



N i e d e r s c h r i f t
über die 74. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Digitalisierung
am 10. September 2021
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. a) **Die Anbindung der Region Wilhelmshaven durch Deutschlandtakt zukunftsorientiert aufstellen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/6733](#)

b) **Deutschlandtakt verbessern - Niedersachsen gut anbinden**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/9079](#)

Anhörung

- Deutsche Bahn AG.....	5
- Frau Christel Wemheuer, Erste Kreisrätin Landkreis Göttingen.....	17
- Initiative Deutschlandtakt/PRO BAHN.....	20
Unterrichtung durch die Landesregierung.....	23

2. **Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen jetzt veröffentlichen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/2829](#)

Fortsetzung der Beratung.....	29
Weiteres Vorgehen.....	30

3. **Garantiert mobil: Mit niedersächsischer Mobilitätsgarantie Zugang für alle Menschen zu einem verlässlichen, regelmäßigen und bezahlbaren ÖPNV schaffen!**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/9587](#)

Verfahrensfragen.....	31
Beginn der Beratung.....	31
Weiteres Vorgehen.....	31

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Sabine Tippelt (SPD), Vorsitzende
2. Abg. Karsten Becker (i. V. d. Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Thordies Hanisch (SPD)
4. Abg. Guido Pott (i. V. d. Abg. Frank Henning) (SPD)
5. Abg. Rüdiger Kauroff (SPD)
6. Abg. Karl-Heinz Bley (CDU)
7. Abg. Rainer Fredermann (i. V. d. Abg. Thomas Ehbrecht) (CDU)
8. Abg. Karsten Heineking (CDU)
9. Abg. Gerda Hövel (CDU)
10. Abg. Axel Miesner (CDU)
11. Abg. Oliver Schatta (CDU)
12. Abg. Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)
13. Abg. Jörg Bode (FDP)

mit beratender Stimme:

14. Abg. Stefan Henze (fraktionslos)
15. Abg. Stefan Wirtz (fraktionslos)

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.30 Uhr bis 12.40 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:*Gesprächstermin mit der Autobahn GmbH des Bundes*

Auf Anregung der Fraktion der FDP kam der **Ausschuss** überein, aus Anlass des Übergangs der Zuständigkeit für Bau, Betrieb, Erhaltung und Verwaltung der Autobahnen und anderen Bundesfernstraßen auf den Bund im Hinblick auf einen künftig regelmäßigen Informationsaustausch Vertreter der neu gegründeten Autobahn GmbH zu einem Gespräch einzuladen.

Aktenvorlagebegehren Unterrichtung zu Conti - Vorlage der Akten

Abg. **Jörg Bode** (FDP) legte dar, das MU habe in der Parlamentarischen Sommerpause zu der Frage Stellung genommen, warum in den Akten, die dem Ausschuss vorgelegt worden seien, ein nach seinem, Abg. Bodes, wesentlicher Sachverhalt nicht dokumentiert sei. Dieser Sachverhalt betreffe die Frage, aus welchen Gründen auf ein Bußgeldverfahren gegen die Volkswagen AG verzichtet worden sei, während die Continental AG eine Spende in Höhe von 25 Millionen Euro an die Deutsche Bundesstiftung Umwelt geleistet habe.

Das MU teile in der Stellungnahme mit, Umweltminister Lies habe erklärt, dass die Ansprechpartner im Bundesverkehrsministerium eine Ausgleichszahlung der Continental AG für unerlässlich gehalten hätten.

Da er, Abg. Bode, als MdL kein parlamentarisches Fragerecht gegenüber der Bundesregierung habe, habe er den MdB Christian Dürr gebeten, im Deutschen Bundestag den Bundesverkehrsminister zu fragen, ob er die Aussage, dass eine Ausgleichszahlung der Continental AG unerlässlich sei, bestätigen könne. Die parlamentarische Antwort der Bundesregierung gehe dahin, dass die Aussage von Umweltminister Lies nicht bestätigt werden könne.

Aus diesem Grunde bitte er die Landesregierung, dem Sachverhalt noch einmal näher auf den Grund zu gehen. Sollte die Landesregierung der Bitte nicht entsprechen oder nicht in der Lage sein, weitere Sachverhaltsaufklärung zu betreiben, würde sich seine Fraktion gezwungen sehen, so Abg. Bode, über weitere Möglichkeiten der Sachverhaltsaufklärung nachzudenken.

ORR **Weiß** (MW) sagte zu, das Anliegen des Abg. Bode an die zuständige Stelle der Landesregierung zu adressieren.

Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnstationen in Niedersachsen zielgerichtet fortsetzen - Voraussetzungen für die GVFG-Förderung des Bundes vereinfachen und Standardisiertes Bewertungsverfahren zügig überarbeiten - Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/9401](#)

Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen vorantreiben - Engagement fördern - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/9542](#)

Der **Ausschuss** bat die Landesregierung, die in der 72. Sitzung am 25. Juni 2021 von der Landesregierung erbetene schriftliche Unterrichtung zu den beiden Anträgen zeitnah vorzulegen.

Tagesordnungspunkt 1:

a) **Die Anbindung der Region Wilhelmshaven durch Deutschlandtakt zukunftsorientiert aufstellen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/6733](#)

b) **Deutschlandtakt verbessern - Niedersachsen gut anbinden**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/9079](#)

Zu a) *direkt überwiesen am 17.06.2020*
AfWAVuD

Zu b) *erste Beratung: 108. Plenarsitzung am 30.04.2021*
AfWAVuD

Dr.-Ing. Cay Lienau, der Vertreter der Deutschen Bahn AG, informierte den Ausschuss im Rahmen verteilter Handouts. Zum besseren Verständnis seiner Ausführungen sind die einzelnen Bilder nicht nur in den Fließtext eingezogen, sondern in einem größeren Format auch der Niederschrift als **Anlage** beigefügt.

Anhörung

Deutsche Bahn AG

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 7

Anwesend:

- **Dr.-Ing. Cay Lienau**



Dr.-Ing. Cay Lienau: Guten Tag, meine Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank für die Einladung. Ich bin Vertreter der Deutschen Bahn. Die Deutsche Bahn war bei der Erarbeitung des Deutschlandtaktes nur teilweise beteiligt, ist aber mit den Töchtern DB Netz oder DB Service aber natürlich ein Unternehmen, das die Maßnahmen umsetzt. Im Grunde genommen ist der Deutschlandtakt ein Projekt des Bundes. Aber auch wir in Hannover sind gut genug gebrieft, um das Projekt hier fachlich zu vertreten.

Die deutschen Klimaschutzziele erfordern eine Verkehrswende

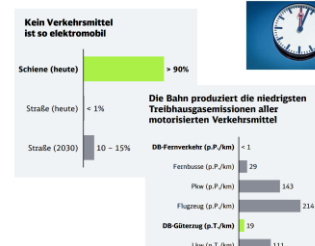


Die Bahn ist das einzige Verkehrsmittel, die dies zeitnah leisten kann

Änderung Bundes-Klimaschutzgesetz

Bundesverfassungsgericht: Lasten dürfen nicht übermäßig auf Zukunft verlagert werden

- Bis 2030:**
THG-Emissionen -65% ggü. 1990 (bisher um 55%)
Im Verkehrssektor -48 % ggü. 1990 (bisher um 42 %)
- Bis 2040:**
Senkung der deutschen THG-Emissionen um 88% ggü. 1990 (bisher kein Ziel)
- Bis 2045:** Klimaneutralität für Deutschland (bisher bis 2050)



Ein wesentlicher Grund, aus dem der Deutschlandtakt eingeführt wird, ist sicherlich die Verkehrswende, die wir brauchen. Sie alle kennen das Thema Klimaschutz/CO₂-Minderung. Da ist das System Bahn sicherlich das einzige Verkehrsmittel, das zeitnah die CO₂-Minderung erreichen kann.

Sie sehen, dass wir heute schon 90 % unserer Verkehrsleistung elektrisch erbringen. Im Fernverkehr ist unser CO₂-Ausstoß nahezu Null. Da kommt kein anderes Verkehrsmittel heran. Auch im Güterzugverkehr ist der CO₂-Ausstoß eine Zehnerpotenz niedriger als die der übrigen Verkehrsmittel. Also nur eine Stärkung der Bahn führt dazu, dass wir die Klimaziele überhaupt erreichen können, und das möglichst zeitnah; denn Sie wissen ja auch, dass die Gerichte uns aufgegeben haben, schon in den nächsten Jahren Zwischenziele zu erreichen, die sehr anspruchsvoll sind.

Der Deutschlandtakt ist Kompass für die erforderliche Weiterentwicklung des deutschen Schienennetzes...



Was ist das Neue am Deutschlandtakt? Es werden nicht mehr einzelne Projekte, klein oder groß, bewertet, geplant und umgesetzt, sondern es werden komplette Netze oder Teilnetze mit ihren

gemeinsamen Effekten umgesetzt. Das heißt, wir führen nicht die jeweilige einzelne Infrastrukturmaßnahme durch, sondern wir betrachten auch, wie sich das Ganze auf Umsteigevorgänge und Knoten auswirkt. Das ist ähnlich wie in der Schweiz, wo es mal hieß, dass „nicht mehr so schnell wie möglich, sondern nur noch so schnell wie nötig“ gefahren werden solle. Wir prüfen also, was ein sinnvoller Fahrplan wäre, finden dazu heraus, welche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind, und ausgehend von dieser Frage wird optimiert. Diese Knoten geben also den Takt an.

Was ist der Deutschlandtakt?



Vom Reisen zur Infrastruktur
In einer deutschlandweiten Planung werden Verbindungen, Umsteigezeiten und Fahrpläne bestmöglich aufeinander abgestimmt. Reisende stehen im Mittelpunkt der Planungen. Damit sind Fahrgäste besser unterwegs und **schneller am Ziel**.

Knoten geben den Takt an
Verbindungen zwischen Umsteigebahnhöfen – sogenannten Knoten – sind deutschlandweit aufeinander abgestimmt. Das sorgt für bequemes Reisen – und **Stabilität** im System.

Gemeinsam ans Ziel
Das Bundesverkehrsministerium initiierte den Deutschlandtakt. Zahlreiche Akteure wie die Länder, Eisenbahnverkehrs-Unternehmen und Experten wirkten am vorliegenden Entwurf mit. So können **Mobilitätswende und Klimaschutz** realisiert werden.

An dem Planungsvorgehen war die DB Netz relativ wenig beteiligt. Der Bund hat Gutachter beauftragt. Diese Gutachter haben für den Personenverkehr - sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr - Trassen auf Basis der Anforderungen der potenziellen Marktteilnehmer - das ist nicht nur die DB Fernverkehr, das sind sicherlich auch die Aufgabenträger der Länder, die diese Leistungen bestellen - angefragt. Es wurden einzelne Verkehrsunternehmen gefragt wie FlixTrain usw. Alle haben Bedarfswünsche abgegeben. Die Bedarfswünsche wurden vom Gutachter zusammen mit diesen Akteuren sukzessive bewertet.

Letzter großer Schritt war die dritte Stufe, die im vergangenen Jahr veröffentlicht worden ist. Man meint, nun einen ausgewogenen Mix an Infrastrukturmaßnahmen und Verkehrsverbindungen gefunden zu haben.

Der Schienenpersonenverkehr ist im Deutschlandtakt minutenscharf ausgeplant – für den Güterverkehr werden Systemtrassen vorgehalten



Der Deutschlandtakt ist ein Zielfahrplankonzept:

- Im **Schienepersonenverkehr (SPV)** ist der Deutschlandtakt ein minutengenau ausgeplanter Fahrplan im Zweistundenraster (siehe Auszug der Fernverkehr-Netzgrafik links); Fern- und Nahverkehr sind in Umsteigeknoten miteinander verknüpft.
 - So werden die Voraussetzungen geschaffen, um eine **Verdopplung der Passagierzahlen bis 2030** zu erreichen.
- Für den **Schiene-güterverkehr (SGV)** werden Systemtrassen zwischen den großen Knoten vorgehalten, die für Güterzüge mit typischen Fahrdynamik-Eigenschaften geeignet sind.
 - Die **SGV Kapazitäten im Deutschlandtakt** ermöglichen laut Gutachter des Bundes die Erreichung eines Güterverkehrs-Marktanteils der Schiene von 25%. Dies entspricht einem **Wachstum des SGV um +70%**.

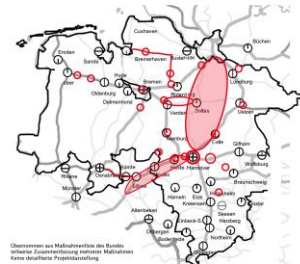
Für den Güterverkehr wurde die sogenannte Systemtrasse neu entwickelt, mit der ebenfalls versucht wird, bundesweit Trassen zu verknüpfen.

Damit will man den Schienengüterverkehr gegenüber heute um 70 % steigern und auch das vorgegebene Marktziel von 25 % erreichen können. Also die Infrastruktur, die heute geplant ist, erlaubt nicht nur die Durchführung des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs, sondern auch die des gesteigerten Güterverkehrs.

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:



Eine Vielzahl von Maßnahmen des Bundes verbessert die Infrastruktur



Überproportional großes Investitionsvolumen in Niedersachsen:

- 15% - 20% der bundesweit veranschlagten Mittel fließen nach Niedersachsen
- 2 Großprojekte
 - NBS/ABS Hamburg/Bremen/Hannover
 - NBS/ABS Hannover/Bielefeld
- Vielzahl kleinerer und mittlerer Maßnahmen
 - Überwerfungsbauwerke zur Entflechtung der Verkehrsströme (z.B. Nienburg, Lehrte, Gleidungen...)
 - Neue Kreuzungsmöglichkeiten an einseitigen Strecken
 - Streckenausbauten/-ertüchtigungen, z.B.
 - Leer - Oldenburg
 - Bremerhaven - Bremerförde - Rotenburg
 - Löhne - Osnabrück

Der Bund unterstellt zusätzlich weitere Maßnahmen der Länder, die ausschließlich dem Nahverkehr dienen. Diese sind bisher nicht veröffentlicht.

Ich habe Ihnen - noch relativ neu - eine Karte mitgebracht, aus der ersehen werden kann, was die Maßnahmen des Bundes für Niedersachsen vorsehen. Darauf sehen Sie, dass es nicht nur die beiden immer wieder diskutierten Großprojekte sind, sondern es eine Vielzahl von kleinen Maßnahmen quer über das Land verteilt gibt, etwa zwischen Leer und Oldenburg und zwischen Bremerhaven, Bremerförde und Rotenburg. Viele einzelne Stationen, Überwerfungsbauwerke in Nienburg oder Verden, aber auch eine Kleinigkeit wie eine Einfahrt in Hildesheim oder in Groß Dungen für die Strecke von Groß Dungen nach Hildesheim ist vorgesehen.

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:



Strecke Hannover-Bielefeld ist Kernstück im Deutschlandtakt mit großem Nutzen für Niedersachsen und das Gesamtnetz

Kurze Fahrzeiten nutzen allen Bahnreisenden:

- Nahverkehrsreisende profitieren durch mehr und schnellere Züge
- Fernverkehrsreisende auf der Ost-West-Achse gewinnen durch schnelle Direktverbindungen zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin/Brandenburg/Sachsen-Anhalt
- Fernverkehrsreisende durch gute Umsteigeverbindungen in Hannover zwischen Amsterdam/Osnabrück/Oldenburg/Bremen und Süddeutschland (München, Nürnberg) bzw. Südosdeutschland (Halle/Leipzig/Dresden)

Ausbau mit hoher Streckengeschwindigkeit ist zukunftsfähig:

- Verhindert die Ableitung von Verkehrsströmen an Niedersachsen vorbei
- Stärkt die regionale Wirtschaft
- Ermöglicht das Erreichen der Klimaziele und Verkehrswende
- Schafft eine Schieneninfrastruktur, die die Anforderungen für die nächsten 100 Jahre erfüllt (auch die Planer der vorhandenen Strecke haben weit voraus gedacht)



Wechselwirkungen zwischen Attraktivität des Angebotes und Fahr-/Reisezeiten berücksichtigen:

- Fahrzeitverlängerungen und schlechtere Anschlüsse führen zu weniger Reisenden und gefährden die neuen attraktiven Verbindungen, z.B.
 - den Halbstundentakt NRW - Hannover - Berlin
 - den Stundentakt Amsterdam - Osnabrück - Hannover - Berlin

Niedersachsen wird vom Deutschlandtakt überproportional profitieren. Normalerweise heißt es in Bezug auf die Verteilungsschlüssel immer, Niedersachsen bekommt 10 % und gibt 10 %. Bei den Baumaßnahmen sind ca. 15 bis 20 % vorgesehen, und eben nicht nur Großprojekte, sondern auch eine Vielzahl kleiner Projekte.

Es fehlt noch etwas in dieser Karte. Es gibt weitere Maßnahmen, die der Bund unterstellt, die seines Erachtens aber von den Ländern umzusetzen sind, wie z. B. zwischen Oldenburg und Osnabrück oder Holzminden und Kreiensen. Das sind

die Maßnahmen, die einen ausschließlichen Nutzen für den Fernverkehr haben.

Sie haben es sicherlich gemerkt: Die Großprojekte führen zu heftigen Diskussionen. Niedersachsen profitiert aber überproportional von dem damit einhergehenden Bauvolumen.

Ich habe gesehen, dass Ihr Antrag eine starke Komponente zur Strecke Hannover–Bielefeld hat. Die Strecke Hannover–Bielefeld ist ein Kernstück im Deutschlandtakt. Dieses Kernstück nutzt nicht nur den Reisenden zwischen Hannover und Bielefeld, sondern es nutzt sozusagen allen, die von Ost nach West fahren, vom Ruhrgebiet nach Hannover, aber auch weiter nach Berlin oder mit Umstieg in Richtung Sachsen-Anhalt und Sachsen. Die Reisenden haben gute Umsteigeverbindungen in Hannover.

Weiterhin ist wichtig, dass Hannover als Zentrum gestärkt wird. Die Verkehrsströme werden nicht an Niedersachsen vorbeigeleitet. Hannover ist heute auch ein wichtiger Messe- und Wirtschaftsstandort. In dieser Funktion wird Hannover gestärkt.

Der Deutschlandtakt ist aber eben auch nicht machbar, wenn auf Wunsch Einzelner an der einen Stelle ein bisschen weniger gemacht wird. Die benachbarten Knoten - das ist auf der einen Seite Hamm und auf der anderen Seite Magdeburg - müssen unbedingt erreicht werden, und auch in Hannover besteht nur wenig Spielraum. Daher kommt die Fahrzeit von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld, die der Bund heute vorgibt und die immer zu Diskussionen führt. Das lässt sich physikalisch begründen.

Man sollte sich über Folgendes im Klaren sein: Wenn man entscheidet, dass auf dem einen Streckenabschnitt langsamer gefahren werden soll, dann muss man berücksichtigen, dass in Niedersachsen manche Strecken im Fernverkehr knapp an der Grenze der Wirtschaftlichkeit sind. Sie sind im zweiten Entwurf nicht enthalten gewesen, sie sind erst in den dritten Entwurf aufgenommen worden. Das heißt, wenn man auf diesen Strecken an Fahrzeiten und Attraktivitäten dreht, dann ist das Angebot gefährdet. Das Angebot ist eben der Ein-Stundentakt anstelle des heutigen Zwei-Stundentaktes zwischen Osnabrück bzw. Amsterdam auf der einen Seite und Berlin auf der anderen Seite oder der Halbstundentakt zwischen Nordrhein-Westfalen und Berlin. Bei diesen Taktungen kann man nicht beliebig an den Fahrzei-

ten drehen und dann glauben, dass die Anzahl der Züge schon gleich bleiben wird.

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:
DB untersucht den Streckenneubau Hannover – Bielefeld ergebnisoffen



Wir hören immer wieder den Vorwurf, die Bahn setze bei ihren Planungen nur auf die 31 Minuten Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld. Das ist so nicht richtig. Ich habe Ihnen das hier dargestellt. Es gibt den großen Suchraum, wo wir die 31 Minuten erreichen wollen. Aber schon, um in den folgenden Verfahren rechtssicher zu sein, untersuchen wir - nur um es einmal darzustellen -, was an der Bestandsstrecke möglich ist. Sicherlich kann man schneller werden als heute, man wird aber nie auf 31 Minuten Fahrzeit kommen.

Die Bestandsstrecke könnte aber auch optimiert werden. Auch eine solche Optimierung untersuchen wir, damit wir den Forderungen der Kommunen oder der Anrainer vielleicht entgegenkommen können, möglichst entlang der vorhandenen Trasse zu fahren. Wir werden sehen, was sich ergibt.

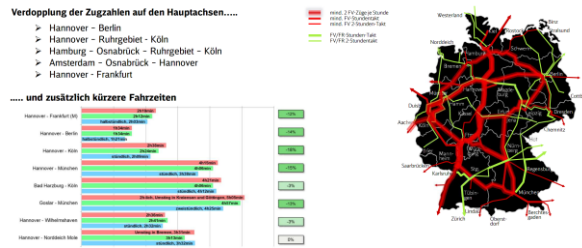
Mein Petition an dieser Stelle ist: Die Bahn hat die Vorgabe des Bundes, mit 31 Minuten Fahrzeit zu planen, sie muss aber, um in den weiteren Verfahren rechtssicher zu sein, auch andere Varianten untersuchen. Das tut sie.

