

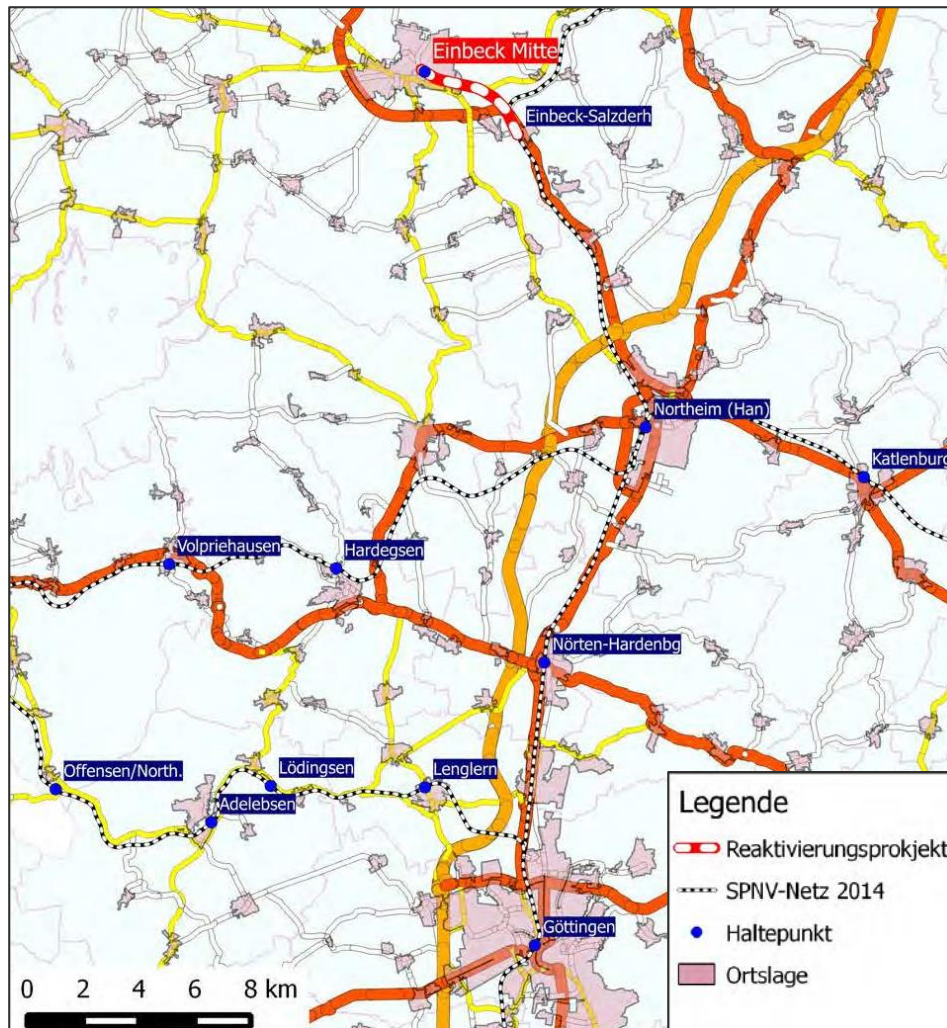
NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNGEN ZUR REAKTIVIERUNG VON SCHIENENSTRECKEN

Los III

- Einbeck Mitte – Einbeck Salzderhelden (– Göttingen)
- Harvesse – Braunschweig Glesmarode (– Braunschweig)
- Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenbergl
(– Braunschweig)

EINBECK MITTE – EINBECK-SALZDERHELDEN (– GÖTTINGEN)

EINBECK MITTE – EINBECK SALZDERHELDEN (– GÖTTINGEN) MAßNAHMENGEBIET



Einwohner im Maßnahmenggebiet:

Einwohner	Jahr 2013	Jahr 2025
Einbeck	32.324	27.815
Northeim	28.458	24.745
Nörten-Hardenberg	8.053	7.346
Göttingen	120.700	121.286

Datengrundlage: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Abbildung: LNVG

