



N i e d e r s c h r i f t
über die 80. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Digitalisierung
am 3. Dezember 2021
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Unterrichtung durch die Landesregierung zur gutachterlichen Untersuchung zur Stärkung der Bahnstrecke Oldenburg–Osnabrück**
Unterrichtung..... 5
Aussprache 13

2. **Maßnahme von finanzieller Bedeutung für den Einzelplan 08 (Kapitel 5081 Wirtschaftsförderfonds Gewerblicher Bereich); Bitte um Zustimmung gemäß § 40 Abs. 2 der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung**
Antrag der Landesregierung - [Drs. 18/10257](#)
Fortsetzung der Beratung..... 19
Beschluss..... 21

3. **Garantiert mobil: Mit niedersächsischer Mobilitätsgarantie Zugang für alle Menschen zu einem verlässlichen, regelmäßigen und bezahlbaren ÖPNV schaffen!**
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/9587](#)
Fortsetzung der Beratung..... 23
Beschluss..... 24

4. **Graue Flecken überall beseitigen: Breitbandförderung für den ländlichen Raum attraktiver gestalten**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/9395](#)

Fortsetzung der Beratung27

Weiteres Vorgehen27

5. **Mit dem Rad zur Arbeit: Dienstfahräder auch für den öffentlichen Dienst in Niedersachsen!**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/4448](#)

(abgesetzt).....29

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Sabine Tippelt (SPD), Vorsitzende
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Thordies Hanisch (SPD)
5. Abg. Frank Henning (SPD)
6. Abg. Jörn Domeier (i. V. d. Abg. Rüdiger Kauroff) (SPD)
7. Abg. Karl-Heinz Bley (zeitweise vertreten durch Abg. Clemens Lammerskitten) (CDU)
8. Abg. Thomas Ehbrecht (CDU)
9. Abg. Karsten Heineking (CDU)
10. Abg. Gerda Hövel (CDU)
11. Abg. Axel Miesner (CDU)
12. Abg. Oliver Schatta (CDU)
13. Abg. Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)
14. Abg. Jörg Bode (FDP)

mit beratender Stimme:

15. Abg. Stefan Henze (fraktionslos)
16. Abg. Stefan Wirtz (fraktionslos)

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.35 Uhr bis 12.16 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1:

Unterrichtung durch die Landesregierung zur gutachterlichen Untersuchung zur Stärkung der Bahnstrecke Oldenburg–Osnabrück

Die Schaubilder der computergestützten Lichtbildpräsentation sind der Niederschrift als **Anlage** gefügt und zur besseren Nachvollziehbarkeit der mündlichen Darlegungen des Vertreters der LNVG auch in den Fließtext eingebunden.

Unterrichtung

GF'in **Schwabl** (LNVG): Vielen Dank, dass wir das Gutachten heute vorstellen dürfen. Ich möchte einleitend darauf hinweisen, dass zusätzlich zum Gutachten eine sogenannte Fahrplanrobustheitsprüfung, eine betriebswissenschaftliche Untersuchung, durchgeführt worden ist - landläufig als Stresstest bekannt. Wir haben diese gesonderte Prüfung deshalb durchgeführt, weil es uns sehr wichtig war, dass das Zielkonzept auch im Alltagsbetrieb die erforderliche Stabilität aufweist.

Wir haben Ihnen ein Handout zur Verfügung gestellt. Mein Kollege Herr Sandmann wird uns jetzt durch dieses Handout führen.

Sandmann (LNVG): Auch von mir vielen Dank, dass wir heute Gelegenheit haben, dieses Gutachten vorzustellen.



Wir haben den Vortrag in die folgenden Abschnitte gegliedert:

„Ausgangslage“ - warum haben wir dieses Gutachten überhaupt in Auftrag gegeben?

„Vorstellung des Gutachtens“ - wir möchten Ihnen das Gutachten mit seinen Ergebnissen vorstellen.

„Update zur Fahrzeugentwicklung“ - bei der Erstellung des Gutachtens spielt die Frage des Fahrzeugtyps eine nicht unmaßgebliche Rolle. Darauf werden wir besonders eingehen.

„Kosten und Finanzierung“ - wir tätigen Aussagen zu den Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten.

„Resümee und nächste Schritte“ - abschließend werden wir ein kurzes Fazit geben mit den nächsten Schritten, die wir vorsehen.

- Ausgangslage: Dringender Handlungsbedarf



Die Infrastruktur in diesem Teilnetz - wir sprechen hier im Kern über die Strecke von Oldenburg nach Osnabrück und über eine zweite Strecke von Delmenhorst über Vechta und Hesepe, wo die zweitgenannte Strecke sich mit der erstgenannten Strecke vereinigt und danach bis Osnabrück HBF führt - ist der Kern dieser Untersuchung, wohl wissend, dass die Nahverkehrslinien, die auf diesen beiden Strecken fahren, über diese Endpunkte im Norden, also über Oldenburg hinaus, bis nach Wilhelmshaven und auf der anderen Strecke über Delmenhorst hinaus bis nach Bremen verkehren. Insofern müssen wir den Fokus zum Teil etwas weiter spannen. Darauf komme ich aber noch im Einzelnen zu sprechen.

Wir haben es hier im Wesentlichen mit einer eingleisigen Infrastruktur zu tun, d. h. die Züge können sich in Richtung und Gegenrichtung nur an ganz bestimmten definierten Punkten, den sogenannten Kreuzungsbahnhöfen, begegnen. Das schränkt natürlich die Flexibilität in der Fahrplangestaltung enorm ein und hat auch Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. Die Pünktlichkeit ist in diesem Netz nämlich leider sehr schlecht. Der Begriff „Regionalnetz“, den wir in dieser Präsentation verwendet haben, ist eigentlich ein interner Begriff der Bahn und beschreibt letztendlich im landläufigen Sinne Nebenstrecken. Dieses Netz weist bundesweit leider die niedrigsten Pünktlichkeitswerte auf. An einer Verbesserung wollen wir arbeiten.

Das dokumentiert sich auch darin, dass die NordWestBahn, die diese Linien in diesem Teilnetz betreibt, bereits Nachverhandlungen am Verkehrsvertrag fordert, weil im Verkehrsvertrag natürlich bestimmte Pünktlichkeitswerte hinterlegt sind und im Falle des Verfehlens entsprechende

Pönalen drohen. Das ist also ein Ausdruck dessen, dass die Pünktlichkeit hier unzureichend ist.

Außerdem drohen, um überhaupt eine Stabilität in diesem Fahrplankonzept herstellen zu können, inzwischen auch Einschränkungen des Fahrplans, d. h. es gibt konkrete Überlegungen, einzelne Halte - natürlich nachfrageschwache Haltepunkte - oder Verstärkerfahrten ausfallen zu lassen, um die Situation kurzfristig zu stabilisieren.

Darüber, welche Haltepunkte entfallen können, ist noch keine Entscheidung gefallen. Wir haben im Moment die Situation, dass die Fahrzeit zwischen den Knoten - beispielsweise zwischen Oldenburg und Osnabrück - nicht ausreicht. Das hat unterschiedliche Gründe. Deswegen sind die Züge unpünktlich. Weil sich die Züge auf dieser eingleisigen Strecke begegnen, überträgt sich an den definierten Kreuzungsbahnhöfen eine Verspätung in die eine Richtung unmittelbar auf die Gegenrichtung. Um diesen Schneeballeffekt zu vermeiden, gibt es Überlegungen, einzelne Halte in bestimmten Zeitlagen nicht zu bedienen. Darüber sind wir derzeit in der Diskussion. Es kann sich dabei aber nur um die sehr nachfrageschwachen Halte handeln. Eine abschließende Entscheidung aber gibt es noch nicht. Diese Überlegungen befinden sich derzeit im Prüflauf im Hinblick darauf, ob der Verzicht auf Halte überhaupt Aussicht auf Erfolg hat.

Es geht uns aber nicht nur darum, die Pünktlichkeit und die Betriebsqualität zu verbessern. Es geht auch darum, Angebotsverbesserungen zu verwirklichen, die wir als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr anstreben, die aber auch aus der Region und auch aus Ihren Reihen gefordert werden.

Es geht beispielsweise in Osnabrück darum, einen Anschluss an den Fernverkehr in Richtung Rhein/Ruhr herzustellen. Es geht darum, Anschlüsse auch in Oldenburg und in Bramsche, also quasi innerhalb dieser Region, zu verbessern und zu stabilisieren.

Eine weitere Forderung bzw. ein weiterer Wunsch ist, zwischen Oldenburg und Osnabrück gantztägig einen Halbstundentakt einzurichten. Heute haben wir nur in der Hauptverkehrszeit einen Halbstundentakt.

Wir möchten auch das heute stündliche Angebot zwischen Delmenhorst und Lohne auf einen Halbstundentakt oder angenäherten Halbstundentakt verdichten.

Weiterhin hat sich das Land - das ist ein Ergebnis der Reaktivierungsuntersuchung aus den Jahren 2013 ff. - auf die Fahnen geschrieben, die Reaktivierung des Haltepunktes Alfhausen zu betreiben. Auch das hängt unmittelbar mit diesem Teilnetz und den dort bestehenden Engpässen zusammen. Die Reaktivierung des Haltepunktes Alfhausen ist auf der heutigen Grundlage nicht möglich.

Schließlich stellt sich uns die Herausforderung, dass wir die Dieseltriebwagen, die dort seit gut 20 Jahren im Einsatz sind, sukzessive ersetzen müssen. Dazu wollen wir erklärtermaßen lokal emissionsfreie Fahrzeuge einsetzen.

- Gutachten: Auftragnehmer, Zeitplan und Prozess

Komplexität des Gutachtauftrags hat Nachsteuerung erfordert

- Gutachter: DB Netz AG, Frankfurt, mit Unterauftragnehmer sma und Partner AG, Zürich/Frankfurt
- Unterzeichnung Werkvertrag 22.08.2019
- Bearbeitungsdauer lt. Vertrag 9/2019 – 4/2020
 - Nachbeauftragung eines „Stresstest“ in 12/2020, Ziel: Abschluss 5/2021
- Abschlussbericht mit Datum 06.09.2021



Auftragnehmer dieses Gutachtens ist die DB Netz AG aus Frankfurt, die hier als Gutachter tätig geworden ist. Die DB Netz AG ist deswegen tätig, weil sie quasi allein über die genauen Kenntnisse ihres Netzes verfügt und wir natürlich darauf angewiesen sind, detaillierte Daten dieser Infrastruktur zu kennen und auch die Stellschrauben kennenzulernen, die für Veränderungen nötig werden.

Unterauftragnehmer ist die Firma SMA & Partner. Das ist ein sehr renommiertes, sozusagen weltweit tätiges Beratungsunternehmen in diesem Sektor. Unter anderem ist sie auch an der Erstellung des Deutschlandtaktes beteiligt. Von daher haben wir meines Erachtens sehr renommierte und auch potente Gutachter finden können.

Der Vertrag ist im August 2019 unterzeichnet worden. Ursprünglich war er auf eine etwa halbjährliche Bearbeitungsdauer angelegt, d. h. der Auftrag hätte bis April oder Frühjahr 2020 abgearbeitet sein sollen. Wir wissen, dass sich die Bearbeitung deutlich verzögert hat. Die Gründe dafür werde ich gleich nennen. Die Komplexität dieses Auftrages war auch aus Sicht der Gutachter deutlich größer, als zunächst eingeschätzt worden ist. Ich will gar nicht den Aspekt Corona als Ausrede anführen, wenngleich Corona sicherlich nicht zur Beschleunigung beigetragen hat. Es waren wirklich inhaltliche Gründe, die zu dieser Verzögerung geführt haben. Wir haben Ende letzten

Jahres den sogenannten Stresstest, wie ihn Frau Schwabl genannt hat, also die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung, nachbeauftragt, um die bis dato gewonnenen Erkenntnisse zu verdichten. Wir hielten das für notwendig, um belastbare Aussagen zu bekommen.

Der beabsichtigte Zieltermin des Gutachtens war der Mai 2021. Der Abschlussbericht datiert allerdings vom 6. September 2021. Es gab also eine weitere Verzögerung, was wohl auch Ausdruck dieser Komplexität ist.

- Gutachten: Wesentliche Ergebnisse im Überblick

Zielerreichung erfordert deutliche Verkürzung der Fahrzeiten

Zielkonzept erfüllt alle geforderten verkehrlichen Zielstellungen und lässt sich stufenweise umsetzen.

Voraussetzung dafür ist eine deutliche Fahrzeitverkürzung durch

- Einsatz beschleunigungsstarker Fahrzeuge und
- massiven Infrastrukturausbau: Gutachter schlägt vor u. a.
 - Ausbau von Zepferrigen Regennetzschienen
 - Erhöhung Streckengeschwindigkeit Delmenhorst - Hesepe
 - Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Osnabrück

➤ Zielkonzept erfüllt am Besten die verkehrlichen, betrieblichen und klimapolitischen Ziele

Wir haben es nach dieser langen Bearbeitungsdauer und mit vielen Mühen erreicht, alle geforderten Verbesserungen umzusetzen oder Wege dorthin aufgezeigt zu bekommen. Es ist uns sehr wichtig gewesen, dass sich die geforderten verkehrlichen Zielstellungen auch stufenweise umsetzen lassen.

Voraussetzung dafür, dass das Ziel erreicht wird, ist zum einen, dass beschleunigungsstarke Fahrzeuge eingesetzt werden. Wenn ich hier von „beschleunigungsstarken Fahrzeugen“ spreche, dann meine ich damit, dass zumindest auf der Strecke Oldenburg–Osnabrück, die besonders im Fokus steht, Fahrzeuge eingesetzt werden müssen, die eine bessere Fahrdynamik aufweisen als die dort heute zum Einsatz kommenden Fahrzeuge.

Dies allein reicht aber nicht aus. Deswegen muss parallel und flankierend ein deutlicher Ausbau der Infrastruktur erfolgen. Ich werde bei der Vorstellung der nächsten Folien die Details erläutern. Es geht dabei insbesondere um den Ausbau zweigleisiger Begegnungsabschnitte, und zwar insbesondere auf der Strecke Oldenburg–Osnabrück, es geht um die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Strecke Delmenhorst–Hesepe, und, so haben es die Gutachter ermittelt, es ist die Strecke Oldenburg–Osnabrück zu elektrifizieren. Das hängt mit dem Einsatz der beschleunigungsstarken Fahrzeuge zusammen.

Ich sage an dieser Stelle vorweg - deswegen sehen Sie auch diesen gelben Post-It-Aufkleber -: Hier haben wir inzwischen Erkenntnisse gewonnen, die über den Bearbeitungsstand des Gutachtens hinausgehen. Deswegen haben wir versucht, diesen Aspekt mit einem Post-It-Aufkleber deutlich zu machen. Um es in einem Satz zusammenzufassen: Inzwischen hat sich die Fahrzeugtechnik auch im Eisenbahnsektor um alternative Antriebe dynamisch entwickelt. Wie gesagt, das Gutachten startete im August 2019. Wir sprechen heute von Ende 2021. In diesen 1,5 oder 2 Jahren sind Erkenntnislage und Fahrzeugtechnik deutlich vorangeschritten. Das Thema Vollelektrifizierung hat bei Weitem nicht mehr den Stellenwert, den es noch bei der „Grundsteinlegung“ dieses Gutachtens hatte. Aber dazu später noch mehr.

- Gutachten im Detail: verkehrliche Ziele erreichbar

Stabilisierung Betriebsqualität und deutliche Angebotsverbesserungen

- Relation Oldenburg - Osnabrück
 - Verbesserung der Betriebsqualität (Pünktlichkeit), Berücksichtigung ausreichender Haltezeiten
 - Berücksichtigung aller sonstigen perspektivischen Angebotsänderungen (Änderungen Fernverkehr, Angebotskonzentration „Wunderliner“)
 - Verbesserung und Stabilisierung der Anschlüsse in Oldenburg
 - Durchgängiger 30 Minuten Takt Oldenburg – Osnabrück
 - Realisierung Altfahrten im 1,5h-Takt
 - Verbesserung Anschlüsse in Osnabrück Richtung NRW
 - geringfügiger Fahrzeitverlängerung (nicht Verlingerung Haltezeiten (= Verbesserung Betriebsqualität) und zusätzlichem Halt Altfahrten
 - Verbesserung Eisenbahnbus Brunsbüttel
- Relation Delmenhorst – Vechna – Hesepe (- Osnabrück)
 - Ermöglichung Verstärker-Fahrten Delmenhorst – Wildshausen/Lohne in HVZ mit Anschluss von/nach Bremen (gegenüberher 30 min-Takt)
 - Fahrzeitverkürzung Wildshausen – Bremen um (bis zu*) 7, Lohne – Bremen um (bis zu*) 30 Minuten im stündlichen Grundtakt

* abhängig vom Fernverkehrsplan

Ich gehe nun auf die Details des Gutachtens ein.