Lassen Sie uns doch einfach im Dialog mit den Beteiligten in Ruhe planen, und legen Sie sich nicht jetzt schon auf irgendwelche anderen Varianten fest!

Und bedenken Sie auch: sollten wir zwischen Hannover und Bielefeld bzw. Osnabrück Fahrzeit verlieren, ohne dass es dadurch unwirtschaftlich wird, muss an anderer Stelle gebaut werden, damit in Magdeburg der Knoten erreicht werden kann. Dann wird eine andere Stelle ebenfalls belastet.

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:

Mehr und schnellere Züge verbessern die Fernverkehrsverbindungen



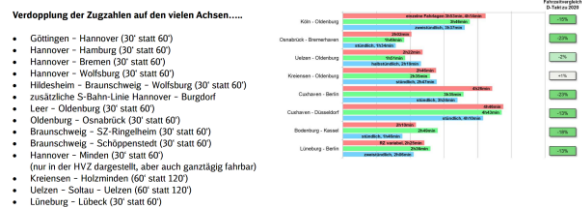
Wie profitiert Niedersachsen verkehrlich - und nicht nur wirtschaftlich - vom Deutschlandtakt? Sie sehen auf dieser Karte die wesentlichen Achsen. Die wesentlichen Achsen Hannover–Berlin, Hannover–Köln, Hamburg–Osnabrück–Köln werden einen Halbstundentakt bekommen, genauso wie Hannover–Göttingen–Frankfurt. Es wird eine Verdopplung der Anzahl der Züge zwischen Amsterdam und Hannover geben. Außerdem werden sich die einzelnen Fahrzeiten im Fernverkehr oder in Verbindung mit Umstiegen zum Nahverkehr immer relativ konstant um 10 % verkürzen. Das sind die reinen Reisezeiten zwischen den Stationen.

Hinzu kommt: Wenn Züge doppelt so häufig fahren und der Reisende vor der Frage steht, ob er sein Auto oder den Zug nehmen soll, dann ist es auch wichtig, dass der Zug schon in einer Viertelstunde fährt und nicht erst in einer halben oder dreiviertel Stunde. Das heißt, die Bahn wird präsenter. Wir meinen, dass damit ein wesentlicher Schritt getan ist, um die angestrebten Steigerungsraten zu erreichen.

Im Nahverkehr wurden auf Anmeldung der Landesnahverkehrsgesellschaft bzw. der beiden anderen Aufgabenträger auch jede Menge Verbesserungen vorgenommen. Ich habe sie Ihnen aufgeführt.

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:

Mehr und schnellere Züge verbessern die Anbindung der Fläche

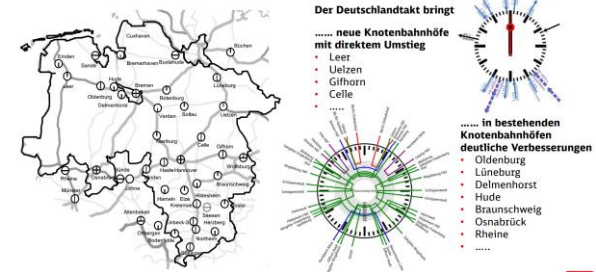


Ich werde sie Ihnen nicht der Reihe nach vorlesen. Nur auf einen Punkt will ich eingehen, weil er Ihre Frage berührt: Der Umstieg in Wunstorf, der hier bemängelt worden ist, ist kein infrastrukturelles Problem. Der Umstieg in Wunstorf ist nur deswegen mäßig, weil kein Halbstundentakt nach

Minden unterstellt worden ist. Es wäre letztendlich Ihre Möglichkeit, auf die Landesnahverkehrsgesellschaft einzuwirken und hier den Halbstundentakt zu bestellen. Dann wird es auch bessere Umsteigemöglichkeiten in Wunstorf geben.

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:

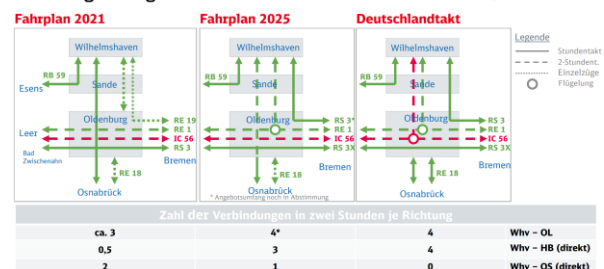
Mehr und bessere Umsteigemöglichkeiten



In einer weiteren Karte habe ich Ihnen dargelegt, wie sich die Umsteigemöglichkeiten verbessern. In Niedersachsen wird es jede Menge neue Knotenbahnhöfe geben. Die wichtigsten sind Leer, Uelzen, Gifhorn und Celle. Aber auch in bestehenden Knoten wie Oldenburg oder Lüneburg, Delmenhorst und Hude, Braunschweig, Osnabrück und Rheine - es gibt noch einige mehr - wird die Situation deutlich verbessert. An einer Uhr habe ich die Situation in Oldenburg dargestellt. Jeder, der Oldenburg kennt, weiß, dass Oldenburg heute einen super Umsteigeknoten zu Minute 30 hat. Ein ähnlich guter Knoten wird künftig zur Minute 0 bestehen. Also: Die Verdopplung des Knotens Oldenburg führt quasi zu einer Verdopplung der Fahrmöglichkeiten und Umsteigemöglichkeiten in Oldenburg.

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt

Anbindung der Region Wilhelmshaven verbessert sich schon 2025



Sie hatten gefragt, was mit Wilhelmshaven passiert. Meines Erachtens wird die erste große Verbesserung für Wilhelmshaven schon 2025 kommen, und zwar völlig unabhängig vom Deutschlandtakt. Sie kommt, weil die Landesnahverkehrsgesellschaft ein neues Fahrplankonzept hat. Dann werden Züge - Regional-Express -, die aus Hannover kommen, in Oldenburg geflügelt, und ein Zugteil fährt dann nach Wilhelmshaven und ein Zugteil fährt weiter nach Norddeich. Das führt dann dazu, dass wir die lange geforderte Direkt-

Verbindung zwischen Wilhelmshaven und Osnabrück oder Bremen bekommen, die heute nicht oder kaum vorhanden ist. Man muss aber wissen, dass die durchgehende Verbindung nach Osnabrück sukzessive aufgegeben wird.

Ihre Forderung, der Deutschlandtakt würde erfüllt werden können, wenn jede Menge Voraussetzungen erfüllt seien, habe ich Ihnen auf der nächsten Folie aufgezeigt.

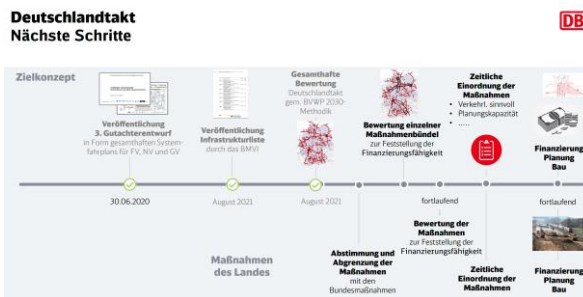
Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt Voraussetzungen für die Anbindung von Wilhelmshaven



Elektrifizierung Oldenburg-Wilhelmshaven	<ul style="list-style-type: none"> Damit FV-Züge nach Wilhelmshaven verkehren können, muss die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven abgeschlossen sein. Dies ist für Dez. 2022 vorgesehen.
Kuppelbare IC-Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> Die auf der IC-Linie Leipzig-Norddeich-Mole verkehrenden IC-Züge von DB Fernverkehr vom Hersteller Bombardier sind nicht kuppelbar (es können also nicht zwei Einheiten zusammenhängt werden). Das vorgeschlagene Flügelkonzept nach Wilhelmshaven ist damit technisch durch DB Fernverkehr bis auf Weiteres nicht umsetzbar.
Ausreichende Bahnsteiglängen zw. Oldbg. und Hannover	<ul style="list-style-type: none"> Unter Annahme einer Kuppelbarkeit der o.g. IC-Züge hätten die gekuppelten Fahrzeuge eine Länge von 310m. Die Bahnsteige in Hude, Delmenhorst, Verden und Nienburg weisen jedoch kürzere Nutzlängen auf und müssten zunächst verlängert werden.
EU-weites Vergabeverfahren für „Kombimodell“	<ul style="list-style-type: none"> Das vom Gutachter angeregte „Kombimodell“ erfordert ein EU-weites Vergabeverfahren durch den SPNV-Aufgabenträger des Landes.

Die Voraussetzung „Elektrifizierung“ können wir sicherlich mit einem Haken versehen; sie wird bald vollendet sein. Aber die Fahrzeuge, die die Deutsche Bahn heute fährt, können die Flügelung, die Sie für Oldenburg wünschen, nicht erbringen, weil die vorhandenen Fahrzeuge nicht flügel- und kuppelbar sind. Die Deutsche Bahn hat wenige dieser flügel- und kuppelbaren Fahrzeuge. Diese werden aber in Richtung Schweiz benötigt, weil sie die einzigen sind, die überhaupt in die Schweiz fahren können. Wir könnten einen solchen Flügelverkehr nach Wilhelmshaven erst dann fahren, wenn wir neue Fahrzeuge beschaffen.

Eines aber muss auf jeden Fall noch geschaffen werden: Wenn die Züge länger werden, müssen die Unterwegshalt-Bahnhöfe verlängert werden. Für einen Zug, der beispielsweise von Hannover oder sogar von Leipzig käme und nach Wilhelmshaven/Norddeich durchfahren würde, müssten in Hude, Delmenhorst, Verden und Nienburg Bahnsteige verlängert werden. Diese Umbauten würden teilweise bis hin zu Brückenneubauten reichen, weil Straßen betroffen wären. Das ist also etwas, was man mit beliebig viel Geld tun kann. Das müsste von Ihnen angestoßen werden. Dann kann man in fernerer Zukunft sicherlich darüber reden. Allerdings müsste das Land, weil für die Direktverbindung öffentlich finanzierte Mittel bewilligt werden müssten, dann auch noch eine Ausschreibung starten. Das ist also möglich, wird von uns allerdings kritisch gesehen und hat einen längeren Vorlauf nötig, den Sie einplanen müssten.



Abschließend möchte ich Sie darüber informieren, was als Nächstes für den Deutschlandtakt zu tun ist. Sie haben der Presse sicherlich entnommen, dass der Bund seine Maßnahmen und Fahrpläne bewertet hat. Er hat eine Infrastrukturliste veröffentlicht. Die wesentlichen Auszüge für Niedersachsen hatte ich Ihnen dargelegt. Der Bund hat den gesamten Deutschlandtakt volkswirtschaftlich bewertet: Die Bewertung habe den Wert 1,4 ergeben, sodass das Vorhaben volkswirtschaftlich sinnvoll sei, hat er festgestellt. Der Finanzminister hat erklärt, dass er so viel Geld auf einmal für ein so großes Globalprojekt nicht bereitstellen werde, und gefordert, dass jetzt zunächst verkehrlich sinnvolle Bündel geschnürt und einzeln bewertet werden müssten, um zu vermeiden, dass tollen Vorhaben, die einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 3,0 hätten, einige wenige Vorhaben gegenüberstünden, die einen volkswirtschaftlichen Nutzen von nur 0,3 hätten. Im Ergebnis würde sich dann vielleicht zwar auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 1,4 ergeben, was aber so nicht gewollt wäre. Stattdessen soll also der volkswirtschaftliche Nutzen der einzelnen Bündel nachgewiesen werden können. Ich gehe davon aus, dass das gelingen wird.

Was passiert dann? Nachdem der volkswirtschaftliche Nutzen der einzelnen Bündel nachgewiesen ist, sind die Maßnahmen aus Sicht des Bundes grundsätzlich finanzierungsfähig. Dann werden wir nach meinem Eindruck eher an andere Grenzen stoßen: Umsetzungskapazitäten bei der Bahn, Schwierigkeiten, die öffentlich-rechtliche Planfeststellung der Baumaßnahmen durchzuführen. Außerdem werden wir uns um Geld kümmern müssen.

Ähnliches wird auch auf Landessicht zu tun sein. Die Maßnahmen, bei denen der Bund unterstellt, dass die Länder sie durchführen, sind von den jeweiligen Landesverwaltungen zu bewerten. Wenn sie grundsätzlich einen volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen, müssen sie auch geplant, budgetiert und umgesetzt werden - und das bei rückläufigen PlanungsKapazitäten.

Es bleibt also für alle viel zu tun. Aber aus meiner Sicht ist der Deutschlandtakt insgesamt ein gelungenes und tolles Werk, das man grundsätzlich unterstützen kann.

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Ich habe schon verstanden, dass der Deutschlandtakt nicht das Projekt der Bahn, sondern das Projekt des Bundes bzw. der Bundesregierung ist und Sie bei der Ausführung der entscheidende Player sind.

Erstens. Ich bin aus Ihren Ausführungen und den Darstellungen in Ihren Folien insoweit nicht ganz schlau geworden, als ich nicht weiß, wie fix diese 31 Minuten sind, um nur die Trasse von Hannover nach Bielefeld herauszugreifen. Bedeutet das für alle Planungen, dass dann, wenn sich eine Fahrzeit von 40 Minuten ergibt, die fehlenden 9 Minuten zwingend in einem anderen Streckenbereich bis zum Knoten Magdeburg eingespart werden müssen, oder kann der Deutschlandtakt aufgrund der Erkenntnisse, was möglich ist, relativ einfach noch angepasst werden? Wenn es aber fixe Knotenpunkte gibt, dann stellt sich mir die Frage, warum man nicht den Anfangsknotenpunkt mit dem Endknotenpunkt der gesamten Trasse vergleicht, um als Ergebnis zu einer von allen akzeptierten Maßnahme zu gelangen.

Zweitens. Stellen wir uns doch einmal vor, der Deutschlandtakt wäre schon realisiert und die Züge würden nach diesem Takt fahren: Welche Folge hätte das für evtl. Trassenkonkurrenzen? Wenn die Schieneninfrastruktur voll ausgelastet wäre, müsste die Bundesnetzagentur doch in einigen Bereichen Züge zuteilen. Hätte der Deutschlandtakt bei solchen Entscheidungen dann immer Vorrang vor allen anderen Nutzern, die sich um die gleiche Trasse bemühen würden, oder würde in diesen Entscheidungsprozessen noch eine Bewertung und Abwägung erfolgen?

Drittens. habe ich noch eine Frage zu der Seite 6 Ihrer Präsentation. Sie haben die Suchräume der Maßnahmen, von denen Niedersachsen betroffen ist, dargestellt. Sie stellen schon da eine Neubaustrecke im Bereich Hamburg, Bremen und Hannover vor. Das sieht jedenfalls für mich so aus. Das ist das Alpha E. Da, wo die Trasse eingezeichnet ist, sind Sie haarscharf links am Alpha E vorbeigezogen. Es gibt ja auch die Pressedebatte für eine Trasse neben der Autobahn. Bitte sagen Sie etwas dazu, ob weiterhin Alpha E der politische Konsens ist oder ob es hierzu inzwischen andere Überlegungen gibt.

Dr.-Ing. Cay Lienau: Ich beginne mit der Beantwortung der Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, den Anfangs- und den Endknotenpunkt einer Gesamtstrecke zu betrachten. Die Festlegung auf 31 Minuten hat schon einen Sinn, weil Bielefeld ein Fast-Knoten ist. Mit jeder Minute, die es länger dauert, um nach Bielefeld zu gelangen, werden dort weniger Anschlüsse erreicht. Im Grundsatz aber haben Sie recht: Die entscheidende Marginale ist, die Strecke Hannover–Hamm in weniger als einer Stunde oder die Strecke Hamm–Magdeburg in zwei Stunden zurückzulegen. Das sind Zeiten, die erreicht werden müssen! Es glaubt im Moment aufgrund der heute schon relativ geradlinigen Trassierung zwischen Hamm und Bielefeld jeder, dass man auf dieser Strecke nicht mehr viel Fahrzeit herausholen kann. Die Strecke ist ohnehin relativ kurz. Die Fahrzeit auf dieser Strecke beträgt ohnehin nur 20 Minuten gegenüber 50 Minuten von Hannover nach Magdeburg. Die Anfahr- und Beschleunigungsvorgänge dauern im Verhältnis zur Höchstgeschwindigkeit ohnehin immer länger, sodass geglaubt wird, dass auf dieser Strecke gegenüber den 21 Minuten, die hinterlegt worden sind, nicht mehr viel Zeit herauszuholen ist. Daraus resultieren die 31 Minuten für die Strecke zwischen Hannover und Bielefeld.

Sie hatten weiterhin nach dem Suchraum gefragt. Ich habe in den Erläuterungen extra darauf hingewiesen; es ist nicht für Hannover–Hamburg der Suchraum. Ich musste irgendeine Ellipse zeichnen und habe extra in die Erläuterungen geschrieben, dass das keine detaillierte Projektdarstellung sei. Das Projekt gibt es unabhängig vom Deutschlandtakt. Ich weiß, dass es Diskussionen über das Alpha E und die Neubaustrecke gibt. Der Bund hat seine Bewertung auf der Maßnahme „Deutschlandtakt“ durchgeführt. Allerdings gilt dafür das Gleiche wie für die Strecke Hannover–Bielefeld. Die Streckenführung muss trotz allem gerechtfertigt werden. Deshalb wird jetzt auch entlang einer möglichen Neubaustrecke gesucht. Aber mehr möchte ich dazu an der Stelle nicht sagen; denn erstens bin ich darin nicht firm und außerdem gibt es das laufende Projekt.

Sie sprachen das Thema „Zuweisung von Trassen“ und wer sie befahren könne, an. Der Bund hat mit allen Marktteilnehmern zusammen gesagt: Das ist ein wirtschaftlich tragfähiges Netz. - Mehr Nachfrage als nach diesem Netz wird im Moment nicht gesehen. Insofern sieht der Bund nach meinem Eindruck auch nicht, dass es eine große Nachfrage über die Trassen, die heute eingeplant sind, hinaus gibt. Der Bund und die Bundesnetz-

agentur wissen aber, dass das herkömmliche Trassenzuweisungsverfahren so wie bisher nicht mehr funktioniert, und sind daher jetzt dabei, pilotmäßig neue Verfahren zu suchen, um den von Ihnen angesprochenen Wettbewerbsgesichtspunkten entgegenzukommen, aber auch um die Takte und alles weitere zu erhalten. Es gibt also noch nicht die fertige Lösung, aber der Bund weiß, dass er etwas tun muss, und hat die Möglichkeit für Pilotprojekte geschaffen. Ansonsten gibt es heute schon das Thema: Wenn der FlixTrain fährt und gleichzeitig ein anderer Zug fährt - ob DB weiß oder Metronom -, dann gibt es Regeln, nach denen gearbeitet wird. Diese Regeln sind nur nicht immer im Sinne des übergeordneten Netzes mit Umsteigemöglichkeiten und Anbindungen.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Wenn ich Sie richtig verstanden habe, brauche ich zum Stand des Projektes Alpha E gar nichts mehr zu fragen, weil Sie hierzu keine Fragen beantworten können. Ich kann das nachvollziehen. Ich mache Ihnen daraus auch gar keinen Vorwurf. Allerdings sind wir allmählich alle etwas ungehalten, weil niemand Fragen zu diesem Projekt beantwortet, und das seit einigen Jahren.

Vielleicht können Sie wenigstens eine Einschätzung geben, warum die Ankündigung der Bahn, Ende 2021 etwas vorzulegen - also auch eine Variante mit Trassenführung -, um ein weiteres Jahr verschoben wird.

Ich muss vorausschicken: Darüber, dass wir alle den Deutschlandtakt wollen, gibt es keinen politischen Dissens, wie und in welcher Form er auch immer ausgestaltet wird. Wir sind uns sicherlich auch darin einig, dass der Deutschlandtakt den Regionalbahnverkehr und die Menschen in ländlichen Räumen nicht abhängen darf; denn wenn der Deutschlandtakt nur für Menschen aus Großstädten gemacht wird, die von A nach B fahren, wird er uns im Ergebnis nichts nutzen.

Wir sind uns auch darin einig, dass man in einem gewissen Suchraum für Streckenvarianten und alle Möglichkeiten untersuchen muss, um ein rechtssicheres Verfahren gewährleisten zu können. Andernfalls wird es kompliziert und wird ein Raumordnungsverfahren wahrscheinlich einen zu langen Zeitraum in Anspruch nehmen.

