

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort

Anfrage der Abgeordneten Thomas Adasch, Ernst-Ingolf Angermann und Karl-Heinz Bley (CDU),
eingegangen am 22.10.2013

Wie ist der aktuelle Stand des von der Landesregierung vorgesehenen Verfahrens zur Reaktivierung von Bahnstrecken?

Am 6. August 2013 hat das Wirtschaftsministerium in einer Presseerklärung angekündigt, dass verschiedene Trassen in einem mehrstufigen Verfahren überprüft werden, um am Ende zur Reaktivierung einiger Bahnstrecken bzw. Haltepunkte in Niedersachsen zu gelangen. Teil des Verfahrens war es, bis Ende September 2013 die Vorauswahl weiter auszudünnen und eine interne Abstimmung vorzunehmen.

Die *Cellesche Zeitung* berichtete am 25. September 2013, dass es ein vorläufiges Ergebnis gebe, wonach die Verbindung mit der Streckennummer 9173 (Celle–Wittingen West) von der Landesregierung gestrichen worden sei, die Verbindung von Celle Richtung Soltau Süd jedoch weiter untersucht werde.

Am 22. September berichtete das *Jeversche Wochenblatt* unter Berufung auf Aussagen von Wirtschaftsminister Olaf Lies: „Vor diesem Hintergrund haben in Niedersachsen erst 58, zuletzt 71 Gebietskörperschaften einen Antrag auf Reaktivierung beziehungsweise Aktivierung von zurzeit stillgelegten oder ruhenden Bahnlinien gestellt. Nach der ersten Bewertung durch die Kommission am Donnerstag sind 25 Projekte übrig geblieben. Das erklärte Wirtschaftsminister Olaf Lies Freitagabend auf dem Bahnhofsgelände der Museumsküstenbahn (MKO) in Dornum. ‚Die Projekte ‚Lückenschluss Dornum–Esens‘ sowie die Aktivierung der Strecke ‚Esens–Bensersiel‘ sind dabei. So lautet heute die frohe Botschaft aus Hannover“.

Mit den Kriterien der zweiten Untersuchungsstufe wird sich der vom Wirtschaftsministerium eingesetzte Lenkungskreis in seiner nächsten Sitzung am 22. Oktober 2013 befassen und entsprechende Empfehlungen abgeben.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche der zuletzt 71 untersuchten Strecken wurden im Rahmen der Priorisierung der Landesregierung nach dem Stichtag Ende September 2013 im Rahmen der ersten Prüfphase gestrichen?
2. Welche Kriterien haben dazu geführt, dass die Verbindung von Celle nach Wittingen West nicht weiter berücksichtigt wurde?
3. Wie bewertet die Landesregierung das Gesamtinvestitionsvolumen für die 25 Projekte, die weiter im Prüfverfahren verbleiben?

(An die Staatskanzlei übersandt am 24.10.2013 - II/725 - 462)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/462/Stand Reaktivierung -

Hannover, den 19.11.2013

Die Landesregierung hat im Gegensatz zu ihrer Vorgängerin die in vielen Regionen seit langem bestehenden Wünsche nach einer Reaktivierung von Strecken aufgegriffen und sich in der Koalitionsvereinbarung dazu bekannt, umgehend zu prüfen, welche Schienenstrecken und Haltepunkte mit wirtschaftlicher Vernunft reaktiviert werden können.

Sie hat die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) dementsprechend umgehend beauftragt, in diese Prüfung einzutreten.

Im Rahmen eines dreistufig angelegten Untersuchungsverfahrens hat die LNVG zwischenzeitlich die erste Stufe abgeschlossen und sämtliche gemeldeten Strecken nach klar bestimmten Kriterien untersucht. Die Kriterien wurden in einem Lenkungskreis, der die Untersuchung durch regelmäßige Sitzungen begleitet, einvernehmlich abgestimmt. Dem Lenkungskreis gehören unter anderem alle verkehrspolitischen Sprecher der im Niedersächsischen Landtag vertretenen Fraktionen sowie Vertreter der Fahrgäste und die kommunalen Spitzenverbände an.

