

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Schäffler, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/27030 –**

### **Aus- bzw. Neubau der ICE-Verbindung Hannover–Bielefeld**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem „Masterplan Schienenverkehr“ verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln und den Marktanteil im Schienengüterverkehr deutlich zu erhöhen. Zentraler Kompass für sämtliche Maßnahmen im Schienennetz ist dabei der sogenannte Deutschlandtakt ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile)). In diesem Zusammenhang ist die Deutsche Bahn AG (DB AG) vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Aus- bzw. Neubau der ICE-Verbindung Hannover–Bielefeld beauftragt worden. Dieser soll zu einer Verkürzung der Reisezeiten auf der Strecke Bonn–Berlin beitragen ([https://www.hannover-bielefeld.de/sites/default/files/2020-11-25\\_PI\\_Planungsauftrag\\_Hannover-Bielefeld.pdf](https://www.hannover-bielefeld.de/sites/default/files/2020-11-25_PI_Planungsauftrag_Hannover-Bielefeld.pdf)).

Das BMVI hatte vor Erteilung des Auftrages an die DB AG ein Fachbüro (Schüßler-Plan) beauftragt, um fünf denkbare Varianten zu prüfen (<https://www.hannover-bielefeld.de/faq>). Das Papier des Büros Schüßler-Plan mit fünf Varianten für eine Neubaustrecke Hannover–Bielefeld zeigt auf, dass nicht nur Varianten mit sehr unterschiedlichen Kosten in Betracht kommen, sondern auch Varianten mit sehr unterschiedlichen verkehrlichen Auswirkungen. So ist auf den ersten Blick ersichtlich, dass einer etwas längeren Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover (Varianten 3 und 4) eine deutlich kürzere Fahrzeit zwischen Hannover und Osnabrück gegenüberstehen kann. Das vorgenannte Papier hat nach Ansicht der Fragesteller die Auswirkungen auf den Deutschlandtakt, die von der niederländischen Grenze bis nach Magdeburg und Berlin reichen, nicht dargestellt und die Bewertung allein auf die Kosten je Minute Fahrzeitgewinn zwischen Bielefeld und Hannover abgestellt.

Am 14. Januar 2021 fand der öffentliche Auftakt zum Planungsdialog des Bahnprojektes Hannover–Bielefeld statt. Dabei wurde bekannt, dass der DB AG der Planungsauftrag bisher nur mündlich mitgeteilt wurde.

1. Wie ist das jeweilige Nutzen-Kosten-Verhältnis für die von Schüßler-Plan erarbeiteten fünf Varianten?

Mit dem Ziel, realistische Investitionskosten für technisch machbare Lösungen zur Erreichung der verkehrlichen Ziele der Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover–Bielefeld zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Anforderungen zu berechnen, wurden im Rahmen einer Voruntersuchung vom Bundeseutachter abschnittsweise Lösungen für potenzielle Trassenverläufe ermittelt. Die für die Erreichung der verkehrlichen Ziele vorteilhafteste Lösung (Variante 5) wurde im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Bewertung untersucht. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt 1,04.

2. Auf welches Index-Jahr beziehen sich die jeweiligen Investitionssummen und die Investition pro Minute Fahrzeitgewinnung in den fünf Varianten des Schüßler-Plans?
3. Sind die Risikokosten bei den Investitionssummen berücksichtigt, und wenn ja, in welcher Höhe, und für welchen Zeitraum?
4. Ist bei den Investitionssummen die gesetzliche Mehrwertsteuer berücksichtigt, und wenn ja, auf welche Höhe beläuft sie sich?
5. Sind inflationsbedingte Kosten (z. B. Baukostensteigerungen) berücksichtigt, und wenn ja, in welcher Höhe, und über welchen Zeitraum?

Die Fragen 2 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Bundesverkehrswegplan 2030 (BVWP) verwendeten Wertansätze und Investitionskosten werden als Nettokosten einheitlich zum Preisstand 2012 angegeben. Sämtliche ermittelte Nutzen und Kosten werden auf das Bezugsjahr 2015 abgezinst (diskontiert), um miteinander vergleichbar zu sein. Der Diskontierungssatz dient zur Abzinsung von Nutzen und Kosten auf einen einheitlichen Bezugszeitpunkt.

Die Kosten werden auf Basis eines Kostenkennwertekatalogs von erfahrenen Planerinnen und Planern unter Berücksichtigung lokaler Besonderheiten (z. B. aufwändige Trassierung und Kunstbauten aufgrund der Topografie) ermittelt und beinhalten zehn Prozent Risikoaufschlag sowie 18 Prozent pauschalen Aufschlag auf die Baukosten für Planungskosten.

Es wird dazu auch auf das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verwiesen, das unter dem nachfolgenden Link abrufbar ist: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile)).

6. Welcher Anteil im Güterverkehr ist bei der Nutzen-Kosten-Rechnung in der jeweiligen Variante berücksichtigt?

Das im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterstellte Aus- und Neubaukonzept beinhaltet einen Nutzen für den Schienengüterverkehr von rund 649,4 Mio. Euro (Barwert 2015). Das entspricht 14,34 Prozent der Gesamtnutzen.