Ich möchte die Details des Gutachtens strecken-spezifisch vorstellen und mich erst einmal auf die Relation Oldenburg–Osnabrück fokussieren.

Es ist mit den vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen möglich, auf dieser Strecke die Betriebsqualität deutlich zu verbessern und zu stabilisieren und - das war eine Erkenntnis aus dem Gutachten - die heute zu kurzen Haltezeiten zu verlängern. Das hat verschiedene Hintergründe. Die Haltezeiten sind nach den Erkenntnissen, die wir aus der Analyse der schlechten Betriebsqualität gewonnen haben, insbesondere aus zwei Gründen zu gering bemessen. Zum einen sind in den letzten 20 Jahren - so lange wird dieses Konzept schon umgesetzt - deutliche Fahrgastzuwächse zu verzeichnen gewesen. Das heißt, je mehr Menschen ein- und aussteigen, desto größer ist der Zeitbedarf für die Halte in den Bahnhöfen. Zum anderen sind im Sinne der Barrierefreiheit die Fahrzeuge mit sogenannten Schiebetritten nachgerüstet worden. Das heißt, bevor sich nach Stillstand des Zuges die Türen öffnen können, fahren Schiebetritte aus, um den Spalt zwischen dem Fahrzeug und dem Bahnsteig zu überbrücken. Das muss beim Öffnen der Türen

und nach dem Schließen der Türen erfolgen und kostet jeweils etliche Sekunden Zeit, die sich bei der Vielzahl der Halte und Unterwegshalte natürlich entsprechend aufsummiert und ebenfalls zu Verspätungsaufbau führt.

Wir haben, weil es sich ja um ein Zukunftskonzept handeln soll, alle im Umfeld erkennbaren und bekannten Angebotsveränderungen berücksichtigt - insbesondere die Angebotsänderungen, die aus dem Deutschlandtakt gekommen wären, aber auch aus dem Konzept Wunderline resultierenden. Das Konzept Wunderline betrifft die Linie von Groningen über Leer und Oldenburg nach Bremen. Auf dieser Strecke werden sich die Anschlusszeiten in Oldenburg ändern. Auch das wollten wir natürlich beim Aufbau des Konzepts für das Teilnetz Weser-Ems berücksichtigen.

Die Stabilisierung der Anschlüsse in Oldenburg wollen wir natürlich halten und verbessern.

Den 30-Minuten-Takt zwischen Oldenburg und Osnabrück wollen wir ebenfalls umsetzen.

Wir können in diesem Zukunftskonzept auch Alfhausen reaktivieren und stündlich - ich betone: stündlich - in den SPNV einbinden.

Ebenfalls können wir im Süden von Osnabrück die Anschlüsse an den Fernverkehr und an die Verkehre in Richtung Nordrhein-Westfalen herstellen bzw. die bestehenden verbessern.

Trotz dieser Maßnahmen - insbesondere die Verlängerung der Haltezeiten und ein zusätzlicher Unterwegshalt in Alfhausen - gelingt es, die Fahrzeit zwischen Oldenburg und Osnabrück geringfügig zu verkürzen.

Schließlich kann auch der Eckanschluss in Bramsche stabilisiert werden.

Ich wende mich nun der Relation Delmenhorst-Vechta-Hesepe(-Osnabrück) zu.

Es ist uns gelungen, ein Konzept zu entwickeln, das Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit zwischen Lohne und Delmenhorst vorsieht. Wir hätten dann, wenn wir dieses Konzept umsetzen, quasi einen Halbstundentakt. Während die Züge, die stündlich verkehren, bis Bremen durchfahren, können diese Verstärkerzüge nicht bis Bremen durchgebunden werden, aber sie hätten einen kurzen Übergang in Delmenhorst auf die Regio-/S-Bahnverkehre, die in Delmenhorst ebenfalls eine Verbindung nach Bremen HBF vermit-

eln. Insofern gäbe es auch da deutliche Verbesserungen.

Schlussendlich können durch diese Maßnahmen auf dieser Relation die Fahrzeiten von Lohne, aber insbesondere im näheren Einzugsbereich Bremens, also von Wildeshausen nach Bremen, deutlich beschleunigt werden und damit zusätzliche Attraktivitätsgewinne erreicht werden.

Gutachten im Detail: Ansätze zur Fahrzeitverkürzung

Fahrzeugeinsatz

- Die heute eingesetzten insgesamt 43 Dieseltriebwagen erreichen sukzessive ab Ende der 20iger Jahre das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer.
- Gutachten betrachtet alle fahrzeugspezifischen Alternativen (wasserstoffbetriebsweise, batterie- und voll elektrische Fahrzeuge)
 - Gutachterlich betrachtete Fahrzeuge mit alternativen Antrieben verfügen nicht über die notwendige Fahrdynamik für die Strecke OI - OS
 - Strecken mit Fahrdynamik mit alternativen Antrieben zur Umsetzung des Streckenkonzepts auf der Strecke OI - OS nur dann möglich, wenn diese die Fahrdynamik des Referenzfahrzeuges (Brennstoffzellelektrischer Triebwagen) erreichen
 - Strecke Delmenhorst - Hesepe: hier geringere Anforderungen an Fahrdynamik (Referenzfahrzeug: Dieseltriebwagen) → Fahrzeuge mit alternativen Antrieben groß. geeignet

Rechenwert: Längstzeit erwarteter, aber von der Wasserstoffbetriebsweise dieser Wasserstoffbetriebsweise und Batteriebetriebsweise (weiter erhellbar) weiter vertiefbar



Wie gelangen wir zu diesen Fahrzeitverkürzungen?

Ein Ansatz betrifft das Thema Fahrzeuge. Heute verkehren in dem gesamten Teilnetz insgesamt 43 Dieseltriebwagen, die zum Teil seit dem Jahr 2000 im Einsatz sind und die perspektivisch das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreichen und ersetzt werden müssen.

Dieses Erfordernis möchten wir zum Anlass nehmen, lokal emissionsfreie Fahrzeuge einzusetzen. Wir sind an dieses Thema im Jahre 2019 absolut technologieoffen herangegangen. Das heißt, der Gutachter hat sowohl die Möglichkeit gehabt, die Fahrzeiten auf Basis wasserstoffbetriebener Fahrzeuge bzw. Brennstoffzellenfahrzeuge zu ermitteln, wir haben daneben batterieelektrische Fahrzeuge geprüft und auch den Einsatz vollelektrischer Fahrzeuge. „Vollelektrisch“ heißt, das sind die klassischen elektrischen Fahrzeuge, die ihre Energie aus der Oberleitung beziehen. Alle diese Varianten standen offen und sind im Weiteren betrachtet worden.

Die Untersuchungen für die Strecke Oldenburg-Osnabrück haben gezeigt, dass die seinerzeit betrachteten wasserstoffbetriebenen und batterieelektrischen Fahrzeuge nicht die notwendige Fahrdynamik aufweisen, um dieses ehrgeizige Fahrplankonzept umsetzen zu können. Deswegen haben die Gutachter ein vollelektrisches Fahrzeug als Referenzfahrzeug für die weiteren Betrachtungen zugrunde gelegt und auf dieser Basis den Infrastrukturausbau ermittelt.

Ich sage das deswegen in dieser Deutlichkeit, weil es natürlich eine unmittelbare Wechselwirkung zwischen der Fahrdynamik eines Fahrzeuges bzw. des Fahrzeugtyps, der eingesetzt werden soll, und dem Infrastrukturausbau gibt. Je weniger Fahrzeit über das Beschleunigungsvermögen des Fahrzeugs erreicht werden kann, umso größer muss der Infrastrukturausbau sein. Das heißt, es müssten sich die heutigen Begegnungspunkte, d. h. die Lage der Kreuzungsbahnhöfe, ändern. Wir müssten gänzlich neue schaffen oder diese Kreuzungsbereiche ausweiten und letztlich auch dort wieder zweigleisige Ausbauabschnitte vorsehen.

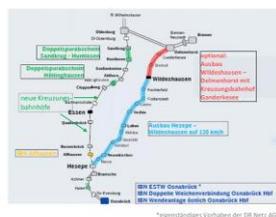
Bei der Strecke Delmenhorst–Hesepe sind die Anforderungen an die Fahrdynamik nicht ganz so hoch. Deswegen war es nach Erkenntnissen der Gutachter jetzt schon möglich, hier Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in die Betrachtung einzubeziehen.

Auch auf dieser Folie sehen Sie wieder einen Post-It-Aufkleber. Wie ich bereits gesagt habe, gibt es inzwischen weitergehende Fahrzeugentwicklungen, die uns Hoffnung machen, dass auch wasserstoffbetriebene und batterieelektrische Fahrzeuge die Voraussetzungen erfüllen, um dieses Fahrplan-Zielkonzept erreichen zu können. Derzeit sind wir aber noch in der Recherche. Im Moment ist es sicherlich zu früh, dazu abschließende Aussagen zu tätigen. Wir verfolgen diesen Weg aber im Moment intensiv.

- Gutachten im Detail: Ansätze zur Fahrzeitverkürzung

Infrastrukturausbau

- Infrastrukturausbau Strecke Oldenburg - Osnabrück
 - 2-Gleisigkeit Sandkrug – Huntlosen
 - Erweiterung 2-Gleisigkeit im Bereich Höttinghausen
 - 2-Gleisigkeit im Bereich Achmer – Halen
 - Neubau Kreuzungsbahnhöfe Badbergen und Hemmelte
 - Erweiterung Bahnhöfe Halen und Großenkneten
 - auf Grund zwischenstaatlicher Erkenntnisse ist Vollerlektrifizierung OI – OS nicht zwingend erforderlich
- Infrastrukturausbau Strecke Delmenhorst – Hesepe (- Osnabrück)
 - Ausbau Delmenhorst – Hesepe auf 120 km/h (Dreieck 80 km/h) → u.a. Anpassung Signaltechnik, Bahnhofsgebäude
 - Neubau Kreuzungsbahnhöfe Ganderkesee, Lutten und Hesepe



Nun wende ich mich den infrastrukturellen Voraussetzungen zu, die zur Umsetzung dieses Zielkonzepts notwendig sind.

Ich beginne wieder mit der Relation Oldenburg–Osnabrück.

Es ist notwendig, einen zweigleisigen Abschnitt zwischen Sandkrug und Huntlosen einzurichten. Heute findet dort eine Standkreuzung im Bahnhof Huntlosen statt. Das würde von der Infrastruktur her künftig nicht mehr ausreichen.

Daneben muss die bestehende kurze Zweigleisigkeit im Bereich Höttinghausen erweitert werden.

Die Zweigleisigkeit im Bereich Achmer–Halen – das ist dann schon im südlichen Streckenabschnitt – muss ebenfalls erweitert werden.

Darüber hinaus müssen Kreuzungsbahnhöfe in Badbergen und Hemmelte errichtet werden. Sie haben keine unmittelbare Funktion für die Umsetzung des Fahrplans, sind aber erforderlich – Stichwort: Stresstest –, um den Fahrplan auch im Falle von Störungen möglichst stabil fahren zu können. Sie dienen sozusagen als Rückfallebene für den Störfall.

Die Bahnhöfe Halen und Großenkneten müssen ebenfalls baulich erweitert werden, um dort den Betriebsabfluss zu beschleunigen.

Das Gutachten sieht, wie gesagt, ferner eine Vollelektrifizierung der Strecke Oldenburg–Osnabrück vor – eine Vollelektrifizierung, die aber aufgrund neuerer Erkenntnisse aus unserer Sicht nicht mehr zwingend erforderlich ist.

Ich nehme nun die Strecke Delmenhorst–Hesepe (–Osnabrück) in den Blick.

Die Strecke soll in dem Abschnitt von Delmenhorst bis Hesepe auf 120 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgebaut werden; heute beträgt die Höchstgeschwindigkeit auf diesem Abschnitt 80 km/h. Südlich von Hesepe mündet diese Strecke in die Strecke, die von Oldenburg kommt; dort gilt bereits heute eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Hier ist es ebenfalls erforderlich, sich die Kreuzungsbahnhöfe anzuschauen. Durch die Beschleunigung werden sich hier die Kreuzungsbahnhöfe und Kreuzungsstellen verändern, so dass neue Kreuzungsbahnhöfe in Ganderkesee, in Lutten und in Hesepe errichtet werden müssen.

Auf der Grafik erkennen Sie in dem unten rechts befindlichen Kästchen in blauer Schrift „INB ESTW Osnabrück“. Das bedeutet „Inbetriebnahme Elektronisches Stellwerk Osnabrück“. Das sind Maßnahmen, die außerhalb unseres Ausbaubaukonzeptes umgesetzt werden müssen. Das sind Maßnahmen, die sich zum Teil schon in der Umsetzung befinden, die aber Voraussetzung sind, um das Gesamtkonzept verfolgen zu können; das ist insofern eine nachrichtliche Information für Sie.

Gutachten: Weitergehende Erkenntnisse

Aus- bzw. Überlastung des Knotens Osnabrück

Im Rahmen der Begutachtung erfolger „Stresstest“ (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung) zeigt hohe Kapazitätsauslastung des Knotens Osnabrück

- Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn Recke – Osnabrück Hbf (eigenständiges Projekt aus NRW) belastet Betriebsqualität aller Status quo-Verkehre auf der Ost-West-Achse zusätzlich erheblich
 - Fahrplankonzept der Tecklenburger Nordbahn „nicht fahrbar“ (Anzeige DB)
- Gutachten sieht „generellen Ausbaubedarf“ für den Knoten
 - 3-gleisiger Ausbau OS-Eversburg – OS-Hbf
 - 3. Bahnsteigkante OS-Altstadt



Nachdem ich Ihnen dargestellt habe, welcher Maßnahmen es bedarf, um das Zielkonzept für die Strecke Oldenburg–Osnabrück und Delmenhorst–Vechta–Osnabrück umsetzen zu können, haben wir aus dem Gutachten noch weitere Erkenntnisse gewinnen können, die wir Ihnen nicht vorenthalten möchten. Sie betreffen den Knoten Osnabrück.

Auf der Grafik unten rechts ist der Knoten Osnabrück rot oval eingekreist. Das ist der Gemeinschaftsabschnitt, auf dem die Verkehre aus Oldenburg und aus Delmenhorst bzw. Vechta westlich von Osnabrück Hbf, genauer gesagt in Osnabrück-Eversburg, in die Ost-West-Achse Amsterdam–Bad Bentheim–Rheine–Osnabrück–Hannover–Berlin einmünden. Das ist eine zweigleisige Strecke, auf der auch überregionaler Verkehr und Güterverkehr in erheblichem Umfang unterwegs sind. Wir sehen, dass die Infrastruktur hier an ihre kapazitiven Grenzen stößt.

Das gilt insbesondere dann, wenn - das ist ein zweites, paralleles Projekt, das auch von nordrhein-westfälischer Seite intensiv verfolgt wird - die sogenannte Tecklenburger Nordbahn reaktiviert wird. Das ist eine Verbindung, auf der zwischen Recke und Osnabrück Hbf der Schienenpersonennahverkehr im Halbstundentakt aufgenommen werden soll. Wenn diese Verkehre - das wären vier Züge in der Stunde zusätzlich auf diesem Gemeinschaftsabschnitt von Eversburg bis Osnabrück Hbf - die Strecke zusätzlich belasten würden, wäre das nach Aussage der Gutachter nicht fahrbar, d. h. die Strecke wäre massiv überlastet mit den daraus folgenden Auswirkungen auf die Betriebsqualität.

Von daher sind die Gutachter zu der Erkenntnis gelangt, dass dieser Abschnitt im Bereich Osnabrück außerhalb unseres Projektes ausgebaut werden muss. Die Gutachter schlagen dazu vor, diesen Streckenabschnitt dreigleisig auszubauen und auch die dazwischenliegende Station Osnabrück-Altstadt mit einer dritten Bahnsteigkante zu erweitern.

