

Stellungnahme

zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Drs. 16/4047

Bahninfrastruktur für die Zukunft sichern – Reaktivierung prüfen und vorantreiben





Gliederung

- 1. Ausgangslage**
- 2. Aktuelle Reaktivierungsbemühungen**
- 3. Beispiele diskutierter Strecken und Haltepunkte**
- 4. Finanzierung**
- 5. Empfehlungen des Fahrgastverbandes Pro Bahn**



1. Ausgangslage

- 1994: letzte Stilllegung einer Bahnstrecke in Niedersachsen
- 1999: Erste Reaktivierung eines Haltepunktes (bis 2011 rund 15 weitere)
- 2000: Erste Überprüfung von 50 stillgelegten Strecken durch die LNVG
- 2005: Einzige Reaktivierung einer Strecke („Haller Willem“)

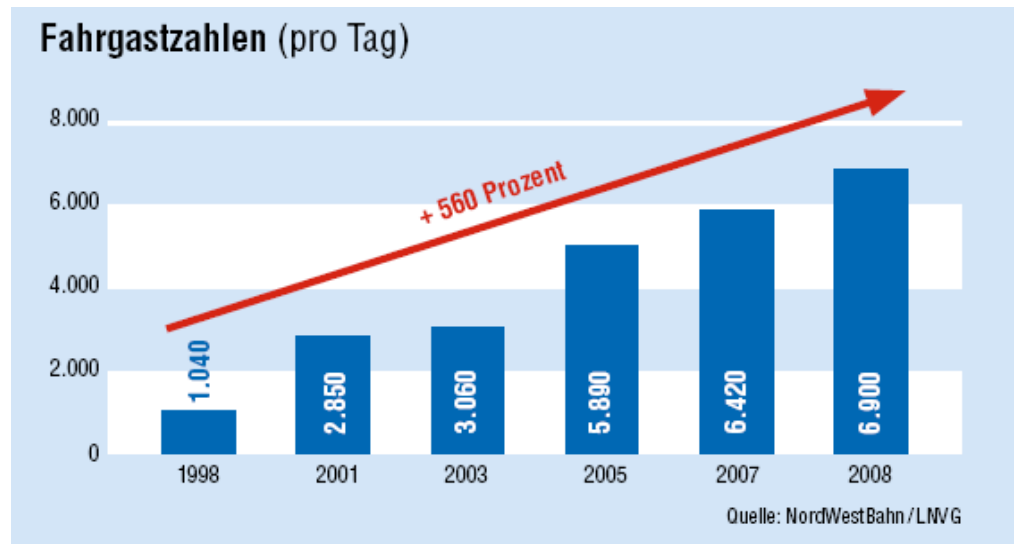


1. Ausgangslage

Durch Wettbewerbsgewinne ist der Verkehr auf den Bestandsstrecken kontinuierlich (fast) überall ausgebaut worden. Fahrgastzuwächse sind beeindruckend, sowohl prozentual als auch absolut.

Beispiel:

Nordwestbahn:
Osnabrück – Vechta –
Delmenhorst - Bremen





2. Aktuelle Reaktivierungsbemühungen

- Seit einiger Zeit gibt es bei etwa 15 der 50 Strecken der Prüfliste aus dem Jahr 2000 wieder Bewegung
- Die Bewegung geht von Initiativen vor Ort aus – ehrenamtlich, aus der Wirtschaft oder den Kommunen
- In 11 Jahren hat sich das Image des SPNV positiv entwickelt – Zeit zur erneuten Überprüfung?



2. Aktuelle Reaktivierungsbemühungen

Die diskutierten Strecken unterscheiden sich sehr deutlich nach

- Länge
- Lage / erwarteten Fahrgastzahlen
- Zustand (Bahnkörper, Kunstbauwerke, Geschwindigkeiten)
- Verkehrszweck (Pendler, Tourismus, örtl. Güterverkehr, Umleitungsstrecken)
- erforderlichem Finanzvolumen (stufenweiser Ausbau/Nutzen?)



3. Beispiele diskutierter Strecken und Haltepunkte

- Esens – Bengersiel (6 km)
- Osterholz-Scharmbeck – Stade (80 km)
- Nordhorn – Bad Bentheim (18 km)
- Braunschweig – Wendeburg (18 km)
- Rinteln – Stadthagen (20 km)

- Haltepunkt Alfhausen (bei Bramsche)
- Haltepunkt Jaderberg (bei Varel)
- Haltepunkt Himmelsthür (Hildesheim)



4. Finanzierung

Für die Reaktivierung einer Strecke gilt:

Für Investitionen in Gleise, Signale, Bahnsteige und Fahrzeuge sind größere zweistellige Millionenbeträge erforderlich, stark schwankend je nach Projekt.

Für die langfristige, i. d. R. 20-jährige „Bestellung“ der Verkehre sind entsprechende Mittel vorzusehen; der genaue Betrag hängt von der einzelnen Strecke ab.

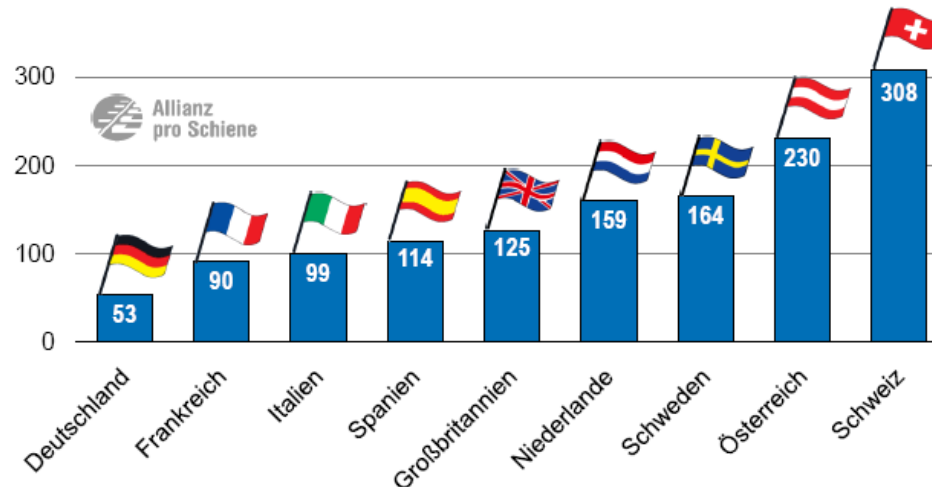
Diese Mittel sind zusätzlich erforderlich, weil Entnahmen aus den gegebenen Regionalisierungsmitteln zu Lasten bestehender Strecken (Zugangebot, Infrastruktur, Fahrzeuge) gehen würden.



4. Finanzierung

Zusätzliche Mittel für den Schienenverkehr? Deutschland ist europäisches Schlusslicht.

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur
in ausgewählten europäischen Ländern in 2010, Angaben in Euro



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVBS (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), SCI Verkehr GmbH
"Weltweite Finanz- und Investitionsbudgets der Eisenbahnen 2011".



5. Empfehlungen des Fahrgastverbandes Pro Bahn

- Erstellung einer fortgeschriebenen Strecken- und Haltepunktliste mit transparenter Kostendarstellung und Bewertung
- dabei Berücksichtigung örtlicher Initiativen und insbesondere finanziellen Engagements
- Priorisierung der Projekte

Politische Entscheidung zum Schienenverkehrsangebot in Niedersachsen:

Bei positiver Entscheidung zur Reaktivierung von Strecken muss damit eine Entscheidung zur dauerhaften **zusätzlichen Finanzierung** einhergehen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ihre Fragen beantworte ich gerne.