

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Omid Najafi, Holger Kühnlenz, Dennis Jahn und Thorsten Moriße (AfD)

**Wie ist die Verwendung von Regionalisierungsmitteln und Landesmitteln für den SPNV und ÖPNV gestaffelt?**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz, Dennis Jahn und Thorsten Moriße (AfD) an die Landesregierung, eingegangen am 30.10.2024

Als Finanzierungshilfe für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt der Bund den Ländern zweckgebundene Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Diese können seitens der Länder auch für den straßengebundenen ÖPNV verwendet werden. Seit dem Jahr 2022 bilden die Regionalisierungsmittel eine Gesamtsumme von 9,7 Milliarden Euro und werden mit 3 % pro Folgejahr dynamisiert. Infolge von Sonderhilfen (Folgen de Corona-Lockdowns, Gegenfinanzierung des Deutschland-Tickets) überwies der Bund im Jahr 2022 sogar 14,4 Milliarden Euro an die Länder. Im Jahr 2024 erhielt Niedersachsen rund 960 Millionen Euro Regionalisierungsmittel vom Bund, im Jahr 2025 sollen es etwa 990 Millionen Euro sein<sup>1</sup>.

Im Sommer dieses Jahres stellte die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) ihre Konzepte 2030+ und 2040+ vor. In der ersten Stufe sollen 25 % mehr Züge im Einsatz sein als im Jahr 2024, in der zweiten Stufe sogar rund 50 % mehr Züge; die Fahrgastzahlen sollen sich bis dahin verdoppeln auf rund 240 Millionen<sup>2</sup>. Ein gegenteiliges Szenario geht davon aus, dass die unlängst von der Bahntochter DB InfraGo angekündigte Erhöhung der Trassenentgelte zu einer deutlichen Erhöhung der Fahrpreise, einem Rückgang der Nutzung, einer Verringerung des Linienangebotes sowie einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße führen könnte<sup>3</sup>. Derzeit sorgt ein überlastetes Schienennetz für regelmäßige Zugausfälle. Auch von Ausfällen betroffen waren in Hessen neu angeschaffte Wasserstoffzüge<sup>4</sup>, in Niedersachsen konnte im Herbst 2024 den Zügen der RB33 nicht genug Wasserstoff geliefert werden<sup>5</sup>. Nach einem Medienbericht soll der im Jahr 2018 begonnene Betrieb mit Wasserstoffzügen nicht ausgeweitet werden<sup>6</sup>. Der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Niedersachsen/Bremen, meldete, das Land Niedersachsen würde jährlich rund 90 Millionen Euro aus den Regionalisierungsmitteln, die für den Zugverkehr gedacht seien, für die Subventionierung von Schulbusverkehren zweckentfremden<sup>7</sup>. Diese müssten eigentlich aus Mitteln des Landes oder der Kommunen finanziert werden.

1. Wie hoch veranschlagt das Land die Ausgaben für den SPNV und ÖPNV in Niedersachsen in den Jahren 2023, 2024 und 2025 insgesamt jeweils pro Jahr?
2. Woher stammten in den drei betreffenden Jahren die Mittel (bitte angeben nach: Landesmittel, Regionalisierungsmittel, Erstattungen anderer Bundesländer, kommunale Mittel, Eigenmittel der Verkehrsbetriebe, EU-Mittel)?

<sup>1</sup> <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/angespannte-finanzlage-moeglicherweise-weniger-zugfahrten-ab-ende-2025-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-240702-930-160992>

<sup>2</sup> <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040>

<sup>3</sup> <https://www.tichyseinblick.de/wirtschaft/mobilitaet/haushaltschaos-berlin-verschaerft-management-chaos-bahn/>

<sup>4</sup> <https://www.spiegel.de/auto/hessen-blamage-fuer-die-brennstoffzelle-a-1ff2d6e9-d936-4a39-ae12-8f52e2d273b8>

<sup>5</sup> <https://www.spiegel.de/auto/niedersachsen-wasserstoffzuegen-fehlt-wasserstoff-bahnausfaelle-um-bremer-voerde-a-3f102e1b-6400-46de-86af-992a9ba06de5>

<sup>6</sup> [https://efahrer.chip.de/news/wasserstoff-zuege-rollen-durch-norddeutschland-warum-sie-keine-zukunft-haben\\_1018098](https://efahrer.chip.de/news/wasserstoff-zuege-rollen-durch-norddeutschland-warum-sie-keine-zukunft-haben_1018098)

<sup>7</sup> <https://www.pro-bahn-niedersachsen.de/pressemitteilung/keine-kuerzungen-im-regionalverkehr-niedersachsen-und-bremen-sollen-mehr-landesmittel-fuer-regionalzuege-einsetzen/>

3. Wie verteilt sich in den Jahren 2023, 2024 und 2025 die Verwendung der Regionalisierungsmittel auf: Aus- und Neubau von SPNV-Haltepunkten und Bahnhöfen, Förderung von Empfangsgebäuden, Ausbau vorhandener Eisenbahnstrecken, Re-Aktivierung stillgelegter Strecken, Anschaffung von Schienenfahrzeugen, Mitfinanzierung des ÖPNV?
4. Wie hoch liegen die in den Jahren 2023 und 2024 eingesetzten sowie die für das Jahr 2025 geplanten Regionalisierungsmittel (bzw. selbst aufgebrauchten Landesmittel) für Leistungen außerhalb der eigentlichen SPNV- und ÖPNV-Infrastruktur, etwa für Schulbusunternehmen oder Zeitkarten für Auszubildende, Studenten und Schüler?
5. In welchem Umfang wurden Landes- oder Regionalisierungsmittel für die Anschaffung von Brennstoffzellen-/Wasserstofffahrzeugen ausgereicht (bitte bis dato und in der womöglichen Zukunftsplanung angeben)? Welche technischen Probleme sind aufgetreten, und warum rechnet sich der Betrieb nicht?
6. Welche Folgen für die Betriebe und Benutzer des niedersächsischen SPNV/ÖPNV erwartet die Landesregierung von der Anhebung der Trassengebühren durch die DB InfraGO AG?
7. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung gegebenenfalls, um sicherzustellen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für den SPNV effizient und zweckgebunden eingesetzt werden, um bestehende Infrastrukturprobleme zu lösen?
8. Derzeit steht eine stillgelegte Bahnstrecke zur Wiederinbetriebnahme an<sup>8</sup> und 21 befinden sich in der engeren Auswahl<sup>9</sup>. Wie ist der aktuelle Planungsstand des „Reaktivierungsprogramms des Landes Niedersachsen“ (bitte mit einer entsprechenden Strecken-Liste, dem jeweiligen Status der Nutzwert-Analyse und dem Reaktivierungs-Zeitplan angeben)?
9. Wie verteilen sich im Jahr 2024 die Landes- und Regionalisierungsmittel auf die LNVG und die weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Betriebsleistungen im SPNV (bitte für die jeweiligen Anbieter angeben)? Sind auf anderen Strecken ähnliche Probleme zu erwarten, wie sie im Jahr 2024 beim Betreiber der Hansenetz-Strecke bekannt wurden?
10. Welche Gemeinden, Gemeindeverbände, Zweckverbände oder Verkehrsbetriebe erhielten im Jahr 2024 Förderungen für die Aufrechterhaltung oder Verbesserung des ÖPNV (bitte Empfänger, Summe und Zweckbindung nennen)?
11. Wie ist der gegenwärtige Zustand und der Investitionsbedarf bei den niedersächsischen Hafenbahnen von NPorts?
12. Wie ist im laufenden Jahr 2024 und absehbar im Jahr 2025 die Nachfrage der niedersächsischen Kommunen nach EU-Mitteln für den Ausbau des ÖPNV (Busbeschaffung, flexible Bedienformen, Mobilitätszentralen)? Wie viele „Mobilitätszentralen“ mit wie viel Personal sind bisher in Niedersachsen eingerichtet worden, zu welchen Kosten, und wer trägt die laufenden Kosten in den kommenden Jahren?

---

<sup>8</sup> Haushaltsentwurf 2025, Epl 08, Seite 257, Titelgruppe 84

<sup>9</sup> <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Reaktivierung-stillgelegter-Bahnstrecken-Sechs-weitere-Trassen-ausgewaehlt,bahnstrecken178.html>