

Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

3. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises
am 19. Oktober 2023



Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und kurze Rückschau auf die zweite Sitzung
- TOP 2 Ergebnisse der Interviews im Rahmen der wissenschaftlichen Evaluation
- TOP 3 Ergebnisse der ersten Untersuchungsstufe
 - TOP 3 a Workshop zu den Bewertungskriterien am 4. September 2023
 - TOP 3 b Vorstellung der Ergebnisse im Detail
 - TOP 3 c Fragen
- TOP 4 Kriterien der zweiten Untersuchungsstufe
- TOP 5 Ausblick und Abschluss

[wifucg]
Wissenschaftliches Institut für
Unternehmensführung &
Corporate Governance





TOP 1 Begrüßung durch Herrn Minister Lies und kurze Rückschau auf die zweite Sitzung





TOP 2 Ergebnisse der Interviews im Rahmen der wissenschaftlichen Evaluation

[wifucg]
Wissenschaftliches Institut für
Unternehmensführung &
Corporate Governance



Wissenschaftliche Begleitung
einer Reaktivierungsuntersuchung für
Bahnstrecken in Niedersachsen

Kernergebnisse der Interviews mit den Mitgliedern des Parlamentarischen Lenkungscreises

Prof. Dr. Michèle Morner

Kernergebnisse der Interviews mit den Mitgliedern des Parlamentarischen Lenkungskreises

Agenda

1. **Vorgehensweise & Methodik**

Interviews als Grundstein

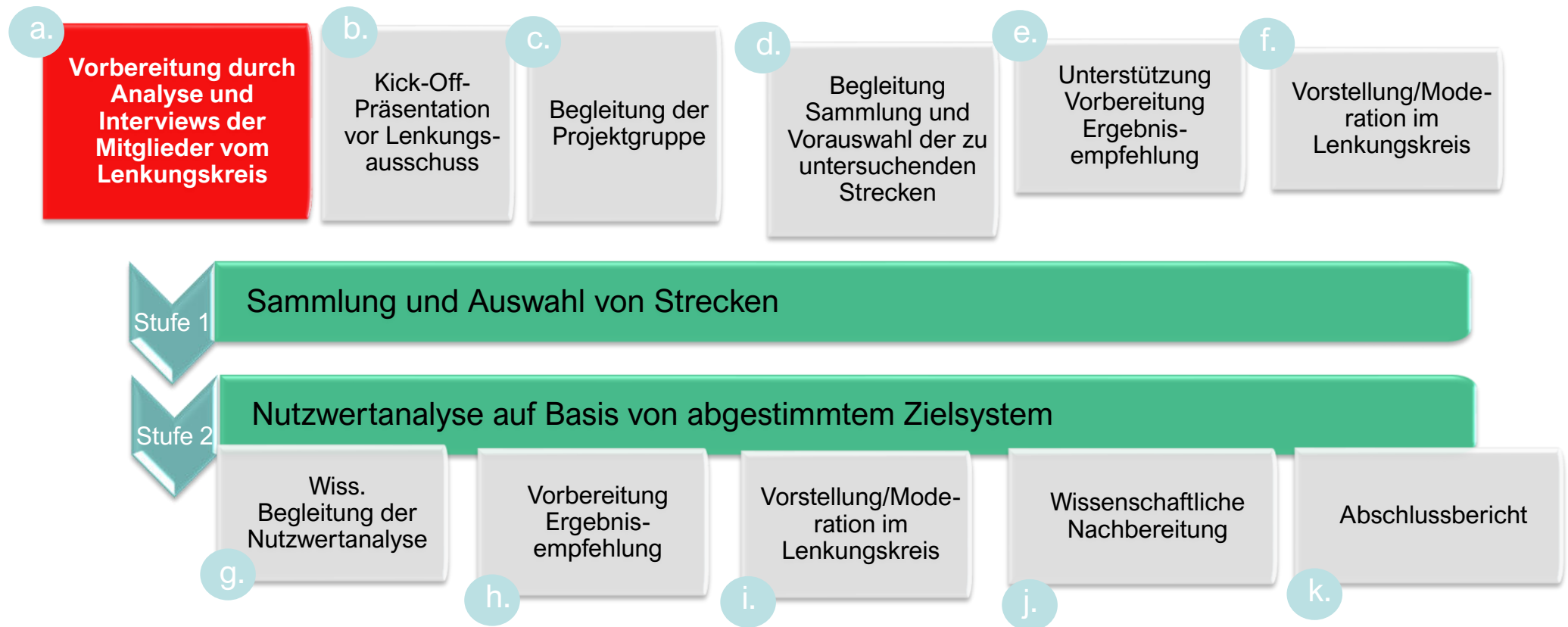
2. **Kernergebnisse der Interviews**

Ziele, Erwartungen und Herausforderungen aus Sicht des Lenkungskreises

3. **Empfehlungen für das weitere Vorgehen**

Interviews der Lenkungskreismitglieder als wichtiger Teil von Stufe 1 des Reaktivierungsprozesses

Die Experteninterviews mit den Lenkungskreismitgliedern bilden einen wichtigen Baustein der wissenschaftlichen Projektbegleitung in der Vorstufe des Reaktivierungsprozesses



Methodik

Die Experteninterviews mit den Lenkungskreismitgliedern bilden einen wichtigen Baustein der wissenschaftlichen Projektbegleitung in der Vorstufe des Reaktivierungsprozesses

- Art **Offene explorative Experteninterviews**
- Anzahl **15**
- Zeitraum **03. - 31.07.2023**
- Auswahl **max. 2 Personen pro Institution, zusätzlicher Vertreter aus zwei Organisationen**
- Dauer **durchschnittlich 30-45 Minuten**
- Interviewer **Frau Prof. Dr. Morner oder Frau Hagen**
- Form **Online via Zoom**

Kernergebnisse der Interviews mit den Mitgliedern des Parlamentarischen Lenkungskreises

Agenda

1. **Vorgehensweise & Methodik**

Überblick über die Interviews

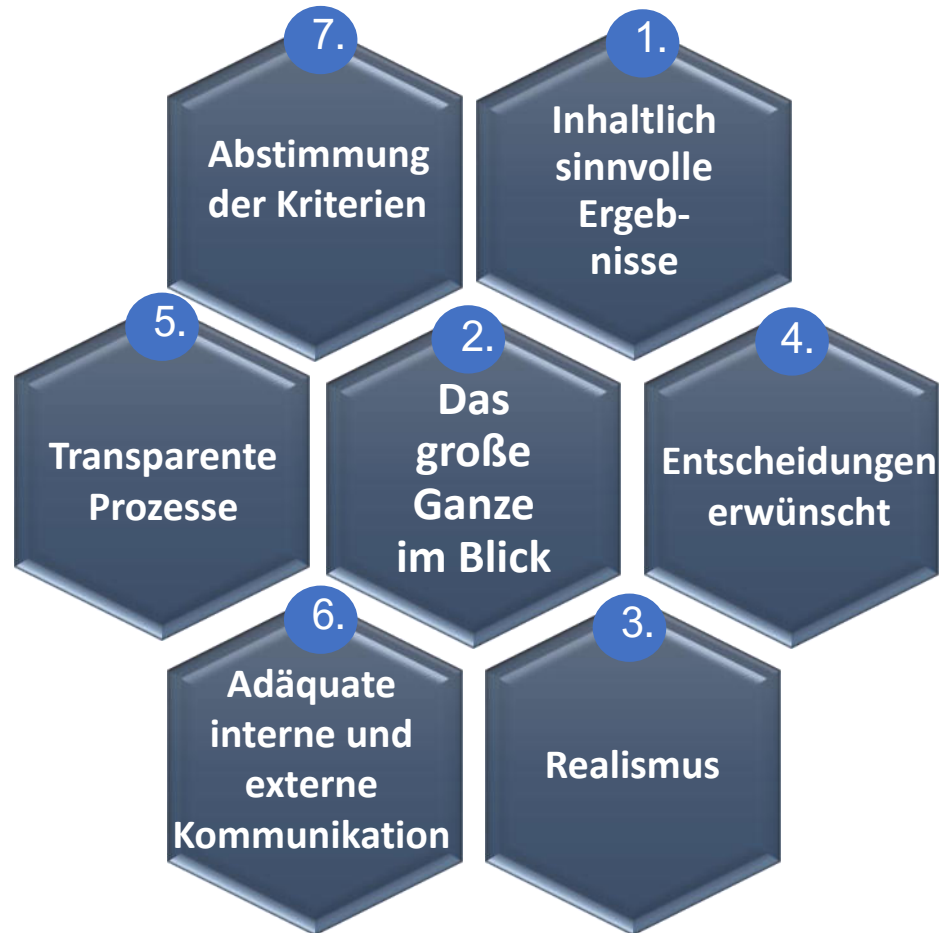
2. **Kernergebnisse der Interviews**

Ziele, Erwartungen und Herausforderungen aus Sicht des Lenkungskreises

3. **Empfehlungen für das weitere Vorgehen**

Kernergebnisse der Interviews

Eine klare Linie, Kommunikation und der Blick aufs große Ganze sind gefragt.



Agenda

- 1. Methodik**
Überblick über die Interviews
- 2. Kernergebnisse der Interviews**
Ziele, Erwartungen und Herausforderungen aus Sicht des Lenkungskreises
- 3. Empfehlungen für das weitere Vorgehen**

Weiteres Vorgehen

Ein nächster wichtiger Schritt ist der Workshop „Bewertungskriterien“.

