

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Ausbau der niedersächsischen ÖPNV-Infrastruktur - Projektanmeldungen für das GVFG-Bundesprogramm

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 12.09.2022 - Drs. 18/11679

an die Staatskanzlei übersandt am 13.09.2022

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 12.10.2022

Vorbemerkung des Abgeordneten

Mit dem rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) hat der Bund die Fördertatbestände für den Aus- und Neubau der ÖPNV-Infrastruktur erweitert und die Bundesfinanzhilfen für Infrastrukturvorhaben bei Bus und Bahn erhöht. Seit dem Jahr 2021 stehen für diese Zwecke daher jährlich 1 Milliarde Euro zur Verfügung; ab dem Jahr 2025 steigen die GVFG-Mittel dann auf 2 Milliarden Euro pro Jahr. Die Anmeldung der Vorhaben, der Nachweis der Machbarkeit, die Planung bis zur Baureife und der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsprojekte obliegen den Ländern bzw. den jeweiligen Kommunen bzw. Vorhabenträgern.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung wird ihre Bemühungen, den vom Bund eröffneten, vergrößerten finanziellen Handlungsspielraum für Fördermaßnahmen nach dem GVFG optimal zu nutzen, weiter intensivieren. Parallel zu den aktuell erfolgten Neuanmeldungen für das GVFG-Bundesprogramm 2022 ff. wurde eine Abstimmung zwischen dem Fachreferat 44 im Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW), den drei Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs in Niedersachsen sowie den zuständigen Stellen im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aufgenommen. Dieser intensive Austausch soll in den nächsten Jahren verstetigt und ausgebaut werden. Durch deutlich herabgesenkte Gesamtkosten-Schwellenwerte sieht das MW besonders für Projekte mit kleinerem und mittlerem Volumen und im ländlichen Raum große Potenziale für Infrastrukturförderungen nach dem GVFG. Gleichzeitig dürfte bei Vorhabenträgern und bei Kommunen hinsichtlich der komplexen Verfahren der Bundes- und Landesförderung Beratungsbedarf bestehen. Das Fachreferat 44 wird aufgrund des novellierten GVFG, der hierzu vom Bund formulierten Auslegungshinweise, der Durchführungsrichtlinie zum GVFG sowie der zum 01.07.2022 in Kraft getretenen überarbeiteten Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung einen Leitfadens konzipieren, der dann - beispielsweise via Internet oder über die SPNV-Aufgabenträger kommuniziert - gegenüber antragsberechtigten Stellen breit bekannt zu machen ist.

- 1. Welche kommunalen Vorhaben und DB-Vorhaben bzw. Bahnprojekte hat die Landesregierung seit dem 1. Oktober 2017 für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet, und welche Kostenschätzung lag den jeweiligen Projekten zugrunde (bitte Datum der Anmeldung bzw. Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm und Baukostenschätzung für jedes Vorhaben angeben)?**

Die seit 2017 zum GVFG-Bundesprogramm angemeldeten und aufgenommenen Projekte ergeben sich aus der Tabelle im **Anhang**. Aus der Übersicht sind die Einordnung DB-Vorhaben/kommunales Vorhaben, die aktuell geschätzten gesamten und zuwendungsfähigen Kosten, die aktuell zugewiesene Kategorie, der voraussichtliche Baubeginn sowie die einzelnen Programmanmeldungen seit 2017 ersichtlich. Hierzu der Hinweis, dass jedes Vorhaben unabhängig vom Projektfortschritt für jede Programmperiode erneut beim Bund angemeldet werden muss, weshalb die Vorhaben in der Übersicht entsprechend durchmarkiert sind.

