

**Antrag**

Hannover, den 22.11.2021

Niedersächsisches Finanzministerium

**Maßnahme von finanzieller Bedeutung für den Einzelplan 08 (Kapitel 5081 Wirtschaftsförderfonds Gewerblicher Bereich); Bitte um Zustimmung gemäß § 40 Abs. 2 der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung (LHO)**

Frau  
Präsidentin des Niedersächsischen Landtages  
Hannover

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

gemäß § 40 Abs. 2 LHO wird der Niedersächsische Landtag gebeten, dem Erwerb der Schieneninfrastruktur von der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE) zuzustimmen. Fachlich zuständig ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. Als **Anlage** ist dem Antrag eine Karte des Streckennetzes der OHE beigelegt.

Gleichzeitig bitte ich um Überweisung an den Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.

Es wird eine Befassung des Landtages im Dezemberplenium angestrebt, da - soweit möglich -eine Umsetzung noch in diesem Jahr angestrebt wird.

Reinhold Hilbers

**Maßnahme von finanzieller Bedeutung für den Einzelplan 08 (Kapitel 5081 Wirtschaftsförderfonds Gewerblicher Bereich);  
Bitte um Zustimmung gemäß § 40 Abs. 2 der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung (LHO)**

Anlage: Streckennetz der OHE AG

**1. Antrag**

Gemäß § 40 Abs. 2 LHO wird der Niedersächsische Landtag gebeten, dem Erwerb der Schieneninfrastruktur von der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE) mit folgendem Vorgehen zuzustimmen:

- Kauf der OHE-Schieneninfrastruktur durch eine neue landeseigene Gesellschaft und Übernahme der bisher bei der OHE für den Betrieb der Infrastruktur zuständigen Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen
- Versorgung der Landesgesellschaft für die Startphase mit finanziellen Mitteln bis 2030
- Angebote zur Beteiligung der interessierten Kommunen, die bislang Anteile an der OHE halten, wie auch ggf. weiterer interessierter Kommunen oder Verbände an der neuen Gesellschaft

**2. Wesentlicher Inhalt des genannten Vorgehens für den Erwerb der OHE-Schieneninfrastruktur**

Der Kaufgegenstand bezieht sich auf das gesamte Schienennetz mit einer Länge von 278,3 km einschließlich aller Einrichtungen, die für den Betrieb der Infrastruktur erforderlich sind, inklusive der bei der OHE AG befindlichen Grundstücke und Immobilien. Damit verbunden ist der Verkauf auch weiterer Güterverkehrsanlagen in Visselhövede und Knesebeck (s. Anlage). Nicht zum Kaufgegenstand gehören die Werkstätten und das Verwaltungsgebäude in Celle. Die OHE wird die Aktiva und Passiva, die bei ihr bislang dem Schieneninfrastrukturbetrieb zugeordnet sind, an die neugegründete landeseigene Gesellschaft Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SInON) verkaufen und übertragen.

Die Gründung der neuen Landesgesellschaft SInON wird nach Zustimmung des MF entsprechend § 65 LHO eingeleitet werden.

Der Kaufpreis beträgt 12 Mio. Euro.

Dieser Betrag wurde auf Basis eines Gutachtens ermittelt. Es wurde dabei ein Abschlag in Höhe von rund 4 Mio. Euro auf den reinen Wert des Anlagevermögens (in Höhe von aktuell insgesamt etwa 16 Mio. Euro) vorgenommen. Dies ergibt den Betrag von 12 Mio. Euro.

Mit dem Kauf werden auch die für den Betrieb der Schieneninfrastruktur vorgesehenen Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen (ca. 40 Personen) von der OHE AG zur SInON übergehen.

Für die Abschätzung der erreichbaren Wirtschaftlichkeit und der zu erwartenden Verluste wurde ein Businessplan aufgestellt.

