

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Schäffler, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/31376 –**

Fahrtzeit zwischen Bielefeld und Hannover im Rahmen des Zielfahrplans 2030plus

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Rahmen des Planungsdialogs zum Aus- bzw. Neubau der ICE-Strecke Bielefeld–Hannover fand am 19. April 2021 ein Vertiefungsworkshop statt. Medienberichten zufolge war der Hauptstreitpunkt auf der Veranstaltung „die vom Zielfahrplan 2030plus für den Deutschland-Takt vorgesehene Fahrtzeit von 31 Minuten zwischen Bielefeld und Hannover. Während Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen diese 31 Minuten zur Diskussion stellen wollten, wird genau diese Forderung von den Vertretern der Bahn und des Bundesverkehrsministeriums rigoros abgelehnt“ (<https://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-herford/herford/bielefeld-hannover-bahn-halt-31-minuten-ziel-fur-unverhandelbar-1023127>).

In der Zusammenfassung der Ergebnisse des Vertiefungswshops hält die DB Netz AG fest, dass sich die Fahrtzeit von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld bzw. von 54 Minuten zwischen Hannover und Hamm aus der Konzeption der Knoten Hannover und Hamm im Dritten Gutachterentwurf ergebe. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur habe betont, dass 31 Minuten Fahrtzeit zwischen Hannover und Bielefeld Grundlage der Planungen des Projekts seien. Innerhalb dieser Rahmenbedingungen sei weiterhin alles offen. Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben gefordert, die angestrebte Fahrtzeit von 31 Minuten genauer zu begründen und mit den zugrunde liegenden Daten transparent und nachvollziehbar darzustellen. Es sei darum gebeten worden, die dargelegten Alternativen zum Dritten Gutachterentwurf weiter zu untersuchen. Die DB Netz AG wies darauf hin, dass dies nicht Bestandteil der Planungsprämisse sei und diese Bitte an das Bundesverkehrsministerium zu richten sei (<https://www.hannover-bielefeld.de/dialog/vertiefung01>).

1. Macht es für die Bundesregierung einen Unterschied, dass das Bundesverkehrsministerium von 31 Minuten Fahrtzeit zwischen Hannover und Bielefeld als Grundlage der Planungen des Projekts spricht, während die DB Netz AG eine Senkung der Fahrtzeit Hannover–Bielefeld auf bis zu 31 Minuten statt 48 Minuten als Planungsziel ausgibt?
2. Um wie viele Minuten darf sich nach Kenntnis der Bundesregierung die angestrebte Fahrtzeit verlängern, sollten die 31 Minuten im Laufe der Planungen nicht erreicht werden können?
3. Ist beabsichtigt, noch weitere Varianten vorzustellen, mit denen eine Fahrtzeit von 31 Minuten zwischen Bielefeld und Hannover erreicht werden kann?
5. Wie wird die Bundesregierung mit der Bitte der Teilnehmer des Vertiefungsworkshops umgehen, die in der Veranstaltung dargelegten Alternativen zum Dritten Gutachterentwurf weiter zu untersuchen (bitte begründen)?

Die Fragen 1 bis 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das im Zielfahrplan für den Deutschlandtakt hinterlegte Angebotskonzept wurde iterativ über drei Gutachterentwürfe gemeinsam mit den Ländern, Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Verbänden und der Güterverkehrswirtschaft entwickelt und intensiv abgestimmt. Im Ergebnis dieses Abstimmungsprozesses liegt mit dem dritten Gutachterentwurf ein sehr breit getragenes Angebotskonzept für einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan mit seinen weitreichenden nationalen und internationalen Abhängigkeiten vor. Dieses Konzept bildet die Grundlage für die weiteren Planungen. Die Konzeptionierungsphase ist damit abgeschlossen.

Dem Zielfahrplan Deutschlandtakt sind hierbei die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege mit ihren verkehrlichen Zielsetzungen gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 zugrunde gelegt. Im Zuge der Planungen zum Deutschlandtakt ergeben sich für diese Maßnahmen teilweise geänderte verkehrliche Anforderungen, um einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan im Sinne des Deutschlandtakts zu ermöglichen. Für die ABS/NBS Hannover – Bielefeld ist dabei eine weitere Fahrzeitverkürzung erforderlich, wobei eine Zielfahrzeit von genau 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld bzw. 54 Minuten zwischen Hannover und Hamm in allen drei Gutachterentwürfen des Zielfahrplans Deutschlandtakt hinterlegt ist.

