

Fragen an die Bundesregierung der Bundestagsabgeordneten Miersch, Post, Schwartze, Völlers und Antworten Parl. Staatssekretär Enak Ferlemann:

- Bundestagsdrucksache 19/9822 vom 03.05.2019 -

107. Abgeordneter
Dr. Matthias Miersch
(SPD)
- Wie steht die Bundesregierung zu meiner Auffassung, dass das vom Bahnbeauftragten Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann aufgezeigte Vorhaben einer zweigleisigen Neubautrasse für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung 300 km/h zwischen Hannover und Bielefeld im Jahr 2015 weder bei den Beratungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 noch in den Projektbeschreibungen des Schienenwegeausbaugesetzes vorgestellt, erörtert oder abwägend entschieden worden ist und damit zwingend in den nächsten Jahren auch die rechtlich bindenden Voraussetzungen für die Verankerung eines solchen Vorhabens im Schienenwegeausbaugesetz geschaffen werden müssen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 18. April 2019

Die ABS/NBS Hannover–Bielefeld ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege als Anlage 1 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes enthalten. Die der Bewertung im BVWP zugrundeliegenden verkehrlichen Ziele sind unter http://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V01/2-016-V01.html veröffentlicht.

Derzeit erarbeitet ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragtes Gutachterkonsortium einen modellhaften Zielfahrplan für den Deutschland-Takt. Ein erster Gutachterentwurf wurde im Oktober 2018 vorgestellt. Infrastrukturelle Grundlage für den Deutschland-Takt sind die im Bedarfsplan vorgesehenen Aus- und Neu- baumaßnahmen. Zusätzlich sieht der Gutachter einen Ausbau des Korridors Berlin–NRW für einen systematischen Halbstundentakt und eine signifikante Reisezeitverkürzung als strukturierendes Element des Deutschland-Takts vor. Das Projekt wird derzeit für den zweiten Gut- achterentwurf zum Zielfahrplan Deutschland-Takt im Hinblick auf eine optimale Konfiguration technisch und wirtschaftlich bewertet. Für das Projekt sollen die Planungen dann zeitnah beginnen und dann von einem intensiven Bürgerdialog voraussichtlich ab dem nächsten Jahr begleitet werden.

109. Abgeordneter
Achim Post
(Minden)
(SPD)
- Warum hat die Bundesregierung unter Maßgabe der „zentralen Erkenntnisse des Projektes“ zur Trassen- und Kostenplausibilisierung von ehemaligen Projekten des Bundesverkehrswegeplans 2030 nicht vor den Äußerungen ihres Bahnbeauftragten Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann zu möglichen Trassierungen einer Hochgeschwindigkeitsstrecke mit zwei Gleisen und 300 km/h zwischen Hannover und Bielefeld die „Projektkosten und -risiken individuell“ ermittelt (Bundestagsdrucksache 19/2312, Frage 11)?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann
vom 18. April 2019**

Die ABS/NBS Hannover–Bielefeld ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege als Anlage 1 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes enthalten. Die der Bewertung im BVWP zugrundeliegenden verkehrlichen Ziele sind unter http://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V01/2-016-V01.html veröffentlicht.

Derzeit erarbeitet ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragtes Gutachterkonsortium einen modellhaften Zielfahrplan für den Deutschland-Takt. Ein erster Gutachterentwurf wurde im Oktober 2018 vorgestellt. Infrastrukturelle Grundlage für den Deutschland-Takt sind die im Bedarfsplan vorgesehenen Aus- und Neu-baumaßnahmen. Zusätzlich sieht der Gutachter einen Ausbau des Korridors Berlin–NRW für einen systematischen Halbstundentakt und eine signifikante Reisezeitverkürzung als strukturierendes Element des Deutschland-Takts vor. Das Projekt wird derzeit für den zweiten Gut-achterentwurf zum Zielfahrplan Deutschland-Takt im Hinblick auf eine optimale Konfiguration technisch und wirtschaftlich bewertet. Für das Projekt sollen die Planungen dann zeitnah beginnen und dann von einem intensiven Bürgerdialog voraussichtlich ab dem nächsten Jahr begleitet werden.

