



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Lars Harms (SSW)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

### **Bahnstrecke Niebüll - Tønder**

1. Wieviele Fahrgäste benutzten nach der Wiedereröffnung der Bahnstrecke zwischen Niebüll und Tønder diese neue Verbindung und von welchen Fahrgastprognosen ist man vor der Eröffnung der Strecke ausgegangen?

Nach vorliegenden Untersuchungen über die Nahverkehrspotenziale wurde ein Fahrgastaufkommen von unter 100 Reisenden pro Tag prognostiziert. Vor diesem Hintergrund wurden als Rahmenbedingungen für die Verkehrsaufnahme zum 02.07.2000 festgelegt, einen Anschluss an den Fernverkehr in Niebüll sicherzustellen und zusätzliche touristische Potenziale zu erschließen, um für den diesjährigen Betriebszeitraum vom 02.07.2000 bis zum 23.09.2000 eine Mindestauslastung von 5000 Reisenden zu erreichen.

Die Strecke Niebüll – Tondern wurde nach Angaben der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) von insgesamt 23.269 Reisenden benutzt.

2. Wie hoch müssen die Fahrgastzahlen in Zukunft sein, um dauerhaft die Strecken betreiben zu können? (Hierbei ggf. nach eigenwirtschaftlichem Verkehr und Verkehren, die von der öffentlichen Hand bezuschußt werden, trennen)

Der Verkehr wurde in diesem Jahr von der Dänischen Staatsbahn (DSB International) betrieben. Die auf der Strecke Esbjerg – Tondern verkehrenden dänischen MR-Triebwagen wurden über Tondern hinaus bis nach Niebüll verlängert.

Für die Entscheidung über einen Dauerbetrieb sind Angaben über Kosten und Nutzen erforderlich. Aussagen nur über die Fahrgastzahlen reichen nicht aus. Zur Kostenseite liegen der Landesregierung keine Daten vor, weil es sich hierbei um eigenwirtschaftliche Verkehre der DSB handelt. Sofern ganzjährig Verkehrsleistungen auf diesem Streckenabschnitt erbracht werden sollen, wären in diese Betrachtung auch positive Effekte einzubeziehen, die sich an anderen Stellen ergeben können (z.B. Stärkung des Aufkommens nördlich von Tondern oder des SPFV und SPNV auf deutscher Seite durch Netzbildungseffekte).

3. Gibt es Überlegungen, die Strecke ganzjährig zu öffnen oder anderweitig mehr Verbindungen zwischen den beiden Städten anzubieten?

Kann der Güterverkehr in diesem Fall ohne größere Probleme im bisherigen Umfang weiterbetrieben werden?

Die von und nach Tondern verkehrenden Züge sind auf den Fernverkehr in Niebüll ausgerichtet. Als Bestandteil eines internationalen Fahrplans in Dänemark und Deutschland hat die Strecke nur mit einer Nachfrage zu rechnen, wenn Fahrplanauskünfte und Fahrkartenverkäufe eine ganzjährige Anbindung gewährleisten. Dies ist nach Einschätzung der NVAG realisierbar, da auch während des Winterfahrplanes die Stadt Tondern im Stundentakt mit Esbjerg verbunden ist, es sich also wiederum nur

um die Verlängerung des in Tønder stehenden Zuges nach Niebüll handelt. Damit wäre auch eine Minimierung der Kosten möglich.

Die DB AG hat zum Ausdruck gebracht, daß der neue deutsch-dänische Verkehr auch zum Bestandsschutz der IC-Züge auf der Marschbahn wegen der daraus folgenden Netzwirkung beiträgt.

Für den Güterverkehr ergeben sich keine betrieblichen Probleme, da dieser von der NVAG als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der der NVAG gehörenden Infrastruktur betrieben wird, insoweit also die Planungshoheit allein bei der NVAG liegt.

Bereits in den vergangenen Sommermonaten wurden beide Verkehre ohne gegenseitige Beeinträchtigung durchgeführt.

Im LNVP, dessen Fortschreibung bis zum Jahr 2002 abgeschlossen sein soll, wird eine nähere Prüfung der bislang als Option eingestuften Strecke bezüglich eines regelmäßigen ganzjährigen Verkehrs vorgenommen.

4. Wie ist der Sicherheitszustand der Strecke auf deutscher Seite zu bewerten?  
Insbesondere: Sind die Bahnübergänge für schnellere Verbindungen zwischen Niebüll und Tønder geeignet?  
Welche zukünftigen Maßnahmen wären notwendig bzw. sind geplant und wie hoch sind die dafür zu veranschlagenden Kosten?

