

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 12/3318 —

Betr.: Erhalt der Eisenbahnstrecke 312 (früher 236) von Wolfenbüttel über Schöppenstedt, Schöningen nach Helmstedt und Lückenschluß nach Sachsen-Anhalt von Jerxheim nach Dedeleben

Wortlaut der Kleinen Anfrage der Abg. Mühe, Backhaus (SPD) vom 5. 6. 1992

In der Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur zukünftigen Gestaltung des ÖPNV ist für die in der Kategorie 1 aufgeführte Strecke der DB von Wolfenbüttel über Schöppenstedt und Schöningen nach Helmstedt vorgesehen, die Attraktivität der Strecke zu heben. Dazu sollen vor allem die nachfolgenden Zielvorstellungen realisiert werden:

- a) Schaffung eines schnelleren Verkehrs,
- b) Einrichtung von Taktverkehren,
- c) Auflassung von schwachfrequentierten Haltepunkten zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit,
- d) Einsatz kostengünstigerer Fahrzeuge mit angemessenem Reisekomfort,
- e) Schaffung zeitgemäßer und funktionsgerechter Bahnhöfe,
- f) Verbesserung der Verknüpfung des Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs mit den Buslinien der jeweiligen ÖPNV-Träger zur Schaffung eines integrierten Gesamtnetzes,
- g) Verbesserung der Verknüpfung mit dem Individualverkehr (Park + Ride, Fahrradabstellplätze u. ä.).

Um diese Zielvorstellungen zu konkretisieren und zu realisieren, wurde eine Plankommission eingesetzt, in der neben Vertretern der DB auch Vertreter aus den Landkreisen Wolfenbüttel und Helmstedt und aus den angrenzenden Gemeinden sitzen. Bisher hat die Plankommission für die Hebung der Attraktivität der Strecke 312 außer wenigen Fahrplankorrekturen nichts bewegt. In einer Pressekonferenz zum Fahrplanwechsel am 31. 5. 1992 beklagte der Abteilungsleiter der Bundesbahndirektion, Reinhard Wetterau, daß auf der Strecke 312 nur noch 520 Reisende pro Tag gezählt worden seien, was einen Rückgang von 1,5 % bedeute. Die Strecke werde, so Wetterau, kaum über den Zeitraum 1997, wie in der Rahmenvereinbarung garantiert, gehalten werden können. Zum Streckenerhalt sei damals ein politischer Preis gezahlt worden. Die Zusicherung bis 1997 erfolgte gegen die Lieferung moderner Triebwagen.

Nach der deutschen Wiedervereinigung sind im Bundesverkehrswegeplan und im Verkehrswegeprogramm Niedersachsen u. a. auch die Eisenbahnlinien festgelegt worden, bei denen ein Lückenschluß auf alter oder neuer Trasse zum Eisenbahnnetz der ehemaligen DDR-Reichsbahn erfolgen soll. Während der Bund und die DB den Lückenschluß

