



**Landkreis
Rotenburg**
(Wümme) | Der Landrat

Niederschrift

- öffentlicher Teil -

über die
3. öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr
am 07.09.2022
in Rotenburg, Kreishaus, großer Sitzungssaal

Teilnehmer:

Mitglieder des Kreistages

Abg. Claus Aselmann
Abg. Melanie Blank
Abg. Patrick Brinkmann
Abg. Klaus Brodersen
Abg. Harald Hauschild
Abg. Detlef Kück
Abg. Susanne Mrugalla
Abg. Bernd Petersen
Abg. Hans-Jürgen Schnellrieder
Abg. Bernd Sievert
Abg. Dirk-Frederik Stelling
Abg. Mathias Ullrich
Abg. Christian Winsemann

Vertretung für Abgeordneten Lars Rosebrock

Verwaltung

Landrat Marco Prietz
Herr Dr. Torsten Lühring
Frau Heike von Ostrowski
Frau Ulrike Ringen
Herr Marcus Oberstedt

Gäste

Herr Christoph Grimm

Frau Susanne Rebentisch (per Videokonferenz)
Herr Andreas Gille (per Videokonferenz)

Herr Karsten Leist

Herr Frank Wiesner
Herr Udo Fischer

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-
Weser GmbH (evb)

PTV Transport Consult GmbH

Rail management Consultants international
GmbH (rmcon)

Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Nieder-
sachsen mbH (VNO)

VNO

Touristikverband Landkreis Rotenburg
(Wümme) - TouROW

Tagesordnung:

a) öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
- 2 Feststellung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift über die 2. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 03.05.2022
- 4 Bericht des Landrates über wichtige Angelegenheiten
- 5 Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von Bahnstrecken im Bereich der evb
Vorlage: 2021-26/0213
- 6 Vorstellung der Arbeit des Touristikverbandes Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V.
(TouROW)
Vorlage: 2021-26/0215
- 7 Anfragen

a) öffentlicher Teil

Punkt 1 der Tagesordnung: **Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit**

Vorsitzender Brinkmann eröffnet die Sitzung um 14.34 Uhr, begrüßt die Mitglieder des Ausschusses, die Gäste, die Verwaltung und die Presse. Er stellt fest, dass der Ausschuss nach ordnungsgemäßer Ladung beschlussfähig ist.

Punkt 2 der Tagesordnung: **Feststellung der Tagesordnung**

Die Tagesordnung wird einstimmig in vorstehender Reihenfolge beschlossen.

Punkt 3 der Tagesordnung: **Genehmigung der Niederschrift über die 2. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 03.05.2022**

Beschluss:

Die Niederschrift über die 2. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 03.05.2022 wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	12
Nein-Stimmen:	0
Enthaltung:	1

Landrat Prietz berichtet zum Sachstand der Zukunftsregion „Moorregion Elbe – Weser“ folgendes:

Die „Zukunftsregionen“ in Niedersachsen sind ein neues Instrument dafür, attraktive Lebensverhältnisse in allen Landesteilen zu sichern, die Regionen zukunftsfähig zu entwickeln und zu stärken. Dabei unterstützen die Zukunftsregionen die EU-Förderstrategie der Landesregierung, um eine starke Regionalpolitik für die kommende EU-Förderperiode 2021 bis 2027 mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und des Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+, ausschließlich für das Handlungsfeld „Wandel der Arbeitswelt, Chancengleichheit und gesellschaftliche Teilhabe“) umzusetzen.

Insgesamt stellen sich vierzehn potenzielle Zukunftsregionen dem Wettbewerb.

Die vier Landkreise Cuxhaven, Osterholz, Rotenburg (Wümme) und Stade bilden zusammen die „Zukunftsregion Moorregion Elbe-Weser“, als LEAD-Partner fungiert der Landkreis Cuxhaven. Nach einem erfolgreich absolvierten Interessenbekundungsverfahren (Phase 1) wurde die Moorregion im Dezember 2021 ermutigt, in die Phase 2, Erstellung eines Zukunftskonzepts, einzutreten. Nach erfolgreicher Ausschreibung und Beauftragung eines Fachbüros wurde das Zukunftskonzept in einem Zeitraum von vier Monaten erarbeitet und dem federführenden Niedersächsischen Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung (MB) fristgerecht vorgelegt.

