



Zweckverband  
Großraum  
Braunschweig

Der Verbandsdirektor

## Beschlussvorlage

Vorlage-Nr.	Aktenzeichen	Datum
<b>2013/59</b>	3.2.4.4	20.11.2013
Beratungsfolge	Sitzung	TOP
<b>Ausschuss für Regionalverkehr</b>	<b>12.02.2014</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Verbandsausschuss</b>	<b>20.02.2014</b>	<b>nichtöffentlich</b>
<b>Verbandsversammlung</b>	<b>20.02.2014</b>	<b>öffentlich</b>

## Eisenbahnstrecke Schöppenstedt - Schöningen

### Beschlussvorschlag:

„1. Der Zweckverband Großraum Braunschweig übernimmt nach Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Schöppenstedt – Schöningen keine Kosten für die Sicherung dieser Trasse. Der Entwidmung dieser Strecke wird nicht widersprochen.

### oder

2. Der Zweckverband Großraum Braunschweig schließt mit der DB Netz AG einen Trassensicherungsvertrag für die Eisenbahnstrecke Schöppenstedt – Schöningen rückwirkend ab 01.01.2013 über mindestens 5 Jahre ab und übernimmt die Kosten, die sich aus dem Trassensicherungsvertrag ergeben.

Die für die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht prognostizierten Finanzmittel von voraussichtlich 700.000 Euro (5 Jahre mit je 140.000 Euro) und evtl. darüber hinaus anfallende noch nicht zu beziffernde zusätzliche Kosten aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse werden über den jeweiligen Haushalt des ZGB bereitgestellt und über die Verbandsumlage refinanziert.“

### **Sachverhalt und Begründung:**

1. Seit Dezember 2007 bestellt der ZGB keine Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf dem Streckenabschnitt Schöppenstedt – Schöningen mehr. Als Ersatz wurde das Bussystem im Korridor Schöppenstedt – Schöningen – Helmstedt attraktiv ausgestaltet. Verhandlungen des Eigentümers DB Netz AG mit Dritten zur Übernahme der Infrastruktur und den Weiterbetrieb der Strecke blieben erfolglos. Die Eisenbahnstrecke wurde kurze Zeit später auf Antrag der DB Netz AG stillgelegt. Die Strecke ist derzeit noch für den Eisenbahnverkehr gewidmet, d. h. ist als Eisenbahnstrecke von der DB vorzuhalten.
2. Mit dem Beschluss zur Vorlage 2012/22 hat die Verbandsversammlung beschlossen, um eine Entwidmung der Trasse zu vermeiden, mit der DB Netz AG einen Trassensicherungsvertrag abzuschließen. Die notwendigen Kosten zur Verkehrssicherung sollte der ZGB dem Eigentümer DB Netz AG im Rahmen eines solchen Trassensicherungsvertrages erstatten. Der Abschluss des Vertrages verzögerte sich durch die Vertragsverhandlungen und Kostenermittlungen, sodass die Verwaltung mit der Vorlage 2013/37 über den aktuellen Sachstand informierte.
3. Die DB Netz AG hat weiterhin kein Interesse die Strecke als Eisenbahnstrecke vorzuhalten und hätte einen Antrag auf Entwidmung gestellt, wenn der ZGB nicht sein Interesse am Erhalt der Strecke formuliert hätte. Der DB Netz AG entstehen durch die noch gewidmete Strecke sehr bald insbesondere durch die Instandsetzung und Unterhaltung von Bahnübergängen erhebliche Kosten für die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht, denen keine Einnahmen gegenüber stehen. Dem ZGB liegt ein Schreiben der DB Netz AG vor, dass wenn die Strecke weiterhin als Eisenbahnstrecke vorgehalten werden soll, der ZGB diese Kosten im Rahmen eines Trassensicherungsvertrages zu erstatten hat. Ohne Abschluss eines solchen Vertrages wird die DB Netz AG nunmehr das Entwidmungsverfahren einleiten und Planungen zur endgültigen Stilllegung ab Bahnhof Schöppenstedt veranlassen.
4. In den Verhandlungen zum Trassensicherungsvertrag konnte der prognostizierte Wert von 40.000 Euro/Jahr zzgl. Kosten für unvorhersehbare Maßnahmen von der DB Netz AG nach genauerer Betrachtung der in den kommenden Jahren anstehenden Maßnahmen nicht eingehalten werden. Genauere Kostenermittlungen brachten deutlich höhere Kosten, die die Verbandsverwaltung vom Grundsatz her nachvollziehen kann. Nach dem aktuell vorliegenden und abgestimmten Entwurf des Trassensicherungsvertrages stellen sich die Kosten für die Trassensicherung, die der ZGB zu übernehmen hätte, demnach wie folgt dar:  
Für bis zu 40.000 Euro/Jahr würde die DB Netz AG vertraglich ermächtigt, ohne vorherige Rücksprache mit dem ZGB notwendige Maßnahmen zu veranlassen, die im Nachhinein nachzuweisen und vom ZGB zu erstatten wären.