Diesem Businessplan liegen mehrere Untersuchungen zugrunde. Unter anderem ein Gutachten der Hanseatic Transport Consultancy (HTC) Hamburg. Dieses umfasst eine gutachterliche Expertise zur Vorbereitung und Begleitung eines möglichen Kaufs der OHE-Infrastruktur durch das Land Niedersachsen. Neben einer detaillierten Kostenbewertung zum Erhalt und ggf. Ausbau der Infrastruktur wurden auch die Möglichkeiten einer Übernahme des Eisenbahninfrastrukturnetzes der Osthannoversche Eisenbahn AG durch das Land Niedersachsen im Hinblick auf vorhandene Nutzer, Potenziale und Effizienzsteigerungen in der Betriebsführung untersucht. Hierauf aufbauend wurde 2020 ein konkreter Businessplan

auf Basis der aktuellen Daten der OHE AG erstellt, der einen wirtschaftlichen Betrieb der Schieneninfrastruktur in unterschiedlichen Szenarien nach entsprechender Anlaufphase aufzeigt. Erforderlich für ein attraktiveres Angebot sind danach eine Sanierung der vorhandenen Strecken und eine aktive Vermarktung der Trassen.

Dieser Businessplan wurde kontinuierlich weiter konkretisiert. Er enthält unter anderem ein umfangreiches Sanierungsprogramm, das von der OHE AG bereits begonnen und geplant wurde. Für dieses Sanierungsprogramm werden Fördermittel des Bundes und des Landes in Anspruch genommen. Außerdem ist eine Stärkung der kaufmännischen Leitung vorgesehen, die sich intensiv um die bestehenden Verkehre kümmern und die Vermarktung der Strecken für weitere Verkehre aus der Region vornehmen wird.

Risiken bei der Übernahme und dem weiteren Betrieb bestehen sowohl auf der Einnahmeseite als auch auf der Ausgabenseite. Bei der Einnahmeseite bestehen Unwägbarkeiten darin, ob die Strecken zukünftig gut ausgelastet sein werden, d.h. ob die geplante Vermarktung erfolgreich sein wird. Das genannte Gutachten geht dabei ohnehin bei der Erstellung des Businessplans von einem defensiven Szenarium aus. D.h. es werden nur geringe Zuwächse auf der Einnahmeseite angenommen.

Chancen bieten sich in diesem Zusammenhang durch eine eventuelle stärkere CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Denn dies kann dazu führen, dass Unternehmen deutlich stärker als bisher bestrebt sind, die Güterverkehre auf die Schiene zu verlegen, was zu einer Verbesserung der Vermarktungsmöglichkeiten führen dürfte.

Ein Risiko auf der Ausgabenseite könnte in nicht vorhersehbaren starken Kostensteigerungen insbesondere bei den anstehenden Sanierungen bestehen. Zu den relevanten Veränderungen im Umfeld zählen auch die zu erwartenden bzw. zu finanzierenden Kosten bzw. die bisherige Kostenentwicklung bei Baudienstleistungen für die kommenden Maßnahmen zur Modernisierung des OHE-Streckennetzes. Unter Berücksichtigung des Baupreisindex wurden im Businessplan entsprechende Investitionsmittel verteilt über die Jahre eingestellt. Die aktuelle Lage zeigt, dass auch kurzfristige starke Schwankungen bei den Baupreisen entstehen können und die langfristige Entwicklung nicht sicher zu prognostizieren ist. Die unmittelbaren Auswirkungen auf die SInON sind allerdings in diesen Fall vergleichsweise moderat, da diese Kosten für die Sanierungsarbeiten im Wesentlichen über Fördermittel abgedeckt werden (zu 90 %) und nur 10 % der Gesamtkosten von der SInON selbst zu tragen wären. Dieser Umstand reduziert das Risiko entsprechend.

Für die ersten Jahre weist der konservative Businessplan für die neue Gesellschaft unter Einbeziehung von Unwägbarkeiten und ggf. anfallender Bankbürgschaften Verluste in einer Höhe von bis zu 6,8 Mio. Euro aus, bis im Jahr 2030 positive Ergebnisse zu erwarten sind. Einschließlich des Kaufpreises in Höhe von 12 Mio. Euro und Gründungskosten von 1,2 Mio. Euro sind damit in Summe 20 Mio. Euro für das gesamte Vorhaben zu veranschlagen. Diese insgesamt 20 Mio. Euro für den Zeitraum von 2022 bis 2030 inklusive Kaufpreis, Verlustausgleich etc. (s.o.) stehen im Einzelplan 08 bei Kapitel 5081 Wirtschaftsförderfonds zur Verfügung. Diese Mittel stammen aus dem Betrag, der dem Wirtschaftsförderfonds (Gewerblicher Bereich) im Jahr 2020 aus dem Jahresüberschuss 2019 einmalig zugeführt wurde. Es müssen somit keine zusätzlichen Haushaltsmittel zulasten anderer Maßnahmen neu bereitgestellt werden.

