

Beschlussvorlage

2025/080

öffentlich

<i>Organisationseinheit</i>	<i>Aktenzeichen</i>	<i>Datum</i>
Abteilung Regionalverkehr	3.5.1	22.08.2025

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss für Regionalverkehr (Vorberatung)	03.09.2025	öffentlich
Verbandsausschuss (Vorberatung)	18.09.2025	nichtöffentlich
Verbandsversammlung (Entscheidung)	18.09.2025	öffentlich

Umsetzung SPNV-Konzept 2030+

Hier: Teilnetzelektrifizierung Südheide und Herrichtung des Streckenabschnitts Braunschweig - Gifhorn Stadt für den Halbstundentakt - Freigabe der Leistungsphasen 3 und 4 im bestehenden Planungsvertrag (Ergänzung zu BV 2020/073 und 2021/110)

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird ermächtigt, für den bestehenden Planungsvertrag zwischen der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig vom 29.06.2023 die optionalen Leistungsphasen 3 und 4 der Strecke Braunschweig Hbf - Gifhorn Stadt freizugeben. Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln nach dem NNVG, die Jahresscheiben sind im Haushalt 2025 und in der Haushaltsplanung der Jahre 2026 bis 2029 bereits berücksichtigt. Mit der Zustimmung wird eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von bis zu 9 Mio. EUR in Anspruch genommen.

Sachverhalt und Begründung

Zur Einrichtung eines Halbstundentaktes auf der Strecke Braunschweig – Gifhorn Stadt und zur Errichtung der Ladeinfrastruktur für den Einsatz batterieelektrischer Triebfahrzeuge (BEMU) ist es zwingend erforderlich, die Strecke Braunschweig Hbf – Gifhorn Stadt in Stufenabschnitten ab 2029 zu elektrifizieren (sog. Teilnetzelektrifizierung Südheide) sowie durch gezielte Beschleunigungsmaßnahmen infrastrukturell anzupassen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurde am 29.06.2023 eine Planungsvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig abgeschlossen. Diese Vereinbarung regelt die Grundsätze und Rahmenbedingungen der Planungsleistungen für die Leistungsphasen 1 bis 4 (Grundlagenermittlung bis Genehmigungsplanung) gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 wurde bereits durch die Beschlüsse 2020/073 und 2021/110 freigegeben. Für die Leistungsphasen 3 und 4 ist in der Planungsvereinbarung ein Gremienvorbehalt vereinbart, d. h. die Fortführung der Planung ist erst nach Zustimmung des Regionalverbands möglich.

Mit Schreiben vom 13.05.2025 hat die DB InfraGO AG über den aktuellen Stand der Vorplanung informiert. Mit der Vorplanung (Leistungsphase 2 der HOAI) liegen erste zeichnerische Darstellungen vor, die die grundlegenden Lösungsansätze für das Bauvorhaben zeigen. Ergänzt werden sie durch einen Erläuterungsbericht mit Varianten und Empfehlungen. Zudem sind erste Abstimmungsergebnisse mit Behörden und Fachplanern dokumentiert, das Raum- und Funktionsprogramm ist konkretisiert, und erste Angaben zur Konstruktion, Technik und zum Zeitrahmen sind enthalten. Die Ergebnisse ermöglichen eine erste Einschätzung zur Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Projekts. Demnach ist ein Planungsfortschritt erreicht worden, sodass nun in die Leistungsphasen 3-4 übergeleitet werden kann. Die Fortführung der Planungen ist geboten, um den Zeitplan für die für den BEMU-Betrieb notwendige Teilinbetriebnahme der Startelektrifizierung bis 2029 einhalten zu können.

Die Finanzierung der Bauausführung (Leistungsphasen 5-9 gemäß HOAI) ist nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes vorgesehen. Die Förderung durch den Bund beträgt bei der Elektrifizierung bis zu 90% und bei den Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung für den Halbstundentakt Braunschweig – Gifhorn Stadt bis zu 75%. Der Regionalverband befindet sich z. Z. in Abstimmungen mit dem Land zur Absicherung der notwendigen Ko-Finanzierungen. In Summe geht es dabei um einen Betrag von knapp 24 Mio. EUR, den es bezüglich der Komplementärfinanzierung durch das Land und/oder die DB InfraGO AG noch abzusichern gilt und ohne dessen Bereitstellung die bauliche Umsetzung des Projektes in Frage gestellt wäre. In der Konsequenz wäre dann auch der BEMU-Betrieb nicht möglich.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Leistungsphasen 3 und 4 liegen voraussichtlich bei insgesamt 9 Mio. Euro. Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln nachdem NNVG und diese sind im Haushalt 2025 und in der Haushaltsplanung der Jahre 2026 bis 2029 bereits berücksichtigt.