Einige Darlegungen veranlassen mich zu Nachfragen:

Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, der Bedarf, die Infrastruktur zwischen Hamburg und Hannover auszubauen, entstehe insbesondere als Folge der Prognosen für den Güterverkehr. Alle Zahlen, die Sie anführen, sind aus dem Jahr 2012 und aus dem Jahr 2015 und sind somit schon etwas älter. Seitdem hat sich doch sicherlich etwas getan, insbesondere hinsichtlich der Stagnation des Hafenhinterlandverkehrs in Hamburg. Dabei ist auch noch nicht berücksichtigt worden, dass Güterverkehrszüge von der Hauptstrecke auf die anderen auszubauenden Strecken abgeleitet werden können.

Ich begrüße, dass Sie schreiben, dass im Regionalbahnverkehr auf der Strecke Hamburg-Hannover möglicherweise deutliche Verbesserungen eintreten. Vielleicht können Sie diese Frage wenigstens heute schon beantworten: Fahren und halten in Lüneburg, Uelzen und Celle zukünftig noch Fernverkehrszüge, wenn es zu einer Trasse entlang der BAB 7 kommt?

Ich habe gelesen, dass die Neubautrasse ab Maschen entstehen soll. Wie will die Bahn dann den Engpass beseitigen, der ohnehin zwischen Hamburg-Hauptbahnhof und Hamburg-Harburg bis Maschen besteht? Den Engpass beseitigt man dadurch nicht. Der Fernverkehr muss dann ja weiterhin durch dieses Nadelöhr.

Das alles sind aus meiner Sicht offene Fragen und offene Widersprüche.

Vielleicht können Sie eine Einschätzung dazu abgeben, warum es so schwierig ist, mit aktuellen Prognosen zu arbeiten? Warum besteht das ganze System, jedenfalls das, was der Öffentlichkeit bekannt ist, auf veralteten und nicht aktualisierten Zahlen?

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU): Herr Lienau, Sie haben zu Recht gesagt, Niedersachsen profitiere übermäßig vom Deutschlandtakt. Auch ich bin ein Freund des Deutschlandtaktes. Es ist von gemeinsamem Interesse, dass wir hier vorankommen und ihn umsetzen.

Sie haben geschrieben, dass die einzelnen Strecken von Ost nach West und von Süd bis Nord - Sie führten das Beispiel Hannover-Bielefeld an - in 31 Minuten gut seien, es aber Planungssicherheit geben müsse. Ich teile Ihre Ansicht. Es darf keine vorzeitige Festlegung geben, um zu vermeiden, dass im weiteren Verlauf etwas, was nicht haltbar ist, wieder geändert werden muss.

Ich finde, dass wir im Entschließungsantrag nicht Einzelheiten festlegen dürfen. Der Prozess der Verfolgung niedersächsischer Interessen ist dynamisch.

Sie haben das Thema „Güterverkehr“ angesprochen. Auf jeder Veranstaltung, an der ich teilnehme, wird mir gesagt, dass die mit Containern beladenen Lkw, die ihre Fracht vom Schiff übernehmen, auf die Bahn und nicht auf die Straße gehören. Das soll verbessert werden. 17 % Steigerung, 25 % sollen abgedeckt werden. Ich finde dieses Ziel gut.

Ich möchte Ihnen folgende Fragen stellen:

Erstens. Sehen Sie in irgendeiner Form eine Veränderung des Personenverkehrs durch den Güterverkehr?

Zweitens. Jörg Bode ist in der Ausschusssitzung vom 25. Juni 2021 auf die Beschlüsse des Bundestages eingegangen. Er wollte wissen, ob die Beschlüsse mit Niedersachsen abgestimmt seien. Auf diese Frage habe ich bisher noch keine Antwort bekommen. Abg. Bode wird mit den Worten wiedergegeben, er glaube, dass die Realisierung des Alpha E im laufenden Jahrzehnt nicht erfolgen könne. - Herr Lienau, teilen Sie diese Ansicht?

Dr.-Ing. Cay Lienau: Ich beginne mit der Beantwortung der Frage von Herrn Schulz-Hendel, die auch einen Güterverkehrsaspekt hat. Wenn Sie die Maßnahmenliste betrachten, die zum Deutschlandtakt veröffentlicht ist, dann sehen Sie, dass nicht nur Niedersachsen einen großen Investitionsanteil hat, sondern auch der sogenannte Knoten Hamburg. Ob diese Neubaustrecke oder auch die Ertüchtigung der Altstrecke geplant ist - das hat immer darunter gelitten, dass in Harburg Schluss war. Ich denke, dass es hierbei keine Rolle spielt, ob wir von Maschen oder Harburg sprechen. Im Rahmen des Deutschlandtaktes wird auch ab Harburg gearbeitet. Ich weiß, dass wir mit der Stadt Hamburg in Bezug auf die Themen Elbbrücken, Erweiterung u. Ä. schon im Gespräch sind.

Sie wissen vielleicht auch, dass man in Hamburg über die sogenannte zweite Stammstrecke nachdenkt. Die zwei S-Bahngleise, die heute in der oberen Etage im Hauptbahnhof verlaufen, sollen in die Erde geführt werden, damit im Hamburger Hauptbahnhof mehr Platz für den Fern- und Regionalverkehr ist. Insofern sehe ich das Problem,

das Sie jetzt ansprechen - Anbindung von Hamburg über eine neue Strecke - als auf jeden Fall zu lösen an, und zwar unabhängig davon, ob eine Alpha-E, eine Y- oder eine andere Variante gewählt wird. Eine solche Strecke kann nicht an der Knotenkante von Hamburg aufhören.

Ich glaube, die deutsche Politik hat lange Zeit den Fehler begangen, sich für Neubaustrecken und Fahrzeitverkürzungen auf der langen Strecke zu feiern, aber an den Knoten war Schluss. Wer sich den Deutschlandtakt in der gegenwärtigen Planungsvariante anschaut, der stellt fest: Knoten, Knoten, Knoten. - Es wird insofern sehr viel Geld in den Knoten eingeplant.

Zum Thema „Prognosen“ möchte ich im Moment nichts sagen. Ich meine aber, dass die damals zugrunde gelegten Prognosen, die zu der Alpha-E-Diskussion geführt haben, schon mit der damals vorhandenen Infrastruktur „knirsch“ ausgefüllt worden. Wenn die Belastung jetzt weiter steigt, dann reicht die Infrastruktur nicht.

Herr Bley, nun wende ich mich Ihren Fragen zu.

Ich glaube, im Deutschlandtakt ist der Güterverkehr nicht durch den Personenverkehr behindert. Es gibt für den Güterverkehr sogenannte fahrdynamische Kennwerte wie Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung u. Ä. Diese Kennwerte sind von den Gutachtern eingearbeitet worden, sodass sich Güter- und Personenverkehr nicht in die Quere kommen. So, wie es diese „Spinnennetze“ für den Personenverkehr gibt, gibt es sie auch für den Güterverkehr. Anhand dieser Netze ist erkennbar, dass sie die Strecken benutzen können, ohne sich gegenseitig zu behindern.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU): Es ist eine Frage noch nicht beantwortet: Herr Bode meint, dass es in diesem Jahrzehnt kein Alpha E geben könne. Teilen Sie seine Einschätzung oder sind Sie in dieser Hinsicht entspannter?

Dr.-Ing. Cay Lienau: Ich würde meinen, dass eine neue Strecke zwischen Hannover und Hamburg in diesem Jahrzehnt nicht fertig wird. Nageln Sie mich darauf aber bitte nicht fest. Dafür müsste ich erst einen Kollegen aus dem zuständigen Projektmanagement fragen. Vielleicht sind ja morgen alle einig, was sie wollen. Wenn morgen alle einig wären und sich auf eine gerade Linie von Hamburg nach Hannover verständigt hätten, dann könnten wir auch bis zum Ende des Jahrzehnts fertig werden.

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Wir waren uns aber schon einmal einig.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Herr Lienau, Ihre Ausführungen decken sich im Grunde genommen mit dem, was ich gesagt habe.

Ich hatte eine wichtige Frage, die Sie nicht beantwortet haben. In Ihrem Papier steht „Regionalbahn, Verbesserung zwischen Hamburg und Hannover“. Wird das so umgesetzt? Kommt es zu einer Neubaustrecke? Halten in Lüneburg, Uelzen und Celle noch Fernverkehrszüge, ja oder nein?

Dr.-Ing. Cay Lienau: Ja. Nach dem Deutschlandtakt ist in Lüneburg weiterhin ein Fernverkehrshalt vorgesehen. Die wichtige Verbesserung für Lüneburg wird sein, dass der RegionalExpress in beide Richtungen deutlich beschleunigt wird und damit bald auch eine echte Konkurrenz zum Fernverkehrszug wird.

Abg. **Oliver Schatta** (CDU): Sie hatten in dem Bericht erwähnt, dass einige Bahnhöfe zu kurze Bahnsteige für moderne, lange Züge hätten. Diese Einschätzung teile ich. Eine ähnliche Situation bestand bei uns im Braunschweiger Hafen für den Güterverkehr. Wir haben dort die Bahnsteige verlängert. Wäre es nicht möglich, dass übergangsweise den Menschen aus Waggon Nr. 16 ff. gesagt wird, in dem Waggon Nr. 15 auszusteigen, bis der Takt und der Ausbau der Infrastruktur es den Menschen ermöglicht, bequem aus dem Waggon auszusteigen, in dem sie während der Zugfahrt gesessen haben? So etwas muss sich doch organisieren lassen.

Abg. **Karsten Becker** (SPD): Sie haben die Vorteile für Niedersachsen hervorgehoben - zunächst anhand der Tatsache, dass bis zu 20 % der Investitionsmittel für Ausbauprojekte nach Niedersachsen fließen. Diese Aussage will ich vor dem Eindruck, den ich habe, nicht infrage stellen.

Ich habe zwei Fragen.

Die erste Frage betrifft die Anschlussqualität für Bahnreisende, die in Niedersachsen zusteigen wollen. Ich möchte exemplarisch die Verbindungskurve in Hannover anführen, deren Bedeutung mit der gestern veröffentlichten Infrastrukturliste noch einmal hervorgehoben worden ist. Damit wird nach meinem Eindruck die Qualität insbesondere einer Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Hamburg hergestellt. Dies geschieht aber unter Abhängung des Knotens Han-

nover, weil dort die Anschlüsse naturgemäß nicht erreicht werden können, weil diese Züge dort nicht halten. Ist das eine zwingende Folge des Deutschlandtaktes, oder welche Gründe gibt es dafür, den Knoten Hannover - Hannover ist immerhin eine Landeshauptstadt - an dieser Stelle abzuhängen?

Die zweite Frage betrifft den Güterverkehr. Ich beziehe mich auf Ihre Ausführungen zur Verbesserung der CO₂-Bilanz im Verkehr vor dem Hintergrund der Energiewende. Ein wesentlicher Punkt wird sein, die CO₂-Bilanz im Gütertransportverkehr deutlich zu reduzieren, zumal uns mit der gegenwärtig verfügbaren batterieelektrischen Kompensation von Verbrennungsmotoren in Lkws - jedenfalls kurzfristig - noch keine Technologie zur Verfügung steht. Wir haben als Küstenland Niedersachsen vor dem Hintergrund der Hafenhinterlandanbindung naturgemäß ein deutliches Interesse an dem Ausbau der Transportkapazitäten im Güterverkehr. Schätze ich es zutreffend ein, dass die Maßnahmen, die bisher mit der Infrastrukturliste vorgelegt worden sind, insbesondere darauf zielen, zunächst einmal den Personenfernverkehr mit einer Geschwindigkeit von 300 km/h besonders zu präferieren, und dass die verbleibenden, bisherigen Strecken in erster Linie für den Güterverkehr auf der Schiene zur Verfügung gestellt werden sollten?

Schließlich wäre ich für eine Erklärung denkbar, warum es erforderlich ist, die beiden Knoten Hamm, Nordrhein-Westfalen, und Magdeburg, Sachsen-Anhalt, derart strikt festzulegen. Die allgemeinen Hinweise auf die jeweiligen Takte sind mir persönlich ein bisschen zu wenig Information. Vielleicht können Sie Ihre Ausführungen dazu ein wenig unterfüttern. Ich bitte Sie auch deswegen um Aufklärung, weil diese Fahrzeitverkürzung, die auf der Gesamtstrecke Berlin-Dortmund erforderlich ist, im Wesentlichen auf der Strecke zwischen Hannover und Bielefeld, also auf einer Strecke, für die 31 Minuten veranschlagt sind, erwirtschaftet werden sollen.

Sie haben erfreulich klar gesagt, Sie untersuchten Alternativen aus Gründen der Rechtssicherheit. Es ist nach meiner Wahrnehmung dessen, was mir gespiegelt wird, tatsächlich so, dass sich die an dem Dialogverfahren Beteiligten inzwischen fragen, warum sie an dem Verfahren noch teilnehmen sollen, weil es ihnen mittlerweile sehr fraglich erscheint, wie man überhaupt zu alternativen Streckenverläufen kommen kann, wenn seitens des Bundesverkehrsministeriums diese 31

Minuten als absolut festgesetzt werden, ohne dass wenigstens leise Signale kämen, dass darüber durchaus geredet werden könne. Die Aussage ist ja eindeutig: 31 Minuten. Punkt. Aus. Ende. - Sind aus Ihrer Sicht überhaupt Alternativen denkbar?

Dr.-Ing. Cay Lienau: Herr Schatta, zu der Vorstellung eines „provisorischen Haltes“ muss ich Ihnen sagen: Das vom Eisenbahnbundesamt gegebene Regelwerk verbietet ein provisorisches Aussteigen.

Abg. Oliver Schatta (CDU): Das könnte ja gesetzlich geregelt werden.

Dr.-Ing. Cay Lienau: Ja, wenn Sie das gesetzlich regeln, dann könnte man das tun. Aber im Moment ist das verboten.

Außerdem hatte ich gesagt - was auch für den Fall Hannover, Leipzig, Oldenburg, Wilhelmshaven, Norddeich zutrifft -, dass unsere Fahrzeuge dieses im Moment nicht können. Ich kenne auch keinen anderen Marktplayer, der mit zweiteiligen Verkehrseinheiten fahren könnte.

Es mag Fahrsteige geben, die schnell angepasst werden können. Wir machen aber bei anderen Fahrsteiganpassungen zurzeit die Erfahrung, dass aufgrund der vorhandenen Infrastruktur auch diese Maßnahmen längerfristiger Natur sind. Die Doppelstockzüge, die erst vor wenigen Jahren beschafft wurden und im Moment auf der Linie fahren, werden bis zum Zeitpunkt der Abschreibung gefahren werden. Erst danach könnten wir darüber nachdenken, das zu tun. Wir sehen das aber auch - das können unsere Wettbewerber kritisch sehen - wirtschaftlich als schwierig an, weil diese zweiteiligen Einheiten dann auf einem großen Laufweg verkehren würden, wo sonst heute einteilige Fahrzeuge ausreichen. Das aber mag der Wettbewerb entscheiden. Wir werden sicherlich unsere Fahrzeuge bis zum Abschreibungszeitpunkt fahren. Ich glaube, dass mit den jetzt vom Land neu beschafften Fahrzeugen auf der durchgehenden Anbindung von Wilhelmshaven nach Bremen und weiter nach Hannover ein Großteil des Nutzens schon einmal erreicht wird.

Nun beantworte ich die Fragen von Herrn Becker. Der Knoten Hamm ist natürlich gesetzt. Es ist ja nicht nur der Knoten Hamm. Nach Hamm kommt Nordrhein-Westfalen. Alle Länder, alle Aufgabenträger haben beim Deutschlandtakt mitgewirkt.

Ich glaube nicht, dass sich Niedersachsen mit seiner LNVG über den Tisch ziehen lassen - etwa dass der Knoten irgendwo anders festgelegt wird, etwa nach Dortmund. Ich kenne nur die These, dass wir in NRW klar festgelegt sind, weil der RRX und die S-Bahn nicht nur im Ruhrgebiet in einem dichten Taktfeld fahren, sondern auch damit begonnen werden muss, auf den Außenästen die heute geplanten Begegnungsabschnitte ganz anders zu planen.

Wenn es Sie interessiert, warum wir uns auf Knoten versteifen, dann kann ich dazu nur sagen: Ich sehe die Festlegung der Knoten aufgrund der Halbstundentakte im Fernverkehr, die sich kreuzen, und den Zwangsbindungen im S-Bahnverkehr innerhalb des Ruhrgebiets als vernünftig an. Der Fernverkehr ist ohnehin relativ dicht. Aber von Hamm nach Norden und nach Osten ist das eigentlich der geniale Knoten.

In Magdeburg ist es heute schon so: Das ist der bestimmende Knoten. Daran können Sie auch gar nichts ändern. In den letzten zehn Jahren fahren wir mit dem Null-Knoten Magdeburg, und alle sind glücklich und zufrieden. Sie müssen wissen, dass Sie dann, wenn Sie diese Knoten aufgeben, wahrscheinlich auch im Osten der Republik wesentlich mehr und ganz anders bauen müssen - über das hinaus, was heute schon besteht und funktioniert.

Sie fragten nach der Verbindungskurve in Leinhausen. Die Frage korrespondiert mit einer anderen Frage, die mir vorhin gestellt wurde. Letztendlich geht es natürlich zunächst um die Verbindung zwischen Hamburg und Osnabrück und dann weiter nach Münster. Da haben wir im heutigen Taktsystem den Halbstundentakt. Selbst wenn man dort mehr Züge fahren lassen wollte, indem man die Verbindungskurve Leinhausen quasi aufgeben würde - sie hat ohnehin nur eine ergänzende Funktion -: Hannover bleibt erst einmal der Taktknoten. Die Kurve Leinhausen ist für ergänzende Züge vorgesehen. Nach meiner persönlichen Einschätzung wird sie im Zuge der Priorisierung auch nicht gleich am Anfang kommen. Aber wenn Sie die Züge unterbringen wollen und wir diese Kurve nicht haben, dann bleibt Ihnen irgendwann nichts anderes übrig, als die Strecke zwischen Münster und Hamburg auszubauen, also, überspitzt gesagt, das Wiehengebirge umzupflügen. Die Strecke zwischen Münster und Hamburg über Osnabrück und Bremen wurde beim Deutschlandtakt nicht angefasst, weil sich ergeben hat, dass dort der Halbstundentakt untergebracht werden kann,

und es für die Verstärkerleistung, die gesucht wird, günstiger ist, die Kurve in Leinhausen zu bauen - fordern Sie doch mal einen Halt in Langenhagen, das hätte doch auch mal einen Vorteil für die Region -, bevor man für diesen Ergänzungszug an die Strecke Hamburg–Bremen–Osnabrück herangehen muss. Dann hätten Sie dort einen weiteren kompletten Streckenausbau und wieder Widerstände zu befürchten.

Habe ich damit Ihre Fragen beantwortet, oder habe ich eine Frage vergessen?

Abg. **Karsten Becker** (SPD): Die Frage zum Gütertransport ist noch unbeantwortet. Ich hatte gefragt, ob der Güterverkehr auf den alten Gleisen geführt wird, weil dort mehr Kapazität für den Güterverkehr zur Verfügung steht, und ob das der Schwerpunkt der Verbesserungsleistungen dieser Infrastrukturmaßnahmen zugunsten des Personenschienenverkehrs ist.

Dr.-Ing. Cay Lienau: Im Ergebnis haben Sie recht. Ich denke, von der Herleitung ist es anders. Wir stellen fest, wir brauchen insgesamt neue Kapazitäten. Dann hat es sich eisenbahnbetrieblich als sinnvoll herausgestellt, dass die schnellen und die langsamen Verkehrsarten getrennt werden müssen, weil dadurch die Leistungsfähigkeit einer Strecke überproportional steigt. Auf zwei speziellen Strecken können mehr als doppelt so viele Züge untergebracht werden als auf zwei Mischstrecken. Von daher führt diese Trennung zu einer höheren Leistungsfähigkeit.

Abg. **Karsten Becker** (SPD): In der Konsequenz würde das bedeuten, dass die Güterverkehre auf den Altstrecken ohne die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz- oder emissionsmindernden Maßnahmen durch unsere Städte fahren, weil es sich nicht um Neubau handelt, und die Personentransportkapazitäten auf den neuen Strecken durch die freien Pläne laufen, oder?

Dr.-Ing. Cay Lienau: Darauf entgegne ich, dass unsere Güterzüge jetzt doch deutlich leiser werden. Dadurch, dass wir alle Güterzugwagen mit den lärmarmen Bremsen ausrüsten, wird der Lärmpegel in Zukunft sowieso deutlich sinken. Aber Sie haben dahin gehend recht: Wenn man die Situation weiter verbessern will, dann muss man auch für Bestandsstrecken die Grenzwerte verschärfen. Es ist schon so, dass auf allen Güterzughauptachsen, die wir heute befahren, eine sogenannte Lärmsanierung erfolgt ist. Zwischen Hamburg und Hannover, Hannover und Bremen

usw. sind diese Sanierungen erfolgt. Im Grunde genommen ist die Lärmsanierung überall erfolgt. Sie ist da auf Basis der lauten Güterzüge erfolgt. Jetzt werden die Güterzüge leise. Insofern hat man da einen echten Vorteil. Letzten Endes ist das eine Frage des Gesetzgebers. Wir setzen das um, wenn der Gesetzgeber uns sagt: Liebe Deutsche Bahn bzw. DB Netz AG, legt die Grenzwerte nicht auf 59, sondern auf 49 Dezibel! - Dann machen wir das auch. Dann werden die Lärmschutzwände neu geplant.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Ich glaube, damit ist die Frage beantwortet.