Soweit diese Mittel nicht ausreichen sollten, müsste das Land für den Betrieb des Schienennetzes bisher nicht eingeplante Mittel zusätzlich nachschießen.

Den Kaufverhandlungen ist eine vom MW beauftragte Untersuchung des Kaufgegenstandes hinsichtlich potenzieller Risiken (legal Due Diligence) vorausgegangen. Die KPMG Law GmbH - als durchführende Kanzlei - hat auf Grundlage der offengelegten Informationen ein positives Ergebnis dieser Due Diligence attestiert. Es wurden keine Aspekte erkennbar, die einem Erwerb entgegenstehen würden.

Im Kaufvertrag wird von der OHE zugesichert, dass die über 1.500 Grundstücke in Bezug auf die Schieneninfrastruktur vollständig seien. Ein besonderes Augenmerk wurde auf die nahtlose Fortführung der Mitgliedschaft in der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder („VBL“) durch die Zielgesellschaft gelegt; die hierfür erforderlichen rechtlichen und tatsächlichen Schritte wurden eingeleitet.

Berücksichtigt wurde auch noch die Absicherung der laufenden Fördermaßnahmen nach dem Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (SGFFG). Für die laufenden und zukünftigen Fördermaßnahmen des Bundes ist nach Auskunft des Eisenbahnbundesamtes eine Absicherung über eine Bankbürgschaft auch für eine Landesgesellschaft erforderlich. Daher sind entsprechend anfallenden Kosten für Bankbürgschaften in den Gesamtfinanzierungsplan aufgenommen worden. Die Finanzierung der SInON ist damit weiterhin gesichert.

Es ist vorgesehen, dass die OHE und SInON für einen gewissen Zeitraum weiterhin bei der Erbringung der Leistungen für diese Schieneninfrastruktur kooperieren werden. Hierzu gehört auch die zunächst weitere Nutzung der Räumlichkeiten im Verwaltungsgebäude der OHE in Celle durch die Beschäftigten der SInON. Diese Kooperation wird über einen Geschäftsbesorgungsvertrag geregelt, der auf maximal drei Jahre befristet ist und zwischenzeitlich jederzeit teilweise oder auch ganz kündbar ist, wenn und soweit die Leistungen für die SInON anderweitig erbracht werden könnten. Im Businessplan ist daher ebenfalls diese Geschäfts Kooperation mit der OHE enthalten und bei den Kosten berücksichtigt.

Die bislang an der OHE beteiligten Kommunen haben zum Teil Interesse an einer künftigen Beteiligung an der neuen Landesgesellschaft geäußert. Ziel des Landes ist die Einbeziehung dieser Kommunen und auch weiterer Kommunen und ggf. Verbände, um die regionalen Interessen bei der Gestaltung der Gesellschaft bestmöglich einzubringen. Aufgrund der Komplexität des Erwerbsvorgangs soll die Beteiligung der Kommunen erst im Nachgang erfolgen. Das Eintreten von Kommunen in die Gesellschaft ist im Businessplan bislang nicht berücksichtigt, da es aufgrund der bis Vertragsabschluss nicht ausreichend klaren Situation über die Details des Übergangs, der Kooperation mit der OHE und weiterer Aspekte noch keine verbindlichen Zusagen gibt.

### **3. Interesse des Landes**

Die Logistikbranche hat für Niedersachsen einen hohen Stellenwert und ist maßgeblich für die wettbewerbsfähige und nachhaltige Entwicklung des gesamten Wirtschaftsstandortes verantwortlich. Mit mehr als 260.000 Beschäftigten im Kernsektor gehört die Logistikbranche mittlerweile zu den größten Arbeitgebern im Land Niedersachsen. Um die Potenziale und Funktionen der Logistikwirtschaft zu nutzen, um Wertschöpfung zu generieren und die vorhandenen leistungsfähigen Systeme weiterzuentwickeln und zu vernetzen, sind weitere, verbesserte Möglichkeiten im Bereich des Verkehrsträgers Schiene zu schaffen. Mit dem Erwerb der OHE-Infrastruktur sollen der Erhalt und die Verfügbarkeit des Schienennetzes für die niedersächsische Logistikwirtschaft strategisch verbessert werden.