1. Kommunikation Interviewergebnisse an die Mitglieder des Lenkungskreises
2. Einbezug der anderen Träger in die Projektgruppe
3. Workshop „Bewertungskriterien“ am 4.9.2023

Heute

Situativ

Erledigt



TOP 3 Ergebnisse der ersten Untersuchungsstufe

TOP 3 a **Workshop zu den Bewertungskriterien am 4. September 2023**

[wifucg]
Wissenschaftliches Institut für
Unternehmensführung &
Corporate Governance

TOP 3 b **Vorstellung der Ergebnisse im Detail**

TOP 3 c **Fragen**



Wissenschaftliche Begleitung
einer Reaktivierungsuntersuchung für
Bahnstrecken in Niedersachsen

Kernergebnisse des Workshops mit den Mitgliedern des Parlamentarischen Lenkungskreises

Prof. Dr. Michèle Morner

Agenda und Teilnehmende

(1) Herr Mohrmann	BUND LV. Nds. im Parlamentarischen Lenkungskreis
(2) Herr Najafi	Verkehrspolitischer Sprecher AfD, Nieders. Landtag
(3) Herr Dr. Kloth	VDV e.V.
(4) Herr Goda (für Herrn Diehl)	PRO BAHN e.V.
(5) Herr Skoda	Sozialverband Deutschland (SoVD) e. V.
(6) Herr Dr. Konukiewitz	Nahverbandsbündnis Niedersachsen
(7) Herr Wege, (8) Frau Gudel	Einfach Einsteigen e.V.
(9) Herr Gryschka	Vertreter von PRO Bahn e.V. , Bürgermeister Bad Salzdetfurth
(10) Herr Christ	MdL, die Grünen; Sprecher für Verkehr und Mobilität
Prof. Dr. Morner, Frau Hagen	wifucg
Herr Sandmann, Frau Birk, Herr Weckend, Herr Neustock	LNVG Niedersachsen

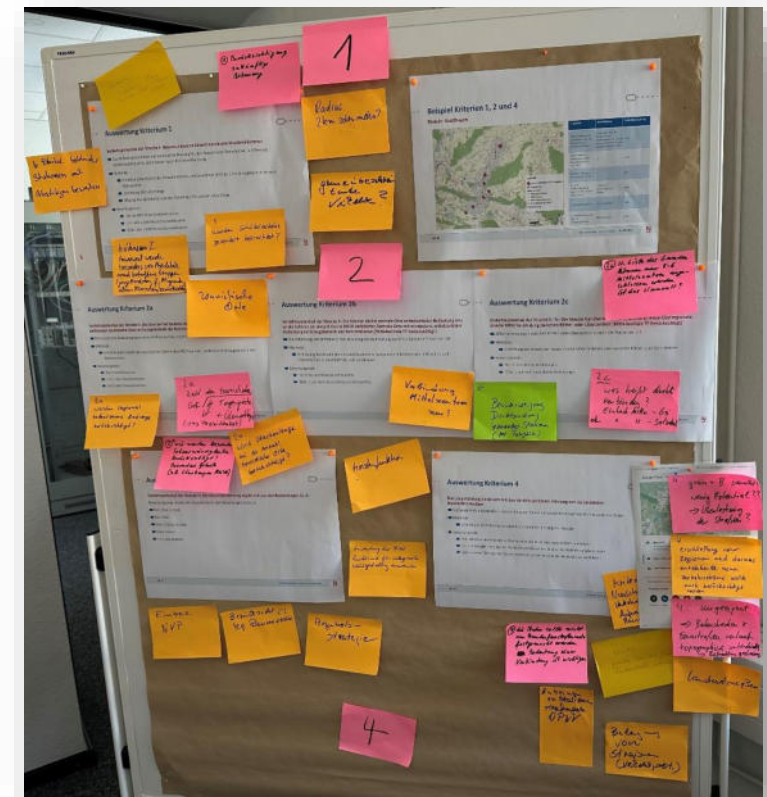


1. Verkehrspotential der Strecke I: Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Einzugsbereich der neuen Bahnstationen



Nächste Schritte für die Bewertung

- 2 km Radius wird umgesetzt.
- Die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner an bereits bestehenden und im SPNV bedienten Bahnstationen werden zu 1/3 mit in die Bewertung einbezogen.
- Grenzüberschreitende Verkehre werden berücksichtigt.
- Zur Vergleichbarkeit zu diesem Zeitpunkt wird nur der IST-Zustand berücksichtigt.

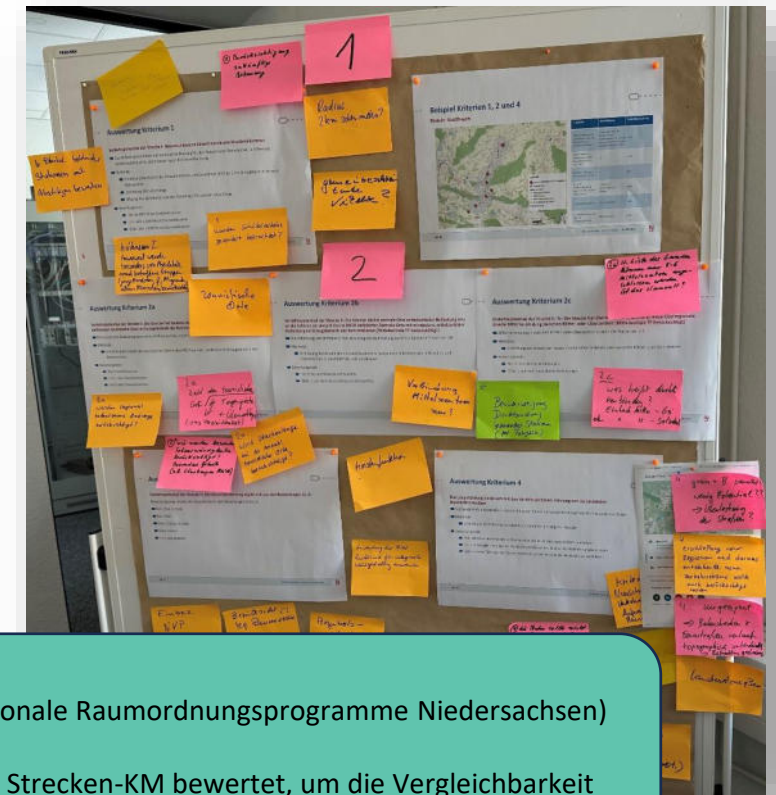
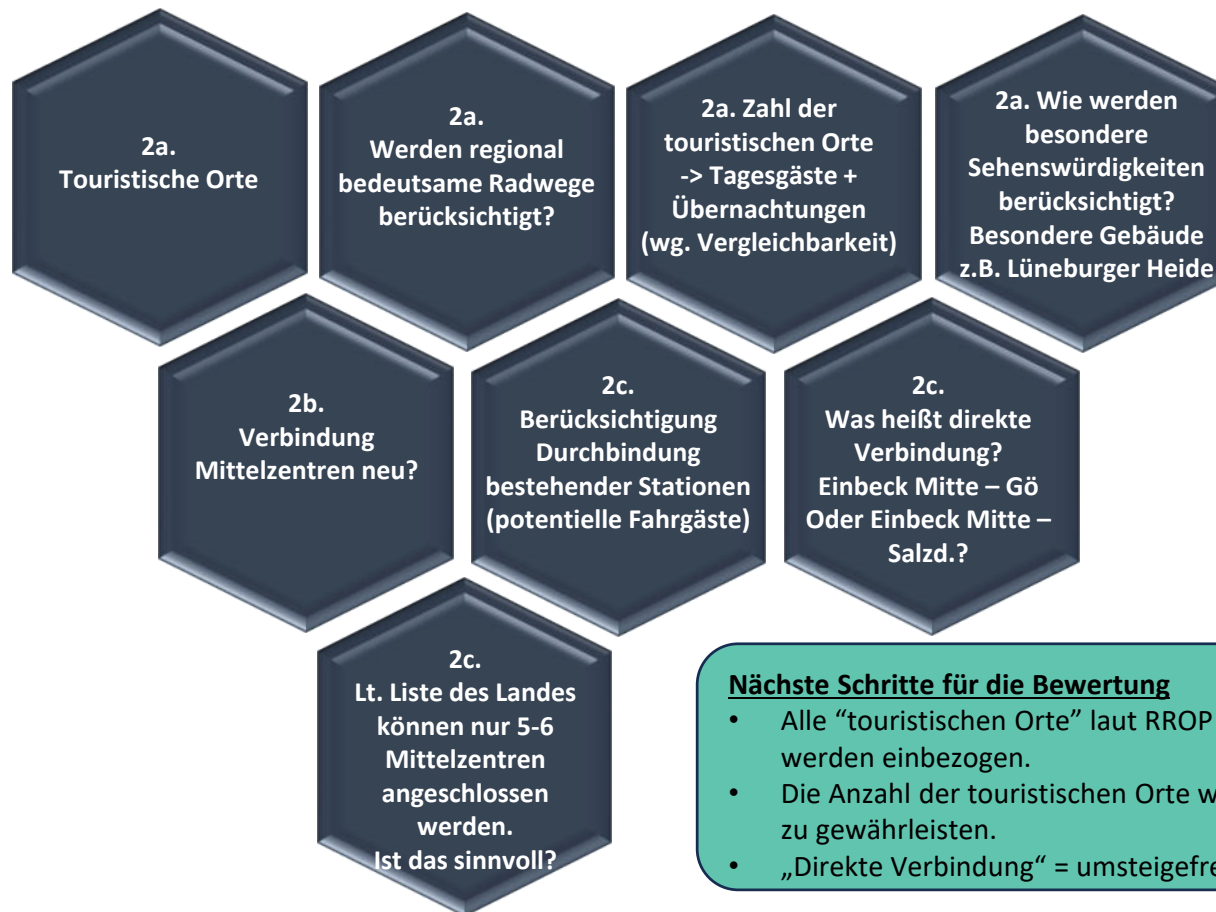


2. Verkehrspotential der Strecke II: Gesamtbewertung aus 2a-2c:

2a: Die Strecke hat touristische Bedeutung

2b: Die Strecke bindet zentrale Orte mittelzentraler Bedeutung neu an die Schiene an

2c: Die Strecke hat überregionale Bedeutung: Neue Überregionale Verbindung zwischen Mittel- und Oberzentren



Nächste Schritte für die Bewertung

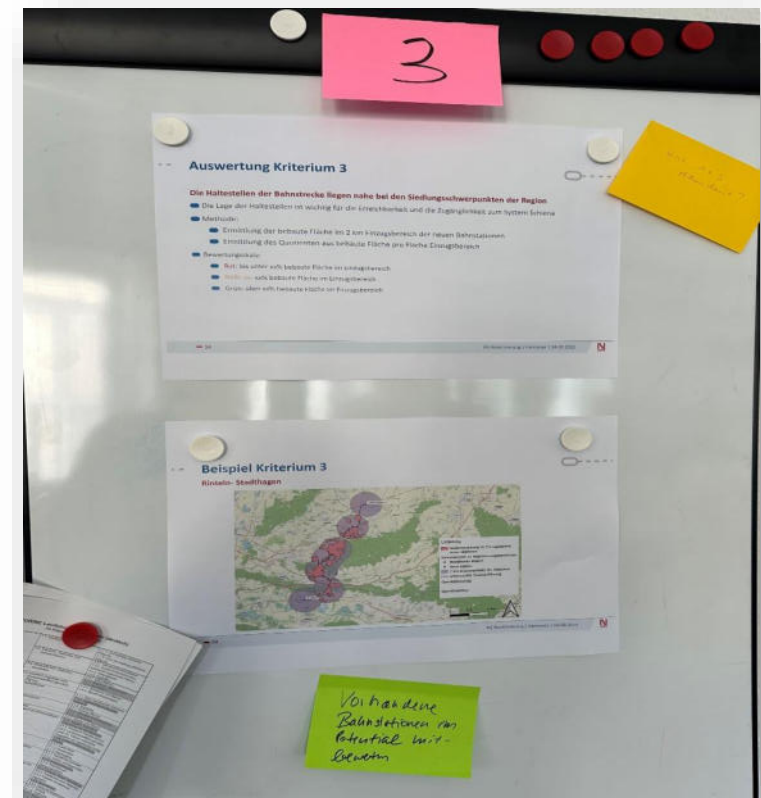
- Alle "touristischen Orte" laut RROP (Regionale Raumordnungsprogramme Niedersachsen) werden einbezogen.
- Die Anzahl der touristischen Orte wird je Strecken-KM bewertet, um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten.
- „Direkte Verbindung“ = umsteigefreie Verbindung.

