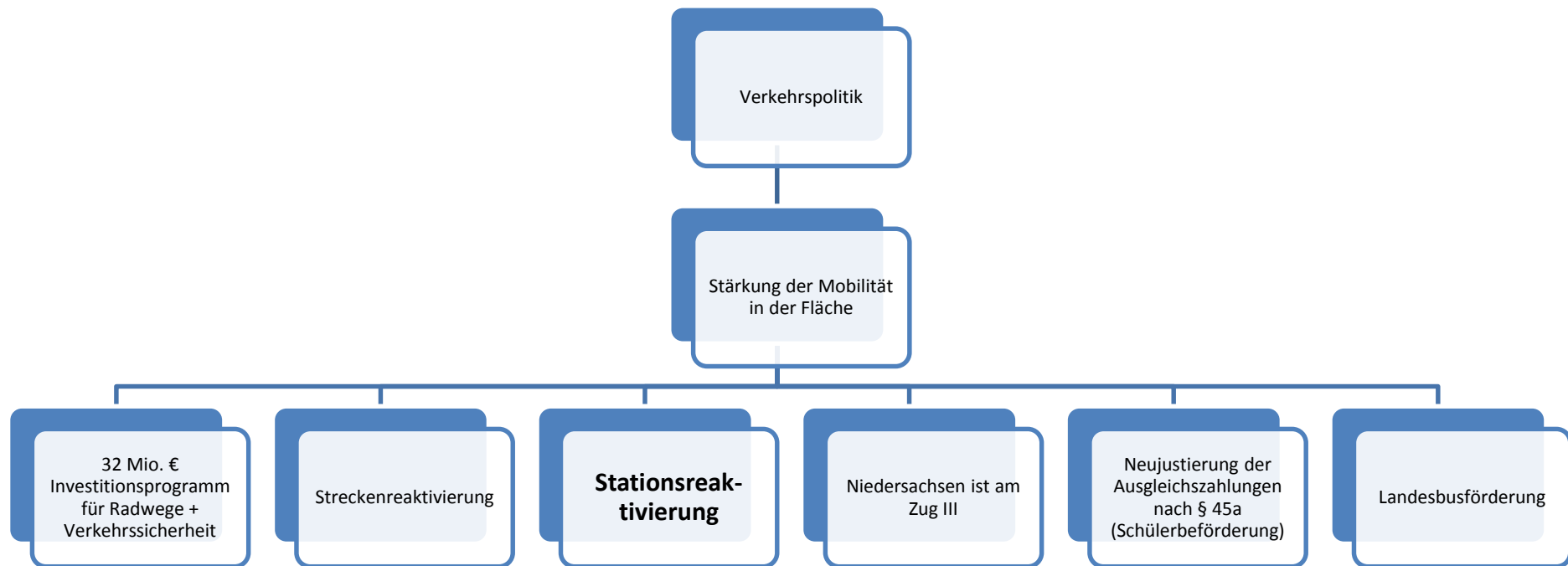




Stationsreaktivierung



Niedersachsen





Vorgeschichte und Auftakt

- Auszug aus der Koalitionsvereinbarung: „Die rot-grüne Koalition wird alle Regionen des Landes bedarfsgerecht in den öffentlichen Nahverkehr einbeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anbinden. Sie wird deshalb umgehend prüfen, welche Schienenstrecken und Haltepunkte mit wirtschaftlicher Vernunft reaktiviert werden können und wo Strecken ausgebaut werden müssen, um dem Verkehrsbedarf gerecht zu werden.“
- Auftaktveranstaltung am 5. August 2013 zum Thema Reaktivierung von Strecken und Stationen im Wirtschaftsministerium; dazu Wirtschaftsminister Olaf Lies: „Ziel ist, das Angebot auf der Schiene in Niedersachsen zu verbessern. Dazu werden alle Interessierten eingebunden.“
- Die Kommunen wurden aufgerufen potenzielle Stationen zu benennen, die dann von der LNVG geprüft wurden.