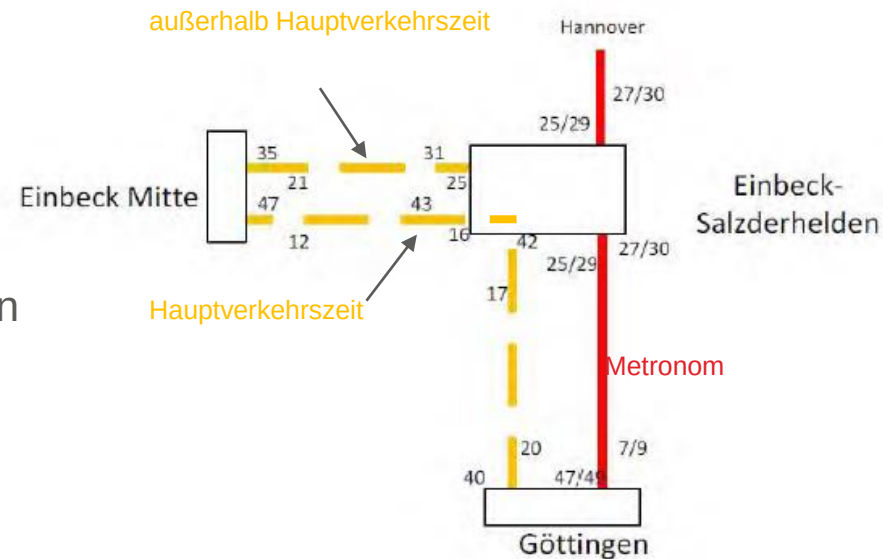
INVESTITIONEN UND BETRIEBSKONZEPT

Fahrweginvestitionen

- 8,0 Mio. € (inklusive Planung)
- Die Investitionen berücksichtigen 2,3 Mio. € für die Ertüchtigung mehrerer Brücken

Betriebskonzept Bahn

- Hauptverkehrszeit:
 - Einbeck Mitte – Göttingen stündlich
- Außerhalb der HVZ und am Wochenende:
 - Einbeck Mitte – Einbeck Salzderhelden stündlich
 - Anschluss in Salzderhelden auf Metronom in Richtung Göttingen und Hannover
- Fahrzeugbedarf: + 2 Dieseltriebwagen

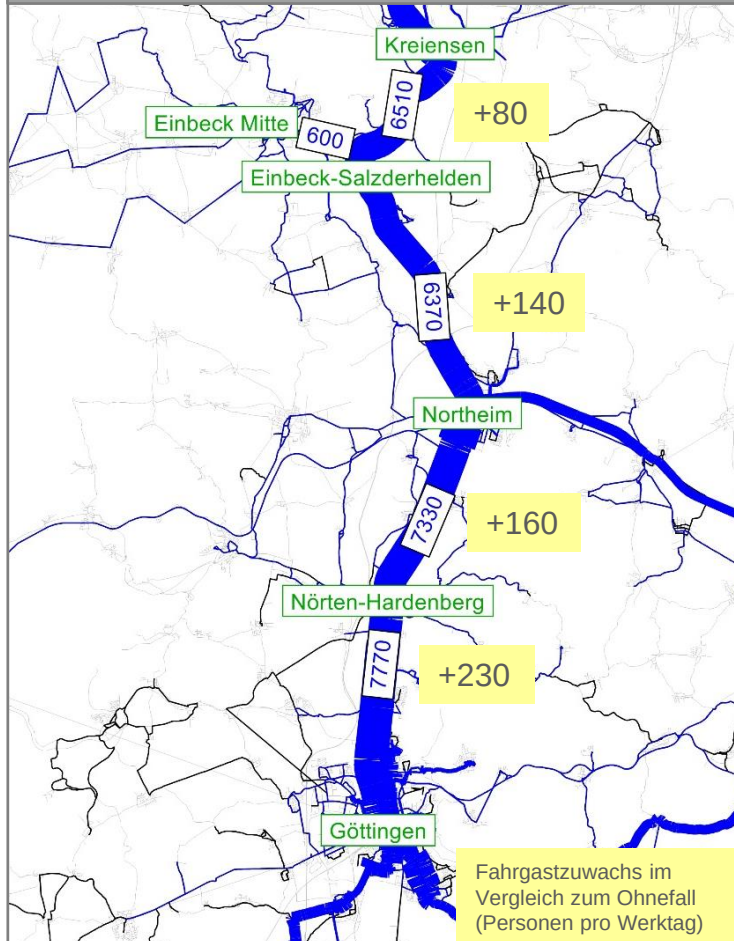


Anpassung Bus

- Wegfall Busbedienung Einbeck Mitte – Salzderhelden Bf.
- Fahrzeugbedarf: - 1 Regionalbus

VERKEHRLICHE WIRKUNG UND NUTZEN

Fahrgastaufkommen Mitfall
(Pers./Werktag)



Verkehrliche Wirkung:

