

Beschlussempfehlung

Hannover, den 06.05.2022

Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

a) **Die Anbindung der Region Wilhelmshaven durch Deutschlandtakt zukunftsorientiert aufstellen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 18/6733

b) **Deutschlandtakt verbessern - Niedersachsen gut anbinden**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - Drs. 18/9079

(Es ist keine Berichterstattung vorgesehen.)

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung empfiehlt dem Landtag,

1. den Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU in der Drucksache 18/9079 in der aus der Anlage ersichtlichen Fassung anzunehmen und
2. den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Drucksache 18/6733 abzulehnen.

Sabine Tippelt
Vorsitzende

Anlage

Entschließung

Deutschlandtakt verbessern - Niedersachsen gut anbinden

Die Einführung des geplanten Deutschlandtakts stellt auch für Niedersachsen eine Chance zur Verbesserung des Schienenverkehrs dar. Durch die Prämisse „Erst der Fahrplan, dann das Streckennetz“ sollen eine verbesserte Taktung und somit verkürzte Reise- und Wartezeiten im Personenverkehr erreicht werden. Damit soll ein Beitrag zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 geleistet werden. Um die notwendige Optimierung der Anschlüsse zu erreichen, ist eine entsprechende Zusammenarbeit und Abstimmung der betroffenen Aufgabenträger erforderlich.

Der Niedersächsische Landtag begrüßt dieses Ziel ausdrücklich.

Im Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt vom 30.06.2020 sind allerdings einige Nachteile für Niedersachsen erkennbar. Die sehr kurzen Fahrzeiten zwischen Hannover und Hamburg wie auch zwischen Hannover und Bielefeld lassen in erheblichem Maße Neubaumaßnahmen ohne Nutzen für die Städte im Zwischenbereich vermuten. Angesichts der bereits bestehenden Planungen für das Projekt Hamburg/Bremen–Hannover („Optimiertes Alpha E + Bremen“) und der geführten Diskussion um Ausbau oder Neubau zwischen Hannover und Bielefeld besteht die Befürchtung, dass die Durchsetzung der anvisierten Fahrzeiten im Deutschlandtaktentwurf zu erheblichen Verzögerungen bei der Schaffung von jetzt erforderlichen Maßnahmen im Schienennetz führt.

Neben dem Personenverkehr soll auch der Güterverkehr durch den Deutschlandtakt optimiert werden. Geplant ist die Abwicklung von rund 25 % des Gesamtgüterverkehrs über die Schiene, um zu einer besseren Klimabilanz in diesem Sektor beizutragen. Hier ist noch zu klären, ob die verbleibenden Trassen in ihrer Lage und Anzahl ausreichend geeignet sind, um das aktuell prognostizierte Aufkommen bis beispielsweise 2030 bedienen zu können, oder ein darüberhinausgehender Ausbau der Kapazitäten erforderlich ist. Der Deutschlandtakt sieht vor, dass für eine zusätzliche Erhöhung des Modal Split auf 25 % im Güterverkehr weitere Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich sind, die dann anhand von Nachfrage und Wirtschaftlichkeit zu bewerten sind. Die gegenwärtige Methode zur Bewertung der Kosten-Nutzen-Relation weist allerdings keinen ausreichenden Nutzen für Maßnahmen des Güterverkehrs auf. Streckenmaßnahmen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr weisen derzeit ausreichende Kosten-Nutzen-Verhältnisse auf. Auch fehlt in der Bewertung die neu eingeführte CO₂-Bepreisung als Faktor.

Der Landtag begrüßt, dass

- mit dem Deutschlandtakt der Schienenpersonenverkehr attraktiver werden soll und das Angebot auf vielen Strecken ausgeweitet wird - u. a. die nun stündlichen Fernverkehrsverbindungen auf der Strecke Berlin–Hannover–Osnabrück–Amsterdam,
- die Landesregierung sich aktiv in den Abstimmungsprozess mit dem Bund zum Deutschlandtakt zur Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs einbringt,
- im dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt die grundsätzliche Möglichkeit für eine Fernverkehrsanbindung der Stadt Wilhelmshaven geschaffen wurde. Damit ist ein wichtiger Schritt getan, um die touristische Erreichbarkeit der ostfriesischen Inseln und der Nordseeküste zu verbessern,
- die Kommunen in der Region Schaumburg/Ostwestfalen-Lippe sich konstruktiv und einvernehmlich für eine Unterstützung der zum Ausbau der Bestandsstrecke erforderlichen Maßnahmen ausgesprochen haben,
- die Landesregierung die betroffenen Kommunen unterstützt und von der Deutschen Bahn sowie dem Bund erwartet, den mit dem optimierten Alpha-E geplanten Ausbau von Bestandsstrecken zügig unter Beachtung der Vereinbarung des Dialogforums Schiene Nord voranzutreiben,
- die Landesregierung Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr, z. B. durch sogenannte „Flügelungen“ (fahrplanmäßiges Trennen eines kombinierten Zuges zum Erreichen unterschiedlicher Endbahnhöfe und Wiedervereinigung bei der Rückfahrt) und Einführung von

