

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Martin Sichert, Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD**

### **Planungsstand der Reaktivierung der Schienenstrecken Varel – Zetel und Jever – Harlesiel/Schillig**

Die Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (IHK) fordert gemeinsam mit den Landkreisen und kreisfreien Städten im Oldenburger Land in einem Positionspapier den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Oldenburger Land. Als einen Punkt nennt das Papier auch die Reaktivierung der stillgelegten Strecken Varel – Zetel und Jever – Harlesiel/Schillig ([www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5758806/170f05e9f1222f4eb0965b2e41490af8/rz-ihk-positionspapier-schieneninfrastruktur-data.pdf](http://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5758806/170f05e9f1222f4eb0965b2e41490af8/rz-ihk-positionspapier-schieneninfrastruktur-data.pdf)).

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Niedersachsen hat im Jahr 2023 erneut die Reaktivierung von Strecken prüfen lassen. In diesem zweiten Lenkungsreis (der erste Lenkungsreis fand im Jahr 2013 statt) wurden die Strecken Varel – Zetel sowie Jever – Harlesiel/Schillig nicht in den Kreis der zu untersuchenden Strecken aufgenommen, weil sie die Eingangskriterien nicht erfüllen ([www.lnvg.de/infrastruktur/reaktivierungen-von-stationen-und-strecken/reaktivierung-von-strecken](http://www.lnvg.de/infrastruktur/reaktivierungen-von-stationen-und-strecken/reaktivierung-von-strecken)).

Im Hinblick auf eine Reaktivierung der Strecken Varel – Zetel und Jever – Harlesiel/Schillig ergeben sich daher relevante Fragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Planungsstand haben die beiden genannten Strecken nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils aktuell erreicht?
2. Wird zwischen Varel und Zetel eine Reaktivierung der historischen Trasse bevorzugt (Strecke 1532) oder eine Neutrassierung bzw. teilweise Neutrassierung?
3. Welche Haltepunkte sind vorgesehen, und kann der Bahnhof in Zetel nach Kenntnis der Bundesregierung reaktiviert werden?
4. Wird zwischen Jever und Harlesiel sowie Jever und Schillig eine Reaktivierung der historischen Trasse (Strecke 1541) bevorzugt oder eine Neutrassierung bzw. teilweise Neutrassierung?
5. Welche Haltepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Planungen zwischen Jever und Harlesiel/Schillig vorgesehen?

6. Sind teilweise Neutrassierungen vorgesehen, und wenn ja, wo verlaufen nach Kenntnis der Bundesregierung die exakten Trassenführungen der geplanten Strecken?
7. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die infrastrukturelle Erschließung der jeweiligen Haltepunkte und sind P+R-Parkplätze (P+R = Park and Ride) geplant?
8. Sind an vorgesehenen Haltepunkten Aufzüge vorgesehen?
9. Welches erwartete Fahrgastaufkommen liegt nach Kenntnis der Bundesregierung den Planungen für beide Strecken zugrunde?
10. Welches erwartete Güteraufkommen ist nach Kenntnis der Bundesregierung in den Planungen berücksichtigt?
11. Welche Investitionskosten fallen nach Kenntnis der Bundesregierung für die Reaktivierung der genannten Strecken an (bitte nach den einzelnen Kostenpunkten Maßnahmen für die Schienenwege und Stationen, Landerwerb, stationsnahe Infrastruktur, Naturschutz und Ersatzmaßnahmen, Planungsleistungen, technische Ausstattung u. a. aufschlüsseln)?
12. Wie hoch ist der Finanzierungsanteil des Bundes?
13. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Erschließungsbeginn geplant, und wie lange werden die Baumaßnahmen voraussichtlich dauern?
14. Ab welchem Zeitpunkt ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Inbetriebnahme der genannten Strecken vorgesehen?

Berlin, den 21. Februar 2024

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**