

In der notärztlichen Versorgungsstruktur besteht kein Unterschied zur Allgemeinbevölkerung. Auf die Zeitdauer zwischen der Alarmierung und dem Eintreffen des Rettungsdienstes hat der Justizvollzug deshalb auch keinen Einfluss; sie wird allein durch die Organisation des jeweiligen Rettungsdienstes bestimmt.

Zu 3: Bei Notfällen wird grundsätzlich in allen Einrichtungen des niedersächsischen Justizvollzuges unverzüglich der Rettungsdienst (Notarzt) alarmiert. Bei Krankheitsfällen ohne vitale Gefährdung wird zunächst auf den Anstaltsarzt zurückgegriffen; ist dieser nicht erreichbar, wird der kassenärztliche Notdienst verständigt.

## Anlage 29

### Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf die Frage 31 des Abg. Jürgen Krogmann (SPD)

#### **Schauen die Fahrgäste in die Röhre? - Warum gibt es keine zusätzlichen Haltepunkte im Schienenpersonennahverkehr Niedersachsens?**

Vor einigen Jahren hat das Land Niedersachsen im Rahmen des Programms „Niedersachsen ist am Zug“ zusätzliche Haltepunkte im regionalen Schienennahverkehr untersuchen lassen. In diesem Zusammenhang sind rund 100 zusätzliche Bahnhaltdepunkte auf eine mögliche Neueinrichtung oder Wiedereröffnung untersucht und einige auch eröffnet worden.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat sich nach Zeitungsberichten nun offenbar gegen eine Öffnung weiterer zusätzlicher Haltepunkte für den regionalen Bahnverkehr entschieden. Neben angedachten Haltepunkten in Kirchhammelwarden und Jaderberg wird auch von einer Haltestelle am Universitätsstandort Oldenburg-Wechloy abgesehen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Landesregierung:

1. Welche Kriterien waren für diese Entscheidung ausschlaggebend?
2. Ist die besondere Situation des angedachten Haltepunktes Oldenburg-Wechloy in der Nähe einer Universität mit und 12 000 Studierenden - darunter viele Pendler, die mit dem Zug an der Universität vorbei und anschließend vom Hauptbahnhof mit dem Bus wieder zurück fahren - bei der Abwägung besonders gewürdigt worden?
3. Ist eine neue Auflage des Programmes „Niedersachsen ist am Zug“ vonseiten der Landesregierung vor dem Hintergrund veränderter Siedlungsstrukturen, steigender Benzinpreise

und der Notwendigkeit, durch die Förderung des ÖPNV zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung beizutragen, geplant?

Das Programm „Niedersachsen ist am Zug“ beinhaltet den Ausbau bzw. eine Modernisierung von bestehenden Stationen und wurde im Jahr 2001 konzipiert. Die Reaktivierung von Stationen wurde bereits vorab im Jahr 1998 untersucht. Die Landesnahverkehrsgesellschaft hat dabei in einem mehrstufigen Verfahren für 130 Orte oder Ortsteile geprüft, ob unter fahrplantechnischen und volkswirtschaftlichen Randbedingungen die Einrichtung eines neuen Bahnhaltes möglich ist. Da jeder zusätzliche Halt eine Verlängerung der Fahrzeit für die Züge bedeutet, war zu prüfen, ob Anschlüsse zu anderen Linien des Nahverkehrs oder zu Zügen des Fernverkehrs verloren gehen.

In weiteren Stufen sind wirtschaftliche Belange bewertet worden: Neben dem zusätzlichen Aufwand für das Anhalten und Wiederanfahren des Zuges an einem neuen Halt spielen Zeitverluste durch den neuen Halt für die im Zug sitzenden Fahrgäste eine wichtige Rolle. Auf der Nutzenseite wurden die an der neuen Station zu erwartenden Fahrgastzahlen ermittelt und unter Berücksichtigung von zu erwartenden erzielbaren zusätzlichen Einnahmen den Kosten für Bau, Betrieb und Instandhaltung dieser neuen Station gegenübergestellt. Zusätzlich sind weitere volkswirtschaftliche Aspekte - wie etwa durch Verlagerung von Fahrten aus dem Individualverkehr und damit verbunden geringere volkswirtschaftliche Kosten z. B. aufgrund vermiedener Straßenunfälle - berücksichtigt worden.

Nach Auswertung der fahrplantechnischen Randbedingungen und den Nutzen-Kosten-Analysen stellte sich heraus, dass nur sehr wenige Stationen diese Kriterien erfüllen. Andererseits besteht ein erheblicher Nachholbedarf auch und gerade bei der Qualität und Ausstattung bestehender Stationen. Daher wurde im Jahr 2001 das Programm „Niedersachsen ist am Zug“ konzipiert, um das vorhandene Nahverkehrsangebot zeitgerecht weiter zu entwickeln und attraktiver auszugestalten.