3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region



Nächste Schritte für die Bewertung

- Vorhandene Haltestellen werden selbstverständlich vorrangig betrachtet.
- Nicht jede historisch vorhandene Bahnstation wird zwangsläufig auch Haltestelle der möglichen Reaktivierung. Dies hängt z.B. größtenteils auch von sinnvollem Zugbetrieb ab (e.g. Fahrzeit, Einbindung ins vorhandene Netz an den Knotenpunkten etc.).



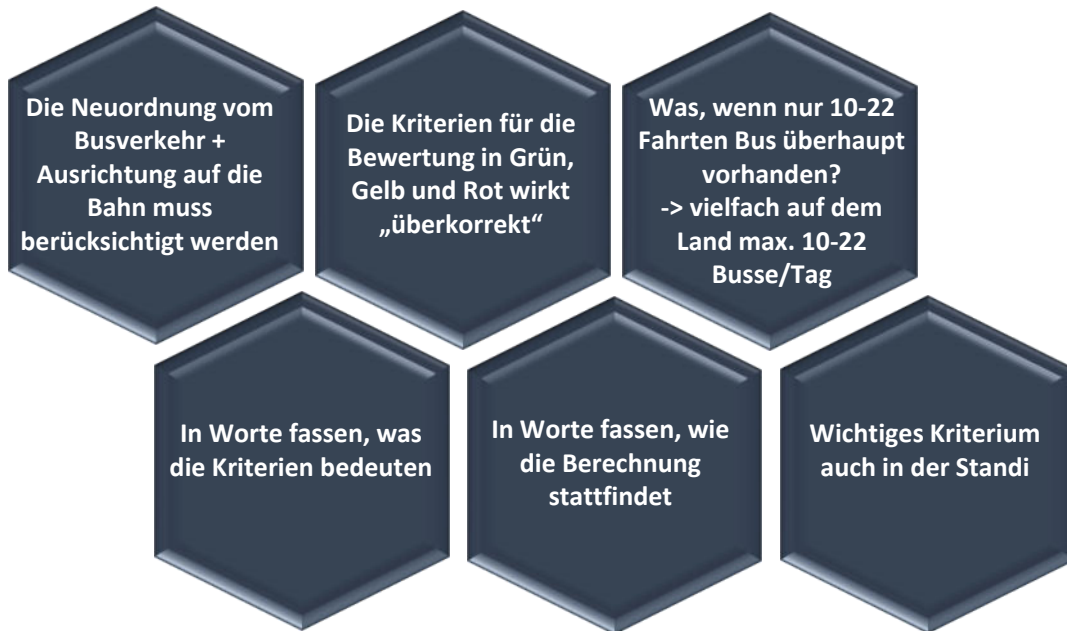
4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen



Klarstellungen

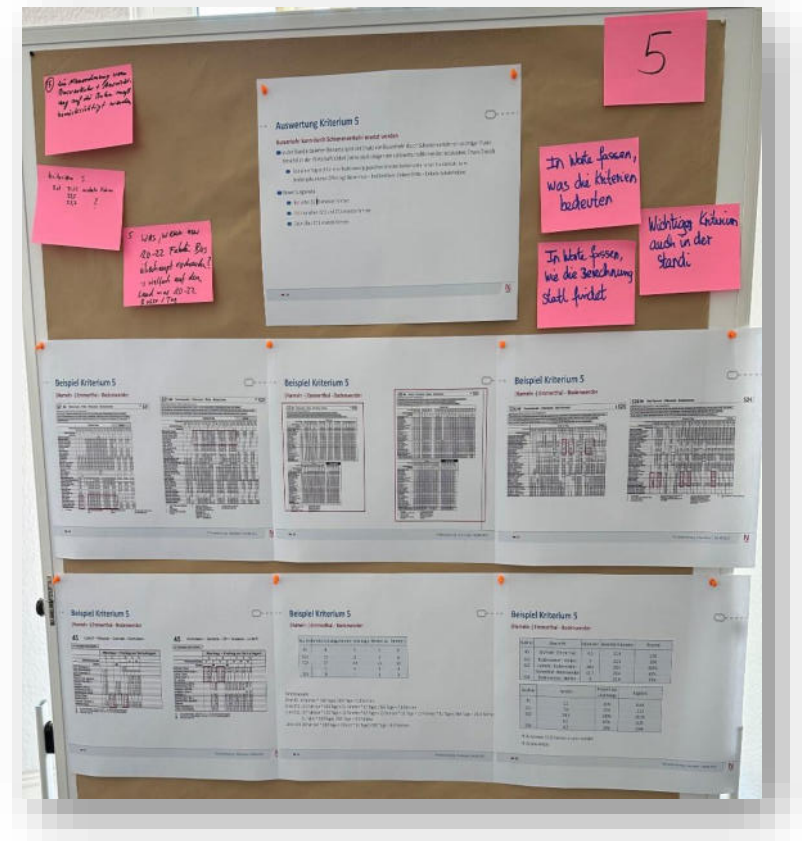
- Die Absicht hinter diesem Bewertungskriterium ist es, auf vorhandene Verkehrsströme zu schauen, um die Chancen abzuschätzen, dass von Auto auf Bahn umgestiegen wird.
- In der 1. Stufe ist dies erstmal eine grobe Einschätzung, in späteren Stufen kommt es dann zu Detailabsprachen mit den anderen Betreibern im ÖPNV Verbund.

5. Die Bahnstationen sind gut erreichbar: Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden

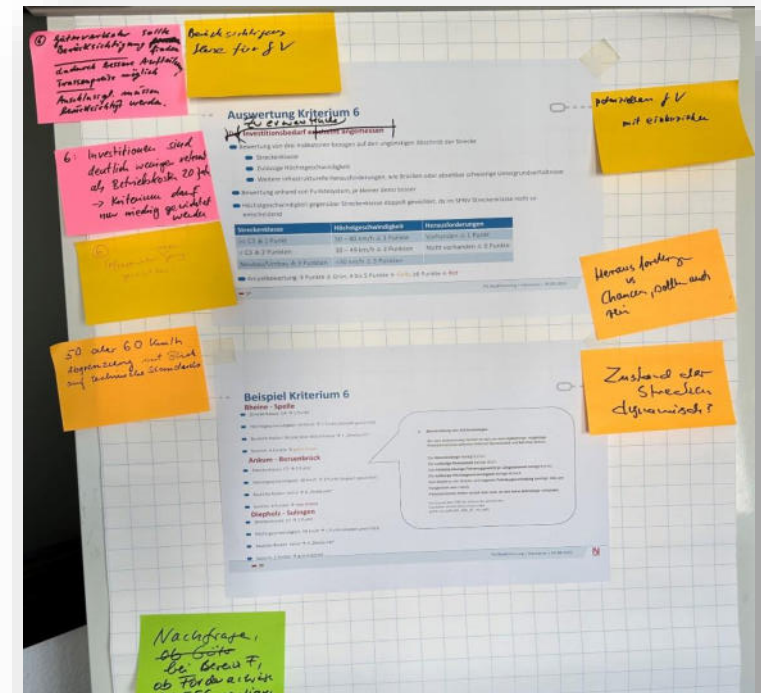


Nächste Schritte für die Bewertung

- Im finalen Bewertungsbericht wird die Bedeutung der Zahlen, in klar verständlicher Sprache dargestellt werden.
- Der Berechnungsansatz macht so Sinn.



6. Der Investitionsbedarf erscheint angemessen



Nächste Schritte für die Bewertung/Klarstellungen

- Für die Abgrenzung der technischen Standards wird die Geschwindigkeit von 60 km/m berücksichtigt.
- In der Stufe 1 geht es um den Vergleich der Strecken untereinander; dieser kann nur den IST-Zustand + gesicherte Planungen berücksichtigen.
- Aus gleichen Gründen ist der Güterverkehr in dieser Stufe zu vernachlässigen, da er für alle Strecken gleichwertig einfließen würde.
- Infrastruktur ist so auszulegen, dass bestehender Güterverkehr neben neuen SPNV weiter verkehren kann - auch von Aufsichtsbehörden so gefordert.

7. Verbindung in bestehendes Schienennetz

Knotenbahnhof
-> Ausbau
Punkte für kurz-,
mittel-, langfristig
möglich??

Nächste Schritte für die Bewertung/Klarstellungen

- Auch hier geht es um den Vergleich der Strecken untereinander, dieser kann sinnvollerweise nur den IST-Zustand + gesicherte Planungen berücksichtigen.
- In der Stufe der standardisierten Bewertung wird dann das Gesamtprojekt bewertet und berücksichtigt.

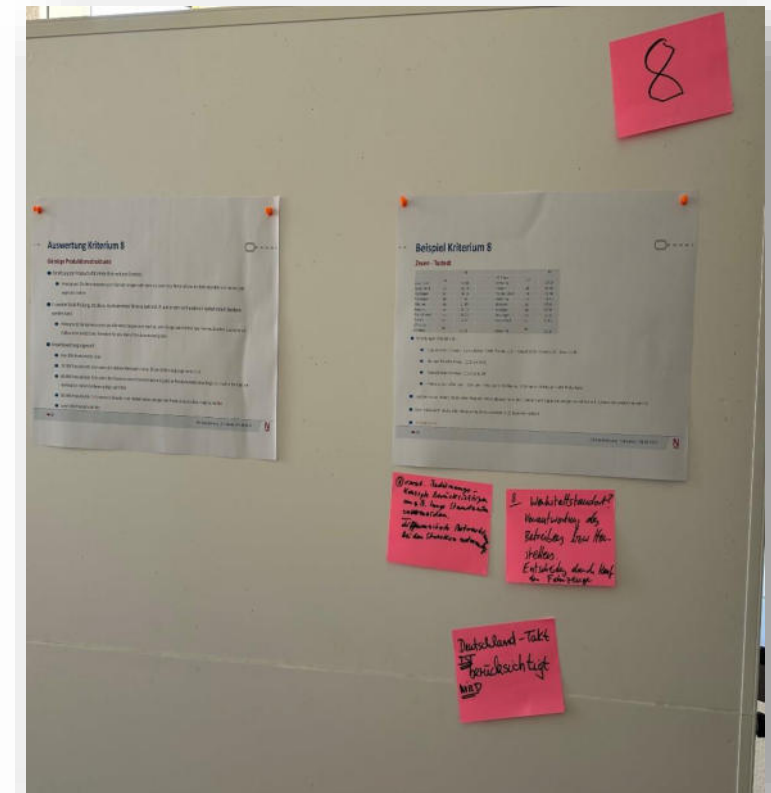
The image shows two pages of a presentation slide. The top page is titled "Auswertung Kriterium 7" and discusses "Verbindung in bestehendes Schienennetz". It lists evaluation criteria and a scoring system. A pink sticky note with the number "7" is attached to the top right. The bottom page is titled "Beispiel Kriterium 7" and provides a detailed evaluation for the "Rheine - Spelle" route. It includes a checklist of criteria with checkmarks and a small image of a railway station. A handwritten note in red ink says: "7: Knotenbahnhof -> Ausbau! Punkte für kurz-, mittel-, langfristig möglich."

