

Antrag

Hannover, den 01.06.2021

Fraktion der SPD
Fraktion der CDU

Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnstationen in Niedersachsen zielgerichtet fortsetzen - Voraussetzungen für die GVFG-Förderung des Bundes vereinfachen und Standardisiertes Bewertungsverfahren zügig überarbeiten

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Der schienengebundene Nahverkehr ist in einem Flächenland wie Niedersachsen unverzichtbar, um für die Menschen in den Regionen die notwendige Mobilität komfortabel und in guter Qualität zu gewährleisten. Ziel muss es sein, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kontinuierlich weiterzuentwickeln, auf den jeweiligen Bedarf anzupassen und zu optimieren. Dazu gehört auch, die Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnstationen für den SPNV in allen Teilen des Landes weiter voranzutreiben und wichtige Räume ohne Schienenanbindung wieder an das SPNV-Netz anzubinden. Nicht außer Acht gelassen werden darf in diesem Zusammenhang, dass eine Reaktivierung mit wirtschaftlicher Vernunft durchgeführt werden muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass neben den Investitionen in die Streckenreaktivierung auch die Finanzierung des SPNV-Betriebs auf den reaktivierten Strecken für einen langen Zeitraum volkswirtschaftlich sinnvoll sichergestellt werden muss.

Das vom Bund im Jahr 2020 novellierte und finanziell erheblich aufgestockte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bietet die Möglichkeit, eine finanzielle Beteiligung des Bundes von bis zu 90 % für Investitionen in die Reaktivierung von Bahnstrecken zu erhalten. Wie sich im Rahmen des letzten breit angelegten landesweiten Untersuchungsverfahrens zur Streckenreaktivierung herausgestellt hat, erweist sich die im GVFG vorgeschriebene Standardisierte Bewertung allerdings als Hemmnis für Reaktivierungsbemühungen, insbesondere in den Flächenländern, da die Bedürfnisse des ländlichen Raumes sowie die steigenden Anforderungen für den Schutz des Klimas nicht ausreichend berücksichtigt werden. Eine zügige Überarbeitung des Bewertungsverfahrens durch den Bund ist deshalb erforderlich. Von besonderer Priorität ist, dass zeitnah belastbare Kriterien für eine Neubewertung der Reaktivierung von Bahnstrecken vorliegen, damit der Prozess im Land weiter vorangetrieben werden kann, frühzeitig GVFG-Fördermittel des Bundes beantragt und somit zielgerichtet mehr Strecken in Niedersachsen reaktiviert werden können. Hier ist der Bund besonders gefordert, rasch entsprechend veränderte Maßstäbe und Rahmenbedingungen in Zusammenarbeit mit den Ländern für die Reaktivierung von Bahnstrecken zu entwickeln. Zusätzlich bedarf es einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel zur Finanzierung der zusätzlichen Betriebskosten.

Die Landesregierung wird aufgefordert, sich in diesem Sinne auf der Bundesebene einzusetzen, um auf dieser Basis künftige Reaktivierungen vorbereiten zu können und bis dahin die bereits laufenden Aktivitäten zur Unterstützung und Prüfung bestimmter Streckenreaktivierungen weiter fortzusetzen.

Der Landtag begrüÙt

- die bisherigen erfolgreichen Bemühungen der Landesregierung zur Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnstationen für den SPNV in Niedersachsen sowie die Bereitschaft zur Unterstützung weiterer Reaktivierungsvorhaben mit wirtschaftlicher Vernunft und betrachtet diese als wichtigen Baustein für den Klimaschutz und zur Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raumes an den SPNV,
- die Aktivitäten der Landesregierung zur Vorbereitung einer Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Buchholz–Jesteburg–Ramelsloh–Maschen–Hamburg-Harburg bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Überwerfungsbauwerkes Meckelfeld,