Dies vorausgeschickt, werden die Fragen namens der Landesregierung wie folgt beantwortet:

Zu 1: Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

Zu 2: Dem Land ist die Situation des angestrebten Bahnhaltes in Oldenburg-Wechloy und dessen Nähe zur Universität bekannt. Es werden hier durchaus positive Ansätze gesehen. Allerdings sprechen aus heutiger Sicht fahrplantechnische

Zwänge gegen einen Haltepunkt Oldenburg-Wechloy. Die Bedienung westlich von Oldenburg erfolgt durch die Regionalexpresszüge der für Niedersachsen wichtigen Linie Hannover—Bremen—Oldenburg—Leer—Emden—Norddeich. Diese Züge müssen in Oldenburg Anschlüsse an die Züge der Nordwestbahn, die die Strecke Osnabrück—Oldenburg—Wilhelmshaven bedienen, und in Oldenburg sowie in Bremen Anschlüsse an den Fernverkehr Richtung Süden und Osten herstellen. Ferner konnte 2005 mit dem Einsatz moderner Doppelstockzüge die Fahrzeit zwischen Oldenburg und Norddeich deutlich verkürzt werden, sodass inzwischen eine schnelle direkte Verbindung an die Nordseeküste angeboten wird. Die sehr positive Nachfrageentwicklung auf dieser Linie bestätigt die Richtigkeit dieser Maßnahmen. Aufgrund eingleisiger Streckenabschnitte zwischen Oldenburg und Leer sowie zwischen Emden und Norddeich würde ein zusätzlicher Halt dieser auch touristisch wichtigen Linie eine überproportionale Verlängerung der Fahrzeit westlich von Oldenburg bedeuten.

Eine andere Situation könnte sich nach Abschluss des Vergabeverfahrens Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen, das derzeit von der Vergabekammer überprüft wird, ergeben.

Zu 3: Das Land strebt trotz der gekürzten Regionalisierungsmittel eine Fortsetzung des Bahnstationsprogramms „Niedersachsen ist am Zug“ an. Die Finanzierung eines solchen Programms, das auch aus Mitteln des Bundes oder der Bahn komplementär finanziert werden muss, ist allerdings noch nicht gesichert. Aufgrund der bisher sehr positiven Entwicklung bei der Weiterentwicklung des bestehenden Nahverkehrsangebotes und der am unteren Rand der Erwartungen liegenden Nachfrageentwicklung bei den neu eingerichteten Haltepunkten wird der Fokus weiterhin bei der Modernisierung bestehender Stationen liegen.

### Anlage 30

#### Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf die Frage 32 der Abg. Miriam Staudte (GRÜNE)

#### Zuwegung zur geplanten Elbbrücke bei Darchau gefährdet Schutzziele in der Elbtalau

Im Zuge der Planungen für eine Elbbrücke bei Darchau (Landkreis Lüneburg) - Neu Darchau (Landkreis Lüchow-Dannenberg) wird als Zuwegung zur Brückenauffahrt auch eine Ortsumgehung für die Ortschaft Neu Darchau geprüft.

Gegenüber der Lokalpresse hat Ministerpräsident Wulff in Aussicht gestellt, nicht nur den Brückenbau, sondern auch den Bau der ca. 8 Millionen Euro teuren Ortsumgehung mit Landesmitteln zu fördern.

Die Vorzugsvariante der 1,5 km langen Ortsumgehung Neu Darchau würde durch sensible Schutzgebiete, die Gebietsteile A und C-42 des Biosphärenreservats „Niedersächsische Elbtalau“, sowie auf einer Länge von 300 m im EG-Vogelschutzgebiet „Niedersächsische Mittel-elbe“ und im FFH-Gebiet „Elbniederung zwischen Schnackenburg und Lauenburg“ verlaufen und diese voraussichtlich erheblich beeinträchtigen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Ergebnisse der vom Landkreis Lüneburg in Auftrag gegebenen naturschutzfachlichen Stellungnahme der EGL GmbH (Entwicklung und Gestaltung von Landschaft) Lüneburg, die sich der Fragestellung widmet, ob eine Ortsumgehung aus naturschutzfachlicher Sicht unmöglich, unwahrscheinlich oder nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand zu realisieren ist?

2. Welche negativen Auswirkungen sind aus Sicht der Landesregierung durch den Bau dieser Ortsumgehung auf Fauna (insbesondere Avifauna) und Flora in den tangierten Schutzgebieten zu erwarten?

3. Wie beurteilt die Landesregierung die juristische Einschätzung, dass der Neubau einer Straße nicht als „Erneuerung von Straßen und Wegen“ gemäß § 11 NEIbtBRG eingestuft werden kann und eine Ausnahmegenehmigung im Gebietsteil C-42 damit von der Biosphärenreservatsverwaltung zu verweigern ist?

Die geplante Elbebrücke bei Neu Darchau soll für die nordöstlich der Elbe gelegenen Landesteile (Amt Neuhaus) eine bessere Verbindung insbesondere zum übrigen Landkreis Lüneburg schaffen.

Das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht hatte als Berufungsinstanz auf die Klagen mehrerer Anwohner und der Gemeinde Neu Darchau einen seinerzeit ergangenen Planfeststellungsbeschluss des Landkreises Lüneburg für den Bau der Elbbrücke Neu Darchau/Darchau (Amt Neuhaus) mit Urteilen vom 6. Juni 2007 aufgehoben (7 LC 97/06 und LC 98/06).

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1: Der Landkreis Lüneburg hat bei der EGL - Entwicklung und Gestaltung von Landschaft GmbH - eine naturschutzfachliche Voreinschätzung für die jetzt erwogene, mit dem geplanten Brückenneubau im Zusammenhang stehende Ortsumgehung Neu Darchau eingeholt. Maßgeb-