von Jerxheim nach Dedeleben/Gunsleben ablehnen, sieht der Verkehrswegeplan des Landes Niedersachsen den Lückenschluß ausdrücklich vor. Auch die Landkreise Wolfenbüttel und Helmstedt und deren Gemeinden und Städte fordern den Lückenschluß, da sie sich durch Anbindung an die Räume Oschersleben/Magdeburg und Halberstadt/Wernigerode/Quedlinburg eine erhebliche Steigerung der Benutzerzahl in beide Richtungen versprechen.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie haben sich die Reisendenzahlen auf der Strecke 312 in den Jahren von 1985 bis 1991 jährlich, festgestellt an Werktagen außerhalb der Schulferien, entwickelt?
2. Welche Angebotseinschränkungen hat die Deutsche Bundesbahn auf der Strecke seit 1980 bis 1992 im Bereich des Personenverkehrs und des Güterverkehrs vorgenommen?
3. Teilt die Landesregierung die Auffassung, daß die Angebotseinschränkungen im Personenverkehr (ungünstige Fahrplangestaltung, kein Angebot am Wochenende, mangelhaftes Wagenmaterial) mit dazu beigetragen haben, daß sich die Fahrgastzahlen stetig reduzierten?
4. Wie ist die Planungskommission für die Strecke 312 personell besetzt und wie oft hat sie bisher seit 1989 getagt?
5. Welche Vorschläge hat die Planungskommission erarbeitet, um die in der Rahmenvereinbarung vorgesehene Hebung der Attraktivität der Strecke (siehe Rahmenvereinbarung Nr. 2) zu erreichen?
6. Welche dieser Vorschläge sind bisher realisiert worden, welche nicht und warum nicht?
7. Wenn es seit der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung zu Angebotsverbesserungen gekommen ist, werden diese für ausreichend und umfassend genug angesehen, um von einer stärkeren Nutzung und wirtschaftlichen Stabilisierung der Strecke ausgehen zu können?
8. Wenn nein, was wird an Angebotsverbesserungen für nötig gehalten, um die stärkere Nutzung der Strecke zu erreichen?
9. Hat die Landesregierung im Verlauf der Verhandlungen zur Rahmenvereinbarung mit der DB Zusagen dahingehend gemacht, der DB bei Beschaffung moderner Triebwagen finanziell behilflich zu sein, und war eine solche Zusage der „politische Preis“ für die Erhaltungsgarantie bis 1997?
10. Ist sie grundsätzlich bereit, durch Finanzausschüsse zur Modernisierung von Eisenbahnstrecken im Rahmen des ÖPNV allgemein und bezogen auf die Strecke 312 beizutragen?
11. Erwarten die Landesregierung und die DB von den betroffenen Landkreisen und Gemeinden eine finanzielle Beteiligung, um die Eisenbahnstrecken zu modernisieren?
12. Hat sie die Absicht, die Strecke 312 im Rahmen der angestrebten Regionalisierungsvorhaben im ÖPNV ab 1997 von der DB zu übernehmen und sie der OHE zur Weiterführung des Betriebes zu übertragen?
13. Wie steht sie grundsätzlich zum dauerhaften Erhalt der Strecke 312?

Zum Lückenschluß nach Dedeleben/Gunsleben

14. Wenn das Land Niedersachsen in seinem Verkehrswegeplan den Lückenschluß von Jerxheim nach Dedeleben/Gunsleben als Ziel nennt, was will sie aktiv tun, um dieses Ziel zu realisieren?
15. Gibt es Untersuchungen darüber, ob, und wenn ja, in welchem Umfang ein Bedarf besteht, der den Lückenschluß rechtfertigen würde?
16. Wenn nein, hat die Landesregierung die Absicht, den Bedarf für einen Lückenschluß in einer Untersuchung feststellen zu lassen?
17. Teilt sie die Auffassung, daß ein Teil der inzwischen gut 10 000 Berufspendler von Sachsen-Anhalt (Raum Halberstadt/Oscherleben/Vorharz), die bisher fast ausschließlich mit dem Pkw in den Großraum Braunschweig kommen, nach einem Lückenschluß nach Jerxheim auf die Eisenbahn umsteigen würden?
18. Nachdem die Strecke Gunsleben—Oscherleben zum Fahrplanwechsel stillgelegt wird, steht zum Lückenschluß nur noch Dedeleben zur Verfügung. Gibt es Berechnungen darüber, wie hoch die Baukosten wären, um die Lücke nach Jerxheim zu schließen?
19. Wie lang wäre die neu zu bauende Strecke auf der Seite Niedersachsens und Sachsen-Anhalts, und welche Baugenehmigungsverfahren wären vorher nötig, um mit dem Bau beginnen zu können?
20. Welche Position nimmt der Landtag von Sachsen-Anhalt zum geforderten Lückenschluß ein?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
— 17 — 57.00 —