- die fachliche Begleitung und Unterstützung der aktuell laufenden Standardisierten Bewertungsverfahren der Bentheimer Eisenbahn AG und des Landkreises Grafschaft Bentheim für die Strecke Neuenhaus–Coevorden sowie des Landkreises Lüneburg für die Strecken Lüneburg–Amelinghausen–Bispingen–Soltau sowie Lüneburg–Bleckede seitens der Landesregierung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG),
- den Einsatz der Landesregierung zur Zielerreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land für eine bundesweite und länderübergreifende Überarbeitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens,
- die Forderungen der Länder an den Bund, bis zur Überarbeitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens auch kurzfristig Übergangslösungen für die Realisierung von Streckenreaktivierungen und andere ÖPNV-Projekte von Ländern und Kommunen aus den GVFG-Mitteln zuzulassen,
- die Forderungen der Verkehrsministerkonferenz an den Bund zur Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland und zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel, um die vom Bund im Rahmen der Klimaschutzziele angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im SPNV umsetzen und gleichzeitig eine Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV kontinuierlich vorantreiben zu können.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. sich gegenüber dem Bund weiterhin mit Nachdruck für eine möglichst rasche Überarbeitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens bzw. die Entwicklung eines alternativen Bewertungsverfahrens für Streckenreaktivierungen einzusetzen und sich in den Prozess zur Entwicklung neuer Rahmenbedingungen, Bewertungskriterien und -maßstäbe unter besondere Berücksichtigung der Situation im ländlichen Raum, einer zukunftsgerichteten Siedlungsentwicklung und des Klimaschutzes aktiv einzubringen,
2. gemeinsam mit anderen Bundesländern aktiv darauf hinzuwirken, dass die Möglichkeiten zur zügigen Verwendung der erhöhten GVFG-Mittel für die Realisierung von umsetzungsreifen ÖPNV-Projekten in den Ländern zumindest im Rahmen einer Übergangslösung kurzfristig praxisorientiert verbessert werden,
3. die Aktivitäten zur Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Buchholz–Jesteburg–Ramelsloh–Maschen–Hamburg–Harburg weiter mit Nachdruck voranzutreiben,
4. die aktuell laufenden Standardisierten Bewertungsverfahren für Reaktivierungsvorhaben auf den Strecken Neuenhaus–Coevorden (NL), Lüneburg–Amelinghausen–Bispingen–Soltau und Lüneburg–Bleckede sowie die vom Regionalverband Großraum Braunschweig geplanten weiteren Standardisierten Bewertungsverfahren für die Strecken Salzgitter–Lebenstedt–Salzgitter-Fredenbergl und Harvesse–Braunschweig-Gliesmarode aktiv fachlich zu begleiten, voranzutreiben und sich für den Fall eines positiven Ergebnisses der Standardisierten Bewertung gegenüber dem Bund für eine Förderung dieser Streckenreaktivierungen einzusetzen,
5. auch weiteren Strecken die Chance zur Reaktivierung durch eine intensive Begleitung zu ermöglichen, indem sich die Landesregierung nach Abschluss der bundeseinheitlichen Überarbeitung des Bewertungsverfahrens für die Initiierung erneuter Streckenreaktivierungen einsetzt und dann für den weiteren Prozess einen parlamentarischen Lenkungskreis, unter Einbeziehung von Fachexpertinnen und -experten sowie Verbänden, zur sinnvollen Identifizierung und Prüfung potenzieller Reaktivierungstrecken einzuberufen,
6. gemeinsam mit betroffenen Kommunen die Förderung von Landesbuslinien zu prüfen, sofern die Möglichkeit einer Reaktivierung des SPNV zur Anbindung von Mittelzentren ohne Schienenanschluss derzeit nicht besteht und dies als Zwischenlösung sinnvoll erscheint,
7. zu prüfen, ob unabhängig von der Fortsetzung des Reaktivierungsprozesses durch das Land eine gesonderte Förderung verkehrlich bedeutsamer touristischer Verkehre auf der Schiene aufgelegt werden kann.

Begründung

Die Landesregierung hat im Fahrplanjahr 2019 erfolgreich zwei Meilensteine im Bereich der Reaktivierung von Bahnstrecken für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umsetzen können und damit bundesweit Maßstäbe gesetzt: Nach mehrjähriger Vorbereitung wurden im Dezember 2018 der Personenverkehr auf der Eisenbahnstrecke Einbeck-Salzderhelden–Einbeck-Mitte und im Juli 2019 der Personenverkehr auf der Eisenbahnstrecke Neuenhaus–Nordhorn–Bad Bentheim aufgenommen. Damit verfügen zwei wichtige Mittelzentren in Niedersachsen endlich wieder über eine Bahn-anbindung im Nahverkehr. Die Finanzierung der Investitionskosten für diese beiden Reaktivierungsprojekte erfolgte größtenteils aus Fördermitteln des Landes. Darüber hinaus werden die Betriebsleistungen im Stundentakt auf beiden Strecken vollständig aus Mitteln der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) getragen, die für das Land die Aufgabenträgerschaft im SPNV wahrnimmt.

Den Reaktivierungsvorhaben vorausgegangen war in den Jahren 2013 bis 2015 zunächst eine breit angelegte landesweite Streckenreaktivierungsuntersuchung. Dazu wurden in einem dreistufigen Verfahren insgesamt 74 mögliche Strecken auf ihre Reaktivierungswürdigkeit untersucht, die vorher in einem offenen Verfahren von Kommunen und Interessenverbänden gemeldet worden waren. Auf der letzten Stufe erfolgte für die acht am besten bewerteten Strecken eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur Feststellung der Förderfähigkeit der Streckenreaktivierung mithilfe der sogenannten Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs. Dabei handelt es sich um ein seit 39 Jahren anerkanntes und zuletzt 2016 unter wissenschaftlicher Begleitung fortgeschriebenes bundesweit angewandtes Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von Projekten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Standardisierte Bewertung wurde vom Bund für die Beurteilung der Förderfähigkeit von ÖPNV-Großprojekten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz entwickelt und ist derzeit das einzige bundesweit anerkannte Bewertungsverfahren. Nur Strecken, die dabei einen Nutzen-Kosten-Faktor von größer als + 1,0 erreichen, werden danach als wirtschaftlich und damit förderfähig anerkannt.