Abg. **Gerda Hövel** (CDU): Auf der Seite 6 „Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt“ haben Sie einige Bereiche beschrieben. Ein Bereich ist mir dabei zu kurz gekommen. Sie haben einige Male den Bereich Osnabrück genannt. Die Verbindung von Osnabrück nach Hannover und Berlin scheint mir verbesserungsfähig zu sein. Die Strecke Amsterdam–Osnabrück–Hannover–Berlin wird zwar im Stundentakt bedient, weil sich die Fahrgastzahlen in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt haben. Mir ist der Ausbau der Strecke von der niederländischen Grenze bis Löhne auf eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h wichtig, um die Strecke grundsätzlich noch attraktiver zu machen. Im Moment ordnet der Bundesverkehrswegeplan diese Strecke nur als „potenziellen Bedarf“ ein. Ich gehe davon aus, dass dann, wenn dort höhere Fahrgastzahlen festgestellt werden, dies bei der Evaluierung des Bundesverkehrswegeplans in 2023 berücksichtigt wird und dass man sich diesen Streckenabschnitt vornimmt und sich zum Ziel setzt, ihn auszubauen.

Es bereitet mir und den Bürgern in meiner Region Sorge, dass schwerpunktmäßig Verbindungen in die Niederlande, die durch das Ruhrgebiet führen, angedacht sind. Wenn diese Überlegungen umgesetzt würden, würde der Bereich Osnabrück völlig abgehängt. Wir haben den Eindruck, dass die Strecke Berlin–Hannover–Osnabrück–Amsterdam in dem Zusammenhang zu wenig im Fokus steht. Ich möchte gerne von Ihnen wissen, wie Sie die Planungen in dieser Angelegenheit einschätzen.

Wie ist Ihre Positionierung zum niederländischen Zukunftskonzept 2040? Da wird sich ja möglicherweise auch noch einiges verändern. Die Niederländer haben nach meinem Eindruck ein hohes Interesse, ihre Verbindungen über das Ruhrgebiet in die Niederlande zu führen. Das aber kann

uns in Niedersachsen aber überhaupt nicht zufriedenstellen.

Es gibt noch verschiedene andere Punkte, die ich ansprechen könnte; das würde aber den Sitzungsrahmen sprengen.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD): Auch ich hätte mich gefreut, wenn ich einige Informationen zu der Berührung von Alpha E bekommen hätte. Ich nehme an, der Ausschuss muss in dieser Angelegenheit noch einmal tätig werden und andere Anzuhörende bestimmen.

Sie haben es kurz selbst erwähnt. Ich habe zum Stand der Ausrüstung der Güterwaggons mit Flüsterbremsen die Frage, wie weit die Marktdurchdringung ist.

Außerdem habe ich noch eine allgemeine Frage zum Deutschlandtakt. Sowohl der Nah- und Fernverkehr als auch der Güterverkehr sind betroffen und sollen verbessert werden. Wie viele CO₂-Einsparungen werden in den Bereichen erzielt? Wie hoch ist die Erhöhung der Kapazitäten in den unterschiedlichen Sektoren? Es wäre schön, wenn uns diese Daten einmal zur Verfügung gestellt werden könnten. Ich denke, wenn man ein solches Großprojekt plant, dann wird auch prognostiziert werden, welche Einsparungen im Verkehrsbereich erzielt werden können. Wenn Ihnen hierzu Zahlen zur Verfügung stehen sollten, wären wir sehr dankbar, wenn Sie sie an uns weiterleiten könnten.

Dr.-Ing. Cay Lienau: Ich beginne mit der Beantwortung der Frage von Frau Hövel. Frau Hövel, ich habe schon den Strich zwischen Osnabrück und Löhne eingezeichnet. Wenn Sie die Maßnahmenliste des Bundes zum Deutschlandtakt betrachten, dann sehen Sie: Tempo 160 km/h zwischen Osnabrück und Löhne. - Der größte Sprung wird erreicht durch den Einbau neuer Weichen in Löhne, wenn wir erst einmal so weit sind. Wir reden am Ende faktisch über eine Einsparung zwischen Löhne und Osnabrück von zwei bis drei Minuten, mehr Einsparung wird es nicht geben. Aber die Maßnahme ist berücksichtigt. Sie haben quasi Glück gehabt. Lassen Sie uns hoffen, dass die Maßnahme in der Bündelbewertung enthalten bleibt. Wenn sie enthalten bleibt, wird sie auch umgesetzt werden.

Der Deutschlandtakt enthält einen Stundentakt zwischen Amsterdam, Osnabrück und Berlin. Ich denke, dabei wird es auch bleiben. Sie müssen

das auch einmal von der anderen Seite betrachten. Wenn jemand aus den Niederlanden nach Deutschland einreisen will, dann ist für den das Ruhrgebiet und Köln quasi Quelle und Ziel. Eine Verbindung von Amsterdam nach Berlin ist für die Niederlande von untergeordneter Bedeutung. Von dem Stundentakt und den neuen Fahrzeugen werden auch Sie profitieren. Das ist eine der ersten Strecken, auf denen die ECx als neue Fahrzeuge eingesetzt werden. Mit dem Stundentakt sind wir in Osnabrück gut bedient.

Es wird auch die Verknüpfung der Strecke, die heute Osnabrück-Löhne heißt, mit der Ausbaustrecke Hannover-Bielefeld ordentlich geplant. Manchmal wird uns unterstellt, daran hätten wir nicht gedacht. Selbstverständlich denken wir daran auch. Auch dadurch werden sich noch weitere Fahrzeitverkürzungen ergeben, die wir aber heute seriös nicht quantifizieren können, weil wir jetzt erst einmal Hannover-Bielefeld planen müssen. Erst wenn wir Hannover-Bielefeld geplant haben und wissen, wo die neuen Gleise liegen, können wir vernünftig damit beginnen, eine Einbindung bzw. Umtrassierung der Osnabrücker Strecke zu planen.

Frau Hanisch, Sie fragten zum Thema CO₂-Emissionen. Der Personenfernverkehr der DB ist quasi CO₂-neutral. Ich glaube, dass auch der FlixTrain CO₂-neutral ist, weil FlixTrain einfach Ökostrom kauft. Im Nahverkehr hängt es ein bisschen davon ab, ob die Länder uns Ökostrom vorschreiben oder nicht. Aber aus meiner Sicht ist im Personenverkehr der Eisenbahnverkehr bei der CO₂-Neutralität relativ weit oben und quasi CO₂-neutral.

Im Güterverkehr hängt die CO₂-Neutralität davon ab, welchen Strom die einzelnen Verkehrsunternehmen kaufen.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD): Ihre Antwort geht in die falsche Richtung. Deshalb unterbreche ich Sie kurz. Es geht mir darum, welche zugrunde liegenden Prognosen an potenziellen Einsparungen der Staat mit dem Projekt Deutschlandtakt verbindet. Es muss doch eine Betrachtung geben, um wie viel Prozent die Güterverkehrskapazitäten erhöht werden können, wie viel Verkehr von der Straße verlagert werden kann und in welchem Umfang CO₂-Emissionen dadurch im Fern- und Nahverkehr eingespart werden können. Diese Zahlen würden mich interessieren. Wenn wir ein so großes Infrastrukturprojekt angehen, dann müssen wir doch auch wissen, was dabei für uns

zur Erreichung der Klimaziele herauskommt. Ich möchte wissen, ob Sie diese Zahlen haben oder sie nachliefern können, weil ich sie gerne für die politische Diskussion hätte. Wenn ich die Menschen davon überzeugen muss, dass ein Projekt sinnvoll ist, dann möchte ich auch gerne wissen, wie sinnvoll es ist.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Diese Zahlen können gerne in schriftlicher Form nachgeliefert werden.

Dr.-Ing. Cay Lienau: Diese Zahlen habe ich auch nicht gesichert parat. Ich möchte mich darauf nicht festnageln lassen.

Die Marktdurchdringung der leisen Bremsen liegt meines Wissens inzwischen bei mehr als 80 %. Wir haben fast alle unsere Waggonbremsen umgebaut.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Okay. Die Nachfrage hatte die Landtagsverwaltung schon notiert, damit sie nicht in Vergessenheit gerät. Insofern kann Herr Dr. Lienau die Antwort auf die Frage nach den CO₂-Einsparungen nachliefern.¹

¹ Herr Dr. Lienau (DB) hat mit Mail vom 14. September 2021 folgende Information nachgereicht:

Eine isolierte CO₂-Minderungsrechnung für den Deutschlandtakt gibt es meines Wissens nicht. Die Frage lässt sich aber folgendermaßen zweiteilig beantworten:

Der Deutschlandtakt ist ein wesentlicher Treiber zur Erreichung der Wachstums- und Verlagerungsziele für die Schiene, i.e. Verdoppelung der Reisenden im Personenverkehr und deutliche Marktanteilssteigerung im Güterverkehr (auf 25 Prozent). Die kapazitäts- und attraktivitätssteigernde Maßnahmen zur Stärkung der Schiene führen nach unserer Einschätzung langfristig (bis 2040) zu einer Minderung von jährlich rd. 11 Mio. t CO₂.

Im Rahmen der nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) haben Branchenexperten und wissenschaftlichen Gutachter den bisher angebahnten und diskutierten Maßnahmen zur Stärkung der Schienen für das Jahr 2030 (gegenüber einem Referenzszenario) einen CO₂-Minderungsbeitrag von 5 bis 6,5 Mio. t CO₂ beigemessen. Darin unterstellt ist für 2030 ein verkehrlicher Umsetzungsgrad des Deutschlandtakts von 40 bis 50 Prozent. Die Wirkung steht im Kontext auch anderer Maßnahmen. Nach voller Umsetzung sind die Effekte entsprechend höher.

Der NPM-Bericht findet sich auf https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2021/07/NPM_AG1_Wege-fuer-mehr-Klimaschutz.pdf

Die letzte Frage stelle ich; das haben Sie sich sicherlich schon gedacht. Ich spreche die Strecke Holzminden–Kreiensen an. Sie sagten, wir profitierten auch vom Deutschlandtakt, und zwar mit einer Reduzierung der Anbindung von 120 Minuten auf 60 Minuten. Wie wollen Sie das sicherstellen? Vor allen Dingen unter der Maßgabe, dass ich gerade aus dem Wirtschaftsministerium die anderslautende Antwort erhalten habe, wonach NRW erhebliche Umbaumaßnahmen durchführen muss und für Holzminden–Kreiensen im Moment kein Geld da ist und daher die Durchführung der Maßnahme in den nächsten Jahren nicht absehbar ist. Wie können Sie vor diesem Hintergrund die Auswirkungen des Deutschlandtaktes so darstellen, wenn diese Maßnahme im Moment nicht umsetzbar ist?

Dr.-Ing. Cay Lienau: Die Inhalte meiner Folien habe ich den Folien des Deutschlandtaktes entnommen. Da steht drin, man berücksichtigt das. Ich hatte schon erwähnt, dass es sich hierbei um eine Maßnahme handelt, bei der der Bund sagt, dass das die Länder machen müssen. Jetzt muss man sich aus niedersächsischer Sicht überlegen, wie man das mit NRW zusammen umsetzt oder ob man entscheidet, die Maßnahme allein durchzuführen und auf die Synergien mit NRW zu verzichten. Ich habe auf der Folie 14 darauf hingewiesen. Da muss das Land ran! Ich meine, insoweit besteht da mehr organisatorische, terminliche und finanzielle Unsicherheit beim Land als beim Bund.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Gut. Dann haben wir die klare Aussage: Das Land muss endlich tätig werden. - Ich unterstütze Sie in diesem Punkt zu 100 %. Darin sind wir uns einig.

Wir können die Anhörung von Herrn Lienau abschließen; es liegen mir keine weiteren Wortmeldungen vor.

Frau Christel Wemheuer, Erste Kreisrätin Landkreis Göttingen

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 1 und Vorlage 11

Anwesend:

- **Christel Wemheuer**

Christel Wemheuer: Verehrte Ausschussmitglieder, ich freue mich, dass Sie mich als Vertreterin

des Landkreises Göttingen eingeladen haben. Ich möchte vorab sagen, dass wir als Landkreis Göttingen die Bestrebungen und Ziele, die im Deutschlandtakt mit der Einführung verbunden sind, sehr begrüßen.

Allerdings sehen wir ein Problem. In der Begründung Ihres Antrages wird es ja auch deutlich:

„Allerdings gibt es weiterhin Bereiche, in denen sowohl eine gute Anbindung als auch eine gute Umsteigebeziehung fehlt. Dies gilt für Süd-Niedersachsen.“

Südniedersachsen umfasst ja auch den Harz. Der Harz ist eine Urlaubsdestination mit 700 000 Menschen, die dort leben, mit 4 Millionen Touristen und liegt in drei Bundesländern. Wir haben eine Harz GmbH gegründet und eine Ihnen bekannte Resolution verfasst. Sie ist unter fachlicher Mitwirkung der nächstgelegenen Eisenbahn für den Südharz mitgestaltet worden. Es ist ganz klar: Der Harz wird nicht so berücksichtigt, wie wir es uns vorstellen. Wir brauchen eindeutig eine bessere Erschließung der Wirtschaft und Tourismus Harz Region. Dabei geht es nicht nur um überregionalen bundesdeutschen Fernverkehr, sondern auch eine Durchbindung regionaler Linien. Ich kann Ihnen die Details nicht vorstellen; die Redezeit ist dafür zu kurz bemessen.

Ich möchte mich daher auf die strukturellen Aspekte konzentrieren und einige Anmerkungen zu anderen Punkten des Antrags, die in anderen Bereichen des Landkreises Göttingen Thema sind, anfügen.

In Punkt 2 wird gesagt, eine fehlende Anbindung an das Fernverkehrsnetz sei ein erheblicher Standortnachteil. - Das stimmt. Man kann es nicht deutlich genug sagen: Der Harz braucht wie auch andere touristische Destinationen, etwa die Region Wilhelmshaven, direkt verkehrende Fernverkehrszüge. In der Vergangenheit ist es bereits möglich gewesen, von Oberhausen nach Walkenried, von Berlin nach Wernigerode, von Köln bis nach Bad Harzburg und sogar von Amsterdam nach Bad Harzburg zu gelangen. Diese Verbindungen müssen nicht unbedingt an jedem Wochentag in dem Takt erfolgen, sondern am Wochenende und in der Saison. Dafür müssen nicht unbedingt die technischen Möglichkeiten gegeben sein; es geht auch ohne Elektrifizierung. Die fehlende Elektrifizierung darf kein Ausschlusskriterium sein. Anderswo werden solche Züge um-

gespannt und legen die restliche Strecke mit anderer Traktion zurück.

In Punkt 5 des Antrags wird deutlich, dass es einer besseren Verzahnung mit dem ÖPNV bedarf, u. a. durch die Reaktivierung von Haltestellen. Ich muss Ihnen sagen: Das sind Demutsprogramme für Landkreise. Das kennen Sie wahrscheinlich aus Ihren Regionen. Wir sind 20 Jahre in der Vorplanung zu einem Bahnhofspunkt, seit 2017 sind wir konkreter damit befasst. Wir als Landkreis machen das für unsere Kommunen, weil sie in der Hinsicht finanziell und personell völlig überfordert sind. Wir arbeiten zum ersten Mal an so einer Sache. Ich unterstelle keinem Projektteilnehmer der Unternehmen, die daran beteiligt sind, weder denen der DB noch denen der LNVG, dass sie nicht fest gewillt seien. Die Fördergelder sind auch da. Aber am Ende dauert so etwas - ein einfacher Bahnhofspunkt - von der Planungsbegeleitvereinbarung bis zur Nutzbarkeit eines Haltepunktes acht Jahre. Das ist ein strukturelles Problem.

Wir lernen im Laufe des Prozesses immer wieder eine weitere Gesellschaft der DB kennen. Es fehlt letztendlich eine Koordination, ein erforderliches Zusammenspiel vieler Akteure. Das muss schneller und besser gehen. Mein Eindruck ist: Andere Bundesländer machen das besser. Seitens der LNVG muss in der Hinsicht mehr vor Ort unterstützt werden.

Wir planen noch andere Projekte. Damit kommen wir aber nicht voran. Vielleicht geht es Ihnen in Ihren Landkreisen und mit anderen Strukturen ähnlich. Das geht zu langsam. Das muss schneller gehen. Ich glaube, das ist ein strukturelles Problem.

Zur besseren Verzahnung. Wenn Menschen in den Harz kommen und sie besser mit dem Zug in den Harz kommen, dann bieten wir seit Kurzem im ganzen Harz ein kostenloses Urlaubsticket an. Das ist in Niedersachsen einmalig. Andere Regionen, auch an der Nordsee, wollen das Angebot übernehmen. Sie können, wenn Sie übernachten, den gesamten ÖPNV nutzen. Wir stellen schon fest - das Angebot läuft im Westharz erst seit dem 1. Januar 2020 -, dass diejenigen, die ohne Auto kommen, den ÖPNV dann kostenlos noch einmal gezielter nutzen. Wenn wir wollen, dass die Menschen umsteigen und weniger Pkw in den Harz kommen, dann brauchen wir an der Stelle die Vernetzung. Was wir vor Ort tun können, das tun wir mit unserem Angebot. Das kostet. Die Kom-

munen sind dabei. Die finanzieren das über ihre Kurtaxe. Wir sind sehr stolz darauf, dass das läuft.

Sie haben in Punkt 6 die Verringerung der Reisezeiten angemahnt. Dafür nötig ist natürlich ganz eindeutig das Unterbinden unnötiger Umstiege. Es ist ganz klar, dass eine durchgehende, vertaktete Fernverkehrslinie für den Harz nicht vorgesehen ist. Deshalb ist es wichtig, dass die Regionallinien, die schon vorhanden sind und für die das Land zuständig ist, zusammengelegt werden, um Umsteigevorgänge in Bezug auf den Harz stark zu reduzieren oder zu vermeiden. Das ist schon jetzt möglich. Dafür brauchen wir auf den Deutschlandtakt gar nicht zu warten. Es gäbe Möglichkeiten zur Zusammenlegung von Regionallinien, wie wir ausgeführt haben.

Als Grund für die Nichtdurchführung werden immer die Zugehörigkeiten zu unterschiedlichen Netzen und der Betrieb durch verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen genannt. Mehrkosten würden in den meisten Fällen gar nicht entstehen. Es geht nur um Zusammenlegung schon heute verkehrender Züge.

In einigen Fällen ließen sich auch bessere Anschlüsse nur durch zusätzliche Leistungen erreichen. Dies gilt sowohl für heutige Verbindungen als auch entsprechend für die der aktuellen Planungen zum Deutschlandtakt. Als Beispiel möchte ich die Relation Frankfurt–München–Hildesheim–Bad Harzburg nennen, die auch im Deutschlandtakt mehr als 40 Minuten Umstieg im Hildesheimer Bahnhof vorsieht. Hier muss sich das Land zur Bestellung von technisch und infrastrukturell problemlosen zusätzlichen Zügen auf den Strecken Hildesheim–Goslar und weiter nach Bad Harzburg bekennen.

Neben den Anschlüssen mit erheblichen Wartezeiten sollten allerdings auch kaum erreichbare „Turnschuhanschlüsse“ vermieden werden. Im Rahmen der vorhin bereits angesprochenen Ein-Harz-Resolution haben wir auch für andere Bereiche konkrete und vergleichsweise rasch umsetzbare Vorschläge vorgelegt. Die Politik der beiden Aufgabenträger LNVG und Regionalverband Braunschweig könnte ganz konkret mit der Prüfung und Umsetzung beauftragt werden. Da die Umsetzungen unabhängig vom Deutschlandtakt sind, könnten diese Verbesserungen bereits im Jahresfahrplan 2022/2023 berücksichtigt werden.

In Bezug auf die Dimensionierung von Güterverkehrsstrassen gemäß den Punkten 7 und 8 sowie der im Antrag unter Punkt 9 geforderten „frühzeitigen und umfassenden Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung, ... um die inhaltliche Akzeptanz der geplanten Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der Bevölkerung zu sichern“, haben wir im Rahmen des Projektes „Kurve Kassel“ ein aktuelles Praxisbeispiel, das mich nachdenklich macht und bei mir den Eindruck verstärkt, dass mehr getan werden muss: Wir sind in der Vorplanung von dem Bedarfsplanvorhabens Paderborn–Halle gemäß des Bundesschienenwegeausbaugesetzes betroffen gewesen. Hierbei plant die DB Netz AG nördlich von Kassel eine eingleisige Neubaustrecke für den Güterverkehr. Das ist kein großes Vorhaben, aber: Die Bahn hat geprüft. Sie hat - in Corona-Zeiten wirklich vorbildlich - eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Am Ende ist das Vorhaben durchgeprüft. Ganz klar wurde festgestellt: Die Variante durch Südniedersachsen ist nicht sinnvoll. Trotzdem wird dieses Vorhaben dem Petitionsausschuss vorgelegt, und somit geht es mit diesem Vorhaben nicht voran. Dieses Vorhaben zieht sich schon über Jahre hin. Das ist angesichts der Notwendigkeiten - die Güter sollen doch von der Straße weg und auf die Schiene hin verlagert werden - inakzeptabel. Solche Vorhaben dürfen nicht so lange dauern.