Hannover, den 2. 9. 1992

Die 52 km lange Eisenbahnstrecke Wolfenbüttel—Jerxheim—Helmstedt ist in der Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur zukünftigen Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs vom 21. 2. 1989 unter Anlage I aufgeführt. Sie gehört damit zu den Strecken, deren Bedienung von der Deutschen Bundesbahn bis mindestens 1997 garantiert wird. Gemeinsames Ziel der DB und der Landesregierung war es, die Verkehrsbedienung auf dieser Strecke zu verbessern. Rationalisierungsmaßnahmen wurden nicht ausgeschlossen, um die Rentabilität dieser Strecke zu verbessern.

Nach Ansicht der Landesregierung wird durch eine Wiedereröffnung der Eisenbahnverbindung zwischen Jerxheim und Dedeleben der Verkehrswert der Bundesbahnstrecke 312 erhöht.

Dieses vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1:

Die Reisendenzahlen, gemessen in Reisenden-km pro km Betriebslänge, haben sich auf dem Streckenabschnitt Wolfenbüttel—Schöninge seit 1985 von 1105 auf 866 in 1991

pro Werktag reduziert. Das entspricht einem Rückgang von 21,6 %. Auf dem Streckenabschnitt Schöningen—Helmstedt sind die Reisendenzahlen von 506 im Jahre 1985 auf 366 im Jahre 1991 zurückgegangen. Das ist ein Minus von 27,7 %. Trotz einer Erhöhung der Zugzahlen im Fahrplanjahr 1991/1992 sind die Reisendenzahlen nach Auskunft der DB weiterhin rückläufig.

Zu 2:

Die Anzahl der Reisezüge pro Tag hat sich von 1980 bis 1992 wie folgt entwickelt:

Jahresfahrplan	montags — freitags	samstags	sonntags
1980/81	25	13	8
1981/82	23	13	8
1982/83	23	10	—
1983/84	21	8	—
1984/85	21	8	—
1985/86	21	8	—
1986/87	20	8	—
1987/88	21	8	—
1988/89	20	8	—
1989/90	20	8	—
1990/91	20	8	—
1991/92	24	12	—
1992/93	24	12	—

Auf den Bahnhöfen Neu Büddenstedt und Söllingen (1986), Dettum und Watenstedt (1988) und Schöppenstedt (1990) werden keine Fahrkarten mehr verkauft. Der Haltepunkt Wendessen wird seit 1982 im Schienenpersonennahverkehr nicht mehr bedient. Ab 1. 6. 1992 ist beim Bahnhof Schöningen die Abfertigung von Expresgut und Reisegepäck nicht mehr möglich.

Die Güterverkehrsbedienung wurde in Jerxheim zum 29. 5. 1983, in Söllingen zum 25. 9. 1985, in Dettum und Watenstedt zum 29. 5. 1988, in Wendessen zum 27. 5. 1990 und in Schöningen und Schöppenstedt zum 1. 1. 1992 aufgelassen.

Zu 3:

Der rückläufige Trend nach Verkehrsleistungen im gesamten ÖPNV beruht in erster Linie auf dem weiter steigenden Motorisierungsgrad — dies gilt bemerkenswerterweise auch für den älteren Teil der Bevölkerung —, einem allgemeinen Einwohnerrückgang sowie der immer noch negativen Tendenz bei der Entwicklung der Schülerzahlen in der für den Schienenpersonennahverkehr wichtigen Sekundarstufe 2 und der berufsbildenden Schulen.

Zu 4:

Die Leitung der Planungskommission wird vom Landkreis Helmstedt wahrgenommen. Weiter sind die Bezirksregierung Braunschweig, der Landkreis Wolfenbüttel, die Städte Helmstedt, Braunschweig und Schöningen, die Samtgemeinden Heeseberg, Sichte und Schöppenstedt, die Gemeinden Dettum und Büddenstedt, die Bundesbahndirektion Hannover, die KVG Braunschweig und die Regionalbus Braunschweig, vertreten. Die Planungskommission hat seit Januar 1990 siebenmal getagt.

