

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

Anfrage der Abgeordneten Gerda Hövel und Burkhard Jasper (CDU)

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

Nah- und (grenzüberschreitender) Fernverkehr in der Region Osnabrück

Anfrage der Abgeordneten Gerda Hövel und Burkhard Jasper (CDU), eingegangen am 15.11.2018
- Drs. 18/2138
an die Staatskanzlei übersandt am 21.11.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 20.12.2018

Vorbemerkung der Abgeordneten

Am 7. September 2018 berichtete der Norddeutsche Rundfunk über eine bevorstehende Reise des niederländischen Bahnchefs von Amsterdam nach Berlin, um für eine schnellere Verbindung zwischen den beiden europäischen Metropolen zu werben. So heißt es: „Die Niederlande wollen eine schnellere Bahnanbindung von Amsterdam über Niedersachsen nach Berlin. Langfristig soll die Fahrzeit von sechs Stunden und 20 Minuten auf vier Stunden sinken, kündigte die niederländische Bahn an. Dafür wolle man zunächst einen Sprinterzug einsetzen, der einmal am Tag fahren soll.“

Auch die Deutsche Bahn sieht eine der Hauptaufgaben darin, die Verbindung von Metropolen bis zum Jahr 2030 zu stärken. In der Ausgabe des bahneigenen Magazins *Perspektiven* von März 2015 heißt es: „Mit dem schrittweisen Ausbau des ICE-Netzes bedienen wir die steigende Nachfrage nach schnellen und direkten Verbindungen zwischen Metropolen. (...) Wir werden neue und schnelle Verbindungen laufend weiter ausbauen.“

Die *Neue Westfälische* berichtete am 13. April 2018 in Bezug auf die künftig geplanten Fernverkehrsverbindungen der Deutschen Bahn in der Region Ostwestfalen-Lippe: „Daneben ist geplant, die IC-Linie 77 (Amsterdam–Osnabrück–Berlin) ab 2024 halbstündlich zu drehen, um so mit der neuen ICE-Linie 19 einen 30-Minuten-Takt zwischen Hannover und Berlin realisieren zu können. Dabei ist fraglich, ob künftig die Halte Minden und Bad Oeynhausen beziehungsweise Bünde durch den IC bedient werden können.“

Neben einer verstärkten Zusammenarbeit mit den Niederlanden beim grenzüberschreitenden Bahnverkehr hat sich die Landesregierung zu Beginn der Legislaturperiode die Stärkung des schienengebundenen Nahverkehrs zum Ziel gesetzt. Im Koalitionsvertrag heißt es entsprechend: „SPD und CDU wollen durch die Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten sowie verbesserte Taktungen den Schienenpersonennahverkehr stärken und länderübergreifende Kooperationen ausbauen.“

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung unterstützt die Bemühungen zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsverbindungen in die Niederlande mit großem Engagement. Auf der Fernverkehrsstrecke Amsterdam–Berlin sind erhebliche Entwicklungspotenziale erkennbar. Um diese Potenziale voll auszuschöpfen, ist nach Einschätzung der Landesregierung eine deutliche Qualitätsverbesserung der Schienenverbindung einschließlich einer Fahrzeitverkürzung erforderlich.

1. Welche Kenntnisse liegen der Landesregierung zur zukünftigen Entwicklung des Fernverkehrs auf der Strecke Amsterdam–Berlin vor?

Die Nederlandse Spoorwegen N.V. und die Deutsche Bahn AG (DB) verfolgen gemeinsam das Ziel, die Schienenverbindung zwischen Amsterdam und Berlin deutlich zu verbessern. Bislang benötigt der im Zweistundentakt verkehrende Intercity (IC) rund sechseinhalb Stunden von Amsterdam Centraal bis Berlin Hauptbahnhof (Hbf). Die Fahrtdauer soll zunächst um 30 Minuten reduziert werden. Langfristig wird von den Niederlanden eine Fahrzeitverkürzung auf vier Stunden angestrebt, die allerdings nur mit umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen erreichbar wäre.

Die in einem ersten Schritt angestrebte Fahrzeitverkürzung um ca. 30 Minuten soll u. a. durch die Inbetriebnahme neuer mehrsystemfähiger Fahrzeuge erzielt werden, sodass der etwa zehnminütige Lokwechsel in Bad Bentheim entfallen kann. Weitere Fahrzeitgewinne sollen durch umfangreichere Anpassungen der Fahrpläne erreicht werden. Bedingt durch das europaweite Vergabeverfahren, die Lieferfristen der Fahrzeugindustrie und die Abnahme- und Genehmigungsprozesse zur Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge ist eine Umstellung auf den neuen Fahrplan nach Einschätzung der DB nicht vor 2024 zu realisieren.