8. Günstige Produktionsstrukturen

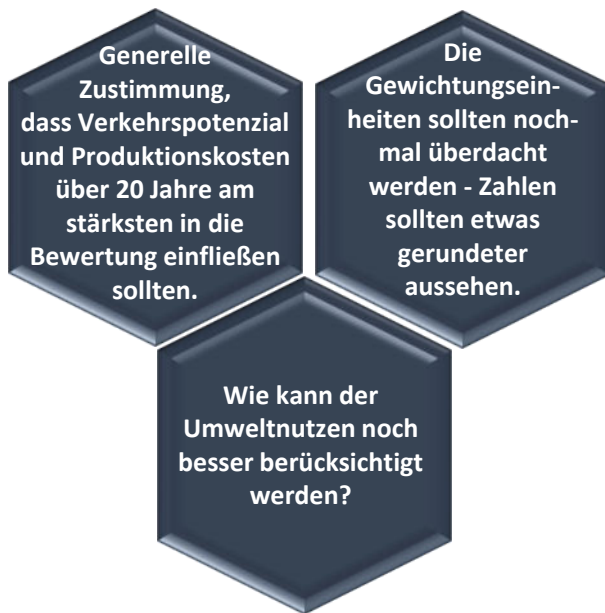


Nächste Schritte für die Bewertung/Klarstellungen

- Es wird jede Strecke sehr spezifisch und optimiert betrachtet.
- Es geht um die Kompatibilität mit dem vorhandenen Infrastrukturplan.



Gesamtbewertung



Ermittlung des Gesamtergebnisses

Gewichtung der Kriterien und Gesamtbewertung

Kriterien	Gewichtung [Punkte]	Gewichtung [Anteil]
1. Verkehrspotential der Strecke I: Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im 2km Einzugsbereich der neuen Bahnstationen	4	22%
2. Verkehrspotential der Strecke II: Gesamtbewertung aus 2a-2c	2	11%
3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region: Anteil der bebauten Fläche im Einzugsbereich	1	6%
4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen	1	6%
5. Die Bahnstationen sind gut erreichbar: Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden	2	11%
6. Der Investitionsbedarf erscheint angemessen: Strecke ist noch in Nutzung, geringe Anzahl von Brückenbauwerken und günstige Bodenverhältnisse	3	17%
7. Verbindung in bestehendes Schienennetz: Strecke hat keine Insellage; Linie kann im Knoten ohne kostenintensiven Aufwand eingebunden werden	2	11%
8. Günstige Produktionsstrukturen: Es ist kein Aufbau neuer Produktionsstrukturen erforderlich (z.B. Werkstatt); gutes Verhältnis Fahrzeit pro Stunde ggü. Standzeit	3	17%

Verteilung von Punkten für Ampelbewertungen der jeweiligen Kriterien:
 rote Ampel: 0 Punkte
 gelbe Ampel: 1 Punkt
 grüne Ampel: 2 Punkte

Multiplikation mit den Gewichtungspunkten.
 Jede Strecke wird für sich betrachtet – keine Berücksichtigung möglicher Wechselwirkungen.
Eine Strecke erreicht Stufe 2 wenn mindestens die Hälfte der möglichen Punkte (18 von 36) erreicht wird.

20 PG Reaktivierung | Hannover | 04.09.2023

- ### Nächste Schritte für die Bewertung/Klarstellungen
- In der Ermittlung des Gesamtergebnisses kommt es besonders auf die Gewichtung mit Punkten an, da daraus ein Gesamtergebnis ermittelt wird.
 - Die "krummen %-zahlen" ergeben sich zwangsläufig aus dem Vorhandensein von 8 Bewertungskriterien.

Zusatzthemen und nächste Schritte (1/2)

(1) Bisher ausgeschlossene Strecken

- Die angesetzten Kriterien bleiben bestehen, daher keine Änderungen.

(2) Aktualität der zur Verfügung gestellten Unterlagen

- Die Bearbeitung ist ein dynamischer Prozess. Bemühung wird immer sein, die Unterlagen aktuell und mit genügend Vorlauf zur Verfügung zu stellen.

(3) Anwendung der RIN Richtlinien für integrierte Netzgestaltung

- Wird von der LNVG Projektgruppe berücksichtigt.

Zusatzthemen und nächste Schritte (2/2)

(4) Neue “Standi” für Reaktivierungsstrecken

- Wird vor dem Start der entsprechenden Bewertung im Lenkungskreis vorgestellt.

(5) Verknüpfungspunkte straßengebundener ÖPNV

- Wird zu einem späteren Zeitpunkt mit den Kommunen, die für den ÖPNV zuständig sind, besprochen.

(6) Umgang mit “zurückbleibenden Strecken” in den verschiedenen Bewertungsstufen

- Es sollte das Angebot bestehen, streckenspezifische Auswirkungen der Entscheidungen mit den betroffenen Kommunen zu besprechen.

Projektgruppe Reaktivierungsuntersuchung |
Hannover | 19.10.2023



Workshop in Stufe 1 der Reaktivierungsuntersuchung

Erläuterung der Vorgehensweise zur Bewertung der
Reaktivierungskandidaten mit Anpassungen aufgrund der Ergebnisse
aus dem Lenkungsreis-Workshop vom 04.09.2023



Stand des Projektes

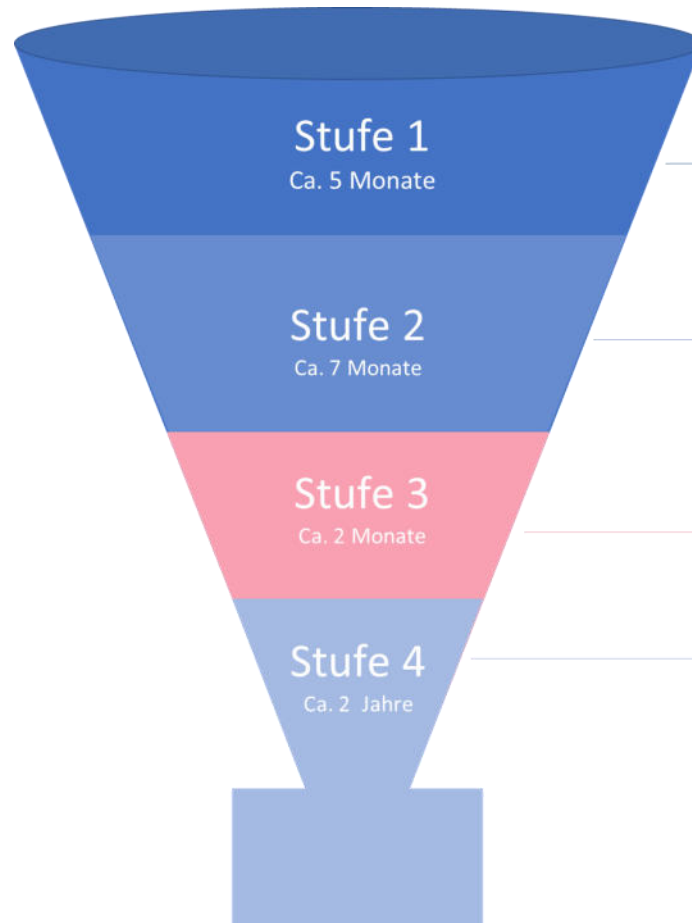
Überblick über die Kriterien

Änderungen und Präzisierungen von Indikatoren ggü. dem Stand aus dem letzten Lenkungsreis

Vorstellung der Auswertungsverfahren der jeweiligen Kriterien

Vorstellung der Strecken, die Stufe 2 erreichen

Stand des Projektes



Ziel: Vorauswahl der Strecken

Es findet eine Vorauswahl von Strecken statt, die anhand nachvollziehbarer und abgestimmter acht Kriterien als grundsätzlich machbar angesehen werden.

Ziel: Nutzwertanalyse

Es werden aus den verbliebenen Strecken auf Grundlage eines abgestimmten Zielsystems in einer Nutzwertanalyse die aussichtsreichsten Strecken identifiziert und für eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse ausgewählt.

Ziel: Klärung Finanzbedarf Betriebskosten

Es werden der verfügbare Finanzrahmen für die Betriebskosten sowie die Kosten für Planungsleistungen geklärt und das Vorhaben mit dem BMDV abgestimmt.

Ziel: GVFG-Antragsreife für aussichtsreichste Strecken

Gutachterliche Erstellung von VEP, EP und Standardisierter Bewertung durch Dritte für Vorhaben, für die vom Land Betriebskosten bereitgestellt werden. Enge Abstimmung zwischen MW, Aufgaben- und Vorhabenträger

Reaktivierungskandidaten



Änderungen im Zuschnitt und der Auswahl I

- ID Nr. 6: die Strecke Ocholt - Cloppenburg ist zwischen Sedelsberg und Friesoythe entwidmet und überbaut. Ein Wiederaufbau ist auch nicht mit größeren Aufwand umsetzbar. Eine Bewertung der verkürzten Strecke Ocholt-Sedelsberg wurde nicht weiterverfolgt, da dieser Abschnitt in der letzten Reaktivierungsuntersuchung nicht Stufe 2 erreicht hat und somit die Eingangskriterien für die Untersuchung nicht erfüllt
- ID Nr. 14: statt der Strecke Ibbenbüren- Lengerich - Bad Iburg - Gütersloh - Hövelhof wird der Abschnitt Lengerich - Vermold betrachtet, da die anderen Teile der Strecke derzeit durch den NWL bereits zur Reaktivierung vorgesehen sind
- ID Nr. 30, 36, 50 und 51: Wie im letzten Lenkungskreis vereinbart, werden die beschleunigt zu reaktivierenden Strecken Stade - Bremervörde, Lüneburg - Soltau, SZ-Lebenstedt - SZ-Fredenberg und Braunschweig - Harvesse außerhalb dieser Reaktivierungsuntersuchung betrachtet und bearbeitet

