

## Rede Gerd Will

### Plenum 04. Oktober 2015

#### Die niedersächsischen NE-Bahnen verstärkt ausbauen

Antrag der Fraktionen der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. [17/4358](#)

Anrede,

bereits heute Morgen bei der dringlichen Anfrage zu den Nahverkehrsmitteln ist deutlich geworden, dass auch in den nächsten Jahren eine neue Verkehrspolitik weiter vorangebracht wird. Das heißt:

- Streckenreaktivierungen, Bahnhofssanierungen und
- Reaktivierungen mit entsprechender Barrierefreiheit,
- Ausbau des Bürgerbussystems,
- die Erprobung eines Landesbusnetzes und insgesamt
- die Sicherung des ÖPNV in der Fläche werden wichtige Bestandteile einer Verkehrspolitik des Landes bleiben.

Niedersachsen hat jedoch mehr zu bieten. Derzeit sind ca. 25 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonennahverkehr unterwegs.

Sie weiter zu entwickeln und bei ihren Aufgaben zu unterstützen ist ein Schwerpunkt landeseigener Schienenverkehrspolitik.

Grundlage dafür bietet die gesetzliche Voraussetzung des Bundes. Ab dem Haushaltsjahr 2013 werden erstmals Ersatzinvestitionen der öffentlichen, nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, die dem Schienengüterverkehr dienen, mit Bundesmitteln gefördert. Die Dotierung liegt seit 2013 bei einem Betrag von 25 Millionen Euro jährlich.

Dieses Jahr sind von den 25 Millionen Euro insgesamt 11,6 Millionen Euro nach Niedersachsen geflossen. Es konnten zwölf Projektanträge von Privatbahnunternehmen mit einem Gesamtvolumen von 23,3 Millionen Euro realisiert werden. Das Land Niedersachsen hat sich mit eigenen Mitteln in Höhe von 9,3 Millionen Euro beteiligt.

Niedersachsen hat wegen der zahlreichen Eisenbahnverkehrsunternehmen fast 50 Prozent der Bundesförderung für eine Stärkung der heimischen NE-Unternehmen binden können und durch Landesmittel entsprechend ergänzt.

Und das ist gut so!

Wir schaffen damit zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterverkehr und ergänzen und verstärken dadurch die Schieneninfrastruktur des Bundes. Das hilft auch beim Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen, was in erster Linie Aufgabe des Bundes ist.

Anrede,

Nur mit der DB und den NE-Bahnen gemeinsam wird es im Güterverkehr eine sinnvolle Entwicklung und den Ausbau des „modal split“ zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße geben.

Der Einstieg ist durch den zielgerichteten Einsatz der Mittel in Niedersachsen hervorragend gelungen.

Nun kommt es allerdings darauf an, das Gesetz weiter zu entwickeln.

Ziel muss es sein, den Mittelansatz und die Förderquote zu erhöhen, denn die Bedarfe aller Bundesländer steigen und die Co-Finanzierungskraft der Länder ist durchaus unterschiedlich.

Im Sinne einer umweltgerechten Weiterentwicklung sind die Fördertatbestände auch auf Anlagenerweiterung und Anlagenmodernisierung auszudehnen.

Besonders umweltfreundliche Bahnsysteme erhalten wir durch eine verstärkte Elektrifizierung der NE-Bahnen, um ein vergleichbares Niveau zur DB herzustellen und die Durchlässigkeit der NE-Netze für Güter- und Personenverkehr zu erhöhen.

Wir dürfen die NE-Bahnen nicht von der allgemeinen technologischen Entwicklung abhängen lassen.

Anrede,

Deshalb ist eine gemeinsame Bundesratsinitiative mit anderen Bundesländern über die weitere Ausgestaltung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes sinnvoll und notwendig.

Elektrifizierung, Netzerweiterung, Kapazitätsausbau sind die wichtigsten Themen für alle Länder.

Der Einsatz der Mittel, auch für die Schaffung eines landeseigenen Güternetzes, nicht zuletzt im Hinblick auf Hafenhinterlandanbindungen und Durchlässigkeit der Mobilitätsdrehscheibe Niedersachsen, sollte mit dem Bund bei der Novellierung des Gesetzes verhandelt werden. Wir erwarten konstruktive Beratungen im zuständigen Ausschuss des Landtages.