

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/3332 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten André Bock und Heiner Schönecke (CDU), eingegangen am 15.04.2015

Wie viel Einsatz leistet die rot-grüne Landesregierung tatsächlich für die Reaktivierung der Bahnstrecke Buchholz–Jesteburg–Maschen–Harburg?

Die Enttäuschung der Menschen im Landkreis Harburg ist groß: Das Gutachterergebnis zur Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen, welches von der rot-grünen Landesregierung in Auftrag gegeben wurde, empfiehlt derzeit nicht die Reaktivierung der Bahnstrecke Buchholz–Jesteburg–Maschen–Harburg. Zwar wird die Strecke Buchholz–Maschen in diesem Gutachten als förderwürdig erachtet und von den Pendlern als dringend gebraucht eingestuft, jedoch würden hier bisher noch zu viele Konflikte mit konkurrierenden Güterverkehren bestehen. Diese Konflikte sind nur zu lösen, wenn die Bahnhofsknotenpunkte Hamburg und Harburg entlastet werden. Leidtragende sind weiterhin die Pendler, die täglich im Stau und in überfüllten Zügen stehen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche konkreten Kriterien haben zum derzeitigen Ausschluss der acht Strecken, hier insbesondere der Strecke Buchholz–Maschen, geführt?
2. Welche Kriterien haben bei den drei übrig gebliebenen Strecken zum Zuschlag geführt?
3. Führt die rot-grüne Landesregierung bereits Gespräche mit der Stadt Hamburg, dem Bund und der Bahn, um die Entflechtung der Knotenpunkte Harburg und Hamburg endlich herbeizuführen?
 - a) Wenn ja, welches sind die bisherigen Ergebnisse?
 - b) Wenn nein, warum nicht und wann will sie dieses nachholen?
4. Auf welche Weise ließen sich nach Ansicht der Landesregierung die Knotenpunkte Harburg und Hamburg auflösen, um damit den öffentlichen Personenverkehr im Süden Hamburgs pendlerfreundlicher zu gestalten und u. a. die Strecke Buchholz–Maschen doch noch zu reaktivieren?
5. Mit welchem Zeitplan rechnet die Landesregierung, um die Strecke Buchholz–Maschen doch noch zu reaktivieren?
6. Was gedenkt die Landesregierung zu tun, um kurzfristig eine Verbesserung für die Pendler im Süden der Metropolregion Hamburg zu erreichen?
7. Wäre es - vor dem Hintergrund der Frage 6 - aus Sicht der Landesregierung sinnvoll, die Fahrtroute des „Erix“ vom bisherigen Endpunkt Buchholz auszuweiten auf eine Streckenführung Buchholz–Klecken–Hittfeld–Harburg, um damit kurzfristig eine Verbesserung der Pendersituation zu erreichen?

(An die Staatskanzlei übersandt am 21.04.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/3332/
Reaktivierung Bahnstrecke
Buchholz–Harburg -

Hannover, den 18.05.2015

Die Landesregierung hat, nachdem die Vorgängerregierungen dem Wunsch der Pendler nach Reaktivierung von Bahnstrecken nicht nachgegangen waren, unmittelbar die Prüfung angestoßen, wo mit wirtschaftlicher Vernunft der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in die Fläche ausgeweitet werden kann. In dem dreistufig angelegten Prozess, der von einem Lenkungskreis begleitet wurde, dem u. a. auch die verkehrspolitischen Sprecher aller im Landtag vertretenen Parteien angehörten, wurden alle von den Verbänden, Kommunen und sonstigen Institutionen vorgeschlagenen Strecken auf ihre Reaktivierungswürdigkeit hin untersucht. Wie bereits in der Auftaktveranstaltung im August 2013 kommuniziert, sollten in der letzten Untersuchungsstufe die sechs bis acht als aussichtsreich eingestuften Strecken durch externe Gutachter eine sogenannte Standardisierte Bewertung durchlaufen; tatsächlich wurden acht Strecken in dieser dritten Stufe untersucht. Im Zuge dieser Bewertung wird der gesamtwirtschaftliche Nutzen eines Vorhabens den projektbedingten Kosten gegenüber gestellt. Nur Vorhaben, die gesamtwirtschaftlich sinnvoll sind, d. h. deren Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKU-Wert) größer „1“ ist, können durch das Land gefördert werden.