Darüber hinausgehende Maßnahmen in einer Höhe bis zu 100.000 Euro, d. h. bis zu einer Grenze von 140.000 Euro/Jahr werden nur nach vorheriger Abstimmung mit dem ZGB durchgeführt, unter anderem deshalb, um sie in den Haushaltsplan des ZGB einzustellen. Der ZGB wird der Durchführung dieser Maßnahmen, sofern sie als notwendig anzuerkennen sind, nicht widersprechen und sie in den jeweiligen Haushalt einstellen. Weitere Maßnahmen, die in einem Kalenderjahr über der Kostengrenze von 140.000 Euro liegen, sind mit dem ZGB vorab abzustimmen und auch die Finanzierung des Anteils, der 140.000 Euro übersteigt, ist gesondert abzustimmen. Der ZGB hat auch hier nur die Möglichkeit zu widersprechen, wenn nachzuweisen ist, dass die Maßnahme vom Zeitpunkt her oder sachlich nicht gerechtfertigt erscheint.

Für alle Maßnahmen sind dem ZGB Belege vorzulegen.

Nach derzeitigem Informationsstand ist davon auszugehen, dass die Grenze von 140.000 Euro/Jahr in den nächsten Jahren regelmäßig erreicht bzw. auch überschritten würde, da Bahnübergangsanlagen sowie Durchlässe abgängig sind und funktionsfähig gehalten werden müssen. Von daher geht die Verbandsverwaltung davon aus, dass bei Abschluss eines Trassensicherungsvertrages über die ersten fünf Jahre jährliche zusätzliche Haushaltsbelastungen von mindestens 140.000 Euro/Jahr entstehen werden.

5. Der Vertrag würde 5 Jahre laufen und würde sich, wenn er nicht fristgerecht gekündigt wird, einmalig um weitere 5 Jahre verlängern. Danach müsste ggf. ein neuer Trassensicherungsvertrag verhandelt werden. Während der regulären Laufzeit des Vertrages sind die Vertragspartner DB Netz AG und ZGB berechtigt, den Vertrag ohne Frist zu kündigen, soweit Einigkeit über die Entwidmung nach §23 AEG besteht. Mit Reaktivierung der Strecke verliert der Vertrag ebenfalls seine Gültigkeit.
6. Die Wiederinbetriebnahme der Strecke in der Angebotsdichte, die zwischen Braunschweig und Schöppenstedt gemäß den Ausschreibungsunterlagen Dieselnetz Niedersachsen-Südost (DINSO) gefahren werden soll (Montag – Freitag stündlich sowie Samstag, Sonn- und Feiertage zweistündlich), würde für den Bahnbetrieb rund 2 Mio. Euro/Jahr zusätzlichen Zuschussbedarf (Preisstand 2011) und eine langjährige Bestellung erfordern. Voraussetzung für solch eine langjährige Bestellung von zusätzlichen SPNV-Leistungen ist, dass die Zuschüsse für die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (§ 8 Abs. 1 RegG) dem ZGB dauerhaft zur Verfügung stehen. Dies ist derzeit nicht der Fall und auch für die Zukunft nicht absehbar, weil dem ZGB derzeit keine Mittel gemäß § 7 (1) NNVG für die Strecke Schöppenstedt - Schöningen zur Verfügung stehen, alle derzeit zur Verfügung stehenden Mittel (§ 7 Abs. 1 und § 7 Abs. 5 NNVG) zzgl. Rücklagemittel für Verkehrsleistungen gebunden sind und diese damit künftig für die Verkehrsleistungen des von den Verbandsgremien beschlossenen „Regionalbahnkonzeptes 2014+“ vollständig eingesetzt werden müssen. Im Rahmen der Finanzplanung des ZGB bestehen also keinerlei finanzielle Reserven für zusätzliche Verkehrsleistungen. Im Gegenteil besteht erheblicher zusätzlicher Finanzierungsbedarf für die Umsetzung des mit dem „Regionalbahnkonzept“ angestrebten Bedienungsumfangs auf den bestehenden Strecken, der mit dem Land Niedersachsen zu verhandeln ist. Ein Einsatz kommunaler Mittel zum SPNV-Betrieb auf der Strecke Schöppenstedt-Schöningen ist aus Sicht der Verbandsverwaltung gegenüber den Verbandsgliedern nicht durchsetzbar.
7. Im Gegensatz zum SPNV-Betrieb hat das alternative Busangebot eine deutlich bessere Bedienungsstruktur sowie eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung und verursacht dabei mit rd. 475.000 EUR/Jahr einen wesentlich geringeren Zuschussbedarf, der derzeit durch den ZGB gedeckt wird. Dies ist damit zu erklären, dass die Buslinien 370 Schöppenstedt – Schöningen – Helmstedt, 371 Schöppenstedt – Schöningen, 372 Söllingen – Jerxheim – Schöppenstedt, 395 (Helmstedt -) Schöningen – Büddenstedt und 397 Helmstedt - Schöningen - Gevensleben gegenüber der Eisenbahnlinie das Gebiet und die Ortschaften deutlich besser erschließen (Liniennetz siehe Anlage 1). Aus strukturpolitischer, verkehrswirtschaftlicher und verkehrsplanerischer Sicht ist der Busverkehr gegenüber dem Eisenbahnverkehr als deutlich wirtschaftlicher und bedarfsgerechter zu bewerten.