Positive Kreistagsbeschlüsse aus allen vier Landkreisen wurden herbeigeführt.

Die Zukunftskonzepte grenzen die Region ab, definieren die spezifischen Stärken und Schwächen der Region, begründen die Wahl der Handlungsfelder, leiten Ziele für die künftige Entwicklung ab und definieren erste Leitprojekte und operative Maßnahmen. Die Entwicklung des Zukunftskonzeptes wird von einer Steuerungsgruppe begleitet, in der alle vier Landkreise vertreten sind. Zudem wurden zentrale Akteure in Form verschiedener Beteiligungsprozesse einbezogen (digitale Auftaktveranstaltung, Expertengespräche, Workshops, Stellungnahmen). Mit der Ausarbeitung des Zukunftskonzeptes war die ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH aus Köln beauftragt.

Die Zukunftsregion Moorregion Elbe-Weser konzentriert sich auf das Thema Moor, das prägendes und verbindendes Element der Landkreise ist. Der Fokus liegt dabei auf den beiden Handlungsfeldern „Biologische Vielfalt, funktionierende Naturräume“ und „Kultur und Freizeit“.

Derzeit erfolgt die Prüfung der eingereichten Zukunftskonzepte, mit einer Rückmeldung wird Mitte / Ende September 2022 gerechnet. Nach erfolgreicher Anerkennung ist ein mehrjähriges Regionalmanagement der Zukunftsregion einzurichten, welches unter anderem künftige Projektanträge prüft und begleitet oder alternative Fördermöglichkeiten suchen wird. Die zu beachtenden Leitplanken für die Bewilligung von Projekten sind in dem Zukunftskonzept der Moorregion Elbe-Weser definiert, die Förderrichtlinie wurde am 03.08.2022 veröffentlicht

Bis Ende 2028 sollen dann das Regionalmanagement, eine mit Wirtschafts- und Sozialpartnerinnen und -partnern und Vertretungen der Zivilgesellschaft erweiterte Steuerungsgruppe sowie thematische Arbeitsgruppen die Zukunftsregion im Sinne der formulierten Ziele und Strategien unterstützen, für regionale Entwicklungsimpulse sorgen und dazu insbesondere die neuen EU-Fördermöglichkeiten gezielt mit nutzen.

Die mögliche Fördersumme für die Zukunftsregion „Moorregion Elbe-Weser“ beträgt für den Gesamtzeitraum für beide Handlungsfelder zusammen rund 5,1 Mio. Euro zzgl. weiterer Fördermittel für das Regionalmanagement. Die Projektförderung beträgt in der Regel 60% und kann somit in Verbindung mit der ergänzenden Kofinanzierung von 40% ein Investitionsvolumen in Höhe von rd. 8,5 Mio. Euro in den nächsten Jahren generieren. Die Kosten für das Regionalmanagement können mit 90% bezuschusst werden.

Für den Landkreis Rotenburg (Wümme) werden demnach 104.000€ p.a. für mögliche Projekte und 7.500€ als Kofinanzierung für das Regionalmanagement in den Haushalt gestellt.

Laut Richtlinie werden neben den Landkreisen auch z.B. Mitgliedskommunen, gemeinnützige Einrichtungen oder Verbände Anträge stellen dürfen. Es ist daher denkbar, dass nicht alle erforderlichen Kofinanzierungsmittel durch die Landkreishaushalte bereitgestellt werden müssen.

Landrat Prietz führt in die Thematik ein und gibt einen kurzen Überblick über die bereits zehnjährige Historie zu den Bemühungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken im Landkreis Rotenburg (Wümme).