Ergebnis dieser Untersuchung war, dass die Strecken Neuenhaus–Bad Bentheim, Einbeck–Mitte–Einbeck–Salzderhelden, Salzgitter–Lebenstedt–Salzgitter–Fredenberg und Buchholz–Maschen–Hamburg–Harburg einen NKU-Wert größer „1“ aufweisen. Allerdings hat die Abschätzung des Investitionsbedarfs in Abstimmung mit der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber gezeigt, dass das heutige Schienennetz die zusätzlichen, vertakteten Nahverkehrszüge, die auf ihrem Laufweg wesentliche Güterverkehrsströme kreuzen, kapazitiv nicht aufnehmen kann. Im Rahmen dieser Standardisierten Bewertung konnte DB Netz aufgrund der Komplexität der Infrastruktur und der Verkehrsverflechtungen keine Ausbaumaßnahmen entwickeln, die die notwendige Kapazitätssteigerung erwarten lassen. Bund und die Deutsche Bahn sind im Rahmen ihrer Infrastrukturverantwortung daher gefordert, den notwendigen Ausbau dieses Knotens voranzutreiben.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1 und 2:

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie der Pressemitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 19.03.2015 zu entnehmen ist, erreichen vier der acht untersuchten Strecken einen NKU-Wert von über „1“. Die Ergebnisse für die Strecken Harvesse–Braunschweig und Rinteln–Stadthagen liegen unter „1“, bieten aber, sofern sich die Randbedingungen positiv entwickeln, auf mittlere Sicht die Chance auf eine günstigere Bewertung. Wegen erheblicher Investitionskosten und einem im Verhältnis dazu nicht ausreichendem Potenzial bieten lediglich die Strecken Lüneburg–Soltau und Aurich–Emden keine Perspektive für eine Reaktivierung des SPNV. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 3 bis 5:

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Landesregierung ist nicht bekannt, welche Ausbauplanung der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG bzw. der Bund für den Knoten Hamburg mit welchem Zeitplan konkret plant. Im Übrigen befindet sich die Landesregierung in einem ständigen Kommunikationsprozess, siehe Vorbemerkung.

Zu 6:

Die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) hat das Angebot im SPNV im südlichen Bereich der Metropolregion Hamburg in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert; beispielhaft werden die bis an die Grenze der verfügbaren Infrastrukturkapazitäten erreichenden, erheblichen Leistungsausweitungen im Hanse-Netz auf den Hauptachsen Bremen bzw. Lüneburg nach Hamburg und der Ausbau der Heidebahn im Abschnitt Soltau–Buchholz in der Nordheide genannt. Darüber hinaus werden derzeit unter der Federführung des Hamburger Verkehrsverbundes gemeinsam mit den Landkreisen und den Aufgabenträgern LNVG und Hamburg Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV in diesem Raum untersucht.

Zu 7:

Eine Verlängerung der Züge aus Richtung Soltau über Buchholz in der Nordheide nach Hamburg-Harburg über Klecken und Hittfeld würde zum einen der nach wie vor angestrebten Durchbindung dieser Züge über Jesteburg entgegenstehen und scheitert zum anderen derzeit an der betrieblichen Umsetzbarkeit, da parallel metronom-Züge verkehren. Inwieweit mittelfristig die betriebliche Umsetzung möglich und insgesamt das Angebot für die Kunden dadurch verbessert wird, wäre im Rahmen der unter Punkt 6 skizzierten Untersuchung zu prüfen.

Olaf Lies