Mit Wiederinbetriebnahme der Strecke müsste, um konkurrierende Verkehre auszuschließen, das heute gefahrene attraktivere Busangebot in wesentlichen Teilen zurückgenommen werden, was zu eklatanten Angebotsverschlechterungen führen würde.

Bürger und Verwaltung in den betroffenen Städten, Gemeinden und Samtgemeinden teilen die Auffassung, dass der Busverkehr die attraktivere Lösung für die Fahrgäste ist.

8. Bei einer Trassensicherung müssen die heute im Bahnhof Schöppenstedt vorhandenen zwei Gleise für einen möglichen Betrieb vorgehalten werden. Dadurch könnte die von der Stadt Schöppenstedt vorgelegte Planung für eine bahnsteiggleiche Umsteiganlage Bus/Bahn in Schöppenstedt nicht realisiert werden, weil dafür Flächen benötigt werden, die für die Eisenbahn vorgehalten werden müssten. Die Planung der Umsteiganlage ist also bei einer Trassensicherung nicht umsetzbar und die heutige Umstiegssituation am Bahnhof Schöppenstedt könnte somit nicht verbessert werden. Heute zeigt sich ohne Umsteiganlage ein schlechter Übergang und eine Gefährdung der Fahrgäste, somit auch der vielen Schülerinnen und Schüler, durch die örtliche Situation, die ohne Umbau auf längere Sicht bestehen bleiben würde.

Im Rahmen der geplanten Modernisierung der Bahnsteige in Schöppenstedt (Maßnahmenpaket 2) hat der Planer darauf hingewiesen, dass bei einer perspektivisch zu berücksichtigenden Wiederinbetriebnahme der Strecke die Lage der Bahnsteige darauf ausgelegt werden müsste. Konkret bedeutet dies, dass bei einer Modernisierung des Bahnhofes Schöppenstedt die Bahnsteige ca. 50m weiter vom Bahnübergang B82 entfernt beginnen würden, um Platz für eine regelkonforme Neuanlage der Signaltechnik zu schaffen. Damit würden sich die Fußwege zwischen Bahn- und Bushalt gegenüber heute noch deutlich verlängern und die heutige Umstiegssituation würde noch schlechter.

9. Bei einer Trassensicherung der Strecke müssten grundsätzlich alle Bahnübergänge entlang der Strecke vorgehalten werden, d.h. die Bahnübergänge einschließlich der Gleisanlagen und der Fahrbahnübergänge sind zu er- und zu unterhalten und ein Abbau der Bahnübergangssicherungen ist nicht zulässig. Problematische Situationen beim Überfahren der Gleise, z. B. am Bahnübergang der B82 in Schöppenstedt, mit starken Erschütterungen und hohem Lärmpegel würden erhalten bleiben.