Reaktivierungskandidaten



Änderungen im Zuschnitt und der Auswahl II

- ID Nr. 46: Eine Rücksprache mit der Region Hannover hat ergeben, dass zur Bewertung der Reaktivierung der Steinhuder Meer-Bahn die Ergebnisse von derzeit in Untersuchung befindlichen SPNV-Planungen in der Region Hannover (z.B. Knotenstudie Hannover) Berücksichtigung finden müssen. Die Ergebnisse werden jedoch nicht rechtzeitig für den derzeit laufenden Reaktivierungsprozess vorliegen. Die LNVG hat sich daher mit der Region Hannover darauf verständigt, dass die Bewertung einer Reaktivierung der Steinhuder Meer-Bahn innerhalb der derzeit laufenden Reaktivierungsuntersuchung nicht sinnvoll ist und daher zurückgestellt wird.
- ID Nr. 55 (neu): Sulinger Kreuz: Aufgrund von neuen Informationen zur Verortung von relevanten Investitionen in die Strecke wird die Strecke Diepholz-Sulingen nachträglich in die Untersuchung aufgenommen, da sie die Eingangsvoraussetzungen erfüllt hat

Überblick über die Kriterien



Kriterium	Klasse	Bewertung	Kriterium	Klasse	Bewertung
1. Verkehrspotential der Strecke I: Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im 2 km Einzugsbereich der neuen Bahnstationen pro Strecken-km	0 - 750 751 - 1500 über 1500		4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen	keine umwegig direkt	
2. Verkehrspotential der Strecke II: Gesamtbewertung aus 2a-2c	gering mittel hoch		5. Die Bahnstationen sind gut erreichbar: Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden	nein teilweise ja	
2a: Die Strecke hat touristische Bedeutung: Anzahl der im PROOP definierten touristische Orte im 5 km Einzugsbereich der Bahnstrecken pro Strecken-km	0 - 0,1 > 0,1 - 0,2 > 0,2		6. Investitionsbedarf: Strecke ist noch in Nutzung, geringe Anzahl von Brückenbauwerken und günstige Bodenverhältnisse	nein teilweise ja	
2b: Die Strecke bindet zentrale Orte neu an die Schiene an: Anzahl der im RROP definierten zentralen Orte mittelzentraler Bedeutung/Teilfunktion im Einzugsbereich der Bahnstationen	0 1		7. Verbindung in bestehendes Schienennetz: Strecke hat keine Insellage; Linie kann im Knoten ohne kostenintensiven Aufwand eingebunden werden	nein teilweise ja	
2c: Die Strecke hat überregionale Bedeutung: Neue direkte Verbindung zwischen Mittel- oder Oberzentren	0 1		8. Günstige Produktionsstrukturen: Es ist kein Aufbau neuer Produktionsstrukturen erforderlich (z.B. Werkstatt); gutes Verhältnis Fahrzeit pro Stunde ggü. Standzeit	nein teilweise ja	
3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe an den Siedlungsschwerpunkten der Region: Anteil der bebauten Fläche im 2 km Einzugsbereich	0 - < 20 % 20 % - < 30 % ab 30 %				

Anpassung des Kriteriums 1



Verkehrspotential der Strecke I:

Kriterium/ Indikator	Geändert in
Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Einzugsbereich der neuen Bahnstationen	Neu erschlossene Einwohnerinnen und Einwohner pro Streckenkilometer (2 km - Einzugsbereich)

Begründung

Die reine Bewertung der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner führte zu einer Verzerrung, da eine lange Linie mit vielen Haltepunkten besser bewertet würde als eine kurze Linie mit wenigen Haltepunkten. Aus diesem Grund wird nun die Anzahl der erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner in Bezug zur Linienlänge bewertet.

Ergebnis aus Workshop: Die Einwohnerinnen- und Einwohnerzahlen im 2 km - Einzugsbereich der bereits im SPNV bedienten Stationen werden zu 1/3 berücksichtigt.

Anpassung des Kriteriums 2b



Verkehrspotential der Strecke II:

Kriterium/ Indikator	Geändert in
Die Strecke bindet zentrale Orte mittelzentraler Bedeutung neu an die Schiene an: Anzahl der im RROP definierten zentralen Orte mittelzentraler Bedeutung im Einzugsbereich der Bahnstation	Die Strecke bindet zentrale Orte mittelzentraler Bedeutung neu an die Schiene an: Anzahl der im RROP definierten zentralen Orte mindestens mittelzentraler Bedeutung im Einzugsbereich der Bahnstation (Berücksichtigung von Grundzentren mit mittelzentraler Teilfunktion)

Begründung

Die Anregung aus dem Lenkungsreis, auch weitere zentrale Orte zu berücksichtigen, wurde aufgenommen.

Anpassung des Kriteriums 2c



Verkehrspotential der Strecke II:

Kriterium/ Indikator	Geändert in
Die Strecke hat überregionale Bedeutung: Neue überregionale Verbindung zwischen Mittel- oder Oberzentren	Die Strecke hat überregionale Bedeutung: Neue direkte überregionale Verbindung zwischen Mittel- oder Oberzentren

Anpassung des Kriteriums 3



Lage der Haltepunkte

Kriterium/ Indikator	Geändert in
Die Haltepunkte liegen nahe an den Siedlungsschwerpunkten der Region: Verhältnis der Anzahl der Einwohnenden im 2 km Einzugsbereich zur Anzahl der Einwohnenden im 3 km Einzugsbereich des Haltepunktes	Die Haltepunkte liegen nahe an den Siedlungsschwerpunkten: Anteil der Siedlungsfläche im Einzugsbereich des Bahnhaltepunktes

Begründung

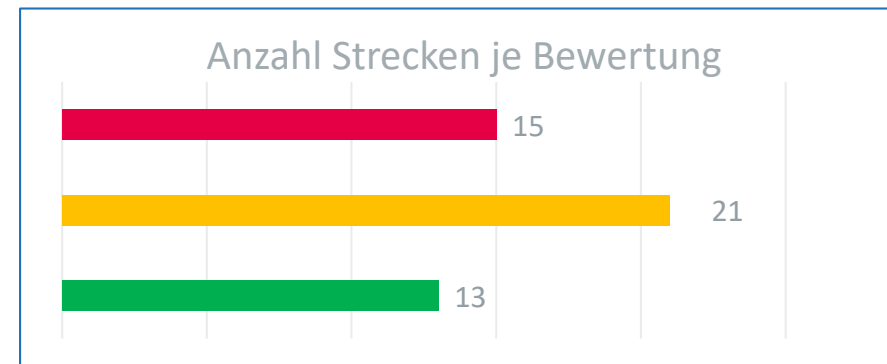
Der Indikator konnte für bebaute Gebiete das Kriterium nicht korrekt widerspiegeln. Der neue Indikator erfasst das Kriterium besser. Dies spiegelt einen Vorschlag aus den Workshop wieder.

Auswertung Kriterium 1



Verkehrspotential der Strecke I: Neu erschlossene Einwohnende pro Streckenkilometer

- Das Verkehrspotential ist von zentraler Bedeutung für den Nutzen einer Bahnstrecke. Je höher das Verkehrspotential ist, desto besser auch die Umweltwirkung
- Methode:
 - Ermittlung der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner (EW) im 2 km-Einzugsbereich je neuer Bahnstation
 - Ermittlung der Linienlänge
 - Bildung des Quotienten aus der Anzahl der EW und der Linienlänge
 - EW-Zahl von bereits im SPNV bedienten Stationen wird zu einem Drittel berücksichtigt
- Bewertungsskala:
 - Rot:** bis 750 EW pro Streckenkilometer
 - Gelb:** 751 - 1.500 EW pro Streckenkilometer
 - Grün:** über 1.500 EW pro Streckenkilometer

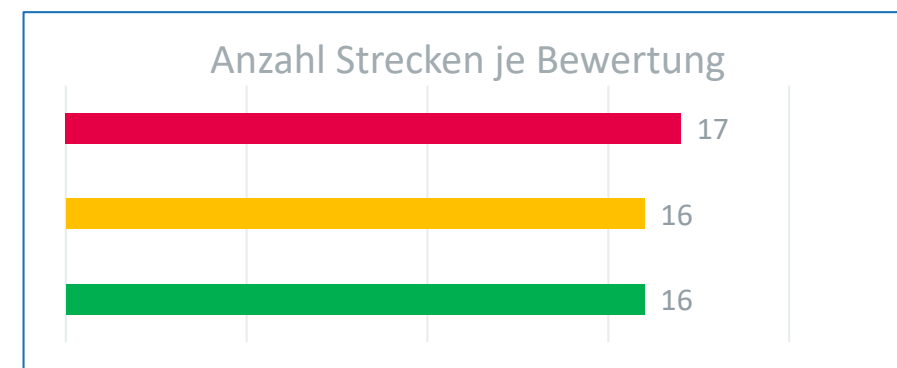


Auswertung Kriterium 2a



Verkehrspotential der Strecke II: Die Strecke hat touristische Bedeutung: Anzahl der im RROP definierten touristische Orte im Einzugsbereich der Bahnstrecke (5 km)

- Die touristische Bedeutung kann einen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen haben.
- Methode:
 - Ermittlung der Anzahl der touristischen Orte in den RROP der nds. Landkreise im Einzugsbereich der Bahnstrecken
 - Ermittlung der Linienlänge
 - Bildung des Quotienten aus der Anzahl der touristischen Orte und der Linienlänge
- Bewertungsskala:
 - **Rot:** bis 0,1 touristische Orte pro Streckenkilometer
 - **Gelb:** über 0,1 bis 0,2 touristische Orte pro Streckenkilometer
 - **Grün:** ab 0,2 touristische Orte pro Streckenkilometer

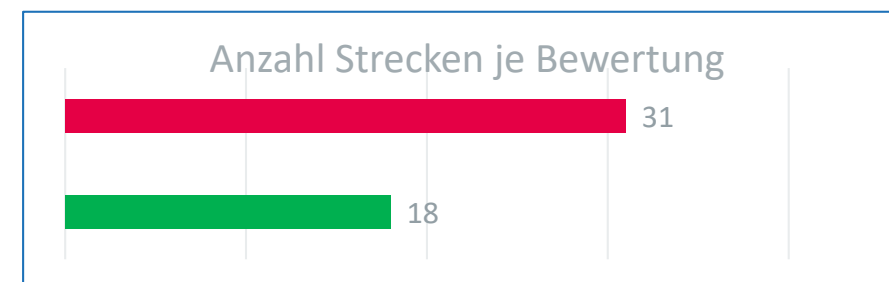


Auswertung Kriterium 2b



Verkehrspotential der Strecke II: Die Strecke bindet zentrale Orte mittelzentraler Bedeutung neu an die Schiene an: Anzahl der im RROP definierten Zentrale Orte mit mindestens mittelzentraler Bedeutung im Einzugsbereich der Bahnstationen (Mittelzentrale TF berücksichtigt)