Verfahren

- Vorschlag durch Kommune
- erste Prüfung durch die Aufgabenträger

Nächste Schritte:

- Vorplanung und Finanzierung
- Planfeststellung
- Bauliche Realisierung



Vorschlag durch die Kommunen / erste Prüfung durch LNVG

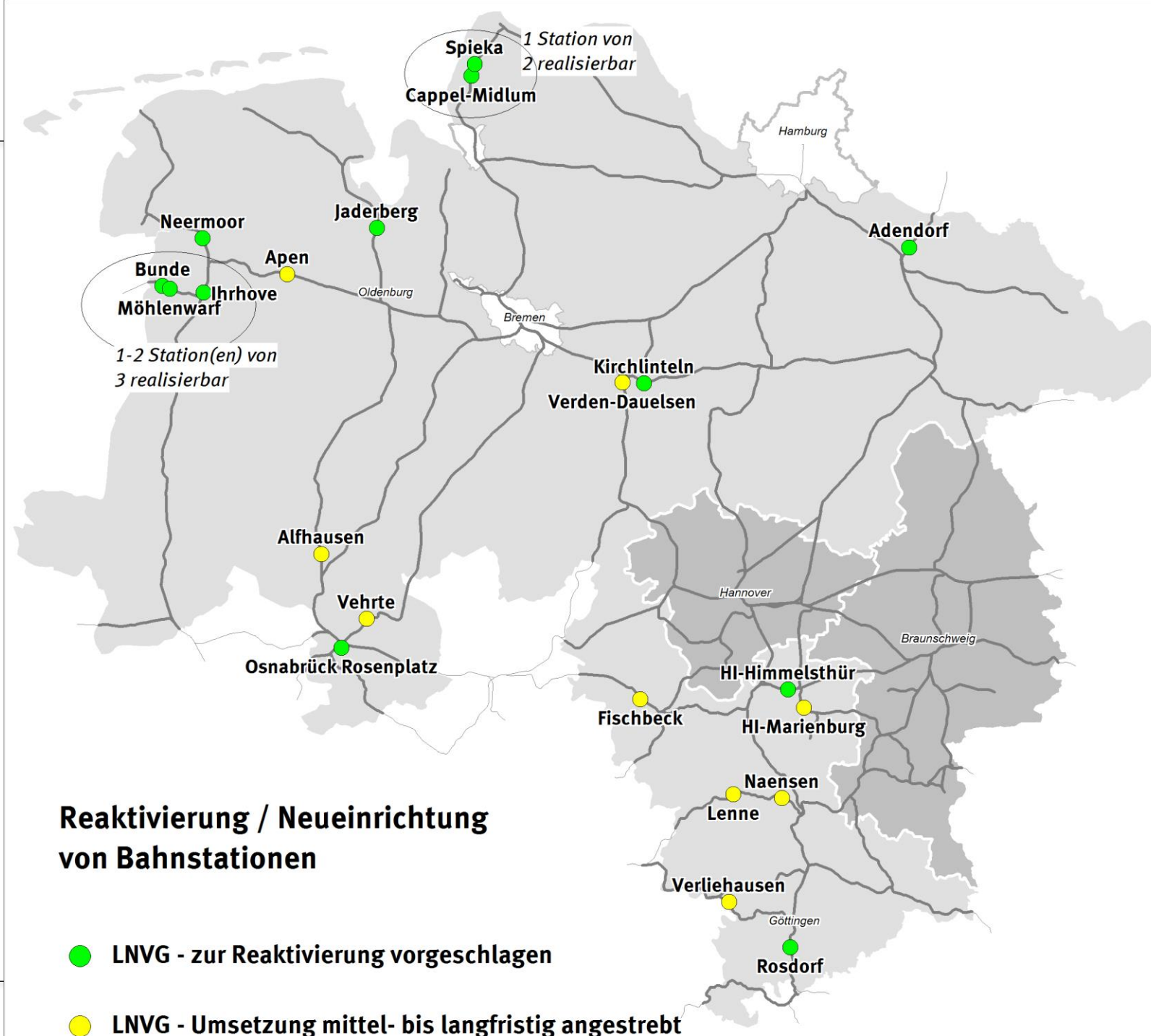
38 Stationen wurden der LNVG zur Prüfung vorgeschlagen

Prüfung auf betriebliche Machbarkeit und Vereinbarung mit den Zielen des SPNV-Konzepts mithilfe folgender Kriterien (hier beispielhaft für die LNVG dargestellt):

- Das Einwohnerpotential im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner
- Die Entfernung zum nächsten Haltepunkt/Bahnhof beträgt mehr als drei Kilometer
- Der Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke
- Die Strecke wird von einer Regional (RB)- oder S-Bahn bedient
- Keine Gefährdung der Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen
- Möglichst kein Mehraufwand durch zusätzliche Fahrzeuge
- Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben

Bei positivem Ergebnis: Fortsetzung des Verfahrens

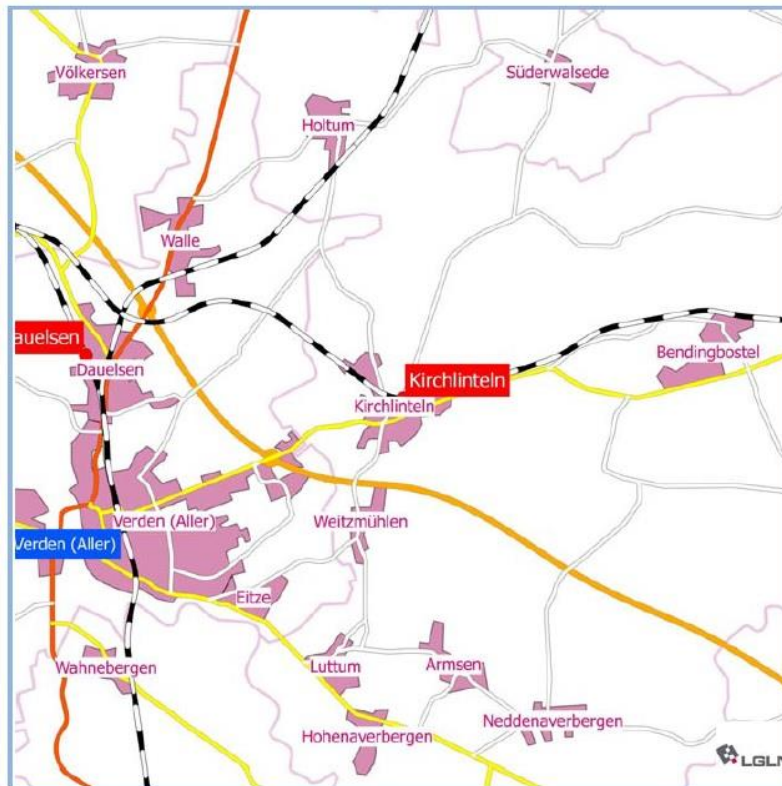
Ergebnisse der ersten Prüfung durch die LNVG





Exemplarische Darstellung für 4 Stationen

Projekt	Kirchlinteln
Landkreis:	Verden
Gemeinde:	Kirchlinteln
Strecke:	Langwedel - Soltau
Linien:	RB 37 Bremen - Soltau - Uelzen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 2.500 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Kirchlinteln wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Für das Projekt wurden vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten sind.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB37 (Bremen – Uelzen) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar.

Fazit:

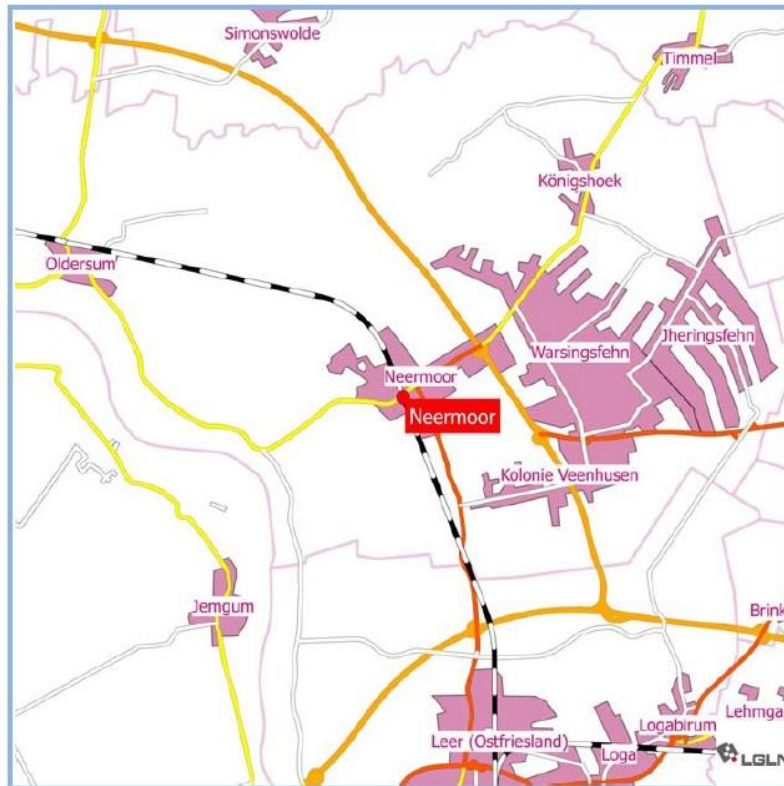
- Verkehrliche Bewertung: positiv
- Umsetzung möglich



Exemplarische
Darstellung für
4 Stationen

Projekt Neermoor

Landkreis: Leer
Gemeinde: Moormerland
Strecke: Emden - Leer
Linien: (RE 1 Norddeich - Bremen - Hannover)
(RE 15 Emden - Rheine - Münster)



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 4.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Neermoor wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke), sind gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE15 (Emden - Münster) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar. Ein Halt der Züge der RE1 Hannover – Norddeich ist nicht umsetzbar.