Die Kosten für die Instandhaltung der Bahnübergänge wären vollständig durch den ZGB zu tragen, da nach §14 (2) Absatz 1 EbKrG<sup>1</sup> das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Instandhaltung des Kreuzungsstücks zuständig ist und der ZGB über den Trassensicherungsvertrag die Kosten auszugleichen hat. So wird allein die Sanierung des Bahnüberganges im Verlauf der B82 in Schöppenstedt mit Kosten von rund 80.000 Euro abgeschätzt, die sehr zeitnah anfallen. Im weiteren Verlauf der Strecke finden sich 7 weitere Bahnübergänge mit klassifizierten Straßen, die ebenfalls sanierungsbedürftig sind und in den kommenden Jahren Kosten in ähnlicher Größenordnung erwarten lassen. Hinzu kommen diverse Durchlassbauwerke, die instandgehalten oder sofern abgängig ersetzt werden müssen.

10. Der Verwaltung ist bekannt, dass der Betreiber eines Draisinenverkehrs mit der DB Netz AG in Verhandlungen über eine Verpachtung der Strecke steht, um zwischen Schöppenstedt und Schöningen ein touristisches Angebot aufzubauen. Würde auf der Strecke Draisinenverkehr durchgeführt werden und dazu ein Pachtverhältnis eingegangen, so würde auch die Verkehrssicherungspflicht auf den Draisinenbetreiber übergehen. Der Trassensicherungsvertrag zwischen dem ZGB und der DB Netz AG wäre damit gegenstandslos und die Trasse so lange gesichert, so lange Draisinenverkehr durchgeführt wird. Die Verwaltung des ZGB sähe das Vorhaben des Draisinenbetreibers vom Grundsatz her positiv. Eine Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch den Draisinenbetreiber erscheint in Anbetracht der zu erwartenden hohen Kosten unter den o. g. Voraussetzungen allerdings fraglich.
11. Bei den langfristigen Überlegungen, auf der Strecke evtl. später wieder SPNV-Leistungen zu bestellen, ist zu beachten, dass bei einer möglichen Wiederaufnahme des Betriebs die gesamte Strecke und die Stationen für den neuen Betrieb vorbereitet werden müssten. Bei der Wiederinbetriebnahme sind die dann aktuellen eisenbahnrechtlichen Regelwerke und Vorschriften zu beachten; Bestandsschutz existiert nicht. Ein Großteil der Anlagen müsste demnach neu errichtet werden. Dadurch würden nach einer ersten Schätzung der DB Kosten in Höhe von ca. 30 Mio. Euro entstehen. Hinsichtlich einer Finanzierung ist davon auszugehen, dass aufgrund der hohen Kosten und der geringen verkehrlichen Nachfrage kein Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht wird, das eine Förderung ermöglicht, d. h. die Kosten einer Wiederinbetriebnahme müssten voraussichtlich allein vom ZGB getragen werden, was vollkommen unrealistisch ist.
12. Bei der Untersuchung des Landes Niedersachsen zur Reaktivierung von Bahnstrecken (vgl. Vorlage 2013/52) wurde die Strecke Schöppenstedt – Schöningen nicht für eine weitergehende Untersuchung in Stufe 2 empfohlen.

---

<sup>1</sup> Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

Hierbei trafen folgende Ausschlussgründe zu:

- Abweichen der Verkehrsströme von der Linienführung: Die Pendlerbeziehungen aus dem Raum Schöningen orientieren sich eher nach Helmstedt und Wolfsburg, nicht entlang der Streckenführung nach Schöppenstedt, Wolfenbüttel und Braunschweig.
- Der Busverkehr ist wegen der zersplitterten Siedlungsstruktur nicht durch die Bahn zu ersetzen: Die große Anzahl an kleinen und verteilten Orten führt zu einer sehr ungünstigen Erschließung mit der Bahn. Dies wird praktisch bestätigt, durch das sehr gut bewertete Buskonzept, welches nach der Stilllegung der Strecke eingeführt wurde.
- Hohe Investitionskosten: Da die Strecke stillgelegt ist, würden bei einer Reaktivierung sehr hohe Investitionskosten entstehen (vgl. Punkt 11).
- Geringes Fahrgastpotential: Die Zahl der neu mit der Eisenbahn erschlossenen Einwohner im Vergleich zur Streckenlänge ist gering. Auch die zusätzlich vergebenen Punkte für die touristische Bedeutung des Paläons schaffen es nicht annähernd, das Fahrgastpotential über die von der LNVG gesetzte kritische Grenze zu heben.