- 2. Für welche kommunalen Vorhaben und DB-Vorhaben bzw. Bahnprojekte in Niedersachsen wurde seit dem 1. Oktober 2017 ein Finanzierungsvertrag abgeschlossen, den das Land Niedersachsen geprüft hat bzw. zu dem es seine Zustimmung nach § 11 GVFG erteilt hat (bitte jeweils das Datum des Finanzierungsvertrags angeben)?**

Für folgende, seit 2017 im GVFG-Bundesprogramm gelistete Vorhaben liegen Finanzierungsvereinbarungen vor:

1. „Hannover, Stadtbahn Lahe A-Süd, Wallensteinstraße, Hemmingen/Süd-Hemmingen/Arnum (BA IV-V)“ (kommunales Vorhaben) - Zuwendungsbescheid der Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) an die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH vom 16.05.2022,
2. „Weddel, zweigleisiger Ausbau Weddeler Schleife (Ko-Finanzierung zu Haushaltstitel Engpassbeseitigung)“ (DB-Vorhaben) - Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Land Niedersachsen, dem Regionalverband Großraum Braunschweig und der DB Netz AG vom 20.05.2021.

- 3. Welche Finanzierung sehen die jeweiligen Finanzierungsverträge für GVFG-Vorhaben in Niedersachsen konkret vor (bitte Finanzierungsanteile des Bundes, des Landes Niedersachsen, der betreffenden Kommunen, der DB AG oder anderer Unternehmen bzw. Dritter projektscharf angeben)?**

1. Das derzeit in Kategorie A gelistete Vorhaben „Hannover, Stadtbahn Lahe-A-Süd, Wallensteinstraße, Hemmingen/Süd-Hemmingen/Arnum (BA IV-V)“ sieht folgende Finanzierungsaufteilung vor:
 - Gesamtkosten des Vorhabens: 62,5 Millionen Euro,
 - nach GVFG zuwendungsfähig: 50,8 Millionen Euro,
 - Zuwendung aus GVFG-Bundesprogramm: 38,1 Millionen Euro (75 % der zwf. Kosten),
 - nach Landesprogramm zuwendungsfähig: 2,1 Millionen Euro,
 - Zuwendung aus Landesprogramm: 1,6 Millionen Euro (75 % der zwf. Kosten).

2. Das Vorhaben „Weddel, zweigleisiger Ausbau Weddeler Schleife (Ko-Finanzierung zu Haushaltstitel Engpassbeseitigung)“ sieht folgende Finanzierungsaufteilung vor:
- Gesamtkosten des Vorhabens: 149,7 Millionen Euro,
 - nach GVFG zuwendungsfähig: 63,3 Millionen Euro,
 - Zuwendung aus GVFG-Bundesprogramm: 47,5 Millionen Euro Bund (75 % der zwf. Kosten)
zuzüglich 4,75 Millionen Euro Plako (10 % der Bundesmittel)
15,8 Millionen Euro Land/RVGB (25 % der zwf. Kosten),
 - Mittel aus Haushaltstitel Engpassbeseitigung: 71,9 Millionen Euro,
 - Plankosten Land/RVGB: 4,6 Millionen Euro.

4. **In welcher der drei Projektkategorien (A: Vorhaben endgültig aufgenommen, B: Vorhaben vorläufig aufgenommen, C: Vorhaben bedingt aufgenommen) befinden sich die niedersächsischen GVFG-Projekte im GVFG-Bundesprogramm 2021 bis 2025, und welche Gesamtkosten bzw. zuwendungsfähigen Kosten werden im Programm jeweils genannt (bitte projektscharf für alle GVFG-Vorhaben angeben, die noch nicht abgeschlossen wurden)?**

Im GVFG-Bundesprogramm 2021-2025 sind 21 Vorhaben der Kategorie C und jeweils ein Projekt den Kategorien B und A zugeordnet. Die einzelnen Vorhaben mit Kategorie sowie die geschätzten Gesamtkosten und zuwendungsfähigen Kosten ergeben sich aus der Tabelle im Anhang.

