

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abg. Frau Trost, Wulff (CDU), eingegangen am 22. Juni 2000

Bahnstrecken Osnabrück - Oldenburg und Osnabrück - Delmenhorst

Von verschiedenen Seiten, u. a. vom VCD-Kreisverband Osnabrück, werden verschiedene Maßnahmen der Deutschen Bahn an den genannten Bahnstrecken kritisiert.

Zum einen wird darauf hingewiesen, dass wohl ansteht, im Bahnhof Quakenbrück das Gleis 1 abzubauen. Hieraus sollen sich erhebliche Nachteile für die Zugverkehre ergeben, weil Zugbegegnungen nicht mehr möglich sind. Dadurch können Verspätungen nicht mehr ausgeglichen, der Fahrplan nicht mehr geändert werden. Zudem könne dann die Museumsbahn Quakenbrück nicht mehr als Ziel ansteuern. Dadurch entfalle eine Attraktion für den Tourismus im Artland.

Im Bahnhof Cloppenburg sind für den jetzigen Fahrplan bei den Regelzügen Zugbegegnungen vorgesehen. Trotzdem soll eines der beiden Gleise im Bahnhof Cloppenburg derzeit nicht betriebsbereit und eine Reparatur von Gleis und Weiche nicht absehbar sein. die Begegnungen sollen nunmehr nach Bartmannsholte (bei Essen) verlegt worden sein. Hierdurch ergeben sich für die Züge von Osnabrück nach Oldenburg Verspätungen von 15 Minuten. Zuganschlüsse in Oldenburg sind dadurch gefährdet.

Auf der Strecke Osnabrück - Bramsche - Vechta - Wildeshausen - Delmenhorst soll wegen fehlender Sicherungsanlagen an einigen Bahnübergängen zwischen Hesepe und Wildeshausen die zulässige Geschwindigkeit von 80 auf 50 Stundenkilometer herabgesetzt worden sein. Vorgesehen war, dass die Züge hier 80 Stundenkilometer fahren. Durch die Langsamfahrstrecken werden auch in diesem Bereich Anschlüsse an andere Züge gefährdet.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie stellt sich der o. g. Sachverhalt aus ihrer Sicht dar?
2. Wie beurteilt sie die im Vorspann genannten Problempunkte?
3. Welche Verträge oder Absprachen hat sie für diese Strecken bzw. Bahnhöfe der Deutschen Bahn getroffen und mit welchem Inhalt?
4. Was hat sie bisher unternommen, um die im Vorspann genannten Probleme zu beseitigen?
5. Wann kann auf der Strecke Osnabrück - Bramsche - Vechta - Wildeshausen - Delmenhorst die zulässige Geschwindigkeit wieder auf 80 Stundenkilometer heraufgesetzt werden?
6. Wann wird die Reparatur von Gleis und Weichen im Bahnhof Cloppenburg beendet sein?
7. Was wird sie unternehmen, um einen Abbau des Gleises 1 im Bahnhof Quakenbrück zu verhindern?

(An die Staatskanzlei übersandt am 28.06.2000 – II/721 – 619)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
– 17-57.00 (403.1-01424/1) –

Hannover, den 2. August 2000

Zuständig für die Unterhaltung der Bahnstrecken Osnabrück - Oldenburg und Osnabrück - Delmenhorst ist allein die Deutsche Bahn AG. Eine Beteiligung des Landes ist nur in den Fällen gesetzlich vorgesehen, in denen die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebs einer Strecke, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder die deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke beabsichtigt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1 und 2:

Die Landesregierung verfolgt mit Sorge, dass sich der Zustand des DB-Schienennetzes offensichtlich dramatisch verschlechtert bzw. die für die laufende Instandhaltung erforderlichen Finanzmittel nicht verfügbar sind.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Oktober letzten Jahres die von der DB Netz AG beantragte Genehmigung zur Stilllegung des Gleises 1 im Bahnhof Quakenbrück erteilt; das Land war in dieses Genehmigungsverfahren nicht eingebunden. Hintergrund war, dass andernfalls eine Weiche zu diesem Gleis 1 hätte erneuert werden müssen.

Das Land hat nach Kenntnis dieser Umstände in Gesprächen mit der DB Netz AG die Zusage erwirkt, dass die abgängige Weiche ausgebaut, das Gleis 1 im Übrigen aber als Stumpfgleis für Ausfahrten in Richtung Osnabrück bis auf weiteres vorgehalten wird. Zugleich hat die DB Netz AG zugesichert, dass das ab November d. J. von der Nord-WestBahn verfolgte Fahrplankonzept mit der jetzt verfügbaren Infrastruktur uneingeschränkt umsetzbar ist. Auch der Museumszug soll nach Aussage der DB Netz AG weiterhin in Quakenbrück halten können.

Im Bahnhof Cloppenburg konnte aufgrund akuter sicherungstechnischer Mängel ein Gleis vorübergehend nicht mehr genutzt werden, sodass die hier fahrplanmäßig vorgesehenen Begegnungen von Personenzügen verlegt werden mussten. Auf Drängen des Landes hat die DB Netz AG inzwischen dafür Sorge getragen, dass diese Zugkreuzungen wieder fahrplanmäßig im Bahnhof Cloppenburg erfolgen.

Mit Unverständnis hat die Landesregierung schließlich zur Kenntnis nehmen müssen, dass die vereinbarte Modernisierung der Strecke Delmenhorst – Hesepe von der DB AG nicht in Angriff genommen wurde. Die DB AG führt dafür neuere Erkenntnisse an, die ihr den ursprünglich geplanten Einsatz der vorgesehenen innovativen Sicherungs- und Leittechniken sowohl aus technischen als auch wirtschaftlichen Gründen nicht ermöglicht hätten.

Zu 3:

Die Landesregierung hat im März 1997 in einem Bau- und Finanzierungsvertrag mit der damaligen Deutschen Bahn AG die Ertüchtigung des Oberbaus der Strecke Oldenburg – Osnabrück und deren Ausbau für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit vereinbart. Die jetzt im Bahnhof Cloppenburg aufgetretenen sicherungstechnischen Mängel liegen außerhalb des Regelungsbereiches dieser Vereinbarung.

Des Weiteren hatte das Land im Herbst 1998 einen Vertrag zur Modernisierung der Strecke Delmenhorst - Hesepe (- Osnabrück) geschlossen. Da der Einsatz der im Vertrag vorgesehenen neuen Sicherungs- und Leittechnik für die DB Netz AG weder technisch

noch wirtschaftlich darstellbar war, musste dieser Vertrag nachverhandelt werden. In einem jetzt geschlossenen Ergänzungsvertrag ist festgelegt, dass der Oberbau dieser Strecke bis Ende 2001 erneuert wird und eine moderne, konventionelle Sicherungs- und Leittechnik auf dieser Strecke bis Ende 2002 zum Einsatz kommt.

Zu 4:

Wie bereits im Vorspann dargelegt, ist das Land für die Unterhaltung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur grundsätzlich nicht verantwortlich und daher in die entsprechenden Entscheidungswege nicht eingebunden.

Wegen der unmittelbaren Auswirkungen auf die Angebotserbringung im Schienenpersonennahverkehr steht das Land kontinuierlich in Kontakt mit der DB Netz AG, um einerseits akut auftretende Probleme und deren Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung zu begrenzen (vgl. Antwort zu den Fragen 1 und 2) und - wie zu Frage 3 ausgeführt - Vereinbarungen mit der DB Netz AG zu treffen, damit die Infrastruktur modernisiert und ausgebaut wird. Zusätzlich zu den laufenden Trassennutzungsentgelten hat das Land in diesen Fällen Baukostenzuschüsse in erheblichem Umfang bereitgestellt und langjährige Bedienungsgarantien gegeben.

Zu 5:

Die DB Netz AG hat zugesichert, die auf der Strecke Hesepe - Delmenhorst fehlenden Sicherungsanlagen an Bahnübergängen kurzfristig nachzurüsten, so dass die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h spätestens ab Fahrplanwechsel im November d. J. wieder gefahren werden kann.

Zu 6:

Wie oben ausgeführt, hat die DB Netz AG sichergestellt, dass Zugbegegnungen im Bahnhof Cloppenburg wieder erfolgen können. Ab Fahrplanwechsel im November d. J. wird der Bahnhof Cloppenburg für Zugkreuzungen im Schienenpersonennahverkehr nicht mehr benötigt. Ob die DB Netz AG die schadhafte Anlagen im Bahnhof Cloppenburg repariert, obliegt allein ihrer unternehmerischen Entscheidung; diese steht noch aus.

Zu 7:

Die DB Netz AG hat dem Land trotz der vorliegenden Stilllegungsgenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes zugesichert, das Gleis 1 im Bahnhof Quakenbrück voraussichtlich bis Herbst 2001 vorzuhalten. Hintergrund ist, dass die DB Netz AG derzeit ein langfristiges Infrastrukturkonzept für diese Strecke erarbeitet, in dem unter Berücksichtigung von möglichen Verspätungen die erforderliche Infrastruktur auf dieser Relation festgelegt werden soll. Im Übrigen kann das Land aufgrund der verfassungsrechtlich vorgegebenen Aufgabenverteilung rechtlich einen Abbau dieses Gleises nicht verhindern; vielmehr ist mit der vom Eisenbahn-Bundesamt erteilten Stilllegungsgenehmigung eine wesentliche Voraussetzung zum Abbau dieses Gleises bereits geschaffen worden.

Dr. Fischer