Zur Gewinnung weiterer Fahrgäste strebt DB Fernverkehr AG an, bis zum vorgesehenen Umstellungstermin im Dezember 2023 das Zugangebot in den Tagesrandzeiten mit den derzeit im Einsatz befindlichen IC-Zügen kurzfristig weiter auszubauen.

2. Was unternimmt die Landesregierung, damit auch in Zukunft Menschen in Mittelstädten und ländlichen Gebieten nicht von der Fernverkehrsstrecke Amsterdam–Berlin ausgeschlossen sind und um ihnen einen angemessenen Zugang zum Fernverkehrsangebot zu ermöglichen - insbesondere mit Blick auf den derzeit unmittelbaren Fernverkehrszugang der in Niedersachsen gelegenen bzw. an den für Niedersachsen strategisch wichtigen Haltestellen Bad Bentheim, Rheine, Osnabrück, Bünde, Bad Oeynhausen, Minden und Wolfsburg?

Die Anpassungen der Fahrpläne für die IC-Linie 77 (Amsterdam–Berlin) sind im Kontext mit dem neuen Fernverkehrskonzept 202X der DB zu betrachten. Dieses Konzept sieht neben der Drehung der IC-Linie 77 um eine halbe Stunde auch den Wegfall der bisherigen Halte in Bad Oeynhausen, Minden und Wolfsburg vor. Dies soll allerdings durch zusätzliche Halte anderer bzw. neuer IC-/ICE-Linien an diesen Haltestellen kompensiert werden. Die Systemhalte in Bad Bentheim, Rheine, Osnabrück, Bünde und Hannover sollen auf der IC-Linie 77 erhalten bleiben.

Zu diesem Konzept steht DB Fernverkehr AG bereits in intensivem Austausch mit den betroffenen Ländern und Aufgabenträgern. Die Planungen sehen vor, dass keine Stadt künftig weniger Fernverkehrshalte als bisher bekommt; vielmehr soll es ausschließlich Verbesserungen geben. Ferner ist vorgesehen, dass zwischen Hannover und Berlin die Vorstufe zu einem Halbstundentakt im Fernverkehr hergestellt wird und die Sitzplatzkapazitäten in den Zügen erheblich ausgebaut werden. Die Ziele des Konzeptes werden von der Landesregierung grundsätzlich begrüßt.

Bei der von DB Fernverkehr AG angestrebten Neukonzeption der Trassenlagen auf der Ost-West-Achse wirkt die Landesregierung darauf hin, dass auch die berechtigten Interessen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) berücksichtigt werden. Das Land Niedersachsen nimmt dabei in Abstimmung mit DB Fernverkehr AG sowie unter Einbeziehung der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr eine aktive Rolle bei der Suche nach Lösungen ein.

3. In welcher Weise setzt sich die Landesregierung dafür ein, die Fernverkehrsverbindung vom Rhein-Ruhr-Gebiet nach Osnabrück an werktäglichen Abendstunden auszubauen (letzter Zug von Dortmund um 21:25 Uhr) sowie die Taktung des IC von Amsterdam nach Berlin auf ein stündliches Verkehren zu erhöhen (derzeit lediglich alle zwei Stunden)?

Eine Angebotsausweitung in den werktäglichen Abendstunden auf den IC-Linien 30 und 31, die Osnabrück mit dem Ruhgebiet verbinden, wird von DB Fernverkehr AG aufgrund der aktuellen

Nachfragesituation derzeit nicht geplant. Entsprechende Vorschläge sind bisher nicht an die Landesregierung herangetragen worden. Dementsprechend ist die Landesregierung gegenüber DB Fernverkehr AG im Hinblick auf eine Angebotsausweitung auf diesen Linien noch nicht aktiv geworden. Hinsichtlich geplanter Verbesserungen im Nahverkehr Richtung Ruhrgebiet, die durch das Land unterstützt werden, wird ergänzend auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) seitens der DB eigenwirtschaftlich betrieben wird. Insofern kann die Landesregierung nur bedingt auf die Angebotspolitik des Unternehmens Einfluss nehmen.