5. **Welcher Planungsstand (bitte erreichte Leistungsphase nach HOAI angeben) ist bei den kommunalen Vorhaben und DB-Vorgaben bzw. Bahnprojekten nach dem GVFG in Niedersachsen erreicht worden (bitte aktuellen Planungsstand für die jeweiligen Verkehrsprojekte einzeln angeben)?**

Die derzeit im GVFG-Bundesprogramm gelisteten kommunalen Stadtbahnvorhaben in Braunschweig und Hannover (dort inkl. der P+R-Vorhaben) befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien, über die aktuell nur der jeweilige Vorhabenträger belastbar Auskunft geben kann. Das Reaktivierungsprojekt Neuenhaus-Coevorden (Niederlande) befindet sich derzeit in der Leistungsphase 3, im Ausbauprojekt Kreiensens-Langeland ist die Leistungsphase 2 abgeschlossen, und für die Reaktivierung der Verbindung Buchholz-Hamburg/Harburg steht in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg und der Deutschen Bahn AG ein Planungsauftrag an. Generell ist den Vorhabenträgern klar, dass sie zu gegebener Zeit bestimmte Planungsziele/Leistungsphasen erreichen müssen, um in die Umsetzungsphase gelangen zu können. Als Co-Finanzierer der Bundesförderung stellen das Land und die LNVG mbH in den Arbeitskreisen, soweit diese auf Bitte der Vorhabenträger bereits eingerichtet wurden, sicher, dass verlässliche Umsetzungspläne rechtzeitig kommuniziert werden.

6. **Für welche kommunalen Vorhaben und DB-Vorhaben bzw. Bahnprojekte in Niedersachsen wird die Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm 2022 bis 2026 derzeit vorbereitet, bzw. für welche Vorhaben ist diese schon erfolgt (bitte Vorhaben unter Angabe der Baukostenschätzung benennen)?**

Zum GVFG-Bundesprogramm 2022-2026 sind derzeit 26 Projekte angemeldet (davon 11 kommunale Vorhaben und 15 DB-Maßnahmen). Davon wurden vier Vorhaben für die laufende Fortschreibung gänzlich neu angemeldet, wobei es sich um die Vorhaben „Hannover, Stadtbahn A-Strecke (A-

Nord, Groß Buchholz-Misburger Straße“, „Hannover, Stadtbahn C-Strecke (C-West, Garbsen-Garbsen-Mitte)“, „Hannover/P+R Großanlagen Stadtbahn, Baustein: Ausbau von Park+Ride an Stadtbahnstationen“ und „Hannover/P+R Großanlagen an SPNV Stationen, Baustein: Ausbau von Park+Ride an Stadtbahnstationen“) handelt. Zu den Projekten und zur Kostenschätzung im Einzelnen siehe Tabelle im Anhang (Spalte „Angemeldet zum BP 2022 ff.“).

7. Welche DB-Vorhaben bzw. Bahnprojekte in Niedersachsen wurden nach Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet?

Das Dritte Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ist zum 01.01.2020 in Kraft getreten. Seitdem hat es eine abgeschlossene Anmeldung zum Bundesprogramm 2021 ff. mit insgesamt 23 Einzelvorhaben gegeben. Davon waren 15 Projekte als DB-Vorhaben gelistet. Die Anmeldung zum Bundesprogramm 2022 ff. befindet sich noch bundesseitig in Abstimmung. Näheres siehe Tabelle im Anhang (Spalte „Angemeldet zum BP 2021 ff.“ bzw. „Angemeldet zum BP 2022 ff.“).

8. Verfolgt die Landesregierung eine Elektrifizierungsstrategie für das niedersächsische Eisenbahnnetz (hier: Streckenelektrifizierungen) unter Ausnutzung der Förderbedingungen nach dem Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, also die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken außerhalb des Bundesschieneausbaugesetzes bzw. anderer Förderprogramme? Wenn ja, wie sieht diese Elektrifizierungsstrategie genau aus? Wenn nein, warum nicht?