Update: Neue Erkenntnisse bei der Fahrzeugentwicklung

Entwicklung bei Antriebstechnik eröffnet Neubewertung der Streckenelektrifizierung OL - OS

- bislang nur wenige Erkenntnisse zu neuen Antriebstechnologien mit Fokus auf technische Einsatzreife
 - Erster Piloteinsatz von Brennstoffzellen-Fz. (HEMU*) im evb-Netz abgeschlossen; technische Ergebnisse noch uneindeutig
 - Erstes HEMU Serienfahrzeug (LINT X) im evb-Netz ab Mitte 2022 (Fahrzeug für Strecke OL – OS nicht geeignet)
 - Ab 2022 Einsatz von BEMU** (Platzen bundesweit in mehreren Teilstrecken (insgesamt mehr als 100 Fz., verschiedener Hersteller)
- für Relation Delmenhorst – Vechta – OS ist Einsatz von BEMU- oder HEMU grundsätzlich Fahrzeugen möglich
- gutachterlich vorgeschlagene Streckenelektrifizierung OL – OS ist nach neuen Erkenntnissen nicht zwingend
 - aber Notwendigkeit, Fahrzeuge mit größtmöglicher Fahrdynamik einzusetzen. Einzelne Hersteller präsentieren inzwischen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die bzgl. Fahrdynamik vollelektrischen Fahrzeugen ebenbürtig sind

➤ Entscheidung über künftiges Fahrzeugkonzept unter Berücksichtigung aller technischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Aspekte

* HEMU: Brennstoffzellen-Fahrzeug (hydrogen electric multiple unit)

** BEMU: Batterieelektrisches Fahrzeug (battery electric multiple unit)

Ich möchte Ihnen nun jenseits des Gutachtens die aktuellen Erkenntnisse vorstellen, die wir in punkto Fahrzeugtechnik zwischenzeitlich gewonnen haben.

Es handelt sich beim Einsatz von Wasserstoff oder Batterien um völlig neue Antriebstechnologien im Schienenverkehr.

Sie wissen, dass es in Niedersachsen im Bereich der EVB einen ersten Piloteinsatz eines Brennstoffzellenfahrzeugs bzw. wasserstoffbetriebenen Fahrzeugs gegeben hat und dass wir ab Mitte nächsten Jahres dort mit Serienfahrzeugen im Alltagsbetrieb starten werden. Damit werden wir einen Meilenstein setzen können.

Daneben gibt es batterieelektrische Fahrzeuge. Sie werden bundesweit ebenfalls ab Mitte nächsten Jahres sukzessive in verschiedenen Netzen in der Republik zum Einsatz gelangen. Wir haben uns die Fahrzeuge, um die es sich dabei handelt, näher angeschaut. Das haben wir insbesondere mit Blick auf den Einsatz auf der Strecke Oldenburg–Osnabrück getan, wo wir die erwähnten hohen fahrdynamischen Anforderungen haben, um auf den Einsatz der Vollelektrifizierung der Strecke verzichten zu können.

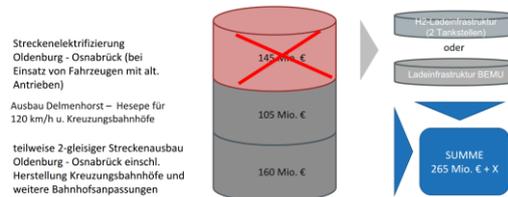
Für die Strecke Delmenhorst–Vechta–Osnabrück ist die Anforderung an die Fahrzeuge nicht so hoch; das hatte ich schon gesagt. Insofern steht sie hier nicht im Fokus.

Nach allen Erkenntnissen, die wir bislang erlangt haben, haben wir die Erwartung, dass wir die von den Gutachtern vorgeschlagene Streckenvollelektrifizierung zwischen Oldenburg und Osnabrück nicht benötigen, sondern dass wir dazu Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken einsetzen können. Das Ganze muss jetzt natürlich nicht nur unter technischen Gesichtspunkten, sondern sicherlich auch unter wirtschaftlichen und betrieblichen Gesichtspunkten betrachtet werden. Wir robben uns in dieser Hinsicht momentan thematisch vor. Insofern können wir Ihnen heute noch

keine abschließenden Ergebnisse dazu mitteilen, wie das künftige Fahrzeugkonzept aussehen wird. Wir arbeiten aber intensiv an diesen Fragestellungen.

Investitionskosten laut Gutachten

Abschätzung ohne Fahrzeuginvestitionen, Ladeinfrastruktur und weiterem Anpassungsbedarf



Warum tun wir das mit dieser Intensität?

Lassen Sie uns einen Blick auf die Kosten werfen. Ich habe Ihnen in der mittleren Säule die Kosten dargestellt, die überschlagmäßig von den Gutachtern für deren Infrastrukturausbaukonzept abgeschätzt worden sind, d. h. einschließlich Elektrifizierung. Sie betragen 145 Millionen Euro. Diesen Kosten müssen wir unseres Erachtens zumindest nicht mehr in dieser Höhe aufbringen, weil wir glauben, die Vorteile der Streckenelektrifizierung mit anderen Fahrzeugen größtenteils kompensieren zu können.

Daneben ist der Ausbau der Strecke Delmenhorst-Hesepe für höhere Geschwindigkeiten und für zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe erforderlich. Dafür veranschlagen die Gutachter 105 Millionen Euro.

Der Ausbau für die Strecke Oldenburg-Osnabrück mit erweiterten Zweigleisigkeiten und Kreuzungsbahnhöfen wird mit 160 Millionen Euro veranschlagt.

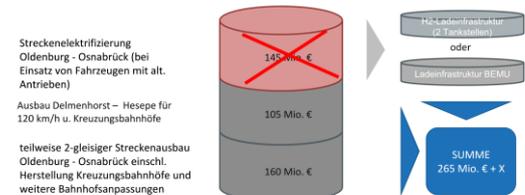
Das sind erste Kostenanschläge, denen noch keine ingenieurmäßige Betrachtung und Kostenschätzung zugrunde liegt. Wenn ich eben gesagt habe, dass die 145 Millionen Euro für die Vollelektrifizierung nicht erforderlich sind, dann ist das richtig, das ist aber insofern nur die halbe Wahrheit, als natürlich auch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben - unabhängig davon, ob mit Wasserstoff oder mit Batterie - eine Ladeinfrastruktur bzw. Energieversorgungsinfrastruktur brauchen. Das heißt, ein Teilbetrag wird sicherlich für Investitionen in Wasserstoffinfrastruktur, also Wasserstofftankstellen, oder BEMU - batterieelektrische Fahrzeuge - aufgewendet werden müssen. Wir gehen bei der derzeitigen Reichweite von BEMU davon aus, dass wir kurze Abschnitte elektrifizie-

ren müssen. Die Größenordnung aber ist von nachrangiger Bedeutung.

In der Summe bedeutet das einen Investitionsbedarf in die Infrastruktur in der Größenordnung von 265 Millionen Euro zuzüglich der Kosten für die jeweilige Versorgungsinfrastruktur, die on top käme. Dieses gilt es zu finanzieren.

Investitionskosten laut Gutachten

Abschätzung ohne Fahrzeuginvestitionen, Ladeinfrastruktur und weiterem Anpassungsbedarf



Als Investitionsoption sehen wir insbesondere das Bundes-GVFG an, und zwar zum einen wegen der Größenordnung. Ich meine, die Umsetzung des Konzepts würde die Möglichkeiten des Landeshaushalts oder gar die Finanzierungsmöglichkeiten des Aufgabenträgers übersteigen.

Das Bundes-GVFG bietet auch sehr attraktive Konditionen. Das liegt zum einen daran, dass dieser Fördertopf schon in der Vergangenheit auf aktuell 1 Milliarde Euro aufgestockt worden ist und ab 2022 auf 2 Milliarden Euro jährlich aufgestockt sein wird. Das liegt zum anderen daran, dass sich die Finanzierungsbedingungen deutlich verbessert haben. Das heißt, für kapazitätssteigernde Maßnahmen - als solche sehen wir zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe oder zweigleisige Abschnitte an - können wir mit einer Förderquote von 75 % ausgehen. In der Vergangenheit lag die Förderquote für Bundeszuschüsse regelmäßig bei 60 %. Für die Ladeinfrastruktur, unabhängig davon, ob es sich um eine Wasserstofftankstelle oder eine Teilelektrifizierung, also eine Nachrüstung von Oberleitungen, handelt, gibt es sogar einen Förderansatz von 90 %.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme dieser Bundes-GVFG-Mittel ist natürlich immer, dass ein Projekt volkswirtschaftlich sinnvoll ist, d. h. dass die Nutzen-Kosten-Untersuchung einen Wert von > 1 ergibt.

Im Moment ist auch noch Folgendes zu berücksichtigen: Aufgrund des Hochlaufs dieser Bundesmittel ist der Mittelabruf vergleichsweise gering. Dazu führe ich ein Beispiel an: Im vergangenen Jahr wurde nur etwa die Hälfte dieser GVFG-

Mittel abgerufen. Das heißt, im Moment gibt es noch keinen Wettbewerb um die Mittel, sondern es geht eher daran, einen Wettbewerb um die Projekte zu initiieren.

Ich habe versucht, Ihnen in dem kleinen Kästchen rechts deutlich zu machen, welche Effekte sich bei der Betrachtung der Kosten und der Finanzierung ergeben. Wir haben bisher immer nur die Investitionssseite gesehen. Aber natürlich hat das Ganze auch Folgekosten im laufenden Betrieb.

Die Annahme meiner Berechnung beruht auf einem vollelektrischen Fahrzeug, und zwar deswegen, weil wir belastbare Erkenntnisse über die laufenden Betriebskosten von vollelektrischen Fahrzeugen haben, während es uns im Moment noch schwerfällt, belastbare Erkenntnisse über die Betriebskosten für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu generieren.

Die Kosten in Höhe von 145 Millionen Euro, die der Gutachter für die Vollelektrifizierung der Strecke ansetzt, sind ein stattlicher Betrag.

Aber es kann unterstellt werden, dass es eine Bundesfinanzierung in Höhe von 90 % der Kosten gibt.

Das Land und gegebenenfalls der Aufgabenträger haben nur exakt 14,5 Millionen Euro zu finanzieren.

Außerdem sind diesen Finanzierungslasten die Ersparnisse im Betrieb gegenüberzustellen. Denn wir gehen ja immer davon aus, dass solche Fahrzeuge über einen Zeitraum von 30 Jahren im Einsatz sind. Dabei legen wir natürlich die Kostenlage zugrunde, wie sie sich heute darstellt. Wie sich Energiekosten in den nächsten 30 Jahren entwickeln, können wir alle nicht voraussehen. Stand heute gehen wir davon aus, dass wir im Betrieb gegenüber dem Einsatz von Dieselfahrzeugen Kosten in der Größenordnung von 180 Millionen Euro einsparen. Das heißt, so eine Maßnahme kann sich durchaus trotz der hohen Investitionskosten für das Land und für den Aufgabenträger insgesamt als sehr lukrativ und wirtschaftlich darstellen. - Das ist die Kernbotschaft dieser Folie.

Resumee und nächste Schritte

Infrastrukturausbau ist unabdingbare Voraussetzung für Angebotsverbesserungen

- Durchgehende Strecken elektrifizierung OL – OS ist nach neuen Erkenntnissen nicht zwingend erforderlich
 - ABER: Notwendigkeit bleibt bestehen, Fahrzeuge mit größtmöglicher Fahrdynamik einzusetzen (LINT X derzeit keine Alternative)
 - Einsatz konventioneller elektrischer Fahrzeuge würde deutliche Einsparungen bei Betriebskosten ermöglichen
- Relation Delmenhorst – Vechta – Osnabrück: Einsatz von HEMU- oder BEMU-Fahrzeugen derzeit möglich
- Fahrzeug-Systementscheidung im Kontext mit dem Fahrzeugkonzept für OL – OS
- Weiteres Vorgehen:



Wir sind der Auffassung, dass die vom Gutachter vorgeschlagene Vollelektrifizierung der Strecke Oldenburg–Osnabrück nach unseren aktuellen Erkenntnissen nicht zwingend erforderlich ist. Aber - das ist wichtig - wir brauchen gerade für diese Strecke Fahrzeuge, die eine sehr hohe Fahrdynamik aufweisen, die denen eines vollelektrischen Fahrzeugs entsprechen. Wir wissen, dass in Teilen der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen erfolgt. Beispielhaft ist auf dieser Folie der „LINT X“ angeführt. Das ist das Fahrzeug, das ab Mitte nächsten Jahres bei der EVB mit Wasserstoff betrieben wird und dort in den Serieneinsatz gehen wird. Dass dieses Fahrzeug für eine solche Strecke und ein solches anspruchsvolles Fahrplankonzept nicht geeignet ist.

Wir haben weiterhin die Erkenntnis gewonnen, dass elektrische Fahrzeuge deutliche Einsparungen bei den Betriebskosten erbringen würden. Wir gehen davon aus, dass sich diese zumindest in Teilen auch in den Folgegenerationen, von denen wir jetzt noch keine genauen Kenntnisse haben, widerspiegeln. Ob und in welchem Umfang das der Fall ist, müssen wir noch weiter ausloten.

Für die Strecke Delmenhorst–Hesepe ist ein Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in jedem Falle möglich. Es ist daher wichtig, dass wir dieses Fahrzeugkonzept weiterverfolgen, um eine Klärung herbeizuführen, ob es uns tatsächlich gelingt, für die Strecke Oldenburg–Osnabrück Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken zu finden, die uns unter den betrieblichen, den technischen und den wirtschaftlichen Herausforderungen und Anforderungen als geeignet erscheinen.

Wie wollen wir weiter vorgehen?

Wir wollen die Planung für die Strecke Delmenhorst–Vechta–Hesepe, für die die Frage der Fahrzeuge kleine so ausgeprägte Relevanz hat, zeitnah angehen und dort in eine ingenieurmäßige Planung einsteigen.

Wir wollen das Fahrzeugkonzept gerade mit Blick auf die Strecke Oldenburg–Osnabrück weiter vertiefen, um dadurch belastbare Erkenntnisse zu gewinnen, und auch dort zu einer Klärung dieser noch offenen Fragestellung kommen, um dann auch den Streckenausbau für Oldenburg–Osnabrück angehen und abschließen können. Denn die Frage der Energieversorgungsinfrastruktur hängt ja ein Stück weit auch von der Auswahl der Fahrzeuge ab. Abschließend möchten wir gemeinsam dieses Konzept volkswirtschaftlich bewerten können, um damit beim Bund für eine GVFG-Förderung vorstellig werden zu können. Wenn die Finanzierung gesichert ist, steht am Ende natürlich die Umsetzung.

Aussprache

Abg. **Thomas Ehbrecht** (CDU): Herzlichen Dank für die umfangreiche Vorstellung des Gutachtens am heutigen Morgen.

Aus der Vorstellung ist zu erkennen: Es besteht dringlicher Handlungsbedarf!

Einige Punkte sind aus meiner Sicht noch nicht ganz geklärt. Natürlich gibt es immer Probleme, wenn eine Kette von Haltepunkten ausgedünnt wird.

Dringlich ist die Verbesserung der Pünktlichkeit. Sie haben die Lage beschrieben. Auch wir wollen eine verbesserte Pünktlichkeit erreichen.

Ich habe eine Frage zum geplanten Halbstundentakt für Oldenburg–Osnabrück und Delmenhorst–Lohne und die dadurch entstehenden Kosten. In welchem Umfang wird dafür in die Infrastruktur investiert werden müssen?

In Bezug auf die Ablösung der Dieseltriebwagen durch lokal emissionsfreie Fahrzeuge stellt sich mir die Frage, ob es Sinn macht, Wasserstofftriebwagen einzusetzen oder zu elektrifizieren.

Sie haben mitgeteilt, dass neuere Erkenntnisse aus aktuellen Entwicklungen und Gesprächen mit der Fahrzeugindustrie erwarten lassen, dass die Fahrzeitverkürzung „OHNE“ Vollelektrifizierung auch bei Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erfolgen kann (vgl. Folie Seite 5). Wie verhalten sich dazu die Vorbehalte, die in den bildlichen Darstellungen auf den Seiten 7 und 10 angesprochen werden?

Abg. **Frank Henning** (SPD): Vielen Dank für die umfassende Vorstellung, Herr Sandmann. Ich finde diese Informationen klasse, weil dadurch die Überlastung des Knotenpunktes Osnabrück hier endlich einmal thematisiert wird und deutlich wird, dass wir dort zu Verbesserungen gelangen müssen. Ich kann die Planungen nur unterstützen.

