

Informationsvorlage

2020/002

öffentlich

<i>Organisationseinheit</i>	<i>Aktenzeichen</i>	<i>Datum</i>
Abteilung Regionalverkehr	3.2.4.11	29.05.2020

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss für Regionalverkehr (Vorberatung)	10.06.2020	öffentlich
Verbandsausschuss (Kenntnisnahme)	25.06.2020	nichtöffentlich

Sachstand Studie Reaktivierung SPNV Braunschweig Hbf - Harvesse

Sachverhalt

Die Verwaltung ist gemäß dem am 03.05.2018 in der Verbandsversammlung einstimmig auf Antrag des der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU und SPD gefassten Beschlusses aufgefordert worden, eine Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Braunschweig-Gliesmarode- Harvesse vertiefend zu untersuchen. Hierzu wird der aktuelle Sachstand dargestellt.

Hintergrund der Neuuntersuchung war die Tatsache, dass das Land Niedersachsen in 2015 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0,7 ermittelt hatte und diese für eine Umsetzung nicht ausreichende Bewertung überprüft werden sollte. Seinerzeit waren Fahrweginvestitionskosten von 23,27 Mio € (Kostenstand 2014) ermittelt worden. Betrieblich wurde der Einsatz eines Dieseltriebwagens vom Typ LINT 41 im Stundentakt betrachtet.

Um für die jeweiligen Fachgewerke Leit- und Sicherungstechnik, Oberbau, Bahnsteige und Ingenieurbauwerke fachkundige Ingenieurbüros binden zu können, erfolgte die Ausschreibung in mehreren Teillosen mit Vergabe der in Rede stehenden Leistungen zwischen Juni und September 2018. Auftragnehmer aller Teilstudien wurde das Braunschweiger Ingenieurbüro WSP.

Während der Bearbeitung der Studie waren zahlreiche Abstimmungen erforderlich, insbesondere mit der Gemeinde Wendeburg. Die Übergabe der Endfassung des Berichtes erfolgte im Oktober 2019.

Um zu klären, wie eine wirtschaftliche Lösung für den SPNV aussehen könnte, wurden in der vertiefenden Untersuchung mit Wendeburg-Mitte, Harvesse und Wipshausen 3 verschiedene Endpunkte betrachtet. Außerdem wurde für alle 3 Endpunkte untersucht, wie die Infrastruktur für einen Stundentakt und wie für

einen Halbstundentakt gestaltet werden müsste, so dass in Summe sechs Varianten zu betrachten waren. In Hinblick auf die Investitionskosten (Preisstand 2019) ergibt sich folgendes Bild:

Gewerk	Variante 1 Streckenendpunkt Wendeburg		Variante 2 Streckenendpunkt Harvesse		Variante 3 Streckenendpunkt Wipshausen	
	1/2-h-Takt	1-h-Takt	1/2-h-Takt	1-h-Takt	1/2-h-Takt	1-h-Takt
Baukosten Summe	15.941.990 €	13.861.621 €	17.395.512 €	16.210.885 €	23.613.240 €	21.695.318 €
Planungskosten 20%	3.188.398 €	2.772.324 €	3.479.102 €	3.242.177 €	4.722.648 €	4.339.064 €
Gesamtkosten	19.130.388 €	16.633.945 €	20.874.614 €	19.453.062 €	28.335.888 €	26.034.382 €

Die Investitionskosten liegen unter denen, die seiner Zeit zum NKV von 0,7 geführt hatten. Zu den Kosten von 23,27 Mio € (2014) korrespondieren die Kosten von 19,45 Mio € (2019). Hintergrund hierfür bilden vor allem die zwischenzeitlich von VW im Zuge der Abwicklung von Güterverkehrstransporten getätigten Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur.

Bislang bestand Einvernehmen darüber, dass eine neue Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt wird, wenn die detaillierte Betrachtung der Investitionskosten ergibt, dass diese nicht höher als die 2014 ermittelten Kosten liegen. Diese Voraussetzung ist erfüllt.

Die Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erlaubt künftig, GVFG-Mittel des Bundesprogramms auch bei Reaktivierungen einzusetzen. Hierfür ist ein Nachweis der Wirtschaftlichkeit erforderlich. Art und Umfang der Nachweisführung ist durch den Gesetzgeber aber noch nicht abschließend festgelegt worden.

Der Regionalverband sieht daher vor, zunächst auf die Festlegungen des Bundes bzw. des Landes zur Nachweisführung abzuwarten. In diesem Zusammenhang wird auch festgelegt, ob eine Standardisierte Bewertung wie bislang oder eine Bewertung nach dem so genannten Hessischen Verfahren durchgeführt werden soll, dann für alle sechs Varianten.

Anlage/n

Keine