiligt. Der Bundesrat hat dem Bedarfsplan Schiene zugestimmt.

6. Wie viele Fahrgäste werden aktuell auf der Strecke befördert?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) handelt es sich bei den gewünschten Informationen um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Eine Offenlegung der erbetenen relationsspezifischen Fahrgastzahlen würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis der relationsspezifischen Fahrgastzahlen würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten entsprechend zu Lasten der DB AG auszurichten. Die DB Fernverkehr AG steht in intensivem intermodalem und intramodalem Wettbewerb und erwartet in den kommenden Jahren einen weiter zunehmenden Wettbewerb. Relationsspezifische Fahrgastzahlen sind wertvoll für jedes Unternehmen, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren, dass sich daraus Marktvorteile ergeben. Sämtliche aktuellen – und auch potenziellen künftigen – Wettbewerber wären bei einer Veröffentlichung in der Lage, diese Informationen zur Planung ihrer eigenen Angebote und ihrer Preisstruktur zu nutzen. Auf der angefragten Relation befindet sich die DB Fernverkehr AG sowohl im Wettbewerb mit einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch mit Fernbusanbietern. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte die DB AG im

Wettbewerb benachteiligen und damit das fiskalische Interesse der Bundesregierung an der Betätigung gefährden.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die DB AG andererseits wurden die von den Fragestellern erbetenen Informationen als „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundlage der Planungen für die Bundesverkehrswegeplanung und den Deutschlandtakt ist die Verkehrsprognose 2030. Die prognostizierte Verkehrsbelastung (Reisende/Jahr) auf der Strecke Hannover – Bielefeld kann dem Projektdossier zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Korridors Berlin – Hannover – Bielefeld entnommen werden (abrufbar unter: https://www.bvwp-projekt.de/schiene_2018/2-016-V02/2-016-V02.html). Auskünfte zu Verkehrsbelastungen im Rahmen des Deutschlandtakts können aber erst im Ergebnis der noch laufenden volkswirtschaftlichen Bewertung des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt getroffen werden. Ergebnisse sollen bis Mitte 2021 vorliegen.

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?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das im Zielfahrplan für den Deutschlandtakt hinterlegte Angebotskonzept wurde über drei Gutachterentwürfe gemeinsam mit den Stakeholdern (u. a. Länder, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Verbände, Güterverkehrswirtschaft) entwickelt und abgestimmt. Im Ergebnis des dritten Gutachterentwurfs wurden Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet, die noch volkswirtschaftlich bewertet werden und bei einem positiven Bewertungsergebnis in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufsteigen. Der Zielfahrplan die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes. Der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt einschließlich der für Nordrhein-Westfalen zugrunde gelegten Haltepolitik sowie der Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover können in der entsprechenden Netzgrafik eingesehen werden (abrufbar unter: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=netzgrafiken>).

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?

Die Fragen 12 bis 12b werden gemeinsam beantwortet.

Der BVWP 2030 sah eine Fahrzeitreduzierung auf 40 Minuten vor. Diese erfüllt aber noch nicht die Anforderungen des Zielfahrplans Deutschlandtakt. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 9 bis 11 verwiesen.

Grundlage der Konzeptionierung des Zielfahrplans Deutschlandtakt bilden die im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthaltenen Maßnahmen. Dies schließt die ABS/NBS Hannover – Bielefeld ein. Aus dem Deutschlandtakt ergeben sich aber teilweise neue Anforderungen z. B. im Hinblick auf die für die Anschlussherstellung erforderliche optimale Ziel- bzw. Kantenfahrzeit.

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?

Die Fragen 14 bis 14b werden gemeinsam beantwortet.

Angaben zu Fahrzeitverkürzungen beziehen sich stets auf einen Bezugspunkt. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung werden beispielsweise Fahrzeitverkürzungen gegenüber einem Bezugsfall (also voraussichtliches Angebot und Infrastruktur 2030 ohne Maßnahme) ausgegeben. Die angegebene Fahrzeitverkürzung auf der Projektseite der Deutschen Bahn AG bezieht sich hingegen auf eine Fahrzeitreduzierung gegenüber dem heutigen Fahrplan.

Maßgeblich für die Planungen sind die sich aus dem Zielfahrplan Deutschlandtakt ergebenden Anforderungen, insbesondere die zugrunde gelegten Ziel- bzw. Kantenzeiten zwischen den Taktknoten. Für die Strecke Hannover – Bielefeld ergibt sich aus dem Zielfahrplan eine optimale Kantenzeit von 31 Minuten. Dies ermöglicht u. a. bessere Anschlüsse in den jeweiligen Taktknoten und damit eine Reduzierung der Umsteige- bzw. Reisezeit. Ein Abweichen von dieser Ziel- bzw. Kantenzeit würde zu Anschlussverlusten und zu Fahrzeitverlängerungen führen, wodurch die Ziele eines deutschlandweiten integralen Taktfahrplans und damit die des Deutschlandtakts nicht realisiert werden könnten.

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?

Um den Deutschlandtakt als Projekt der Bundesregierung zur zukünftigen effizienten Mobilität zu kommunizieren und die Zielgruppe (alle Bürger, aber auch Bahnbetreiber, Entscheider etc.) zu erreichen sowie informativ zu überzeugen, wurde eine Rahmenvertragsagentur beauftragt. Es sind bisher Kosten in Höhe von 391 573,00 Euro entstanden.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind die Verbindungen im Rahmen der Kooperation „Lufthansa Express Rail“ auf Frankfurt am Main ausgerichtet und setzen das Vorhandensein umsteigefreier ICE-Verbindungen voraus. Eine Direktverbindung von Bielefeld zum Flughafen Frankfurt existiert nur einmal täglich. Auf der Achse gibt es von Hannover, Dortmund, Düsseldorf und Köln „Lufthansa Express Rail“-Züge zum Flughafen Frankfurt. Fahrgäste aus Bielefeld können diese mit einem Umstieg in Dortmund oder Hannover nutzen.