Auch die Einführung eines durchgehenden Stundentaktes zwischen Amsterdam und Berlin auf der IC-Linie 77 ist nicht Gegenstand der aktuellen Planungen der DB Fernverkehr AG. Mit der vorgesehenen Qualitätsverbesserung (Fahrzeitverkürzung, neue und komfortablere Fahrzeuge) und der Angebotsausweitung in Tagesrandzeiten soll zunächst eine Nachfrageerhöhung erreicht werden, die dann in der Folge möglicherweise auch einen durchgehenden Stundentakt rechtfertigen kann. Diese nachvollziehbare Vorgehensweise wird von der Landesregierung unterstützt.

4. Auf welche Weise strebt die Landesregierung mit Bezug auf den Schienennahverkehr im Raum Osnabrück an, die Züge nicht in Osnabrück Hauptbahnhof, sondern an Haltestellen (inklusive stillgelegter Haltestellen) im Umland enden zu lassen, um ein besseres Nahverkehrsnetz auf der Schiene in der Region zu etablieren? Dabei könnten insbesondere folgende Möglichkeiten beachtet werden:

- a) **Die RB 66 könnte zukünftig in Bohmte statt in Osnabrück enden und an den zu reaktivierenden Haltepunkten Vehrte und Osnabrück-Rosenplatz halten,**
- b) **die RB 58 könnte künftig in Melle enden,**
- c) **die RB 18 Süd könnte künftig in einem zu reaktivierenden Haltepunkt Alfhausen halten,**
- d) **die Tecklenburger Nordbahn (von OS-Eversburg nach Recke) könnte reaktiviert werden,**
- e) **die RB 75 könnte gestärkt werden, indem ein dauerhafter Halbstundentakt etabliert wird.**

Mit den kommunalen Beteiligten in der Region Osnabrück ist die Prüfung und Umsetzung eines Zielkonzepts „OS-Bahn-Konzept 2025“ verabredet, das mehrere Bausteine beinhaltet, u. a. die Reaktivierung der Halte Alfhausen, Belm, Osnabrück-Rosenplatz und Vehrte, sowie Angebotsverbesserungen auf den Strecken von Osnabrück in Richtung Oldenburg, in Richtung Münster, Hannover und Bielefeld (über den Haller Willem). Dieses Konzept wird in Abstimmung mit der Region sukzessive verfolgt. Am weitesten gediehen ist die Reaktivierung der Station Osnabrück-Rosenplatz, deren Realisierung möglicherweise bereits 2022/2023 beginnen könnte.

Eine Verlängerung der Regionalbahnlinie (RB) 66 über Osnabrück hinaus bis Vehrte zur Einbindung der zu reaktivierenden Stationen Belm und Vehrte wurde fahrplantechnisch geprüft; eine Verlängerung dieser Linie bis Bohmte ist ohne Fahrzeugmehrbedarf nicht darstellbar. Ein erstes Abstimmungsgespräch der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) mit der Kommune, die die Planungen für die Stationsreaktivierungen zu übernehmen hat, ist vor kurzem erfolgt.

Ein Halt der Linie RB 66 in Osnabrück-Rosenplatz ist nicht realisierbar, da dieser Halt nur über eine Bahnsteigkante an der Strecke des Haller Willem verfügen wird. Ein Vollausbau der Station scheidet aus Wirtschaftlichkeitserwägungen aus, da aufgrund der angrenzenden Bebauung und der Dammlage der Strecke Kostensprünge entstünden, die auch angesichts der Nähe zum Hauptbahnhof Osnabrück nach Auffassung aller Beteiligten nicht den notwendigen zusätzlichen Nutzen in Form von Nachfragesteigerungen erwarten lassen.

Zwischen Osnabrück und Oldenburg ist die Betriebsqualität nicht zuletzt durch die Verdichtung des Fahrplanangebots durch Verstärkerzüge in den Hauptverkehrszeiten - von den Fragestellern offensichtlich als Linie RE 18 Süd bezeichnet - bereits heute angespannt. Umfassende Betrachtungen

der DB Netz AG zur Einbindung von Alfhausen und gleichzeitigen Verbesserung der Betriebsqualität auf der Strecke Osnabrück–Oldenburg - unter Wahrung der heutigen Anschlüsse - haben erkennen lassen, dass der für einen zusätzlichen Halt Alfhausen notwendige Fahrzeitgewinn nur mit erheblichem Investitionsaufwand erreichbar ist. Eine Reaktivierung kann daher nur langfristig im Zusammenhang mit anderen Ausbauüberlegungen bzw. Angebotskonzepten weiter verfolgt werden.

Eine mögliche Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn wird federführend von nordrhein-westfälischer Seite geprüft und planerisch vorangetrieben. Die LNVG ist in diese Planungen einbezogen.