- Ergebnis der Nachfragprognose
 - + 350 zusätzliche ÖV-Fahrgäste/Werktag
 - - 260 Pkw-Fahrten/Werktag (-10.500 Pkw-km)
- Fahrgastaufkommen auf der Strecke Einbeck-Mitte – Einbeck-Salzderhelden
 - 600 Fahrgäste/Werktag

Volkswirtschaftlicher Nutzen: 1.098 T€/a

Volkswirtschaftlicher Nutzen in T€/a	Saldo Mitfall - Ohnefall
Nutzen aus Reisezeitänderungen	82
davon Erwachsene	83
davon Schüler	-1
Nutzen aus vermiedenen Pkw-Betriebskosten	827
Nutzen aus vermiedenen Emissionen	73
davon IV	170
davon ÖV	-97
Nutzen aus vermiedenen Unfällen	116
davon IV	124
davon ÖV	-8
Summe Nutzen	1.098

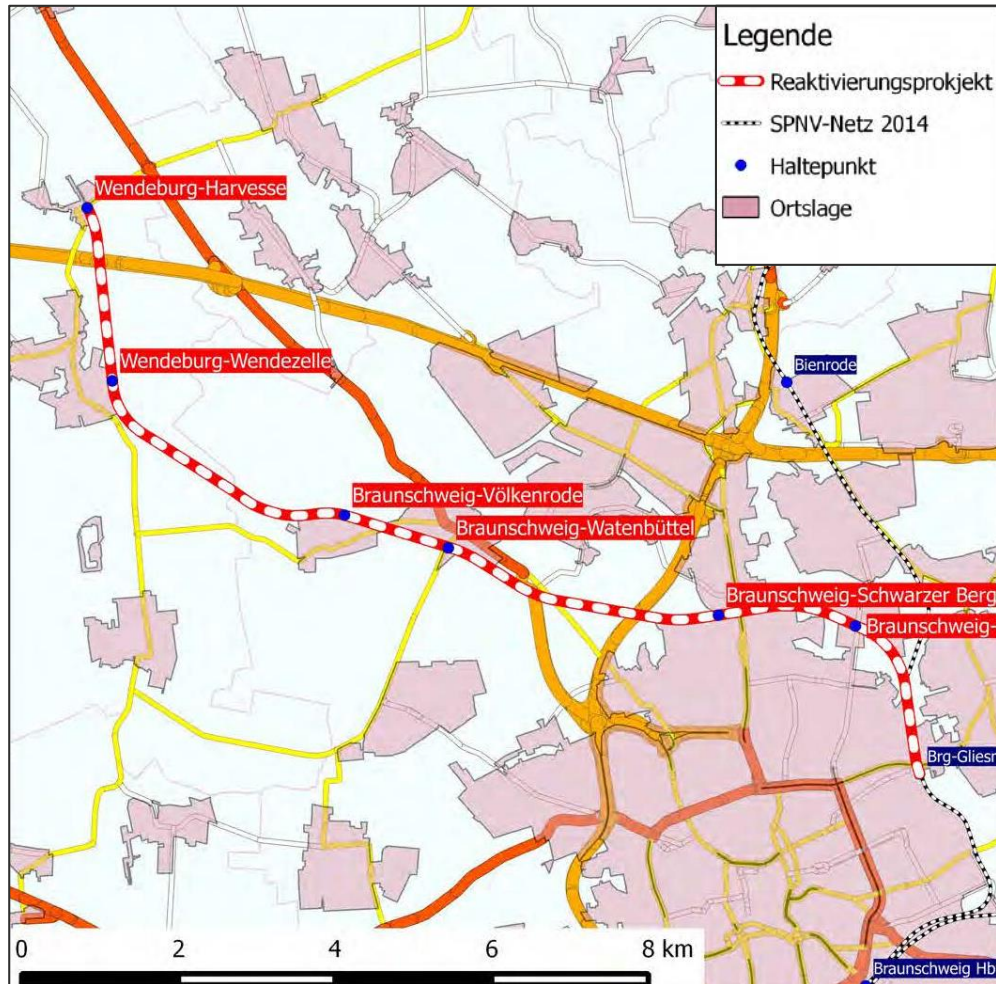
ERGEBNIS DER NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNG

$$\begin{aligned}\frac{\text{Nutzen}}{\text{Kosten}} &= \frac{\text{Volkswirtschaftlicher Nutzen} - \text{Betriebskosten} - \text{Fahrwegunterhaltung}}{\text{Kapitaldienst Fahrweg}} \\ &= \frac{1.098 \text{ T€/a} - 653 \text{ T€/a} - 99 \text{ T€/a}}{250 \text{ T€/a}} = \frac{346 \text{ T€/a}}{250 \text{ T€/a}} \\ &= 1,38\end{aligned}$$

- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt mit 1,38 über der Grenze von 1,0
- Der Nutzenüberschuss beträgt 96 T€/a

HARVESSE – BRAUNSCHWEIG GLIESMARODE (– BRAUNSCHWEIG)

HARVESSE – BRAUNSCHWEIG GLIESMARODE (– BRAUNSCHWEIG) MAßNAHMENGEBIET



Einwohner:

Einwohner	Jahr 2013	Jahr 2025
Braunschweig	246.820	254.269
Wendeburg	10.114	9.568

Datengrundlage: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Abbildung: LNVG

HARVESSE – BRAUNSCHWEIG GLIESMARODE (– BRAUNSCHWEIG)

INVESTITION UND BETRIEBSKONZEPT

Fahrweginvestitionen

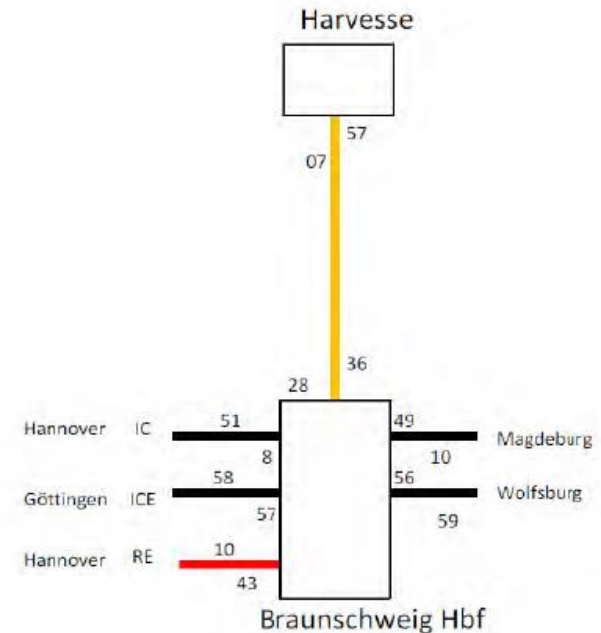
- 23,3 Mio. € (inklusive Planung)

Betriebskonzept der Bahn

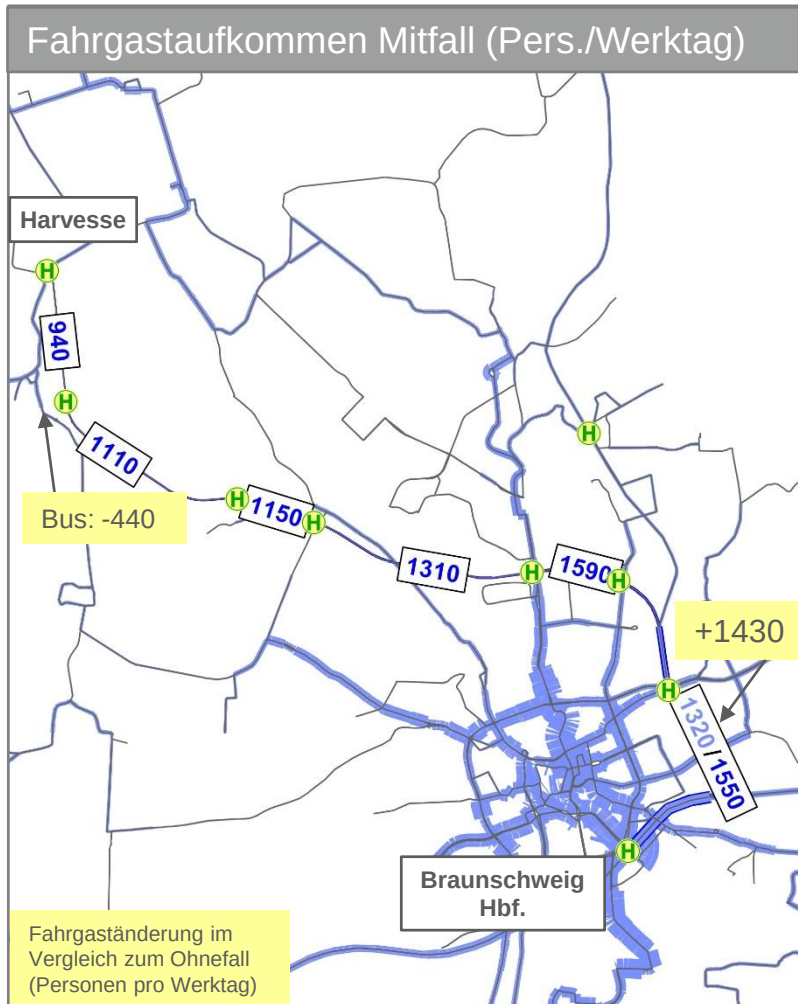
- Bahn Harvesse – Braunschweig Hbf. stündlich
- Fahrzeugbedarf: 1 Dieseltriebwagen