- Die Anbindung von zentralen Orten ist wichtig für die Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen vor Ort
- Methode:
 - Ermittlung der Anzahl der neu erschlossenen Grundzentren mittelzentraler Teilfunktion und Mittelzentren in den RROP der nds. Landkreise
- Bewertungsskala:
 - **Rot:** 0 neu erschlossene Zentrale Orte
 - **Grün:** 1 und mehr neu erschlossene Zentrale Orte

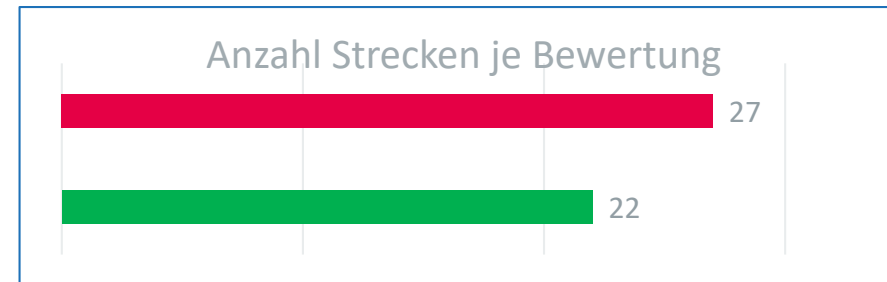


Auswertung Kriterium 2c



Verkehrspotential der Strecke II: 2c: Die Strecke hat überregionale Bedeutung: Neue Überregionale direkte SPNV Verbindung zwischen Mittel- oder Oberzentren (Mittelzentrale TF berücksichtigt)

- SPNV Verbindungen zwischen Mittel- oder Oberzentren stärken die Region vor Ort
- Methode:
 - Ermittlung der Anzahl der neuen direkte SPNV Verbindungen zwischen Mittel- oder Oberzentren
- Bewertungsskala:
 - **Rot:** 0 neue direkte Verbindungen
 - **Grün:** 1 und mehr neue direkte Verbindungen



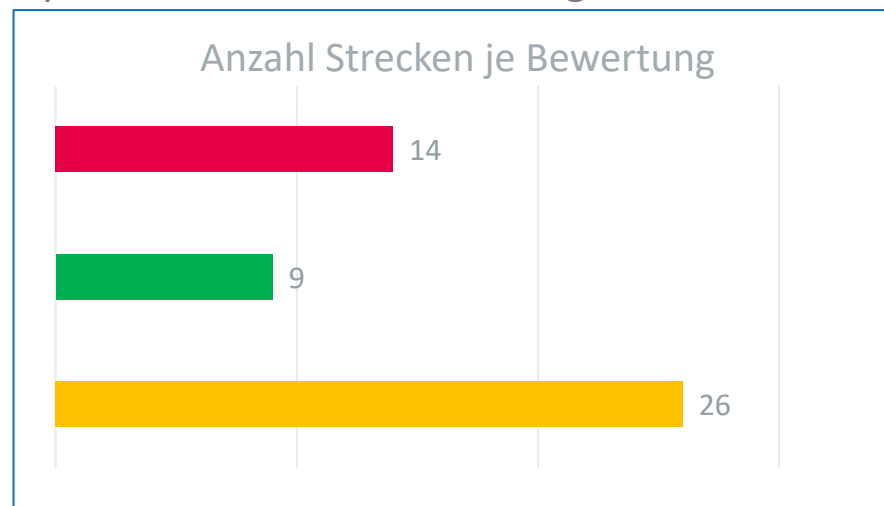
Auswertung Kriterium 2



Verkehrspotential der Strecke II: Die Gesamtbewertung ergibt sich aus den Bewertungen 2a-2c

Bewertungsskala: Anzahl der Ampelfarben in den Bewertungen 2a bis 2c

- **Rot:** 2 Rot +1 Gelb
- **Rot:** 3 Rot
- **Grün:** 2 Grün +1 Gelb
- **Grün:** 3 Grün
- **Gelb:** alle anderen



Auswertung Kriterium 3



Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region

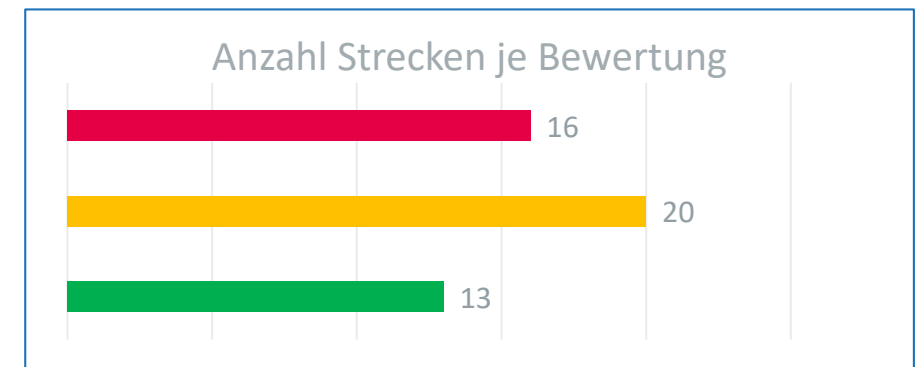
Die Lage der Haltestellen ist wichtig für die Erreichbarkeit und die Zugänglichkeit zum System Schiene

Methode:

- Ermittlung der bebaute Fläche im 2 km Einzugsbereich der neuen Bahnstationen
- Ermittlung des Quotienten aus bebaute Fläche pro Fläche Einzugsbereich
- Keine Berücksichtigung von bereits im SPNV bedienten Bahnstationen

Bewertungsskala:

- Rot:** unter 20% bebaute Fläche im Einzugsbereich
- Gelb:** 20% - unter 30% bebaute Fläche im Einzugsbereich
- Grün:** ab 30% bebaute Fläche im Einzugsbereich

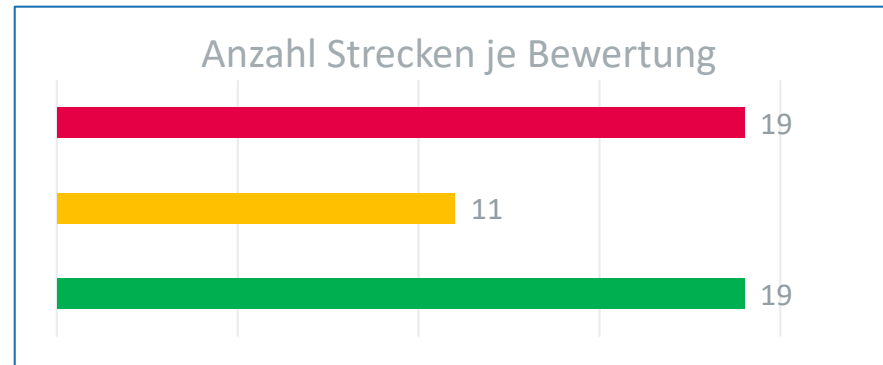


Auswertung Kriterium 4



Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen

- Vorhandene Bundesstraßen sind ein Indikator für ein vorhandenes Verkehrsbedürfnis zwischen Orten
- Methode:
 - Ermittlung der Führung von Bundesfernstraßen entlang der Strecke
- Bewertungsskala:
 - **Rot:** keine Bundesfernstraße auf der Relation des Reaktivierungskandidaten vorhanden
 - **Gelb:** Umwegige Führung einer Bundesfernstraße auf der Relation des Reaktivierungskandidaten
 - **Grün:** direkte Führung einer Bundesfernstraße auf der Relation des Reaktivierungskandidaten



Auswertung Kriterium 5

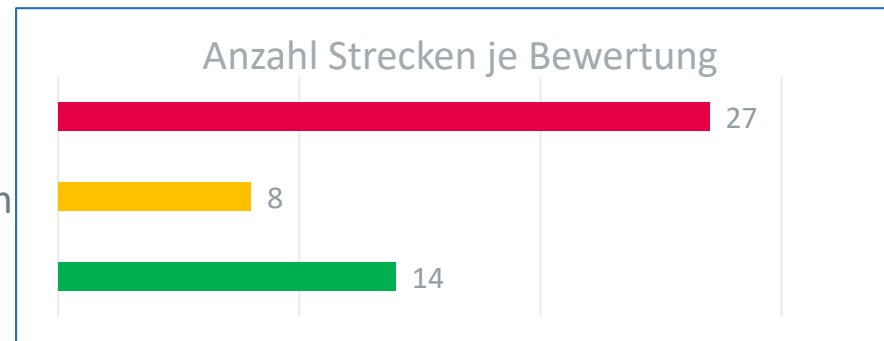


Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden

- In der Standardisierten Bewertung ist der Ersatz von Busverkehr durch Schienenverkehr ein wichtiger Punkt hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit (keine stark steigenden volkswirtschaftlichen Betriebskosten; Ersatz Diesel)
 - Fast alle erfolgreich für eine Reaktivierung geprüften Strecken hatten vorher einen Stundentakt beim straßengebundenen ÖPNV (vgl. Neuenhaus – Bad Bentheim; Einbeck Mitte – Einbeck-Salzderhelden)

Bewertungsskala

- **Rot** unter 22,5 ersetzte Fahrten
- **Gelb** zwischen 22,5 und 27,5 ersetzte Fahrten
- **Grün** Über 27,5 ersetzte Fahrten



Auswertung Kriterium 6

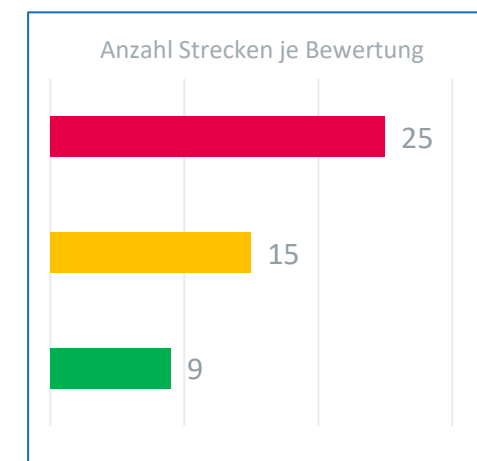


Der Investitionsbedarf erscheint angemessen

- Bewertung von drei Indikatoren bezogen auf den ungünstigen Abschnitt der Strecke
 - Streckenklasse
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - Weitere infrastrukturelle Herausforderungen, wie Brücken oder absehbar schwierige Untergrundverhältnisse
- Bewertung anhand von Punktesystem, je kleiner desto besser
- Höchstgeschwindigkeit gegenüber Streckenklasse doppelt gewichtet, da im SPNV **die** Streckenklasse nicht so entscheidend **ist**