Fazit:

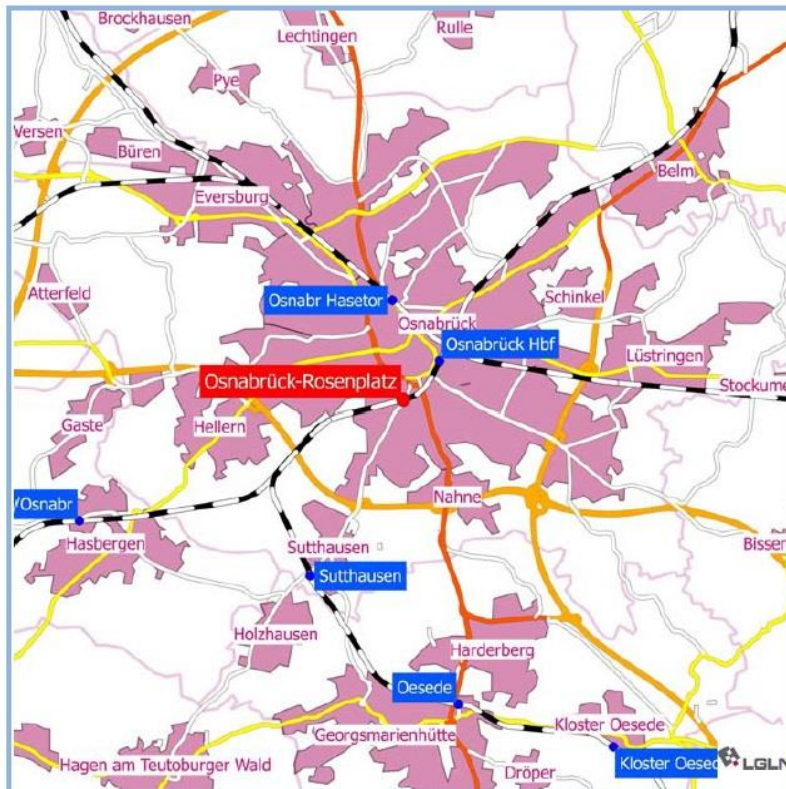
- Verkehrliche Bewertung: positiv
- Umsetzung möglich



Exemplarische Darstellung für 4 Stationen

Projekt Osnabrück-Rosenplatz

Landkreis: Osnabrück
Gemeinde: Osnabrück
Strecke: Osnabrück - Dissen-Bad Rothenfelde
Linien: RB 66 Osnabrück - Münster
RB 75 Osnabrück - Bielefeld



Ergebnis der Vorprüfung:



- | | |
|---|---|
| 1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient | ✓ |
| 2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke | ✓ |
| 3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner | ✓ |
| 4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt | ✗ |
| 5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben | ✓ |
| 6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet | ✓ |
| 7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz | ✓ |

Aufgrund des angenommenen Einwohnerpotenzials im Einzugsbereich der Station sowie der Lage der Station in Osnabrück wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Trotz der Nähe der Station zum Hauptbahnhof ist ein Verkehrswert durch die großstädtische Lage gegeben. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (Außenbahnsteig in Dammlage), sind gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten. Der Haltepunkt Rosenplatz ist eingebettet in ein Gesamtkonzept und in diesem Kontext weiter zu betrachten.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB75 (Osnabrück - Bielefeld) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar.

