

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Neubau oder Ausbau: Welche Lösung bevorzugt die Landesregierung beim Netzausbau zwischen Hannover und Bielefeld?

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP), eingegangen am 26.08.2020 - Drs. 18/7275
an die Staatskanzlei übersandt am 28.08.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 23.09.2020

Vorbemerkung des Abgeordneten

Im Sommer 2019 wurde der Antrag „Bahnverkehr voranbringen, Bürgerbeteiligung gewährleisten, Lärmschutz stärken“ (Drucksache 18/4024) im Landtag beschlossen. Dort ist von „Transparenz und Glaubwürdigkeit“ und „einer umfassenden Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung“ im Interesse des Landes die Rede. Eine Forderung des Antrags lautet, „gemeinsam mit Nordrhein-Westfalen und dem Bund ein Konzept für ein Dialogforum BVWP-Projekt ´ABS/NBS Hannover-Bielefeld´ zu entwickeln und dabei auf die positiven Erfahrungen des Dialogforums Schiene Nord zurückzugreifen“. Im Rahmen einer Unterrichtung (Drucksache 18/5050) antwortete die Landesregierung im November 2019, dass es wichtig sei, „die Belange der Region wirksam einzubeziehen“ (Drucksache 18/5050), dass die Verkehrsminister im Austausch stünden und beide Länder „miteinander verabredet (hätten), sich gemeinsam intensiv für eine frühzeitige und verbindliche Einbindung der betroffenen Regionen in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen einzusetzen“ (ebenda).

1. Wie ist der Sach- oder/und Planungsstand bezüglich des Neu-/Ausbaus zwischen Hannover und Bielefeld (BVWP-Maßnahme, Projektnummer 2-016-v01)?

Nach Kenntnis der Landesregierung wurde die Deutsche Bahn AG (DB) noch nicht mit Planungen beauftragt.

2. Wie ist der Sach- oder/und Planungsstand bezüglich des Konzeptes für ein Dialogforum BVWP-Projekt „ABS/NBS Hannover–Bielefeld“?

Die DB hat angekündigt, nach einer Beauftragung durch den Bund die Trassenfindung in einem transparenten, ergebnisoffenen Verfahren vorzubereiten.

3. Wann startet eine „verbindliche Dialogphase“ (Drucksache 18/5050) für „eine aktive und umfängliche Bürgerbeteiligung“ (ebenda), damit der erforderliche Netzausbau schnell umgesetzt werden kann?

Er wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wie (Raum, Zeit, Mittel, Abläufe etc.) wird die Landesregierung die „frühzeitige und verbindliche Einbindung der betroffenen Regionen“ (Drucksache 18/5050) in Niedersachsen gewährleisten?

Das Land Niedersachsen setzt sich kontinuierlich in Gesprächen und schriftlichen Stellungnahmen für eine frühzeitige Einbindung der betroffenen Regionen ein. Es steht hierzu im Kontakt mit der DB und wird auch den bisherigen Austausch mit Nordrhein-Westfalen (NRW) und dem Bund im Kontext einer Planungsbeauftragung fortsetzen und hieraus den weiteren Handlungsbedarf ableiten.

5. Welcher Zeitplan ist zur Einhaltung der schnellen „Umsetzung des Netzausbaus“ (Drucksache 18/5050) erforderlich?

Da bislang kein Planungsauftrag ergangen ist, ist dem Land Niedersachsen von der DB noch kein Zeitplan bekannt. Die in der Antwort der Landesregierung vom 13.11.2019 (Drs. 18/5050) auf den Entschließungsantrag vom 19.02.2019 (Drs. 18/2901) genannte „schnelle Umsetzung des Netzausbaus“ bezieht sich auf die Vorteile, die durch Einbeziehung der konstruktiven Haltung der Region genutzt werden können. Denn es kommen aus der Region Hinweise, dass eine trassennahe Lösung mitgetragen wird.

6. Welche materiellen und technischen Unterschiede liegen zwischen einem Netzneubau zwischen Hannover und Bielefeld und dem Ausbau der Bestandsstrecke?

Die nähere Ausgestaltung möglicher Ausbau- und Neubaulösungen - auch abschnittsweise - wird von dem durchzuführenden Dialogverfahren erwartet. Ebenso ist der Planungsauftrag für eine Abschätzung der Variantenunterschiede erforderlich.

7. Welche Geschwindigkeiten müssen/sollen jeweils (Neubau und Ausbau) erreicht werden, und welche Zeitersparnis / welcher Zeitgewinn geht mit der jeweiligen Variante im Abschnitt Hannover–Bielefeld einher?

Die Notwendigkeit von Zeitersparnissen beruht zum einen auf der Generierung eines hohen Nutzens für die Nutzen-Kosten-Bewertung. Fahrzeitverkürzungen im Schienenpersonenfernverkehr werden in der Bewertungsmethode des Bundes im Vergleich zu anderen Komponenten mit einem sehr hohen Nutzen bewertet. Die Anforderung nach Fahrzeitverkürzungen kann daher an den erforderlichen Nutzenwerten für eine ausreichende Wirtschaftlichkeit bemessen werden.

