

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 12/49 —

Betr.: Anschluß des Oberzentrums Hildesheim an das Intercity-Netz im Rahmen der Schaffung einer Schnellbahnverbindung Hannover/Berlin

Wortlaut der Kleinen Anfrage der Abg. Biermann, Frau Knoblich, Möllring, Schneider (Sibbesse) (CDU) vom 11. 7. 1990

Die Verhandlungen zwischen der Bundesbahn und der Reichsbahn über den Bau der neuen Schnellbahnstrecke von Hannover nach Berlin sind beendet. Es wurde festgelegt, welchen Verlauf die Strecke im Gebiet der DDR nehmen soll. Die Weiterführung nach Hannover ist gegenwärtig noch ungeklärt. Die Planung der Bundesbahn sieht einen Abzweig über Hildesheim nach Göttingen vor. Damit wäre ein Anschluß des Wirtschaftsraumes Hildesheim an die Nord-Süd-Strecke möglich. Neben der allgemeinen Verbesserung der Verkehrssituation würde ein solcher Anschluß auch eine Verlagerung von Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Bahn begünstigen. Die Landesarbeitsgemeinschaft Norddeutsche Bundesländer der Akademie für Raumforschung und Landesplanung in Hannover hat in ihrer kürzlich vorgelegten Stellungnahme mit dem Titel „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zwischen Norddeutschland und der DDR“ die Notwendigkeit des beschleunigten Aus- und Umbaus in IC-Qualität für die Verbindung Berlin/Stendal/Wolfsburg/Braunschweig weiterführend über die bereits eingerichteten oder im Bau befindlichen Linien nach Hannover/Köln und über Hildesheim nach Kassel/Frankfurt deutlich gemacht.

Angesichts der Tatsache, daß die Verhandlungen zwischen Bundesbahn und Reichsbahn, soweit sie das DDR-Gebiet betreffen, abgeschlossen sind, ist eine sofortige Stellungnahme des Landes Niedersachsen erforderlich.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Teilt sie die Auffassung der Deutschen Bundesbahn, daß die Strecke Berlin/Stendal/Oebisfelde/Hannover einen Abzweig über Hildesheim an die Nord-Süd-Strecke erhalten soll?
2. Falls nein, hält die Landesregierung eine verbesserte Verkehrsanbindung des Wirtschaftsraumes Hildesheim mit Hilfe der Bundesbahn an das Ruhrgebiet für erforderlich, oder soll das Transportvolumen weiterhin in großem Umfang durch den Straßengüterverkehr bewältigt werden?
3. Wie stellt sich die Landesregierung konkret die Verbesserung der verkehrsinfrastrukturellen Anbindung des Hildesheimer Raumes vor?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
— 18 — 57.00 —

Hannover, den 24. 8. 1990

Am 28. 6. 1990 haben der Bundesminister für Verkehr und der Verkehrsminister der DDR eine Erklärung zum Neubau einer zweigleisigen, elektrifizierten Eisenbahnschnellverbindung zwischen Berlin/Staaken und Oebisfelde unterzeichnet. Der Baubeginn dieser 250 km/h schnellen Bahn ist für 1992, die Inbetriebnahme für 1997 vorgesehen. Offen ist noch die Streckenführung auf niedersächsischem Gebiet. Da die Landesregierung die Auffassung vertritt, daß die langwierigen Trassendiskussionen schnell zu Ende geführt werden müssen, ist sie bestrebt, noch im Herbst dieses Jahres darüber mit der Bundesregierung Einvernehmen zu erzielen. Dabei muß neben der Relation Berlin—Hannover—Ruhrgebiet u. a. auch der künftige Eisenbahnfernverkehr von Berlin in den Raum Frankfurt/Main einbezogen werden.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen wie folgt:

Zu 1:

Die Landesregierung strebt an, daß Hildesheim nicht erst mit der Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin—Stendal—Oebisfelde—Hannover einen Abzweig an die Nord-Süd-Strecke erhält. Nach Gesprächen mit der Bundesbahn ist vielmehr vorgesehen, daß bereits zum Juni nächsten Jahres eine IC-Linie von Berlin über Magdeburg, Braunschweig und Hildesheim nach Frankfurt eingerichtet wird. In Hildesheim sollen sämtliche Intercity-Züge dieser Linie halten. Die Vorstellungen der Landesregierung laufen darauf hinaus, daß auch nach Fertigstellung der Neubaustrecke Hannover—Berlin die Stadt Hildesheim ihren Anschluß an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz behält.

Zu 2:

Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung zwischen dem Bundesgebiet und der DDR und angesichts der Tatsache, daß diese Verkehrsströme in Zukunft im wesentlichen über die leistungsfähige Eisenbahn als sicheres, umweltfreundliches, energie- und flächeneinsparendes Verkehrssystem abgewickelt werden sollten, hält die Landesregierung Ausbaumaßnahmen der vorhandenen Strecke zwischen Hildesheim und Bielefeld über Elze—Hameln—Löhne für unerlässlich. Dieser Ausbau ist insbesondere deshalb notwendig, weil der Knoten Hannover wegen seiner bereits heute ausgelasteten Infrastruktur den bedeutsamen Durchgangsgüterverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und der DDR nicht aufnehmen kann.

Zu 3:

Nach ersten Überlegungen für eine neue Schienennetzkonzeption in Niedersachsen stellt sich die Landesregierung vor, daß neben der in der Antwort zu 1. aufgezeigten attraktiven Fernverkehrsanbindung, Hildesheims Regionalbahnen

- a) zwischen Soltau und Bad Harzburg über Hannover und Hildesheim im Zweistundentakt mit einem verdichteten Angebot in den Hauptverkehrszeiten,
- b) zwischen Hannover — Lehrte und Hildesheim ebenfalls im Zweistundentakt mit einzelnen Verdichtungen sowie

- c) zwischen Hildesheim — Sarstedt und Hannover als Zu- bzw. Abbringer der Ruhrgebiets-Intercity-Linie eingerichtet werden.

Ab 1993 sollte dann dieses Angebot durch eine Interreggio-Linie von Bremen kommend über Hannover, Hildesheim, Goslar nach Halle überlagert werden.

Weiterhin strebt die Landesregierung an, daß die Bedienung der Regionalstrecke Hildesheim — Bodenburg von der Bundesbahn mindestens bis 1997 garantiert und der Fahrplan verbessert wird. Schließlich sollte auch der Fahrplan der ebenfalls langfristig zu garantierenden Verbindung Hildesheim — Bielefeld über Elze — Hameln — Löhne kurzfristig attraktiver gestaltet und verdichtet werden

Zur Zeit wird überprüft, ob zur EXPO 2000 eine weitere schienengebundene Verbindung von Hannover Richtung Hildesheim geschaffen werden muß.

Dr. Fischer