

# Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

2. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises  
am 5. Juni 2023



## Tagesordnung

- TOP 1            Begrüßung durch Herrn Minister Lies
- TOP 2            Kurze Rückschau auf die erste Sitzung und  
aktueller Zwischenstand
- TOP 3            Wissenschaftliche Begleitung, Vorstellung der Evaluatorinnen
- TOP 4            Stand der weit fortgeschrittenen Reaktivierungsvorhaben in Niedersachsen
- TOP 5            Fragen
- TOP 6            Ausblick und Abschluss





# TOP 1 Begrüßung durch Herrn Minister Lies

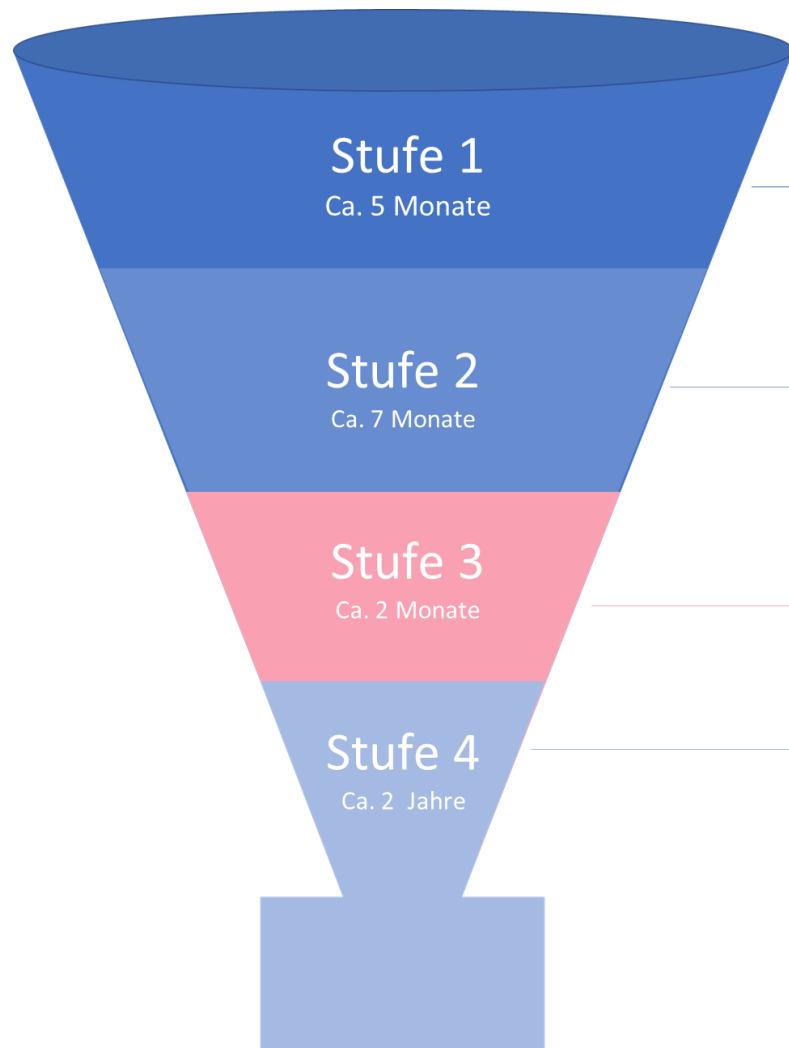




## TOP 2 Kurze Rückschau auf die erste Sitzung und aktueller Zwischenstand



# Stufen der Reaktivierungsuntersuchung



## **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

# Auswahl der Reaktivierungskandidaten: Stufe 1



## Welche Strecken werden in die Untersuchung mit aufgenommen?

Ideenaufwurf von Minister Lies

### Ohne Meldung:

Strecken,

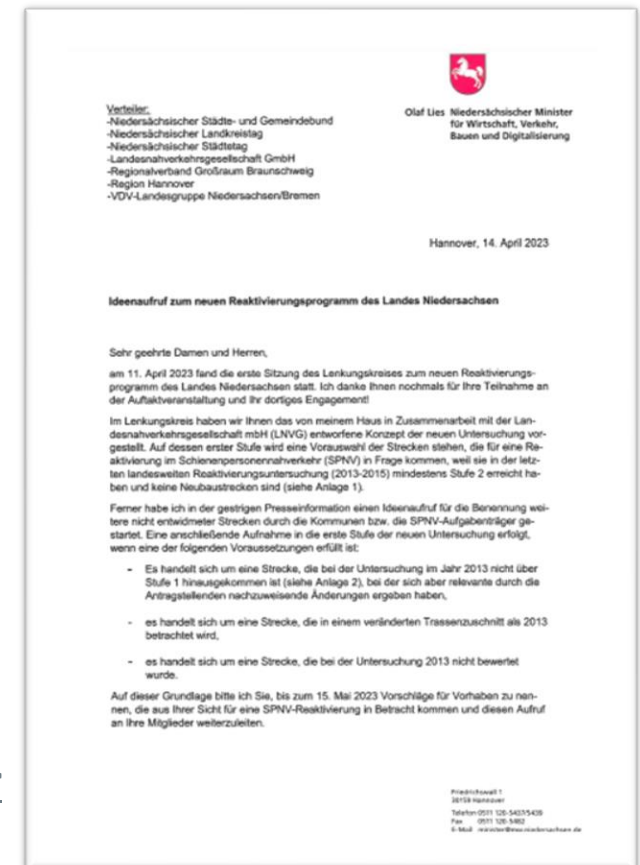