Ergänzendes ÖV-Angebot nach Planung ZGB

- stündliche Zubringerbuslinie in Harvesse (1 zusätzlicher Bus)
- neue Straßenbahnhaltestelle BS-Schwarzer Berg als Umsteigepunkt



VERKEHRLICHE WIRKUNG UND NUTZEN



Verkehrliche Wirkung:

- Ergebnis der Nachfragprognose
 - + 960 zusätzliche ÖV-Fahrgäste/Werktag
 - - 760 Pkw-Fahrten/Werktag (-19.800 Pkw-km)
- Fahrgastaufkommen am maximalen Querschnitt:
 - 1.590 Fahrgäste/Werktag

Volkswirtschaftlicher Nutzen: 2.107 T€/a

Volkswirtschaftlicher Nutzen in T€/a	Saldo Mitfall - Ohnefall
Nutzen aus Reisezeitänderungen	368
davon Erwachsene	343
davon Schüler	25
Nutzen aus vermiedenen Pkw-Betriebskosten	1.569
Nutzen aus vermiedenen Emissionen	-47
davon IV	327
davon ÖV	-373
Nutzen aus vermiedenen Unfällen	217
davon IV	252
davon ÖV	-36
Summe Nutzen	2.107

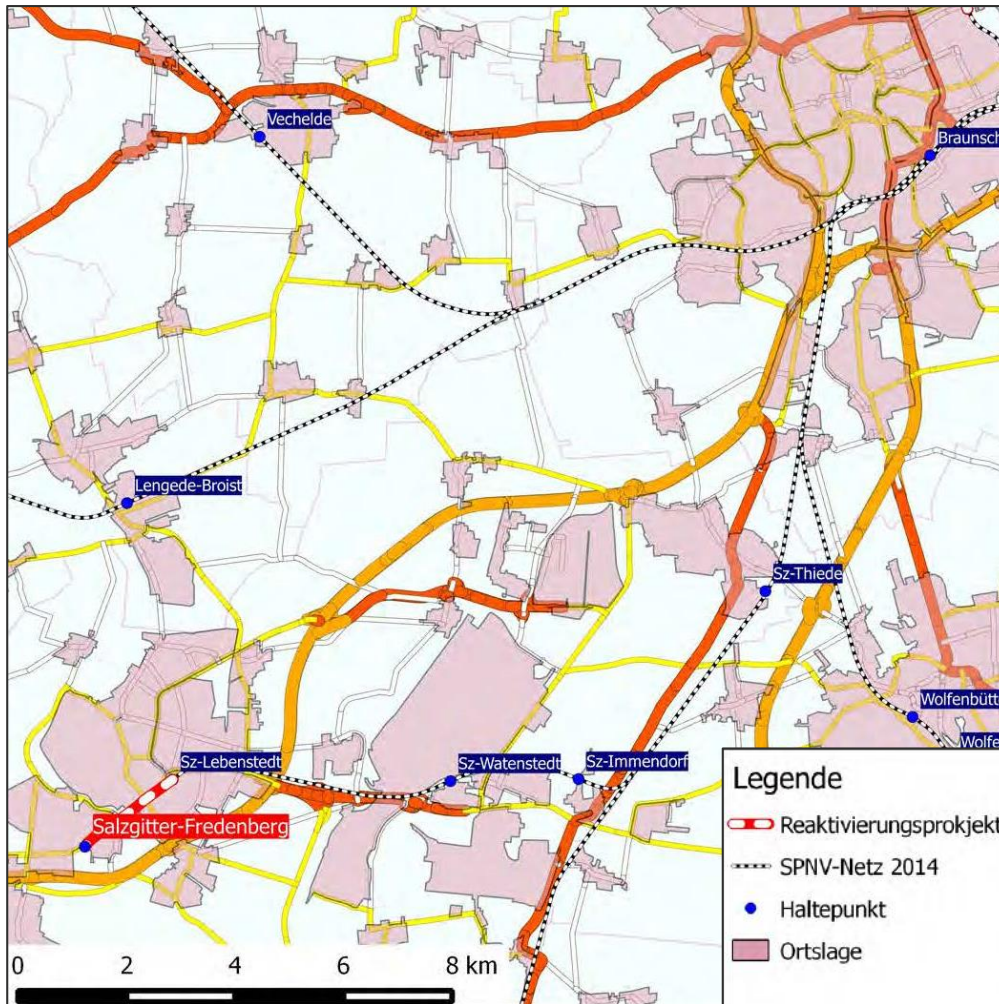
ERGEBNIS DER NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNG

$$\begin{aligned}\frac{\text{Nutzen}}{\text{Kosten}} &= \frac{\text{Volkswirtschaftlicher Nutzen} - \text{Betriebskosten} - \text{Fahrwegunterhaltung}}{\text{Kapitaldienst Fahrweg}} \\ &= \frac{2.107 \text{ T€/a} - 1.215 \text{ T€/a} - 340 \text{ T€/a}}{787 \text{ T€/a}} = \frac{552 \text{ T€/a}}{787 \text{ T€/a}} \\ &= 0,70\end{aligned}$$

- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt mit 0,70 unter der Grenze von 1,0
- Das Nutzendefizit beträgt 235 T€/a
- Ursache für das ungünstige Bewertungsergebnis sind die relativ hohen zusätzlichen Kosten, denen kein ausreichender Nutzen gegenübersteht
 - Vorteile bietet die Maßnahme vor allem für Fahrgäste in Richtung Braunschweig Hbf.
 - In Richtung Braunschweig Innenstadt ist der Vorteil durch die Maßnahme geringer – die Innenstadt ist von Wendeburg und den Einzugsbereichen der Braunschweiger Stationen umsteigefrei mit dem Bus oder der Straßenbahn erreichbar.

SALZGITTER-LEBENSTEDT – SALZGITTER-FREDENBERG (– BRAUNSCHWEIG)

SALZGITTER-LEBENSTEDT – SALZGITTER-FREDENBERG (– BRAUNSCHWEIG) MAßNAHMEGEBIET



Einwohner:

Einwohner	Jahr 2013	Jahr 2025
Braunschweig	246.820	254.269
Salzgitter	99.133	82.771

Datengrundlage: Landesamt für
Statistik Niedersachsen

Abbildung: LNVG

SALZGITTER-LEBENSTEDT – SALZGITTER-FREDENBERG (– BRAUNSCHWEIG)

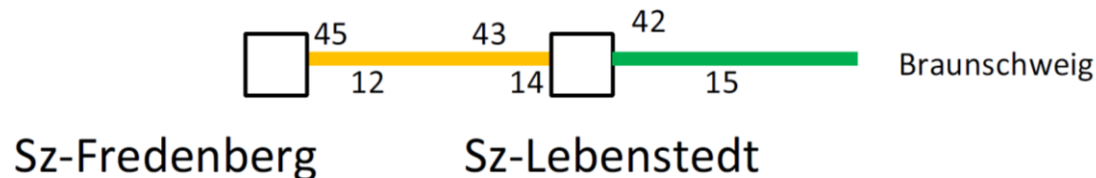
INVESTITIONEN UND BETRIEBSKONZEPT

Fahrweginvestitionen

- 5,23 Mio. € (inklusive Planung)

Betriebskonzept Bahn

- Verlängerung bestehender Fahrten ab SZ-Lebenstedt
- Mo-Fr stündlich, Sa-So 2-stündlich
- kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf



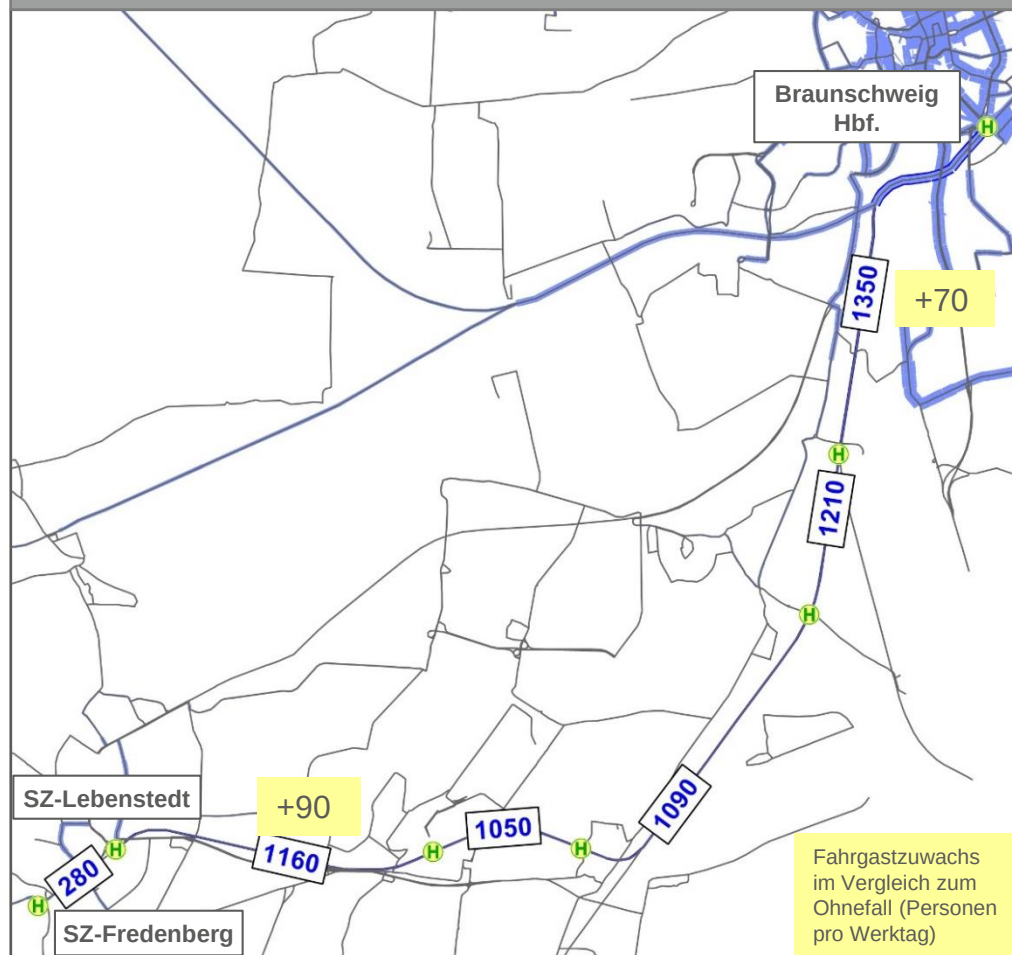
Ergänzendes Busnetz nach Planung ZGB

- Verknüpfung Bahn/Bus bleibt in SZ-Lebenstedt, nur Verlegung einer Haltestelle in SZ-Fredenberg
- keine Änderung Fahrzeugbedarf und Betriebsleistung

SALZGITTER-LEBENSTEDT – SALZGITTER-FREDENBERG (– BRAUNSCHWEIG)

VERKEHRLICHE WIRKUNG UND NUTZEN

Fahrgastaufkommen Mitfall (Pers./Werktag)



Verkehrliche Wirkung:

- Ergebnis der Nachfragprognose
 - + 150 zusätzliche ÖV-Fahrgäste/Werktag
 - - 120 Pkw-Fahrten/WT (-3.900 Pkw-km)
- Fahrgastaufkommen auf der Strecke SZ-Fredenberg – SZ-Lebenstedt:
 - 280 Fahrgäste/Werktag