Das Land Niedersachsen sieht generell in der Elektrifizierung weiterer Strecken einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffemissionen und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Daher setzt sich das Land beim Bund für eine Ausweitung des elektrifizierten Netzes ein. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind mehrere Elektrifizierungsmaßnahmen für Niedersachsen aufgenommen worden. Im Gegensatz zum Bund, der als Status quo 61 % elektrifizierte Strecken in Deutschland benennt und damit nur das DB-Netz im Blick hat, bezieht das Land Niedersachsen das gesamte niedersächsische Schienennetz in seine Strategien ein. Das gilt z. B. für das Ziel, im Bereich der LNVG mbH und damit auch auf nichtbundeseigener Infrastruktur auf lange Sicht im Schienenpersonennahverkehr keine Zugleistungen mit Dieselantrieb mehr zu bestellen. Vor dem Hintergrund, dass das Schienennetz auch in Niedersachsen im Wesentlichen eine Infrastruktur des Bundes ist, basierte die bisherige Elektrifizierungsstrategie des Landes im Wesentlichen auf der sorgfältig mit Daten und Herleitungen unterlegten Anmeldung von Elektrifizierungsmaßnahmen für den besagten Bundesverkehrswegeplan 2030 und auf der Anmeldung weiterer Maßnahmen bei entsprechenden Aufrufen des Bundes. Der Bund hat dies weitgehend neben weiteren Vorschlägen in seine Handlungsagenda aufgenommen. Die nun bestehenden zusätzlichen Möglichkeiten unter Ausnutzung der Förderbedingungen nach dem Dritten Gesetz zur Änderung des GVFG bieten weitere Optionen zur Elektrifizierung, die in die bisherige Strategie einbezogen werden. Dazu und insbesondere zum diesbezüglich bestehenden Informationsbedarf „in die Fläche“ wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

9. Für welche niedersächsischen Eisenbahnstrecken (außerhalb des Bundesschieneausbaugesetzes oder anderer Förderprogramme) hält die Landesregierung mittel- und langfristig (Zeithorizont bis 2040) eine Streckenelektrifizierung bahnbetrieblich für sinnvoll bzw. anstrengenswert (bitte genaue Streckenbezeichnung unter Angabe der zu elektrifizierenden Streckenkilometer)?

Für die Anbindung der niedersächsischen Seehäfen an das Hinterland ist eine Elektrifizierung bis zu den Häfen besonders wichtig. Daher ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg (Oldb)-Wilhelmshaven sehr zu begrüßen. Mit dieser bald abgeschlossenen Maßnahme entstehen auch deutliche Vorteile für den Personenverkehr und für die Anwohnerinnen und Anwohner. Ebenso ist zu begrüßen, dass die Planungen für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Cuxhaven-Stade begonnen haben, da dann auch Cuxhaven an das elektrische Bahnnetz angeschlossen ist.

Bei der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hameln-Elze im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erwartet das Land, dass die Anliegen der Region in die Planungen einbezogen werden.

Generell ist zu erwarten, dass der Bund weitere Impulse und Initiativen für mehr Elektrifizierungsmaßnahmen durchführt. Das bisherige Programm ist den Erwartungen nicht gerecht geworden.

Mittel- und langfristig wird geprüft, ob die Strecken Cuxhaven-Bremerhaven/Lehe (Bahnstrecke 1310, 38 km), Hildesheim-Bad Harzburg (Bahnstrecke 1773/1932/6425, 64 km) sowie darüber hinaus Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück sowie Ihrhove-Groningen (Niederlande) für eine Elektrifizierung in Betracht kommen. Stets wird dabei auch die Frage betrachtet, ob unter Umständen eine Teilelektrifizierung und sogenannte Oberleitungsinselanlagen für den perspektivischen Einsatz von batterieelektrischen Triebwagen wirtschaftlich sinnvoller sein könnten als die volle, sehr investitionsintensive Anbindung an das Elektronetz. Speziell für die Anforderungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind hier sorgfältige Überlegungen anzustellen.