Nun bitte ich um Beantwortung der folgenden zwei Fragen:

Erstens. Sie haben zu meiner Verwunderung gesagt, dass der Einsatz von Elektrofahrzeugen im Verhältnis zu den Dieselfahrzeugen zu Betriebskostensparnissen in Höhe von 180 Millionen führen wird und somit deutlich günstiger ist. Worum liegt das? Liegt das am Preis für Dieseldieselfahrzeugkraftstoff? Ich gehe davon aus, dass auch der Preis für elektrischen Strom in den nächsten Jahren deutlich steigen wird.

Zweitens. Sie haben die weiteren Schritte skizziert, indem Sie beschrieben haben, was Sie alles machen wollen. Mir fehlt allerdings dafür ein Zeitstrahl. Wann sind denn die Planungen für den Streckenausbauabschnitt abgeschlossen? Wann ist die Grundsatzentscheidung „Dieselfahrzeuge vs. Elektrofahrzeuge“ zu treffen? Wann werden die ersten Züge fahren?

Sandmann (LNVG): Herr Ehbrecht, Sie haben die Aufgabenstellungen und Fragestellungen zutreffend beschrieben.

Ja, wir wollen auf der Strecke Delmenhorst–Lohne quasi im Halbstundentakt - zwei Züge im Stundentakt werden nicht exakt im Abstand von 30 Minuten verkehren - fahren. Unter anderem dazu ist es erforderlich, diese Strecke auf 120 km/h auszubauen. Wir müssen außerdem neue Begegnungs- bzw. Kreuzungsbahnhöfe schaffen. Ich hatte es eingangs erwähnt: Ganderkesee im Norden sowie Lutten und Hesepe im südlichen Teil. Das hängt damit zusammen, dass sich aufgrund der anderen Geschwindigkeit und der höheren Anzahl an Zügen die Begegnungspunkte auf diesem Streckenabschnitt verändern. Da die Strecke ebenfalls eingleisig ist, müssen wir an anderen Stellen Begegnungsstellen schaffen.

Was verbirgt sich hinter der Geschwindigkeitserhöhung? Wir werden die Strecke nicht im Sinne von Trassenverschwenkungen o. Ä., jedenfalls nicht im großen Stil, ausbauen müssen. Aber es ist insbesondere die Anpassung der Signaltechnik und die Anpassung von Bahnübergängen oder

gegebenenfalls auch deren Aufgabe erforderlich; es gibt an dieser Strecke auch noch ungesicherte Bahnübergänge.

Es gibt etwas, das wir im Moment noch nicht abschätzen können. Es gibt im Moment noch keinerlei Aussagen und Betrachtungen zur Untergrundproblematik. Wir bewegen uns dort in der norddeutschen Tiefebene. Wir bauen in Niedersachsen gerade noch an einer Strecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven, bei der wir gemerkt haben, wie wenig tragfähig der Untergrund in Teilen der norddeutschen Tiefebene ist. Da wir uns ein Stück weit südlicher bewegen, hoffen wir, dass uns dieses Schicksal nicht in großem Umfang ereilt. Dazu aber kann ich im Moment noch keine Aussage treffen.

Sie haben danach gefragt, warum keine Dieselfahrzeuge mehr erworben werden sollen. - Ich glaube, nicht nur im Automobilbereich, sondern auch im Bereich der Schiene hat unter dem Blickwinkel Klimaschutz/Klimawende Diesel keine Zukunft mehr. Deswegen wollen wir dort Fahrzeuge einsetzen, die lokal emissionsfrei sind. Aber welche Technologie am Ende zum Zuge kommt, das müssen wir noch vertieft prüfen. Die Entwicklung ist noch so vielfältig und so neu, dass uns hierzu im Moment noch keine abschließende Entscheidung möglich ist.

Abg. **Thomas Ehbrecht** (CDU): Darüber, dass Dieseltriebwagen abgelöst werden, besteht kein Dissens. Meine Frage geht dahin, was mehr Sinn macht: Elektrifizierung oder der Einsatz von Wasserstoff-Triebwagen?

Sandmann (LNVG): Wenn wir „elektrisch“ sagen, dann meinen wir „batterieelektrisch“. Wir gehen jetzt also nicht mehr von einer Vollelektrifizierung dieser Strecke aus. Ein K.-o.-Kriterium ist das Beschleunigungsvermögen, d. h. die Fahrzeit, die das Fahrzeug unabhängig von der Antriebsart erreichen muss. Ansonsten können wir das Zielkonzept mit den Punkten, die ich angesprochen hatte, nicht erreichen.

Fahrzeit ist das eine, aber wir müssen natürlich auch beachten, wie viel das kostet. Das fängt an bei der Versorgungsinfrastruktur. Wie groß muss z. B. bei einem batterieelektrischen Fahrzeug der Streckenabschnitt sein, der vielleicht noch zu elektrifizieren ist, um den nicht elektrifizierten Streckenabschnitt unter Berücksichtigung verschiedenster Eventualitäten sicher überbrücken zu können? Beim Wasserstoff wäre es die Errich-

tung von Tankstellen, die notwendig sind, mit allen den Prozessen, die damit verbunden sind.

Sofern Sie bei Ihrer Frage auf die in der Folie auf der Seite 12 dargestellten Betriebskosten abzielen: Wir müssen prüfen, welche Kosten im laufenden Betrieb mit der einen und der anderen Technik verbunden sind. Das sind Fragestellungen, denen wir noch nachgehen müssen.

Herr Henning hat eine Frage zu den Kosten eines Dieselfahrzeugs im Verhältnis zu den Kosten eines vollelektrischen Fahrzeugs gestellt. Wir sind natürlich von dem Status quo ausgegangen. Also wir haben den gegenwärtigen Dieselpreis und den gegenwärtigen Strompreis zugrunde gelegt. Wie sich das in den nächsten Jahren und Jahrzehnten entwickeln wird, wagen wir nicht zu prognostizieren. Das wäre noch eine zusätzliche Unbekannte in dieser Rechnung und würde unsere mathematischen Fähigkeiten allmählich übersteigen.

Sie fragten nach einem Zeitstrahl für unsere Planungen. Ich hatte gesagt, dass wir zeitnah in die Planung der ersten Strecke Delmenhorst–Hesepe einsteigen wollen. Wenn ich sage „zeitnah“, möchte ich aber auch keine falschen Erwartungen wecken. Sie nehmen mir sicherlich ab, dass das nicht mehr in diesem Jahr geschehen wird. Aber dazu bedarf es, weil wir nicht Infrastrukturbetreiber sind, einer genauen verkehrlichen Aufgabenstellung. Wir müssen mit der Bahn das Untersuchungsprofil erarbeiten, das ein Ingenieurbüro ingenieurmäßig abzarbeiten hat. Ich kann das mit dem Bau eines Hauses vergleichen: Wenn ich ein Einfamilienhaus plane, dann muss ich dem Architekten, bevor er die Statik berechnen kann, natürlich auch sagen, wie groß der Wohnbereich oder das Badezimmer sein soll, um die Details entsprechend planen zu können. - Das wird einige Monate in Anspruch nehmen.

Sie fragten, wann wir mit der Maßnahme fertig werden. - Anfang der 30er-Jahre wäre unser Ziel. So lange dauert es sicherlich bis zur Fertigstellung aller Maßnahmen.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD): Vielen Dank, Herr Sandmann, für die detailreiche Unterrichtung.

Auch ich würde mich freuen, wenn wir im Anschluss an diese Unterrichtung einen Zeitstrahl über die einzelnen Maßnahmen bekommen könnten und wann mit Entscheidungen zu unterschiedlichen Maßnahmen zu rechnen ist, wann

mit dem Planungsbeginn zu rechnen ist und wann mit der Umsetzung zu rechnen ist. Viele Abschnitte und Maßnahmen müssen zwingend nacheinander folgen. Wir möchten gerne wissen, worauf die einzelnen Maßnahmen aufbauen. Gerade der Knoten Osnabrück ist Voraussetzung für andere, darauf folgende Maßnahmen.

Ich habe noch eine Frage zur Bewertung des Antriebes. Sie hatten gesagt, dass es nicht so viele Erkenntnisse darüber gibt, in welcher Höhe dadurch Kosten im Betrieb verursacht werden. Momentan aber steht doch fest, dass Brennstoffzellenfahrzeuge energieineffizienter sind, weil sie für den Betrieb ein Vielfaches an Grundenergie brauchen und somit batterieeffiziente Fahrzeuge effizienter sind. Daher muss man, bezogen auf den gefahrenen Kilometer, von einem höheren Grundpreis ausgehen. Wurde dieser Aspekt bei der Ladeinfrastrukturförderung berücksichtigt? Zumindest im Segment der leichten Kraftfahrzeuge wurde Wasserstoff zwischenzeitlich nicht mehr als zu fördernde Antriebstechnik in Betracht gezogen. Wird damit gerechnet, dass auch im schienengebundenen Verkehr Brennstoffzellenfahrzeuge aufgrund der Energieeffizienz dieser Antriebsart aus der Förderung herausfallen könnten, weil wir bei der Bewältigung der Klimawende vor der Problematik stehen, dass nur eine begrenzte Menge an grüner Energie zur Verfügung steht? Deswegen ist die Energieeffizienz ja in der politischen Diskussion auch immer wieder ein Thema.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Sandmann, für die umfangreiche Unterrichtung.

Frau Schwabl, Sie hatten sich herzlich dafür bedankt, dass Sie heute darüber unterrichten dürfen. Ich sage herzlichen Dank, dass das zehn Monate, nachdem wir es beantragt haben, gelungen ist. Das ist kein Vorwurf - ich habe den Hinweis auf den Stresstest verstanden. Dennoch hätten wir uns sicherlich früher eine Unterrichtung gewünscht.

Ich möchte das, was Frau Hanisch gesagt hat, sehr deutlich unterstreichen: Wir brauchen im Nachgang zu dieser Unterrichtung auch etwas klarere Aussagen zur Zeitschiene.

Herr Sandmann, Sie hatten ausgeführt, dass zumindest zeitweise Haltestellen entfallen müssen. Es ist wichtig, zu wissen, in welcher Abfolge das alles geschieht. Mir ist zwar klar, dass die Umset-

zung dieser Maßnahmen nicht auf den Tag genau dargestellt werden kann. Aber es muss doch neben dem Enddatum auch Zeitachsen geben. Sie sagten, dass Anfang der 2030er-Jahre mit der absoluten Fertigstellung zu rechnen ist. Es muss doch auch für die Zwischenzeit eine Zeitschiene geben, um das Ziel, das Sie haben, erreichen zu können.

Bei Ihrem Hinweis zu Untergrunduntersuchungen musste ich schmunzeln. Dieses Thema ist bekanntlich auch bei der A 20 virulent.

Ich habe noch eine Bitte. Ich habe aufgrund der Corona-Situation alle meine Kontakte zwischen Weihnachten und Neujahr abgesagt, habe deshalb sehr viel Zeit und möchte Sie deshalb fragen, ob es möglich ist, zumindest jeder Fraktion ein vollständiges Exemplar des Gutachtens zur Verfügung zu stellen, damit ich das eine oder andere aus der heutigen zusammenfassenden Unterrichtung besser nachvollziehen kann.

Abg. **Stefan Wirtz** (fraktionslos): Vielen Dank an den vortragenden Herrn Sandmann.

Sie haben bei der Vorstellung des Gutachtens erklärt, dass die Elektrifizierung der Schienenstrecke von Oldenburg nach Osnabrück vielleicht nicht notwendig ist. Der Hafen Wilhelmshaven wird ausgebaut und damit leistungsfähiger. Wenn ich mit Hafenbetreibern spreche, dann erlebe ich, dass der Hamburger diesen Bereich als Hinterland seines Hafens ansieht, wohin die Container möglichst schnell transportiert werden sollen. Der Wilhelmshavener würde ähnlich argumentieren. Wäre es nicht schon deshalb sinnvoll, die Strecke voll zu elektrifizieren? Denn das Befahren der Strecke mit leichten Triebwagen für den Personennahverkehr ist schön und gut, aber letztendlich wird diese Strecke in Zukunft vielleicht mehr leisten müssen als nur „mehr Nahverkehr“ und „mehr Personenverkehr“. Wäre es vor diesem Hintergrund nicht sogar zwingend sinnvoll, bei dieser Strecke von Anfang an eine Elektrifizierung einzuplanen bzw. entsprechende Pläne in das Gutachten mit aufzunehmen?

Gestatten Sie mir noch einen Hinweis zu leichten Triebwagen mit alternativen Antrieben. Der iLINT ist offensichtlich nicht in der Lage, beide Strecken zu befahren, sondern nur die Strecke von Delmenhorst bis Hesepe. Das liegt angeblich an der Fahrdynamik. Das ist ein vornehmes Wort dafür, dass die Fahrzeuge zu langsam in der Beschleunigung und wahrscheinlich auch zu langsam in

der Höchstgeschwindigkeit sind. Andernfalls lässt sich nicht erklären, dass diese Züge den Fahrplan nicht halten können.

Was passiert denn, wenn die Strecke Delmenhorst bis Hesepe auf Schnellfahrbereiche ausgebaut wird und vielleicht sogar noch zusätzliche Halte gebaut werden? Reicht dann die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Fahrzeuge - batterieelektrisch oder wasserstoffbetrieben - aus oder fallen diese Fahrzeuge für eine solche Planung dann auch aus?

Sandmann (LNVG): Herr Schulz-Hendel, das Gutachten können wir zur Verfügung stellen.

Sie fragten nach der Vollelektrifizierung der Strecke Oldenburg–Osnabrück unter dem Blickwinkel des Güterverkehrs. - Wir sind Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und betreiben den Infrastrukturausbau bzw. versuchen ihn aus dem Blickwinkel des SPNV zu initiieren. Inwieweit der Bund, der für den Ausbau dieser Strecke für den Güterverkehr zuständig ist, insoweit langfristig andere Pläne hegt, vermag ich nicht abzuschätzen. Ich kann Sie nur auf Folgendes hinweisen. Es gab vor nicht allzu langer Zeit einen Förderantrag, diese Strecke aus dem elektrischen Güterbahnprogramm zu fördern. Diese Untersuchung hat ergeben, dass aus Sicht des Bundes diese Maßnahme volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Inwieweit sich die Randbedingungen ändern werden, vermag ich nicht abzuschätzen.

Sie hatten die Frage nach dem Einsatz des iLINT gestellt. Die Höchstgeschwindigkeit dieses iLINT ist kein Problem. Das Problem ist tendenziell die Fahrdynamik, also das Beschleunigungsvermögen, weil viele Unterwegshalte angefahren werden und die dadurch entstehenden Verzögerungen sich summieren.

Der Ausbau aber ist, wie ich schon sagte, für ein Befahren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h vorgesehen. Die Errichtung zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe ist notwendig, um die Ziele „Verkürzung der Reisezeiten“ und „30-Minuten-Takt“ in dem Abschnitt Lohne-Delmenhorst umsetzen zu können - mit einem Fahrzeug, das eine durchschnittliche Fahrdynamik ausweist. Der iLINT würde das noch schaffen. Es gibt Fahrzeuge, die etwas leistungsfähiger sind und dann natürlich größere Reisezeitvorteile ergeben.

Frau Hanisch fragte nach dem Zeitstrahl; danach wurde von mehreren Ausschussmitgliedern ge-

fragt. Wir werden uns darum bemühen, einen solchen Zeitstrahl aufzuzeigen - mit allen Unwägbarkeiten in dieser Frühphase des Projektes.

Sie fragten, ob Wasserstoff teurer ist und nach der Energieeffizienz. Für uns sind die Betriebskosten maßgeblich. Dabei spielen natürlich die Stufen in der Vorproduktion eine gewisse Rolle. Der Wasserstoff hat einen bestimmten Energiewert, der mit einem bestimmten Preis hinterlegt ist - ebenso wie die Kilowattstunde Strom. Dieser Preis wird neben anderen Faktoren letztendlich entscheidend sein. Entscheidend werden auch Fragen der Instandhaltung solcher Fahrzeuge usw. sein. Diesen Fragen wollen wir nachgehen. Wir wollen versuchen, sie aufzuhellen, bevor wir eine Entscheidung treffen.