Herr Grimm gibt als Geschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) zunächst einen Überblick über das umfangreiche Geschäftsfeld des Unternehmens. Mit dem Betrieb eigener Infrastruktur, dem Betrieb des schienengebundenen Nahverkehrs dort, wo das Land ihn bestelle, eines Busbetriebs, der Unterhaltung eigener Werkstätten sowie bundesweitem Güterzugbetrieb sei die evb mit ihren ca. 600 Mitarbeitern neben der deutschen Bahn vermutlich das einzige vollständig integrierte Verkehrsunternehmen bundesweit.

Der Landkreis Rotenburg (W.) sei mit 5,75 % Beteiligung nach dem Land Niedersachsen zweitgrößter Gesellschafter.

Er sei sehr froh, dass mit der erstellten Machbarkeitsstudie eine verkehrswissenschaftliche Untersuchung aller Strecken erfolgt sei, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis für einen SPNV festzustellen.

Frau Rebentisch, PTV und **Herr Gille**, rmcon, stellen das Ergebnis der umfangreichen Machbarkeitsstudie in einer Präsentation (Anlage 1) dem Ausschuss vor.

Zusammenfassend stellt **Herr Grimm** anschließend fest, dass zwar zunächst vier Strecken bewertet wurden, aber schnell festgestellt worden sei, dass 2 Strecken zur Reaktivierung zurzeit nicht geeignet seien. Die Strecke Bremervörde-Zeven-Rotenburg (W.) sei nicht geeignet, weil weiterhin Busse parallel fahren müssten, auf die nicht verzichtet werden könne. Die Strecke Bremervörde-Osterholz-Scharmbeck-Bremen mache nur Sinn, wenn ohne Umstieg bis Bremen durchgefahren werden könne.

Nach heutigen Kriterien sei nur die Reaktivierung der Strecken Bremervörde-Stade und Zeven-Tostedt sinnvoll, weil sie einen positiven volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Faktor ausweisen können.

Die benannten Fristen zur Inbetriebnahme der Strecken seien gerechnet ab dem Zeitpunkt, an dem der Auftrag an die evb erfolge und keinesfalls z.B. ab Beschlussfassung eines Kreistages.

Erfreulicherweise würden neue Züge zum Betrieb der Strecken nicht benötigt, weil wegen des Betriebes der Wasserstoffzüge Dieselzüge außer Betrieb gingen, die nicht mehr dauerhaft, sondern nur als Rückfallebene benötigt würden.

Erster Kreisrat Dr. Lühring zeigt sich beeindruckt von dem ausgewiesenen Kosten-Nutzen-Verhältnis der ersten beiden Strecken. Zeven – Sittensen – Tostedt habe bereits bei der letzten Reaktivierungsuntersuchung sehr gut abgeschnitten. Und bei der Strecke Bremervörde – Stade sei es richtig gewesen, diesen starken Ast auch nochmal ohne den weiteren Verlauf durchs Moor zu untersuchen. Dass diese Strecke jetzt vorne liege, wundere ihn nicht. Hinsichtlich der Nord-Süd-Achse bringt er allerdings seine Verwunderung darüber zum Ausdruck, dass die Buslinie 800 bei einer möglichen weiteren Reaktivierung unverzichtbar sein solle, zumal sie ja erst seit einigen Jahren so gefahren werde. Zwar sei das Pendlerpotenzial für diese Bahn überschaubar, dafür lägen aber fast alle Schulen nah an den Bahnhöfen und die Strecke sei häufig in den Orten zentrumsnah gelegen.

Abg. Mrugalla ergänzt, dass gerade auf die Busverbindungen auch kein Verlass sei, weil aufgrund von Fahremangel Fahrten ausfielen oder aufgrund von Verspätungen Anschlüsse z.B. an den Regionalzug verpasst würden. Dies habe sie bei all ihren Testfahrten selbst erlebt. Hinzu käme die unattraktive lange Fahrtzeit mit dem Bus.