Bei der nichtbundeseigenen (NE-)Infrastruktur bleibt - auch bei einer anteiligen Förderung durch das GVFG - die Elektrifizierung eine finanzielle Herausforderung. Grundlegende Betrachtungen sind beispielsweise zur Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven-Bremervörde-Rotenburg durchgeführt worden. Die Realisierbarkeit dieser Verbindung ist auch von weiteren Finanzierungsmöglichkeiten abhängig, da die Maßnahme zur Infrastrukturliste des Bundes für den Planfall Deutschlandtakt gehört.

Die ambitionierte Infrastrukturliste zum Deutschlandtakt benennt auch zahlreiche Projekte, die nach Ansicht des Bundes nur mittelbar dem Schienenpersonenfernverkehr oder dem Schienengüterverkehr dienen und daher nicht als Bedarfsplanprojekte zu finanzieren seien. Ob diese Finanzierungslücke im Deutschlandtakt über das GVFG zu schließen sein könnte, muss noch geklärt werden.

Grundsätzlich hängt derzeit viel von dem weiteren technologischen Fortschritt ab, wobei hier vor allem die fortgesetzte Erprobung des Wasserstoffantriebs sowie von hochleistungsfähigen Akkumulatoren (siehe Antwort auf Frage 11) zu nennen sind. Das Land Niedersachsen ist bestrebt, die Potentiale dieser technischen Entwicklungen zu nutzen und sich für die Erreichung der Dekarbonisierungsziele im SPNV einzusetzen.

10. Hat die Landesregierung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes bzw. nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Gespräche über ein elektrifiziertes Zielnetz geführt und Benehmen über weitere Schritte der Projektanmeldung nach dem GVFG-Bundesprogramm und einzuleitende Planungsschritte hergestellt? Wenn ja, welche Gespräche hat die Landesregierung mit den betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu welchem Zeitpunkt dazu geführt, und welcher Zeitplan zur Umsetzung wurde dabei gegebenenfalls vereinbart?

Die Landesregierung steht im ständigen Austausch mit der DB Netz AG zur Weiterentwicklung des niedersächsischen Schienennetzes. Bezüglich der Strecke Hildesheim-Bad Harzburg wurde die grundsätzliche Machbarkeit durch die DB AG bestätigt. Für die Strecke Cuxhaven-Bremerhaven hat sich das MW schriftlich sowohl an den Vorstand der DB AG als auch an das BMDV gewandt, um die Streckenelektrifizierung gemeinsam mit dem Ausbau der Verbindung Stade-Cuxhaven umzusetzen und entsprechende Synergien zu nutzen. Diese Schreiben wurden jedoch negativ beantwortet. Ferner finden im Einzelfall Abstimmungen mit den nichtbundeseigenen Infrastrukturunternehmen im Rahmen des regulären Austausches statt. Auch wenn bislang von den NE-Infrastrukturunternehmen nur die evb GmbH von der bisherigen Diskussion direkt betroffen ist, werden auch mit den weiteren NE-Betreibern Betrachtungen für die weitere Entwicklung der Netze erfolgen.

11. Welche Vorhaben für den Einsatz batterieelektrischer Züge („Akkuzüge“) mit Teilelektrifizierungen, Oberleitungsinselanlagen und weiterer Nachladeinfrastruktur im niedersächsischen Eisenbahnnetz sind im GVFG-Bundesprogramm aufgenommen bzw. zur Förderung angemeldet worden?

Die Einsatzmöglichkeiten sogenannter „Akkuzüge“ werden derzeit durch das Land geprüft (siehe Antwort auf Frage 9). Als mögliche Relationen kommen hier die Bahnstrecke zwischen Oldenburg

(Oldb) über Cloppenburg nach Osnabrück sowie Verbindungen im Harz-Weser-Netz infrage. Für das GVFG-Bundesprogramm wurde durch die Landesregierung der Ausbau der Bahnstrecke Langeland-Holzminden-Kreiensen angemeldet. Aktuell erfolgt die Planung noch systemoffen (BEMU oder H2MU). Im Fall einer Entscheidung für batterieelektrische Fahrzeuge wird der Ausbau der Strecke auch entsprechende Ladeinfrastruktur beinhalten.

