

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung

Welches Potenzial steckt in der Bahnstrecke Lathen–Werlte?

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP), eingegangen am 28.10.2019 - Drs. 18/4973
an die Staatskanzlei übersandt am 28.10.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 04.12.2019

Vorbemerkung des Abgeordneten

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur hat in den vergangenen Jahren an Bedeutung gewonnen. Das MW schreibt: „Die Verfügbarkeit einer bedarfsgerechten Schieneninfrastruktur ist in einem Flächenland wie Niedersachsen für die Menschen, die Regionen und als Standortfaktor für Wirtschaft und Häfen von hoher Bedeutung. Ziel des Landes ist, dass die Schienenwege mit den dazugehörigen Einrichtungen und Bahnhöfen erhalten und entsprechend der verkehrlichen Anforderungen weiter entwickelt werden“ (https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/schiene_und_offentlicher_personennahverkehr/schiene-und-oeffentlicher-personennahverkehr-15776.html). Eisenbahnstrecken verbinden Räume, entlasten Straßen und haben „eine wichtige verkehrswirtschaftliche Funktion“ (ebenda).

Die Bahnstrecke Lathen–Werlte verbindet mit ihren knapp 29 km Streckenlänge die Gemeinden Lathen, Sögel und Werlte. Die Bahnstrecke ist in der jüngeren Vergangenheit aufwendig saniert worden. Eine Verlängerung der Strecke in Richtung Cloppenburg war bereits bei der Betriebsaufnahme geplant. Eine Verlängerung der Strecke in westlicher Richtung über Lathen hinaus bis nach Emmen in den Niederlanden wird vor Ort diskutiert. Somit würde eine Ost-West-Verbindung zwischen Cloppenburg und Emmen entstehen können.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Strecke Lathen–Sögel–Werlte der Emsländischen Eisenbahn GmbH wurde Ende des 19. Jahrhunderts als schmalspurige Kleinbahn des damaligen Kreises Hümmling errichtet, um die Gemeinden entlang der Strecke in Meppen mit dem Staatsbahnnetz zu verbinden und die Region für den Eisenbahnverkehr zu erschließen. Wichtigstes Transportgut waren die landwirtschaftlichen Produkte aus der Region.

Von Cloppenburg ausgehend wurde der ehemals oldenburgische Teil der Region durch die in der gleichen Spurweite ausgeführte Cloppenburger Kreisbahn erschlossen. Diese endete an der damaligen Grenze des Großherzogtums Oldenburg. Zwischen dem östlichen Endpunkt der Hümmlinger Kreisbahn in Werlte und der damaligen Grenze des Großherzogtums Oldenburg bestand eine Lücke von ca. ca. 2,5 km Länge. Eine geplante Verbindung zwischen der Hümmlinger Kreisbahn und der Cloppenburger Kreisbahn wurde nie gebaut. Die Cloppenburger Kreisbahn wurde schließlich 1953 stillgelegt und zurückgebaut.

In den Jahren 1955 bis 1957 wurde die Strecke Lathen–Sögel–Werlte schließlich auf Normalspur umgespurt. Neben dem Personenverkehr diente die Strecke zur Versorgung der örtlichen Wirtschaft und wurde vor allem für den Transport von Rohöl aus Ostenwalde genutzt. Der Personenverkehr endete 1970. Die Rohöltransporte wurden 1995 eingestellt.

In der Folgezeit nahm die Nutzung der Strecke im Schienengüterverkehr immer weiter ab. Aufgrund der rückläufigen Verkehrsnachfrage entstand an der Eisenbahninfrastruktur erheblicher Erneuerungsbedarf. Zum Schluss war ein sicherer Betrieb der Strecke nur noch auf Teilabschnitten möglich. Die Strecke sollte daher 2012 stillgelegt werden.

Diese Entscheidung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens wurde von den Gemeinden Sögel und Werlte jedoch abgelehnt. Die Gemeinden sahen und sehen bis heute den Erhalt der Strecke für ihre weitere wirtschaftliche Entwicklung als unverzichtbar an. Aus ihrer Sicht rechtfertigte das vorhandene, jedoch für die Schiene bisher nur unzureichend erschlossene Transportpotenzial den Erhalt der Strecke.

Die Strecke wurde daher seit 2014 in zwei Bauabschnitten wieder instand gesetzt. Neues Verkehrspotenzial kann für die Strecke jedoch nur gewonnen werden, wenn in Sögel und Werlte, den beiden Aufkommensschwerpunkten des bestehenden Verkehrspotenzials, entsprechende öffentliche Verlademöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Emsländische Eisenbahn GmbH als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit den beiden Gemeinden derartige öffentliche Verlademöglichkeiten zu schaffen.

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Bahnstrecke Lathen–Werlte?

Die Strecke hat nach wie vor örtliche Bedeutung und die Funktion, die Region an das übergeordnete Schienennetz der DB Netz AG anzuschließen. Zusammen mit den Gemeinden Sögel und Werlte entwickelte die Emsländische Eisenbahn GmbH daher ab 2013 ein Konzept zur Revitalisierung des Schienengüterverkehrs auf der Strecke Lathen–Sögel–Werlte. Wichtiger Baustein dieses Konzeptes ist der Neubau zuglanger Verladegleise in den Ortschaften Sögel und Werlte, die in den bisherigen Bahnhöfen aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht realisiert werden können. Vorher mussten jedoch die bestehenden Mängel an der Streckeninfrastruktur beseitigt werden, um den vorhandenen potenziellen Verladern die Möglichkeit zu bieten, die Orte Sögel und Werlte auf der Schiene zu erreichen. Die Gemeinden Sögel und Werlte realisieren derzeit unmittelbar an den geplanten Verladebahnhöfen neue Gewerbeflächen.