GF'in **Schwabl** (LNVG): Es ist noch eine Frage bezüglich der Förderprogramme gestellt worden. Wir gehen davon aus, dass die Förderprogramme für Wasserstoff im Schienenbereich nicht eingestellt werden, weil der momentan bestehende Elektrifizierungsgrad sehr niedrig ist und sicherlich noch rund 20 Jahre ins Land gehen werden, bis das Netz ausgebaut ist. Deswegen gehen wir davon aus, dass Wasserstoff und auch die Brennstoffzellenfahrzeuge weiter gefördert werden.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Meine erste Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, die Strecken nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den Güterverkehr und somit für alle Verkehre herzurichten, ist schon beantwortet.

Meine zweite Frage ist, ob in die Betrachtung genommen worden ist, dass die beiden Strecken auch mit Signaltechnik und zusätzlichen Weichen versehen werden müssen und Stellwerke ausgebaut werden müssen, oder ob davon ausgegangen wird, dass die heutige Technik die zusätzlichen Verkehrsbedarfe aufnehmen kann.

Auf der Seite 12 Ihrer Präsentation sind die Kosten und Finanzierungsoptionen dargestellt. Das Finanzierungsbeispiel in dem Kasten unten rechts ist mit „Beispiel Vollelektrifizierung (worst-case)“ überschrieben. Sie gehen von 145 Millionen Euro aus. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann sind das die gleichen 145 Millionen Euro, die auf der Seite 11 Ihrer Präsentation für eine „Strecken-elektrifizierung Oldenburg–Osnabrück (bei Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben)“ aufgewendet werden müssten, Ihres Erachtens aber nicht aufgewendet zu werden brauchen, weil

sie durch den Einsatz anderer Fahrzeuge entfallen können. Auf der Seite 12 steht aber links neben dem Kasten „Beispiel Vollelektrifizierung (worst-case)“: „ ... Vergleich vollelektrische E-Traktion mit einem Brennstoffzellen-Fahrzeug → wirtschaftlicher Vorteil E-Traktion von 180 Millionen Euro bei 30-jähriger Einsatzdauer (Stand 2021)“. Ich sehe einen Widerspruch zwischen dem, was als Begründung zu dem wirtschaftlichen Vorteil angeführt wird, und dem, was Sie gesagt haben.

Ich habe mit Vertretern der DB Netz z. B. über das Thema „Erneuerung der Friesenbrücke“ gesprochen. Dabei geht es lediglich darum, sie wieder so aufzubauen, ohne dass damit ein nennenswerter Zugewinn verbunden ist. Mir kann die DB Netz ganz klare Zeitstrahle nennen, wie viel Zeit sie von der Ausschreibung der Baumaßnahme bis zum ersten Spatenstich benötigt. Mir werden auf Fragen nach dieser Maßnahme immer Zeithorizonte von nicht ganz einem Jahrzehnt genannt. Der Zeitaufwand für die Abläufe solcher Baumaßnahmen ist doch eigentlich klar definierbar.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Es wurde uns zugesagt, dass eine Zeitleiste nachgeliefert wird.

Abg. **Gerda Hövel** (CDU): Vielen Dank für die Präsentation, Herr Sandmann. Sie sehen, dass uns der Wunsch nach konkreten Aussagen zu Zeitplänen sehr stark umtreibt. Das beinhaltet natürlich auch Aussagen zur absehbaren Umsetzung dieser Maßnahmen.

Ich habe eine Frage zu den Informationen zu den Kosten und zu der Finanzierung auf der Folie auf Seite 12 Ihrer Präsentation. Im ersten Spiegelstrich stellen Sie die günstigen Förderkonditionen dar. Im zweiten Spiegelstrich benennen Sie die Voraussetzung, dass sich aus der Baumaßnahme ein volkswirtschaftlicher Nutzen ergeben müsse und der ermittelte Wert > 1 sein müsse. Meine Frage ist: Wird dieses Kriterium problemlos erfüllt werden können, oder kann das Kriterium möglicherweise noch eine Umsetzungshürde sein? Wie wird der volkswirtschaftliche Nutzen, der vermutlich tendenziell in der Zukunft liegen wird, beurteilt?

Sandmann (LNVG): Herr Arends, der Ausbau der Strecke für alle Verkehrssparten, also für den Güterverkehr, liegt, wie gesagt, nicht in unserem Fokus. Wir sind fokussiert auf den Schienenpersonennahverkehr.

Sie fragten weiter zu den Informationen auf der Folie auf der Seite 12. Wir haben im Moment erst wenige Informationen zu den Betriebskosten beim Einsatz alternativer Antriebstechniken. Mit der Berechnung eines Worst-case haben wir versucht, die Eckpunkte des Spannungsbogens aufzuzeigen, in dem wir uns zwischen den Investitionskosten auf der einen Seite und den Betriebskosten auf der anderen Seite bewegen. Die Investitionskosten sind sicherlich mehr oder weniger hoch, sind aber bei einer über 30 Jahre zu finanzierenden Betriebsdauer über die Gesamtschau gesehen eine nur relative Größe. Das soll die Aussage bzw. Botschaft der Berechnung in dem Kasten sein.

Es ist uns nicht möglich, die Betriebskosten für den Zeitraum der nächsten 30 Jahre verlässlich abzuschätzen. Deshalb bitte ich Sie, die in dem Kasten verwendeten Zahlen nur als sehr grobe Abschätzung auf Basis des Jahres 2021 anzusehen. Das Beispiel soll aber zeigen, dass wir nicht nur die Investitionskosten, sondern auch die Betriebskosten mit in den Blick nehmen müssen.

Die Dringlichkeit der Bitte, Ihnen einen Zeitplan zur Verfügung zu stellen, ist bei uns angekommen.

Für die Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens einer Baumaßnahme gibt es ein vorgegebenes Verfahren des Bundes, die sogenannte Volkswirtschaftliche Bewertung. Zur Beurteilung der Erfolgsaussichten können wir derzeit allenfalls Gefühlsäußerungen abgeben. Zum einen müssen die Kosten auf der Basis einer Entwurfsplanung abgeschätzt werden. In dieser Phase befinden wir uns derzeit noch gar nicht. Wir sprechen insofern nur von abgeschätzten Kosten und nicht von Kosten, die ingenieurmäßig ermittelt worden sind. Zum anderen wird dieses Bewertungsverfahren gerade vom Bund überarbeitet mit der Zielrichtung, bei der Bewertung insbesondere dem Klimaschutz mehr Gewicht zu geben und die Frage des Emissionsausstoßes kostenseitig entsprechend positiv bzw. negativ zu berücksichtigen. Da wir hier den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge planen, erwarten wir daraus neben Fahrzeitgewinnen, die aus heutiger Sicht schon immer sehr positiv gewertet wurden, auch nennenswerte Nutzenbeiträge und hoffen natürlich, dass wir diese Schwelle, die „Magische 1“, überschreiten werden. Dazu aber kann ich derzeit keine verlässliche Aussage tätigen.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Wir haben jetzt alle Fragen abgearbeitet.

Die Unterlagen, deren Übersendung Sie angekündigt haben, werden durch die Landtagsverwaltung weiter verteilt werden.

Tagesordnungspunkt 2:

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

Antrag der Landesregierung - [Drs. 18/10257](#)

direkt überwiesen am 23.11.2021

federführend: AfWAVuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

Der Ausschuss hat in der 79. Sitzung am 26. November 2021 eine Unterrichtung durch Minister Dr. Althusmann entgegengenommen und darüber eine Aussprache geführt. Im Mittelpunkt der Aussprache stand der Wunsch der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, dass bei den Planungen zur Reaktivierung des Schienennetzes der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) nicht nur Belange des Güterverkehrs, sondern auch des Personennahverkehrs berücksichtigt werden sollten.

Der Ausschuss für Haushalt und Finanzen hat den Antrag der Landesregierung in seiner 145. Sitzung am 1. Dezember 2021 beraten. Dazu lag ihm eine Tischvorlage vor, die auf die Berücksichtigung des Personennahverkehrs bei den weiteren Planungen für das Schienennetz zielt. Herr Ausschussvorsitzender Heere hatte in der Sitzung angekündigt, dass diese voraussichtlich als Entschließungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Antrag der Landesregierung in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 3. Dezember 2021 eingebracht wird. Das Papier wird voraussichtlich als Entschließungsantrag und nicht als Änderungsvorschlag in den federführenden Ausschuss eingebracht, weil der Landtag keine Änderungen zu einem Antrag der Landesregierung beschließen kann.

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) warb unter Bezugnahme auf den Wortlaut der Tischvorlage, die seine Fraktion im mitberatenden Ausschuss für Haushalt und Finanzen verteilt hatte, darum, heute einen gemeinsamen Entschließungsantrag mit der Intention zu erarbeiten, dass bei den weiteren Planungen für das OHE-Schienennetz auch Belange des Personennahverkehrs berücksichtigt würden.

Der Abgeordnete äußerte sich unter Bezugnahme auf den Vorabauszug aus der Niederschrift über die Mitberatung des Ausschusses für Haushalt und Finanzen „ganz begeistert über die Aussagen des SPD-Mitglieds Maximilian Schmidt“, wonach es schon lange ein Bestreben der Landesregierung sei, die Schieneninfrastruktur auch für den Personennahverkehr zu reaktivieren, und die Forderung nach Fertigstellung der A 39 nur deshalb erhoben werde, weil es in der Region an Verkehrswegen fehle.

Der Abgeordnete bedauerte, dass es aufgrund der Vorschriften der Landeshaushaltsordnung nicht möglich sei, den Antrag der Landesregierung in der Fassung eines Änderungsvorschlags der Fraktionen zu verabschieden, sondern es eines gesonderten Entschließungsantrags der Fraktionen bedürfe, und der Landtag dem Antrag der Landesregierung entweder zustimmen oder ihn ablehnen könne.

Abschließend kündigte Abg. Schulz-Hendel an, dass seine Fraktion im Plenum einen eigenen Antrag einbringen werde, sofern es nicht möglich sein sollte, auf einem anderen Verfahrensweg den Willen des Landtags zum Ausdruck zu bringen, dass nach dem Erwerb des Schienennetzes der OHE dafür gesorgt werden müsse, es auch für den schienengebundenen Personennahverkehr zu ertüchtigen.

Von dem Abg. **Frank Henning** (SPD) um eine rechtliche Stellungnahme gebeten, legte LMR'in **Worlitzsch** (MW) Folgendes dar:

Dem Haushaltsausschuss lag der Entwurf eines Änderungsvorschlags vor. Im Haushaltsausschuss ist aber auch ganz klar gesagt worden, dass es sich hierbei um einen Antrag der Landesregierung an den Landtag handelt. Diesem Antrag kann man entweder zustimmen oder ihn ablehnen. Wenn der Antrag der Landesregierung geändert werden sollte, dann müsste die Landesregierung ihn selbst ändern. Wenn der Antrag geändert werden sollte, müsste die Befassung komplett von vorn beginnen. Das würde bedeuten, dass wir die Entscheidung definitiv in diesem Jahr nicht mehr treffen könnten - mit allen Konsequenzen.

Die Annahme, dass wir eine geänderte Vorlage erteilt hätten, beruht auf einem Irrtum. Die Landesregierung hat keine geänderte Vorlage verteilt. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat eine Tischvorlage verteilt. Aus der Tischvorlage ist

nicht ersichtlich, wer der Verfasser ist. Es wurde aber in der Sitzung explizit gesagt, dass versäumt wurde, auf der Tischvorlage zu vermerken, von wem sie stammt, und es wurde daher darum gebeten, die Vorlage handschriftlich mit „Bündnis 90/DieGrünen“ zu versehen. Der Änderungsvorschlag ist also keine Vorlage der Landesregierung. Die Landesregierung hat ihren Antrag nicht geändert und beabsichtigt es auch nicht.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) merkte an, dass diese Darstellung mit den Informationen übereinstimme, die sie seitens der Landtagsverwaltung erhalten habe.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) rief in Erinnerung, dass er in der 79. Sitzung am 26. November 2021 darauf hingewiesen habe, dass ein Antrag der Landesregierung aus formellen Gründen nur von der Landesregierung selbst geändert werden könne, Änderungsvorschläge seitens der Fraktionen hierfür ein untaugliches Mittel seien und er in dieser Ansicht von der Landesregierung bestätigt worden sei.

Der Abgeordnete äußerte sein Bedauern darüber, dass es der Landesregierung trotz der seinerzeit im Ausschuss bestehenden offensichtlichen fraktionsübergreifenden Einigkeit in der Frage der Erweiterung des Antrags der Landesregierung um die Berücksichtigung von Belangen des Personennahverkehrs nicht gelungen sei, die Zwischenzeit bis zur heutigen Sitzung zu nutzen, um einen entsprechend erweiterten Antrag vorzulegen. Dass die Landesregierung nach diesem Versäumnis nun unter Zeitdruck stehe, sei aus seiner Sicht wenig verwunderlich, aber auch selbstverschuldet, sagte der Abgeordnete, zumal der Landtag bekanntlich dem Wunsch der Landesregierung entsprechen solle, den Antrag noch im Jahre 2021 zu verabschieden, damit der Erwerb des OHE-Schienenetz noch in 2021 abgewickelt werden könne.

Abschließend fragte Abg. Bode, ob der Landtag somit nur noch die Möglichkeit habe, seinen Willen bei der abschließenden Beratung im Dezember-Plenum mündlich zu äußern.

LMR'in **Worlitzsch** (MW) antwortete auf diese Frage wie folgt:

Der Antrag der Landesregierung entspringt einer Initiative des Finanzministeriums. Das Finanzministerium hat erklärt, dass es den Antrag in der vorliegenden Fassung stellen wolle.

Wir haben im Haushaltsausschuss bereits ausführlich über das Thema SPNV diskutiert. Dabei wurde seitens der Landesregierung bestätigt, dass das Thema SPNV ein wichtiges Thema ist, das wir in einem zweiten Schritt angehen wollen. Es handelt sich um ein abgestuftes Verfahren: In einem ersten Schritt erfolgt der Erwerb der Infrastruktur. In einem zweiten Schritt erfolgt die Prüfung und Ermittlung der Möglichkeiten im SPNV.

Es ist zwischen mehreren Aspekten zu unterscheiden:

Im ersten Schritt geht es darum, dass wir erst einmal die Infrastruktur erwerben, um überhaupt die Möglichkeit zu haben, mit dieser Infrastruktur etwas zu machen.

Im zweiten Schritt geht es um die Reaktivierung von Strecken. Dafür gibt es das Standardisierte Bewertungsverfahren, das sich derzeit in der Überarbeitung befindet - womit die Hoffnung verbunden wird, dass es danach etwas leichter wird, Strecken zu reaktivieren. Das heißt, im Rahmen dieses Standardisierten Bewertungsverfahrens werden dann selbstverständlich auch die Strecken der OHE, die dann hoffentlich in den Besitz der SInON übergegangen sind, dahingehend überprüft.

Aufseiten des Landes besteht auf jeden Fall das Interesse, auch die Möglichkeiten der Nutzung für den SPNV zu prüfen. Aber dieser Vorgang ist sozusagen unabhängig von dem Erwerb, der im ersten Schritt erfolgt. Denn um die Möglichkeiten für den SPNV zu prüfen, muss das Land überhaupt erst einmal im Besitz der Strecken sein.

Auf einen Einwurf von Abg. **Jörg Bode** (FDP) erläuterte Besch'e **Kahlert-Kirstein** (LTVerv), dass nach Rücksprache mit dem GBD ein eigener Entschließungsantrag zu dem Antrag der Landesregierung gemäß § 23 Abs. 1 Satz 2 GO LT für die heutige Ausschussberatung hätte eingereicht werden können oder noch bis zur abschließenden Beratung im Dezember-Plenum eingereicht werden könne. - Dieses wurde seitens der Landtagsverwaltung dem Antragsteller auch per Mail vom 1. Dezember 2021 mitgeteilt.

Unter dem Eindruck des Einvernehmens, das nach Darstellung des MW und ausweislich des Vorabauszugs aus der Niederschrift über die 145. Sitzung des mitberatenden Ausschusses für Haushalt und Finanzen zwischen den Fraktionen zu der Tischvorlage der Fraktion Bündnis 90/Die

Grünen bestanden hat, schlug Abg. **Jörg Bode** (FDP) vor, einen Entschließungsantrag aller vier Fraktionen zu formulieren, der sich an dem Wortlaut der Tischvorlage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen orientiert, und diesen in der Schlussberatung des Landtags einzubringen.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) stimmte dem Verfahrensvorschlag seines Vorredners unter der Voraussetzung zu, dass dadurch die Beschlussfassung über den Antrag der Landesregierung im Dezember-Plenum nicht gefährdet sei und somit der Erwerb des Schienennetzes der OHE noch in 2021 erfolgen könne.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) warb dafür, einen entsprechenden Entschließungsantrag aller vier Fraktionen des Landtags in Ergänzung des Antrags der Landesregierung zu erarbeiten und bis zum Dezember-Plenum in die Beratungen einzubringen.

