

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/4481 –

Alternativen zur Y-Trasse – Transparenz und Chancengleichheit im Dialogverfahren

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit vielen Jahren wird intensiv um das Infrastrukturprojekt Y-Trasse (Neubaustrecke/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover) für den Bahnverkehr in Norddeutschland gestritten. Ursprünglich als Bahnhochgeschwindigkeits-trasse für den Schienenpersonenfernverkehr geplant, wurde die Zielsetzung um die Nutzung für den Güterverkehr zur Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen erweitert. Es bestehen Zweifel an der Wirtschaftlichkeit und dem verkehrstechnischen Nutzen des Vorhabens und darüber, ob die angestrebten zusätzlichen Kapazitäten nicht sowohl kostengünstiger als auch ökologisch verträglicher durch den Ausbau bestehender Strecken erreicht werden können.

Im Auftrag des Bundes hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) Alternativen zur klassischen Y-Trasse erarbeitet und daraufhin im Februar 2014 insgesamt fünf Alternativvarianten und eine Ergänzungsvariante vorgestellt (www.deutschebahn.com/file/de/2192462/4faAnHjaAOggAhdqxVWL3cetEUg/6164394/data/Y-Alternativen.pdf).

Um die Diskussion zu einem Ergebnis zu führen, hat das Land Niedersachsen gemäß Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB AG das Dialogverfahren „Dialogforum Schiene Nord“ eingerichtet. In einem fairen und transparenten Diskussionsprozess sollen alle betroffenen Akteure, Expertinnen und Experten sowie die Bürgerinnen und Bürger in die Diskussion um die verschiedenen Varianten eingebunden werden. Ziel des Verfahrens ist es, Kriterien für die weitere Planung zu definieren und, wenn möglich, eine Empfehlung für eine oder mehrere Trassenvarianten auszusprechen (www.dialogforum-schiene-nord.de/auftrag-dialogforum).

Das BMVI gibt an, keine Vorzugsvariante zu haben. Die Ergebnisse des Dialogforums würden vom BMVI akzeptiert und gingen direkt in den Bewertungsprozess im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 ein (Papajewski, Jürgen, BMVI, Netzkonzeption Schiene Nord im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015, 13. Februar 2015, www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter).

In seiner konstituierenden Sitzung vom 13. Februar 2015 beschloss das Dialogforum Schiene Nord, dass neben den insgesamt fünf plus eine, von der DB AG entwickelten Varianten, drei weitere Varianten zur Diskussion gestellt werden sollen: die VCD-Alternative, der Ausbau der OHE-Strecke sowie die von verschiedenen Bürgerinitiativen favorisierte Alpha-Alternative. Zur vergleichenden Betrachtung sollten gleichwertige, grobe Nutzen-Kosten-Analysen der zusätzlichen Varianten durch das BMVI durchgeführt werden; die Ergebnisse sollen zur zweiten Sitzung des Forums am 24. April 2015 vorliegen (Dialogforum Schiene Nord, Dokumentation der ersten Sitzung des Dialogforums vom 13. Februar 2015, www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter).

Bedingung für ein erfolgreiches Verfahren ist ein ergebnisoffener Dialog auf Augenhöhe. Dazu bedarf es Fairness, Transparenz und einen gleichberechtigten Zugang zu Informationen für alle Beteiligten. Die schließlich ausgewählte Trassenführung muss beim Lärmschutz höchsten Anforderungen entsprechen, um die Gesundheit der anwohnenden Menschen bestmöglich zu schützen.

1. Welche Priorität sieht die Bundesregierung beim Prozess zur Trassenauswahl in Bezug auf den Güterverkehr und den Personenverkehr?

Die Bundesregierung strebt die Bewältigung prognostizierten Verkehrswachstums auf der Schiene an.

2. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Forderung verschiedener Bürgerinitiativen nach einer Finanzierung von beratenden Sachverständigen zur Unterstützung der beteiligten Bürgerinnen und Bürger für einzelne Sachfragen im Rahmen des Dialogforums?

Das Dialogforum wurde vom Land Niedersachsen initiiert. Der Bundesregierung steht es nicht zu, die von den Organisatoren vorgegebenen Randbedingungen zu kommentieren.

Grundsätzlich bemüht sich die Bundesregierung, ihr Verwaltungshandeln bei der Bedarfsplanaufstellung und -realisierung transparent und verständlich darzustellen. Sämtliche Unterlagen zur Methodik und zum weiteren Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung können auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abgerufen werden (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015.html). Im Rahmen der Projektanmeldung sowie der noch folgenden Strategischen Umweltprüfung werden Bürgerinnen und Bürger direkt beteiligt.

Darüber hinaus erläutert das BMVI die Prognoseergebnisse sowie die Methodik der Nutzen-Kosten-Analyse gegenüber dem Dialogforum anlässlich der Vorstellung der Ergebnisse der zugesagten ersten gesamtwirtschaftlichen Einschätzung der vorliegenden Alternativen.