Das OHE-Schienennetz bietet außergewöhnlich gute Zugangsmöglichkeiten für die Transportwirtschaft. Während die Straßeninfrastruktur bereits sehr gut für die Logistik ausgebaut ist, wird der Zugang zum Schienennetz im Güterverkehr allgemein zunehmend schwerer. Die Anschlussgleise im Netz der Deutschen Bahn sind in den letzten Jahren massiv zurückgebaut worden. Die Verlademöglichkeiten für mittelständische Unternehmen werden weniger. Derzeit bestehen im norddeutschen Netz der Deutschen Bahn nur noch etwa zehn frei zugängliche Ladestellen zwischen Mittellandkanal und dänischer Grenze. Das Netz der OHE bietet umfangreich Anschlussgleise und die Möglichkeit, bei Bedarf neue Gleisanschlüsse zu schaffen.

Zusätzlich braucht das Land Handlungsansätze, um seinen Beitrag zur Reduktion der klimaschädlichen Emissionen zu leisten. Gerade im Hinblick auf die ehrgeizigen Klimaziele des

Bundes und der Länder werden in den kommenden Jahren klimafreundliche Alternativen zum LKW-Transport zwingend notwendig. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, sind insbesondere im Verkehrssektor ambitionierte Maßnahmen erforderlich. Das gilt umso mehr vor dem Hintergrund der geänderten Maßgaben im Klimaschutzgesetz zu den Vorgaben für die CO<sub>2</sub>-Einsparungen. Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes sind noch deutlich weitergehende Maßnahmen zu definieren, um eben diese Vorgaben zu erfüllen.

#### **4. Finanzielle Auswirkungen**

Der für den Erwerb und die Anfangszeit vorgesehene finanzielle Bedarf von 20 Mio. Euro ist bereits im Einzelplan 08 (Kapitel 5081 Wirtschaftsförderfonds Gewerblicher Bereich) hinterlegt. Mit diesem Betrag soll neben Gründung und Erwerb auch der Anfangsverlust der neuen Gesellschaft abgedeckt werden. Über die Verwendung eventueller Gewinne entscheiden die Gesellschafter zu gegebener Zeit.

#### **5. Begründung**

Mit dem Erwerb der OHE-Schieneninfrastruktur und Weiterbetrieb in einer neuen Landesgesellschaft soll das Netz dauerhaft erhalten, saniert und aktiv vermarktet werden. Ziel ist eine Entwicklung des gesamten Netzes entsprechend der steigenden Bedeutung der Schieneninfrastruktur. Damit wird insbesondere in den Landkreisen Celle, Gifhorn, Harburg, Heidekreis und Lüneburg das zusammenhängende Schienennetz erhalten und strategisch weiterentwickelt. Aufgrund seiner Erschließungsfunktion und des Netzzusammenhangs kommt dem Schienennetz der OHE eine wichtige Bedeutung für die Schienennetzinfrastruktur in Niedersachsen insgesamt zu. Zur Stärkung der regionalen Wirtschaft und gerade, um mittelständische Unternehmen zukünftig wettbewerbsfähig zu halten, ist es geboten, den Status quo der Schieneninfrastruktur zu halten und zu verbessern. Mehr Kapazitäten im Schienenverkehr sind hierfür eine wichtige Voraussetzung.

Die OHE hat seit dem Erwerb der Infrastruktur vom Land im Jahr 2007 diese Ziele des Landes nicht weiterverfolgt und daher das Netz nicht aktiv vermarktet und entwickelt. Die OHE hat sich stattdessen auf die Geschäftsmöglichkeiten im Schienenpersonennahverkehr auf anderen Strecken konzentriert.

Darüber hinaus wird die im Jahr 2021 eingeführte und in den kommenden Jahren steigende CO<sub>2</sub>-Bepreisung zu einer Verteuerung des Straßengüterverkehrs führen. Hierdurch wird der Schienengüterverkehr attraktiver und wettbewerbsfähiger.