Streckenklasse	Höchstgeschwindigkeit	Herausforderungen
$\geq C3 \triangleq 1$ Punkt	60 – 80 km/h $\triangleq 0,5$ Punkte	Vorhanden $\triangleq 1$ Punkt
$< C3 \triangleq 2$ Punkten	50 – 59 km/h $\triangleq 1$ Punkten	Nicht vorhanden $\triangleq 0$ Punkte
Neubau/Umbau $\triangleq 3$ Punkten	30 – 49 km/h $\triangleq 2$ Punkten	
	<30 km/h $\triangleq 3$ Punkten	

- Ampelbewertung: bis 3 Punkte \triangleq **Grün**; 4 bis 5 Punkte \triangleq **Gelb**; ≥ 6 Punkte \triangleq **Rot**



Auswertung Kriterium 7

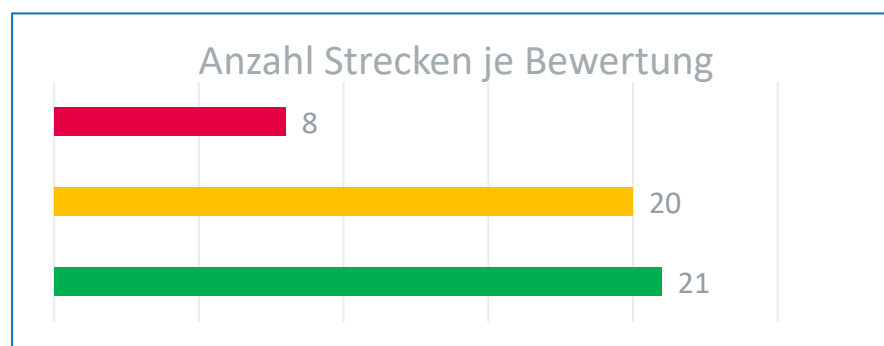


Verbindung in bestehendes Schienennetz

- Bewertung von drei Indikatoren
 - Insellage der Strecke (ja/nein)
 - Bahnsteigkante im Knotenbahnhof verfügbar (ja/nein) – doppelt gewichtet
 - bauliche Einbindung der Strecke in Knoten mit geringem Aufwand herstellbar (ja/nein)
- Einheitliche Bewertung aller Strecken, daher auch Stellwerkstechnik der Bestandstrecke nicht betrachtet, da nicht ausreichend Informationen und Unsicherheit bei allen Projekten annähernd gleich verteilt
- Ampelbewertung: Maximal 4 Punkte, Abzug je ein Punkt bei Bewertung mit „nein“

● Bewertungsskala

- 1 Punkt \triangleq Rot
- 2 Punkte \triangleq Gelb
- 3 und 4 Punkte \triangleq Grün



Auswertung Kriterium 8



Günstige Produktionsstrukturen

● Ermittlung der Produktivität (Anteil Fahrzeit pro Stunde).

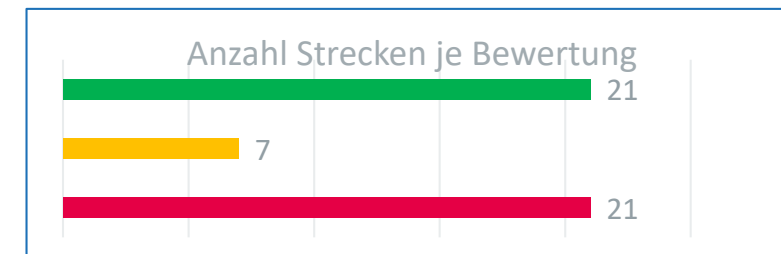
- Hintergrund: Die Betriebskosten pro Kilometer steigen sehr stark an, wenn das Personal bzw. die Betriebsmittel die meiste Zeit ungenutzt stehen

● In zweiter Stufe Prüfung, ob die zu reaktivierende Strecke betrieblich aus einem vorhandenen Verkehrsnetz bedient werden kann

- Hintergrund: Die Betriebskosten pro Kilometer steigen sehr stark an, wenn lange Leerfahrten bzw. Personalfahrten und/oder ein Aufbau einer zusätzlichen Werkstatt für eine kleine Strecke notwendig sind

● Ampelbewertung abgestuft

- über 80% Produktivität: **Grün**
- 70-79% Produktivität: **Grün** wenn die nächste Werkstatt in max. 50 km Entfernung liegt; sonst **Gelb**
- 60-69% Produktivität: **Grün** wenn die Strecke in einem Verkehrsnetz mit gleicher Produktionsstruktur liegt; **Gelb** wenn die nächste Werkstatt in >50 km Entfernung liegt; sonst **Rot**
- 50-59% Produktivität: **Gelb** wenn die Strecke in ein Verkehrsnetz mit gleicher Produktionsstruktur liegt; sonst **Rot**
- unter 50% Produktivität: **Rot**



Ermittlung des Gesamtergebnisses



Gewichtung der Kriterien und Gesamtbewertung

Kriterien	Gewichtung [Punkte]	Gewichtung [Anteil]
1. Verkehrspotential der Strecke I: Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im 2km Einzugsbereich der neuen Bahnstationen	4	22%
2. Verkehrspotential der Strecke II: Gesamtbewertung aus 2a-2c	2	11%
3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region: Anteil der bebauten Fläche im Einzugsbereich	1	6%
4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen	1	6%
5. Die Bahnstationen sind gut erreichbar: Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden	2	11%
6. Der Investitionsbedarf erscheint angemessen: Strecke ist noch in Nutzung, geringe Anzahl von Brückenbauwerken und günstige Bodenverhältnisse	3	17%
7. Verbindung in bestehendes Schienennetz: Strecke hat keine Insellage; Linie kann im Knoten ohne kostenintensiven Aufwand eingebunden werden	2	11%
8. Günstige Produktionsstrukturen: Es ist kein Aufbau neuer Produktionsstrukturen erforderlich (z.B. Werkstatt); gutes Verhältnis Fahrzeit pro Stunde ggü. Standzeit	3	17%

Verteilung von Punkten für Ampelbewertungen der jeweiligen Kriterien:

rote Ampel: 0 Punkte

gelbe Ampel: 1 Punkt

grüne Ampel: 2 Punkte

Multiplikation mit den Gewichtungspunkten.

Jede Strecke wird für sich betrachtet – keine Berücksichtigung möglicher Wechselwirkungen.

Eine Strecke erreicht Stufe 2, wenn mehr als die Hälfte der möglichen Punkte (19 von 36) erreicht wird.

Strecken zur weiteren Bewertung in Stufe 2



Strecken zur weiteren Bewertung in Stufe 2



Lfd. Nr.	Reaktivierungskandidat
1	Aurich - Abelitz
4	Nordenham-Blexen - Nordenham
11	Rheine - Spelle
14	Lengerich - Versmold
28	Bederkesa - BHV-Speckenbüttel
29	Bremerhaven - Langen
32	Rotenburg - Bremervörde
35	Lüneburg - Bleckede
38	Celle - Soltau
39	Celle - Bergen
40	Celle - Beckedorf (- Munster)
44	Celle - Lachendorf
45	Rinteln - Stadthagen
48	Bodenwerder - Emmerthal (-Hameln)

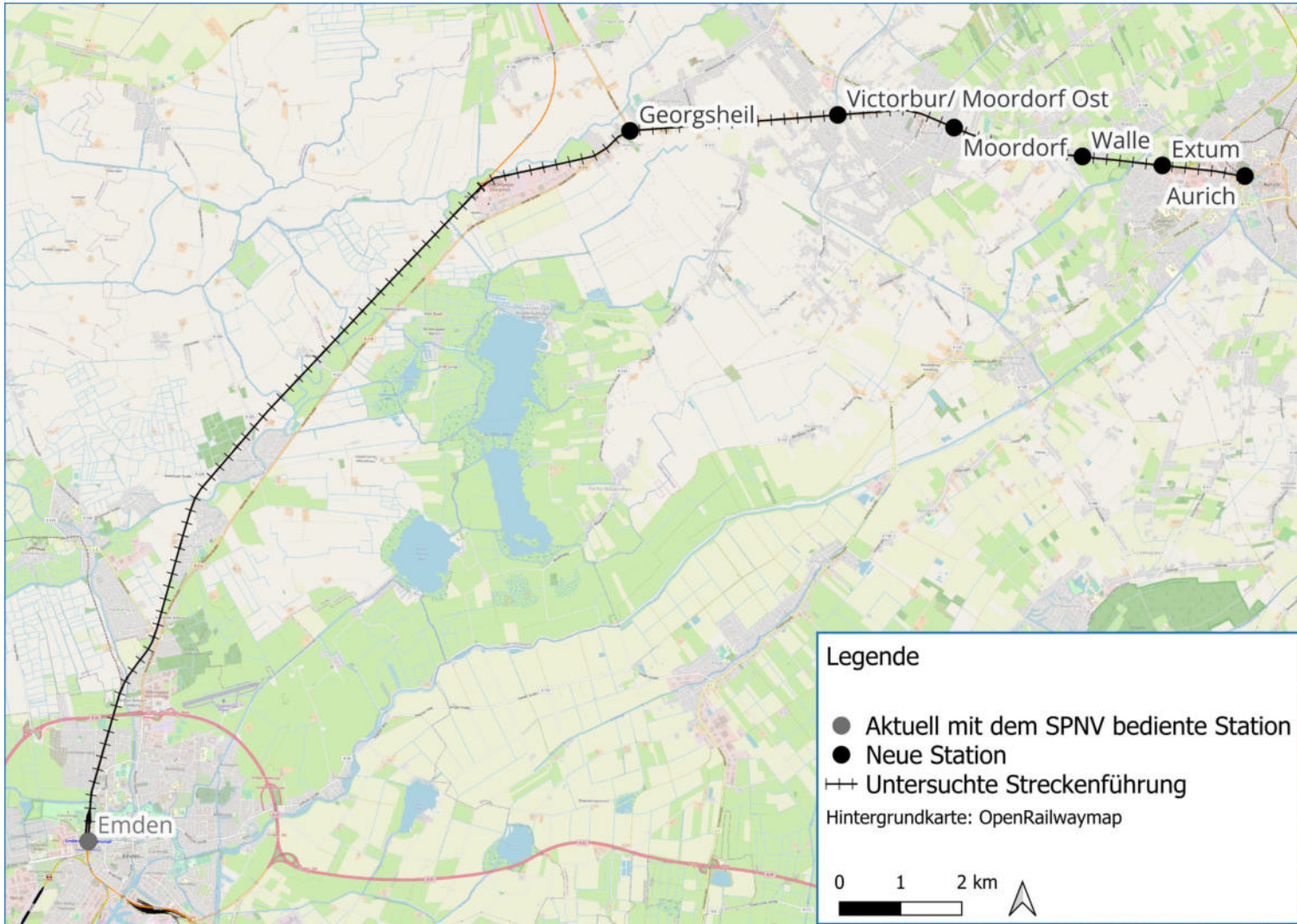
Projektgruppe Reaktivierungsuntersuchung |
Hannover | 19.10.2023