- die in der letzten Reaktivierungsuntersuchung mindestens Stufe 2 erreicht haben und keine Neubaustrecken sind

### Meldung nach Ideenaufwurf:

- Strecken, die nicht entwidmet sind

und

- die bei der letzten Untersuchung nicht über Stufe 1 hinausgekommen sind, bei denen es aber nachgewiesene relevante Änderungen gibt oder
- die in einem anderen Umfang als 2013 betrachtet werden oder
- die bei der Untersuchung 2013 nicht bewertet wurden

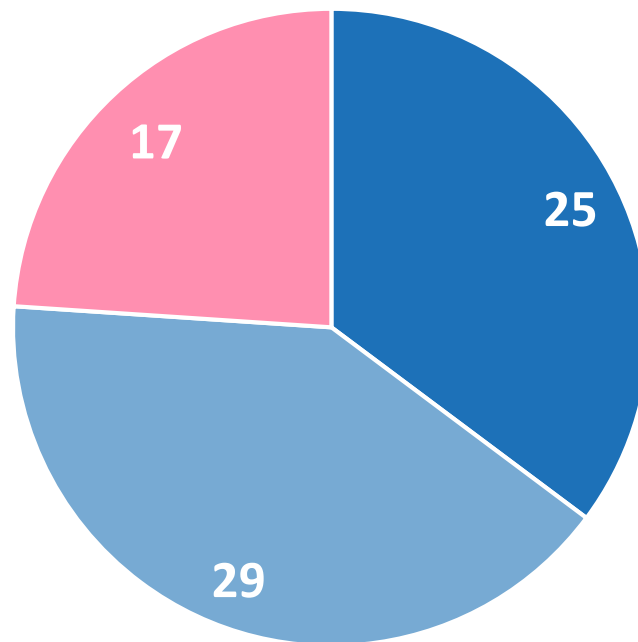


# Start der Stufe 1 der Reaktivierungsuntersuchung



## Ergebnis des Ideenaufrufs

- Ideenaufruf von Minister Lies nach dem ersten Lenkungskreis am 11.04.2023
- Neben den bereits gesetzten 25 Strecken aus Stufe zwei der Reaktivierungsuntersuchung 2013 sind weitere 46 Strecken gemeldet worden, von denen 29 die Aufnahmekriterien erfüllt haben
- Insgesamt werden somit 54 Strecken bis zum nächsten Lenkungskreis im Herbst bewertet



- Strecken aus 2013
- gemeldete Strecken, die die Aufnahmekriterien erfüllen
- gemeldete Strecken, die die Aufnahmekriterien nicht erfüllen