Abg. Stelling bedankt sich bei Herrn Grimm und den Gutachtern und zeigt sich äußerst erfreut über das Ergebnis. Mit diesem Ergebnis könne sofort eine Reaktivierung von Bahnstrecken in Angriff genommen werden. Er erkundigt sich, ob die Frist von 3 Jahren für die Fertigstellung bis Himmelpforten gelte und ob es möglich sei, die Reaktivierung der Strecke Bremervörde-Stade (HBF), - Stade Krankenhaus – Himmelpforten auch in Stufen vorzunehmen.

Herr Grimm erläutert hierzu, dass drei Jahre tatsächlich konkurrenzlos schnell seien. Dies liege daran, dass der Oberbau bereits komplett vorhanden sei. Es müsse jedoch die Infrastruktur zur Barrierefreiheit wie Leiteinrichtungen oder eine Verlängerung von Bahnsteigen hergestellt werden. Dies bedeute ca. 2 Jahre Planungs- und Genehmigungsverfahren einschließlich Fördermitelzusage und ca. 1 Jahr reine Bauzeit.

Für die Strecke Zeven – Tostedt seien die Anforderungen umfangreicher, einschließlich Planfeststellungsverfahren zur technischen Sicherung oder Auflassung von Übergängen, deshalb werde der Zeitraum bis zur Aufnahme eines Personenbetriebs für diese Strecke entsprechend länger angesetzt.

Zur Frage, ob eine Aktivierung der Strecke Bremervörde – Himmelpforten auch in Stufen möglich sei erwiderte Herr Grimm, dass allein die Strecke bis Stade/ Hauptbahnhof auch bei Betrachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses definitiv bereits Sinn mache. Allein das Siedlungsband Riensförde mit dem Bildungscampus sei mit der Strecke optimal zu erschließen. Nördlich des Stader Hauptbahnhofes sei die DB Netz AG involviert, was jede Planung zunächst per se langfristiger mache.

Frau Rebentisch ergänzt zur Strecke Bremervörde- Rotenburg (W.), dass in jedem Fall die Feinerschließung weiterhin per Buslinien erfolgen müsse und deshalb das Fahrgastpotenzial für die Bahn im Vergleich geringer sei.

Abg. Schnellrieder gibt seiner Freude darüber Ausdruck, dass man mit der vorliegenden Studie endlich einen Schritt vorangekommen sei. Er könne jedoch nicht ganz nachvollziehen, aus welchen konkreten Gründen die Strecken BRV-OHZ-HB und BRV-ROW sich nicht rechnen sollten. Man müsse in größeren Zeitdimensionen planen und nicht nur z.B. Kosten für Bahnsteige in den Blick nehmen. Zudem sehe er eine Diskrepanz zwischen den Zahlen der Studie (S. 44 der Langfassung) und den von der VNO zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans angesetzten Zahlen.

Abg. Winsemann kann ebenfalls nicht nachvollziehen, dass die bereits für den Güterverkehr komplett ertüchtigte Strecke BRV-ROW für den Personenverkehr nicht wirtschaftlich zu betreiben sein soll. Das könne er seinen Wählern nur schwer vermitteln.

Abg. Mrugalla denkt, dass das erwähnte Siedlungsband in Riensförde lediglich die Ist-Fahrgastzahlen widerspiegeln könne. Nach Reaktivierung sei anzunehmen, dass auch neue Siedlungsbänder entstünden, eben weil die Bahnstrecke eine gute Mobilität ermögliche. Diese Vision sei leider in die vorliegende Betrachtung nicht eingeflossen.

Frau Rebentisch erwidert, dass diese Vision möglicherweise eintreten könne. Sie müsse jedoch zur Erstellung eines wissenschaftlichen Gutachtens die Ist-Zahlen und geltende Regelwerke zugrunde legen, um eine Prognose zum Prognosehorizont 2030 zu erstellen. Spekulationen oder anderweitig ermittelte Zahlen würden im Übrigen auch von Fördermittelgebern nicht akzeptiert und würden daher nicht weiterhelfen.