Ergebnisse im Detail

Nr. 1 Aurich - Abelitz

Zuständige(r) Aufgabenträger: LNVG



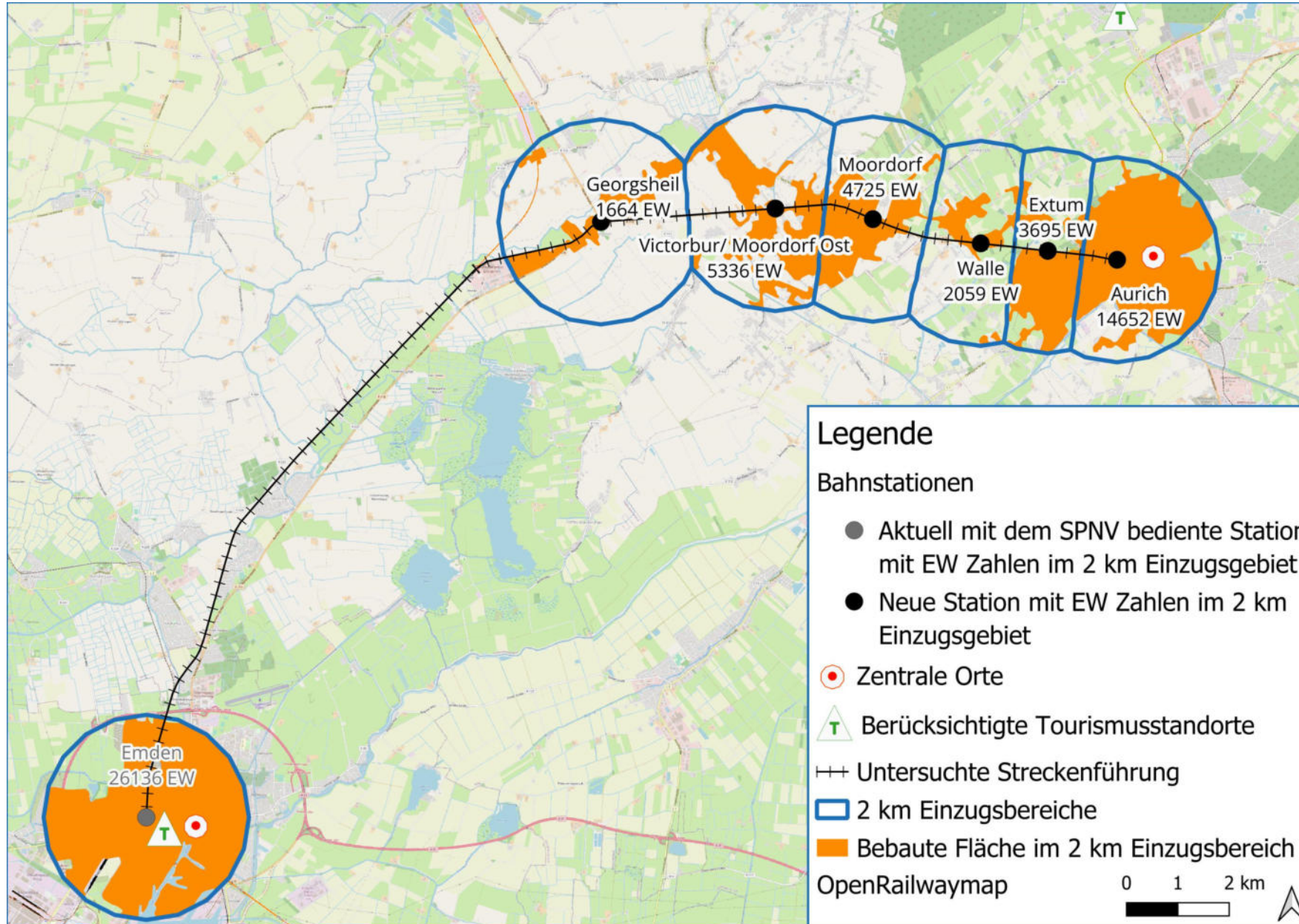
erfüllt die erforderlichen Kriterien: weiter in Stufe 2

Kriterium	Bewertung
1. Einwohnendenpotential	✓
2. Verkehrspotential der Strecke	○
3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region	✓
4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen	✓
5. Die Bahnstationen sind gut erreichbar	✓
6. Der Investitionsbedarf erscheint angemessen	✗
7. Verbindung in bestehendes Schienennetz	✓
8. Günstige Produktionsstrukturen	✗

Kriterium	Klasse	Bewertung	Kriterium	Klasse	Bewertung
1. Verkehrspotential der Strecke I: Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im 2 km Einzugsbereich der neuen Bahnstationen pro Strecken-km	0 - 750 751 - 1500 über 1500		4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen	keine umwegig direkt	
2. Verkehrspotential der Strecke II: Gesamtbewertung aus 2a-2c	gering mittel hoch		5. Die Bahnstationen sind gut erreichbar: Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden	nein teilweise ja	
2a: Die Strecke hat touristische Bedeutung: Anzahl der im PROP definierten touristische Orte im 5 km Einzugsbereich der Bahnstrecken pro Strecken-km	0 - 0,1 > 0,1 - 0,2 > 0,2		6. Investitionsbedarf: Strecke ist noch in Nutzung, geringe Anzahl von Brückenbauwerken und günstige Bodenverhältnisse	nein teilweise ja	
2b: Die Strecke bindet zentrale Orte neu an die Schiene an: Anzahl der im RROP definierten zentralen Orte mittelzentraler Bedeutung/Teilfunktion im Einzugsbereich der Bahnstationen	0 1		7. Verbindung in bestehendes Schienennetz: Strecke hat keine Insellage; Linie kann im Knoten ohne kostenintensiven Aufwand eingebunden werden	nein teilweise ja	
2c: Die Strecke hat überregionale Bedeutung: Neue direkte Verbindung zwischen Mittel- oder Oberzentren	0 1		8. Günstige Produktionsstrukturen: Es ist kein Aufbau neuer Produktionsstrukturen erforderlich (z.B. Werkstatt); gutes Verhältnis Fahrzeit pro Stunde ggü. Standzeit	nein teilweise ja	
3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe an den Siedlungsschwerpunkten der Region: Anteil der bebauten Fläche im 2 km Einzugsbereich	0 - < 20 % 20 % - < 30 % ab 30 %				

Nr. 1 Aurich - Abelitz

Kartenauswertung





Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5
30159 Hannover
Tel.: +49 511 53333-0
Fax: +49 511 53333-299
E-Mail: info@lnvg.de

Vielen Dank!

- Dieter Sandmann, Steffen Weckend,
Sebastian Neustock, Dirk Altwig, Ina Birk

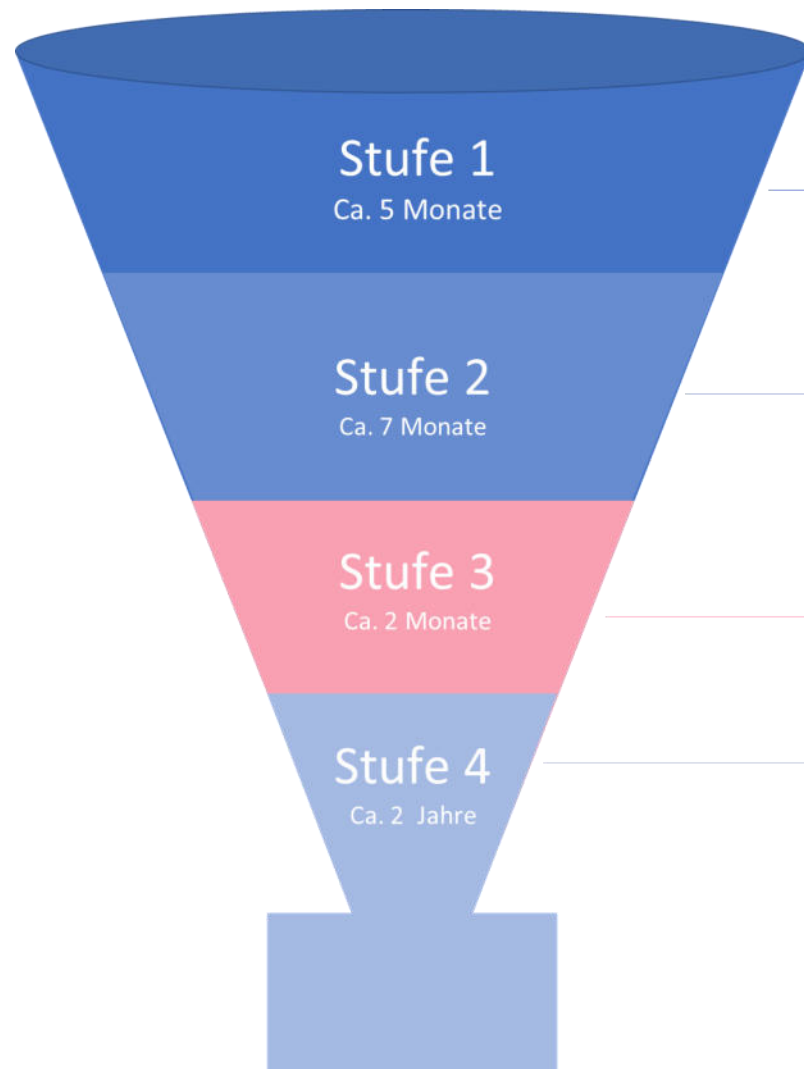


www.lnvg.de



TOP 5 Ausblick und Abschluss





Ziel: Vorauswahl der Strecken

Es findet eine Vorauswahl von Strecken statt, die anhand nachvollziehbarer und abgestimmter sechs bis acht Kriterien als grundsätzlich machbar angesehen werden.

Ziel: Nutzwertanalyse

Es werden aus den verbliebenen Strecken auf Grundlage eines abgestimmten Zielsystems in einer Nutzwertanalyse die aussichtsreichsten Strecken identifiziert und für eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse ausgewählt.

Ziel: Klärung Finanzbedarf Betriebskosten

Es werden der verfügbare Finanzrahmen für die Betriebskosten sowie die Kosten für Planungsleistungen geklärt und das Vorhaben mit dem BMDV abgestimmt.

Ziel: GVFG-Antragsreife für aussichtsreichste Strecken

Gutachterliche Erstellung von VEP, EP und Standardisierter Bewertung durch Dritte für Vorhaben, für die vom Land Betriebskosten bereitgestellt werden. Enge Abstimmung zwischen MW, Aufgaben- und Vorhabenträger



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Teilnahme am neuen Reaktivierungsprogramm!

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

Referat 44 – Schiene, Öffentlicher Personennahverkehr

Friedrichswall 1

30159 Hannover

Telefon: (0511) 120-0

Fax: (0511) 120-5770

E-Mail: poststelle@mw.niedersachsen.de

Internet: www.mw.niedersachsen.de