12. Für welche Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart sowie Verkehrswege der nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Niedersachsen ist die Grunderneuerung, wie sie nach dem Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes als Fördertatbestand vorgesehen ist, für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet und aufgenommen worden, und für welche Grunderneuerungen niedersächsischer ÖPNV-Verkehrswege wird die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm derzeit vorbereitet bzw. angestrebt?

Derzeit ist ein Vorhaben der Grunderneuerung zur Bundesförderung im Bundesprogramm angemeldet: Die Baumaßnahme mit dem Titel „Braunschweig, Stadtbahnnetz; Grunderneuerung“ wird voraussichtlich 2023 begonnen und umfasst ein Gesamtkostenvolumen von 34,3 Millionen Euro (davon 28,4 Millionen Euro zuwendungsfähig). Siehe dazu den entsprechenden Eintrag in der Tabelle im Anhang.

Anlage: Übersicht über die seit 2017 zum GVFG-Bundesprogramm angemeldeten und aufgenommenen Projekte.

Bezeichnung	Tatbestand GVFG	kommunal/DB	Angemeldet zum BP 2017 ff.	Angemeldet zum BP 2018 ff.	Angemeldet zum BP 2019 ff.	Angemeldet zum BP 2020 ff.	Angemeldet zum BP 2021 ff.	Kategorie im BP 2021 ff.	Angemeldet zum BP 2022 ff.	Kategorie im BP 2022 ff.	GK im BP 2022 ff. (Schätzung)	zwf. Kosten im BP 2022 ff. (Schätzung)	Baubeginn (voraussichtlich)
Braunschweig, Stadtbahnausbaukonzept	Bau und Ausbau	kommunal	X	X	X	X	X	Kat. B	X	Kat. B	261.100.000,00 €	189.400.000,00 €	2023
Braunschweig, Stadtbahnnetz, Grunderneuerung	Grunderneuerung	kommunal					X	Kat. C	X	Kat. C	34.300.000,00 €	28.400.000,00 €	2023
Braunlage, Anschluss an das Streckennetz der Harzer Schmalspurbahn	Reaktivierung	kommunal					X	Kat. C	X	Kat. C	50.000.000,00 €	45.000.000,00 €	2026
Hannover, Stadtbahn Lahe-A-Süd, Wallensteinstraße, Hemmingen/Süd-Hemmingen/Arnum (BA IV-V) (i. V. m. 03 G 61_T)	Bau und Ausbau	kommunal					X	Kat. C	X	Kat. A	62.490.000,00 €	50.760.000,00 €	2016
Hannover, Stadtbahn D-Strecke (D-Süd, Hbf/ZOB-Bf, Bismarckstraße)	Bau und Ausbau	kommunal					X	Kat. C	X	Kat. C	95.300.000,00 €	78.150.000,00 €	2026
Hannover, Stadtbahn C-Strecke (C-West, Garbsen-Garbsen-Mitte)	Bau und Ausbau	kommunal						Kat. C	X	Kat. C	31.000.000,00 €	26.000.000,00 €	2026
Hannover, Stadtbahn A-Strecke (A-Nord, Groß Buchholz-Misburger Straße) Verlängerungsstrecke	Bau und Ausbau	kommunal						Kat. C	X	Kat. C	109.860.000,00 €	99.870.000,00 €	2026
Hannover/Laatzten, Netzoptimierung durch zusätzliche Umsteigeanlagen (S-/Stadtbahn) H-Waldhausen und Laatzten Mitte	Bau und Ausbau	kommunal				X	X	Kat. C	X	Kat. C	54.000.000,00 €	50.000.000,00 €	2026
Hannover/P+R Großanlagen Stadtbahn, Baustein: Ausbau von Park+Ride an Stadtbahnstationen	Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen	kommunal						Kat. C	X	Kat. C	24.800.000,00 €	23.000.000,00 €	2023
Hannover/P+R Großanlagen an SPNV Stationen, Baustein: Ausbau von Park+Ride an Stadtbahnstationen	Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen	kommunal						Kat. C	X	Kat. C	42.660.000,00 €	39.600.000,00 €	2024