An diesem Beispiel stellt sich die Frage, wie Kommunikation auch unter dem Aspekt des Klimawandels und der Herausforderungen, vor denen wir stehen, ganz anders aufgezo-gen werden kann. Es verhält sich bei diesen Infrastrukturvorhaben ein bisschen wie mit der Windkraft: Wir finden sie gut, aber nicht vor unserer Haustür. - Vielleicht müssen hierbei ganz andere Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit, vielleicht aber auch der Beschleunigung von Verfahren auf Bundesebene ergriffen werden.

Zusammengefasst: Wir begrüßen die Bestrebungen und Ziele des Deutschlandtaktes im Grundsatz und auch das, was Sie hier vorhaben. Der Harz ist aber nicht in dem Maße berücksichtigt, wie wir ihn gerne berücksichtigt hätten. Wir brauchen am Ende einen Verkehr Richtung Harz, bei dem jeder Umstieg vermieden wird; denn jeder Umstieg ist ein Umstieg zu viel. Deshalb bitte ich Sie, mit Blick auf unsere Resolution und die konkreten Vorschläge noch einmal genauer zu prüfen und in Kombination und Zusammenarbeit mit der LNVG jetzt schon rasche Möglichkeiten der Verbesserung zu finden. Der Harz ist - gerade in Corona-Zeiten - unglaublich attraktiv - trotz der

Probleme mit dem Wald. Lassen Sie uns dafür sorgen, dass möglichst viele Menschen mit dem Zug und nicht mit dem Auto kommen!

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Herzlichen Dank, Frau Wemheuer. Ich habe gesehen, dass Ihre Stellungnahme nicht sehr umfangreich ist und sie in schriftlicher Form vorliegt. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie sie an Frau Kahlert-Kirstein weiterleiten würden, damit sie uns zur Verfügung steht und wir sie in Ruhe lesen könnten.

Christel Wemheuer: Ich habe meinen Vortrag ein wenig kürzer gefasst.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Mir liegen keine Wortmeldungen zu Zusatzfragen vor.

Initiative Deutschlandtakt/PRO BAHN

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 6 und 1. Nachtrag

Anwesend:

- **Rainer Engel**

Rainer Engel: Herzlichen Dank für die Einladung, dass ich Ihnen hier referieren kann. Ich hatte Ihnen ein umfangreiches Papier mit sehr vielen Details geschickt.

Ich kann mich zu 90 % den Aussagen von Herrn Dr. Lienau anschließen.

Die Initiative Deutschlandtakt ist eine kleine Bürgergruppe, die letzten Endes dieses ganze große Werk, das jetzt vor uns liegt und verwirklicht werden soll, politisch angestoßen und begleitet und auch sehr gefördert hat - auch in vielen Ausprägungen.

Im Detail sind wir allerdings auch in der Lage, kritische Fragen an dieses Konzept zu stellen und diese Fragen auch mit technischen Details zu hinterlegen.

Damit komme ich zu drei Kernbotschaften.

Die erste Kernbotschaft lautet: Sie brauchen hier im Land Niedersachsen mehr Fachwissen. Sie brauchen auch mehr Fachleute, die für Sie diese Dinge verstehen und tun. Ich kann Ihnen jetzt viel von den technischen Details erzählen; Sie kön-

nen sie mir glauben oder nicht. Wenn Sie die Fachleute, die Ihnen diese Details auseinanderzusetzen, in den eigenen Reihen haben, in den eigenen Organisationen, in dem Wirtschaftsministerium, in der LNVG, die alle die Fragen, die Sie heute Morgen schon gestellt haben, beantworten können und dabei auseinanderhalten können, was technisch im Augenblick nicht anders machbar ist und was letzten Endes politisch veranlasst und änderbar ist, dann kommen Sie in der Beurteilung der Projekte, die vor uns liegen, zu ganz anderen Ergebnissen. Das gilt auch für die zwei großen Neubauprojekte und das ganze Umfeld.

Dazu gehört auch ein Punkt, der mit der Kernbotschaft, mehr eigene Fachleute zu benötigen, zusammenhängt: Niedersachsen hat bisher keinerlei Anstalten gemacht, darüber nachzudenken, wie wir aus dem, was an Neubaustrecken auf den Tisch gelegt wird, mehr Nutzen für uns ziehen können. Denn die Deutsche Bahn als DB Netz plant ein Fernverkehrsnetz im Auftrage des Bundes und nicht Ihre Nahverkehrsbedürfnisse. Da können Sie also durchaus noch eine ganze Menge herausholen. Ich habe Ihnen das in der schriftlichen Stellungnahme aufgezeigt. Andere Bundesländer tun das. Es wird insbesondere auf den Neubaustrecken zu wenig herausgeholt, was für die Region noch nützlich sein kann.

Ich möchte daran erinnern, dass sich die Arbeit, sich einzubringen, lohnt. Das hat im Grunde genommen vor vielen Jahren Ihre Vorgängergeneration getan. Sie hat nämlich den ICE-Halt in Göttingen und die Spange nach Hildesheim und die Führung der ICE-Strecke über Braunschweig durchgesetzt. Ohne die aktive Auseinandersetzung mit den Neubauprojekten bekommen Sie solche Vorteile an anderer Stelle nicht. Das heißt, es ist wirklich originäre Landespolitik, dort aktiver zu sein.

Dazu gehört beispielsweise auch, fachlich zu hinterfragen, ob es überhaupt möglich ist, eine Bestandsstrecke auszubauen. Das wird bekanntlich im Kreis Schaumburg besonders gehandelt. Sie brauchen die eigenen Fachleute, die erkennen können, ob etwas wirklich hingenommen werden muss, weil es unabdingbar ist, oder ob von interessierter Seite nur so getan wird, als wenn etwas unabdingbar ist. Ich komme zu dem Ergebnis, wir werden die Bestandsstrecke nicht so ausbauen können, weil dabei auf unüberwindbare Hindernisse gestoßen wird. Sie brauchen aber die Fachkunde, das selbst beurteilen zu können, und dürfen nicht nur zur Zuhörerrolle verdammt sein

und gezwungen sein, sich mit solchen Aussagen zufriedengeben zu müssen. Das System Eisenbahn ist zu komplex, als dass es ohne eigenes Fachwissen verstanden werden kann.

Die zweite Kernbotschaft sind im Grunde genommen die Ergebnisse zu den großen Projekten. Die Neubaustrecke ist für Hannover–Hamburg aus unserer Sicht zwingend. Sie steht so jetzt im Deutschlandtakt, und die Deutsche Bahn macht sich jetzt daran, dafür eine Planung aufzulegen. Wir kommen davon nicht weg. Vor allen Dingen sehen Sie nicht ohne tiefe Fachkenntnis die Kreuz- und Querwirkungen, die diese Strecke letzten Endes bewirkt. Beispielsweise ist diese Strecke durchaus geeignet, Ihnen eine drastische Verbesserung des Verkehrs nach Wilhelmshaven ins Haus zu bringen; denn unter den gegebenen Bedingungen bekommen Sie über das Hinaus, was Herr Dr. Lienau genannt hat, keine Verbesserung, weil die Strecke von Bremen nach Hannover mit Güterzügen derart vollgestopft ist, dass man kaum weiß, wie man die Züge abfahren kann. Mehr schnelle Züge, als im Deutschlandtakt vorgesehen sind, können auf dieser Strecke nicht gefahren werden. Insofern nützt Ihnen diese Neubaustrecke in der Verbindung zu Bremen.

Nun komme ich auf die Verbindungskurve in Hannover, die schon genannt wurde, zu sprechen. Diese Neubaustrecke nimmt Ihnen den Sprinter, der heute schon im Zweistundenrhythmus von Essen nach Hamburg ohne Halt durchfährt, von der Strecke über Osnabrück, und macht dort Kapazitäten für den Halbstundentakt im ICE-Verkehr frei und für Güterzüge, die dort öfter fahren können, wenn Sie diesen Sprinter auf die Neubaustrecken verlagern können, sogar dann, wenn der Sprinter dann an Hannover vorbeifährt. Ich kann nur bestätigen, und auch ich bin schon auf die Idee gekommen: Lassen Sie ihn doch in Langenhagen halten! Warum eigentlich nicht? - Aber das muss die Landespolitik gegenüber dem Bund bewegen.

Meine dritte Kernaussage ist längst nicht so eindeutig. Sie betrifft die Strecke Hannover–Bielefeld. Dieser Deutschlandtakt wirkt zunächst schlüssig. Aber ich habe den Eindruck, in den Vorbereitungen hat man Ihnen als Niedersachsen nicht nur die Butter vom Brot genommen, sondern man hat Ihnen auch noch das Brot vom Teller genommen und ein paar Brotrümel hingelegt. Aus unserer Sicht wäre es durchaus interessant, darüber nachzudenken, in einer Dreiviertelstunde von Osnabrück nach Hannover zu gelangen und

das möglicherweise auch noch mit einem RegionalExpress-Konzept unterlegt, bei dem Sie im Halbstundenrhythmus sehr schnell zwischen diesen zwei Städten pendeln können - eine Qualität, die im Augenblick da nicht drinsteht. Die Hintergrundinformationen, die ich eingesammelt habe, besagen: Der zweite im Stundentakt verkehrende Zug, der ICE zwischen Osnabrück und Hannover, der in dem Zahlenwerk aufgeführt ist, ist eigentlich im Wesentlichen auf den Wünschen der Niederländer gewachsen und gar nicht mal so sehr, dass sich das Land Niedersachsen dafür so sehr eingesetzt hat. Das heißt, hier gibt es eine ganze Menge zu tun.

Die Knoten Hamm und Magdeburg sind tatsächlich die Knoten, zwischen denen wir den Fahrplan aufstellen müssen. An Hamm hängt auch noch der ganz große heute gut funktionierende Taktknoten Münster. Westlich von Hamm hängt das wirklich subtil ausgerichtete, praktisch im Abstand von fünf Minuten mit einem Fernverkehrs- oder Regionalzug belastete Streckennetz. Da ist nichts mehr dran zu drehen.

Bewegung ist noch im Knoten Hannover. Da ist ein bisschen möglich. Ich habe persönlich nachgerechnet, was wir an Anschlüssen verlieren und was möglich ist. Ich bin zu einem Ergebnis gelangt. Ich werde heute Nachmittag unter vier, sechs oder acht Augen mit Chefplaner Müller über die Neubaustrecke und darüber sprechen, wie viel Bewegungsfreiheit es noch gibt und was sich auf dieser Strecke noch unterbringen lässt. Es ist aber völlig richtig: Die Zeit, die man verliert, weil man westlich von Hannover langsamer ist, muss man in Richtung Magdeburg durch Investitionen aufholen.

Abschließend möchte ich ein Detail ansprechen, das Ihnen vielleicht noch gar nicht aufgefallen ist. Ich meine wieder die Verbindungskurve in Leinhausen, quer über den Güterbahnhof Herrenhausen hinweg. Ich habe mir die Situation vor Ort angeschaut und bin das Gelände abgelaufen. Jawohl, das geht, das kann man machen. Aber nun lese ich in dem Maßnahmenkonzept, dass die Strecke güterverkehrstauglich gemacht werden soll. Muss das sein? Das dürfen Sie hinterfragen. Dafür brauchen Sie in den eigenen Reihen die Fachleute, die die richtigen Fragen stellen und die Antworten vorbereiten. Ich habe im Kontakt mit der Deutschen Bahn eine positive Erfahrung gemacht: In dem Augenblick, in dem erkannt wird, dass man selbst die Erfahrung hat - in Nordrhein-Westfalen haben wir sie -, wird plötzlich miteinander

der auf Augenhöhe gesprochen und es werden Lösungen erarbeitet. Ich kenne aus Nordrhein-Westfalen keine solche Konfrontation.

Lassen Sie mich, weil die Frage danach gestellt wurde, einen letzten Satz anfügen: Ganz frisch auf dem Markt ist das S-Bahn-Konzept Ostwestfalen-Lippe, das letzten Endes bis nach Kreienzen gedacht ist. Das heißt, auch in diesem Punkt laufen Sie bei den Aufgabenträgern in Ostwestfalen-Lippe durchaus offene Türen ein, wenn Sie Wünsche haben und fragen, wie bei der Anbindung vorgegangen werden sollte. Die dortigen Akteure werden natürlich sagen, dass sie der ENVG nicht vorgreifen wollten. Sie werden aber darüber miteinander reden können.

Wenn Sie Detailfragen haben - Sie haben hier schon viele gestellt -, dürfen Sie sie mir gerne zu-leiten. Ich schicke Ihnen auch gerne eine detaillierte Antwort zu allen angesprochenen Aspekten, soweit es mir möglich ist.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU): ProBahn ist eine wichtige Organisation. Sie beschäftigt sich sehr intensiv mit dem Thema und hat einen sehr guten Überblick. Herr Engel hat gesagt, dass er mit 90 % der Ausführungen, die Herr Dr. Lienau für die DB AG kundgetan hat, übereinstimmt.

Er hat aber auch Kritik geübt, indem er alles das angeführt hat, was nicht gemacht wurde: Elektrifizierung, Neubautrassen usw. - Diese Hinweise nehmen wir sehr ernst.

Ich möchte aber auch sagen, was Niedersachsen alles getan hat. In Niedersachsen hat das MW den Vorschlag unterbreitet, Strecken der Elektrifizierung im LROP festzuschreiben. Die Landesregierung hat festgelegt, 2029 grundsätzlich alle Dieselfahrzeuge auszuwechseln und stattdessen nur elektrifizierte Fahrzeuge fahren zu lassen. Der Arbeitskreis Bahntechnik hat dem Bund 43 Strecken für die Elektrifizierung vorgeschlagen. Das ist kein Pappentitel.

2020 wurde außerdem ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem geprüft werden soll, wie Angebotsverbesserungen und Betriebssysteme verbessert werden können. Dieses Gutachten wird in Kürze vorliegen. Wir warten mit Spannung auf das Ergebnis dieses Gutachtens.

Gut, dass es die Organisation ProBahn gibt. Wir nehmen Ihre Hinweise sehr ernst und werden sie sehr genau prüfen, wenn wir in die Endphase der Beratungen münden.

Abg. **Karsten Becker** (SPD): Vielen Dank, Herr Engel, für Ihren prägnanten Vortrag. Ich finde Ihre Hinweise auf den Umgang Nordrhein-Westfalens und Sachsen-Anhalts mit Bahngroßprojekten interessant. Ich habe interessiert zur Kenntnis genommen - und hoffe, ich habe Sie richtig verstanden-, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen der Fahrzeitverkürzung auf 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld zugestimmt hat. Vorausgeschickt: Ich empfinde Ihr Statement als Bestätigung der Notwendigkeit dieses Antrags.

Ich habe eine Frage zum Streckenabschnitt Hannover-Bielefeld. Die 31 Minuten sind jetzt mehrfach angesprochen worden. Wir beide wissen, worüber wir da reden. Gegenwärtig findet das vorgezogene Beteiligungsverfahren - das Dialogverfahren - statt. Darin ist klar erklärt worden, die 31 Minuten stünden fest. Wie vielen anderen fehlt auch mir die Fantasie, wie Verfahrensbeteiligten unter dieser Voraussetzung zu möglichen Alternativen gelangen können. Ich darf an dieser Stelle Helmut Schmidt frei zitieren, der vor vielen Jahren gesagt hat: Wer die Fähigkeit zum Kompromiss nicht hat, hat in der Politik nichts verloren. - Sie haben als Fahrgastverband ProBahn sicherlich einen Überblick über eine ganze Reihe von Großprojekten. Halten Sie es für denkbar, dass die starre Haltung des Verkehrsministeriums, bezogen auf die 31 Minuten Fahrzeit, zu einer Gefährdung des Gesamtprojekts führen könnte?

Rainer Engel: Grundsätzlich ja. Irgendwo sind nach meinen Rechnungen, die ich hier gerne erläutere, bis zu fünf Minuten Differenz möglich, bevor das gesamte Projekt gesprengt wird. Jenseits der fünf Minuten wird es enorm schwierig, weil dann angefangen werden muss, im Raum Braunschweig bis Helmstedt zu begradigen und Tunnel zu bauen, und dann verschieben wir die ökologischen Probleme nur von einer Seite von Hannover auf die andere Seite von Hannover. Mir fehlt im Augenblick aber noch die Fantasie, diese Möglichkeiten auszuloten. Insofern fehlen uns auch Daten von der DB. Diese Daten habe ich trotz Nachfrage nicht bekommen können, weil die Aussage ist: Der Auftrag endet in Hannover. In Bezug auf die Situation weiter östlich von Hannover dürfen wir gar nicht nachdenken.

Ich will Ihnen einen anderen Punkt nennen, der ein Fragezeichen aufwirft und bei dem ins Detail gegangen werden muss. Zwischen Hannover und Wolfsburg sind für den Deutschlandtakt 230 km/h statt bisher 200 km/h angedacht. Ich habe mich

inzwischen bei der DB in technischer Hinsicht einigermmaßen schlaue gemacht und werde den Nutzen dieser Maßnahme weiterhin hinterfragen. Wenn man schon von 200 km/h auf 230 km/h ausbaut: Wie viel kostet es denn dann, 300 km/h fahren zu können, um auf diese Weise noch ein paar Minuten einzusparen, die ich besser an anderer Stelle investiere? Das heißt, es gibt eine Schmerzgrenze, bei der eine längere Fahrzeit als 31 Minuten das Gesamtprojekt gefährdet. Das Problem besteht darin, Alternativen auszuloten - das ist natürlich ein politisches Anliegen, das Sie betreiben dürfen -, wie viel Ersparnis drin ist, bevor das Projekt gesprengt wird.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Wir können die Anhörung für heute beenden. Herzlichen Dank an Sie drei, dass Sie uns heute zur Verfügung gestanden haben.

Unterrichtung durch die Landesregierung

RR **Lengemann** (MW): Wir haben in der Anhörung schon verschiedene Sichtweisen vernommen.

Die Landesregierung findet den Deutschlandtakt und die mit ihm verbundene Idee sinnvoll und gut. Deshalb prüfen wir auch hier in Niedersachsen, wo wir mit den Fahrplänen überhaupt hin wollen, und überlegen anschließend, wie sich die Infrastruktur für dieses Ziel am besten gestalten lässt.

Der Bund hat bei der Erstellung des Deutschlandtaktes mit den unterschiedlichen Gutachterbüros sehr gut zusammengearbeitet und hat nach und nach drei unterschiedliche Fahrplanentwürfe vorgestellt.

Sie haben aus den Ausführungen meiner Vorredner schon herausgehört, dass wir als Landesregierung sehr unzufrieden sind, wie damit umgegangen worden ist. Das gilt gerade für die Großprojekte.

Ich möchte aber auch offen betonen, dass die Unterstellung von Herrn Engel, dass die Niedersächsische Landesregierung tatenlos gewesen sei, absolut fehl am Platz ist. Wir waren sehr aktiv und haben immer zu allem Stellung genommen. Wir haben klar Position bezogen. Es gibt darüber hinaus eine Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt, in der 4 der 16 Bundesländer vertreten sind. Niedersachsen ist eines dieser Länder. Ich habe

an deren Treffen teilgenommen und dabei immer wieder deutlich gemacht, wo die Interessen Niedersachsens, aber auch der Bundesländer insgesamt liegen.

Insofern haben wir unsere Position sehr deutlich zum Ausdruck gebracht. Leider sind aus unserer Sicht die Fahrpläne aber eher schlechter als besser geworden. Punktuell gab es zwar auch Verbesserungen. Aber gerade die Neubaustrecken sowohl zwischen Hannover und Hamburg als auch zwischen Hannover und Bielefeld, die schon vielfach thematisiert worden sind, sehen wir sehr kritisch.

Im Weiteren möchte ich mich am Entschließungsantrag der Regierungsfractionen orientieren und auf die darin genannten Punkte kurz eingehen.

Am Anfang des Fragenkatalogs, den die Koalitionsfractionen in ihrem Antrag an die Landesregierung richten, konkret in Punkt 1 a), wird kritisch hinterfragt, ob es noch um Anschlussicherung geht oder ob plötzlich doch wieder ausschließlich die höchsten Höchstgeschwindigkeiten im Raum stehen. Diese Frage würden wir natürlich gerne klären. Wir stehen ohnehin immer in engem Austausch zu diesen wichtigen Projekten sowohl mit dem Bund als auch mit der Deutschen Bahn.

In Bezug auf das Alpha E möchte ich kurz an die Historie erinnern, dass 1992 im Bundesverkehrswegeplan schon einmal eine Y-Trasse vorgesehen war. Mit dieser Maßnahme ist mehr als 20 Jahre nichts passiert.