13. Die erwarteten Besucherzahlen des Paläons von jährlich 80.000 Besuchern sind absolut gesehen hoch, müssen jedoch differenzierter betrachtet werden.

Selbst unter einer extrem günstigen Annahme, dass 20% der Gäste mit dem ÖPNV anreisen würden, was nach Erfahrungswerten und der in diesem Fall ungünstigen Streckenführung unrealistisch ist, würden im Durchschnitt täglich 44 Besucher das Paläon mit Bus und/oder Bahn anfahren. Diese würden sowohl über Wolfenbüttel – Schöppenstedt als auch - und zwar hauptsächlich - über Helmstedt kommen, was zu einer weiteren Reduzierung der Fahrgäste auf der Bahnstrecke führen würde.

Auch die Erreichbarkeit des paläons als außerschulischer Lernort per Bahn für Schulklassen ist wegen der unattraktiven Streckenführung unrealistisch und erreichbare Zahlen rechtfertigten bei weitem keine Bedienung mit der Eisenbahn.

14. Es gibt weitere, teilweise langfristig angelegte Überlegungen, den Tourismus in der Region zu stärken und hierfür eine attraktive Anreise durch die Bahn zu ermöglichen. Dazu zählen z.B. die Flutung des Tagesbaus Schöningen und Vermarktung als Wassersportzentrum ebenso wie die touristische Nutzung des Hünengrabs von Watenstedt. Auch daraus ergibt sich keine verkehrsplanerische Sinnhaftigkeit einer Erschließung über die ungünstige Strecke mit der Eisenbahn. Auch dafür können Busverbindungen, wie in anderen touristisch geprägten Regionen, sinnvoller eingesetzt werden.
15. Eine Übernahme der erheblichen Kosten aus dem Trassensicherungsvertrag hätte nach Ansicht der Verbandsverwaltung nur dann Sinn, wenn eine begründete Aussicht bestünde, dass auf der Strecke Schöppenstedt – Schöningen in absehbarer Zukunft vom ZGB wieder SPNV bestellt werden könnte. Diese Aussicht besteht insbesondere nachdem die Strecke aus dem Reaktivierungsprogramm des Landes bereits in der ersten Stufe herausgefallen ist, nicht.

16. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Entscheidungsfindung sind die Argumente pro und contra Trassensicherung im Folgenden nochmals gegenübergestellt:

