

Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

7. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises
am 25. August 2025





Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung durch Herrn Minister Tonne und gegenseitiges Kennenlernen
- TOP 2 Rückblick auf die sechste Sitzung des Lenkungskreises
- TOP 3 Nächste Schritte
- TOP 4 Wissenschaftlicher Rückblick auf den bisherigen Prozess im
Reaktivierungsprogramm
- TOP 5 Ausblick und Abschluss





TOP 1 Begrüßung durch Herrn Minister Tonne und gegenseitiges Kennenlernen





TOP 2 **Rückschau auf die sechste Sitzung des Lenkungskreises**



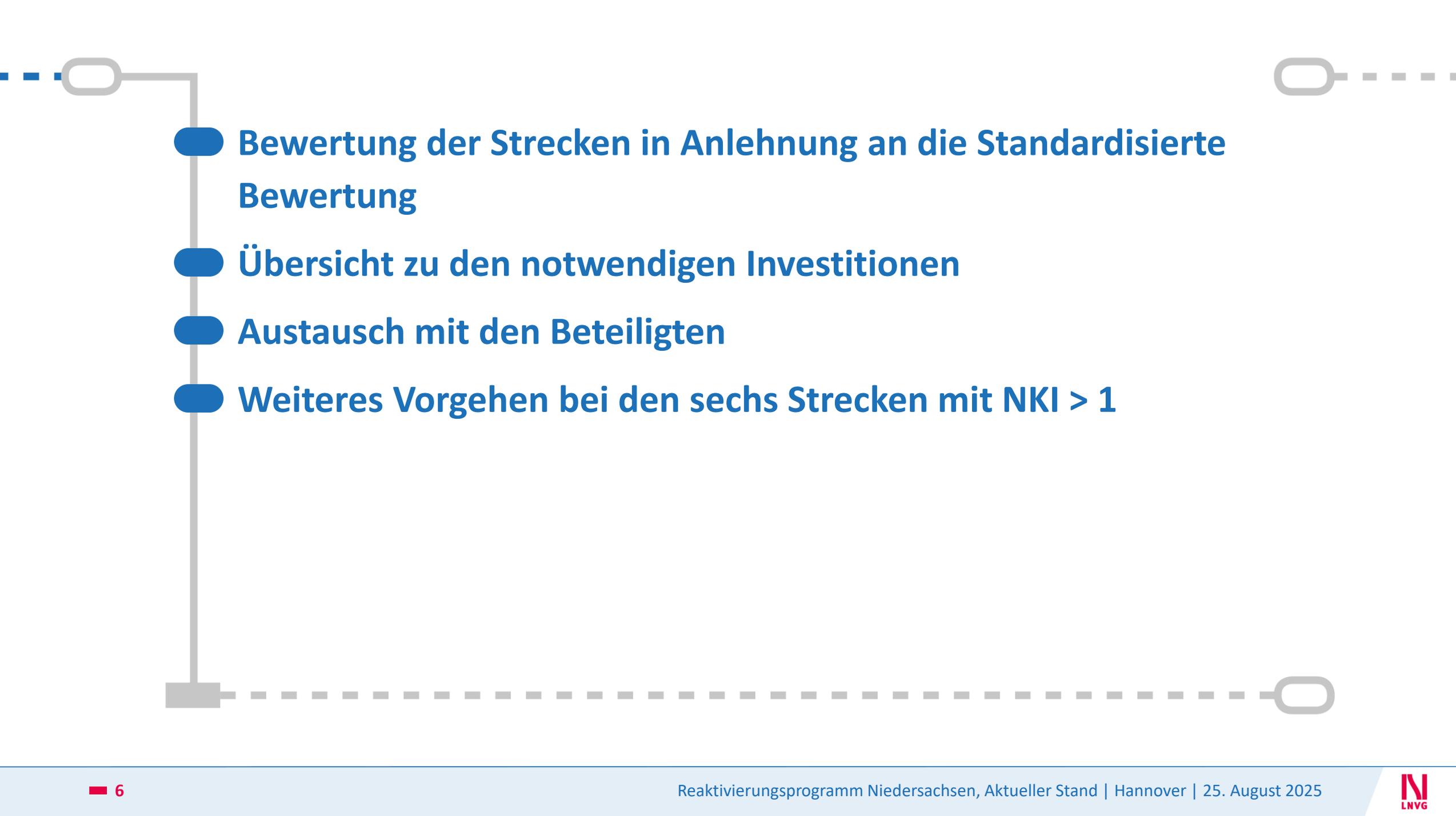
Hannover | 25. August 2025



Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

Aktueller Stand

7. Lenkungsreis

- 
- **Bewertung der Strecken in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung**
 - **Übersicht zu den notwendigen Investitionen**
 - **Austausch mit den Beteiligten**
 - **Weiteres Vorgehen bei den sechs Strecken mit $NKI > 1$**

Ergebnisse Stufe 2: Nutzwert-Analyse



Bewertung der Strecken in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung

- Die ausgewählten 21 Strecken wurden in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung einer Nutzwert-Analyse unterzogen. Ziel war es, die Strecken mit einem Nutzen-Kosten-Index (NKI) > 1 zu identifizieren, da nur diese die Anforderungen für eine Bundesförderung (GVFG) erfüllen.
- Die folgenden sechs Strecken erreichen einen NKI > 1 :
 - (Emden –) Abelitz – Aurich
 - Nordenham – Nordenham-Blexen
 - Bad Bentheim – Gildehaus
 - Rheine – Spelle
 - Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa (inkl. Bremerhaven-Lehe – Langen (Geestland))
- Die übrigen 15 Strecken erreichen unter den derzeitigen Rahmenbedingungen keinen NKI > 1 .

Ergebnisse Stufe 2: Nutzwert-Analyse



Übersicht zu den notwendigen Investitionen und Betriebskosten (jeweils Version 2)

Strecke	NKI	Infrastruktur- Investition in Mio. EUR (Preisstand 2024)	voraussichtliche Planungskosten für die Infrastruktur (Lph 1-4) in Mio. EUR	Betriebs- und Instandhaltungskosten in Mio. EUR pro Jahr (Preisstand 2024)
(Emden –) Abelitz – Aurich	4,69	59,7	10,9	9,9
Nordenham – Nordenham-Blexen	6,33	44,5	8,1	1,3
Bad Bentheim – Gildehaus	6,59	11,7	2,1	0,9
Rheine – Spelle (Variante A)	3,40	31,1	5,7	4,7
Bremerhaven-Lehe – Langen (Geestland)	50,25	8,9	1,6	0,8
Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa (Variante A)	10,86	41,1	7,4	7,0

Für jede Strecke ist jeweils die Variante mit dem höchsten NKI-Wert dargestellt.

Ergebnisse Stufe 2: Nutzwert-Analyse



Austausch mit den Beteiligten

- Die Ergebnisse wurden der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt und erläutert:
 - Seit dem 6. Lenkungskreis (20.03.) Durchführung von insgesamt 15 Terminen mit Landkreisen, Städten und Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
 - Beantwortung zahlreicher Anfragen von Verbänden und Bürgern
 - gemeinsamer Erörterungstermin mit den Interessenverbänden PRO BAHN, Verkehrsclub Deutschland und Nahverkehrsbündnis Niedersachsen
- Das Vorgehen zur Ermittlung des jeweiligen Nutzen-Kosten-Indexes wurde in den Gesprächen erläutert und von den Teilnehmern bestätigt.
- Für Strecken, die zunächst keinen positiven NKI erreichen konnten, wurden alternative Möglichkeiten wie bspw. Investitionen in den Schienengüterverkehr aufgezeigt (mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des NKI)
- Kleinere Fehlerkorrekturen durchgeführt aufgrund von Hinweisen der Beteiligten >> dadurch keine gravierenden Änderungen an den Ergebnissen

Von Stufe 2 zu Stufe 3



Weiteres Vorgehen bei den sechs Strecken mit NKI > 1

- gesamthafte Betrachtung in Stufe 2 abgeschlossen >> jetzt Einzelbetrachtung der sechs Strecken in Stufe 3
- Folgende nächste Schritte sind nun bei jeder der sechs Strecken erforderlich:
 - Engagement vor Ort
 - Beauftragung der erforderlichen Planungsleistungen (Lph 1-4 HOAI) durch das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen
 - Danach (erneuter) Nachweis der Wirtschaftlichkeit im Rahmen einer vollständigen Standardisierten Bewertung als Grundlage für eine GVFG-Bundesförderung
 - Klärung der Finanzierung für den SPNV-Betrieb der Strecke (notwendige Mittel für einen Zeitraum von 20 Jahren) bzw. Klärung der Finanzierung für die Umsetzung der Investitionen bei noch nicht geklärter Situation des SPNV-Betriebs.

(Emden –) Abelitz – Aurich



Aktueller Stand

Erkenntnisse aus Abstimmungstermin:

- Es gibt vor Ort Abstimmungsbedarf (Thema Bahnübergänge)
- Austausch mit LK Aurich, Stadt Aurich und Interessenverein „Aurich ran an die Bahn“ sowie Ortsvorsteher Südbrookmerland
- Landkreis Aurich/Stadt Aurich haben großes Interesse an einer SPNV-Reaktivierung
- Weiteres Vorgehen der Akteure vor Ort nach Veröffentlichung Gutachten des LK Aurich ist vor Ort zu klären.

EIU: Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich-Emden mbH (EAE) ist informiert und eingebunden

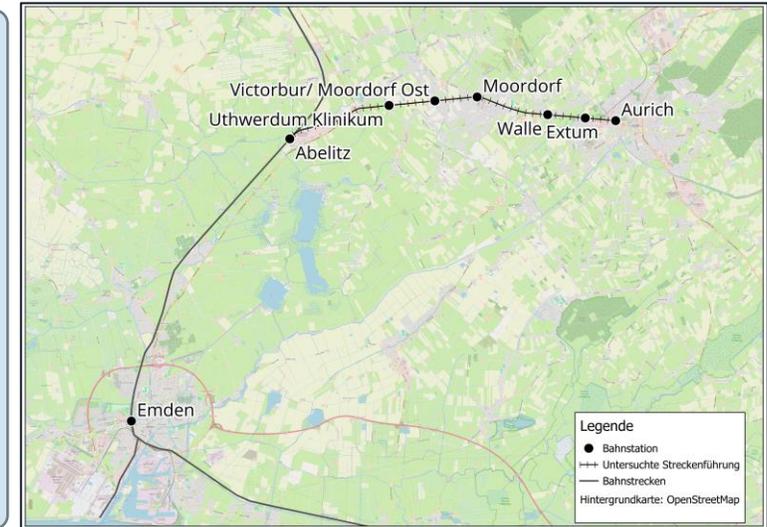
Anstehende Schritte:

- Validierung der Untersuchungsergebnisse nach Vorliegen des Gutachtens LK Aurich
- Strategie des LK Aurich zur Umsetzung der Untersuchungsergebnisse erforderlich
- Abstimmung weiteres Vorgehen mit EIU und beteiligten Kommunen

Aurich Bahnhof
Extum
Walle
Moordorf
Moordorf Ost
Uthwerdum Klinikum
Abelitz
Emden

< Strecke 1570/1573 >

© OpenStreetMap contributors, bearbeitet



(Emden –) Abelitz – Aurich

NKI 4,69 (Version 2)

Zusätzlich 4.135 Fahrgäste pro Werktag

Reaktivierungsstrecke ca. 13 km

Fahrzeit ca. 23 min

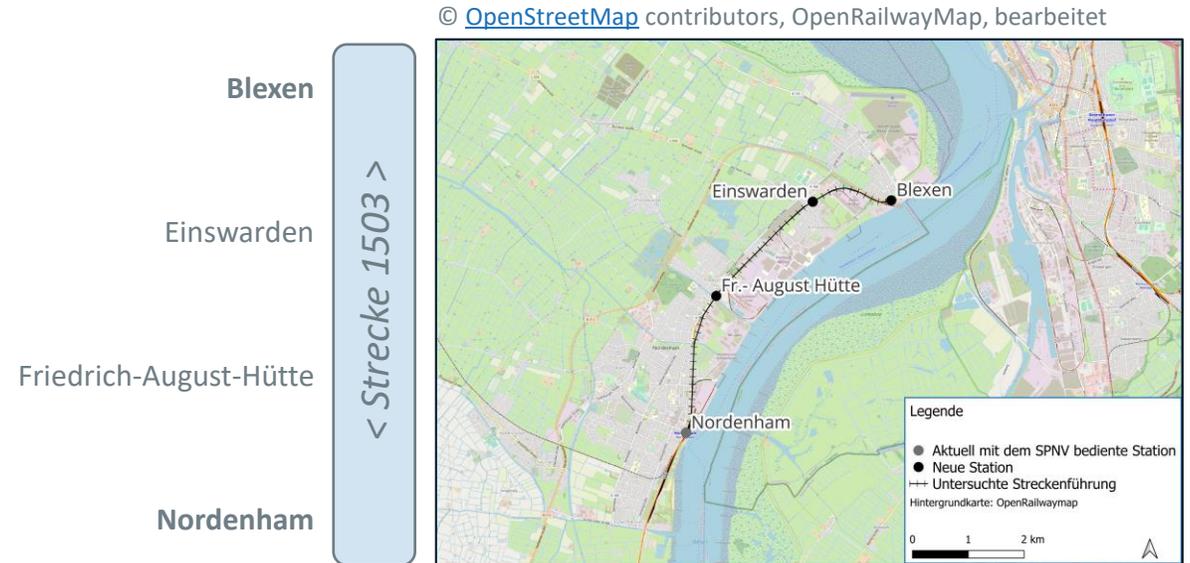
Infrastruktur-Investition ca. 59,7 Mio. EUR

Nordenham – Nordenham-Blexen



Aktueller Stand

- Erkenntnisse aus Abstimmungstermin:
 - hohes Interesse an SPNV-Reaktivierung
 - Ortslage und schlechter Zustand der Strecke (vor allem im letzten Abschnitt) sind herausfordernd
- EIU: Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG
- Anstehende Schritte:
 - Anstoß der erforderlichen Planungsleistungen durch das EIU
 - Abstimmung weiteres Vorgehen mit neuem EIU



Nordenham – Nordenham-Blexen

NKI 6,33 (Version 2)

Zusätzlich 3.211 Fahrgäste pro Werktag

Reaktivierungsstrecke ca. 6,6 km

Fahrzeit ca. 10 min

Infrastruktur-Investition ca. 44,5 Mio. EUR

Bad Bentheim – Gildehaus

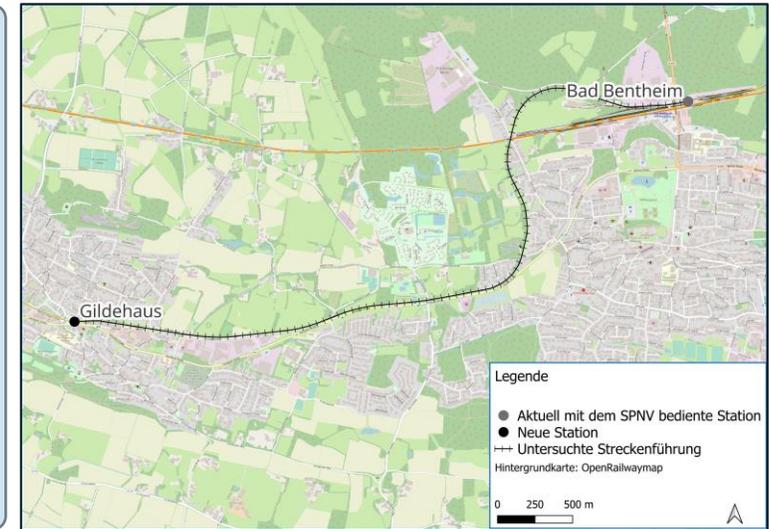


Aktueller Stand

- Erkenntnisse aus Abstimmungstermin:
 - hohes Interesse an SPNV-Reaktivierung
 - sehr gute Rahmenbedingungen
- EIU: Bentheimer Eisenbahn (BE)
- Anstehende Schritte:
 - Anstoß der erforderlichen Planungen durch das EIU
 - Abstimmung weiteres Vorgehen mit EIU

Bad Bentheim

© [OpenStreetMap](#) contributors, OpenRailwayMap, bearbeitet



< Strecke 9209 >

Gildehaus

Bad Bentheim – Gildehaus

NKI 6,59 (Version 2)

Zusätzlich 1.967 Fahrgäste pro Werktag

Reaktivierungsstrecke ca. 5,2 km

Fahrzeit ca. 5 min

Infrastruktur-Investition ca. 11,7 Mio. EUR

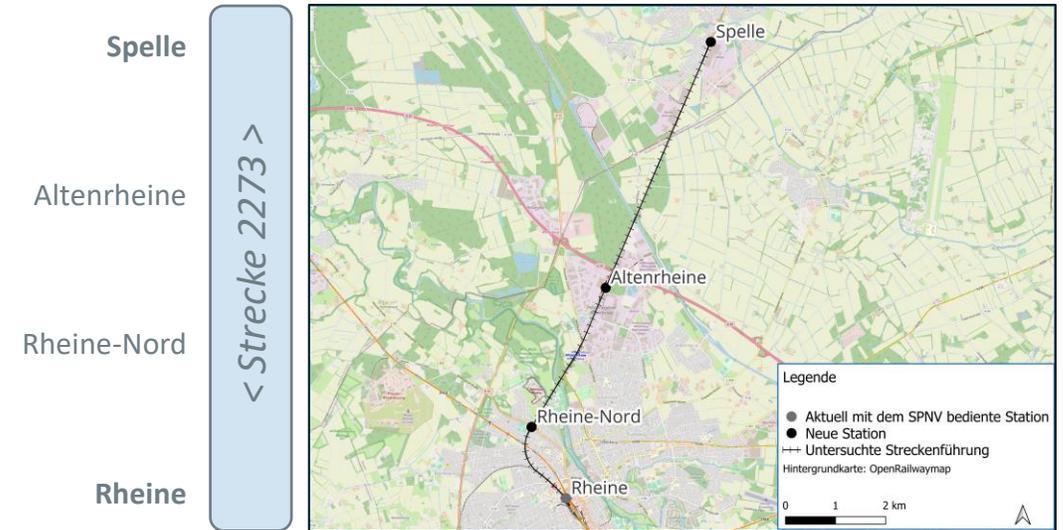
Rheine – Spelle



Aktueller Stand

- Erkenntnisse aus Abstimmungstermin:
 - Beteiligte zeigen hohes Interesse an SPNV-Reaktivierung
 - Abhängigkeit von der Umsetzung weiterer Maßnahmen (Tecklenburger Nordbahn, RB 62)
 - umfangreiche Maßnahmen im Knoten Rheine notwendig, Beteiligung DB erforderlich
- EIU: Regionalverkehr Münsterland (RVM)
- Anstehende Schritte:
 - Klärung Vorzugsvariante in Abhängigkeit von Parallelmaßnahmen und Maßnahmenumfang in Rheine
 - Koordinierung Schnittstelle DB
 - Länderübergreifende Abstimmung angestoßen

© [OpenStreetMap](#) contributors, OpenRailwayMap, bearbeitet



Rheine – Spelle

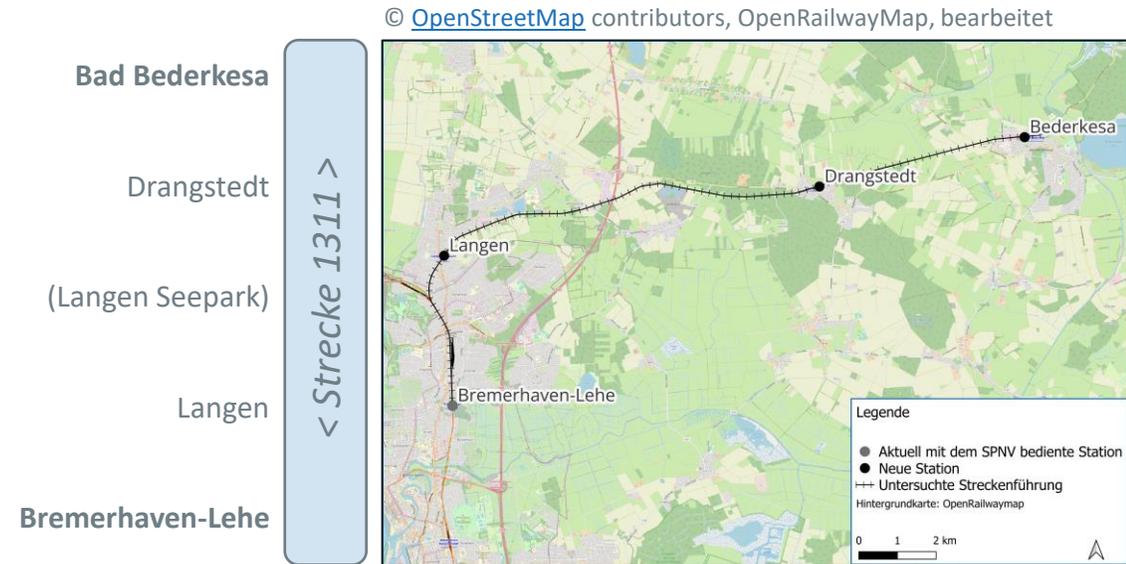
NKI 3,40 (Variante A, Version 2)
Zusätzlich 3.804 Fahrgäste pro Werktag
Reaktivierungsstrecke ca. 12 km
Fahrzeit ca. 10 min
Infrastruktur-Investition ca. 31,1 Mio. EUR

Bremerhaven-Lehe – Langen / Bad Bederkesa



Aktueller Stand

- Erkenntnisse aus Abstimmungstermin:
 - auf Seiten der Kommunen alternative Ideen zur Nutzung der Trasse
 - erforderliche Kostenbeteiligung EIU/Kommune für Realisierung wird kritisch gesehen
 - hohes Umsetzungsinteresse bei LNVG aufgrund des sehr hohen Nutzens
- EIU: Museumseisenbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V. (M BBB) im Auftrag des LK Cuxhaven
 - grundsätzliches Interesse an SPNV-Reaktivierung vorhanden, jedoch aufgrund fehlender Strukturen und Finanzmittel geringe Umsetzungsmöglichkeiten
- Anstehende Schritte:
 - Klärung Umsetzungswille vor Ort
 - Klärung Möglichkeiten des zuständigen EIU



BHV-Lehe – Langen (Geestland)

NKI 50,25 (Version 2)
Zusätzlich 2.890 Fahrgäste pro Werktag
Reaktivierungsstrecke ca. 1,3 km
Fahrzeit ca. 4 min
Infrastruktur-Investition ca. 8,9 Mio. EUR

BHV-Lehe – Bad Bederkesa

NKI 10,86 (Var. A, Version 2)
Zusätzlich 3.426 Fahrgäste pro Werktag
Reaktivierungsstrecke ca. 17,6 km
Fahrzeit ca. 24 min
Infrastruktur-Investition ca. 41,1 Mio. EUR

Lüneburg – Soltau (RB 39)



Aktueller Stand

● Aktueller Stand:

- EIU hat konkrete Streckenplanung begonnen
- Planfeststellungsverfahren soll zeitnah eingeleitet werden
- Inbetriebnahme mit Zwischenkonzept (Diesel) ab 12/2027 angestrebt

● EIU: Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SinON)

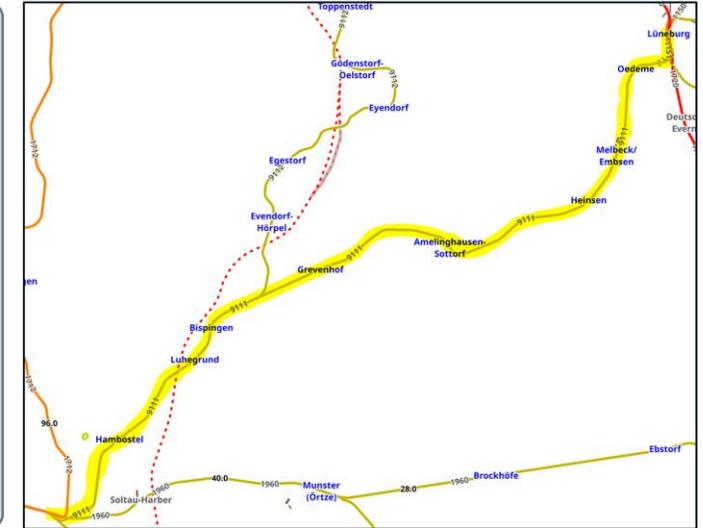
● Anstehende Schritte:

- Begleitung der weiteren Planung/Erlangung Planrecht
- Abschluss Standardisierte Bewertung und Antragstellung GVFG-Bundesförderung
- Klärung Finanzierung Betriebskosten

Lüneburg-Westseite
Lüneburg Universität
Rettmer
Melbeck-Embsen
Amelinghausen-Sottorf
Soderstorf
Bispingen
Soltau

< Strecke 9111 >

© [OpenStreetMap](#) contributors, [OpenRailwayMap](#), bearbeitet



Lüneburg – Soltau

Reaktivierungsstrecke ca. 57 km

Fahrzeit ca. 49 min

Infrastruktur-Investition ca. 78,9 Mio. EUR

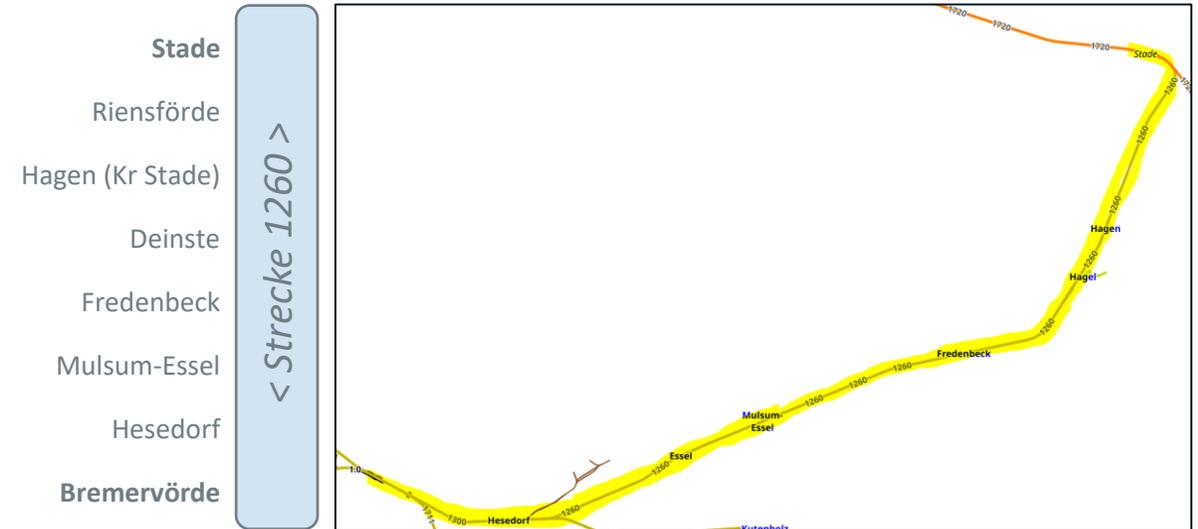
Bremervörde – Stade (RB 34)



Aktueller Stand

- Aktueller Stand:
 - EIU hat konkrete Streckenplanung begonnen
 - Abschluss Planungsvereinbarung mit DB für Einbindung in den Bahnhof Stade
- EIU: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW)
- Anstehende Schritte:
 - Begleitung der weiteren Planung
 - Durchführung Standardisierte Bewertung und Antragstellung GVFG-Bundesförderung
 - Klärung Finanzierung Betriebskosten

© [OpenStreetMap](#) contributors, OpenRailwayMap, bearbeitet



Bremervörde – Stade

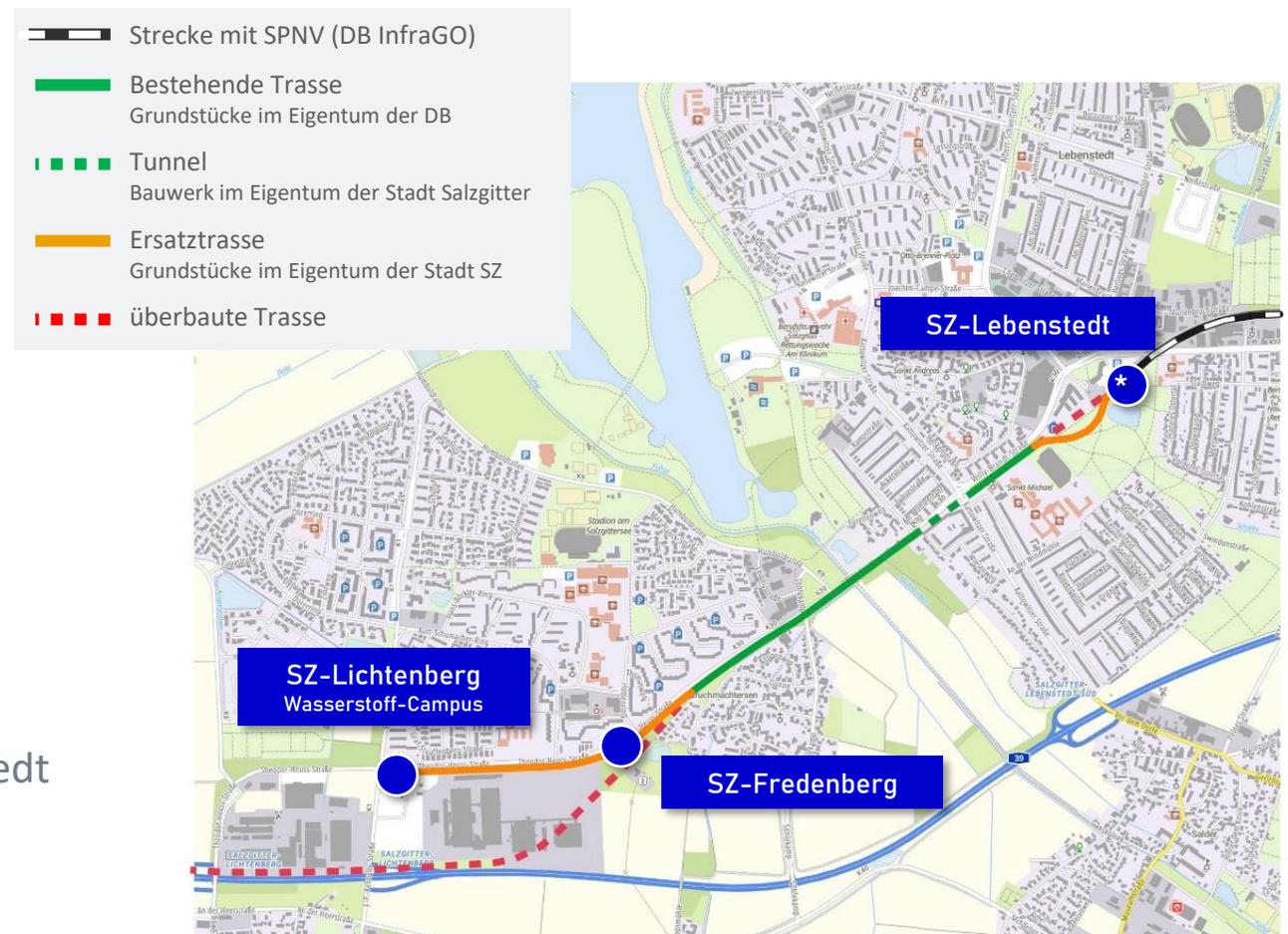
Reaktivierungsstrecke ca. 25,6 km
Fahrzeit ca. 34 min
Infrastruktur-Investition ca. 30 Mio. EUR

SZ-Lebenstedt – SZ-Lichtenberg (RV BS)



Aktueller Stand (08/2025)

- Fahrplankonzept, Machbarkeitsstudie, EBWU und Busnetzanpassungen liegen vor
- Standi liegt vor, Ergebnis NKI > 1
- Umsetzung mit NE-EIU:
 - Herrichtung/Schaffung der Infrastruktur einschließlich SZ-Lebenstedt
 - optional ab Ausfahrtsignal SZ-Watenstedt
- Umsetzung mit DB InfraGO:
 - Neubau Kreuzungsbahnhof Salzgitter-Watenstedt und Schnittstelle zum ESTW Braunschweig-Süd



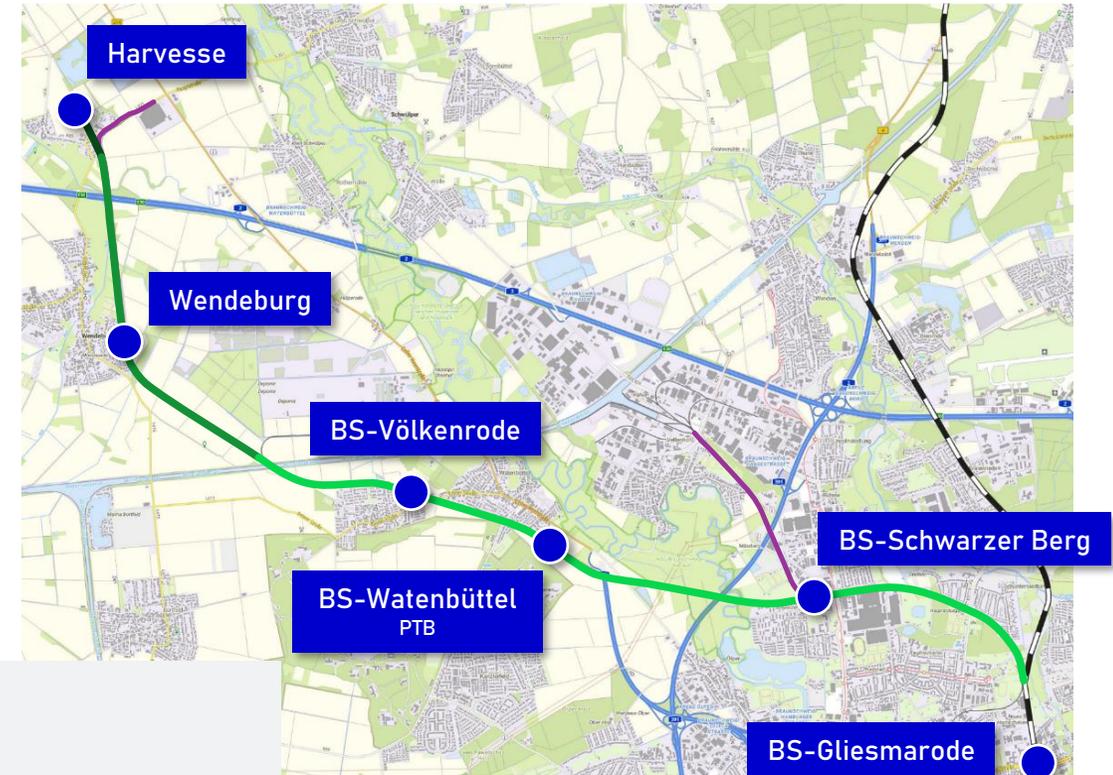
* Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Verkehrsstation SZ-Lebenstedt erfolgt die Anpassung an die künftige Ersatztrasse

BS-Gliesmarode – Wendeburg-Harvesse (RV BS)



Aktueller Stand (08/2025)

- Fahrplankonzept, Machbarkeitsstudie, EBWU und Busnetzanpassungen liegen vor
- Standi liegt vor, Ergebnis NKI > 1
- Festlegung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU)
- Umsetzung mit NE-EIU:
 - Variante 1: ab Braunschweig-Schwarzer Berg
 - Variante 2: ab Anschlussweiche nördlich des Mittellandkanals



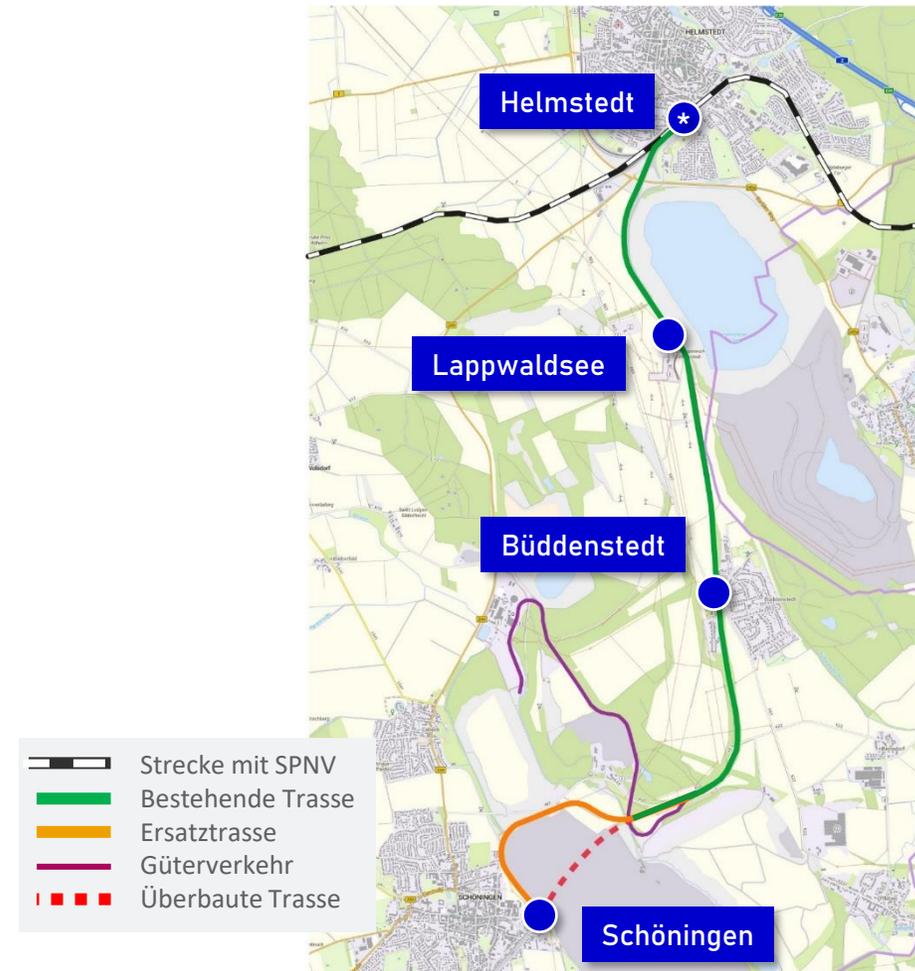
	Strecke mit SPNV (DB InfraGO)
	stillgelegte Trasse Grundstücke im Eigentum der DB
	Bestehende Trasse Anschlussbahn, Grundstücke im Eigentum der DB, Betreiber VW
	Bestehende Trasse Öffentliche Eisenbahn, EIU DB InfraGO
	Anschlussbahnen für den Güterverkehr

Helmstedt – Schöningen (RV BS)



Aktueller Stand (08/2025)

- Fahrplankonzept und Machbarkeitsstudie liegen vor
- EBWU ist nicht erforderlich
- Entscheidung Betriebskonzept (Durchbinden der Verstärker Braunschweig – Helmstedt bis Schöningen) steht noch aus
- Umsetzung mit NE-EIU:
 - Herrichtung der Bestandsstrecke von Helmstedt bis Alversdorf
 - Ersatztrasse bis Schöningen
 - stufenweise Umsetzung



Abkürzungsverzeichnis



BEMU – Battery Electric Multiple Unit, batterieelektrischer Triebzug

BOStrab – Betriebsordnung Straßenbahn

BÜ – Bahnübergang

DMU – Diesel Multiple Unit, Dieseltriebzug

EBO – Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

EIU – Eisenbahninfrastrukturunternehmen

EMU – Electric Multiple Unit, Elektrotriebzug (Energiebezug i. d. R. aus der Oberleitung)

EVW – Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser

EVU – Eisenbahnverkehrsunternehmen

GVFG – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

GVZ – Güterverkehrszentrum (Umschlag zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, z. B. zw. Straße und Schiene)

HEMU – Hydrogen Electric Multiple Unit, Elektrotriebzug mit Energiebezug aus Wasserstoff (Stromerzeugung per Brennstoffzelle)

IC – Intercity

Invenium – Invenium Data Insights GmbH, Datenanalyse-Unternehmen mit Fokus auf anonymisierte Mobilfunk-Bewegungsdaten

LINT – leichter, innovativer Nahverkehrstriebwagen (Alstom)

Lph – Leistungsphasen (nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, HOAI)

LNVG – Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen

NDS – Niedersachsen

NKI – Nutzen-Kosten-Index

NRW – Nordrhein-Westfalen

ÖPNV – Öffentlicher Personen-Nahverkehr

ÖV – Öffentlicher Verkehr

Pkm – Personen-km

PlaNOS - Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GmbH

RB – Regionalbahn

RE – Regionalexpress

RS – Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

RV BS – Regionalverband Großraum Braunschweig

SinON – Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen

SPFV – Schienenpersonenfernverkehr

SPNV – Schienenpersonennahverkehr

TEUR – Kostenwert in Tausend Euro

TN – Tecklenburger Nordbahn

UBA – Umweltbundesamt Deutschland



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!



www.lnvg.de



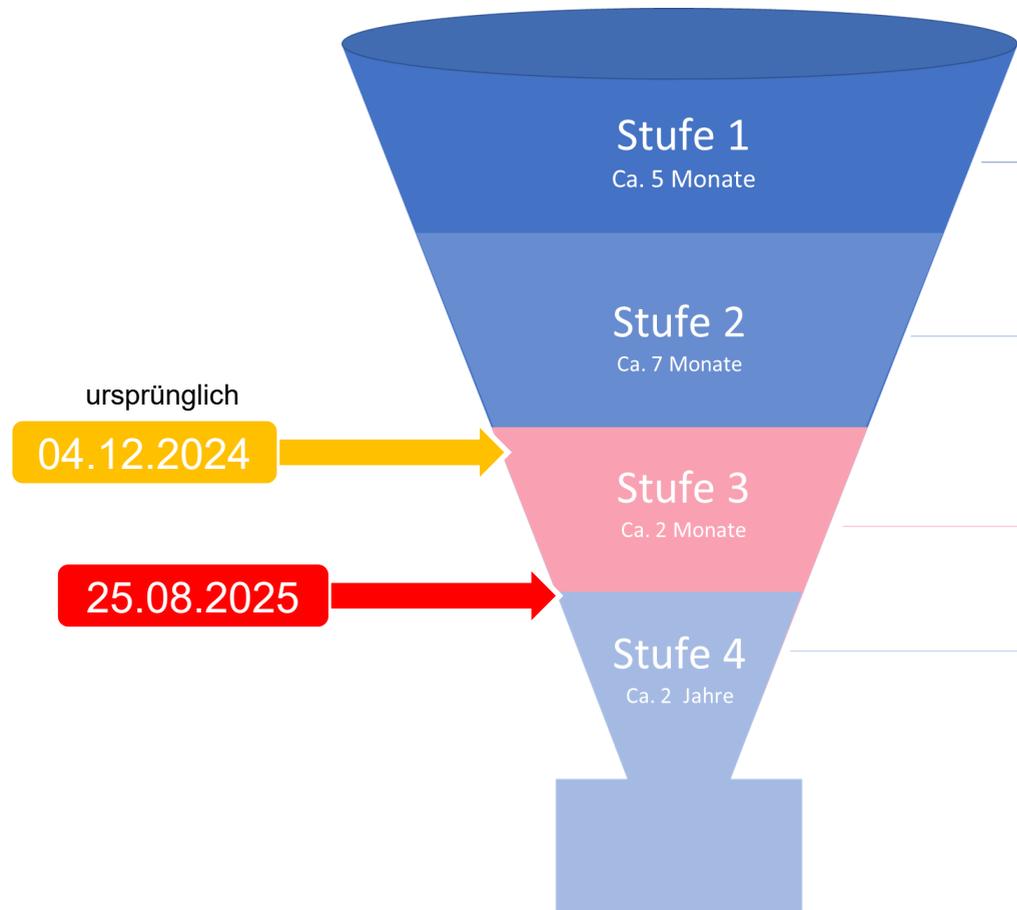
TOP 3 Nächste Schritte





Status Quo

Die Nutzwertanalyse in Stufe 2 hatte sich aufgrund von großem Mehraufwand zeitlich verzögert; dafür wurde schon mit Stufe 3 begonnen.



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.

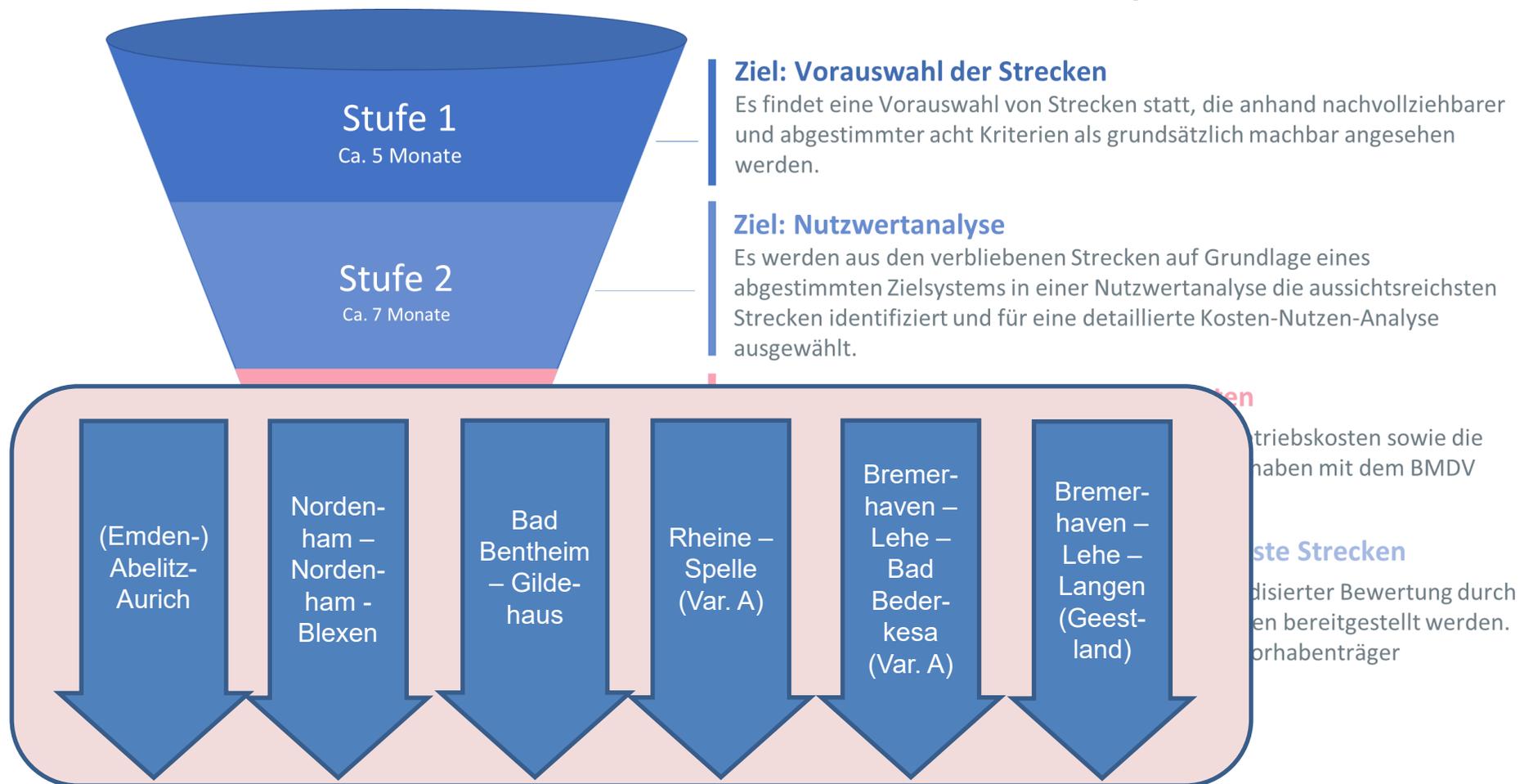
Ziel: GVFG-Antragsreife für aussichtsreichste Strecken

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



Weiteres Vorgehen: Engagement vor Ort

Die sechs ausgewählten Strecken werden vor Ort vorangetrieben;
ein weiteres „Trichtern“ ist nicht mehr notwendig.





Weiteres Vorgehen: Nicht weitergekommene Strecken

Wie geht es mit den „nicht weitergekommenen“ Strecken weiter?

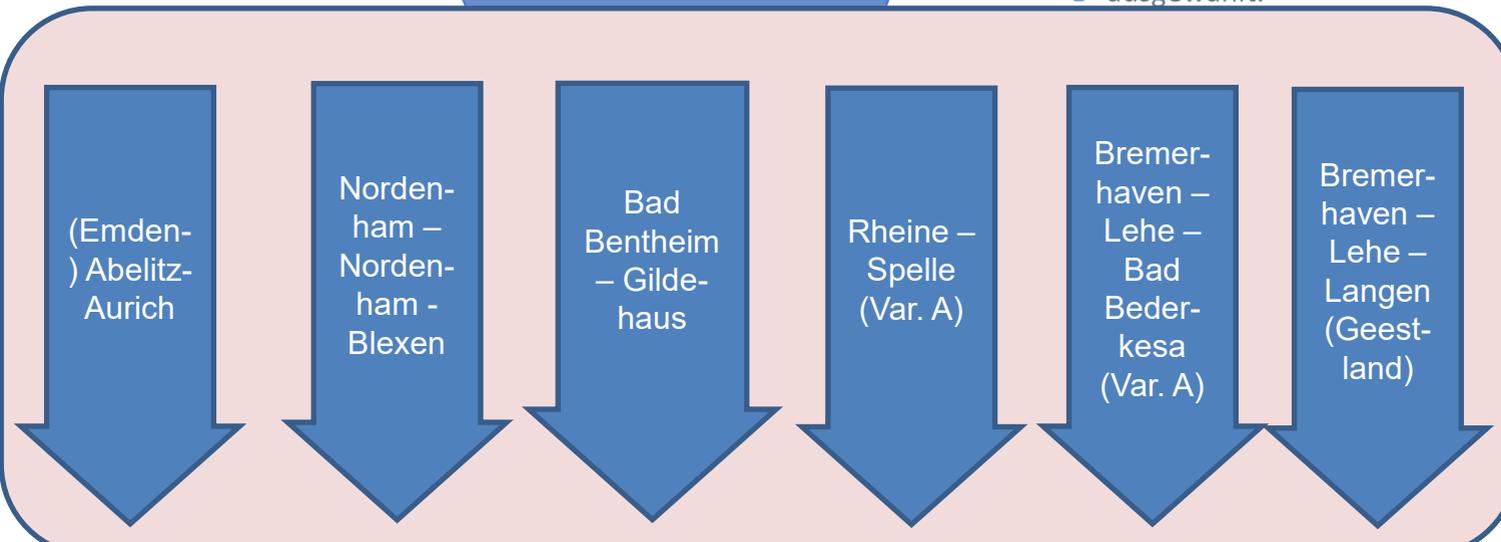
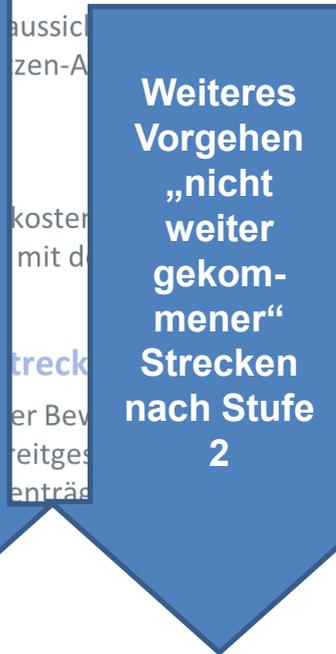
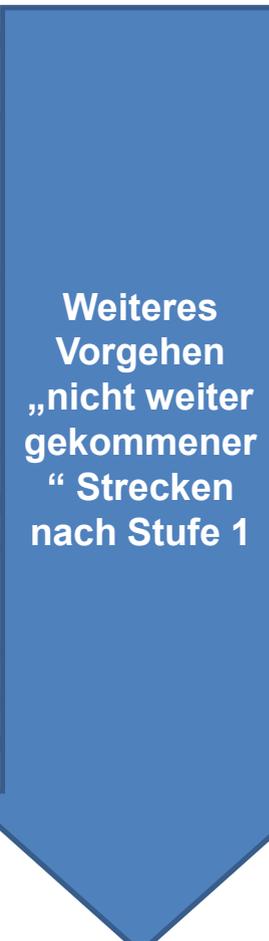


Ziel: Vorauswahl der Strecken

Es findet eine Vorauswahl von Strecken nach festgelegten und abgestimmten acht Kriterien als nachvollziehbarer und abgestimmter acht Kriterien als nachvollziehbarer angesehen werden.

Ziel: Nutzwertanalyse

Es werden aus den verbliebenen Strecken diejenigen identifiziert und für eine detaillierte Nutzwertanalyse in einem abgestimmten Zielsystem in einer Nutzwertanalyse ausgewählt.



(Emden-) Abelitz-Aurich

Nordenham – Nordenham - Blexen

Bad Bentheim – Gildehaus

Rheine – Spelle (Var. A)

Bremerhaven – Lehe – Bad Bederkesa (Var. A)

Bremerhaven – Lehe – Langen (Geestland)



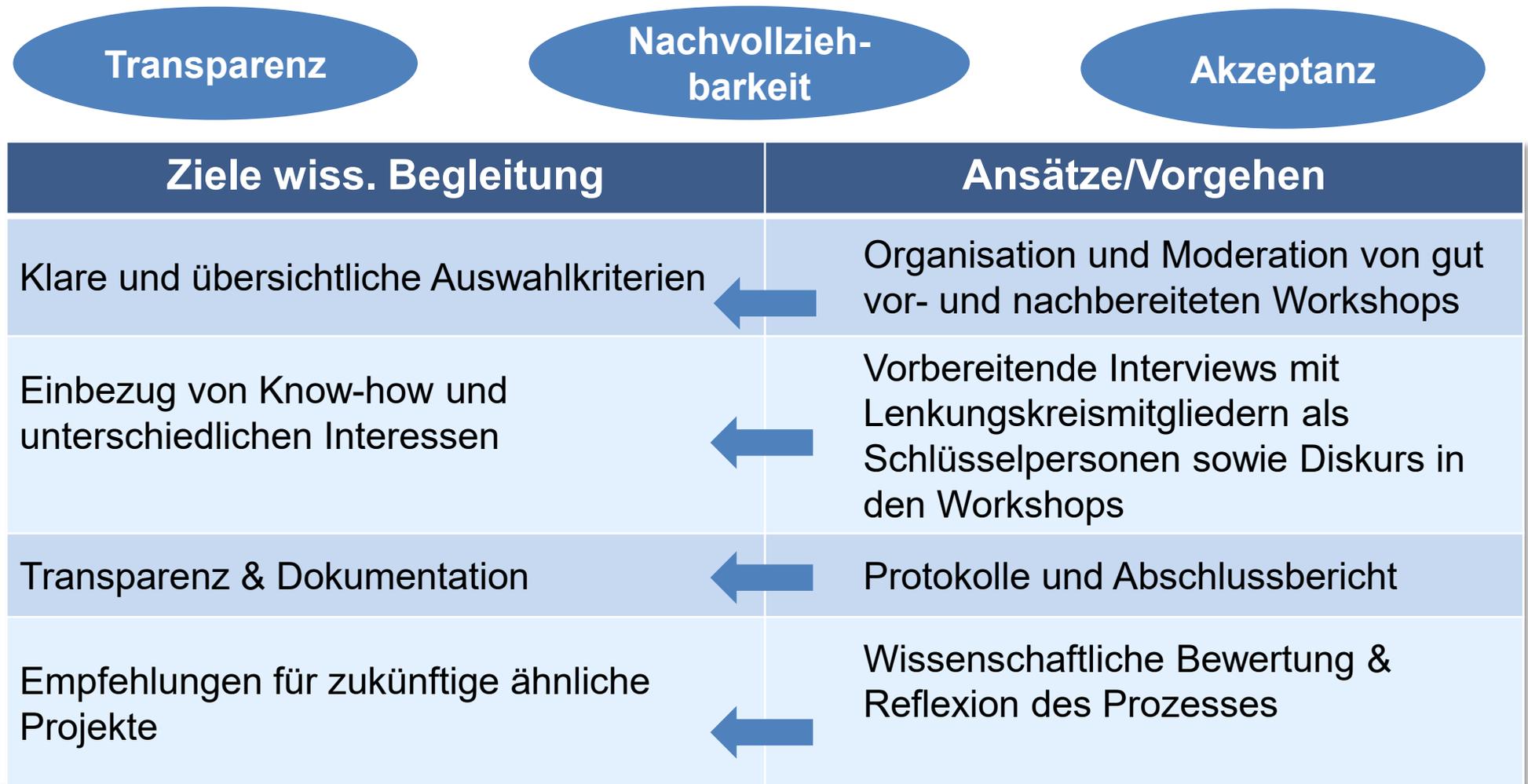


TOP 4 Wissenschaftlicher Rückblick auf den bisherigen Prozess im Reaktivierungsprogramm



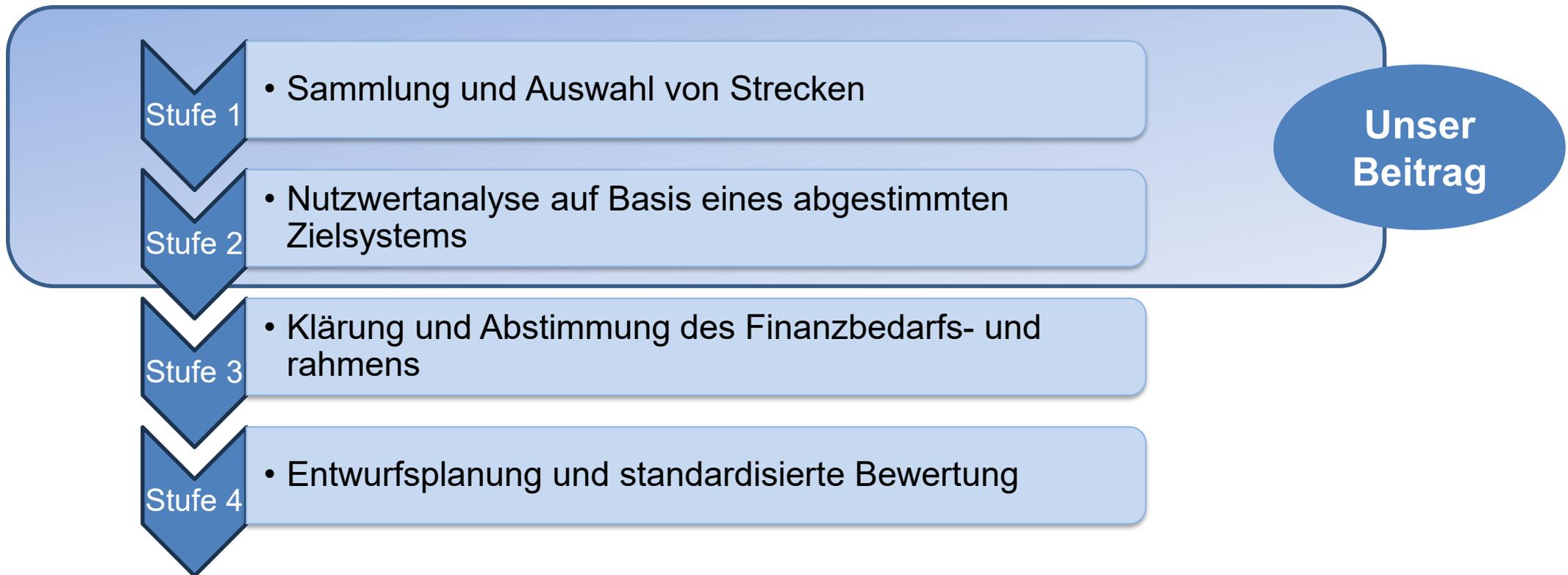
Ziele und Vorgehen

Die wissenschaftliche Begleitung soll zur Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Prozesses beitragen.



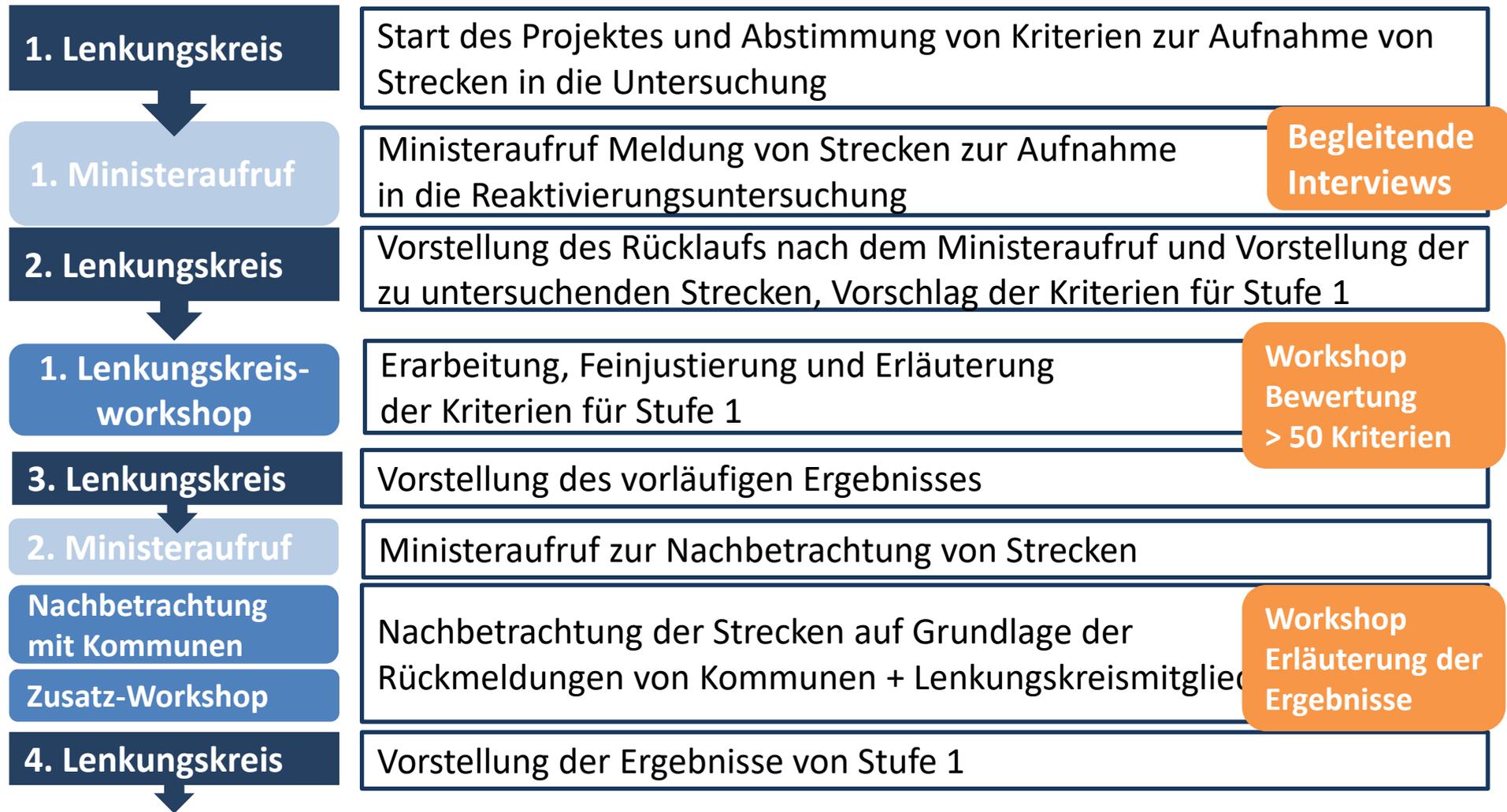
Stufen des Prozesses

Unser Beitrag mit der Durchführung von Interviews und Workshops findet in Stufe 1 und Stufe 2 statt.



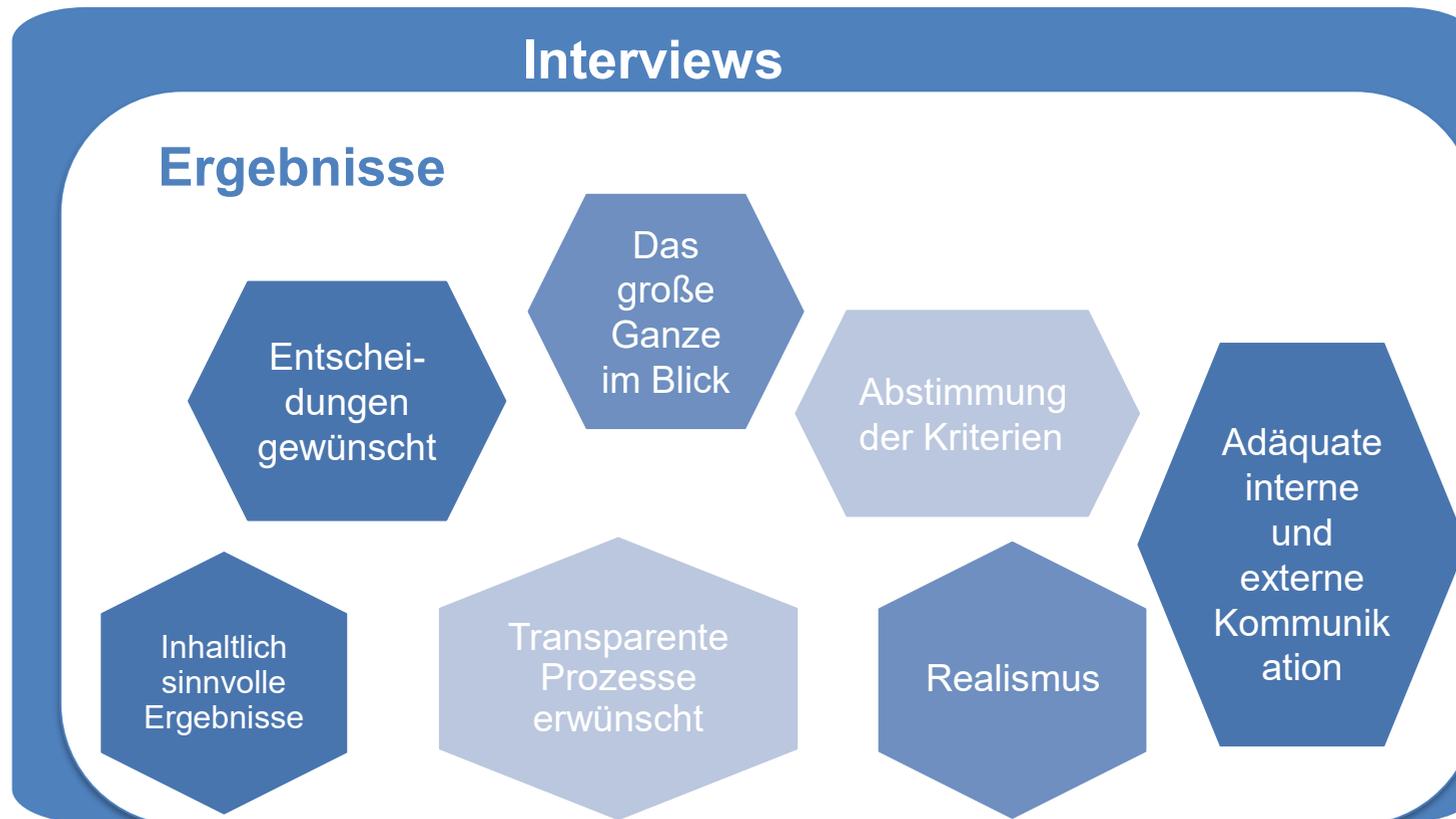
Rückblick – Stufe 1: Sammlung & Auswahl von Strecken

In Stufe 1 fanden 4 Lenkungskreissitzungen, 1 Workshop zur Diskussion der Kriterien und ein zusätzlicher Workshop sowie zum Einstieg Interviews mit den LK-Mitgliedern statt.



Interviews mit Lenkungscreismitgliedern nach dem 2. Lenkungsreis

Die Interviews sollten einen Überblick über die Erwartungen der LK-Mitglieder geben.



1. Lenkungsreiseworkshop Stufe 1

Im ersten Workshop wurden gemeinsam die Bewertungskriterien erarbeitet und im offenen Austausch diskutiert.

1. Workshop

- September 2023
- 14 Teilnehmende aus unterschiedlichen Bereichen
- Erarbeitung Bewertungskriterien 1-8, Diskussion über Streckenpotenziale
- Viele Fragen
- Offene, z.T. kritische, aber konstruktive Diskussion
- Festlegung nächster Schritte für die Bewertung

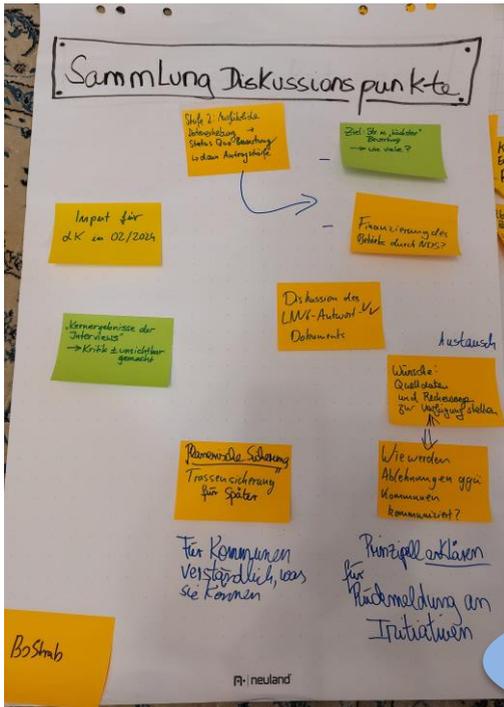


Beispiel
Verkehrspotential

Radius von 2 km als
Einzugsbereich neuer
Stationen oder mehr?

Zusatz-Workshop Stufe 1

Klärende Diskussionen führen zur präziseren Beschreibung der Bewertungskriterien als Grundlage für Stufe 2.



Zusatz-Workshop

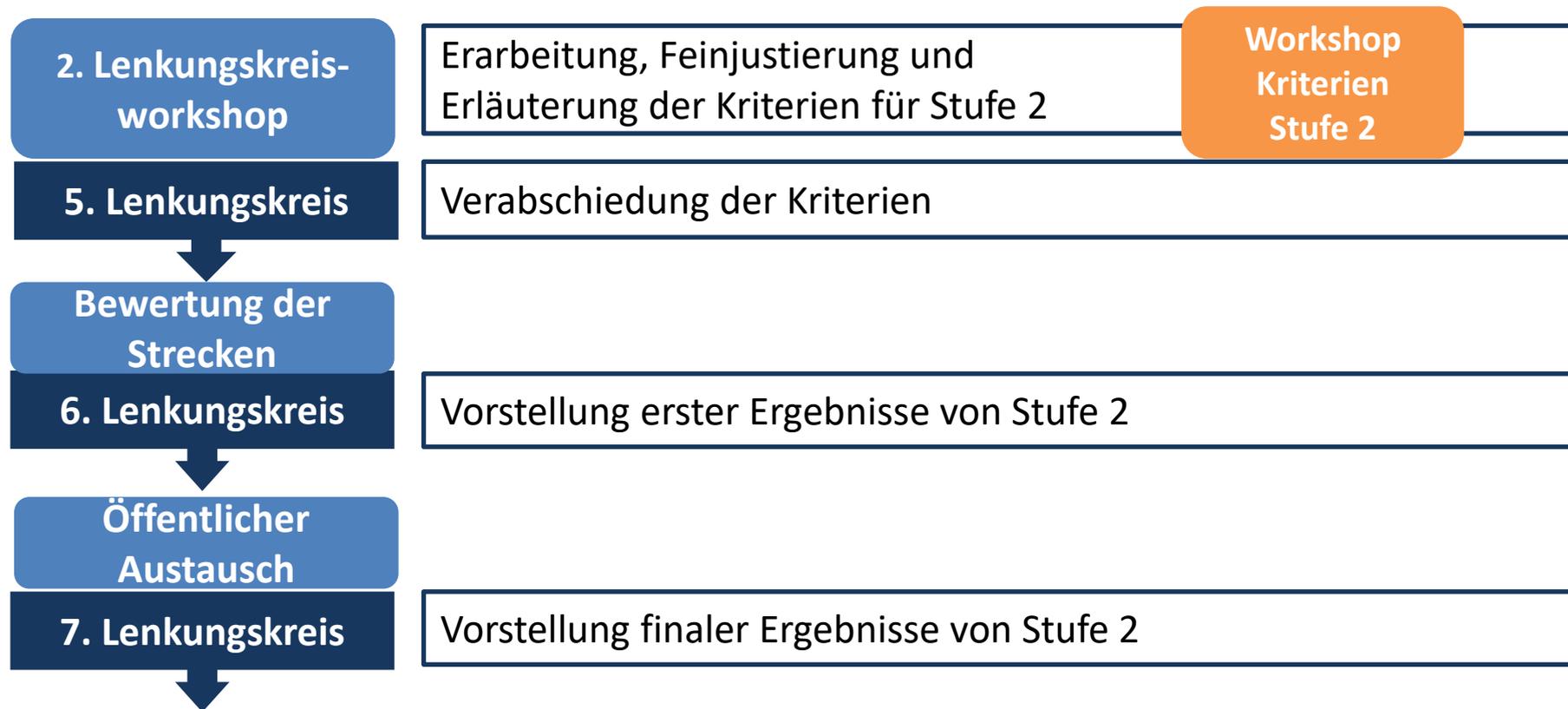
- Februar 2024
- 13 Teilnehmende
- Anregungen und klärende Diskussionen zu Bewertungskriterien, finale Auswertung der Kriterien
- Festlegung Bewertungsskalen im Ampelsystem
- Punktesystem für die Ermittlung der Gesamtergebnisse
- Abweichungen einzelner Strecken aufgrund Änderungen

Beispiel
Verkehrspotential

Erweiterung des Radius
von 2km auf 6 km als
Einzugsbereich neuer
Stationen?

„Historischer Rückblick“ – Stufe 2

In Stufe 2 wurden die vielversprechendsten Strecken auserwählt und anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse auf 6 Strecken beschränkt.

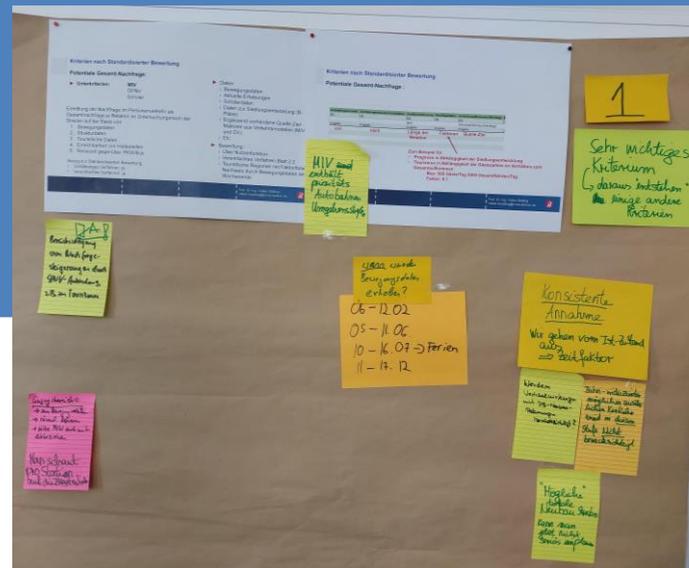


2. Lenkungsreiseworkshop in Stufe 2

Im zweiten Lenkungsreiseworkshop wurden die Beurteilungskriterien weiter verfeinert.

2. Workshop

- Juni 2024
- 13 Teilnehmende
- Verfeinerung der Kriterien und Angleichen an Standardisierte Bewertung
- Nutzen-Kosten-Verhältnis als Ergebnis



Stärken im Prozess

Die Stärken des Prozesses liegen vor allem in der Expertise und Motivation der Beteiligten.

Expertise & Motivation Lenkungskreismitglieder

- Vertreter von Kommunen und Verkehrs- & Fahrgastverbänden als LK-Mitglieder
 - LK aus betroffenen Interessensgruppen mit hoher Expertise
 - optimale Besetzung
- Wertvoller inhaltlicher Input
- Engagiertes Einbringen unterschiedlicher Sichtweisen

Expertise & Motivation LNVG- Team

- Hohe Expertise
- Unermüdliches Engagement
- Viel Detailarbeit
- Hohe Gesprächsbereitschaft

Probleme und Herausforderungen

Teilweise unklare Rollen und Gefährdung der Motivation.

Veränderung Rollenverständnis

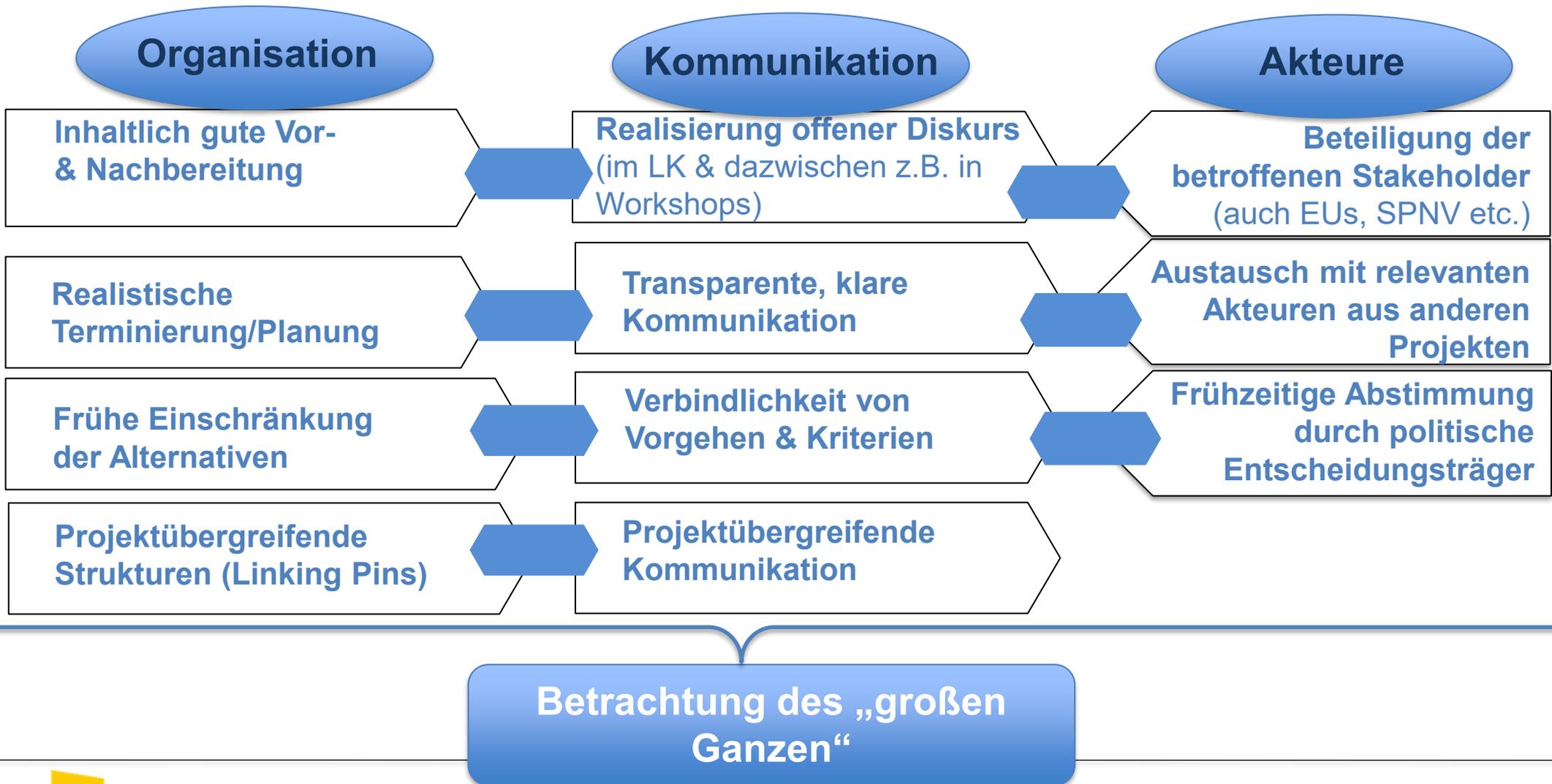
- Rollenverteilungen als Teil des Prozesses
- Unterschiedliche Selbstbeschreibungen des LKs der Mitglieder
- Unklarheiten aufgrund informeller Absprachen
- Enger Teilnehmendenkreis in den Projektgruppensitzungen

Gefährdung der Motivation

- ...bei **LK-Mitgliedern**: Gefahr von Motivationsverlusten, aufgrund Ungewissheit über finanzielle Mittel
- ...bei **LNVG-Team**: Teilweise Wahrnehmung mangelnder Anerkennung der intensiven Detail-Arbeit durch LK-Mitglieder

Empfehlungen

Durch transparente projektübergreifende Kommunikation und Organisation kann die Expertise verschiedener Akteure genutzt werden, wobei das „große Ganze“ im Auge behalten werden sollte.





TOP 5 **Ausblick und Abschluss**





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Teilnahme am Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen!

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Referat 45 – Schiene und Logistik

Friedrichswall 1

30159 Hannover

E-Mail: frederik.stracke@mw.niedersachsen.de

Internet: www.mw.niedersachsen.de