Fazit:

- Verkehrliche Bewertung: positiv
- Umsetzung möglich

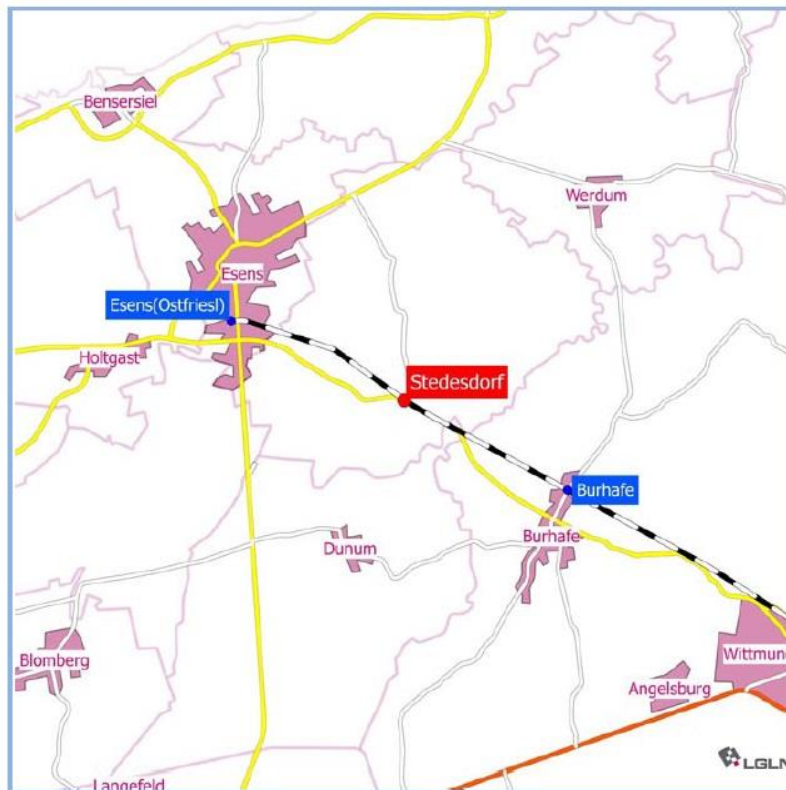


Exemplarische Darstellung für

4 Stationen

Projekt Stedesdorf

Landkreis: Wittmund
Gemeinde: Stedesdorf
Strecke: Esens - Sande
Linien: RB 59 Esens - Wilhelmshaven



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✗

Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 500 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB59 (Esens – Wilhelmshaven) in den heutigen Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke Esens – Sande nach Studien der DB Netz AG nicht machbar, würde zudem zu Anschlussverlusten in Sande führen und hätte durch die nicht mehr ausreichende Wendezeiten der RB59 in Esens einen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen zur Folge.

Fazit:

- Verkehrliche Bewertung: negativ
- Umsetzung nicht möglich



Tabellarische Übersicht der LNVG - Prüfungsergebnisse

1) Projekt positiv, Umsetzung kurzfristig möglich	2) Projekt positiv Umsetzung nur mittel- bis langfristig möglich
Jaderberg	Alfhausen
Kirchlinteln	Apen
Neermoor	Fischbeck
Osnabrück-Rosenplatz	Hildesheim-Marienburg
(Bunde) ¹⁾	Lenne
(Ihrhove) ¹⁾	Naensen
(Möhlenwarf) ¹⁾	Vehrte
(Cappel-Midlum) ²⁾	Verden-Dauelsen
(Spieka) ²⁾	Verliehausen
Adendorf ³⁾	
Hildesheim-Himmelsthür ³⁾	
Rosdorf ³⁾	

Anmerkungen:

1) Bei den in Klammern gesetzten und positiv bewerteten drei Stationen Bunde, Möhlenwarf und Ihrhove können maximal zwei Projekte im Fahrplan umgesetzt werden.

2) Bei den in Klammern gesetzten und positiv bewerteten beiden Stationen Spieka und Cappel-Midlum kann nur ein Projekt im Fahrplan umgesetzt werden. Hier wird im Dialog mit den Kommunen und dem ÖPNV-Aufgabenträger zu entscheiden sein, welcher Haltepunkt sich für eine Reaktivierung am ehesten eignet.

3) Die Umsetzung der positiv bewerteten drei Stationen Adendorf, Hildesheim-Himmelsthür und Rosdorf steht noch unter Vorbehalt, da noch nicht alle Rahmenbedingungen für den künftigen Fahrplan feststehen. Die LNVG wird bei den anstehenden Fahrplangesprächen die Umsetzung dieser Projekte einbringen.



Weiteres Verfahren: Vorplanung und Finanzierung

Durchführung und Kostenübernahme

- 75%-Förderung der förderfähigen Investitionskosten durch das Land Niedersachsen
- Kofinanzierung (25% der förderfähigen Investitionskosten) + Vorentwurfsplanung
- Planfeststellung
- Bauliche Realisierung

Reaktivierungs- vorhaben im ganzen Land

Ziel ist es, dass die
ersten Stationen im
Jahr 2017 bereits
reaktiviert werden