2015 hatten wir - sehr erfreulich - mit dem Alpha E einen breiten Konsens, der auch hier im Landtag breit geteilt wird und den die MdB mittragen. Wir glauben, dass das eine gute und sinnvolle Lösung ist, um hier gut voranzukommen und zeitnah Kapazitäten zu schaffen. Dass der Bund quasi handstreichartig jetzt plötzlich eine Neubaustrecke aus dem Ärmel zaubert, verwundert schon sehr. Nachdem bei der Y-Trasse mehr als 20 Jahre nichts passiert ist, stellt sich die berechnete Frage, wann eine solche Neubaustrecke gebaut wird und wann wir endlich die Kapazitäten bekommen, die wir wirklich brauchen.

Sie haben vorhin nach den Fernverkehrshaltepunkten in Lüneburg, Uelzen und Celle gefragt. Diese Fernverkehrshaltepunkte würden künftig nur noch zweistündlich bedient. Diesen klaren Hinweis muss ich Ihnen geben. Insofern würde

eine Verschlechterung gegenüber dem Status quo eintreten.

Die Frage in Punkt 1 b) bezieht sich auf die Infrastrukturliste. Der Bund hat wohl erfahren, dass wir hier heute zu dem Thema eine Anhörung durchführen. Gestern um 17 Uhr wurde der Abschlussbericht auf die Seiten des Internetauftritts des Bundesverkehrsministeriums gestellt und veröffentlicht. Es ist ein mehr als 300 Seiten umfassendes, sehr umfangreiches Werk, das noch weit über die Infrastrukturliste von Mitte August hinausgeht. In diesem Werk wird deutlich, dass der Bund bei vielen Projekten betreffend den Nahverkehr auch die Länder in der Verantwortung sieht. Das ist ein Punkt, bei dem wir Länder den Bund immer an seine Infrastrukturverantwortung erinnern, die er gemäß Grundgesetz - Artikel 87 e - nun einmal für die Schieneninfrastruktur des Bundes, also der Deutschen Bahn, trägt.

Die Frage in Punkt 1 c) bezieht sich auf die Stabilität des Fahrplans. Das ist ein wichtiger Punkt, den wir schon in der Vergangenheit deutlich gemacht haben und bei dem wir unter anderem darauf gedrängt hatten, dass wir im Hauptbahnhof Hannover die sogenannte Windmühle bekommen, die wir jetzt auch bekommen haben, damit man etwas besser gesicherte Anschlüsse hat, als man sie sonst teilweise hätte. In anderen Ecken des Landes gibt es aber noch Zweifel, ob die Anschlüsse zuverlässig erreicht werden können.

In Punkt 1 d) wird auf den Suchraum eingegangen, der erweitert werden sollte. Da steht wohl vor allem die Strecke Hannover-Bielefeld im Hintergrund der Überlegungen. Das ist eine Relation, von der wir wissen, dass wir dringend zusätzliche Kapazitäten brauchen. Wir drängen darauf, dass die Ausbaustrecke weiter betrachtet wird. Wir meinen, dass ein Ausbau schnell zusätzliche Kapazitäten schaffen könnte, und meinen, dass ein Ausbau auch eine gute Lösung wäre.

Es erscheint verwunderlich, dass vonseiten der DB bzw. des Bundes immer von einem ergebnisoffenen Verfahren gesprochen wird, gleichzeitig aber die 31 Minuten sehr festgezurrt erscheinen. Diese Sprachregelung lässt Zweifel daran aufkommen, wie ergebnisoffen dieses Verfahren wirklich ist. Wir haben es nun schon mehrmals gehört: Man müsste in der Hinsicht über Hannover als Endpunkt hinaus denken, also bis nach Magdeburg. Ich verweise insoweit auf die schriftliche Stellungnahme von Herrn Professor Hesse, der dargelegt hat, dass mit sehr viel geringeren

Finanzmittelvolumina und geringeren Eingriffen die Knoten in NRW und in Magdeburg gehalten werden könnten, ohne dass die Fahrzeit von 31 Minuten zwingend eingehalten werden muss.

Insgesamt führt das dazu, dass viele Wünsche von außerhalb Niedersachsens herangetragen werden und diese dann angeblich diese Neubaustrassen unausweichlich machen. Diese Ansicht teilen wir nicht und kann man hier in Niedersachsen auch nur sehr schwer vermitteln. Wir werden definitiv weiter daran arbeiten, dass wir dort zu guten Lösungen gelangen und dass das, was dazu jetzt im Deutschlandtakt festgelegt ist, nicht in Stein gemeißelt ist, sondern ein lebendes Konstrukt ist, das Weiterentwicklungen bedarf.

Der Punkt 2 betrifft weitere Anbindungen in der Peripherie, z. B. nach Wilhelmshaven, was hier schon konkret genannt worden ist. Dazu will ich gar nicht viel sagen. Wir sind natürlich immer darum bemüht, konstruktive Lösungen zu suchen, werden am Ende aber natürlich auch die Finanzierungsfrage stellen, weil wir in der Hinsicht auch den Bund in der Verantwortung sehen und meinen, dass der Bund die Finanzierung nicht einfach auf das Land abwälzen kann.

Interessant sind natürlich auch neue Aspekte wie z. B. Fernverkehrsverbindungen für den Harz. Ich betreue das Projekt Deutschlandtakt im MW schon seit fünf bis sechs Jahren. Die Forderung, die heute erhoben worden ist, ist sehr neu; ich habe sie zuvor noch nicht gehört. Forderungen wie diese machen aber deutlich: Der Deutschlandtakt kann kein starres Konstrukt sein, nach dem die nächsten 50 oder 100 Jahre gearbeitet wird, sondern der Deutschlandtakt muss ein lebendes Konstrukt sein, das auch neue Wünsche berücksichtigt.

Ich habe gerade geprüft. Ein bisschen Fernverkehr hat der Harz auch heute schon. Es gibt den Harz-Berlin-Express gerade an den touristisch wichtigen Tagen, am Wochenende, wie Frau Wemheuer gesagt hat. Aber in dieser Hinsicht könnte sicherlich noch mehr möglich sein. Mit dem Beschluss aus dem Landkreis Göttingen hatten Sie, Frau Wemheuer, sich ja auch an das MW gewandt. Ich bin sicher, dass es dazu sowohl mit unserem Nahverkehrsreferat 44 als auch mit der Landesnahverkehrsgesellschaft einen guten und konstruktiven Meinungsfindungsprozess gibt, wie man in der Sache zu weiteren Verbesserungen kommen kann.

Der Punkt 3 bezieht sich auf weitere Stundentakte. Ein Aufwuchs an Stundentakten ist natürlich immer wünschenswert und wird von uns auch häufig angestrebt. Leider scheitert dieser Wunsch heutzutage häufig noch an der bestehenden Infrastruktur; sowohl die bestehenden Strecken als auch die bestehenden Knoten müssen noch ausgebaut werden. Der Bund und die Deutsche Bahn tragen natürlich eine Mitverantwortung für diesen Ausbau.

Die Punkte 5 und 6 befassen sich mit den Verbesserungen im Nahverkehr. Der Nahverkehr wird bekanntlich grundsätzlich kontinuierlich ausgebaut. Das Land Niedersachsen erhält die Mittel für den Nahverkehr vom Bund in Form von sogenannten Regionalisierungsmitteln. Im Zuge der Erstellung des Deutschlandtaktes waren die Länder explizit gebeten worden, umfangreiche Anmeldungen vorzunehmen und langfristig, über 2030 hinaus, zu denken und auch Planungen anzugeben, die heutzutage möglicherweise noch nicht finanzierbar sind. Dementsprechend haben wir uns verhalten. Zur Wahrheit gehört aber auch: Wenn alles das, was jetzt im Deutschlandtakt hinterlegt ist, gefahren werden soll, werden wir dafür deutlich mehr Bundesmittel brauchen. Aber deshalb befinden sich das Land und die anderen Länder bekanntlich in einem Dialog mit dem Bund mit der Zielrichtung, dass es dafür Regionalisierungsmittel in einem höheren Umfang braucht.

Schließlich ist noch der Güterverkehr angesprochen worden. Der Güterverkehr ist quasi das Sorgenkind des Deutschlandtaktes. Es gibt einerseits sehr hohe politische Ziele, wie z. B. die 25 % des Modal Split Anteils. Aber wer an den Gesprächsrunden teilnimmt, der merkt auch, dass diese Ziele im Moment noch gar nicht unterstellt worden sind. Das gilt auch für zahlreiche Maßnahmen, die hier in Niedersachsen so blumig verbreitet werden. Sie sind häufig immer noch mit dem Zusatz versehen, dass deren Umsetzung davon abhängt, dass eine künftige Güterverkehrsprognose den Bedarf dafür nachweise. Insofern sind das alles Probleme.

Nach dem Ausbau der Strecke Hamburg–Berlin soll es einen Halbstundentakt im Fernverkehr geben. Da ist es für den Güterverkehr teilweise schon schwierig, überhaupt noch auf dem bestehenden Niveau zu bleiben. Insofern sind das schwierige Diskussionen und Themen, die wir im Auge haben. Deshalb begrüßen wir es auch, dass diese Themen in diesem Antrag ihren Niederschlag finden.

Der Punkt 8 befasst sich mit der Bewertungsmethode des Bundesverkehrswegeplans. Das ist definitiv ein sehr valider Punkt, weil heutzutage in diese Bewertung meistens nur der Fahrzeitgewinn von Fernverkehrskunden einfließt. Insofern sind diese Angaben sehr verzerrt. Wenn z. B. gesagt würde, dass auf der Strecke zwischen Hannover und Hamburg der Fernverkehr weiterhin durch Uelzen, Celle, Lüneburg etc. geschickt werden soll und stattdessen eine Neubaustrecke für den Güterverkehr geplant werden sollte - solche Überlegungen sind früher angestellt worden -, dann würde sich das überhaupt nicht rechnen, weil der Güterverkehr unter den derzeitigen Bewertungsmethoden viel zu wenig Nutzen stiftet. Insofern ist in diesem Punkt eine Weiterentwicklung auf jeden Fall angezeigt.

Der Punkt 9 betrifft die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung. Selbstverständlich ist es sehr wichtig, dass dieser Punkt umgesetzt wird. Allerdings gehört dazu dann auch eine gewisse Verbindlichkeit. Der Verlauf der Planungen des Vorhabens Alpha E ist schwer vermittelbar: Es wird ein umfangreiches Dialogverfahren durchgeführt, und es gibt eine Variante, die einen breiten Konsens hat. Dennoch streicht der Bund einige Jahre später quasi handstreichartig den gesamten Konsens, kündigt ihn auf und schlägt eine Neubaustrecke vor. - Das ist eine Ignoranz von Bürgerbeteiligung, die bei den Bürgerinnen und Bürgern zu sehr viel Verdross führt und nicht das Vertrauen in die Politik stärkt. Da muss man schon vorsichtig sein. Auch die Einbindung von Experten kann bei den noch anstehenden Dialogverfahren noch verbessert werden.

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Sie haben alle meine wesentlichen Fragen beantwortet. Ich möchte auf das Alpha E zurückkommen und hätte von der Landesregierung gerne eine Einschätzung, wer Schuld daran ist, dass dieser Konsens aufgekündigt wird und künftige Dialogverfahren bei Infrastrukturvorhaben von der Bevölkerung eigentlich nicht mehr ernst genommen werden können. Ist es die Bahn, die jetzt einfach sozusagen das Mandat aus dem Deutschlandtakt umdreht, oder ist es die Bundesregierung, die sich hiervon verabschiedet hat? An wen müssen wir uns wenden, wenn wir das Vertrauen der Bevölkerung wieder herstellen wollen?

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Wir haben recht geheimnisvolle Pressemitteilungen gelesen. Deshalb möchte ich jetzt eine konkrete Nachfrage stellen. Herr Minister Althusmann hat sich wie al-

le demokratischen Parteien hier im Landtag für den Ausbau von Alpha E ausgesprochen. Herr Ferlemann hat auch gesagt: Bestandsausbau und keine Neubaustrecke! - Was ist denn seit der Berichterstattung seitens des Verkehrsministeriums bzw. seitens des Verkehrsministers in Richtung Berlin - Bahn, Bund oder Bundesverkehrsminister oder wer auch immer dafür verantwortlich ist - konkret passiert?

Wir haben versucht, die Informationslage zu recherchieren. Sowohl Bahn als auch Bund wissen angeblich nichts von diesen Plänen. Von daher ist die Lage wirklich sehr mysteriös. Ich hätte gerne eine Einschätzung bzw. eine Information, was der Minister seit der Pressemitteilung in dieser Angelegenheit bis heute unternommen hat.

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Ich gehe zunächst auf die Frage von Herrn Bode ein: Alpha E, wer kündigt den Konsens, und an wen soll man sich wenden? - Primär wäre der Bund zuständig. Aber ob es in dem Sinne eine Aufkündigung des Konsenses ist, ist nur anhand dieser Infrastrukturliste nicht klar. In dieser Infrastrukturliste ist eine Strecke für eine Geschwindigkeit von bis zu 300 km/h beschrieben, die von Maschen-Personenbahnhof, bis Hannover-Vinnhorst reicht. Das ist also sehr offensichtlich eine Maßnahme für den sehr schnellen Schienenpersonenfernverkehr.

Es gibt noch weitere Maßnahmen, die, wie es Herr Lengemann gesagt hat, unter dem Vorbehalt einer Prognose Überholbahnhöfe für den Güterverkehr vorsehen. Nach bisheriger Studie dieser Liste ist aber nicht erkennbar, wie diese Neubaus Strecke überhaupt für den Personenverkehr nutzbar sein soll, wie also die Güterverkehre in Hannover weiterfahren können sollen, ohne durch den Hauptbahnhof zu verkehren. Insofern ist das eine Maßnahme des Deutschlandtaktes für den Personenverkehr.

In Norddeutschland besteht aber auch Bedarf für den Güterverkehr. Im Dialogforum Schiene Nord war ein ganz großes Prä, wie mit dem Schienengüterverkehr umgegangen wird. Insofern ist diese Maßnahme in der Liste möglicherweise noch keine Antwort darauf, wohin sich das Vorhaben Alpha E entwickelt.

Herr Ferlemann hatte immer aufgezeigt, dass auch seitens des Bundes ein Bestandsausbau bzw. bestandsnaher Ausbau weiterhin mitgeplant und ausgeführt werde.

An dieser Stelle leite ich zu der Frage über, was Herr Althusmann in dieser Angelegenheit tut. Ich habe nicht genau vor Augen, wann die Pressemitteilung herausgekommen ist. Ich kann Ihnen aber mitteilen, was in den letzten Wochen und Monaten erfolgt ist. Herr Lengemann hatte gesagt, bei der Einbeziehung der Fachexpertise sei noch Luft nach oben. Das gilt nicht unbedingt im Hinblick auf die Aussage von Herrn Engel, dass es hier möglicherweise nicht genug Fachexpertise gebe, sondern gilt im Hinblick darauf, dass die Bürgerinitiativen mit Herrn Dr. Vieregg einen Gutachter beauftragt hatten und dessen Ideen auch von der Bahn übernommen worden sind, sodass das Vorhaben eigentlich gut anlief. Dieser Dialog ist aber im Prinzip verlaufen, er ist nicht zustande gekommen. Der Projektbeirat hat daraufhin eine eigene Veranstaltung durchgeführt, um die Ergebnisse von Herrn Dr. Vieregg zu veröffentlichen. Dazu hat Herr Althusmann auch ein Grußwort gesprochen, um deutlich zu machen, dass wir den Austausch brauchen.

Des Weiteren wendet sich Herr Dr. Althusmann an den Bund, weil im Raum steht, ein weiteres Gespräch durchzuführen. Hierzu hat Herr Ferlemann gesagt, dass dieses Treffen im Herbst dieses Jahres stattfinden solle, wenn weitere Ergebnisse vorlägen. Insofern gibt es gute Gründe, an der Route festzuhalten. Es ist gemeinsames Ziel, im Sinne des bisherigen Konsenses die Schieneninfrastruktur auszubauen. Wenn es nach der bestehenden Bewertungsmethode wirklich schwer sein sollte, ein ausgeglichenes Kosten-Nutzen-Verhältnis herzustellen, dann wird, wie Herr Ferlemann aufgezeigt hat, ein extra Bundestagsbeschluss gefasst. Das ist ein sehr holpriger Weg, weil deutlich geworden ist, dass nur mit Güterverkehrs nutzen im Bundesschienenwegenetz nicht viel bewegt werden kann. - So weit zu den Aktivitäten des Ministers in dieser Sache.

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Das, was Sie zu Alpha E gesagt haben, ist zutreffend. Aber es gab ja auch die Vorgeschichte mit der Y-Trasse, die ursprünglich ausschließlich als reine Personenverkehrstrasse gedacht war. Das war also ziemlich identisch mit dem, was hier drin stand. Dann wurde der Anteil des Güterverkehrs auf der Trasse immer größer. Nachdem das Y Geschichte war, kam die Bahn mit einer ähnlich gelagerten Trasse nur für den Güterverkehr. Danach gab es das Dialogforum. Insofern war, rückblickend betrachtet, bei der Debatte immer schon alles mit im Fokus. Beim Dialogforum wurde bekanntlich auch die autobahnahe Trasse - in dem Fall in der Tat

für Güter - geprüft, und dabei traf diese Trasse auf unüberbrückbare Raumwiderstände durch naturschutzrechtliche Fragestellungen, bei denen man die alternativen Möglichkeiten abgewogen hatte. Da es Alternativen gab, wollte man den FFH-Bereich und übrigens auch den Truppenübungsplatz der Bundeswehr nicht zerstören. Vor diesem Hintergrund stellt sich für mich die Frage: Hat sich dadurch, dass man jetzt von der Misch- oder Gütertrasse auf eine ausschließlich für Personentransport gedachte Hochgeschwindigkeitstrasse umschwenkt, diese eigentlich abgeschlossene Frage des unüberbrückbaren Raumwiderstandes hier, in der Nähe der Autobahn, geändert?

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Zu der Frage der Raumwiderstände bei einer komplett neuen Trasse entlang der BAB7 ist Folgendes zu sagen: Das Dialogforum hatte den folgendermaßen umschriebenen Auftrag: Die Richtlinien und Maßstäbe der Bundesverkehrswegeplanung gelten, aber es steht dem Dialogforum offen, weitere Kriterien zu bewerten. - Es wurde sehr hoch gewichtet, dass ein neuer Eingriff sehr negativ bewertet wird. Unter dieser Prämisse ist der Entscheidungsprozess dann in die Ausbauvariante des Alpha E gemündet. Das war entsprechend der gemeinsam verabredeten Aufgabenstellung ein Ergebnis im Rahmen des Erwartbaren.

Lassen Sie mich nun auf die Frage eingehen, was an der BAB 7 als möglich und was als nicht möglich feststand: Mir ist aus dem damaligen Raumordnungsverfahren, das für die Y-Trasse durchgeführt worden ist, bekannt, dass eine BAB 7-parallele Variante damals ausgeschieden ist, weil die Radien entlang einer Autobahn viel kleiner sind als die, die für den Eisenbahnverkehr erforderlich sind. Diese Entscheidung wurde vor meiner momentanen Verwendung getroffen. Nach meiner Kenntnis ist dies der Grund gewesen, aus dem im damaligen Raumordnungsverfahren eine Trassenführung parallel zur BAB 7 nicht zustande gekommen ist.

Die Deutsche Bahn führt eine eigene Untersuchung zu der Frage durch, welche Schutzgüter vorhanden sind. Deren Ergebnisse sind separat zu bewerten. Möglicherweise gelangt die Untersuchung zu anderen Ergebnissen. Herr Lenge mann hat gesagt, diese großen Infrastrukturprojekte seien in dieser Form und vor allen Dingen auf Basis der bisher durchgeführten Dialoge gemeinsam entwickelt worden. Die Gespräche sind mit Fachleuten geführt worden, so wie es Herr

Engel eingefordert hat, und somit Laien kaum vermittelbar.

Abg. **Karsten Becker** (SPD): Ich beziehe mich auf die 31 Minuten Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld. Herr Engel hatte am Schluss seiner Ausführungen erklärt, dass er - zumindest abstrakt - eine Möglichkeit sehe, östlich von Hannover die Strecke auf 300 km/h statt auf 230 km/h auszubauen, dass ihm dazu aber die Daten seitens der Bahn nicht zur Verfügung gestellt würden, weil eine solche Überlegung außerhalb ihres Auftrags läge. Liegen der Landesregierung darüber Informationen vor? Oder sehen Sie sich in der Lage, entsprechende Unterlagen vom Bund zur Verfügung gestellt zu bekommen?