Beschluss

Der **Ausschuss** stimmte dem Antrag der Landesregierung gemäß § 40 Abs. 2 LHO zu.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE, FDP

Ablehnung: -

Enthaltung: -

Die Fraktionen kündigten an, zur abschließenden Beratung im Plenum einen gemeinsamen Entschließungsantrag vorzulegen, in dem sie sich dafür aussprechen, dass die Landesregierung nach dem Erwerb des Schienennetzes der OHE bei ihren Ertüchtigungsplanungen neben den Perspektiven des Schienengüterverkehrs auch die Perspektiven des Schienenpersonennahverkehrs zu würdigen hat.

Tagesordnungspunkt 3:

Garantiert mobil: Mit niedersächsischer Mobilitätsgarantie Zugang für alle Menschen zu einem verlässlichen, regelmäßigen und bezahlbaren ÖPNV schaffen!

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/9587](#)

erste Beratung: 115. Plenarsitzung am 08.07.2021

federführend: AfWAVuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF

Der Ausschuss hat in seiner 74. Sitzung am 10. September 2021 eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung beschlossen. Diese liegt ihm mit Datum vom 26. November 2021 vor (vgl. Vorlage 1).

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) legte dar, der Antrag verfolge die Zielvorstellung, für ganz Niedersachsen eine Mobilitätsgarantie zu entwickeln und im ÖPNV umzusetzen. Dieses Ziel sei weder in zwei noch in vier Jahren zu erreichen. Diese Einsicht dürfe jedoch kein Grund dafür sein, das Vorhaben weiter auf die lange Bank zu schieben. Vielmehr müsse gerade aus diesem Grunde umgehend mit dem Entwicklungsprozess begonnen werden.

Die Abg. Hanisch habe in ihrem Statement gegen die im Entschließungsantrag erhobenen Forderungen angeführt, dass an einigen Standorten des Landes schon Maßnahmen in Richtung einer Mobilitätsgarantie betrieben würden. Diese Maßnahmen stünden der in der Nr. 2 erhobenen Forderung, mit zusätzlichen vier Modellregionen/Landkreisen jeweils ein Pilotprojekt zur Mobilitätsgarantie zu initiieren, um als anschauliche Beispiele Handlungsansätze für alle anderen Regionen und Landkreise zu geben, damit auch die Mobilität der Menschen im ländlichen Raum deutlich verbessert werde, nicht entgegen.

In Anbetracht des Zeitraums, in dem eine Mobilitätsgarantie, die diesen Namen auch verdiene, verwirklicht werden könne, werde das Vorhaben nicht an der Finanzierung scheitern, zumal die Länder in den nächsten Jahren mit deutlich erhöhten Finanzhilfen aus dem Gesetz über Fi-

nanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) rechnen könnten.

Außerdem sei ersten Aussagen der Ampelkoalition zufolge im Gespräch, die sogenannten Regionalisierungsmittel, die das Land Niedersachsen vom Bund erhalte, um die Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherstellen zu können, deutlich zu erhöhen. Er gehe davon aus, dass der neue, von der FDP gestellte Verkehrsminister das Versprechen, die Mittel zu erhöhen, einlösen werde.

Die Erhöhung der Bundesmittel sei eine „riesige Chance“, auf dem Weg hin zu einer tauglichen Mobilitätsgarantie voranzukommen. Baden-Württemberg sowie Verlautbarungen zufolge auch die Länder Thüringen und Bayern verstärkten bereits ihre Aktivitäten mit dem Ziel einer landesweiten Mobilitätsgarantie. Niedersachsen dürfe auf diesem Gebiet nicht den Anschluss verlieren.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) entgegnete, ihr Vorredner habe darauf hingewiesen, dass andere Länder auf eine landesweite Mobilitätsgarantie hinarbeiteten. Er habe dabei aber unterschlagen, dass sich aufgrund von Finanzierungsvorbehalten auch in diesen Ländern die Umsetzung von Maßnahmen verzögere. Zudem werde beim Blick auf die dort angestoßenen Projekte klar, dass in diesen Ländern unter „Mobilitätsgarantie“ etwas anderes verstanden werde als das, was die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in ihrem Entschließungsantrag darunter verstanden wissen wolle.

Die Landesregierung habe dargelegt, dass Aufgabenträger für große Teile des ÖPNV nicht das Land sei und die für den jeweiligen Raum passenden Mobilitätskonzepte am besten vor Ort, also in der Kommune, entwickelt werden könnten.

Die kommunalen Aufgabenträger seien auf dem Weg, den ÖPNV zu verbessern, unterschiedlich weit fortgeschritten. Einige bedürften dabei auch einer stärkeren Unterstützung. Die stündliche Taktung der Verkehrsträger aber bringe nicht in jedem Falle eine ansprechende individuelle Mobilitätslösung. Aus diesem Grunde halte ihre Fraktion eine Mobilitätsgarantie, wie die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sie in ihrem Antrag fordere, für nicht zielführend.

Modellregionen würden in der Regel von der Entwicklung überholt. Es bedürfe keiner Modellregio-

nen, sondern einer flächendeckend guten Mobilität als Lösung für jeden einzelnen potenziellen Nutzer. Im Falle von kreisübergreifenden Verbindungen habe eine stündliche Anbindung an den ÖPNV keinen Wert.

Ihre Fraktion, kündigte die Abgeordnete an, werde aus den genannten Gründen den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen heute ablehnen.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) sagte, der Handlungsansatz, den die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen verfolge, um herauszufinden, wie ÖPNV-Angebote gerade in der Fläche verbessert werden könnten, sei begrüßenswert. Er heiße auch gut, dass mit neuen Möglichkeiten und Techniken experimentiert werden können müsse, etwa wie der Zugang zu Anruf-Sammeltaxi-Systemen unter Einsatz moderner IT-Technologie erleichtert werden könnten.

Der Entschließungstext sei allerdings recht allgemein gehalten. Außerdem bezweifle er, dass sich alles das, was die Antragstellerin in ihrem Antrag fordere, auch finanzieren lasse, und dass es überhaupt eine ausreichende Anzahl an Busfahrern gebe, mit denen die geforderte flächendeckende Mobilitätsgarantie in Niedersachsen sichergestellt werden könne.

Aus den vorgenannten Gründen, schloss Abg. Bode, werde die Fraktion der FDP dem Entschließungsantrag nicht zustimmen.

Abg. **Karsten Heineking** (CDU) erklärte, es stehe außer Frage, dass der Aspekt Mobilität die Politik auch in Zukunft weiter beschäftigen werde. Ob Mobilität aber im Sinne der Forderungen funktioniere, die die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in ihrem Entschließungsantrag erhoben habe, wage er zu bezweifeln. Die Landesregierung habe zu dem Entschließungsantrag aufschlussreich Stellung genommen. Unter dem Eindruck dieser Informationen werde seine Fraktion den Antrag ablehnen.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) äußerte, die Abg. Hanisch habe recht mit ihrem Hinweis, dass die Mobilitätswende bzw. die Verbesserung der Mobilität vor Ort, also auf kommunaler Ebene, beginnen müsse. Dies funktioniere aber nur, wenn die Rahmenbedingungen stimmten. Nach seinem Eindruck stimmten die Rahmenbedingungen in vielen Regionen Niedersachsens aber überhaupt nicht.

Dass nicht nur die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dieser Ansicht sei, würde eine Anhörung der der ÖPNV-Aufgabenträger bestätigen. Da nicht das Land, sondern in weit überwiegender Mehrzahl die Kommunen Aufgaben des ÖPNV wahrnahmen, schlage er vor, dass der Ausschuss beschließe, diese anzuhören, statt den Antrag heute voreilig abzulehnen. Möglicherweise gelange der Ausschuss durch eine Anhörung zu Erkenntnissen, die sich nicht in jedem einzelnen Punkt des Antrags seiner Fraktion widerspiegelten. In diesem Falle wäre er, Abg. Schulz-Hendel, bereit, den Entschließungstext an eine neue Erkenntnislage anzupassen.

Den Eindruck des Abg. Bode, dass der Entschließungstext recht allgemein gehalten sei, teile er nicht. So werde in der Nr. 2 des Forderungskatalogs zwar allgemein gefordert, „darauf hinzuwirken, dass alle Orte in Niedersachsen von 5 Uhr früh bis Mitternacht werktags stündlich und an Wochenenden mindestens zweistündlich an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind“. Im nächsten Satz allerdings werde genau beschrieben, was nach Ansicht der Antragstellerin dafür infrage komme, um zu einer für die Menschen nutzbaren Mobilitätsgarantie zu gelangen, nämlich „Anrufsammeltaxis ... und andere neue Mobilitätsformen“.

Fraglos werde „im ländlichen Raum zumindest auf längere Sicht nichts ohne das Auto gehen“, betonte der Abgeordnete unter Hinweis auf eigene Erfahrungen im Alltag. Es gelte, die gegenwärtige Situation sukzessive zu verbessern und Mobilität zu ermöglichen, die sozialgerecht und bezahlbar sei und es auch Menschen, die sich kein Auto leisten könnten oder keinen Führerschein besäßen, erlaube, sich im ländlichen Raum über Entfernungen zu bewegen, die nicht mehr fußläufig zurückgelegt werden könnten. Es müsse unbedingt verhindert werden, dass Menschen nur deshalb in urbane Räume getrieben würden, weil sie im ländlichen Raum nicht mobil seien.

Der Abgeordnete beantragte abschließend, die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger zu dem Entschließungsantrag seiner Fraktion anzuhören.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfahl dem Landtag - vorbehaltlich des Ergebnisses der Mitberatung des Ausschusses für Haushalt und Finanzen -, den Antrag abzulehnen.

Zustimmung: SPD, CDU, FDP

Ablehnung: GRÜNE

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 4:

Graue Flecken überall beseitigen: Breitbandförderung für den ländlichen Raum attraktiver gestalten

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/9395](#)

direkt überwiesen am 02.06.2021

federführend: AfWAVuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

Der Ausschuss hatte die Beratungen in der 78. Sitzung am 5. November 2021 fortgesetzt. Hierzu hatte ihm die in der 72. Sitzung am 25. Juni 2021 erbetene schriftliche Unterrichtung der Landesregierung (**Vorlage 1**) vorgelegen.

Das Mitglied der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hatte in der 78. in Reaktion auf die schriftlichen Informationen der Landesregierung angekündigt, einen Änderungsvorschlag vorzulegen. Dieser Änderungsvorschlag liegt mit Datum 23. November 2021 vor (**Vorlage 2**). Ein Mitglied der Fraktion der CDU hatte für die Koalitionsfraktionen die Einbringung eines eigenen Antrags angekündigt.

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) verwies auf den Änderungsvorschlag seiner Fraktion und vermisste den seitens der Koalitionsfraktionen in der 79. Sitzung angekündigten Änderungsantrag.

Abg. **Jörn Domeier** (SPD) begründete wie folgt, dass seine Fraktion den angekündigten Änderungsantrag noch nicht hat vorlegen können:

Er gehe davon aus, dass in allen Fraktionen die Erwartung bestehe, dass die künftige Breitbandförderung in Deutschland in den „Ampel“-Sondierungsgesprächen keine nur untergeordnete Rolle spielen werde, sondern auf diesem Gebiet auf Bundesebene sehr wesentliche Entscheidungen getroffen würden. Die Koalitionsfraktionen SPD und CDU hätten vereinbart, die Entscheidungsfindung auf Bundesebene abzuwarten, um das Ergebnis der Sondierungsgespräche zu diesem Thema in den Entschließungstext ihres Antrags einbeziehen zu können. Es gelte, die geplanten Maßnahmen des Bundes durch landesseitige Maßnahmen zu ergänzen und abzurunden. Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und

deren Änderungsvorschlag böten „gutes Material“ für eine entsprechende, von allen Fraktionen getragene parlamentarische Initiative.

Weiteres Vorgehen

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) hielt fest, dass sie den Antrag wieder auf die Tagesordnung setzen werde, wenn die Arbeitskreissprecher der Fraktionen ihr einen Hinweis gäben, dass der Entwurf einer gemeinsamen Entschließung vorliege.

Tagesordnungspunkt 5:

Mit dem Rad zur Arbeit: Dienstfahräder auch für den öffentlichen Dienst in Niedersachsen!

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/4448](#)

direkt überwiesen am 03.09.2019

federführend: AfWAVuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF;

mitberatend gem. § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 3 GO LT: AfluS

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) teilte mit, dass die Zustimmung seiner Fraktion zu dem Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen noch ausstehe und der Änderungsvorschlag somit heute noch nicht in die Beratungen eingeführt werden könne. Er betonte, dass die Koalitionsfraktionen „große Sympathie“ für den Antragsgegenstand hätten.

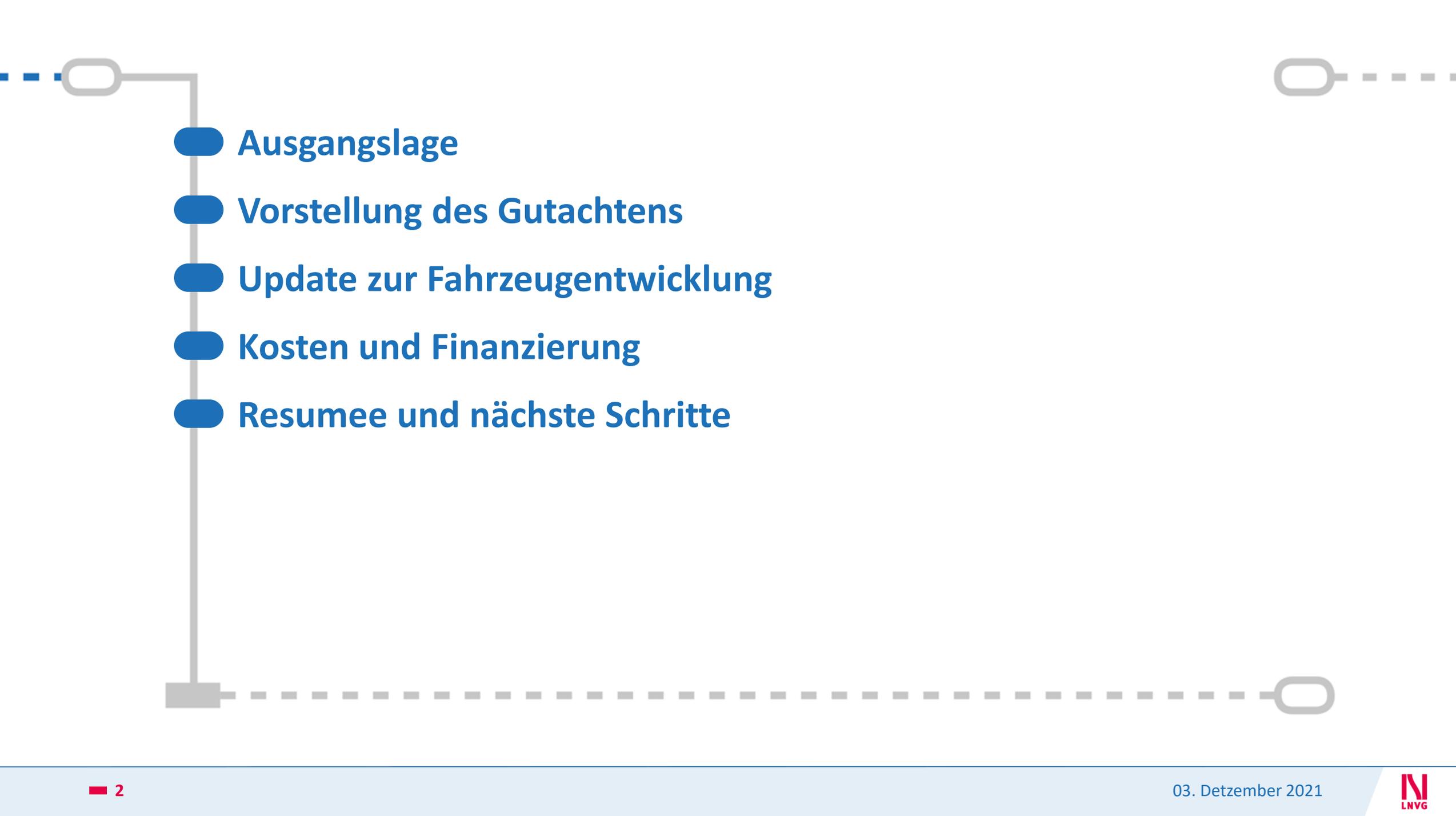
Auf seinen Wunsch hin setzte der **Ausschuss** den Punkt daraufhin von der Tagesordnung ab.