# Reaktivierungskandidaten Stufe 1



## Nr. 1 bis 30

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) SPNV-Aufgabenträger
1	Aurich - Abelitz	LNVG
2	Esens - Bengersiel	LNVG
3	Norden - Dornum	LNVG
4	Nordenham-Blexen – Nordenham	LNVG
5	Westerstede - Ocholt	LNVG
6	Ocholt - Cloppenburg	LNVG
7	Friesoythe - Cloppenburg	LNVG
8	Lathen - Werlte	LNVG
9	Meppen - Essen/Oldb	LNVG
10	Bad Bentheim – Gildehaus	LNVG
11	Rheine - Spelle	LNVG, NWL
12	Ankum - Bersenbrück	LNVG
13	Holzhausen - Bohmte	LNVG, NWL
14	Ibbenbüren - Lengerich - Bad Iburg - Gütersloh - Hövelhof	LNVG, NWL
15	Harpstedt - Gr. Mackenstedt - Delmenhorst	LNVG

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) SPNV-Aufgabenträger
16	Delmenhorst - Annenheide	LNVG
17	Thedinghausen - Leeste	LNVG
18	Leeste - Kirchweyhe	LNVG
19	Weyhe - Thedinghausen	LNVG
20	Liebenau - Nienburg	LNVG
21	Eystrup - Syke	LNVG
22	Bruchhausen-Vilsen - Syke	LNVG
23	Bruchhausen-Vilsen - Hoya	LNVG
24	Bruchhausen-Vilsen - Asendorf	LNVG
25	Rahden - Bassum	LNVG, NWL
26	Rahden - Sulingen	LNVG, NWL
27	Sulingen - Nordsulingen	LNVG
28	Bederkesa - BHV-Speckenbüttel	LNVG, HB
29	Bremerhaven - Langen	LNVG, HB
30	Stade - Hesedorf - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck	LNVG



# Reaktivierungskandidaten Stufe 1



## Nr. 31 bis 54

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) SPNV-Aufgabenträger
31	Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck	LNVG
32	Rotenburg - Bremervörde	LNVG
33	Zeven - Tostedt	LNVG
34	Verden Süd - Armsen	LNVG
35	Lüneburg - Bleckede	LNVG
36	Lüneburg - Soltau	LNVG
37	Winsen/Luhe - Hützel (- Soltau)	LNVG
38	Celle - Soltau	LNVG
39	Celle - Bergen	LNVG
40	Celle - Beckedorf (- Munster)	LNVG
41	Celle - Müden	LNVG
42	Celle - Wittingen West	LNVG, Regionalverband Großraum Braunschweig

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) SPNV-Aufgabenträger
43	Hankensbüttel - Wittingen West	Regionalverband Großraum Braunschweig
44	Celle - Lachendorf	LNVG
45	Rinteln - Stadthagen	LNVG
46	Wunstorf - Bokeloh - Steinhude	Region Hannover
47	Salzhemmendorf - Voldagsen	LNVG
48	Bodenwerder - Emmerthal	LNVG
49	SZ-Bad - SZ-Lebenstedt - Peine	Regionalverband Großraum Braunschweig
50	SZ-Lebenstedt - SZ-Fredenberg - (Sz-Lichtenberg)	Regionalverband Großraum Braunschweig
51	Braunschweig - Harvesse	Regionalverband Großraum Braunschweig
52	Helmstedt - Grasleben	Regionalverband Großraum Braunschweig
53	Derneburg - Bockenem	LNVG
54	Herzberg - Bad Lauterberg	LNVG

# Strecken, die die Eingangskriterien nicht erfüllt haben



## Nr. 100 bis 116

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) SPNV-Aufgabenträger
100	Ocholt - Sedelsberg	LNVG
101	Norden - Esens - Bengersiel	LNVG
102	Varel - Zetel	LNVG
103	Jever - Hohenkirchen - Schillig / Harlesiel	LNVG
104	Bad Bentheim - Gronau	LNVG, NWL
105	Quakenbrück - Rheine	LNVG, NWL
106	Bohmte - Damme	LNVG
107	Hasbergen - Oesede	LNVG
108	Bremen-Huchtingen - Thedinghausen	LNVG, HB

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) SPNV-Aufgabenträger
109	Bremen - Stuhr - Weyhe - Leeste (Linie 8 Stadtbahn)	LNVG, HB
110	Bremen-Kattenturm - Stuhr-Brinkum	LNVG, HB
111	OS - Sulingen	LNVG, NWL
112	Sulingen - Bassum	LNVG
113	Sulingen - Nienburg	LNVG
114	Dannenberg Ost - Lüchow	LNVG
115	Helmstedt - Schöningen	Regionalverband Großraum Braunschweig
116	Elend - Braunlage	Regionalverband Großraum Braunschweig, NASA