Volkswirtschaftlicher Nutzen: 420 T€/a

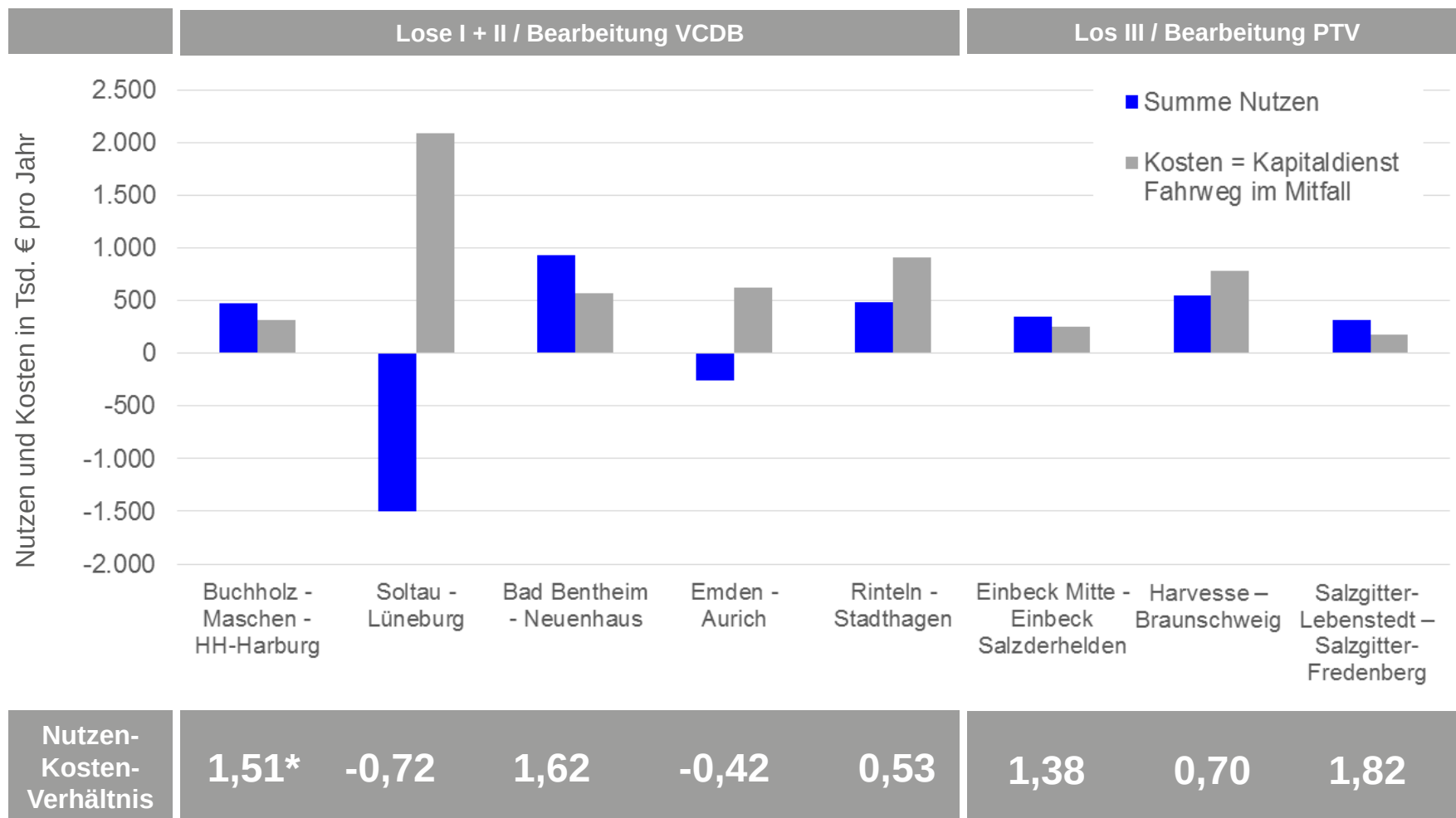
Volkswirtschaftlicher Nutzen in T€/a	Saldo Mitfall - Ohnefall
Nutzen aus Reisezeitänderungen	36
davon Erwachsene	33
davon Schüler	3
Nutzen aus vermiedenen Pkw-Betriebskosten	306
Nutzen aus vermiedenen Emissionen	35
davon IV	63
davon ÖV	-28
Nutzen aus vermiedenen Unfällen	43
davon IV	44
davon ÖV	-1
Summe Nutzen	420

ERGEBNIS DER NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNG

$$\begin{aligned}\frac{\text{Nutzen}}{\text{Kosten}} &= \frac{\text{Volkswirtschaftlicher Nutzen} - \text{Betriebskosten} - \text{Fahrwegunterhaltung}}{\text{Kapitaldienst Fahrweg}} \\ &= \frac{420 \text{ T€/a} - 41 \text{ T€/a} - 57 \text{ T€/a}}{177 \text{ T€/a}} = \frac{322 \text{ T€/a}}{177 \text{ T€/a}} \\ &= 1,82\end{aligned}$$

- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt mit 1,82 über der Grenze von 1,0
- Der Nutzenüberschuss beträgt 145 T€/a

ÜBERSICHT ERGEBNISSE



* Betriebsprogramm derzeit nicht umsetzbar

An aerial, high-angle photograph of a busy city street at night. A blue and white tram is moving along a set of tracks in the foreground. Pedestrians are walking on the sidewalks, and cars are visible in the background. The street is illuminated by streetlights, and buildings with lit windows line the street. A large red diagonal graphic element is overlaid on the bottom right corner of the image.

PTV GROUP

the mind of movement