Anlage/n

1 Anlage_Umsetzung SPNV_Konzept (öffentlich)

Vergabeverfahren Niedersachsen-BEMU

Teilnetzelektrifizierung Harz-Heide-Netz

Legende

- elektrifizierte Bestandsstrecken
- nicht elektrifizierte Strecken
- Zielkonzept Elektrifizierung

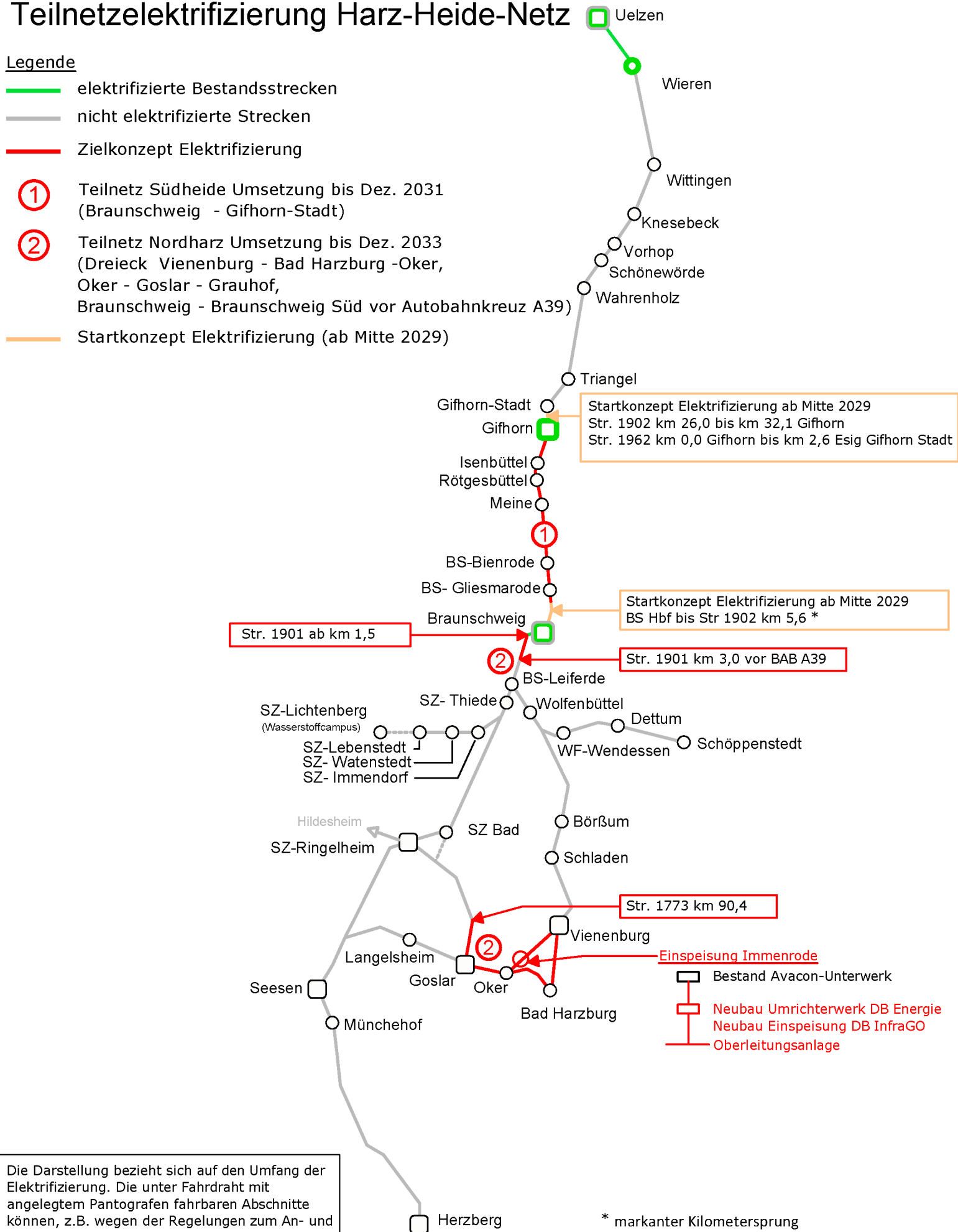
①

Teilnetz Südheide Umsetzung bis Dez. 2031
(Braunschweig - Gifhorn-Stadt)