Hannover, Stadtbahn Lahe-Altwarmbüchen/Misburg/Meyers Garten, Bahnhof Linden (BA I-III)	Bau und Ausbau	kommunal	X	X	X	X	X	Kat. A	aufgegangen in Projekt "Hannover, Stadtbahn Lahe-A-Süd, Wallensteinstraße, ..."				
Neuenhaus-Coevorden (NL) SPNV-Reaktivierung	Reaktivierung	kommunal					X	Kat. C	X	Kat. C	15.010.000,00 €	13.510.000,00 €	2022
Erhöhung der Streckenkapazität (Bf Baddeckenstedt, Bf Schladen, Bf Börsum)	Kapazitätserhöhung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	12.000.000,00 €	10.800.000,00 €	2024
Ausbau von SPNV-Stationen (Bf Aschendorf u. a.)	Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	53.620.000,00 €	50.000.000,00 €	2026
Braunschweig-Harvesse SPNV-Reaktivierung	Reaktivierung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	18.000.000,00 €	16.200.000,00 €	2024
Braunschweig Hbf-Gifhorn Stadt	Kapazitätserhöhung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	115.000.000,00 €	103.500.000,00 €	2026
Braunschweig Hbf-BS/Gliesmarode (DB Station&Service)	Kapazitätserhöhung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	15.000.000,00 €	13.500.000,00 €	2026
Braunschweig, Verkehrsstation Braunschweig West, Anpassung Infrastruktur	Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	30.000.000,00 €	27.000.000,00 €	2024
Buchholz/Nhd.-Maschen Harburg, SPNV-Reaktivierung	Reaktivierung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	25.000.000,00 €	20.000.000,00 €	2026
Weddel, zweigleisiger Ausbau Weddeler Schleife (Ko-Finanzierung zu HT Engpassbeseitigung)	Bau und Ausbau	DB	X	X	X	X	X	Kat. C	X	Kat. C	149.700.000,00 €	68.050.000,00 €	2021
Ringelheimer Kurve, Nordharzkonzert, Neubau SPNV Goslar-SZ Bad-Braunschweig	Bau und Ausbau	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	19.000.000,00 €	17.100.000,00 €	2024
Helmstedt-Schöningen	Reaktivierung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	20.000.000,00 €	18.000.000,00 €	2026
Stufe 1 Elektrifizierung Braunschweig-Gifhorn Stadt, Ladeeinrichtungen in Goslar und Bad Harzburg Stufe 2 und 3 Elektrifizierung Kreiensen-Goslar, Hildesheim-Goslar-Bad Harzburg, Braunschweig-SZ Lebenstedt u. a.	Elektrifizierung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	500.000.000,00 €	485.000.000,00 €	2025
Kreiensen (NI)-Langeland	Kapazitätserhöhung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	36.490.000,00 €	30.000.000,00 €	2025
Salzgitter/Lebenstedt-Salzgitter-Fredenberg	Reaktivierung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	18.000.000,00 €	16.200.000,00 €	2026
Wolfenbüttel/Wendessen-Wittmar	Reaktivierung	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	14.000.000,00 €	12.600.000,00 €	2026
Wolfsburg Hbf-Fallersleben	Bau und Ausbau	DB					X	Kat. C	X	Kat. C	80.000.000,00 €	72.000.000,00 €	2026
Summe			3	3	3	4	23		26		1.886.330.000,00 €	1.603.640.000,00 €	

Abkürzungen	
BP	Bundesprogramm
Kat.	Kategorie (GVFG)
GK	Gesamtkosten
zwf.	zuwendungsfähig
DB	Deutsche Bahn
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz