

Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

5. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises
am 12. August 2024



Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Rückschau auf die vierte Sitzung

- TOP 2 Kriterien-Workshop am 24. Juni 2024
 - TOP 2 a Rückblick auf den Kriterien-Workshop
 - TOP 2 b Vorstellung der Ergebnisse im Detail
 - TOP 2 c Fragen

- TOP 3 Weiteres Vorgehen auf der zweiten Untersuchungsstufe

- TOP 4 Ausblick und Abschluss

[wifucg]
Wissenschaftliches Institut für
Unternehmensführung &
Corporate Governance



[wifucg]
Wissenschaftliches Institut für
Unternehmensführung &
Corporate Governance



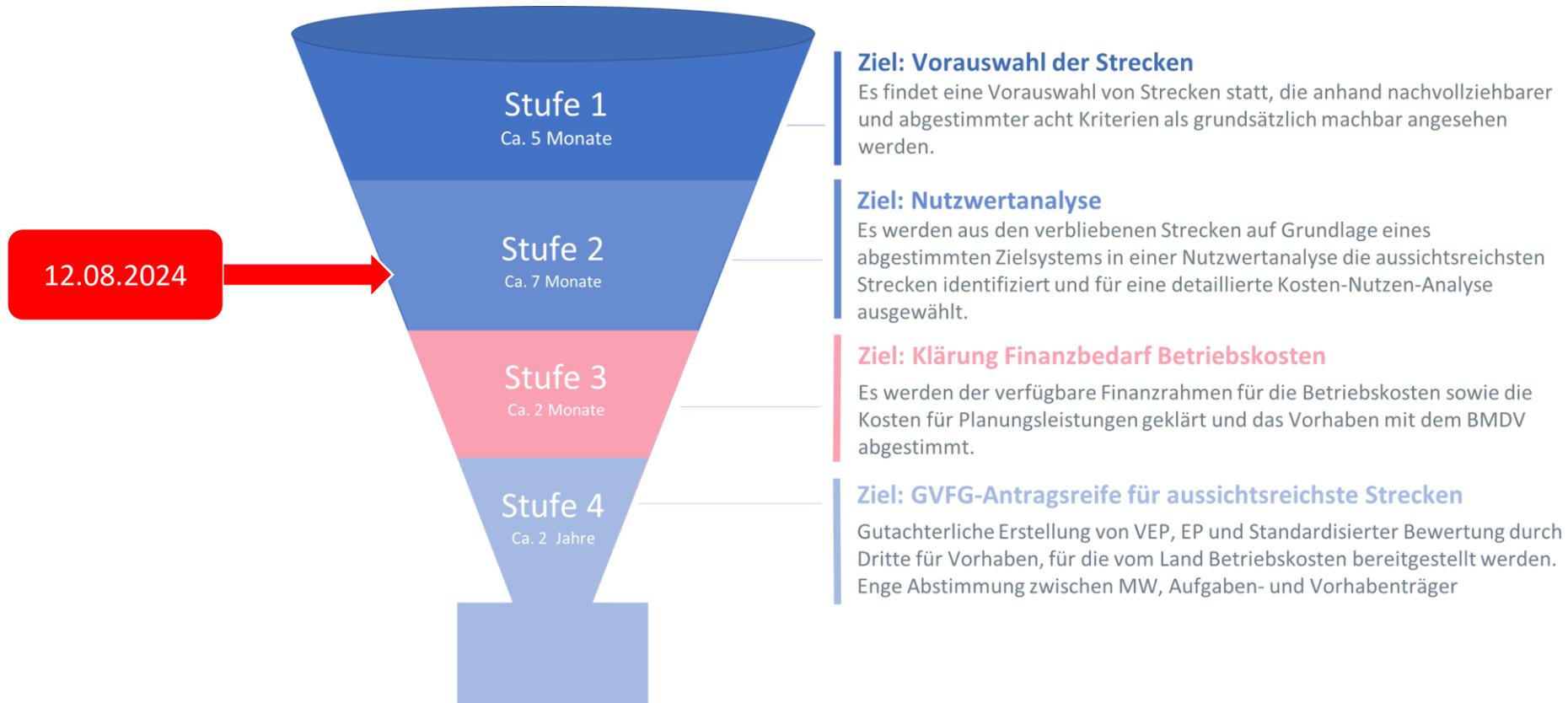


TOP 1 **Begrüßung durch Herrn Minister Lies und kurze Rückschau auf die vierte Sitzung**



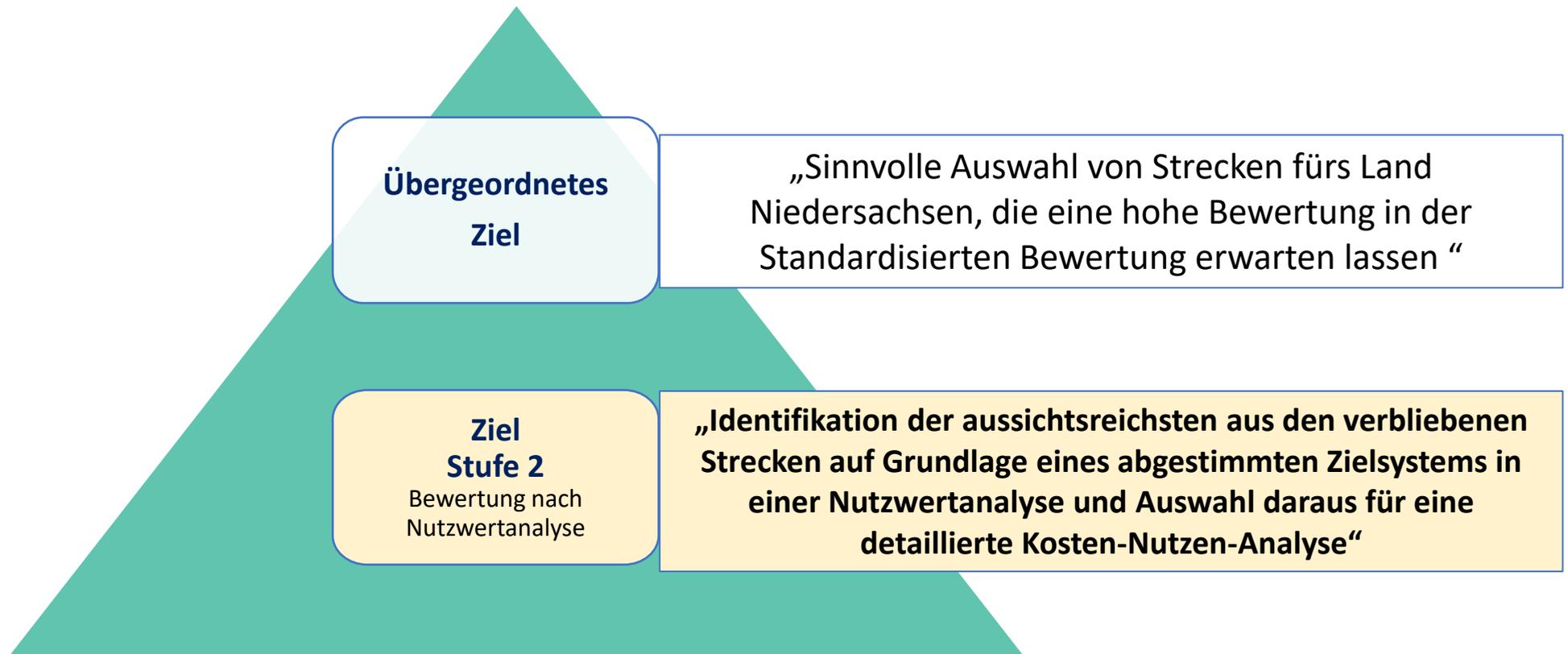
Status Quo auf den Stufen des Reaktivierungsprozesses

Wir befinden uns in Stufe 2.



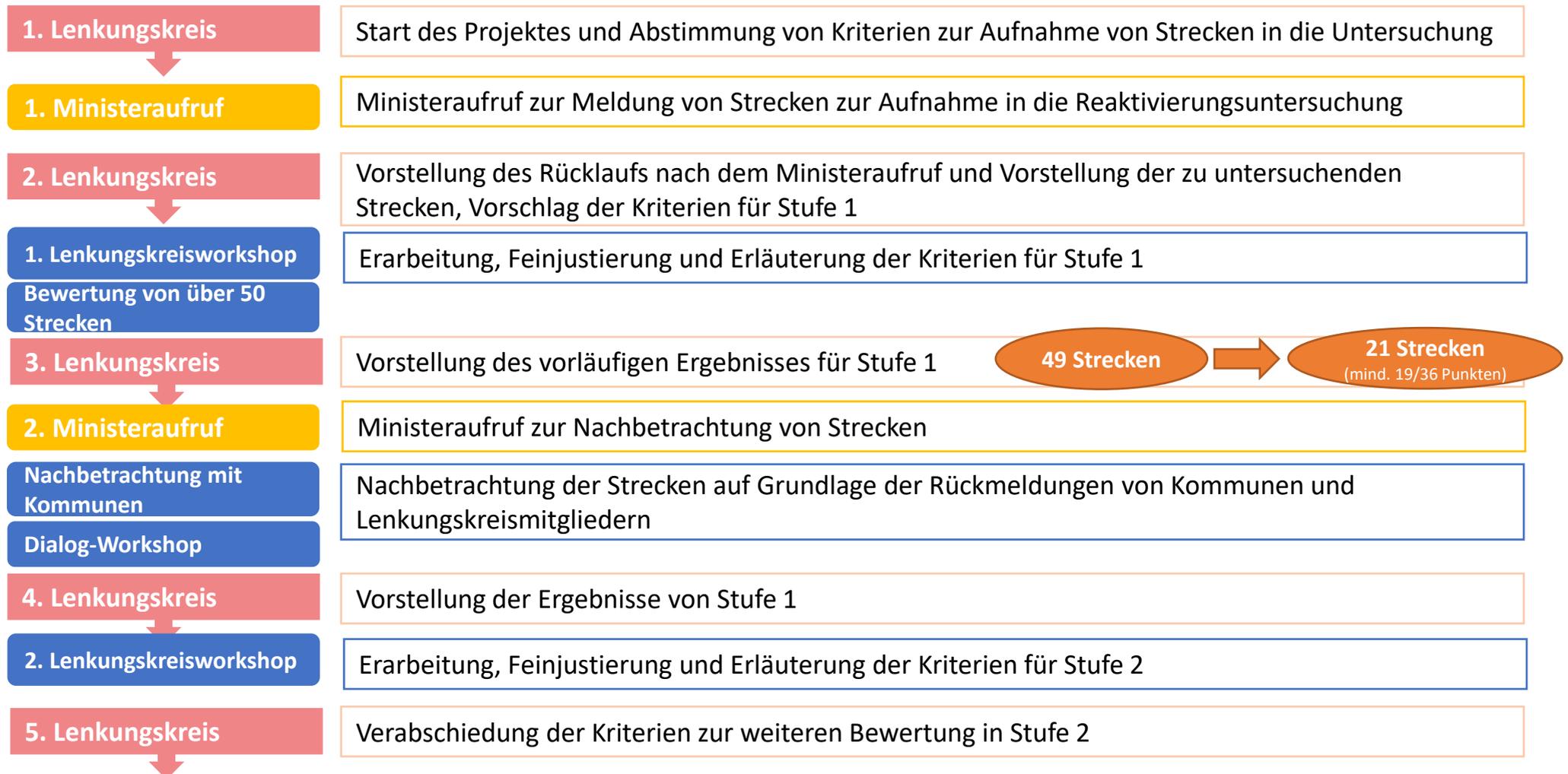
Ziel von Stufe 2 im Reaktivierungsprogramm

Ziel von Stufe 2 ist die Auswahl nach Nutzwertanalyse als Grundlage für das Bestehen der Standardisierten Bewertung.



Was bisher geschah?

Die Beurteilungskriterien wurden im 1. und 2. Lenkungskreis vorgestellt und im 1. Workshop diskutiert und gemeinsam weiterentwickelt; es läuft eine Nachbetrachtung der Strecken.