Der Streckenzustand ist auf deutscher Seite grundsätzlich als "Gut" zu bezeichnen. Für die Wiederaufnahme des Verkehrs wurde die Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit vom Verkehrsministerium als zuständiger Aufsichtsbehörde von 50 km/h auf 60 km/h genehmigt. Die Sichtflächen für Bahnübergänge mit kreuzendem Straßenverkehr wurden nach Vorgaben des Ministeriums hergestellt und werden durch die sogenannte „Übersicht“ und zusätzliche Pfeifsignale sowie einer abgesenkten Geschwindigkeit von 10 km/h auf der Schiene gesichert; ein Bahnübergang in Süderlügum hat eine technische Sicherung erhalten.

Die Zugfahrten lassen sich durch die Sicherung mit technischen Anlagen weiter beschleunigen. Da die Kosten dafür nicht unerheblich sind, kommt ein weitergehender Ausbau erst nach einer Entscheidung über einen dauerhaften SPNV in Betracht.

Aus Sicherheitsgründen muß die Grenzbrücke erneuert werden. Das Streitkräfteamt in Bonn hat der NVAG 1999 zugesichert, diese Baumaßnahme zu finanzieren.

Nach Bestätigung der Maßnahme im Mai 2000 hat die NVAG bereits 150.000,00 DM verausgabt. Im Oktober 2000 hat die Wehrbereichsverwaltung I in Kiel den Vertrag zur Vorhaltung des Schienenweges für die NATO zum 31.01.2001 gekündigt. Ob die für die Erneuerung der Brücke beantragten Mittel in Höhe von 500.000,00 DM noch zur Verfügung gestellt werden, ist nach Mitteilung der NVAG fraglich.

5. Gibt es auf dänischer Seite Überlegungen zum qualitativen Ausbau der Strecke? Wenn ja, welche Maßnahmen sind geplant?

Aussagen über Instandsetzungsmaßnahmen der Strecke Landesgrenze – Tondern sind nur teilweise bekannt. Hinsichtlich der Streckenüberwachung des Abschnitts Esbjerg – Grenze ist das Einfahrsignal in den Bahnhof Tondern aus südlicher Richtung und die dazugehörige Weiche aus dem Hauptgleis noch nicht an die Fernsteuerzentrale in Esbjerg angeschlossen. Deshalb muß heute jeder Zug per „Handy“ telefonisch an- und abgemeldet werden. Dieser Zustand ist mittelfristig nicht haltbar, deshalb müßten dafür nach Schätzung der NVAG 4-6 Millionen Dänische Kronen investiert werden. Lt. der Tageszeitung „Flensborg Avis“ vom 03. November soll zudem die Streckeninstandsetzung 18 – 21 Millionen Dänische Kronen kosten, wofür angeblich weder Banestyrelsen (dänischer Netz-Bereich) noch das Verkehrsministerium in Kopenhagen Geld hat. Nach einer Presseveröffentlichung soll ein Eisenbahnverkehr lt. Banestyrelsen nur noch bis 2002 möglich sein.

6. Ist ein qualitativer Ausbau der Strecke im Rahmen des Programms Interreg III A oder anderer Förderprogramme förderungsfähig und ist ein entsprechender Antrag gestellt worden?

Das Programm Interreg IIIA Sønderjylland/Schleswig ist von der EU-Kommission noch nicht genehmigt; ein Antrag auf Förderung eines „qualitativen Ausbaus der Strecke Niebüll – Tønder“ von den Infrastrukturunternehmen liegt noch nicht vor. Es ist bekannt, dass in der Grenzregion auf deutscher und dänischer Seite darüber diskutiert und Fördermöglichkeiten, unter anderem aus Interreg IIIA, geprüft werden. Die Förderfähigkeit kann erst beurteilt werden, wenn Inhalt, Umfang und nationale Kofinanzierung des „qualitativen Ausbaus“ bekannt sind.

7. Wie beurteilt die Landesregierung einen möglichen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Niebüll und Tønder?

Die Güter- und Personenverkehre konnten im Sommer 2000 auf der vorhandenen Strecke gefahren werden. Auf die Maßnahmen zum qualitativen Ausbau wurde in den Antworten zur Frage 4 und 5 eingegangen. Für weitere Ausbaumaßnahmen, die höhere Streckengeschwindigkeiten zulassen, wird zunächst die weitere Entwicklung dieser Strecke abzuwarten sein.