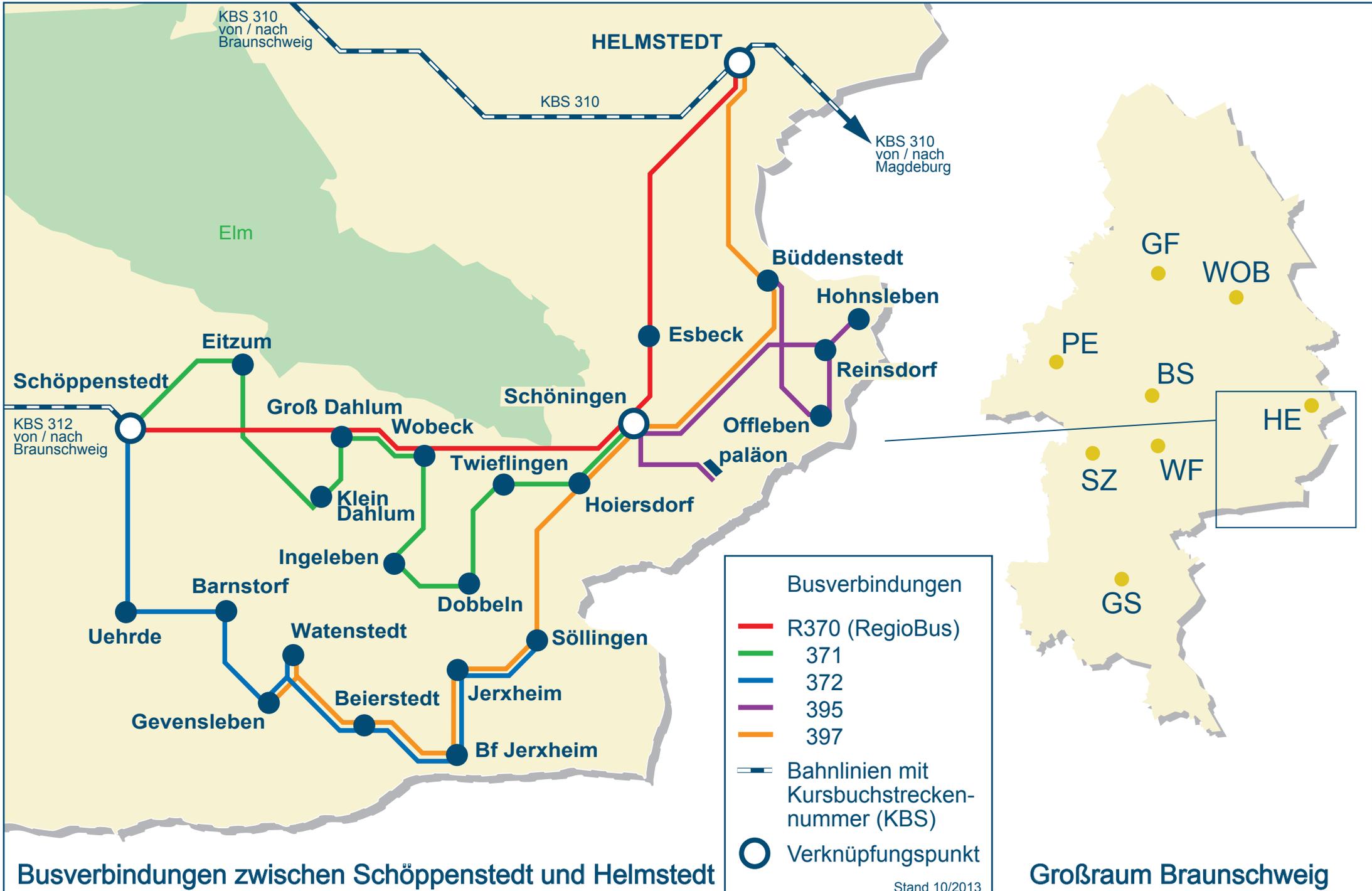
<b>Pro Trassensicherung</b>	<b>Kontra Trassensicherung</b>
Anbindung des paläon an die Eisenbahn (Es verbleibt dennoch ein Fußweg vom Bahnhof zum paläon von über einem Kilometer Länge)	Aktuell geringes und weiter zurückgehendes Fahrgastpotential; sehr geringes Aufkommen durch Paläon-Besucher
Stärkung der strukturschwachen Region Südelm	Jährliche Kosten von 140.000 Euro + x für den ZGB allein für die Sicherung der Trasse
Erhalt von zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten im SPNV	Umsteigeanlage Schöppenstedt (bahnsteiggleicher Umstieg als kombinierte Bus/Bahn-Umsteigeanlage) kann nicht umgesetzt werden
	Neubau der Bahnsteige in Schöppenstedt nur in ungünstiger Lage mit längeren Wegen möglich
	Kosten Betrieb nach Wiederinbetriebnahme ca. 2 Mio. Euro jährlich (Preisstand 2011)
	Investitionskosten bei Wiederinbetriebnahme von geschätzt ca. 30 Mio. Euro (keine Aussicht auf Förderung)
	Rücknahme des aktuellen besseren und wirtschaftlicheren Busangebotes bei Wiederinbetriebnahme des SPNV
	Reaktivierungsuntersuchung des Landes mit negativem Ergebnis für die Strecke bereits in der ersten Stufe, d.h. es gibt keine Fördergelder für die Strecke
	Erhalt der Bahnübergänge mit hohen Kosten und Beibehaltung des Überfahr lärms und der Erschütterungen