TOP 2 Kriterien-Workshop am 24. Juni 2024



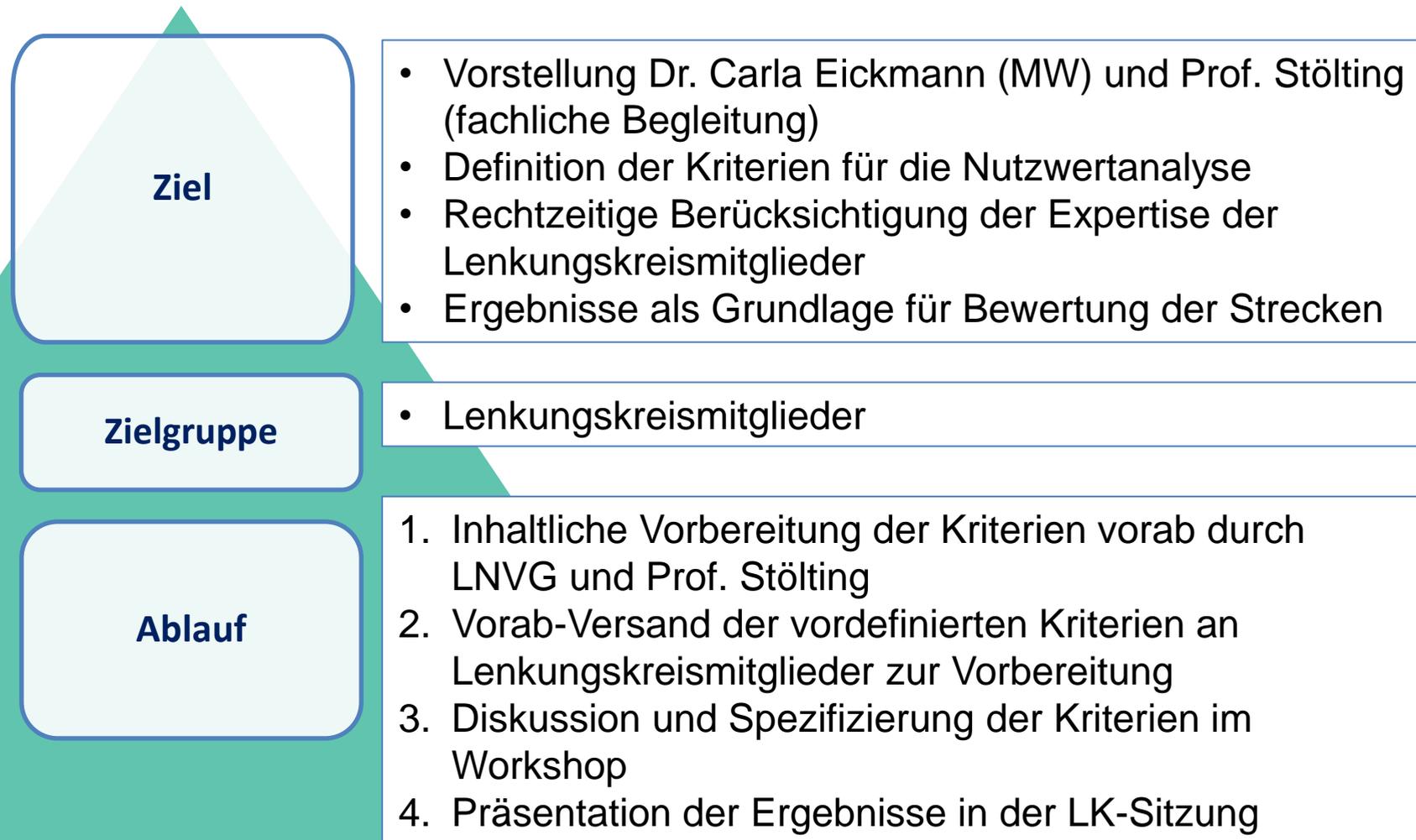


TOP 2a Rückblick auf den Kriterien-Workshop



Workshop Bewertungskriterien II

Der Workshop „Bewertungskriterien II“ dient dazu, die Kriterien für die Nutzwertanalyse als Voraussetzung für die Standardisierte Bewertung zu definieren.



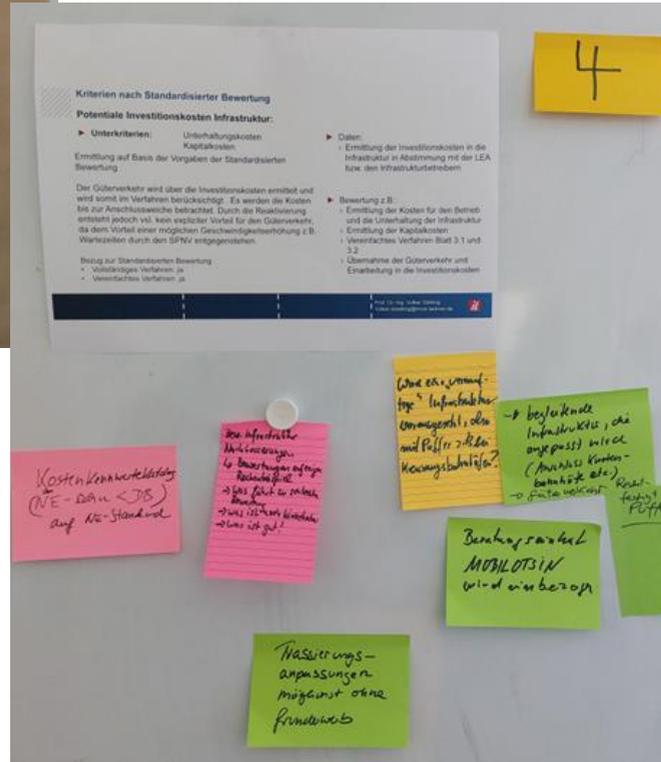
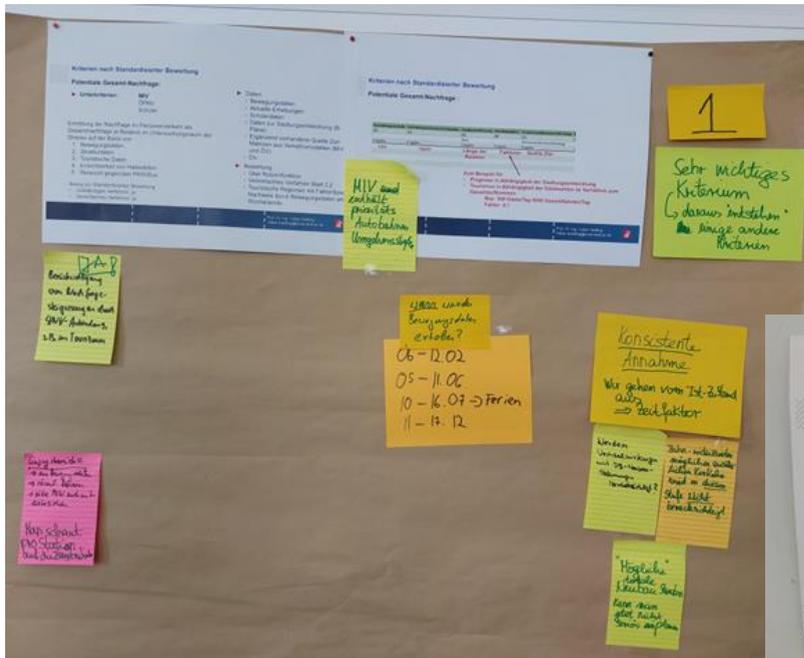
15 Teilnehmende am Workshop

Ina Birk	LNVG Niedersachsen
Frederik Burdorf	Einfach Einsteigen e.V.
Stephan Christ	Verkehrspolitischer Sprecher, Fraktion B90/Die Grünen, Landtag
Malte Diehl	PRO BAHN Niedersachsen/Bremen
Carla Eickmann, Dr.	MW, Niedersachsen
Hans-Christian Friedrichs	Verkehrsclub Deutschland, Niedersachsen
Ute Hagen	wifucg

Dörte Liebetruth, Dr.	Verkehrspolitische Sprecherin, SPD-Fraktion, Landtag
Michèle Morner, Prof. Dr.	wifucg
Sebastian Neustock	LNVG Niedersachsen
Martin Roger	Nahverkehrsbündnis Niedersachsen
Bernd Skoda	Sozialverband Deutschland
Volker Stölting, Prof. Dr.- Ing.	INROS Lackner
Frederik Stracke	MW, Niedersachsen
Steffen Weckend	LNVG Niedersachsen

Workshop Bewertungskriterien II

Die Kriterien wurden in Gruppen diskutiert und im Ergebnisprotokoll festgehalten.





TOP 2b Vorstellung der Ergebnisse im Detail







Kriterien

Aufbauend auf der Stufe 1 werden in Stufe 2 die Kriterien verfeinert und den Bewertungskriterien des vereinfachten Reaktivierungsverfahrens der Standardisierten Bewertung angeglichen.

Hierdurch entsteht ein anerkanntes Bewertungsverfahren.

Ergebnis der Bewertung ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis, das zur Einordnung einer zu untersuchenden Strecke dient.

Im Folgenden werden die einzelnen Kriterien näher beschrieben.

Standardisierte Bewertung (Reaktivierungsverfahren)		
	Szenario 1	Szenario 2
1	Potentiale zentrale Orte	
2	Gesamt-Nachfrage MIV/ÖV Bewegungsdaten (Handy)	
3	Substitution Busverkehr (formal) Abschätzung Busverkehr inkl. Umwegfaktor	Substitution Busverkehr real Betrachtung realer Buskonzepte inkl. OnDemand-Verkehre
4	Infrastrukturkosten Personenverkehr/Güterverkehr/Barrierefreiheit Vmax = 100 km/h	
5	Betriebskosten Standard. Betriebskosten (Standi)	Betriebskosten Reale Betriebskosten
6	Umweltkosten Standard. Umweltkosten	Umweltkosten Umweltkosten lt. UBA
7	Ergebnis: Nutzen-Kosten-Verhältnis	

REAKTIVIERUNG IN NIEDERSACHSEN STUFE 2

Kriterien



Stand: 12.08.24

Prof. Dr.-Ing. Volker Stöling
Volker.stoelting@inros-lackner.de

Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Potentiale Gesamt-Nachfrage:

- ▶ **Unterkriterien:** MIV
ÖPNV
Schüler

Ermittlung der Nachfrage im Personenverkehr als Gesamtnachfrage je Relation im Untersuchungsraum der Strecke auf der Basis von

1. Bewegungsdaten
2. Strukturdaten
3. Touristische Daten

Bezug zur Standardisierten Bewertung

- Vollständiges Verfahren: ja
- Vereinfachtes Verfahren: ja

- ▶ **Daten:**
 - › Bewegungsdaten
 - › Daten zur Siedlungsentwicklung (B-Pläne)
 - › Etc.

- ▶ **Bewertung.:**
 - › Über Nutzenfunktion
 - › Vereinfachtes Verfahren Blatt 2.2
 - › Touristische Regionen mit Faktor/bzw. Nachweis durch Bewegungsdaten am Wochenende

Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Potentiale Gesamt-Nachfrage :

Vorhabengemeinde (1)	Vorhabengemeinde/Destination (2)	Straßenentfernung (3) [km]	Abschlagsfaktor (4)	Verkehrsaufkommen/Werktag (5) [Personenfahrten/Werktag]	k
Eingabe	Eingabe	Eingabe	Eingabe	Eingabe	1
von	nach	Länge der Relation	Faktoren	Quelle-Ziel	

Zum Beispiel für

- Prognose in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung
- Tourismus in Abhängigkeit der zus. Fahrten an Wochenenden/Feiertagen über Mobilitätsdaten
- Bahnhofslage und Reisezeit
- Verteilung des Aufkommens auf Stationen innerhalb einer Kommunen

Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Potentiale Zentrale Orte:

▶ **Unterkriterien:** **Neuanschluss**

▶ **Daten:** Regiostar Nuts 3

Berücksichtigung des Anschlusses einer Kommune/Zentrum
an Mittelzentren/Oberzentren

Kriterien/Faktoren aus
Reaktivierungsverfahren

▶ **Bewertung z.B.:**
› Siehe nächste Folie analog
vereinfachtem Verfahren Blatt 2.2

Bezug zur Standardisierten Bewertung

- Vollständiges Verfahren: nein
- Vereinfachtes Verfahren: ja

Zentralität	
von	nach
(7)	(8)
aus 2-1 (3)	aus 2-1 (3)

Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Potentiale Zentrale Orte:

Tabelle D-5						
Zentralität Vorhabengemeinde	Zentralität Vorhabengemeinde/Destination	kreisintern	Bahnanschluss von	Bahnanschluss nach	Umstiege	Modal-Split
ohne	ohne	1	nein	nein	0	0,09
ohne	ohne	1	nein	nein	1	0,02
ohne	ohne	1	nein	nein	2	0,01
ohne	ohne	1	nein	ja	0	0,09
ohne	ohne	1	nein	ja	1	0,02
ohne	ohne	1	nein	ja	2	0,01
ohne	ohne	1	ja	ja	0	0,11
ohne	ohne	1	ja	ja	1	0,04
ohne	ohne	1	ja	ja	2	0,01
ohne	mittel	1	nein	nein	0	0,1
ohne	mittel	1	nein	nein	1	0,04
ohne	mittel	1	nein	nein	2	0,02
ohne	mittel	1	nein	ja	0	0,1
ohne	mittel	1	nein	ja	1	0,04
ohne	mittel	1	nein	ja	2	0,02

Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Potentiale Zentrale Orte/Bahnanschluss vorh.:

<i>Istzustand</i>				<i>Mitfall</i>			
Bahnanschluss von (9)	Bahnanschluss nach (10)	Anzahl Umstiege (11)	Modal-Split (12)	Bahnanschluss von (13)	Bahnanschluss nach (14)	Anzahl Umstiege (15)	Modal-Split (16)
aus 2-1 (5)	aus 2-1 (5)	Eingabe	Tabelle D-5	aus 2-1 (6)	aus 2-1 (6)	Eingabe	Tabelle D-5



Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Potentiale Substitution Busverkehr Abschätzung Busverkehr und Umwegfaktor:

▶ **Unterkriterien: eingesparte Busleistung**

Thema: Absprache mit kommunalen Aufgabenträger
Ggf. Abschätzung der Busleistungen auf Basis eines
Grobkonzeptes

Formale Berechnung (nach Vorgaben Standi)

Realistische Berechnung

Bezug zur Standardisierten Bewertung

- Vollständiges Verfahren: ja
- Vereinfachtes Verfahren: ja

▶ **Daten:**

- › Aufgabenträger
- › Busunternehmen
- › Fahrpläne
- › Nahverkehrspläne

▶ **Bewertung z.B.:**

- › Reduzierung der Buskilometer
- › Reduzierung der Betriebskosten Bus
- › Vereinfachtes Verfahren Blatt 1
- › Berücksichtigung von OnDemand-Verkehren 30%



Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Potentiale Investitionskosten Infrastruktur:

- ▶ **Unterkriterien:** Unterhaltungskosten
 Kapitalkosten

Ermittlung auf Basis der Vorgaben der Standardisierten Bewertung

Der Güterverkehr wird über die Investitionskosten ermittelt und wird somit im Verfahren berücksichtigt . Es werden die Kosten bis zur Anschlussweiche betrachtet.

Bezug zur Standardisierten Bewertung

- Vollständiges Verfahren: ja
- Vereinfachtes Verfahren: ja

- ▶ **Daten:**
 - › Ermittlung der Investitionskosten in die Infrastruktur in Abstimmung mit der LEA bzw. den Infrastrukturbetreibern

- ▶ **Bewertung z.B.:**
 - › Ermittlung der Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung der Infrastruktur
 - › Ermittlung der Kapitalkosten
 - › Vereinfachtes Verfahren Blatt 3.1 und 3.2



Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Potentiale Betriebskosten:

- ▶ **Unterkriterien:**
 - Unterhaltungskosten
 - Betriebskosten
 - Kapitalkosten

80/100 km/h

BEMU Grundsatz

- › Kosten nach Standi
- › Kosten aus Verkehrsverträgen

Bezug zur Standardisierten Bewertung

- Vollständiges Verfahren: ja
- Vereinfachtes Verfahren: ja

- ▶ Daten:
 - › Betriebsprogramm
 - › Eingesetzte Fahrzeug
 - › Einbindung im Netz

- ▶ Bewertung z.B.:
 - › Ermittlung der Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung der Fahrzeuge
 - › Ermittlung der Kapitalkosten
 - › Vereinfachtes Verfahren Blatt 1

Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Potentiale Umwelt- und Unfallkosten:

▶ **Unterkriterien:** **Unfallfolgekosten**
 Schadstoff-Emissionen

▶ **Daten:** Formblätter

▶ **Bewertung z.B.:**
 › Vereinfachtes Verfahren Blatt 4
 › Nutzung zweier Kostensätze
 › Standi: 670 €/t
 › Umweltbundesamt: 860 €/t

Ableitung aus Fahrgastpotentiale

Bezug zur Standardisierten Bewertung

- Vollständiges Verfahren: ja
- Vereinfachtes Verfahren: ja

Blatt 4 Zusammenstellung Unfall- und Umwelteinwirkungen des Vorhabens					
	Zeile	Einheit	MIV	ÖPNV	Gesamt
Unfallfolgekosten	(1)	[T€/Jahr]	0	36,707711	36,707711
Klimaschutz					
CO ₂ -Emissionen	(2)	[t/Jahr]	0	177,935547	177,935547
Kostensatz CO ₂	(3)	[€/t]			Tabelle D-3
Klimaschutzkosten	(4)	[T€/Jahr]			0
Schadstoffemissionskosten	(5)	[T€/Jahr]	0	-1731,0761	-1731,0761

Kriterien nach Standardisierter Bewertung

Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses:

- ▶ Bewertung:
 - › Vereinfachtes Verfahren
Blatt 5
- ▶ Bewertung
 - › Nutzen-Kosten-Verhältnis
 - › <0 Kategorie C
 - › $0 < NKV < 1$ Kategorie B
 - › >1 Kategorie A

Kategorie	Bedeutung
A	vertiefte Untersuchung aufgrund des erwartbaren Potenzials empfohlen
B	Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar
C	derzeit kein ausreichendes Potenzial

- ▶ Daten:
 - › Die Daten werden aus den einzelnen Formblättern zusammengetragen

Teilindikator	Zeile	Einheit	Wert
verkehrlicher Nutzen		(1) [T€/Jahr]	0,00
Unfallfolgekosten		(2) [T€/Jahr]	0,00
Klimaschutz		(3) [T€/Jahr]	0,00
Luftreinhaltung		(4) [T€/Jahr]	0,00
Betriebskosten ÖPNV		(5) [T€/Jahr]	0,00
Unterhaltung Infrastruktur		(6) [T€/Jahr]	0,00
Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen		(7) [T€/Jahr]	0,00
Summe Nutzen		(8) [T€/Jahr]	0,00
Kapitaldienst Infrastruktur		(9) [T€/Jahr]	0,00
Nutzen-Kosten-Differenz		(10)	0,00
Nutzen-Kosten-Verhältnis		(11)	#DIV/0!

**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT!**

il INROS LACKNER

INROS-LACKNER.DE

konstruieren in X



Prof. Dr.-Ing. Volker Stölting
Volker.stoelting@inros-lackner.de



TOP 2c Fragen





TOP 3 Weiteres Vorgehen auf der zweiten Untersuchungsstufe

[wifucg]
Wissenschaftliches Institut für
Unternehmensführung &
Corporate Governance



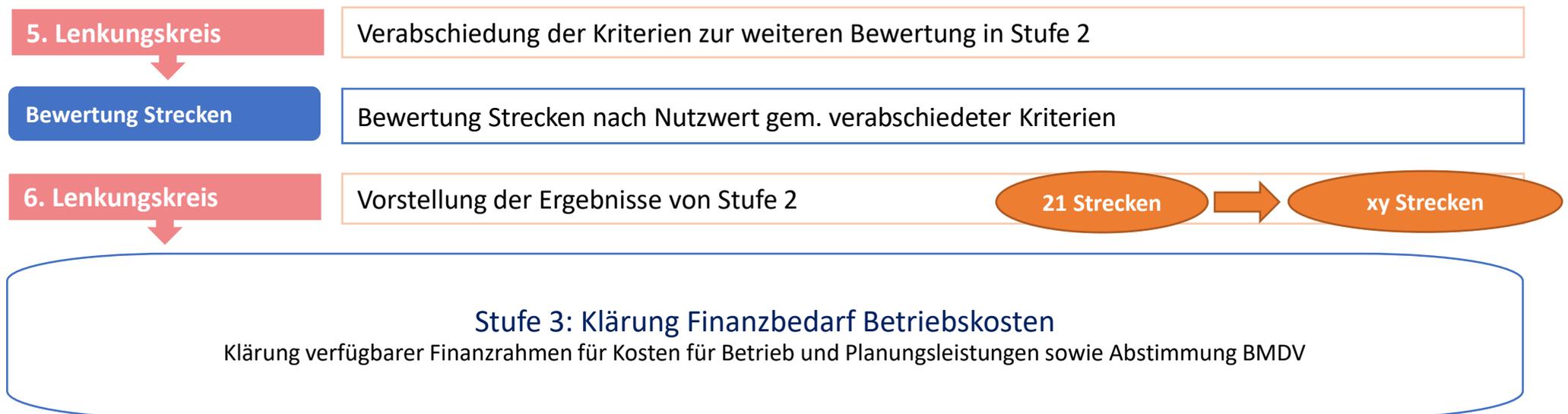
Status Quo auf den Stufen des Reaktivierungsprozesses

Die Nutzwertanalyse gilt es im Dezember abzuschließen.



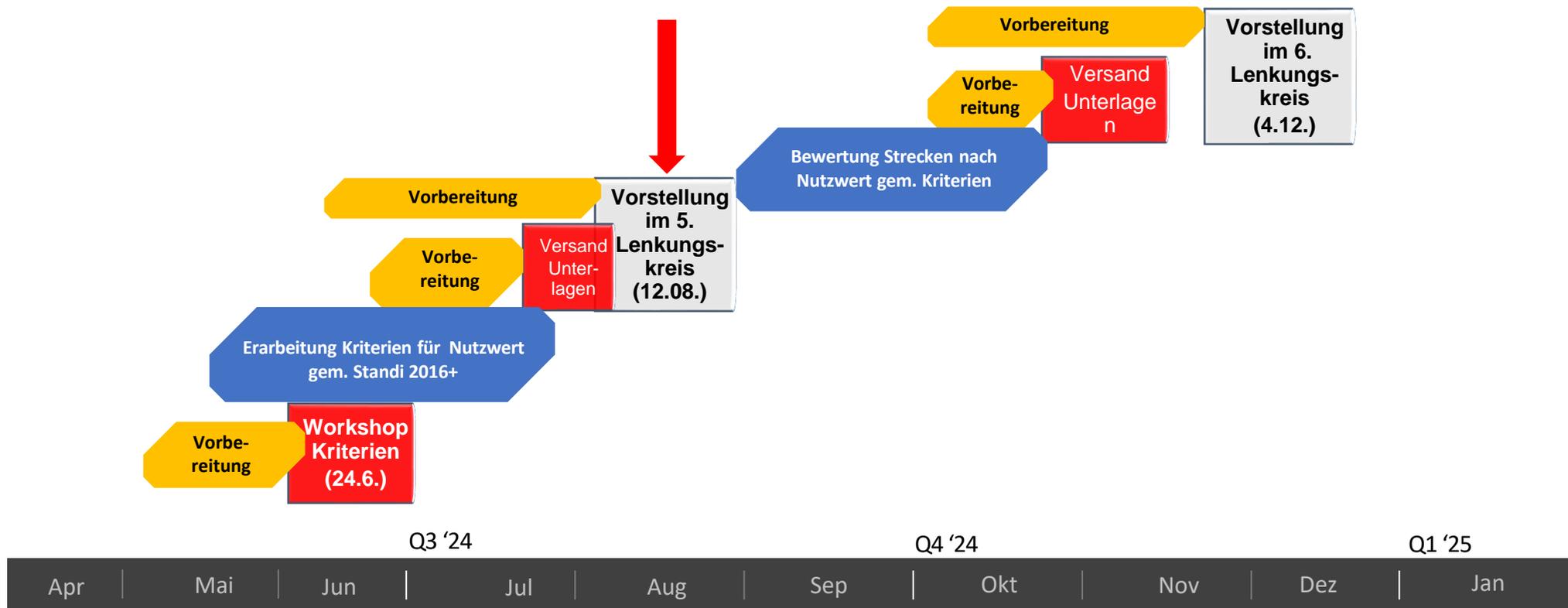
Wie geht es weiter?

Die Beurteilungskriterien wurden im 2. Workshop diskutiert und gemeinsam weiterentwickelt und werden im Lenkungskreis final verabschiedet.



Zeitplan Stufe II

Geplant ist die Bewertung der Strecken nach Nutzwert, aber kein weiterer Workshop.





TOP 4 **Ausblick und Abschluss**





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