Mit dem im Jahr 2020 erbrachten Nachweis zur Wirtschaftlichkeit der verkehrlichen Zielsetzungen des Deutschlandtakts auf dem Korridor Berlin – Hannover – Bielefeld liegen die gesetzlichen Voraussetzungen zur Umsetzung der bereits im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthaltenen ABS/NBS Hannover – Bielefeld vor. Der Vorhabenträger ist aufgefordert, im Rahmen der Planungen eine Vorzugsvariante zu erarbeiten, die die geforderten verkehrlichen Ziele wirtschaftlich umsetzt. Dabei sind allein aus planrechtlichen Gründen alle zur Realisierung der verkehrlichen Ziele sinnvoll in Frage kommenden Varianten zu betrachten. Die Öffentlichkeit ist gemäß § 25 VwVfG frühzeitig zu beteiligen.

4. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Entwicklung der angestrebten Fahrzeitverkürzung von ursprünglich acht Minuten (<https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-016-v01/2-016-v01.html>) auf jetzt 17 Minuten dar (bitte die in den jeweiligen Gutachterentwürfen genannte Fahrzeitverkürzung auflisten)?

Dem Planfall 2-016-v01 lag eine Geschwindigkeitserhöhung auf 230 km/h zugrunde, mit der eine Reisezeitverkürzung im Vergleich zum Bezugsfall von acht Minuten ermöglicht wurde. Im Rahmen der Untersuchungen für den Deutschlandtakt wurde deutlich, dass für eine nachfragegerechte Umsetzung eines Halbstundentaktes auf dem Korridor Berlin – Hannover – Nordrhein-Westfalen und eine entsprechende Takteinbindung eine weitere Beschleunigung erforderlich ist. Entsprechend wurde der aktuelle Planfall für den Korridor Berlin – Hannover – Bielefeld entwickelt. Allen drei Gutachterentwürfen des Zielfahrplans liegt dabei die gleiche Zielfahrzeit für die Strecke Hannover – Bielefeld, wie in der Antwort zu den Fragen 1 bis 3 und 5 dargestellt, und damit auch die gleiche Fahrzeitverkürzung von 17 Minuten gegenüber dem im Rahmen der Bewertung des Planfalls 2-016-v01 unterstellten Bezugsfall zugrunde.

6. Welche geologischen Untersuchungen sind im Rahmen der Trassenfindung vorgesehen?

Geologische Untersuchungen sind Gegenstand der Planungen und werden u. a. im Zuge der Raumanalyse durch den Vorhabenträger durchgeführt.

7. Welche Rolle spielen Aspekte des Güterverkehrs für die Planungen?

Der Schienengüterverkehr wird gemäß derzeit geltender Verkehrsprognose 2030 in die Betrachtungen einbezogen.

8. Ist es richtig, dass – wie es ausweislich eines Presseberichts der Leiter der Geschäftsstelle des Bahnbeauftragten der Bundesregierung während des Vertiefungsworkshops gesagt haben soll – die 31 Minuten Fahrzeit in einem langen Diskussionsprozess mit den beteiligten Verkehrsträgern abgestimmt worden sind und nicht zur Disposition gestellt werden (<https://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-herford/herford/bielefeld-hannover-bahnhalt-31-minuten-ziel-fur-unverhandelbar-1023127>)?
 - a) Welche Verkehrsträger waren an dem Diskussionsprozess beteiligt?
 - b) Wurden im Rahmen des Diskussionsprozesses Vorschläge für eine längere Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover unterbreitet?
Wenn ja, wie sahen diese aus?
 - c) Verändert sich nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem Hintergrund einer nicht zur Disposition stehenden Fahrzeit von 31 Minuten der Suchraum für den Aus- bzw. Neubau der Trasse?

Die Fragen 8 bis 8c werden gemeinsam beantwortet.

Da die Planungen zum Deutschlandtakt auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufsetzen, gab es keine darüber hinaus gehenden Vorschläge nach einer längeren Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover. Der Suchraum wird durch den Vorhabenträger entsprechend den verkehrlichen Zielsetzungen und der gesetzlichen Vorhabendefinition festgelegt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 2, 3 und 5 verwiesen.

9. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Pläne für den Fall, dass im Rahmen des Planungsprozesses eine Fahrtzeit von 31 Minuten nicht erreicht werden kann?

Wenn ja, wie sehen diese aus?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Im Zuge der volkswirtschaftlichen Bewertung des Korridors Berlin – Hannover – Bielefeld erfolgte eine Kosten- und Trassenplausibilisierung gemäß BVWP-Methodik, um die für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erforderlichen bewertungsrelevanten Investitionskosten zu ermitteln. Im Zuge dessen wurde die grundsätzliche technische Umsetzbarkeit der verkehrlichen Zielsetzung geprüft. Im Ergebnis ist eine Zielfahrtzeit zwischen Hannover und Bielefeld von 31 Minuten technisch realisierbar.