Insgesamt stehen wenigen positiven Aspekten einer Trassensicherung zahlreiche Aspekte gegenüber, die gegen eine Sicherung der Trasse sprechen. Dabei sind insbesondere die hohen laufenden Kosten zu berücksichtigen, die über die Verbandsumlage zu finanzieren wären und denen praktisch keine absehbare Möglichkeit gegenübersteht, dass diese Eisenbahnstrecke wieder reaktiviert werden könnte. Hinzu kommt, dass die Planung einer Busumstiegsanlage in Schöppenstedt blockiert würde und eingestellt würde, was erhebliche Nachteile für die Stadt Schöppenstedt und Fahrgäste bedeuten würde. Da die Nachteile der Trassensicherung deutlich überwiegen, empfiehlt die Verwaltung keinen Trassensicherungsvertrag abzuschließen und der Entwidmung der Strecke nicht zu widersprechen.

17. Die DB Netz AG drängt auf eine Entscheidung bis Ende des Jahres 2013, hat aber im Falle einer Entscheidung über die Vorlage 2013/59 im Verbandsausschuss am 05.12.13 erklärt, dass vor der abschließenden Entscheidung der Verbandsversammlung am 20.02.2014 hinsichtlich einer ggf. Entwidmung keine Fakten geschaffen werden.

Brandes

Anlage





**Fraktionen der  
SPD und Bündnis90/Die Grünen**  
im Zweckverband Großraum Braunschweig

Datum: 18.02.2014

**Antrag zur Vorlage 2013/59**

**Klärung des baulicher Zustands sowie des Unterhaltsbedarfs der Bahnstrecke  
Schöppenstedt-Schöningen**

Die Verbandsverwaltung wird aufgefordert, einen unabhängigen externen Gutachter mit der Begutachtung der Bahnstrecke Schöppenstedt-Schöningen zu beauftragen. Das zu erstellende Gutachten soll dabei insbesondere folgende Punkte untersuchen:

1. In welchem baulichen Zustand befindet sich die Bahnstrecke aus gutachterlicher Sicht vor allem in Bezug auf Bahnübergänge und Brücken und inwiefern können dadurch Rückschlüsse darauf gezogen, ob und in welchem Umfang die DB Netz AG seit Stilllegung der Strecke ihren Trassensicherungspflichten nachgekommen ist?
2. Mit welchen jährlichen Aufwendungen wäre auf Basis a) des aktuellen Zustandes und falls abweichend b) bei angemessener Trassensicherung in den vergangenen Jahren für die kommenden zehn Jahre zu rechnen? Hierbei sind insbesondere auch alternativ der Verbleib bei der DB Netz AG als auch die Übernahme durch ein anderes Unternehmen und der Betrieb als NE-Eisenbahn zu vergleichen.

Die Verwaltung wird außerdem beauftragt,

Gespräche mit der DB aufzunehmen mit dem Ziel, den Erwerb der Strecke nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), also nach dem Ertragswert zu prüfen.

**Begründung:**

Mit Vorlage 2013/59 hat die Verwaltung zwei alternative Beschlussfassungen vorgelegt, die entweder den Abschluss eines Trassensicherungsvertrages mit der DB Netz AG mit voraussichtlichen jährlichen Zahlungen von nicht weniger als 140.000 € oder eine Zustimmung zur Entwidmung der Bahnstrecke Schöppenstedt-Schöningen vorsehen. Trotz mehrfacher Nachfragen liegen den Gremien des Zweckverbandes weder Nachweise über die in den vergangenen Jahren durch die DB Netz AG durchgeführten Maßnahmen und deren Kosten noch Informationen über die in den nächsten Jahren anstehenden Maßnahmen und deren voraussichtliche Kosten vor.

Um eine fundierte Entscheidung über eine eventuelle Zustimmung zur Entwidmung, den Abschluss eines Trassensicherungsvertrages oder die Übernahme der Infrastruktur durch einen noch zu findenden oder gründenden Betreiber treffen zu können, ist daher zunächst eine unabhängige und umfassende Ermittlung der bereits angefallenen und mittelfristig anfallenden Kosten notwendig. Um die Unabhängigkeit zu gewährleisten, ist daher ein entsprechender Auftrag an ein von der DB AG unabhängiges Ingenieurbüro o.ä. zu vergeben, das sämtliche relevanten baulichen und finanziellen Fragen zur Vorbereitung einer fundierten Entscheidungsgrundlage vorzubereiten hat.

Gez.  
Marcus Bosse

Gez.  
Elke Kentner