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Es spricht nichts dagegen, dafür beim Bund anzufragen. Dafür würden wir uns auch noch einmal mit Herrn Engel austauschen. Herr Engel hat gesagt, für weitere Maßnahmen brauchte man Daten und Fantasie. Meines Erachtens macht den Antrag aus, in Alternativen zu denken. Wir haben gelernt, dass Hamm bzw. Münster und Magdeburg sehr wichtige Knoten sind. Ich gehe davon aus, dass es unter dieser Prämisse noch weitere Möglichkeiten gibt, die Strecke zwischen Hannover und Bielefeld zu gestalten, als nur auf eine Fahrzeit von 31 Minuten fokussiert zu sein. Wir werden weitere Informationen erfragen.²

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Wir notieren, dass uns diese Unterlagen im Nachgang zur Verfügung gestellt werden.

Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Wir schließen somit die Anhörung und Unterrichtung ab.

² Bis zur Herausgabe dieser Niederschrift lagen der Landtagsverwaltung keine Informationen vor.

Tagesordnungspunkt 2:

Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen jetzt veröffentlichen

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/2829](#)

direkt überwiesen am 15.02.2019
AfWAVuD

Der Ausschuss hatte den Antrag zuletzt in seiner 55. Sitzung am 19. Juni 2020 beraten. Zur heutigen Sitzung lag dem Ausschuss ein Änderungsvorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Vorlage 1) vor.

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) brachte den mit „Damit sich was dreht - Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen jetzt umsetzen!“ überschriebenen Änderungsvorschlag seiner Fraktion vom 1. Juli 2021 ein und erläuterte die darin erhobenen Forderungen.

Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) führte aus, einigen der im Änderungsvorschlag erhobenen Forderungen sei durch Regierungshandeln bereits entsprochen. So habe der Runde Tisch Radverkehr zuletzt im April 2021 getagt. Insofern sei die im Änderungsvorschlag erhobene Forderung, den überparteilichen Runden Tisch Radverkehr „umgehend“ zu reaktivieren, obsolet.

Die Koalitionsfraktionen müssen dem Radverkehr eine hohe Bedeutung bei. Ein Beleg dafür seien die Verdoppelung der Haushaltsansätze für den Radwegebau im Haushalt 2021 und die Ankündigung, die Mittelansätze mit Blick auf künftige Haushalte verstetigen zu wollen.

In dem Änderungsvorschlag werde in der Nr. 4 gefordert, dass die Förderung kommunaler Straßenbauprojekte im Rahmen des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz grundsätzlich nur dann möglich sein solle, wenn bei den kommunalen Planungen ausreichender Raum für den Rad- und Fußverkehr mit berücksichtigt werde. Die Förderrichtlinien seien entsprechend zu prüfen und zu überarbeiten. Sie teile die Ansicht, so die Abgeordnete, dass beim Straßenneubau das Anlegen von Radwege mitbedacht werden müsse, habe in diesem Zusammenhang aber insbesondere Projekte wie Ortsumgehungen

im Blick, deren Planung vor Jahrzehnten begonnen habe und die nunmehr vor der Umsetzung stünden. Die Absicht der Antragstellerin dagegen, nur noch den Bau von Straßen zuzulassen, die mit einem Radweg versehen seien, bedürfe einer kritischen Würdigung.

Aufgrund der hohen Bedeutung, die die Koalitionsfraktionen dem Radverkehr beimäßen, beantrage sie, in einer der nächsten Ausschusssitzungen eine mündliche Unterrichtung der Landesregierung entgegenzunehmen, um sich im Anschluss daran ausführlich mit den Einzelmaßnahmen des Fahrradmobilitätskonzeptes und dem Stand der Umsetzung zu befassen.

Abg. **Gerda Hövel** (CDU) äußerte sich im Sinne ihrer Vorrednerin. Sie vertrat die Ansicht, dass der Änderungsvorschlag vom 1. Juli 2021 überwiegend neue Forderungen enthalte und somit einem völlig neuen Antrag gleichkomme. Im Übrigen seien die Forderungen, die die Antragstellerin in der Nr. 3 erhebe, etwa die Forderung nach einer Beschleunigung der Planung von Radverkehrswegen, bereits in der Raumordnung berücksichtigt.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) bat darum, konkret zu benennen, welche der im Änderungsvorschlag erhobenen Forderungen durch Regierungshandeln bereits erledigt seien.

Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) bemerkte, sie habe erklärt, dass „einigen“ der im Änderungsvorschlag erhobenen Forderungen bereits entsprochen sei.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) wies darauf hin, dass er in den Haushaltsberatungen für das Haushaltsjahr 2021 die Koalitionsfraktionen ausdrücklich dafür gelobt habe, dass für den Radverkehrswegebau mehr Mittel vorgesehen seien, und kritisierte, dass nur ein Bruchteil dieser Mittel verausgabt worden sei. So habe die Landesregierung auf Nachfrage erklärt, teilte der Abgeordnete mit, dass bis zum Jahresende nur 1,6 Millionen Euro von den 15 Millionen Euro aus dem Corona-Sondervermögen verausgabt gewesen seien. Die Veranschlagung und der Abfluss von Mitteln seien zwei Seiten derselben Medaille.

Er unterstütze den Antrag auf Entgegennahme einer mündlichen Unterrichtung und bitte die Koalitionsfraktionen, nach der Entgegennahme der Unterrichtung Akteure wie den ADFC oder die AGFK zu dem Änderungsvorschlag anzuhören.

Mit Blick auf die sonst übliche Beschränkung auf schriftliche Unterrichtungen empfand Abg. **Jörg Bode** (FDP) die Absicht der Koalitionsfraktionen, zu dem Änderungsvorschlag eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen, als ein großes Entgegenkommen gegenüber der Antragstellerin.

In Anbetracht der Themenfülle des Änderungsvorschlags und des Umfangs des Fahrradmobilitätskonzepts sowie im Sinne eines effizienten Informationsflusses empfahl der Abgeordnete, in einem ersten Schritt eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen, um in Kenntnis dieser Informationen in einem zweiten Schritt konkrete mündliche Nachfragen zu offenen Punkten stellen zu können.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) griff den Verfahrensvorschlag des Abg. Bode auf und empfahl, nach Eingang der schriftlichen Unterrichtung über die Entgegennahme einer zusätzlichen mündlichen Unterrichtung zu entscheiden.

Weiteres Vorgehen

Der **Ausschuss** vereinbarte, sich zunächst in schriftlicher Form durch die Landesregierung unterrichten zu lassen und nach der Vorlage der schriftlichen Unterrichtung über die Notwendigkeit einer zusätzlichen mündlichen Unterrichtung durch die Landesregierung zu entscheiden.

Tagesordnungspunkt 3:

Garantiert mobil: Mit niedersächsischer Mobilitätsgarantie Zugang für alle Menschen zu einem verlässlichen, regelmäßigen und bezahlbaren ÖPNV schaffen!

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/9587](#)

erste Beratung: 115. Plenarsitzung am 08.07.2021

federführend: AfWAVuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF

Weiteres Vorgehen

Der **Ausschuss** verständigte sich darauf, eine Unterrichtung durch die Landesregierung in schriftlicher Form entgegenzunehmen.

Verfahrensfragen

Beginn der Beratung

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) verwies auf die umfangreiche Plenarberatung. Er bat darum, in einer der nächsten Sitzungen eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen, um zu erfahren, an welchen Standorten und in welcher Form in den vergangenen zwei Jahren in Zusammenarbeit mit den Kommunen verbesserte Mobilitätsangebote entwickelt und umgesetzt worden seien.

Von dem Vorhaben, einen Verfahrensantrag zu stellen, der darauf abziele, die fünf wichtigsten Akteure in Niedersachsen auf dem Gebiet der Mobilität sowie die kommunalen Spitzenverbände anzuhören, sah der Abgeordnete ab, behielt sich aber vor, einen entsprechenden Antrag im Verlaufe der Beratungen zu stellen.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) sprach sich für die Entgegennahme einer schriftlichen Unterrichtung durch die Landesregierung zu dem Entschließungsantrag aus und empfahl, Fragen zu dem Änderungsvorschlag auf schriftlichem Wege an die Landesregierung zu richten.

Sie bat die Landesregierung, in der schriftlichen Unterrichtung die Herausforderungen darzulegen, vor die die Landesregierung und die Träger des ÖPNV durch die im Entschließungstext dargelegten Maßnahmen gestellt würden, und die möglichen Verbesserungspotenziale aufzuzeigen.



Deutschlandtakt verbessern

Mündliche Anhörung

Deutsche Bahn AG | IL HB/NI, Dr.-Ing. Cay Lienau, Qualitätsbeauftragter | 10. September 2021

Die deutschen Klimaschutzziele erfordern eine Verkehrswende



Die Bahn ist das einzige Verkehrsmittel, die dies zeitnah leisten kann

Änderung Bundes-Klimaschutzgesetz

Bundesverfassungsgericht: Lasten dürfen nicht übermäßig auf Zukunft verlagert werden

▪ Bis 2030:

THG-Emissionen -65% ggü. 1990 (bisher um 55%)

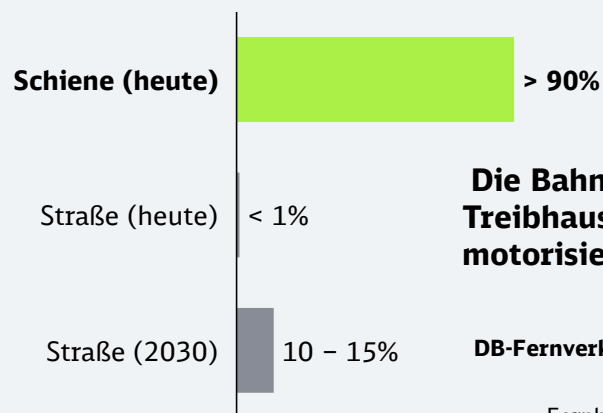
Im Verkehrssektor -48 % ggü. 1990 (bisher um 42 %)

▪ Bis 2040:

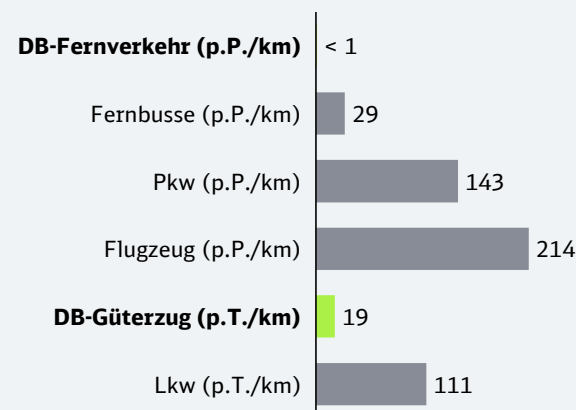
Senkung der deutschen THG-Emissionen um 88% ggü. 1990 (bisher kein Ziel)

▪ Bis 2045: Klimaneutralität für Deutschland (bisher bis 2050)

Kein Verkehrsmittel ist so elektromobil



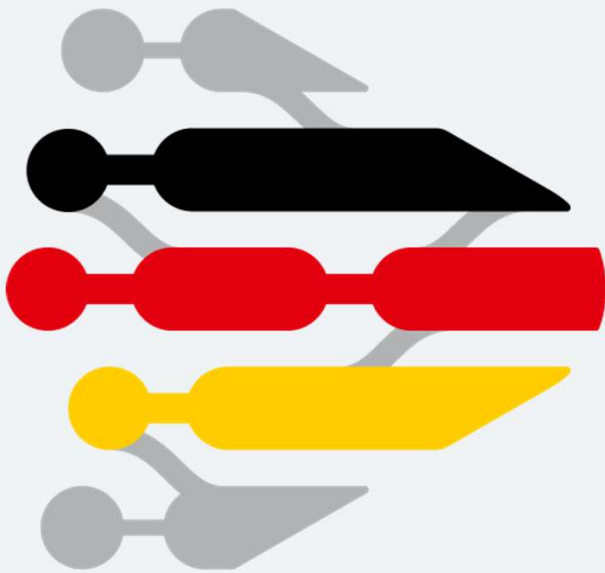
Die Bahn produziert die niedrigsten Treibhausgasemissionen aller motorisierten Verkehrsmittel



Der Deutschlandtakt ist Kompass für die erforderliche Weiterentwicklung des deutschen Schienennetzes...



DEUTSCHLANDTAKT



Der Deutschlandtakt läutet eine neue Ära der Infrastrukturentwicklung ein:

ERST FAHRPLAN – DANN INFRASTRUKTURPLANUNG

- Von: Die Infrastruktur gibt den Fahrplan vor
- Zu: Der Fahrplan definiert, welche Infrastruktur gebraucht wird

Was ist der Deutschlandtakt?



Vom Reisenden zur Infrastruktur

In einer deutschlandweiten Planung werden Verbindungen, Umsteigezeiten und Fahrpläne bestmöglich aufeinander abgestimmt. Reisende stehen im Mittelpunkt der Planungen. Damit sind Fahrgäste besser unterwegs und **schneller am Ziel**.

Knoten geben den Takt an

Verbindungen zwischen Umsteigebahnhöfen – sogenannten Knoten – sind deutschlandweit aufeinander abgestimmt. Das sorgt für bequemes Reisen – und **Stabilität** im System.

Gemeinsam ans Ziel

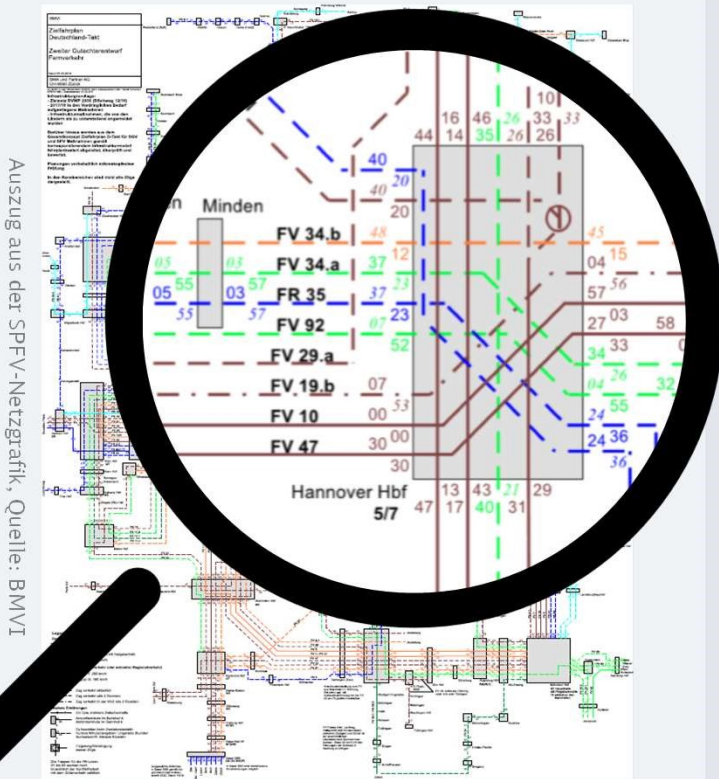
Das Bundesverkehrsministerium initiierte den Deutschlandtakt. Zahlreiche Akteure wie die Ländern, Eisenbahnverkehrs-Unternehmen und Experten wirkten am vorliegenden Entwurf mit. So können **Mobilitätswende und Klimaschutz** realisiert werden.

Der Schienenpersonenverkehr ist im Deutschlandtakt minutenscharf ausgeplant – für den Güterverkehr werden Systemtrassen vorgehalten



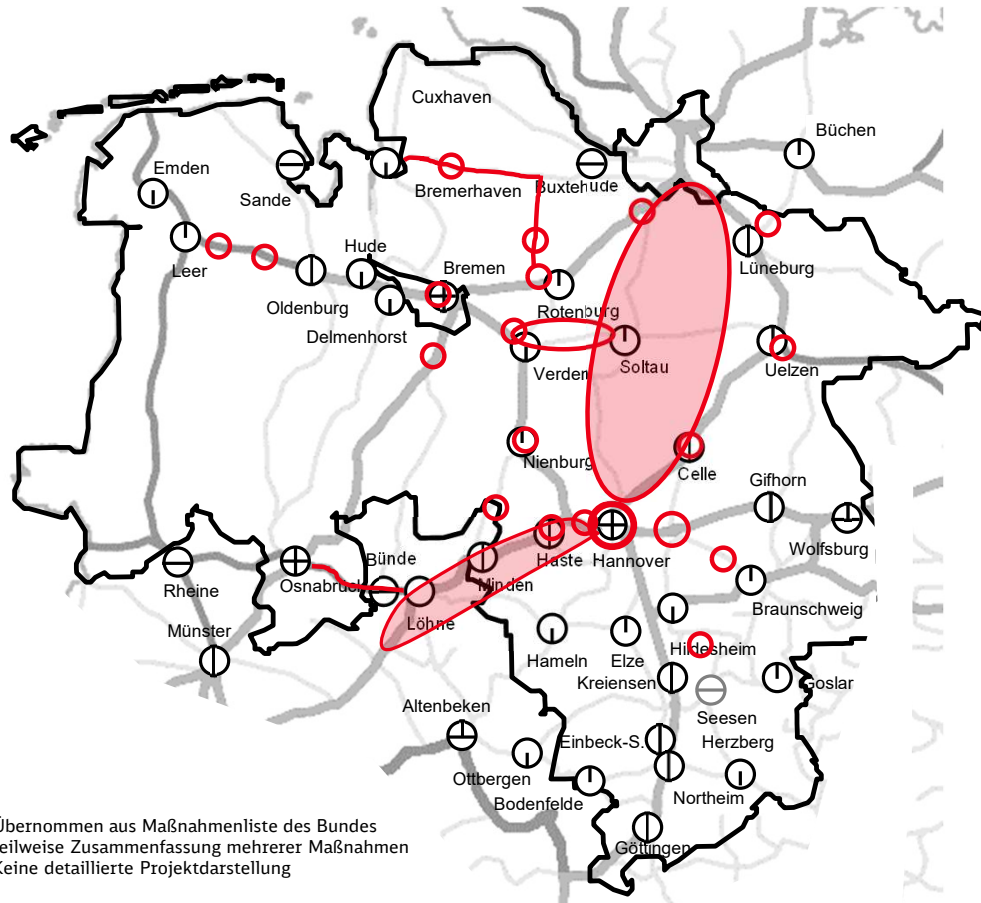
Der Deutschlandtakt ist ein Zielfahrplankonzept:

- Im **Schiienenpersonenverkehr** (SPV) ist der Deutschlandtakt ein minutengenau ausgeplanter Fahrplan im Zweistundenraster (siehe Auszug der Fernverkehr-Netzgrafik links); Fern- und Nahverkehr sind in Umsteigeknoten miteinander verknüpft.
 - So werden die Voraussetzungen geschaffen, um eine **Verdopplung der Passagierzahlen bis 2030** zu erreichen.
- Für den **Schiienengüterverkehr** (SGV) werden Systemtrassen zwischen den großen Knoten vorgehalten, die für Güterzüge mit typischen Fahrdynamik-Eigenschaften geeignet sind.
 - Die SGV-Kapazitäten im Deutschlandtakt ermöglichen laut Gutachter des Bundes die Erreichung eines Güterverkehr-Marktanteils der Schiene von 25%. Dies entspricht einem **Wachstum des SGV um +70%**.



Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:

Eine Vielzahl von Maßnahmen des Bundes verbessert die Infrastruktur



Übernommen aus Maßnahmenliste des Bundes
teilweise Zusammenfassung mehrerer Maßnahmen
Keine detaillierte Projektdarstellung

Überproportional großes Investitionsvolumen in Niedersachsen:

- **15% - 20% der bundesweit veranschlagten Mittel fließen nach Niedersachsen**
- **2 Großprojekte**
 - NBS/ABS Hamburg/Bremen/Hannover
 - NBS/ABS Hannover Bielefeld
- **Vielzahl kleinerer und mittlerer Maßnahmen**
 - Überwerfungsbauwerke zur Entflechtung der Verkehrsströme (z.B. Nienburg, Lehrte, Gleidingen.....)
 - Neue Kreuzungsmöglichkeiten an eingleisigen Strecken
 - Streckenausbauten/-ertüchtigungen, z.B.
 - Leer – Oldenburg
 - Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg
 - Löhne - Osnabrück

Der Bund unterstellt zusätzlich weitere Maßnahmen der Länder, die ausschließlich dem Nahverkehr dienen. Diese sind bisher nicht veröffentlicht.