Zum anderen beruht die Notwendigkeit von Zeitersparnissen auf den Erfordernissen des angestrebten Deutschlandtaktes. Für das System Deutschlandtakt ist das Erreichen von Anschlüssen eine wesentliche Komponente.

Der aktuelle Fahrplanentwurf für den Deutschlandtakt sieht als Taktknoten mit guten Umsteigemöglichkeiten im Fernverkehr den Bahnhof Hannover Hbf mit ICE-Abfahrten zu jeder halben und vollen Stunde auf der Ost-West-Achse Nordrhein-Westfalen (NRW)–Berlin vor. Hinzu kommen zwischenzeitliche Abfahrten von IC-Zügen. Die Knotenstruktur für den Fernverkehr sieht in Richtung Westen den nächsten Knoten in Hamm vor - ebenfalls zur halben und vollen Stunde. Somit wäre zur Umsetzung des Deutschlandtaktes eine Fahrzeit von etwas weniger als einer Stunde oder von etwas weniger als anderthalb Stunden erforderlich. Die heutige Fahrzeit des ICE Hannover–Hamm liegt bei etwa 1 Stunde und 17 Minuten (ohne Halt in Minden).

Die Notwendigkeit von Zeitersparnissen wird in den Unterlagen zum Deutschlandtakt zusätzlich auch mit der erforderlichen Fahrzeit NRW–Berlin, die für einen eigenwirtschaftlichen Halbstundentakt des ICE-Verkehrs erforderlich sei, begründet.

Insofern gibt es unterschiedliche Ansätze, um eine Fahrzeitverkürzung zu begründen.

Für die Projekte des Bundesverkehrswegeplans sind im Projektinformationssystem des Bundesverkehrsministeriums „PRINS“ Daten hinterlegt. Für das Projekt ABS/NBS Hannover-Bielefeld ist darin in der wirtschaftlichen Bewertung eine Fahrzeitverkürzung von acht Minuten angegeben.

Im dritten Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt wird die Fahrzeit Hannover–Bielefeld mit 29 Minuten angegeben.

Nach Auffassung des Landes ist es für die Ziele des Deutschlandtaktes nicht zwingend erforderlich, die vorgesehene ambitionierte Fahrzeit von 29 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld zu realisieren.

8. Welche Fahrzeitverkürzung ist im besagten Abschnitt zur Erreichung des geplanten Deutschland-Takts erforderlich?

Das Projekt Deutschlandtakt befindet sich in der Prüfung beim Bund. Welche Planung letztendlich angestrebt wird, ist noch nicht bekannt. Die erforderliche Fahrzeitverkürzung wird entsprechend Antwort zu Frage 7 aus den Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit des Infrastrukturprojektes und die Erreichbarkeit der Taktknoten im Deutschlandtakt wie auch aus den Wünschen für kurze Fahrzeiten im Hochgeschwindigkeitsverkehr abgeleitet werden. Hierbei sind auch die Beschleunigungsoptionen auf den weiteren Streckenabschnitten und in den Knoten wie auch die Möglichkeiten zur zeitnahen Realisierung einzubeziehen.

9. Wie sollen/werden sich die Anzahl der Kundenfahrten bzw. die Fahrgastzahlen bis 2030 bzw. im Rahmen des Deutschlandtakts im besagten Abschnitt entwickeln?

Zwischen Hannover und Bielefeld wird im Informationssystem „PRINS“ die Anzahl von 10,0 Millionen Personenfahrten pro Jahr benannt, wenn bis 2030 das Schienenprojekt „Ausbau/Neubau Hannover–Bielefeld“ umgesetzt sein wird. Nach Aufstellung der Prognose 2030 wurde zusätzlich die politische Forderung einer Verdopplung der Anzahl der Fahrgäste bis 2030 definiert. Sollte dieses Ziel einer Verdoppelung der Fahrgäste bis 2030 umsetzbar sein, ist mit höheren Werten als in der Prognose des Bundesverkehrswegeplans zu rechnen.

10. Neubau oder Ausbau: Welche Lösung bevorzugt die Landesregierung beim Netzausbau zwischen Hannover und Bielefeld (bitte mit Begründung)?

Die Landesregierung bevorzugt die Variante, die zu einer möglichst zeitnahen Schaffung von Kapazitäten für den Schienenverkehr führt und den verkehrlichen Anforderungen entspricht. Sie erwartet daher ein Dialogverfahren, das diese Ziele mit den Interessen der betroffenen Regionen verbindet. Angesichts der deutlichen Positionierung der Region Schaumburg für einen trassennahen Ausbau wird für diese Region ein Ausbau im Bestand favorisiert.