Die Rahmenbedingungen für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken und -stationen für den SPNV haben sich mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durch den Bund im März 2020 grundsätzlich deutlich verbessert. So sieht das GVFG nunmehr ausdrücklich die Möglichkeit vor, für Investitionen zur Reaktivierung von Schienenstrecken eine Bundesförderung von bis zu 90 % zu erhalten. Reaktivierungsvorhaben können dabei - abweichend von dem früheren Mindestinvestitionsvolumen von 50 Millionen Euro für die GVFG-Bundesförderung - bereits ab einem Investitionsvolumen von 10 Millionen Euro gefördert werden. Zusätzlich hat der Bund die Mittel aus dem GVFG von 327 Millionen Euro in 2019 über 665 Millionen Euro in 2020 ab 2021 auf 1 Milliarde Euro aufgestockt und beabsichtigt, diese ab dem Jahr 2025 weiter auf 2 Milliarden Euro zu erhöhen. Dieses Potenzial und die neuen Voraussetzungen gilt es in den nächsten Jahren zu nutzen.

Eine besondere Bedeutung für die Förderung künftiger Streckenreaktivierungen kommt vor allem der Weiterentwicklung des Standardisierten Bewertungsverfahrens zu. Das Untersuchungsverfahren zur Streckenreaktivierung in Niedersachsen aus der letzten Legislaturperiode hat gezeigt, dass insbesondere die Situation ländlicher Räume aufgrund der einfließenden Bewertungsfaktoren nur unzureichend abgebildet wird. Dies gilt auch für Aspekte der künftigen Siedlungsentwicklung und des Klimaschutzes. Diese Problematik gilt grundsätzlich für alle Bundesländer, besitzt aber besondere Bedeutung für Flächenländer wie Niedersachsen. Eine Weiterentwicklung der Standardisierten Bewertung oder gemeinsamer alternativer Bewertungsverfahren ist deshalb aus Sicht aller Bundesländer, der kommunalen Spitzenverbände und verschiedener Verbände des Verkehrssektors auch im Hinblick auf die Klimaschutzziele unerlässlich.

Das GVFG ermöglicht es dem Bund seit der Novellierung zwar ausdrücklich, künftige bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren vorhabenspezifisch stärker zu gewichten, z. B. Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder Aspekte der Daseinsvorsorge, wobei allerdings die Förderung in diesen Fällen auf maximal 60 % begrenzt wird. Bislang hat der Bund allerdings keine Umsetzungsregelungen in diesem Sinne getroffen. Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) hat vielmehr angekündigt, die Standardisierte Bewertung mit wissenschaftlicher Begleitung fortzuentwickeln und interessierte Länder dabei einzubinden. Niedersachsen hat sein Interesse an

einer solchen Einbindung bereits gegenüber dem BMVI gemeldet. Allerdings besteht die Befürchtung, dass es sich bei der vom BMVI beabsichtigten Vorgehensweise für die Fortentwicklung des Standardisierten Bewertungsverfahrens um einen sehr (zeit-)aufwändigen und komplizierten Prozess handelt. Mit endgültigen Ergebnissen für die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung durch den Bund ist dabei voraussichtlich erst in ein bis zwei Jahren zu rechnen.

Ziel der Landesregierung und des Landtags bleibt es, auch künftig dort, wo dies mit wirtschaftlicher Vernunft sinnvoll möglich ist, Eisenbahnstrecken und Haltepunkte für den SPNV in Niedersachsen zu reaktivieren. Dabei soll die Bundesförderung durch das novellierte GVFG möglichst umfangreich genutzt werden. Neben den Investitionskosten für eine Streckenreaktivierung müssen dabei auch die Kosten für die Finanzierung der Betriebsleistungen auf der reaktivierten Strecke langfristig sichergestellt werden können. Insbesondere die ausstehende Anpassung des Bewertungsverfahrens für die GVFG-Förderung durch den Bund steht derzeit allerdings der Neuauflage einer breit angelegten landesweiten Reaktivierungsuntersuchung durch das Land entgegen. Eine erneute Untersuchung von möglichen Streckenreaktivierungen nach dem bisherigen Verfahren der Standardisierten Bewertung würde ohne maßgebliche Veränderung der Bewertungskriterien nicht zu anderen Ergebnissen führen können. Eine neue landesweite Reaktivierungsuntersuchung macht deshalb erst dann Sinn, wenn Klarheit über relevante Beurteilungskriterien eines überarbeiteten Standardisierten Bewertungsverfahrens oder eines alternativen gemeinsamen Bewertungsverfahrens von Bund und Ländern für Streckenreaktivierungen besteht

Unabhängig davon ist die Landesregierung aber bestrebt, Projekte zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für den SPNV, deren Wirtschaftlichkeit nach dem aktuell bestehenden Standardisierten Bewertungsverfahren im Einzelfall nachgewiesen werden kann und die unter den derzeitigen Rahmenbedingungen sinnvoll erscheinen, bei der Umsetzung zu unterstützen und für diese eine GVFG-Förderung durch den Bund zu beantragen.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion der CDU

Dirk Toepffer
Fraktionsvorsitzender