

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/3333 -

Wortlaut der Anfrage des Abgeordneten Karsten Heineking (CDU), eingegangen am 15.04.2015

Reaktivierung von Bahnstrecken - Wie geht es jetzt weiter?

In einer Pressemitteilung vom 11. März 2015 stellte das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr das Gutachterergebnis zur Reaktivierung von Bahnstrecken vor. Minister Lies wird mit den Worten zitiert: „Mein Vorschlag: Wir können mit drei Strecken beginnen.“

In der Pressemitteilung werden die Strecken

- Einbeck-Mitte–Einbeck-Salzderhelden,
- Salzgitter-Lebenstedt–Salzgitter-Fredenberg und
- Neuenhaus–Bad Bentheim

als die zu reaktivierenden Strecken benannt. Minister Lies werde, so heißt es weiter, dem Lenkungskreis vorschlagen, in einem ersten Schritt diese drei Strecken mit Nachdruck weiterzuverfolgen.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie ist das weitere Verfahren zur Reaktivierung der vom Minister vorgeschlagenen oben genannten Strecken?
2. Welche Kosten wird die Reaktivierung der jeweiligen Strecken verursachen?
3. In welcher Höhe sind dafür im aktuellen Haushaltsplan und in der Mipla Haushaltsmittel eingestellt?
4. Wann ist mit einer Inbetriebnahme der dann reaktivierten Strecken zu rechnen (bitte nach Strecken aufschlüsseln)?
5. Was beabsichtigt die Landesregierung zu tun, um die nach Einschätzung der Landesregierung aus den unterschiedlichen Gründen nicht zu reaktivierenden, aber in der Pressemitteilung ebenfalls aufgeführten Strecken Buchholz–Maschen, Harvesse–Braunschweig, Stadthaggen–Rinteln, Lüneburg–Soltau und Aurich–Abelitz dennoch für eine gegebenenfalls später erfolgende Reaktivierung sinnvoll zu fördern?

(An die Staatskanzlei übersandt am 21.04.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/3333/
Reaktivierung Bahnstrecken -

Hannover, den 18.05.2015

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hatte mit Pressemitteilung vom 19. März 2015 mitgeteilt, dass der Lenkungskreis am Vortag dem Vorschlag von Minister Olaf Lies gefolgt sei, die Reaktivierung der Bahnstrecken Neuenhaus–Bad Bentheim, Salzgitter-Lebenstedt–Salzgitter-Fre-

denberg und Einbeck-Mitte–Einbeck-Salzderhelden unmittelbar und mit Nachdruck voranzutreiben. Weiter hatte das Ministerium angekündigt, dass unverzüglich Gespräche mit den Aufgabenträgern und den Kommunen geführt werden, um die Projekte so schnell wie möglich umzusetzen. Schließlich hatte sich Minister Lies dahin gehend geäußert, dass die Inbetriebnahme einer ersten reaktivierten Strecke in etwa zwei Jahren angestrebt werde.

Dem Lenkungskreis, dem in der Sitzung am 18. März 2015 im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung durch die Gutachter vorgestellt und das weitere Prozedere erläutert wurde, gehören u. a. die verkehrspolitischen Sprecher aller im Landtag vertretenen Parteien an.

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

Zu 1:

Da die drei in der Vorbemerkung genannten Bahnstrecken nach dem Ergebnis der Standardisierten Bewertung gesamtwirtschaftliche Vorteile erwarten lassen, gilt die Zusage des Landes, diese Projekte mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten zu fördern. Daher ist nunmehr zum einen die Kofinanzierung zum Ausbau der Infrastruktur sicherzustellen, zum anderen müssen die zuständigen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) die Finanzierung der mit der Streckenreaktivierung einhergehenden zusätzlichen SPNV-Betriebsleistungen klären. Ferner sind die jeweiligen Infrastrukturbetreiber einzubinden, da sie für die Planung, Genehmigung und Realisierung der notwendigen Ausbaumaßnahmen verantwortlich sind. Parallel müssen die SPNV-Aufgabenträger die der Standardisierten Bewertung zugrunde gelegten Angebotskonzepte weiter entwickeln und die Vergabe der Betriebsleistungen vorbereiten.

Zu 2:

Die Investitionskosten belaufen sich auf Basis des aktuellen Planungsstandes für die Strecken Neu- enhaus–Bad Bentheim, Salzgitter-Lebenstedt–Salzgitter-Fredenberg und Einbeck-Mitte–Einbeck-Salzderhelden auf 16,5 Millionen Euro, 5,23 Millionen Euro bzw. 8 Millionen Euro.

Zu 3:

Die in Aussicht gestellte Förderung des Landes erfolgt aus zweckgebundenen Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz und wird im Rahmen des jährlich fortgeschriebenen ÖPNV-Förderprogramms dargestellt. Mittel sind in Anlehnung an den aktuellen Kostenstand der drei Projekte in ausreichendem Umfang verfügbar und werden entsprechend dem noch zu konkretisierenden Projekt- ablauf disponiert.

Zu 4:

Eine Inbetriebnahme der zu reaktivierenden Strecken ist insbesondere abhängig vom weiteren Pla- nungs- und Genehmigungsprozess. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 5:

Das Projekt Buchholz–Maschen–Hamburg-Harburg lässt als einziges der hier genannten Vorhaben gesamtwirtschaftliche Vorteile erwarten. Um diese Strecke in den SPNV einbinden zu können, muss zunächst die Leistungsfähigkeit des Eisenbahn-Großknotens Hamburg gesteigert werden.

Voraussetzung für eine Landesförderung und damit die Reaktivierung der übrigen genannten Stre- cken ist, dass der projektspezifische Nutzen die Kosten des Vorhabens übersteigt. Die Strecken Harvesse–Braunschweig und Stadthagen–Rinteln weisen nach dem Ergebnis der Standardisierten Bewertung einen Nutzen-Kosten-Faktor von 0,7 bzw. 0,53 auf, sodass vor Ort zu prüfen wäre, ob die Rahmenbedingungen für eine Reaktivierung dieser Strecken so weiter entwickelt werden kön- nen, dass eine Reaktivierung gesamtwirtschaftliche Vorteile erwarten lässt. Die Bewertungsergeb- nisse für die Strecken Aurich–Abelitz (-0,42) und Lüneburg–Soltau (-0,72) bieten absehbar keine Perspektive für eine Reaktivierung.

Olaf Lies