

Gut, besser, Güter

Bund und Land fördern private Verkehrsunternehmen auf der Schiene / 23,3 Millionen Euro für zwölf Projekte

VON JUSTUS RANDT

Hannover·Hoya.

Mittwoch war ein wichtiger Tag für Uwe Roggatz, Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) – und für seine künftigen Geschäftspartner: Nach der Ausschreibung der Gleisarbeiten an der Bahnstrecke zwischen Syke und Hoya war am Vormittag Submissionstermin

:

„Wir müssen die Angebote noch auswerten“, sagt Roggatz – dann kann es losgehen. Das Geld für die sogenannte Ertüchtigung der Strecke ist schon da, immerhin 1,86 Millionen Euro sind für die Arbeiten veranschlagt.

Finanziert werden dieses und elf weitere Vorhaben von Privatbahnen, sogenannter nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE), aus einem speziellen neuen Fördertopf von Land und Bund. 16 Projektanträge hatten vorgelegen. Das Land hat für das laufende Jahr 9,3 Millionen Euro bewilligt. „Die Förderung löst ein Gesamtinvestitionsvolumen von 23,3 Millionen Euro aus“, teilt das Verkehrsministerium in Hannover mit – einschließlich des Bundesanteils.

Zu den Nutznießern der Förderung zählt auch die landeseigene Niedersachsen Ports – als Eisenbahnunternehmen und Betreiberin der Anlagen für die Hafentramway Rüsterei Groden in Wilhelmshaven. Dort sind Gesamtausgaben von 1,5 Millionen Euro vorgesehen, um die Trassen herzurichten. Mit gleich drei Projekten ist die Emsländische Eisenbahn GmbH vertreten. Hier wird der größte Teil der Förderung – mehr als zehn Millionen Euro – in die Güterzugverbindung zwischen Ocholt und Sedelsberg und vor allem in umfassende Sanierung der 15 Kilometer langen Strecke zwischen Meppen und Herzlake investiert. Dort werden nach Angaben der Kreisverwaltung in Meppen überwiegend Holz, Kies und Futtermittel transportiert.

Gut 1,4 Millionen Euro fließen in die Oberbauertüchtigung des Abschnitts von Sittensen nach Tiste auf der Strecke Zeven–Tostedt. Dort sind die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) im Begriff, Schwellen, Schotte und Teile der Gleise zu erneuern. „Wir rechnen mit dem Beginn der Arbeiten im September oder Oktober“, sagt EVB-Sprecherin Andrea Stein. „Anschließend können wir auch auf diesem Teilstück mit Tempo 80 statt 50 Kilometern pro Stunde, wie jetzt, fahren. Außerdem gehen wir von einer erhöhten Streckenlast pro Achse aus“, sagt sie. Das bedeutet: Güterzüge, die dort verkehren, können schneller fahren und schwerer beladen sein und damit mehr Fracht transportieren als bislang.

Niedersachsen hatte Privatbahnen freilich schon zuvor gefördert. Der Bund stellt pro Jahr 25 Millionen Euro für NE-Bahnen bereit – Geld, das tatsächlich nur zugesprochen wird, wenn die Länder Geld dazulegen. Niedersachsen sei das einzige Land, das diesen Topf nutzt, hatte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen kürzlich gelobt. Im Jahr 2014 sind nach Angaben des Verkehrsministeriums insgesamt 13,8 Millionen Euro in niedersächsische Privatbahnstrecken investiert worden, der Landesanteil lag bei 5,4 Millionen Euro. Die Förderung basiert auf dem

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und soll der Entlastung vom Straßenverkehr dienen.

Landesweit betreiben nach Ministeriumsangaben mehr als 30 nicht zum Konzern der Deutschen Bahn AG gehörende Eisenbahnen mit etwa 1100 Kilometern Netz rund ein Viertel der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur. Im Emsland beispielsweise hatte der Landkreis früher schon in abschnittsweise von der Deutschen Bahn aufgegebenen Strecken übernommen, um die Infrastruktur für die Wirtschaft aufrechtzuerhalten.

Auch die Hoyaer Verkehrsbetriebe haben einen solchen Strukturwandel erlebt: „Zum 1. Oktober 1972 endete auf der VGH-Achse Syke-Hoya-Eystrup der Personenverkehr“, stellt Michael Frömming, ehemaliger Landesvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) in seinem Eisenbahnbuch „Niedersachsens große und kleine Strecken“ fest. „Anders als in vielen Fällen gelang es, die Strecke zu sichern.“ Seit 2005 ist die Strecke laut Frömming sogar wieder durchgängig für den Güterverkehr befahrbar.

VGH-Geschäftsführer Uwe Roggatz hat auf seinen Strecken bereits eine „Förder-Tranche“ für die Jahre 2013 und 2014 verbaut – ebenfalls knapp zwei Millionen Euro, wie er sagt. Bislang seien die ältesten Streckenteile des insgesamt rund 38 Kilometer langen Schienennetzes erneuert worden. „Mit dem neuen Geld machen wir dieses Jahr die Restarbeiten.“ Das betrifft vor allem den rund zehn Kilometer langen Abschnitt zwischen Syke-Heiligenfelde und Bruchhausen-Vilsen.

Michael Frömming, „Niedersachsens große und kleine Strecken – Vom Eisenbahn-Hobby zur Bahnpolitik“, 128 Seiten, durchgehend farbig, Verlag Laut & Gleise, 2015.