3. Wie wird das BMVI gewährleisten, dass die zusätzlich genannten Varianten den durch die DB AG vorgeschlagenen Varianten vergleichbar gegenübergestellt werden können, und welche Schritte sieht das BMVI vor, um eine vergleichende Bewertung aller im Dialogforum diskutierten Varianten zu ermöglichen?
4. a) Erlaubt die Qualität der durch das BMVI zu erstellende Kosten-Nutzenanalyse eine gleichwertige Betrachtung aller Alternativen (bitte begründen)?
b) In welcher Weise fließt die bei einem Ausbaukonzept von Bestandsstrecken prinzipiell mögliche stufenweise Nutzung fertig gestalteter Abschnitte als positives Merkmal in die Nutzen-Kosten-Analyse ein?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI wird für alle Varianten eine vergleichbare gesamtwirtschaftliche Einschätzung auf Basis der im Zuge des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 neu erstellten Verkehrsprognose 2030 vorlegen. Diese Bewertung legt eine prognostizierte Quelle-Ziel-Matrix des Personen- und Güterverkehrs mit im Rahmen des Produktionssystems des Schienengüterverkehrs gebildeten Zügen auf das Netz einmal ohne Ausbau und einmal mit der jeweiligen Alternative um, vergleicht die Effekte und stellt sie den geschätzten Investitionskosten gegenüber. Im Zuge der Bewertung betrachtet der Gutachter gegebenenfalls auch Optimierungsvarianten einer eingebrachten Alternative. Diese könnten gegebenenfalls auch einen stufenweisen Ausbau enthalten.

Grundsätzlich wurde die Realisierungszeit und damit die Möglichkeit der Nutzung bereits fertiggestellter Abschnitte bei der Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Analyse als zu schwierig prognostizierbare und relativ wenig ausschlaggebende Komponente beurteilt.

5. Für wann ist die Veröffentlichung der Nutzen-Kosten-Analysen der drei zusätzlichen Varianten vorgesehen, und erlaubt der angestrebte Zeitpunkt eine ausreichende Auseinandersetzung der Beteiligten mit den Ergebnissen zur Vorbereitung der zweiten Sitzung des Dialogforums am 24. April 2015?

Die Erläuterung der gesamtwirtschaftlichen Einschätzung ist für das zweite Dialogforum vorgesehen, das am 24. April 2015 stattfindet. Im Vorfeld soll ein Informationspapier auf der Internetseite des Dialogforums veröffentlicht werden.

6. Welche Schritte werden nach Kenntnis der Bundesregierung unternommen, um die Bürgerinnen und Bürger in den Dialog mit einzubeziehen, die möglicherweise durch die neu aufgenommenen Varianten betroffen sein werden?

Im Dialogforum am 13. Februar 2015 wurde zugesagt, Repräsentanten der von den neuen Alternativen betroffenen Regionen zu der nächsten Sitzung einzuladen. Darüber hinaus hat das Dialogforum mit Pressemitteilung vom 18. März 2015 angekündigt, mit mobilen Informationsständen insbesondere in von den zusätzlich benannten Varianten besonders betroffenen Städten und Gemeinden zu informieren.

7. Werden auch die zusätzlich benannten Varianten im Falle einer positiven Bewertung durch das Dialogforum nach Abschluss seiner Arbeit in das Prüfverfahren des Bundes aufgenommen, wenn ja, in welcher Form, und wenn nein, warum nicht?

Das BMVI hat zugesagt, die Ergebnisse des Dialogforums bei der Bewertung des Untersuchungsraums im BVWP 2015 zu berücksichtigen. Dabei gelten u. a. die nach Bundeshaushaltsordnung anzuwendenden Bewertungskriterien.

8. Beurteilt das BMVI die „klassische Variante“ der Y-Trasse weiterhin als eine mögliche Option?
Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Die mit der Bedarfsplanüberprüfung 2010 für den Güterverkehr optimierte Neubaustrecke/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover mit Durchbindung der Strecke nach Lehrte wird im Zuge des BVWP 2015 wie auch alle weiteren angemeldeten Projektvorschläge bewertet. Ausschlaggebend für diese Entscheidung ist hier das positive Bewertungsergebnis der klassischen Variante der Y-Trasse in der Bedarfsplanüberprüfung 2010.

9. Welche nationalen und internationalen Aus- und Neubaumaßnahmen wurden bei der Erstellung der Verkehrsprognose 2030 als verwirklicht berücksichtigt (bitte auflisten)?

Ausgangspunkt ist der gültige Bundesverkehrswegeplan 2003. Für das Kernszenario wurde im Sinne einer Potentialprognose die Realisierung aller im „Vordringlichen Bedarf“ und damit im Zielnetz der Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2010 festgelegten Maßnahmen unterstellt.

10. Wird die Bundesregierung den Forderungen der Bürgerinnen und Bürger vor Ort im Rahmen des Dialogverfahrens nachkommen und eine differenzierte, nachvollziehbare Bedarfsanalyse für den Schienenverkehr im norddeutschen Raum vorlegen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat zugesagt, dass dem Dialogforum zusätzlich zu den bereits erfolgten Ausführungen im ersten Dialogforum die Prognose und das Vorgehen zur Ermittlung des Bedarfs plausibilisiert werden als Grundlage für die weitere Diskussion. Zusätzlich wird sie eine erste gesamtwirtschaftliche Einschätzung der Alternativen im Untersuchungsraum zur Verfügung stellen. Weiterhin werden die Ergebnisse des Dialogforums im Zuge der abschließenden Bewertung für den BVWP 2015 berücksichtigt werden.

11. Auf welchen Annahmen basiert nach Kenntnis der Bundesregierung die Berechnung der Kosten für die von der DB AG genannten Varianten?

Die Kosten wurden auf Basis von im Zuge der Machbarkeitsstudie getroffenen Annahmen zur Trassierung zum Risiko und Kosten hinsichtlich natur- und lärmschutzrechtlicher Fragen aufgeteilt auf Gewerke ermittelt (siehe auch http://mbs-hbh.die-bahn-baut.de/docs/1/MS_00_T_Bericht.pdf).