2. Welches Potenzial sieht die Landesregierung in der Bahnstrecke Lathen–Werlte?

Nach Auskunft der Gemeinden Sögel und Werlte bestehen Zusagen von Verladern in Sögel und Werlte für künftige Schienentransporte über die Strecke Lathen–Sögel–Werlte. Interesse besteht insbesondere für die Verladung besonders schienenauffiner Schüttgüter. Dabei handelt es sich um Kies sowie Futter- und Düngemittel. Darüber hinaus liegen Anfragen für die Verladung von Rundholz vor. Außerdem hat mit der Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG in Werlte ein großer Hersteller von Lkw-Anhängern und Sattelaufliegern konkret sein Interesse an Bahntransporten bekundet. Aufgrund der vorliegenden Interessenbekundungen der potenziellen Verlader wird für beide Ladestellen mittelfristig mit einem stabilen Frachtaufkommen von jeweils mindestens 50 000 t gerechnet. Dabei ist davon auszugehen, dass sich das Frachtaufkommen in der Anlaufphase zunächst bis zur prognostizierten Frachtmenge steigern muss.

3. Wie ist die Bahnstrecke Lathen-Werlte an das weitere Eisenbahnnetz angebunden?

Die Strecke Lathen–Sögel–Werlte ist in Lathen einseitig an das Netz der DB Netz AG angebunden. In Lathen vermittelt die Strecke unmittelbaren Zugang zu einer zweigleisigen und elektrifizierten Hauptbahn. Diese Strecke stellt Richtung Norden die Verbindung zum Seehafen Emden her. Richtung Süden können über Salzbergen und Bad Bentheim die Niederlande sowie über Rheine und Münster der Rhein-Ruhr-Raum, das Rhein-Main-Gebiet sowie die Wirtschaftsräume in Süd- und Westeuropa erreicht werden.

4. Wäre eine Verlängerung der Bahnstrecke Lathen–Werlte in Richtung Cloppenburg technisch machbar?

Zur technischen Machbarkeit dieser Verbindung sowie zu ihrem verkehrstechnischen Nutzen liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

5. Wäre eine Verlängerung der Bahnstrecke Lathen–Werlte in Richtung Cloppenburg verkehrstechnisch sinnvoll (bitte mit Begründung)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Wäre eine Verlängerung der Bahnstrecke Lathen–Werlte in Richtung Emmen/Niederlande technisch machbar?

Zur technischen Machbarkeit dieser Verbindung liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

7. Wäre eine Verlängerung der Bahnstrecke Lathen–Werlte in Richtung Emmen/Niederlande verkehrstechnisch sinnvoll?

Der verkehrliche Nutzen einer Verlängerung über Lathen in Richtung Emmen wurde von der Landesregierung bisher noch nicht untersucht. Von niederländischer Seite wurde bisher nicht der Wunsch nach einer Verbindung zwischen Lathen und Emmen thematisiert.

Um diese Verbindung technisch zu realisieren, wären in erheblichem Umfang Verbindungen neu zu bauen. Im Gegensatz zu der Strecke zwischen Werlte und Cloppenburg, auf der zumindest teilweise einmal Schienen existierten, hat auf dieser Relation nie eine Schienenverbindung bestanden. Darüber hinaus muss westlich von Lathen die Ems überquert werden. Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse zu einem möglichen Verkehrsbedürfnis vor, das die damit verbundenen erheblichen Neubauinvestitionen rechtfertigt.

8. Welches Potenzial hätte eine Bahnstrecke Emmen–Lathen–Sögel–Werlte–Cloppenburg, und wie würde sich eine solche Strecke in die Schieneninfrastruktur von Deutschland und den Niederlanden einfügen?

Die Landesregierung hat das etwaige Potenzial einer direkten Verbindung von Emmen über Lathen und Werlte nach Cloppenburg bisher nicht untersucht.

Die Strecke wäre in den Niederlanden in die eingleisige elektrifizierte Strecke Emmen–Marienberg eingebunden. Das übergeordnete niederländische Netz könnte erst westlich von Marienberg in Zwolle erreicht werden. In Cloppenburg würde die Strecke auf die eingleisige nicht elektrifizierte Hauptbahn Oldenburg (Oldb)–Osnabrück–Eversburg treffen. Die Strecke verfügt nach hiesigen Erkenntnissen nicht über nennenswerte Kapazitätsreserven. Das elektrifizierte Netz der DB AG könnte erst in Oldenburg (Oldb) oder Osnabrück erreicht werden.

9. Könnte eine Bahnstrecke Emmen–Cloppenburg einen Beitrag zur Entwicklung der Grenzregion leisten, und falls ja, welchen?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

10. Was würde eine bedarfsgerechte Errichtung einer Bahnstrecke Emmen–Lathen–Sögel–Werlte–Cloppenburg grob kosten (Kostenschätzung), und welche Fördermöglichkeiten (Land/Bund/EU) würden zur Verfügung stehen?

Der Landesregierung liegen weder zu den möglichen Baukosten noch zu einer denkbaren Förderung Erkenntnisse vor.

11. Welche Ausbauf orm (eingleisig - zweigleisig, elektrifiziert - nicht-elektrifiziert) wäre für diese Strecke zu favorisieren?

Der Ausbau der Verbindung wurde bisher von der Landesregierung nicht betrachtet. Daher ist keine Einschätzung des vorzugswürdigen Ausbaustandards möglich.