

**Kleine Anfrage mit Antwort****Wortlaut der Kleinen Anfrage**

des Abgeordneten Olaf Lies (SPD), eingegangen am 22.03.2010

**Land droht Güterlawine aus Niederlanden - Welche Strategie verfolgt die Landesregierung zur Bewältigung der zusätzlichen Verkehre?**

In den Pressemeldungen der letzten Tage wurde deutlich, dass neben der steigenden Zahl von Güterzügen aus den norddeutschen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven eine große Zahl von zusätzlichen Güterzügen von der holländischen Küste durch Niedersachsen rollen wird. Statt der bisher 20 Güterzüge sollen nach den Prognosen täglich in Zukunft mehr als 100 Güterzüge durch den Grenzbahnhof Bad Bentheim fahren. Diese Züge aus den niederländischen Häfen Amsterdam und Rotterdam haben die Ziele Seelze, Hamburg und Berlin sowie die weiteren Ziele Schweden und Polen. Die Pläne der niederländischen Regierung sehen eine Bündelung der Verkehre über Bad Bentheim und Osnabrück vor. Dies macht neben der Notwendigkeit des Ausbaus der Y-Trasse auch den Ausbau der vorhandenen Schieneninfrastruktur deutlich.

Ich frage deshalb die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die Pläne der niederländischen Regierung?
2. Welche konkreten Maßnahmen plant die Landesregierung, um die zusätzlichen Verkehre auf der Schiene zu ermöglichen?
3. Wie wird die Landesregierung die notwendige Finanzierung zum Ausbau der Strecken und für den notwendigen Lärmschutz sicherstellen?
4. Auf welcher Ebene finden zurzeit Gespräche mit der niederländischen Regierung statt?
5. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass die notwendigen Investitionen in die bahneigenen Strecken durch die Bahn bzw. den Bund rechtzeitig erfolgen?
6. Welches Gesamtaufkommen auf den Bahnstrecken in Niedersachsen ist zurzeit Grundlage für die weiteren Planungen, und mit welchen weiteren Verkehren aus dem europäischen Ausland ist darüber hinaus noch zu rechnen?

(An die Staatskanzlei übersandt am 25.03.2010 - II/721 - 621)

**Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020 (44-01424/1) -

Hannover, den 30.04.2010

Die kleine Anfrage bezieht sich auf Pressemeldungen, nach denen die niederländische Regierung beabsichtigt, statt wie bisher mit 20 Güterzügen zukünftig mit mehr als 100 Güterzügen durch den Grenzbahnhof Bad Bentheim zu fahren. Nach diesen Pressemeldungen ist beabsichtigt, Züge aus den Häfen Amsterdam und Rotterdam mit den Zielen Seelze, Hamburg, Berlin, Schweden und Polen über Bad Bentheim und Osnabrück zu bündeln.

Die in der Presse dargestellten Pläne der niederländischen Regierung sind hier nicht bekannt. Nach hiesigem Kenntnisstand existiert lediglich ein politisches Papier, das die Grundlage für ein Gespräch des niederländischen Verkehrsministers mit den Provinzen darstellt und die Verbesserung des Taktverkehrs im Hochfrequenzspurbereich zum Gegenstand hat. Das Ergebnis dieses Gesprächs ist völlig offen. Die Landesregierung wird zu gegebener Zeit hiervon unterrichtet werden.

Die teilweise Verlagerung des Güterverkehrs könnte ein mögliches Gesprächsergebnis sein. Dies hängt aber auch davon ab, wie viel Güterverkehr über die sogenannte Betuwe-Strecke, die 2013/2014 fertig gestellt sein soll, abgewickelt werden kann. Als weitere Möglichkeit wird von der niederländischen Regierung erwogen, die Geschwindigkeit der Güterverkehre zu erhöhen. Es kann also, anders als in der Presse dargestellt, keinesfalls schon jetzt sicher davon ausgegangen werden, dass in Zukunft täglich mehr als 100 Güterzüge aus den Niederlanden durch Bad Bentheim und Osnabrück fahren werden.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

Zu 2:

Zunächst wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Im Übrigen fordert die Landesregierung den Neubau der Y-Strecke und den Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven zur Anbindung des JadeWeserPorts um zusätzliche Güterverkehre auf der Schiene zu ermöglichen. Außerdem hält Niedersachsen den Ausbau der Knoten Bremen und Hamburg für erforderlich und unterstützt die Stadtstaaten in ihren diesbezüglichen Bemühungen. Der Ausbau der Knoten hat Auswirkungen auf die Anforderungen an das niedersächsische Streckennetz. Des Weiteren ergreift die Landesregierung ergänzende Maßnahmen zum Ausbau von Strecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Zu 3:

Die Finanzierung der bundeseigenen Strecken stellt der Bund sicher. Die Finanzierung des Ausbaus von Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen erfolgt momentan u. a. aus Mitteln des Konjunkturprogramms und des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) sowie aus Landesmitteln. Darüber hinaus sieht der Koalitionsvertrag auf Bundesebene die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur vor. Um die Schaffung einer solchen bundesgesetzlichen Rechtsgrundlage bemühen sich seit längerem auch die Länder und insbesondere Niedersachsen, da nach Auffassung der niedersächsischen Landesregierung die nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur soweit sie der Hafenhinterlandanbindung dient auch nationale Bedeutung hat.

Zu 4:

Die Niedersächsische Landesregierung pflegt enge Kontakte mit den Niederlanden. So findet u. a. zu dem Themenfeld Verkehr eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den Niederlanden in der Euregio, der Ems-Dollart-Region (EDR), der Neuen Hanse Interregio (NHI) und im Rahmen der Initiative „Agenda grenzüberschreitende Zusammenarbeit“ in verschiedenen Lenkungskreisen und Arbeitsgruppen statt.

Zu 5:

Der Ausbau des bundeseigenen Schienennetzes ist im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) geregelt. In dessen Rahmen ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fortzuschreiben. Der Bund will den Bundesverkehrswegeplan an die aktuellen Bedürfnisse und Entwicklungen anpassen. Es wird erwartet, dass im Rahmen dieses Prozesses auch die Priorisierung der einzelnen Ausbauprojekte im Hinblick auf ihre nationale Bedeutung im Rahmen der Hafenhinterlandanbindung neu bewertet wird. Die niedersächsischen Interessen werden in diesen Prozess eingebracht, soweit die Länder eingebunden werden.

Zu 6:

Grundlage für die weiteren Planungen auch auf den Bahnstrecken in Niedersachsen ist insbesondere die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für 2025, die in Auftrag vom BMVBS erstellt wurde. Veränderungen in den unterstellten Randbedingungen/Prämissen werden bei den jeweiligen Planungen berücksichtigt.

Jörg Bode