7. Welche weiteren Kriterien neben den Kosten je Minute Fahrzeitverkürzung zwischen Bielefeld und Hannover sollen für die Bewertung verschiedener Varianten für Neubau- und Ausbaumaßnahmen herangezogen werden?
17. Ist nach Vorliegen von Planungsergebnissen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Projekt beabsichtigt, diese durch eine Nutzen-Kosten-Rechnung zu bewerten?  
Wie soll verfahren werden, wenn sich aus dem Planungsprozess mehrere Varianten mit unterschiedlicher verkehrlicher Auswirkung – etwa unterschiedlichen Fahrzeiten zwischen Bielefeld und Hannover bzw. Osna-brück und Hannover – als sinnvoll abzeichnen?

Die Fragen 7 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Neben den Kosten müssen auch die verkehrlichen Ziele (z. B. Beschleunigung des Korridors, Engpassauflösung, Anschlussherstellung etc.) und in diesem Zusammenhang der verkehrliche Nutzen berücksichtigt werden. Im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens wird eine Vorzugsvariante im Hinblick auf die Erreichung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Natur und Umwelt ermittelt. Voraussetzung für die Festlegung als Vorzugstrasse ist dabei auch die nachgewiesene Wirtschaftlichkeit.

8. Ist beabsichtigt, für Varianten, die sich als Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung als sinnvoll abzeichnen und die aufgrund der jeweiligen unterschiedlichen Verknüpfung mit dem vorhandenen Schienennetz unterschiedliche Fahrzeiten und unterschiedliche verkehrliche Wirkungen ergeben, die Auswirkungen auf den Deutschlandtakt gutachterlich untersuchen und bewerten zu lassen?

Grundlage der künftigen Infrastrukturplanung des Bundes bildet der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt mit den darin zugrunde gelegten Fahrzeit- bzw. Kantenanforderungen. Insofern ist im Rahmen des gesetzlich geregelten Planungsprozesses eine der verkehrlichen Zielsetzung entsprechende Vorzugsvariante im Dialog mit der Bevölkerung zu finden.

9. Wann wird (bzw. wurde) der DB AG der Planungsauftrag schriftlich erteilt?
10. Welche einzelnen Planungsziele sind im Planungsauftrag formuliert?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Planungsauftrag ergibt sich aus dem Bedarfsplan im Zusammenhang mit der Bewertung im BVWP sowie dem gesetzlichen Auftrag aus dem Schienenwegeausbaugesetz. Darüber hinaus erfolgt bei den Vorhaben eine Abstimmung des Planungsgegenstandes zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Vorhabenträgerin und dem Eisenbahn-Bundesamt, der von letzterem bestätigt wird. Gegenstand sind der durchgehende viergleisige Ausbau des Korridors Hannover–Bielefeld unter der Prämisse einer Zielfahrzeit von 31 Minuten.

11. Soll eine Neubaustrasse für den Güterverkehr tauglich sein?

Dies wird eine der in den weiteren Betrachtungen durch die Vorhabenträgerin zu untersuchenden Varianten sein.

12. Ist die DB AG im Rahmen des Planungsauftrages finanziell so ausgestattet, dass umfassende Untersuchungen zur Auswirkung auf den Deutschlandtakt und auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis auch für mehrere als sinnvoll erkannte Varianten durchgeführt werden können, um die ökologischen und sonstigen Auswirkungen auf die Anrainer des Neubaus dem Nutzen für das Verkehrsnetz transparent gegenübergestellt werden können?

Ja.

13. Auf welcher Verkehrsprognose beruht die bisher vorliegende Nutzen-Kosten-Untersuchung?

Entspricht die zugrunde gelegte Verkehrsprognose den Nachfragedaten und der Anzahl der Züge, die der Deutschlandtakt im Zielfahrplan 2030+ zugrunde legt?

Den Planungen für den Deutschlandtakt sowie der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur ABS/NBS Hannover–Bielefeld liegt jeweils die Verkehrsprognose 2030 zugrunde.

14. Ist bei der Nutzen-Kosten-Rechnung berücksichtigt, dass der Bau einer Verbindungskurve in Hannover, die im dritten Entwurf des Zielfahrplans 2030+ enthalten ist, die schnellste Sprinterverbindung vom Ruhrgebiet nach Hamburg möglich machen soll und damit die Zug- und Reisendenzahlen über die Neubaustrecke Hannover–Bielefeld erhöht?

Nein. Es erfolgte eine Bewertung des Vorhabens aus dem BVWP 2030 mit den neuen Entwurfsparametern (Fahrzeiterfordernis aus dem Zielfahrplan Deutschlandtakt).

15. Welche Fahrzeitverkürzung zwischen Hannover und Osnabrück ist in der Nutzen-Kosten-Rechnung berücksichtigt?

In der bewerteten Variante der ABS/NBS Hannover–Bielefeld beträgt der Fahrzeitgewinn Hannover–Osnabrück im Planfall 2 Minuten gegenüber dem Bezugsfall.