In Zusammenhang mit den von DB Fernverkehr AG geplanten Fahrplanänderungen auf der IC-Linie 77 Berlin–Amsterdam soll das Regionalexpress-(RE)-Angebot zwischen Rheine und Hannover auf einen Stundentakt verdichtet werden. Hierfür soll eine neue zweistündliche RE-Linie Rheine–Osnabrück–Löhne mit Anschluss in Löhne an die RE-Linie von Bielefeld nach Hannover eingerichtet werden, die auch in Melle halten soll.

Zur Verdichtung des Zugangebotes auf dem Haller Willem (Osnabrück–Dissen/Bad Rothenfelde–Bielefeld) steht die LNVG ebenfalls in Kontakt mit dem benachbarten nordrhein-westfälischem Aufgabenträger, zunächst wegen der Abstimmung des Fahrplankonzeptes.

Für alle diese derzeit planerisch verfolgten Projekte müssen noch belastbare Kosten ermittelt und deren Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der gegenwärtigen bzw. perspektivischen Nachfrage betrachtet werden.

5. Wie steht die Landesregierung der Forderung gegenüber, eine durchgehende Schienennahverkehrsverbindung aus dem Raum Osnabrück ins Emsland zu etablieren, um die auf vielfältigen Ebenen bestehende Verbundenheit dieser beiden Regionen auch im Nahverkehr sichtbar zu machen, und welche Pläne hegt die Landesregierung, diese Forderung in die Tat umzusetzen?

Aufgrund der vielfältigen Verkehrsbeziehungen können nicht alle Relationen durch umsteigefreie Direktverbindungen bedient werden. Dies gilt auch für die Schienenverbindung aus dem Raum Osnabrück ins Emsland. Da die Verkehrsbeziehungen aus dem Emsland in Richtung Münster stärker ausgeprägt sind als in Richtung Osnabrück, wird die Linie RE 15 von Emden in Richtung Münster geführt. Durch eine günstige Verknüpfung mit der Linie RE 60 Braunschweig–Rheine sowie der IC-Linie 77 Berlin–Amsterdam in Rheine mit der Linie RE 15 Münster–Emden wird aus Sicht der Landesregierung dennoch ein gutes Verkehrsangebot vorgehalten. In einem Reisezeitvergleich für die Relation Osnabrück–Lingen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) weicht diese mit 1:08 Stunden nur unwesentlich von der Reisezeit im motorisierten Individualverkehr auf der Straße von laut Routenplaner 1:06 Stunden für die schnellste Route ab.

6. Welche Bemühungen bestehen seitens der Landesregierung in Zusammenarbeit mit dem Land Nordrhein-Westfalen, den Rhein-Ruhr-Express künftig in Osnabrück enden zu lassen?

Die Landesregierung und die LNVG haben gemeinsam mit den Partnern in Nordrhein-Westfalen vereinbart, die Linie RE 2 Düsseldorf–Münster, die Vorläufer einer künftigen Rhein-Ruhr-Express-Linie (RRX) ist, ab Ende 2019 bis Osnabrück zu verlängern. Dadurch kann ganztägig und an allen Wochentagen zusammen mit der Linie RB 66 zwischen Münster und Osnabrück ein Halbstundentakt angeboten werden. Die neue Linie RE 2 stellt von Osnabrück neue Direktverbindungen u. a. nach Essen, Düsseldorf Flughafen und Düsseldorf Hbf her und verbessert die Anschlusssituation in Osnabrück. Die Verlängerung der Linie RE 2 nach Osnabrück setzt aus fahrplantechnischen Gründen eine Abbestellung aller Verstärkerleistungen (insgesamt acht Zugpaare) auf der Linie RB 66 Münster–Osnabrück voraus, weil in den gleichen Zeitlagen der heute verkehrenden Verstärkerzüge der Linie RB 66 die Züge der neuen Linie RE 2 fahren sollen. Um die erforderlichen Umsteigezeiten in Osnabrück zu erreichen, können die beiden nachfrageschwächsten Halte Natrup-Hagen und Kattenvenne nur im Zweistundentakt durch die Linie RE 2 und im Stundentakt durch die Linie RB 66 bedient werden. Insgesamt werden in Natrup-Hagen und in Kattenvenne mehr Verbindun-

gen eingerichtet als derzeit. Alle anderen Haltestellen werden jeweils im Stundentakt durch die Linie RE 2 und die Linie RB 66 bedient.