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:

Strecke Hannover–Bielefeld ist Kernstück im Deutschlandtakt mit großem Nutzen für Niedersachsen und das Gesamtnetz

Kurze Fahrzeiten nutzen allen Bahnreisenden:

- Nahverkehrsreisenden profitieren durch mehr und schnellere Züge
- Fernverkehrsreisende auf der Ost-West-Achse gewinnen durch schnelle Direktverbindungen zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin/Brandenburg/Sachsen-Anhalt
- Fernverkehrsreisende durch gute Umsteigeverbindungen in Hannover zwischen Amsterdam/Osnabrück/Oldenburg/Bremen und Süddeutschland (München, Nürnberg) bzw. Südostdeutschland (Halle/Leipzig/Dresen)

Ausbau mit hoher Streckengeschwindigkeit ist zukunftsfähig:

- Verhindert die Ableitung von Verkehrsströmen an Niedersachsen vorbei
- Stärkt die regionale Wirtschaft
- Ermöglicht das Erreichen der Klimaziele und Verkehrswende
- Schafft eine Schieneninfrastruktur, die die Anforderungen für die nächsten 100 Jahre erfüllt (auch die Planer der vorhandenen Strecke haben weit voraus gedacht)



Wechselwirkungen zwischen Attraktivität des Angebotes und Fahr-/Reisezeiten berücksichtigen:

- Fahrzeitverlängerungen und schlechtere Anschlüsse führen zu weniger Reisenden und gefährden die neuen attraktiven Verbindungen, z.B.
 - den Halbstundentakt NRW – Hannover – Berlin
 - den Stundentakt Amsterdam – Osnabrück – Hannover – Berlin

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:

DB untersucht den Streckenneubau Hannover – Bielefeld ergebnisoffen



Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:

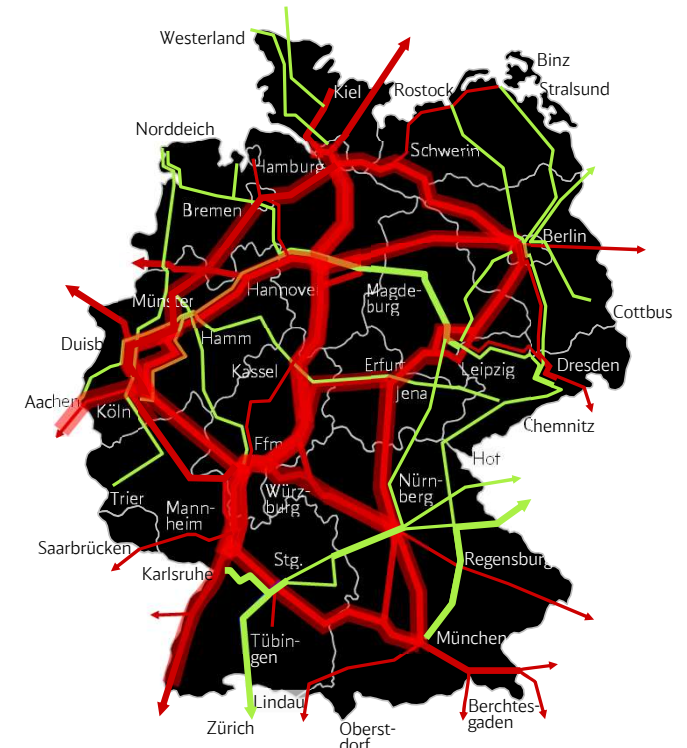
Mehr und schnellere Züge verbessern die Fernverkehrsverbindungen



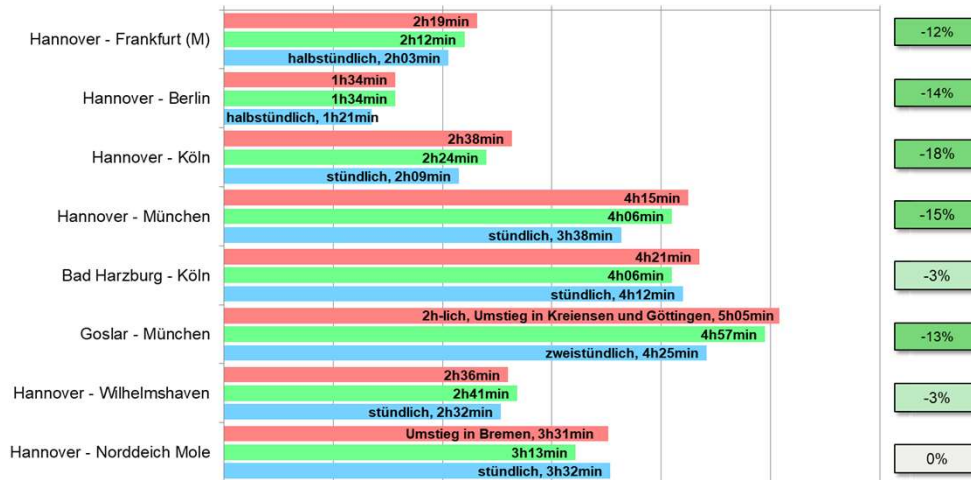
Verdopplung der Zugzahlen auf den Hauptachsen.....

- Hannover - Berlin
- Hannover - Ruhrgebiet - Köln
- Hamburg - Osnabrück - Ruhrgebiet - Köln
- Amsterdam - Osnabrück - Hannover
- Hannover - Frankfurt

- mind. 2 FV-Züge je Stunde
- mind. FV-Stundentakt
- mind. FV 2-Stunden-Takt
- FV/FR-Stunden-Takt
- FV/FR 2-Stundentakt



..... und zusätzlich kürzere Fahrzeiten



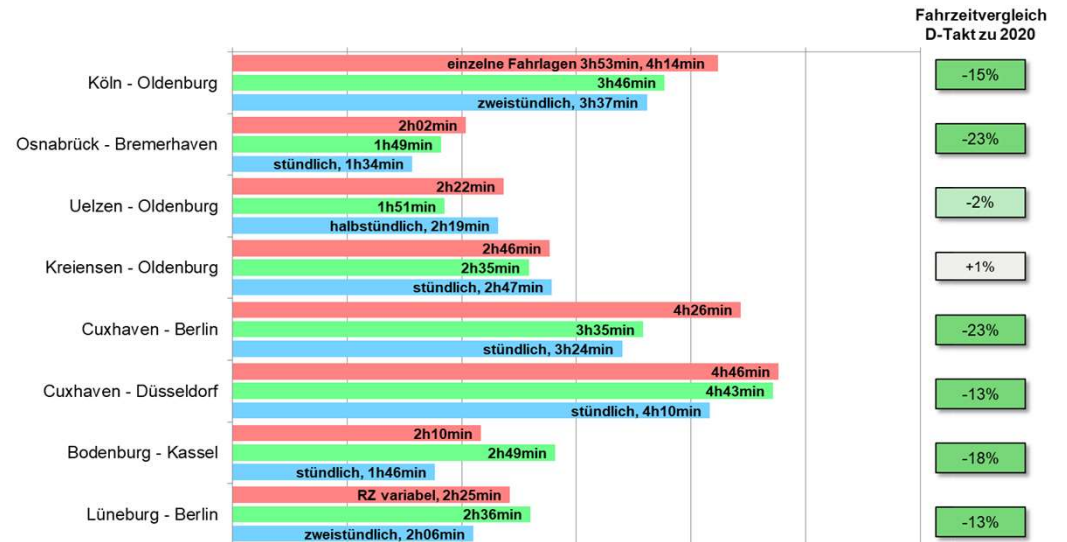
Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:

Mehr und schnellere Züge verbessern die Anbindung der Fläche



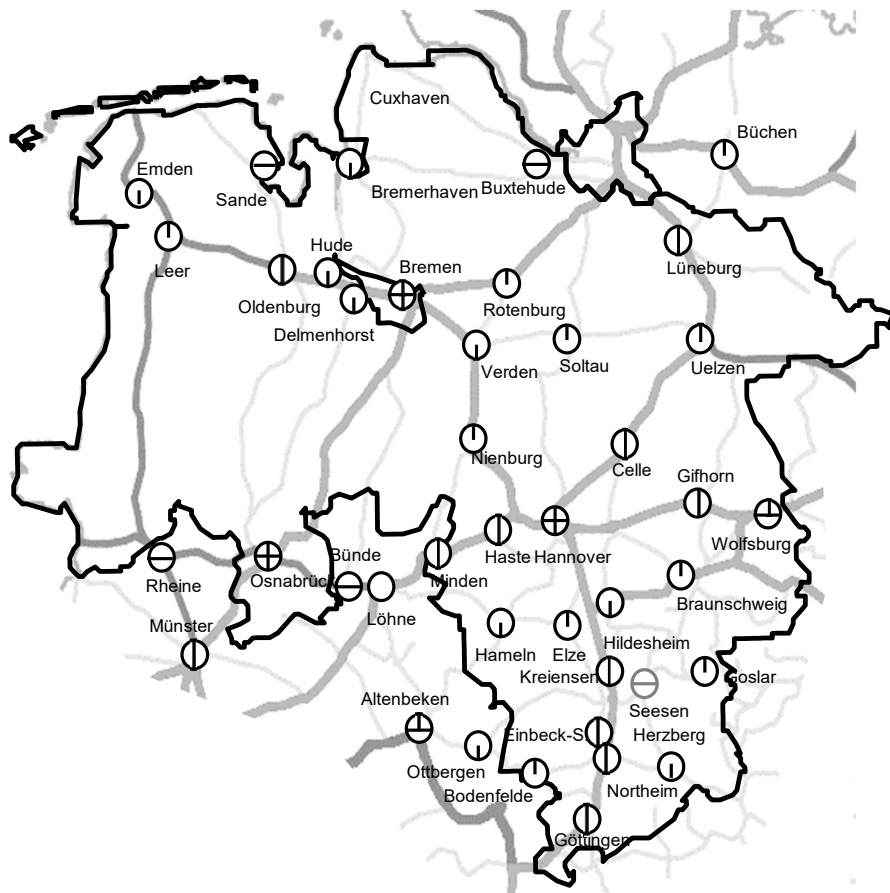
Verdopplung der Zugzahlen auf den vielen Achsen.....

- Göttingen - Hannover (30' statt 60')
- Hannover - Hamburg (30' statt 60')
- Hannover - Bremen (30' statt 60')
- Hannover - Wolfsburg (30' statt 60')
- Hildesheim - Braunschweig - Wolfsburg (30' statt 60')
- zusätzliche S-Bahn-Linie Hannover - Burgdorf
- Leer - Oldenburg (30' statt 60')
- Oldenburg - Osnabrück (30' statt 60')
- Braunschweig - SZ-Ringelheim (30' statt 60')
- Braunschweig - Schöppenstedt (30' statt 60')
- Hannover - Minden (30' statt 60')
(nur in der HVZ dargestellt, aber auch ganztägig fahrbar)
- Kreiensen - Holzminden (60' statt 120')
- Uelzen - Soltau - Uelzen (60' statt 120')
- Lüneburg - Lübeck (30' statt 60')



Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt:

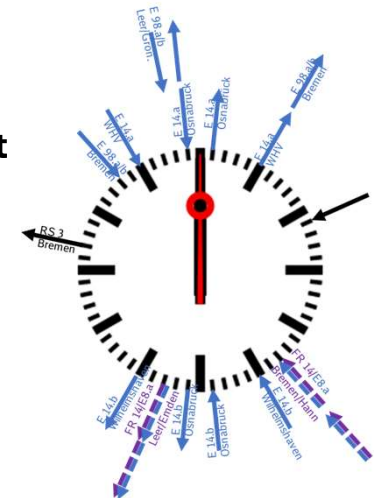
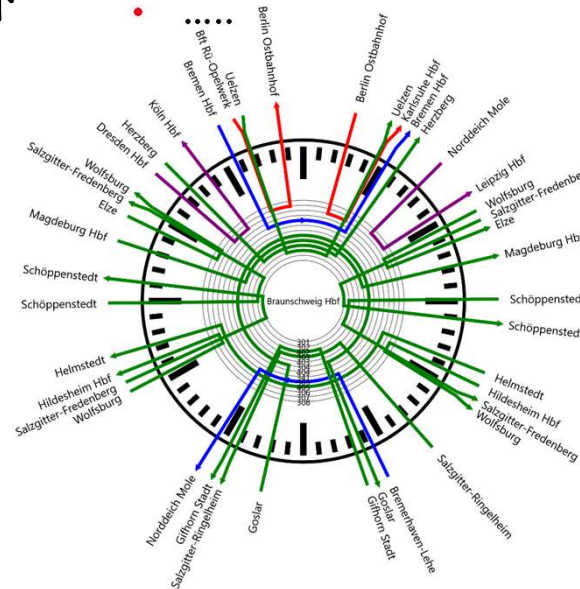
Mehr und bessere Umsteigemöglichkeiten



Der Deutschlandtakt bringt

..... neue Knotenbahnhöfe mit direktem Umstieg

- Leer
- Uelzen
- Gifhorn
- Celle
-



..... in bestehenden Knotenbahnhöfen deutliche Verbesserungen

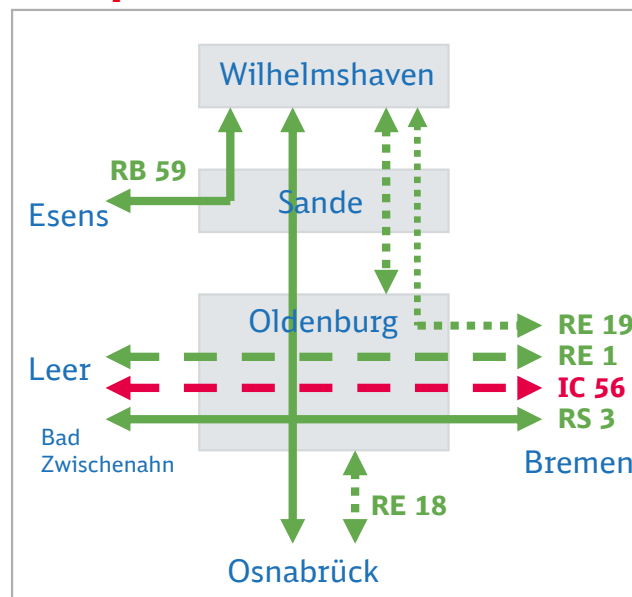
- Oldenburg
- Lüneburg
- Delmenhorst
- Hude
- Braunschweig
- Osnabrück
- Rheine
-

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt

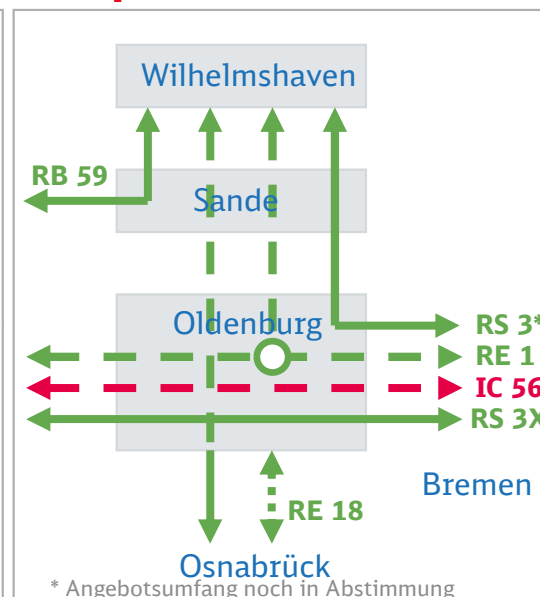
Anbindung der Region Wilhelmshaven verbessert sich schon 2025



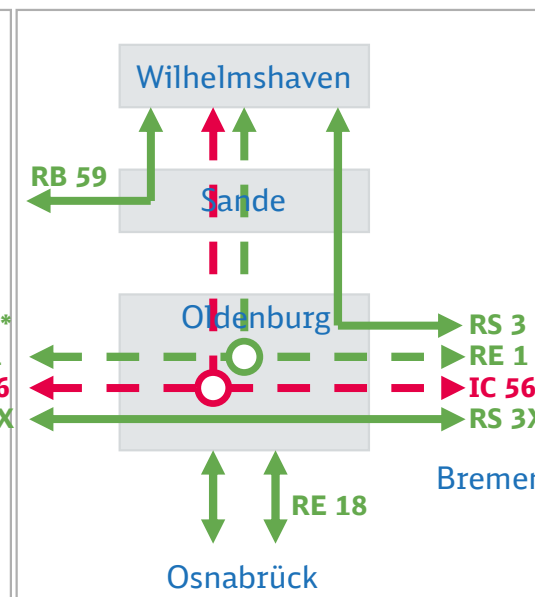
Fahrplan 2021



Fahrplan 2025



Deutschlandtakt



Legende

- Stundentakt
- - - 2-Student.
- Einzelzüge
- Flügelung

Zahl der Verbindungen in zwei Stunden je Richtung

ca. 3	4*	4	Whv – OL
0,5	3	4	Whv – HB (direkt)
2	1	0	Whv – OS (direkt)

Niedersachsen profitiert vom Deutschlandtakt

Voraussetzungen für die Anbindung von Wilhelmshaven



Elektrifizierung Oldenburg- Wilhelmshaven

- Damit FV-Züge nach Wilhelmshaven verkehren können, muss die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven abgeschlossen sein. Dies ist für Dez. 2022 vorgesehen.

Kuppelbare IC-Fahrzeuge

- Die auf der IC-Linie Leipzig-Norddeich-Mole verkehrenden IC-Züge von DB Fernverkehr vom Hersteller Bombardier sind nicht kuppelbar (es können also nicht zwei Einheiten zusammengehängt werden). Das vorgeschlagene Flügelkonzept nach Wilhelmshaven ist damit technisch durch DB Fernverkehr bis auf Weiteres nicht umsetzbar.

Ausreichende Bahnsteiglängen zw. Oldbg. und Hannover

- Unter Annahme einer Kuppelbarkeit der o.g. IC-Züge hätten die gekuppelten Fahrzeuge eine Länge von 310m. Die Bahnsteige in Hude, Delmenhorst, Verden und Nienburg weisen jedoch kürzere Nutzlängen auf und müssten zunächst verlängert werden.

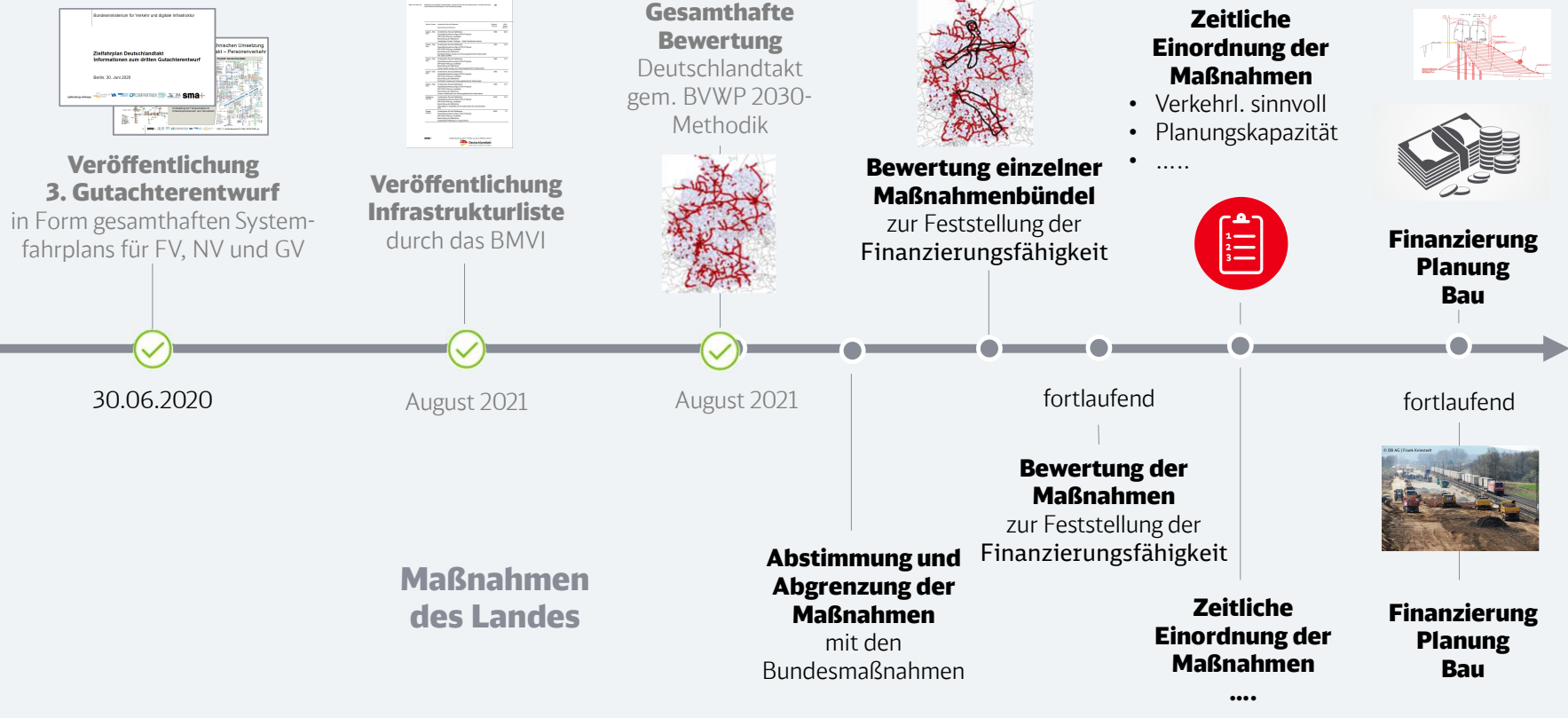
EU-weites Vergabeverfahren für „Kombimodell“

- Das vom Gutachter angeregte „Kombimodell“ erfordert ein EU-weites Vergabeverfahren durch den SPNV-Aufgabenträger des Landes.

Deutschlandtakt Nächste Schritte



Zielkonzept





Deutschland braucht eine starke Schiene

Für das Klima
Für die Menschen
Für die Wirtschaft
Für Europa