→ Strecken scheiden aus und werden nicht bewertet

# Entwurf des Bewertungsblattes mit den Bewertungskriterien für Stufe 1



Kriterium	Klasse	Bewertung	Kriterium	Klasse	Bewertung
1. Verkehrspotential der Strecke I: Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Einzugsbereich der neuen Bahnstationen	000-000		4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen	Keine	
	000-000			Umwegig	
	000-000			Direkt	
2. Verkehrspotential der Strecke II: Gesamtbewertung aus 2a-2c	Gering		5. Die Bahnstationen sind gut erreichbar: Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden	Nein	
	Mittel			Teilweise	
	Hoch			Ja	
2a: Die Strecke hat touristische Bedeutung: Anzahl der im RROP definierten touristische Orte im Einzugsbereich der Bahnstationen	00		6. Der Investitionsbedarf erscheint angemessen: Strecke ist noch in Nutzung, geringe Anzahl von Brückenbauwerken und günstige Bodenverhältnisse	Nein	
	00			Teilweise	
	00 oder mehr			Ja	
2b: Die Strecke bindet zentrale Orte mittelzentraler Bedeutung neu an die Schiene an: Anzahl der im RROP definierten Zentrale Orte mittelzentraler Bedeutung im Einzugsbereich der Bahnstationen	00		7. Verbindung in bestehendes Schienennetz: Strecke hat keine Insellage; Linie kann im Knoten ohne kostenintensiven Aufwand eingebunden werden	Nein	
	00			Teilweise	
	00 oder mehr			Ja	
2c: Die Strecke hat überregionale Bedeutung: Neue Überregionale Verbindung zwischen Mittel- oder Oberzentren	00		8. Günstige Produktionsstrukturen: Es ist kein Aufbau neuer Produktionsstrukturen erforderlich (z.B. Werkstatt); gutes Verhältnis Fahrzeit pro Stunde ggü. Standzeit	Nein	
	00			Teilweise	
	00 oder mehr			Ja	
3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region: Verhältnis der Anzahl von Einwohnenden im 2 km zum 3 km Einzugsbereich	00		<b>ENTWURF! DUMMY-Daten!</b>		
	00				
	Über 00				



## TOP 3 Wissenschaftliche Begleitung, Vorstellung der Evaluatorinnen



Kick-Off

# Wissenschaftliche Begleitung der Reaktivierungsuntersuchung für Bahnstrecken in Niedersachsen

Prof. Dr. Michèle Morner

5. Juni 2023



# Agenda

## 1. Unser Team

Wissenschaftliche Expertise & praktische Erfahrung

## 2. Zielsetzung und Vorgehen

Klarheit, Akzeptanz und Validität

## 3. Unser Beitrag

Vorbereitung, Begleitung und Dokumentation des Prozesses von Stufe 1 & 2

## 4. Weiteres Vorgehen

# Unser Team

Wissenschaftliche Expertise und praktische Erfahrung



## 1. Prof. Dr. Michèle Morner

- Inhaberin des Lehrstuhls für Führung, Personal und Entscheidung an der Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer
- Erfahrung in der wiss. Begleitung z.B. von Reorganisationsprozessen in Ministerien und Ämtern, in der Organisation von Bürgerbeteiligungsprozessen, sowie bei der Evaluierung von Gesetzen und deren Änderungsbedarf



## 2. Ute Hagen

- Expertin für Strategieentwicklung & Führung, kundenzentrierte Geschäfts- & Markenstrategien, Führungsteam-Entwicklung & Mitarbeiterführung
- Internationale Führungserfahrung in Markenführung (u.a. Procter & Gamble)
- Business Expertin + Powerfacilitatorin® für involvierende Beratung und Umsetzungskompetenz (Workshops, Training, etc.)