Studentakten voranbringt, um die entsprechenden Voraussetzungen für den Deutschlandtakt zu schaffen.

Der Landtag bittet die Landesregierung

1. gegenüber dem Bund die Gestaltung des Fernverkehrs im Zuge des Deutschlandtakts zu hinterfragen. Hierzu sollte die Landesregierung
 - a) darauf achten, dass die Notwendigkeit großer Fahrzeiteinsparungen, die über die Notwendigkeit einer Anschlusssicherung hinausgeht, in Relation zum baulichen Aufwand und zum möglichen Umsetzungszeitraum steht. Dies betrifft z. B. die Fahrzeiten Hannover–Hamburg und Hannover–Bielefeld bzw. Osnabrück,
 - b) beim Bund um Darstellung bitten, wie eine ausreichende Stabilität des Fahrplans unter Einbezug des Deutschlandtakts gewährleistet wird. Neben der Frage, wie Anschlüsse auch bei Verspätungen gehalten werden können, bedarf es insbesondere der Erörterung, wie die Leistungsfähigkeit in den Knoten (z. B. Hannover) erbracht wird und welche Ausbaumaßnahmen erforderlich sind,
 - c) den Bund um Prüfung weiterer, alternativer zeitlicher Kompensationspotenziale bzw. die Erweiterung des Suchraums auf dem gesamten Streckenverlauf bitten,
2. weitere Linien im Fernverkehr als Option zu definieren und sich gegenüber dem Bund für diese weiteren Fernverkehrsverbindungen einzusetzen. Dies betrifft vor allem periphere Strecken, wie z. B. die Einbindung von Wilhelmshaven als komplettes Angebot des Fernverkehrs,
3. die Optimierung von Fahrtzeiten durch die Einrichtung von Studentakten auf weiteren Strecken voranzutreiben,
4. in Bezug auf sogenannte Sprinterlinien mit dem Bund zu klären, welchen Nutzen und Aufwand diese Linien für Niedersachsen haben, und hier insbesondere darzustellen, warum der Gutachterentwurf eine Sprinterlinie zwischen Hamburg und NRW enthält, die mit einer Verbindungskurve in der Region Hannover einen erheblichen Infrastruktureneubau erfordert,
5. im Nahverkehr weitere Verbesserungen zu definieren, die insbesondere die Anbindung ländlicher Regionen an den Fernverkehr verbessern und ausbauen, z. B. durch eine bessere Verzahnung von Angeboten des regionalen ÖPNV mit Fernverkehrsverbindungen und die Reaktivierung von Haltestellen; dabei sind die Pendlerbeziehungen zu berücksichtigen,
6. auch bei reinen Nahverkehrsverbindungen im Rahmen der Gestaltung des Deutschlandtakts alle Potenziale zu nutzen, um durch bessere Umsteigebeziehungen die Reisezeiten zu verringern und den Komfort zu erhöhen,
7. den Bund um Darstellung zu bitten, wie die im Deutschlandtakt vorgesehenen Trassen für den Güterverkehr ausreichend dimensioniert sind, um den aktuellen Schienengüterverkehr abzubilden,
8. gegenüber dem Bund eine Weiterentwicklung der Bewertungsmethode einzufordern, damit erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung des Anteils im Güterverkehr auf der Schiene auch dann realisiert werden können, wenn sie keinen oder wenig Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr erbringen,
9. sich weiterhin für eine frühzeitige und umfassende Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung einzusetzen, um die inhaltliche Akzeptanz der geplanten Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der Bevölkerung zu sichern.

Sabine Tippelt
Vorsitzende

(Verteilt am 09.05.2022)