②

Teilnetz Nordharz Umsetzung bis Dez. 2033
(Dreieck Vienenburg - Bad Harzburg - Oker,
Oker - Goslar - Grauhof,
Braunschweig - Braunschweig Süd vor Autobahnkreuz A39)

- Startkonzept Elektrifizierung (ab Mitte 2029)



Antrag

2025/080-E1

öffentlich

Datum

27.08.2025

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss für Regionalverkehr (Vorberatung)	03.09.2025	öffentlich
Verbandsausschuss (Vorberatung)	18.09.2025	nichtöffentlich
Verbandsversammlung (Entscheidung)	18.09.2025	öffentlich

Umsetzung SPNV-Konzept 2030+

Hier: Teilnetzelektrifizierung Südheide und Herrichtung des Streckenabschnitts Braunschweig - Gifhorn Stadt für den Halbstundentakt - Freigabe der Leistungsphasen 3 und 4 im bestehenden Planungsvertrag (Ergänzung zu BV 2020/073 und 2021/110)
hier: Änderungsantrag von dieBasis zur Vorlage 2025/080

Beschlussvorschlag

Der Regionalverband Großraum Braunschweig beschließt,
dass für sämtliche bestehenden, in Planung befindlichen und künftigen Projekte zur Umsetzung des SPNV-Konzeptes 2030+ die Kosten für Infrastrukturmaßnahmen – insbesondere für Teilnetzelektrifizierung (z.B. Ladestellen, Oberleitung, Unterwerke sowie Streckenausbau für Taktverdichtungen) – und die Kosten für die Beschaffung und den Betrieb von BEMU-Fahrzeugen (Batterie-elektrische Triebzüge) stets getrennt, nachvollziehbar und transparent ausgewiesen und dargestellt werden.
Die Verwaltung wird beauftragt, alle entsprechenden Beschlussvorlagen künftig mit einer klaren Aufschlüsselung der genannten Kostenpositionen vorzulegen und bestehende Beschlusslagen, in denen eine Vermischung der Kostendarstellung erfolgt ist, rückwirkend zu korrigieren beziehungsweise zu ergänzen.

Sachverhalt

Im Rahmen der aktuellen Umsetzungsschritte des SPNV-Konzepts 2030+, insbesondere der Elektrifizierung von Strecken wie dem Abschnitt Braunschweig – Gifhorn Stadt sowie der Herrichtung für einen Halbstundentakt, werden hohe Investitionen sowohl in die Infrastruktur (Planungs-, Bau- und Ausrüstungskosten, vgl. BV 2025/080) als auch in die Flotte batterie-elektrischer Triebzüge (BEMU) und deren Betrieb erforderlich. Bisher werden diese Kosten häufig gemeinsam oder vermischt ausgewiesen, wodurch die tatsächliche Wirtschaftlichkeit einzelner Maßnahmen und der Vergleich mit alternativen Technologien (wie Wasserstofffahrzeugen oder klassische Elektrifizierung) erschwert wird. Für eine transparente Bewertung, eine sachgerechte Priorisierung und die Beachtung der strikten Fördervorgaben (Eigenanteilsregeln, GVFG, Ko-Finanzierung) ist eine scharfe Trennung der Kostenarten und deren eigenständige Ausweisung erforderlich.

Nur mit dieser Transparenz lassen sich Investitionsentscheidungen und Förderanträge sowie deren Auswirkungen auf den Haushalt und die Nutzer wirksam und nachvollziehbar prüfen. Sie ist zudem Voraussetzung dafür, die gesellschaftliche und politische Akzeptanz des Gesamtprojekts zu erhalten und künftige Umstellungen (z. B. alternative Antriebstechnologien oder geänderte Taktbedarfe) flexibel beurteilen zu können.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine