

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/2696 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Gabriela König, Hillgriet Eilers, Björn Försterling, Almuth von Below-Neufeldt, Christian Grascha, Horst Kortlang und Jörg Bode (FDP), eingegangen am 18.12.2014

Was wurde auf dem „Bahngipfel Niedersachsen“ zur Elektrifizierung zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg konkret vereinbart und was zum Planungsstand der „Weddeler Schleife“ besprochen?

Am 4. Dezember 2014 fand unter dem Serientitel „Niedersachsen ist am Zug III“ in Hannover ein zweitündiger Bahngipfel statt. Im Anschluss äußerten sich Ministerpräsident Weil, Wirtschafts- und Verkehrsminister Lies und Umweltminister Wenzel erfreut über die Sanierung weiterer Bahnhöfe.

Zur „Weddeler Schleife“ ist der Presseinformation der Staatskanzlei Folgendes zu entnehmen: „So wollen sich Bahn und Land mit dem Bund zusammensetzen, um die Notwendigkeit und Finanzierung des zweigleisigen Ausbaus der ‚Weddeler Schleife‘ zwischen Braunschweig und Wolfsburg zu erörtern.“ Bereits in der Drucksache 17/1250 hat die Landesregierung der „Weddeler Schleife“ bestehendes Baurecht attestiert, lediglich noch planerische Anpassungen skizziert und eine kurzfristige Lösung in Aussicht gestellt. Die Bedeutung der „Weddeler Schleife“ spiegelt sich derzeit in der Anmeldung zum BVWP 2015 in der Einstufung „Priorität VB+“ wider. Wörtlich schreibt die Landesregierung im Februar 2014: „Die Voraussetzungen für den Ausbau sind weitgehend geschaffen. Maßgeblich ist nun die Mittelbereitstellung durch den Bund.“

Der Presseinformation der Staatskanzlei ist bezüglich der Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven nichts zu entnehmen. Lediglich die Formulierung „Unstreitig ist, dass die Kapazitäten für den Hafenhinterlandverkehr im norddeutschen Raum deutlich erweitert werden müssen“ beschreibt den Handlungsbedarf. Auch bei der Presseinformation aus dem MW vom 9. Mai 2014 zum 300-Millionen-Euro-Sonderprogramm für Seehäfen ist außer einer allgemeinen Begrüßung nichts von der Elektrifizierung der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven zu vernehmen. Auch seinerzeit wurde lediglich über die Anbindung der Seehäfen, den Ausbau der Amerikalinie und über Baumaßnahmen im Hamburger Umfeld gesprochen. In der Koalitionsvereinbarung sprach die Regierungskoalition noch von einer schnellen Elektrifizierung mit hoher Priorität für die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven (Seite 64).

Wir fragen die Landesregierung:

1. Was hat die Landesregierung, abgesehen vom Schreiben von Minister Lies an Bundesverkehrsminister Dobrindt, seit dem Februar 2014 für den zweigleisigen Ausbau der „Weddeler Schleife“ konkret unternommen?
2. Warum besteht ausweislich der Presseinformation der Staatskanzlei im Dezember 2014 Erörterungsbedarf zur Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaus der „Weddeler Schleife“, wenn die Bedeutung der Bahn, dem Bund, dem Land und den Akteuren vor Ort bekannt ist und die Baureife gegeben ist?
3. Vor dem Hintergrund, dass die „Weddeler Schleife“ anscheinend noch vor einer Neubewertung steht, das Bundesverkehrsministerium im Februar 2014 keine großen Hoffnungen auf das zweite Gleis gemacht hat und es letztlich auch auf den Verkehrsausschuss im Bundestag ankommt: Wie beurteilt die Landesregierung das Verhältnis zwischen verkehrlicher Notwendigkeit, vorhandener Baureife und politischem Umgang auf Bundesebene mit der „Weddeler Schleife“?
4. Verschiebt die Landesregierung die Realisierung der „Weddeler Schleife“ zugunsten anderer Ausbau- oder Reaktivierungsprojekte in Niedersachsen?

5. Zu 4.: Wenn ja, welche schienengebundenen Ausbau- und Reaktivierungsprojekte sind im Ranking wichtiger als die „Weddeler Schleife“?
6. Was ist aus der hohen Priorität für die schnelle Elektrifizierung des JWP geworden?
7. Wann ist mit dem Abschluss der Elektrifizierung des JWP zu rechnen, bzw. wie sieht der Fahrplan zur Elektrifizierung der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven aus?
8. Welche einzelnen schienengebundenen Planungen und Baumaßnahmen in Niedersachsen können die Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre von Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven beschleunigen bzw. optimieren?
9. Wie viele Bürgerbeteiligungen sind hierfür erforderlich?
10. Wer bezahlt und betreut die in Aussicht gestellte permanente Bürgerbeteiligung?
11. Wie sieht eine „Null-Variante“ (Koalitionsvereinbarung, Seite 64) unter Berücksichtigung der prognostizierten Güterverkehrsentwicklung bis 2030 bei der Planung/Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre aus?
12. Gibt es eine länderübergreifende Kooperation zur Entwicklung des Schienenverkehrs in Norddeutschland einschließlich der in der Koalitionsvereinbarung in Aussicht gestellten angemessenen Berücksichtigung und frühzeitigen Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger?
13. Wenn nicht, wann und für welche Planungs- und Baumaßnahmen ist mit einer solchen Beteiligung zu rechnen?
14. Vor dem Hintergrund, dass am 3. Dezember ein Bahngipfel in Bremerhaven stattgefunden hat: Welche für Niedersachsen relevanten Ergebnisse wurden auf diesem Bahngipfel vereinbart oder besprochen?
15. Entsprechen oder Widersprechen diese Ergebnisse den Vorstellungen, Absichten oder Vorhaben von Niedersachsen? Wenn ja, an welchen Stellen/in welchen Positionen?
16. Vor dem Hintergrund, dass die Amerikalinie häufig von der Landesregierung Erwähnung findet und die Elektrifizierung der Bahnstrecke zum JWP nicht: Welche Strecke ist warum prioritär?
17. Vor dem Hintergrund, dass es für die Amerikalinie zwei Ausbauvarianten - Minister Lies favorisiert eine eingleisige Variante bis maximal 100 km/h (*Weser Kurier*, vom 5. Dezember 2014) - bzw. unterschiedliche Vorstellungen zu geben scheint: Welche Leistungsfähigkeit ist aus Sicht der Landesregierung für den Ausbau zugrunde zulegen, wenn die Güterverkehrsentwicklung bis 2030 maßgeblich ist?
18. Vor dem Hintergrund, dass im Koalitionsvertrag (Seite 62) das zweite Gleis der Amerikalinie noch als vorrangiges Schienenprojekt geführt wird: Wann und warum hat sich Minister Lies bzw. die Landesregierung von diesem „vorrangigen Schienenprojekt“ entfernt?

(An die Staatskanzlei übersandt am 13.01.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/2696/Weddeler Schleife -

Hannover, den 09.03.2015

Bei der Besprechung zwischen Ministerpräsident Weil, Minister Lies und Minister Wenzel sowie dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG Dr. Grube wurden alle für Niedersachsen bedeutsamen Schienenthemen angesprochen. Höhepunkt des Treffens war die Unterzeichnung des neuen Programms „Niedersachsen ist am Zug III“.

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

Zu 1 bis 3:

Im Nachgang zum angeführten Spitzengespräch hat sich die Landesregierung mit der Deutschen Bahn intensiv über den von ihr gesehenen Nachplanungsaufwand auseinandergesetzt. Dabei ist es gelungen, die DB vom gegebenen Baurecht zu überzeugen. Nachplanungsaufwand besteht insofern nicht.

Außerdem hat das Land Niedersachsen die Erhebung der Nachfrage für die Weddeler Schleife initiiert. Gemeinsam mit der Wolfsburg AG (Strukturentwicklungsgesellschaft u. a. der Volkswagen AG/ Stadt Wolfsburg) und dem Zweckverband Großraum Braunschweig wurde eine entsprechende Studie beauftragt und mitfinanziert.

Auf Basis dieser Einigkeit muss im nächsten Schritt der Bund von der Notwendigkeit des Ausbaus überzeugt werden. Hierzu soll die beauftragte Studie nach Möglichkeit einen Beitrag leisten.

Ebenso kann aus noch zu führenden Gesprächen mit VW möglicherweise ein weiterer Handlungsbedarf für den Ausbau dargestellt werden.

Zu 4:

Nein.

Zu 5:

Entfällt.

Zu 6:

Auf der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven ist in den beiden mittleren Abschnitten zwischen Rastede und Varel die Elektrifizierung schon weitgehend vorbereitet. In den übrigen Abschnitten laufen noch die erforderlichen Planfeststellungsverfahren. Somit ist die Elektrifizierung bereits in der Umsetzung.

Zu 7:

Nach aktuellen Planungen der DB ist mit einem Abschluss einschließlich JWP in 2019 zu rechnen. Letzte Planungssicherheit ergibt sich erst nach Abschluss aller Planfeststellungsverfahren.

Zu 8:

Die vom Land für sinnvoll erachteten Maßnahmen für den Hafenhinterlandverkehr und den weiteren Schienenverkehr sind für den BVWP 2015 dem Bund vorgeschlagen worden. Diese sind auf den Internetseiten des Wirtschaftsministeriums abrufbar.

Zu 9 und 10:

Die gesetzlichen Planverfahren enthalten Beteiligungsmöglichkeiten für die Betroffenen. Darüber hinaus wendet das Land zunehmend ergänzende Beteiligungsverfahren an. Hierzu gehört z. B. der Dialogprozess Schiene Nord für die erforderlichen Kapazitäten im Raum Hannover–Hamburg/Bremen. Dieser Dialogprozess auf Augenhöhe beinhaltet neben dem Dialogforum auch die Einbeziehung aller interessierten Bürgerinnen und Bürger. Für diesen Dialogprozess trägt die DB das Gros der Kosten. Neben einer Beteiligung der Kosten durch das Land Niedersachsen ist auch die finanzielle Einbeziehung der Länder Hamburg und Bremen verabredet.

Zu 11:

Die Null-Variante ist nicht in der Lage die prognostizierten Zuwächse im Güter- und Personenverkehr 2030 aufzunehmen. Ein Nichthandeln im Schienennetz würde daher zu erhöhten Anforderungen an den Ausbau des Straßennetzes führen.

Zu 12:

Ja.

Zu 13:

Entfällt.

Zu 14 und 15:

Die Bahngipfel der Deutschen Bahn mit Niedersachsen und Bremen waren zwei eigenständige Veranstaltungen. Im Vorfeld gab es zwischen beiden Ländern inhaltliche Abstimmungen. Gemeinsam berührende Themen waren insbesondere BVWP, Y-Trasse und Alternativen einschließlich Dialogprozess und Ausbau der Amerika-Linie. In diesen Punkten bestand weitestgehend Einigkeit.

Zu 16:

Die Bahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven befindet sich seit Jahren im Ausbau. Zur konkreten Gestaltung des Ausbaus erfolgt ein enger Austausch zwischen Land, DB und Bund. Von der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit eines Ausbaus der Amerika-Linie sind DB und Bund hingegen noch zu überzeugen.

Zu 17 und 18:

Die Landesregierung setzt sich nach wie vor für den Ausbau der Amerika-Linie ein. Bezogen auf das aktuelle Nachfragepotenzial geht das Land davon aus, dass in einem ersten Schritt die Schaffung von ausreichenden Begegnungsmöglichkeiten notwendig ist. Der Umfang der erforderlichen Zweigleisigkeit wird aus der Netzprognose für den BVWP 2030 ableitbar sein. Diese Daten liegen noch nicht vor. In jedem Fall wird eine Elektrifizierung für erforderlich angesehen.

In Vertretung

Daniela Behrens