Abg. Petersen verweist darauf, dass Lärmschutzmaßnahmen aus seiner Sicht vermutlich zumindest an der Strecke Zeven-Tostedt doch erforderlich würden, weil einige Wohnhäuser doch sehr nah an der Strecke lägen. Hier sollte man einen Kostenansatz vornehmen. Auf seine Frage, ob auch Grunderwerbskosten bereits angesetzt seien, wenn erforderlicher Parkplatzbau erkannt worden sei, erwiderte Herr Gille, dass die Kosten für Parkplätze pauschal angesetzt wurden. Diese Ansätze beinhalteten Kosten für die Flächen und die Herstellung der Parkplätze. Zu einem möglichen Lärmschutzanspruch gibt er an, dass dieser nicht bestehe, weil bereits Zugverkehr auf der gewidmeten Trasse bestehe; denkbar sei jedoch, in Einzelfällen eine Lärmsanierung zu gewähren.

Herr Grimm führt aus, dass die evb sich über jeden Zug, der fährt, freue. Aufgabe der erstellten Machbarkeitsstudie sei es jedoch gewesen, eine Priorisierung vorzuschlagen. Eine vertiefte Untersuchung erfolgte nach geltendem Regelwerk, deshalb seien die Strecken mit einem Nutzen-Kosten-Faktor unter 1 nicht weiter im Detail betrachtet worden.

Abg. Schnellrieder weist nochmals darauf hin, dass möglicherweise zu niedrige Fahrgastzahlen auf der Nord-Süd-Strecke angenommen worden seien und die Potenzialabschätzung die 800 bis 900 Pendler und die Schulen an der Strecke nicht ausreichend berücksichtigt habe. Herr Wiesner ergänzt mit der Frage danach, wie weit denn diese Strecke von einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1 entfernt sei.

Frau Rebentisch erläutert, dass es keine Nutzen-Kosten-Bewertung für diese Strecke gäbe, da sie bereits vorher ausgeschlossen worden sei.

Herr Wiesner möchte wissen, wie flexibel der jetzt in den Blick genommene Fahrplan sei, wenn zum Start des Betriebs der angenommene Deutschlandtakt noch nicht realisiert sei. Auch verstehe er nicht, aus welchem Grund eine längere Strecke bis Himmelpforten teurer werden soll als eine Strecke, die am Krankenhaus Stade ende.

Herr Gille erklärt, dass der Deutschlandtakt angenommen wurde, damit eine Fahrpläneinbindung dauerhaft möglich sei. Es funktioniere zwar auch ohne Deutschlandtakt, aber mit der Taktung seien mehr Züge und Fahrten möglich. Die Streckenführung bis Himmelpforten sei günstiger, weil

das Gleis zwar bereits vorhanden sei, aber eine Wendestruktur, Signale, Station und Weichen in jedem Fall gebaut werden müssten. In Relation seien diese Einrichtungen am Krankenhaus teurer als in Himmelpforten.

Herr Wiesner fragt, ob die evb tatsächlich eigene Dieselmotoren besitze, die auf den neuen Strecken genutzt werden könnten oder ob es sich nicht um von der LNVG angemietete Fahrzeuge handle. **Herr Grimm** erläutert, dass die evb eigene Züge besitze; allerdings nur 628er Dieselmotoren. Die LNVG-Flotte werde aber bei der evb als Reserveflotte für die Wasserstoffzüge verbleiben und könne für „Bewegungsfahrten“ genutzt werden.

Abg. Stelling bittet die Ausschussmitglieder ihren Fokus auf das positive Ergebnis der Studie zu richten. Für immerhin 2 Strecken sei eine Wirtschaftlichkeit wissenschaftlich festgestellt worden und das solle nicht zerredet werden. Im Schulterschluss der Landkreise sollte die LNVG beauftragt werden, die Reaktivierung dieser Strecken voranzutreiben. Sein herzlicher Dank gehe an die evb, die dieses Vorhaben unterstütze.

Abg. Schnellrieder betont, man möge einen Schritt für diese zwei Strecken tun, aber dennoch die anderen Strecken nicht aus dem Blick verlieren. Er würde daher gern den Beschlussvorschlag erweitert wissen.

Landrat Prietz erinnert daraufhin an die bisherigen Versuche zur Reaktivierung. Vor zehn Jahren habe man sich nicht für die beste Strecke entschieden, beim letzten Mal habe man vier Strecken ins Rennen geschickt und in Hannover mit auf den Weg bekommen, man möge sich doch entscheiden und priorisieren. Wenn der jetzige Beschlussvorschlag aufgeweicht würde, würde er damit automatisch weniger erfolgversprechend in Hannover. Die jetzt ausgewählten Strecken seien nicht nur wirtschaftlich – was durch den Nutzen-Kosten-Faktor größer eins belegt sei, man habe auch größeres Gewicht, weil sich für beide Strecken jeweils zwei Landkreise für die Reaktivierung stark machen würden. Keinesfalls bedeute es für die Strecke Bremervörde Rotenburg (w.), dass sie damit für alle Zeit als reine Güterverkehrsstrecke zementiert sei.

Nachdem **Abg. Schnellrieder** nochmals dafür wirbt, die Strecke BRV-ROW nicht aus dem Blick zu verlieren, betonen mehrere Ausschussmitglieder, dass das in niemandes Absicht stehe. Dr. Lühring erinnert daran, dass auch im Nahverkehrsplan eine verbindliche Aussage zu der Strecke getroffen sei bzw. werde.

Beschlussempfehlung für den Kreisausschuss:

Der Landrat wird beauftragt, sich beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung für die Streckenreaktivierung entsprechend der von der evb in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie einzusetzen.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	13
Nein-Stimmen:	0
Enthaltung:	0

Punkt 6 der Tagesordnung: **Vorstellung der Arbeit des Touristikverbandes Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V. (TouROW)**
Vorlage: 2021-26/0215

Herr Fischer (Geschäftsführer) stellt die Arbeit des TouROW vor (Anlage 2).

Abg. Blank bedankt sich herzlich für den informativen Vortrag. Der TouROW sei ein Gewinn für den ganzen Landkreis.

Abg. Brodersen beklagt den schlechten Zustand vieler Radwege. Herr Fischer gibt hierzu an, dass es ihm gelungen sei, für einzelne Abschnitte von Radwegen Fördermittel zur Sanierung einzuwerben, weil es sich um überregionale Radfernwege (z.B. Hamburg-Bremen) handle.

Abg. Winsemann ist von der Entwicklung des TouROW begeistert und würde sich wünschen, dass die Rathäuser auch sonnabends öffnen würden, um Touristen Fragen beantworten zu können. Herr Fischer sieht dies nicht als erforderlich an, da der Landkreis keine Touristenhochburg

sei. Wichtiger sei, dass von den Kommunen aktuell gehaltene Daten über Unterkünfte usw. digital zur Verfügung gestellt würden.

Landrat Prietz bedankt sich für den Vortrag und insbesondere die Leistung des TouROW, die dieser mit wenig Personal für den großen Landkreis Rotenburg (W.) erbringe.

Punkt 7 der Tagesordnung: **Anfragen**

Abg. Sievert berichtet von einem ihm bekannten Fall, in dem ein Gymnasiast nach der 10. Stunde einen Bus nicht nutzen könne, weil die Linie ein paar Minuten zu früh abfahre. Herr Wiesner erwidert, dass es manchmal zu solchen Konstellationen kommen könne; auch, weil die Schulen nicht gut miteinander kooperierten. Er werde sich aber anschauen, ob eine Optimierung der Linie möglich sei.

Vorsitzender Brinkmann schließt um 17.05 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung.

gez. Brinkmann

Vorsitzender

gez. Prietz

Landrat

gez. Ringen

Protokollführerin