Demnach wurde anhand von Ausschlusskriterien überprüft, ob die entsprechende Schienenstrecke auf einer zweiten Stufe vertieft im Wege einer Nutzwertanalyse zu untersuchen ist. Es handelt sich um folgende Ausschlusskriterien:

- geringes Verkehrspotenzial,
- Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkt,
- Verkehrsströme weichen von der Streckenführung ab,
- Busverkehr nicht ersetzbar,
- hohe Investitionskosten,
- Einbindung ins SPNV-Netz nicht herstellbar.

Bei Vorliegen folgender drei Varianten konnte sich eine zu untersuchenden Schienenstrecke nicht für die zweite Untersuchungsstufe qualifizieren:

1. Das Verkehrspotenzial wurde mit „sehr gering“ bewertet (dies anhand von folgenden Parametern:
 - a) Einwohner im 3,0-km-Einzugbereich an der Strecke je km Streckenlänge,
 - b) strukturelle Bedeutung,
 - c) sonstige relevante Verkehrspotenziale (Abbildung der touristischen Bedeutung),
 - d) die überregionale Verbindungsfunktion (Verbindung von zwei Mittelzentren/Oberzentrum durch die zu reaktivierende Schienenstrecken).
2. Das Verkehrspotenzial wurde als „gering“ eingestuft und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium lag vor.
3. Das Verkehrspotenzial wurde nicht als „gering“ bzw. „sehr gering“ bewertet, aber mindestens drei andere Ausschlusskriterien lagen kumulativ vor.

Der Schienenstrecke Celle–Wittingen wurde sowohl ein „geringes“ Verkehrspotenzial attestiert als auch das Ausschlusskriterium Haltestellen abseits von Siedlungsschwerpunkten bejaht. Insofern konnte die Strecke für die zweite Untersuchungsstufe nicht berücksichtigt werden.

Dieses vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Es wird auf die **Anlagen** verwiesen.

Zu 2:

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 3:

Das Gesamtinvestitionsvolumen ist derzeit nicht seriös abschätzbar. Da die Untersuchung zur Streckenreaktivierung dreistufig angelegt ist, wird das genaue Investitionsvolumen für Reaktivierungen von Schienenstrecken erst am Ende der Untersuchungen absehbar sein.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass 28 Schienenstrecken auf der Stufe 2 untersucht werden.

Olaf Lies

Strecken für die zweite Verfahrensstufe

Für die 2. Untersuchungsstufe werden 28 Strecken vorgeschlagen:

| | | | |
|----|--|----|---|
| 1 | Stade – Hasedorf (Nr. 2) (in Kombination mit Strecke Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck) | 15 | Zaven – Tostedt (Nr. 36) |
| 2 | Maschen – Buchholz (Nr. 3) | 16 | Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck (Nr. 37) |
| 3 | Bederkesa – BHV-Speckenbüttel (Nr. 5) | 17 | Eystrup – Syke (Nr. 40) |
| 4 | Nordenham-Blexen – Nordenham (Nr. 6) | 18 | Holzhausen – Bohmte Nr. 46) |
| 5 | Ocholt – Sedelsberg (Nr. 7) (in Kombination mit Strecke Friesoythe - Cloppenburg und Lückenschluß) | 19 | Celle – Soltau (Nr. 48) |
| 6 | Friesoythe – Cloppenburg (Nr. 8) | 20 | Celle – Beckedorf (– Munster) (Nr. 49) |
| 7 | Westerstede – Ocholt (Nr. 9) | 21 | Rinteln – Stadthagen (Nr. 51) |
| 8 | Norden – Dornum (– Esens) (Nr. 15) | 22 | Meppen – Essen (Oldb) (Nr. 56) |
| 9 | Aunich – Abeltitz (Nr. 16) | 23 | Bad Bentheim - Neuenhaus (Nr. 57) |
| 10 | Rotenburg – Bremervörde (Nr. 17) | 24 | Esens – Bensenziel (Nr. 58) |
| 11 | Einbeck-Salzerhelden – Einbeck (Nr. 27) | 25 | Wunstorf – Bokeloh – Steinhude (Nr. 71) |
| 12 | Lüneburg – Bleckede (Nr. 32) | 26 | Braunschweig - Harvesse (Nr. 61) |
| 13 | Lüneburg – Soltau (Nr. 33) | 27 | Sz Bad – Sz-Lebenstedt – Peine (Nr. 66) |
| 14 | Winsen (Luhe) – Hülzel (– Soltau) (Nr. 34) | 28 | Sz-Lebenstedt - Sz-Fredenberg (Nr. 67) |

22.10.2013

7