Auf Anfrage von Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) sagte Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) zu, dass sie den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im ersten Quartal des Jahres 2022 wieder auf die Tagesordnung setzen werde.



Zielkonzept für das Teilnetz Weser-Ems

Vorstellung des Gutachtens und weitergehender Erkenntnisse
- Sitzung des AfWAVuD am 03.12.2021 -

- 
- Ausgangslage**
 - Vorstellung des Gutachtens**
 - Update zur Fahrzeugentwicklung**
 - Kosten und Finanzierung**
 - Resumee und nächste Schritte**

Ausgangslage: Dringender Handlungsbedarf

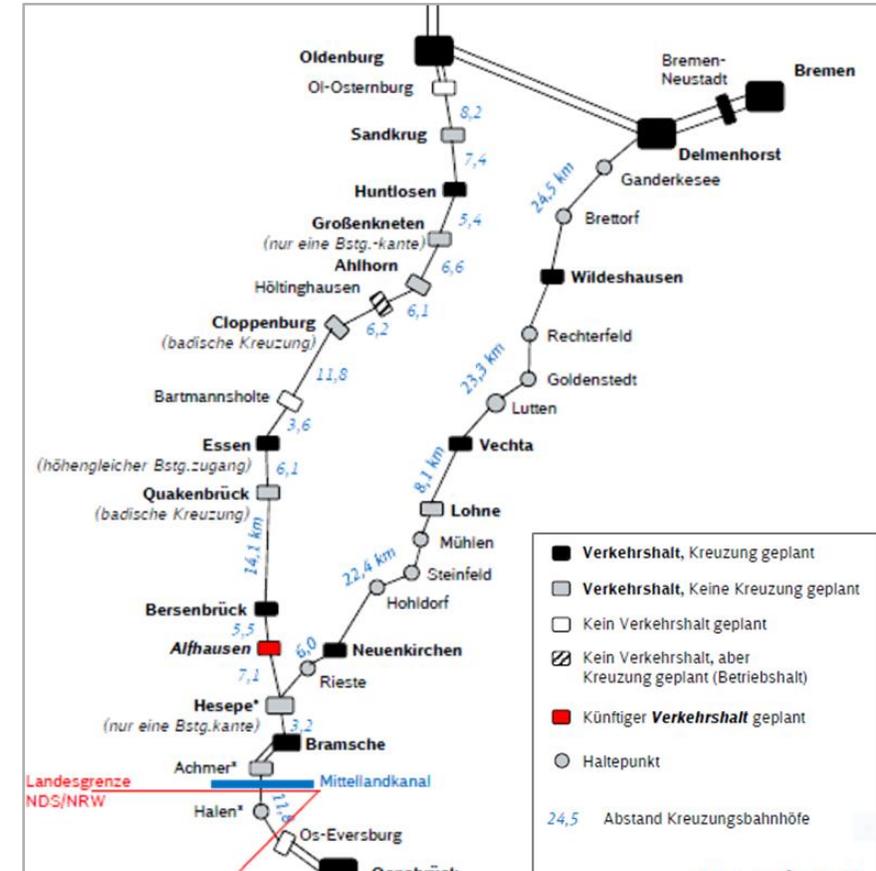


Ausgangslage

- Infrastruktur limitiert: eingleisig mit fixen Kreuzungs-Bf.
- Betriebsqualität mangelhaft
 - bundesweit Regionalnetz mit niedrigster Pünktlichkeit
 - Verkehrsunternehmen NordWestBahn fordert Nachverhandlung des Verkehrsvertrages
 - Fahrpläneinschränkungen drohen zeitnah (Ausfall Halte/Verstärkerfahrten)

Zielstellung

- dringlich ist Verbesserung der Pünktlichkeit
- angestrebte Angebotsverbesserungen u.a.
 - Anschluss an Fernverkehr Richtung Rhein/Ruhr,
 - Verbesserte Anschlüsse in OL, OS und Bramsche
 - 1/2-h-Takt ganztägig zw. OL und OS und in HVZ DEL - Lohne
 - Reaktivierung Halt Alfhausen
 - Ablösung der Dieseltriebwagen durch lokal emissionsfreie Fahrzeuge

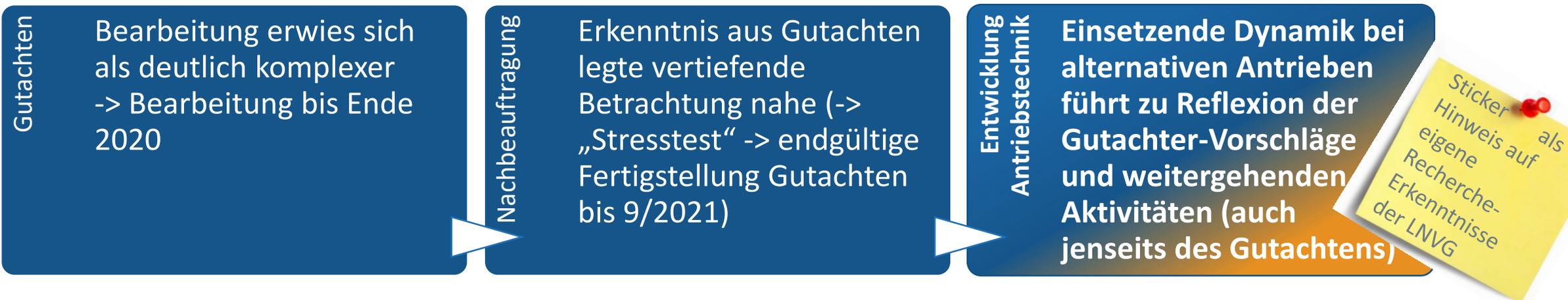


Gutachten: Auftragnehmer, Zeitplan und Prozess



Komplexität des Gutachtauftrags hat Nachsteuerung erfordert

- Gutachter: DB Netz AG, Frankfurt, mit Unterauftragnehmer sma und Partner AG, Zürich/Frankfurt
- Unterzeichnung Werkvertrag 22.08.2019
- Bearbeitungsdauer lt. Vertrag 9/2019 – 4/2020
 - Nachbeauftragung eines „Stresstests“ in 12/2020; Ziel: Abschluss 5/2021
- Abschlussbericht mit Datum 06.09.2021



Gutachten: Wesentliche Ergebnisse im Überblick



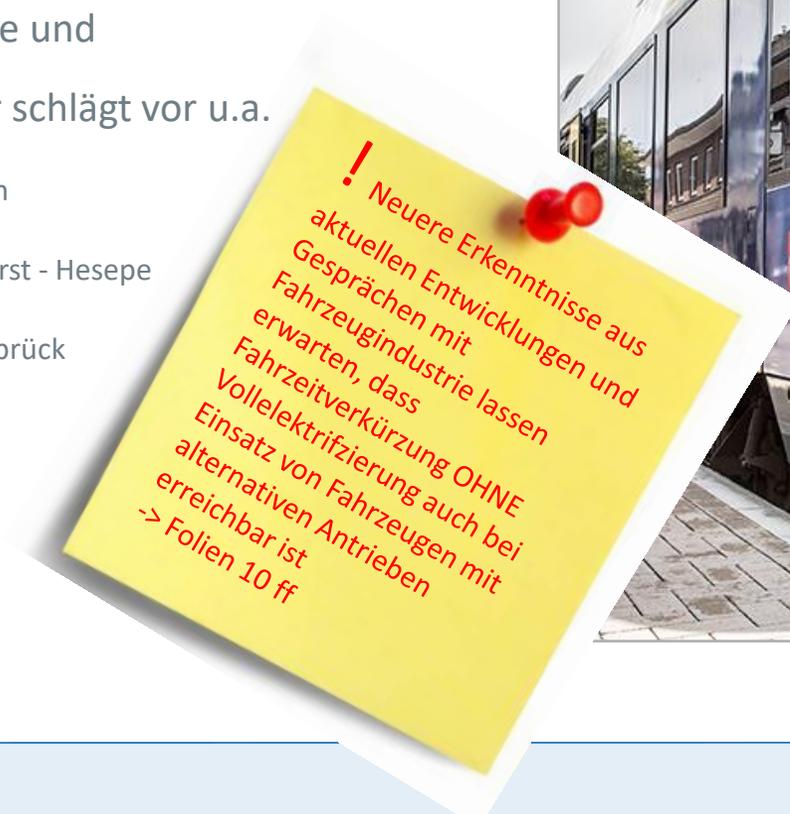
Zielerreichung erfordert deutliche Verkürzung der Fahrzeiten

Zielkonzept erfüllt alle geforderten verkehrlichen Zielstellungen und lässt sich stufenweise umsetzen.

Voraussetzung dafür ist eine deutliche Fahrzeitverkürzung durch

- Einsatz beschleunigungsstarker Fahrzeuge und
- massiven Infrastrukturausbau: Gutachter schlägt vor u.a.
 - Ausbau von 2gleisigen Begegnungsabschnitten
 - Erhöhung Streckengeschwindigkeit Delmenhorst - Hesepe
 - Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Osnabrück

➤ **Zielkonzept erfüllt am Besten die verkehrlichen, betrieblichen und klimapolitischen Ziele**



Gutachten im Detail: verkehrliche Ziele erreichbar



Stabilisierung Betriebsqualität und deutliche Angebotsverbesserungen

Relation Oldenburg - Osnabrück

- Verbesserung der Betriebsqualität (Pünktlichkeit), Berücksichtigung ausreichender Haltezeiten
- Berücksichtigung aller sonstigen perspektivischen Angebotsänderungen (Änderungen Fernverkehr, Angebotskonzept „Wunderline“)
- Verbesserung und Stabilisierung der Anschlüsse in Oldenburg
- Durchgängiger 30-Minuten-Takt Oldenburg – Osnabrück
- Reaktivierung Alfhausen im 1-h-Takt
- Verbesserung Anschlüsse in Osnabrück Richtung NRW
- geringfügige Fahrzeitreduzierung trotz Verlängerung Haltezeiten (-> Verbesserung Betriebsqualität) und zusätzlichem Halt Alfhausen
- Verbesserung Eckanschluss Bramsche

Relation Delmenhorst – Vechta – Hesepe (- Osnabrück)

- Ermöglichung Verstärker-Fahrten Delmenhorst – Wildeshausen/Lohne in HVZ mit Anschluss von/nach Bremen (angenäherter 30-min-Takt)
- Fahrzeitverkürzung Wildeshausen – Bremen um (bis zu*) 7, Lohne – Bremen um (bis zu*) 16 Minuten im stündlichen Grundtakt

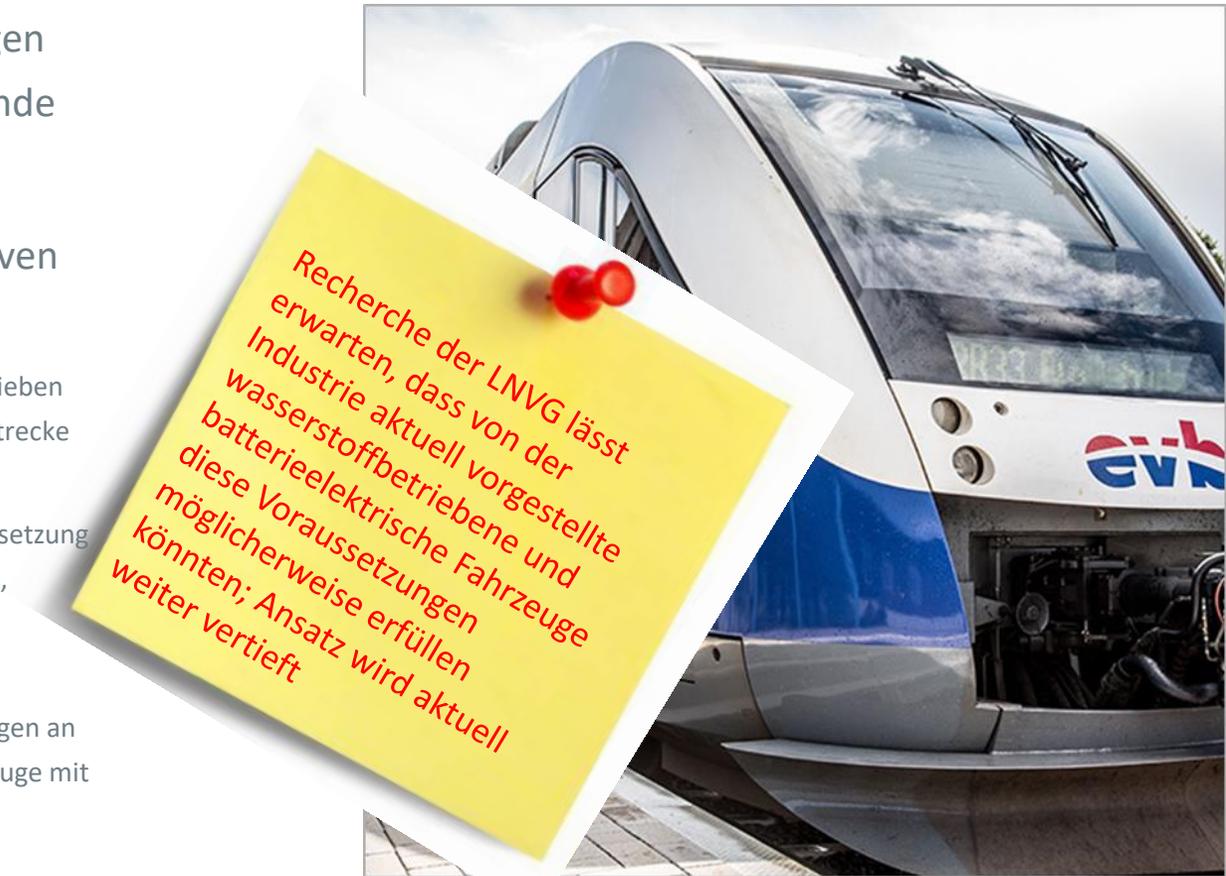
* abhängig vom Fahrzeugeinsatz

Gutachten im Detail: Ansätze zur Fahrzeitverkürzung



Fahrzeugeinsatz

- Die heute eingesetzten insgesamt 43 Dieseltriebwagen erreichen sukzessive ab Ende der 20iger Jahre das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer.
- Gutachten betrachtet alle fahrzeugseitigen Alternativen (wasserstoffbetriebene, batterie- und vollelektrische Fahrzeuge)
 - Gutachterlich betrachtete Fahrzeuge mit alternativen Antrieben verfügen nicht über die notwendige Fahrdynamik für die Strecke OL – OS
 - Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zur Umsetzung des Zielkonzepts auf der Strecke OL – OS nur dann möglich, wenn diese die Fahrdynamik des Referenzfahrzeugs (konventioneller elektrischer Triebzug) erreichen
 - Strecke Delmenhorst – Hesepe: hier geringere Anforderungen an Fahrdynamik (Referenzfahrzeug: Dieseltriebwagen) -> Fahrzeuge mit alternativen Antrieben grds. geeignet



