

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Volker Bajus und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Freie Fahrt für den Haller Willem? Wie steht es um die Planungen eines Halbstundentaktes auf der niedersächsischen Seite der Bahnstrecke Haller Willem?

Anfrage der Abgeordneten Volker Bajus und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 23.07.2020 - Drs. 18/7120
an die Staatskanzlei übersandt am 30.07.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 17.08.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

Der Haller Willem befördert werktags durchgängig über 5 000 Ein- und Aussteigende. Schon im Jahr 2005 hat sich die Landesregierung für einen 30-Minuten-Takt der Regionalbahn Haller Willem zwischen Osnabrück und Bielefeld ausgesprochen, sofern der Aufgabenträger auf westfälischer Seite seine Bereitschaft zusagt. Die Realisierung eines Halbstundentaktes zwischen Halle (Westfalen) und Bielefeld wurde mittlerweile beschlossen. Seitens des niedersächsischen Aufgabenträgers, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, gibt es nach Ansicht von Beobachtern keine ausreichenden Schritte zur Verdichtung der Fahrzeiten.

2015 bekräftigte der damalige Verkehrsminister Olaf Lies die Planungen und gab seine Zusage für den Ausbau des Taktes. Auch die regionalen Landtagsabgeordneten sprachen sich einstimmig für das Bahnkonzept aus. Osnabrücker Stadtrat und Kreistag bestärkten das Vorhaben im Dezember 2019 mit ihren Beschlüssen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der niedersächsische Teil des Haller Willem, der Streckenabschnitt zwischen Dissen-Bad Rothenfelde und Osnabrück, wurde im Juni 2005 als erste Strecke in Niedersachsen reaktiviert. Zwischen Osnabrück und Bielefeld wird an allen Wochentagen ein durchgehender Stundentakt angeboten. Zwischen Halle und Bielefeld besteht in Nordrhein-Westfalen (NRW) in den Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag ein Halbstundentakt. In diesem Abschnitt liegt die Fahrgastnachfrage mit einer Streckenbelastung (Summe aller Fahrgäste pro Tag in allen Zügen auf einem Streckenabschnitt) zwischen 2 200 und 2 700 Fahrgästen Montag bis Freitag. Im niedersächsischen Abschnitt liegt die Streckenbelastung zwischen 1 000 und 1 100 Fahrgästen.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) nimmt für das Land die Aufgabenträgerschaft im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wahr. Die LNVG ist in diesem Rahmen auch für das SPNV-Angebot des Haller Willem in Niedersachsen zuständig. Grundsätzlich besteht im gesamten niedersächsischen Zuständigkeitsbereich der LNVG als Bedienungsstandard im SPNV derzeit ein Stundentakt. Ein Halbstundentakt besteht nur auf Strecken mit hoher Nachfrage und vorrangig im Expressnetz. Der Wunsch nach Einführung von Halbstundentakten besteht auch auf anderen SPNV-Strecken in Niedersachsen, die eine deutlich höhere Nachfrage als der Haller Willem aufweisen. Trotz der Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes stehen für die Finanzierung zusätzlicher Angebote nur begrenzte Mittel zur Verfügung.

Die aktuelle Nachfrage auf dem niedersächsischen Streckenabschnitt des Haller Willem im Zuständigkeitsbereich der LNVG rechtfertigt derzeit keinen 30-Minuten-Takt. Gleichwohl setzt sich die

LNVG für eine Verbesserung des Angebotes auf dem Haller Willem ein. In den letzten Jahren wurde das Fahrplanangebot kontinuierlich in den Tagesrandlagen ausgeweitet. Darüber hinaus ist die Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes auf dem Haller Willem ein Teilprojekt des „OS-Bahnkonzepts 2025+“, mit dem mittel- bis langfristig Verbesserungen auf allen Bahnstrecken nach Osnabrück und eine bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erreicht werden sollen.

Neben der Finanzierung der zusätzlichen Betriebsleistungen und der Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge wäre Voraussetzung für die Einrichtung eines Halbstundentaktes auf der eingleisigen Strecke die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen sowohl in Nordrhein-Westfalen als auch in Niedersachsen. Welche Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Einrichtung von zusätzlichen Begegnungsbahnhöfen oder -abschnitten, signaltechnische Anpassungen) konkret erforderlich wären, hängt dabei vom Fahrplankonzept (Haltekonzept, Anschlüsse) ab.

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Ausbau des Halbstundentaktes?

Für die Einrichtung eines Halbstundentaktes auf dem Haller Willem gibt es konzeptionelle Fahrplanüberlegungen sowohl der LNVG als auch des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als zuständigem SPNV-Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen. Der NWL, der Federführer für das SPNV-Netz „Dieselnetz Ostwestfalen (OWL) Los Süd“ mit der Strecke Haller Willem ist, hat in den vergangenen Monaten untersucht, ob die Strecke für einen Einsatz von Akku-Triebwagen als Ersatz von Dieseltriebwagen geeignet ist. Da diese Triebwagen andere fahrdynamische Eigenschaften als Dieseltriebwagen besitzen, haben diese Überlegungen Einfluss auf das Fahrplankonzept und damit auf den erforderlichen Infrastrukturausbau.

2. Hat sich die Haltung der Landesregierung geändert, oder unterstützt sie nach wie vor einen 30-Minuten-Takt auf niedersächsischer Seite?

Die Haltung der Landesregierung zu einem zukünftigen 30-Minuten-Takt des Haller Willem hat sich nicht geändert und ist nach wie vor grundsätzlich positiv. Verabredet war, dass die Themenbereiche „zusätzliche Betriebsleistungen auf den Strecken“ und „Betriebskreuzung auf Haller Willem“ weiter ausgearbeitet werden. Die Landesregierung begrüßt, dass die beiden SPNV-Aufgabenträger NWL und LNVG gemeinsam an einem Konzept für einen 30-Minuten-Takt (Fahrplan, Infrastruktur und Fahrzeug) arbeiten.

3. Haben Gespräche mit dem Land NRW stattgefunden? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die beiden SPNV-Aufgabenträger NWL und LNVG haben nach den Gesprächen über die möglichen künftigen Antriebskonzepte im OWL-Netz ein erstes Gespräch im Februar 2020 zu den gemeinsamen länderübergreifenden Projekten geführt. Ein weiteres bilaterales Gespräch ist für Ende August 2020 terminiert. Für einen unmittelbaren Austausch auf Ministerialebene besteht derzeit kein Bedarf. Die Ergebnisse des Austauschs und der konzeptionellen Planungen der beiden SPNV-Aufgabenträger bleiben abzuwarten.

4. Welche Hemmnisse bestehen, die Taktverdichtung auf niedersächsischer Seite umzusetzen?

Die Umsetzung eines 30-Minuten-Taktes ist auf der vorhandenen Infrastruktur auf niedersächsischer Seite nicht möglich. Zudem müssen weitere Maßnahmen zur Hebung einer ausreichenden Nachfrage geklärt werden, um die Investitions- bzw. Betriebskosten eines Halbstundentaktes rechtfertigen zu können. Hierzu gehört insbesondere eine notwendige Anpassung der Regionalbusverkehre. In Abhängigkeit vom Investitionsbedarf wäre gegebenenfalls ferner die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit der Maßnahme abzuklären.

5. Was sind die nächsten Planungsschritte?

Als nächste Planungsschritte sind Fahrplan- und Fahrzeugkonzept weiter auszuarbeiten und festzulegen sowie der zu deren Umsetzung erforderliche Infrastrukturbedarf zu ermitteln. Auf diesen Grundlagen können die erforderlichen Investitions- und Betriebskosten ermittelt werden.

6. Wann ist mit einer Realisierung und Umsetzung zu rechnen?

Aussagen für einen möglichen Realisierungszeitpunkt können derzeit nicht getroffen werden.