113. Abgeordneter
Stefan Schwartz
(SPD)
- Warum hat das BMVI nicht unter Maßgabe der Aussage der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 19/2312, Ziffer 11), es gäbe dreidimensionale digitale Geländemodelle und ein auf den Trassierungsrichtlinien der DB AG basierendes Entwurfssystem, „mit dem die vom Bund beauftragten Fachingenieure Konzeptentwürfe für einzelne Planfälle mit detaillierten Massenermittlungen in wenigen Tagen erstellen können“ nicht genau dies veranlasst, bevor der Bahnbeauftragte Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann sich zu Trassierungsvarianten am Mittellandkanal oder im Bereich der Bundesautobahn A 2 äußerte?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 23. April 2019

Die ABS/NBS Hannover–Bielefeld ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege als Anlage 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthalten. Die der Bewertung im BVWP zugrundeliegenden verkehrlichen Ziele und Kosten sind unter http://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V01/2-016-V01.html veröffentlicht.

Im Zuge der weiteren Planung werden durch den Vorhabenträger alle vernünftig denkbaren Varianten betrachtet und ausgearbeitet werden, um dann in einem gerichtlich überprüfbareren Abwägungsprozess eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Erst mit fortgeschrittener Planung werden genauere Informationen zur Trassenführung vorliegen.

117. Abgeordnete **Marja-Liisa Völlers** (SPD) Wie steht die Bundesregierung zu meiner Auffassung, dass bei Projekten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs 300 km/h mit für den Bundeshaushalt relevanten Baukosten von einigen Milliarden Euro und ganz erheblichen regionalen Durchschneidungswirkungen einer 67,50 Meter breiten und mindestens 90 Kilometer langen zweigleisigen Neubaustrasse (Mindestfläche 6 Millionen m²) durch die Calenberger Lössbörde, das Calenberger Bergland, das Bückebergvorland, das Rinteln-Hamelner Weserland, das Lipper Bergland, das Ravensberger Hügelland und die Ravensberger Mulde mit erheblichen Auswirkungen auf die Bauleitplanung aller betroffenen Städte und Gemeinden, vor dem angedeuteten Bürgerdialog bereits Trassenlängen und zu erwartende Projektkosten, bezogen auf den Preisstand 2021 oder später, aufgezeigt werden müssen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 23. April 2019

Die ABS/NBS Hannover–Bielefeld ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege als Anlage 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthalten. Die der Bewertung im BVWP zugrundeliegenden verkehrlichen Ziele und Kosten sind unter http://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V01/2-016-V01.html veröffentlicht.

Derzeit erarbeitet ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragtes Gutachterkonsortium einen modellhaften Zielfahrplan für den Deutschland-Takt. Ein erster Gutachterentwurf für den Personenverkehr wurde im Oktober 2018 vorgestellt.

Infrastrukturelle Grundlage für den Deutschland-Takt sind die im Bedarfsplan vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen. Zusätzlich sieht der Gutachter einen Ausbau des Korridors Berlin–NRW für einen systematischen Halbstundentakt und eine signifikante Reisezeitverkürzung als strukturierendes Element des Deutschland-Takts vor.

Gegenwärtig wird der Entwurf der Gutachter auf Basis von Rückmeldungen der Länder und Aufgabenträger optimiert und um die Planungen für den Schienengüterverkehr ergänzt. Abschließend wird das Angebotskonzept hinsichtlich der Nachfragewirkung geprüft und ggf. zusätzlich erforderliche Maßnahmen wirtschaftlich bewertet. Infrastrukturmaßnahmen für den Schienenpersonenfern- und den -güterverkehr sind dann nach der geltenden BVWP-Methodik zu bewerten.

Sobald die erforderlichen Grundlagen vorliegen, wird die DB Netz AG als Vorhabenträger die Planung des Vorhabens beginnen. Dabei wird sie auf der Grundlage der geltenden Regularien und dem Stand der Technik eine Vorzugsvariante erarbeiten, die die vorgegebenen verkehrlichen Ziele wirtschaftlich umsetzt und im Zuge der folgenden Verfahren (ggf. Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren) noch Änderungen unterworfen sein kann. Die genaue Ausgestaltung der Trasse ist Aufgabe der Planung und somit noch offen.

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 VwVfG wird die betroffene Öffentlichkeit durch den Vorhabenträger frühzeitig über die Ziele und Auswirkungen des Vorhabens informiert werden.