Gutachten im Detail: Ansätze zur Fahrzeitverkürzung



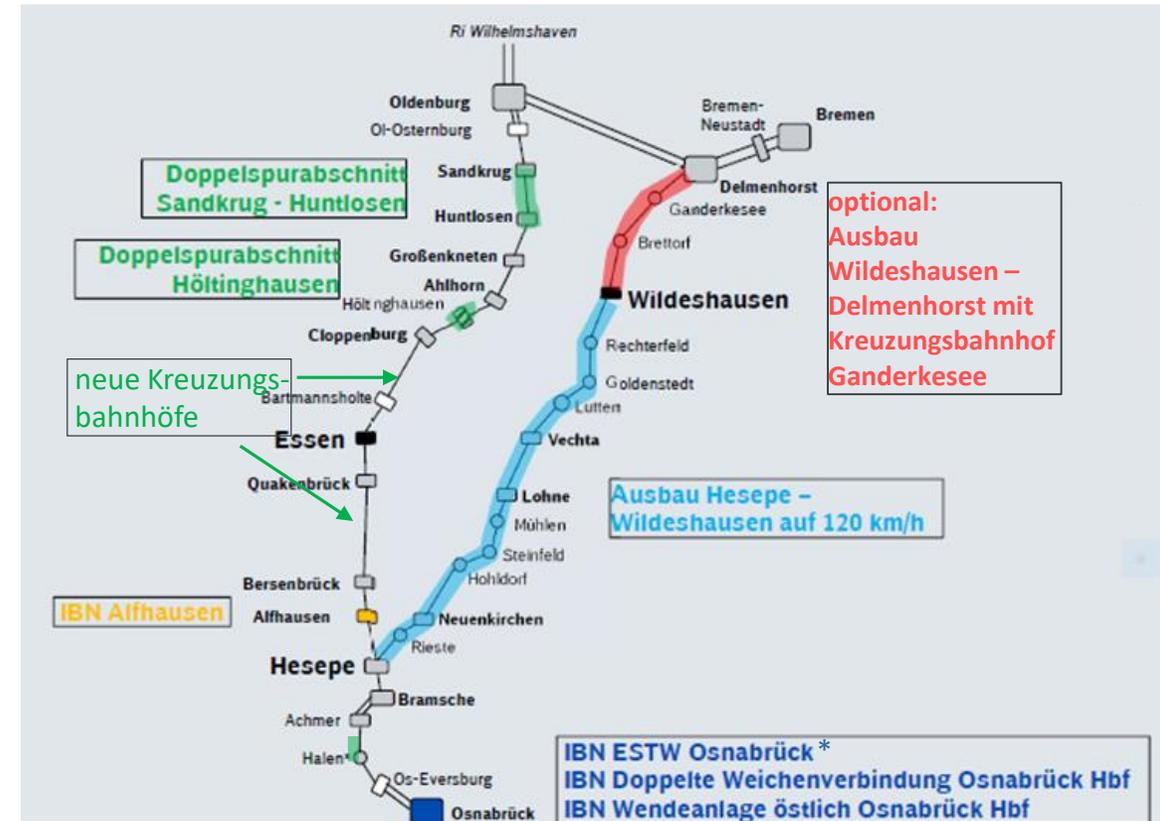
Infrastrukturausbau

● Infrastrukturausbau Strecke Oldenburg - Osnabrück

- 2-Gleisigkeit Sandkrug – Huntlosen,
- Erweiterung 2-Gleisigkeit im Bereich Höttinghausen
- 2-Gleisigkeit im Bereich Achmer – Halen
- Neubau Kreuzungsbahnhöfe Badbergen und Hemmelte
- Erweiterung Bahnhöfe Halen und Großenkneten
- auf Grund zwischenzeitlicher Erkenntnisse ist Vollelektrifizierung OL – OS nicht zwingend erforderlich

● Infrastrukturausbau Strecke Delmenhorst – Hesepe (- Osnabrück)

- Ausbau Delmenhorst – Hesepe auf 120 km/h (heute 80 km/h) -> u.a. Anpassung Signaltechnik, Bahnübergänge
- Neubau Kreuzungsbahnhöfe Ganderkesee, Lutten und Hesepe



*eigenständiges Vorhaben der DB Netz AG

Gutachten: Weitergehende Erkenntnisse



Aus- bzw. Überlastung des Knotens Osnabrück

Im Rahmen der Begutachtung erfolgter „Stresstest“ (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung) zeigt hohe Kapazitätsauslastung des Knotens Osnabrück

- Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn Recke – Osnabrück Hbf (eigenständiges Projekt aus NRW) belastet Betriebsqualität aller Status quo-Verkehre auf der Ost-West-Achse zusätzlich erheblich

- Fahrplankonzept der Tecklenburger Nordbahn „nicht fahrbar“ (Aussage DB)

- Gutachten sieht „generellen Ausbaubedarf“ für den Knoten

- 3-gleisiger Ausbau OS-Eversburg – OS Hbf
- 3. Bahnsteigkante OS-Altstadt



Update: Neue Erkenntnisse bei der Fahrzeugentwicklung



Entwicklung bei Antriebstechnik eröffnet Neubewertung der Streckenelektrifizierung OL - OS

- bislang nur wenige Erkenntnisse zu neuen Antriebstechnologien mit Fokus auf technische Einsatzreife
 - Erster Piloteinsatz von Brennstoffzellen-Fz. (HEMU*) im evb-Netz abgeschlossen: technisch erfolgreich; wirtschaftliche Erkenntnisse noch unvollständig
 - Erstes HEMU-Serienfahrzeug (LINT X) im evb-Netz ab Mitte 2022 (Fahrzeug für Strecke OL – OS nicht geeignet)
 - Ab 2022 Einsatz von BEMU**-Flotten bundesweit in mehreren Teilnetzen (insgesamt mehr als 100 Fz. verschiedener Hersteller)
- für Relation Delmenhorst – Vechta – OS ist Einsatz von BEMU- oder HEMU grundsätzlich Fahrzeugen möglich
- gutachterlich vorgeschlagene Streckenelektrifizierung OL – OS ist nach neuen Erkenntnisse nicht zwingend
-> aber Notwendigkeit, Fahrzeuge mit größtmöglicher Fahrdynamik einzusetzen. Einzelne Hersteller präsentieren inzwischen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die bzgl. Fahrdynamik vollelektrischen Fahrzeugen ebenbürtig sind
- Entscheidung über künftiges Fahrzeugkonzept unter Berücksichtigung aller technischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Aspekte

* HEMU: Brennstoffzellen-Fahrzeug (hydrogen electric multiple unit)

** BEMU: batterieelektrisches Fahrzeug (battery electric multiple unit)

Investitionskosten laut Gutachten

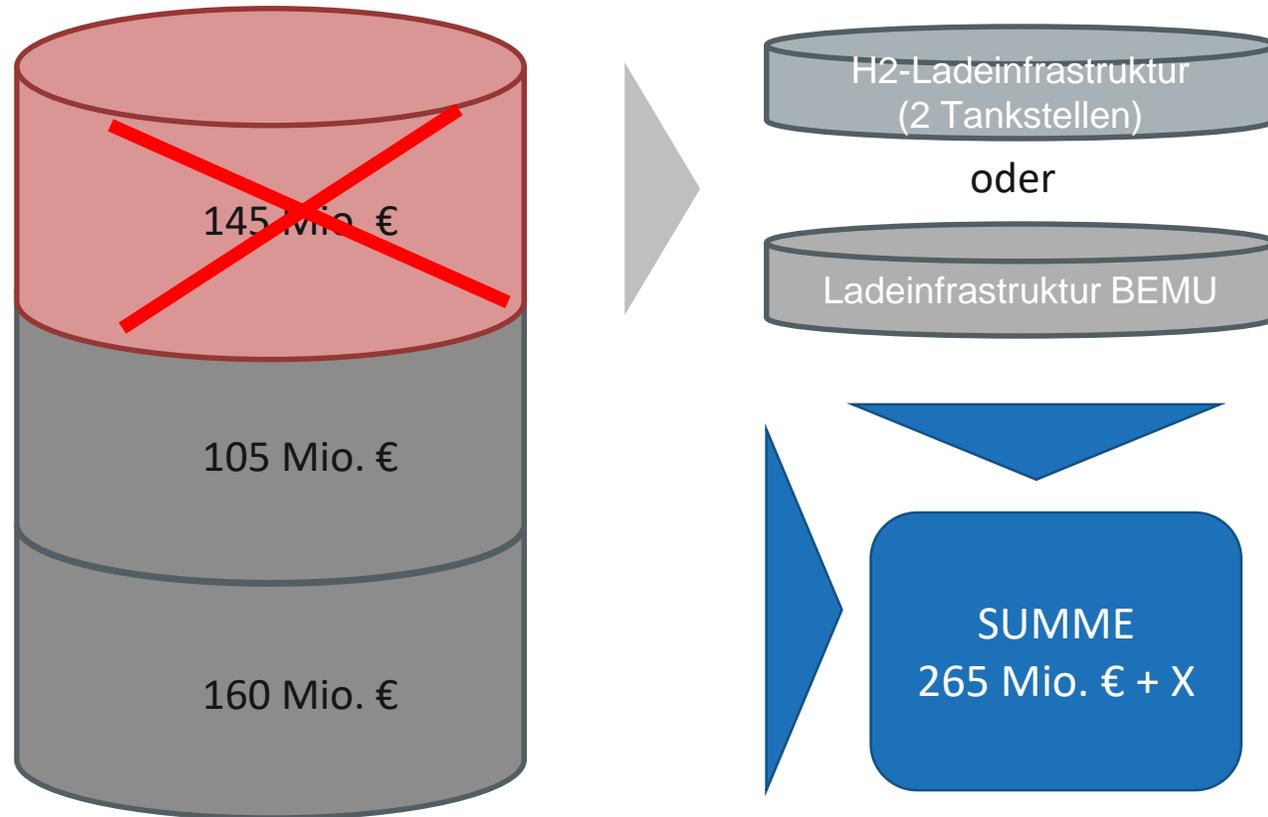


Abschätzung ohne Fahrzeuginvestitionen, Ladeinfrastruktur und weiterem Anpassungsbedarf

Streckenelektrifizierung
Oldenburg - Osnabrück (bei
Einsatz von Fahrzeugen mit alt.
Antrieben)

Ausbau Delmenhorst – Hesepe für
120 km/h u. Kreuzungsbahnhöfe

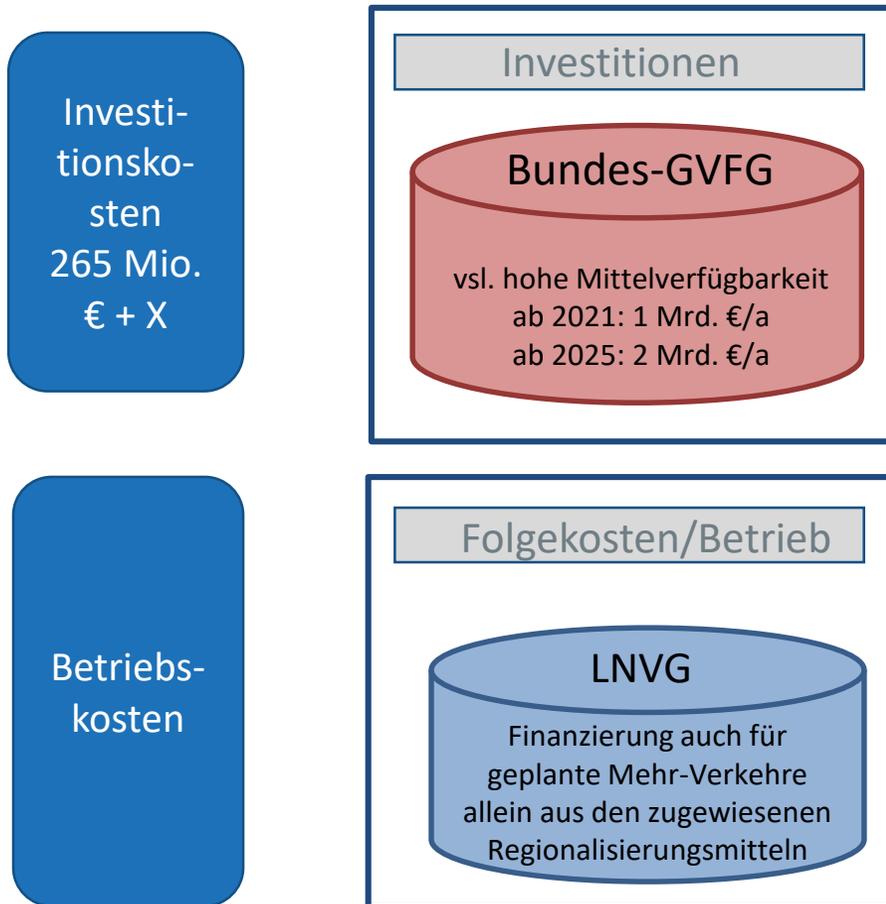
teilweise 2-gleisiger Streckenausbau
Oldenburg - Osnabrück einschl.
Herstellung Kreuzungsbahnhöfe und
weitere Bahnhofsanpassungen



Kosten und Finanzierung (ohne Fahrzeuginvestitionen)



Finanzierungsoptionen



- Günstige Förderkonditionen
 - 75 % (kapazitätssteigernde Maßnahmen) bzw.
 - 90 % (Ladeinfrastruktur einschl. Elektrifizierung)
- Voraussetzung: Volkswirtschaftlicher Nutzen
- zzt. (noch) geringer Mittelabfluss bei Bundes-GVFG-Mitteln

- Keine belastbaren Erkenntnisse mit alternativen Antrieben

- Bedeutung Betriebskosten zu Invest.kosten von hoher Bedeutung: Vergleich vollelektrische E-Traktion mit einem Brennstoffzellen-Fz. -> wirtschaftlicher Vorteil E-Traktion von 180 Mio. € bei 30 jähriger Einsatzdauer (Stand 2021)

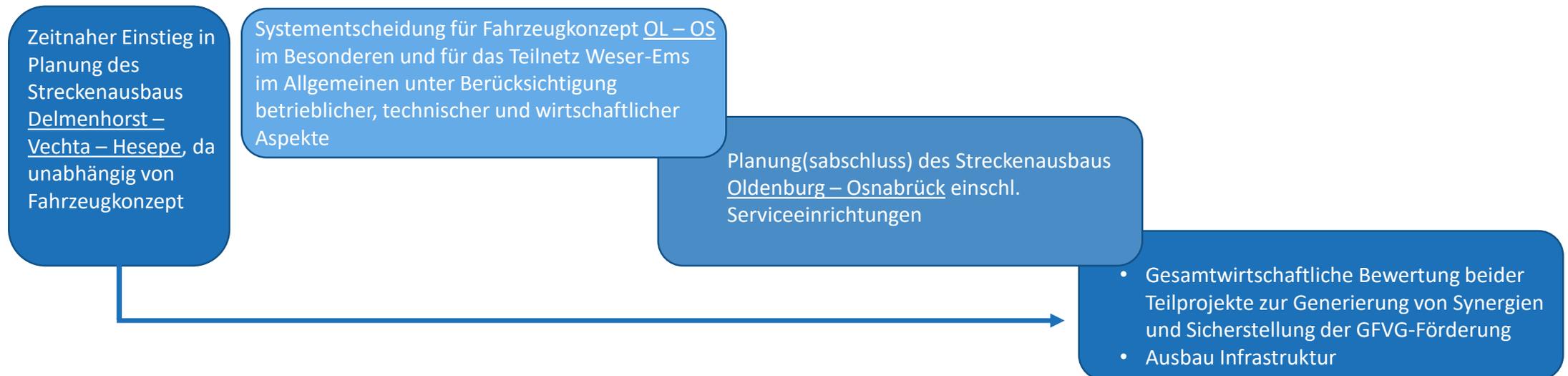
| Beispiel Vollelektrifizierung (worst-case) | |
|--|----------|
| Invest.summe (Annahme) | 145 Mio. |
| Fördersatz GVFG | 90% |
| Restfinanzierung Land/LNVG | 15 Mio. |
| ./. Ersparnis Betrieb | 180 Mio. |
| Saldo (üb. 30 Jahre) | 165 Mio. |

Resumee und nächste Schritte



Infrastrukturausbau ist unabdingbare Voraussetzung für Angebotsverbesserungen

- Durchgehende Streckenelektrifizierung OL – OS ist nach neuen Erkenntnissen nicht zwingend erforderlich
 - **ABER: Notwendigkeit bleibt bestehen, Fahrzeuge mit größtmöglicher Fahrdynamik einzusetzen (LINT X derzeit keine Alternative)**
 - Einsatz konventioneller elektrischer Fahrzeuge würde deutliche Einsparungen bei Betriebskosten ermöglichen
- Relation Delmenhorst – Vechta – Osnabrück: Einsatz von HEMU- oder BEMU-Fahrzeugen derzeit möglich
- Fahrzeug-Systementscheidung im Kontext mit dem Fahrzeugkonzept für OL – OS
- Weiteres Vorgehen:





Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5
30159 Hannover
Tel.: +49 511 53333-0
Fax: +49 511 53333-299
E-Mail: info@lnvg.de

Vielen Dank!



www.lnvg.de