16. Ist in der Nutzen-Kosten-Rechnung berücksichtigt, dass der Deutschlandtakt besonders Umsteigeverbindungen durch koordinierte Anschlüsse verbessern soll?

Wie geht die Netzwirkung des Deutschlandtakts in die Rechnung ein?

18. Inwieweit soll kompensierender Investitionsbedarf, der auf Anschlussstrecken entstehen kann, etwa zwischen Hannover und Wolfsburg oder zwischen Hannover und Magdeburg, in die Beurteilung von Planungsvariante und Nutzen-Kosten-Rechnungen eingehen?

Die Fragen 16 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da sich die Bewertung und durchgeführte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf den gesamten Korridor Bielefeld–Hannover–Wolfsburg–Berlin bezieht, wird eine entsprechende Netzwirkung im Sinne des Deutschlandtakts erzielt. Unterstellt werden auch weitere Infrastrukturmaßnahmen auf dem Abschnitt Hannover–Wolfsburg zur Erreichung der verkehrlichen Ziele. Im Hinblick auf die Strecke Hannover–Magdeburg werden bereits über die ABS Lehrte/Hameln–Braunschweig–Magdeburg–Falkenberg bestehende Engpässe beseitigt. Das zugrunde gelegte Angebotskonzept bildet auch Umsteigeverbindungen ab.

Im Übrigen liegen dem Zielfahrplan Deutschlandtakt keine zusätzlichen fahrzeitverkürzenden Maßnahmen zwischen Hannover und Magdeburg zugrunde.

19. Wie ist es (im Rahmen des Deutschlandtaktes) zu dem Entschluss gekommen, die Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover auf 31 Minuten zu verkürzen?

a) Inwiefern hat die Bundesregierung den Deutschen Bundestag beteiligt?

b) Wurde eine Verkürzung der Fahrzeit auf anderen Streckenabschnitten geprüft?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Mithilfe des Deutschlandtakts sollen Züge besser aufeinander abgestimmt und dadurch Umsteige- bzw. Reisezeiten erheblich gesenkt werden. Dies bedeutet, dass die Züge so schnell fahren müssen, wie es für das Erreichen des jeweiligen Bahnhofs zur Anschlusssicherung erforderlich ist. Im Ergebnis resultiert daraus für die Strecke Hannover–Bielefeld eine optimale Fahr- bzw. Kantenzzeit von 31 Minuten. Darüber hinaus wird damit eine mit dem Luftverkehr konkurrenzfähige Fahrzeit zwischen Berlin und Köln/Düsseldorf von etwa 3,5 Stunden ermöglicht.

Die ABS/NBS Hannover–Bielefeld ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Damit hat der Deutsche Bundestag den Aus- und Neubaubedarf für den betreffenden Korridor bereits gesetzlich festgelegt.

20. Wurde geprüft, welche Fahrzeitverkürzung zwischen Bielefeld und Hannover der vierspurige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Minden und Haste ergeben würde?  
Wenn ja, wie ist das Ergebnis?  
Wenn nein, warum nicht?
21. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat ein Ausbau zwischen Minden und Haste?  
Welcher Anteil im Güterverkehr wurde dabei zugrunde gelegt?
22. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die Investitionskosten eines viergleisigen Ausbaus der bestehenden Strecke Minden–Haste?
23. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat ein Ausbau auf 180 km/h auf der bestehenden Trasse zwischen Löhne und Minden?
  - a) Welcher Anteil im Güterverkehr wurde dabei zugrunde gelegt?
  - b) Welche Investitionskosten hätte diese Ertüchtigung?
  - c) Welche Fahrzeitverkürzung ergibt sich aus dem Ausbau?

Die Fragen 20 bis 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine eigenständige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Bestandsstrecke lediglich zwischen Minden und Haste bzw. zwischen Löhne und Minden erfolgte nicht, da diese die verkehrlichen Anforderungen auf dem Teilkorridor Hannover–Bielefeld nicht erfüllen würde. Auch die im Rahmen des BVWP 2030 bewertete Variante für eine ABS/NBS Hannover–Bielefeld mit einem relativ hohen Ausbauanteil zeigt, dass die verkehrlichen Anforderungen zur Umsetzung des Deutschlandtakts mit einer solchen Variante nicht erfüllt werden.

24. Auf welche Höhe belaufen sich die bislang angefallenen Planungskosten für den Ausbau der ICE-Verbindung Hannover–Bielefeld?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG belaufen sich die bisher angefallenen Planungskosten auf rund 200.000 Euro.

25. Auf welche Höhe belaufen sich die erwarteten Planungskosten?
  - a) Auf welches Index-Jahr beziehen sich die erwarteten Planungskosten?
  - b) Ist bei den erwarteten Planungskosten die Mehrwertsteuer berücksichtigt?
  - c) Sind in den erwarteten Planungskosten inflationsbedingte Kosten (z. B. Baukostensteigerungen) berücksichtigt?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 5 verwiesen.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*