Zu 5:

Um die Attraktivität der Strecke zu heben, haben Vertreter der Planungskommission den Lückenschluß Jerxheim—Dedeleben/Gunsleben, die Änderung von Zeitlagen bestimmter Züge und die Erweiterung des Wochenendverkehrs auch für Samstagnachmittag und sonntags sowie Spätverbindungen in Tagesrandlagen gefordert. Außerdem wurde gemeinsam eine Streckenbereisung durchgeführt und eine Liste über Verbesserungen baulicher Anlagen der Bahnhöfe/Haltepunkte aufgestellt.

Zu 6:

Die Zeitlage des „Schülerzuges“ N 6208 wurde an Samstagen angepaßt. Die übrigen Änderungswünsche sind von der Deutschen Bundesbahn aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen abgelehnt worden.

Für die Strecke wurde ein kostenloser, mehrfarbiger Faltfahrplan in einer Auflagenhöhe von 6000 Stück herausgegeben.

Zu 7:

Nein.

Zu 8:

Neben einer vereinfachten Betriebsdurchführung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit hält die Landesregierung insbesondere komfortablere Reisefahrzeuge und einen besser abgestimmten Fahrplan mit verkürzten Reisezeiten für erforderlich, um eine stärkere Nutzung der Strecke zu erreichen.

Zu 9:

Ja; die Landesregierung ist bereit, der Deutschen Bundesbahn nach Aufstellung eines Gesamtkonzeptes einen Zuschuß für die Anschaffung von modernen Triebwagen zu gewähren.

Zu 10:

Ja.

Zu 11:

Zu einer besseren Verknüpfung mit dem Individualverkehr sollten an der Strecke Park-and-Ride-Anlagen erstellt werden. Auch hier ist das Land bereit, diese Vorhaben zu bezuschussen, wenn die Komplementärfinanzierung durch die Kommunen sichergestellt wird.

Zu 12:

Im Rahmen der Regionalisierung ist beabsichtigt, den Kommunen flächendeckend die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den gesamten ÖPNV unter Einbeziehung des Schienenpersonennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe zu übertragen. Ob der Deutschen Bundesbahn, der OHE oder einem anderen Verkehrsunternehmen die Betriebsführung für diese Strecke übertragen wird, ist zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht vorhersagbar.

Zu 13:

Die Landesregierung wird sich für den dauerhaften Erhalt der Strecke 312 auch weiterhin einsetzen.

Zu 14, 15 und 16:

Die Nieders. Landesregierung steht einem Lückenschluß von Jerxheim nach Dedeleben/Gunsleben positiv gegenüber. Im Verkehrswegeprogramm Niedersachsen ist eine entsprechende Lückenschlußmaßnahme als Zielvorstellung des Landes enthalten. Dieses Programm ist Anfang Juni von der Landesregierung beschlossen und dem Bundesverkehrsminister zugeleitet worden. Die Bundesregierung hat diese Maßnahme weder in den Bundesverkehrswegeplan noch in das Lückenschlußprogramm aufgenommen.

Um die Realisierungschance des Lückenschlusses bei Jerxheim näher zu prüfen, hat das Land eine verkehrswirtschaftliche Bewertung veranlaßt. Die Untersuchung wird voraussichtlich Anfang 1993 abgeschlossen.

Zu 17 und 18:

Die in Auftrag gegebene Untersuchung soll sowohl Aussagen über Reisendenströme als auch über Baukosten treffen.

Zu 19:

Die Streckenlänge auf dem Gebiet Niedersachsens würde ca. 1 km, auf dem Gebiet Sachsen-Anhalts ca. 3,5 km betragen. Nach § 36 Bundesbahngesetz wäre vor Baubeginn ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Zu 20:

Der Landtag von Sachsen-Anhalt hat sich bisher mit dieser Thematik noch nicht befaßt.

In Vertretung

Dr. Tacke