## 3. Philipp Tigges

- Mitarbeiter im Team von Prof. Morner
- Master of Public Administration an der Universität Speyer

# Agenda

## 1. Unser Team

Wissenschaftliche Expertise & praktische Erfahrung

## 2. Zielsetzung und Vorgehen

Klarheit, Akzeptanz und Validität

## 3. Unser Beitrag

Vorbereitung, Begleitung und Dokumentation des Prozesses von Stufe 1 & 2

## 4. Weiteres Vorgehen



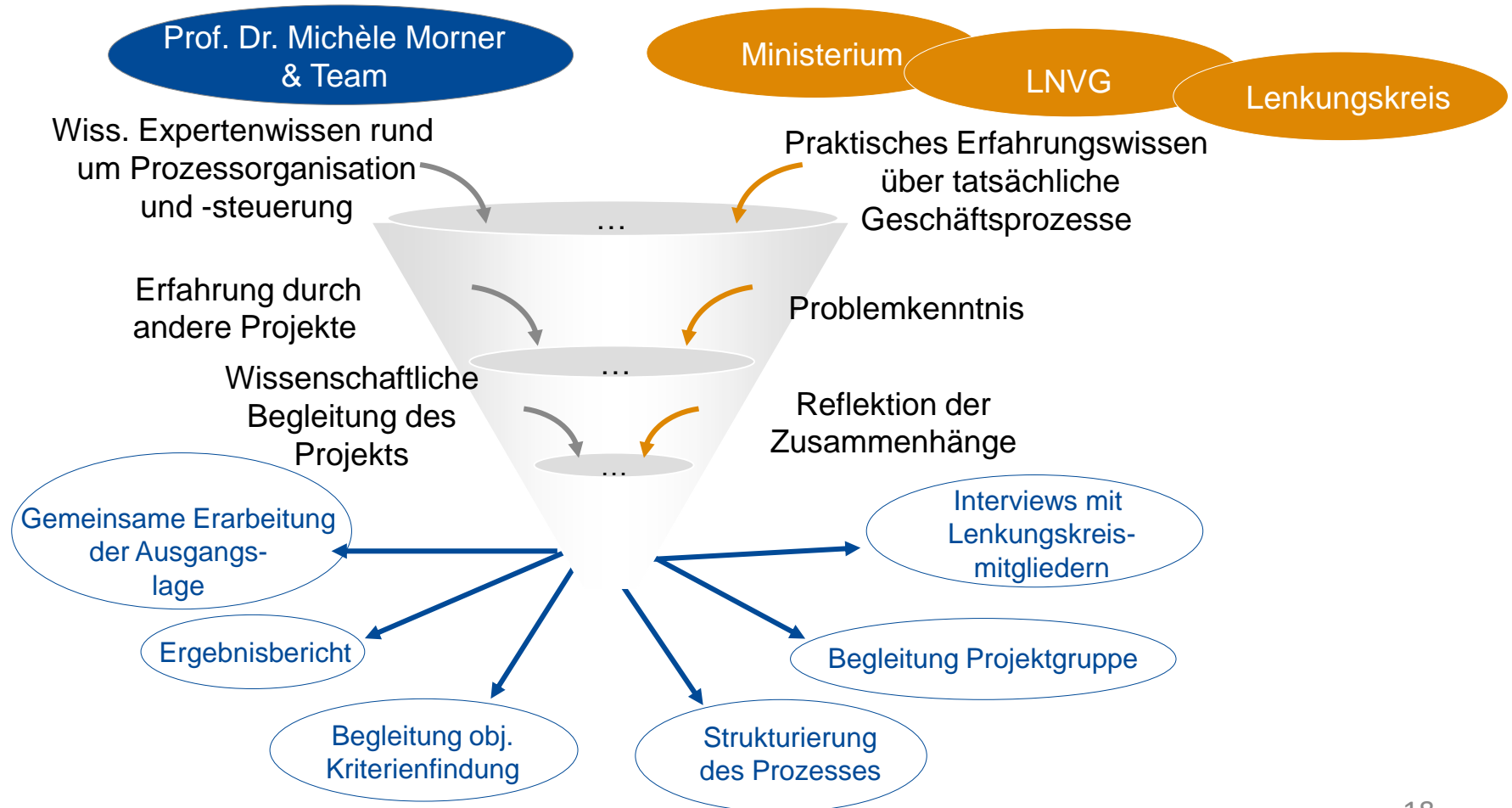
# Zielsetzung und Vorgehen

Klarheit, Akzeptanz und Validität.

Zielsetzungen	Ansätze/Vorgehen
1. Transparente + klare Struktur des Prozesses	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gut vor- und nachbereitete Workshops organisieren und moderieren</li></ul>
2. Frühe Einbeziehung von Schlüsselpersonen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vorbereitende Interviews mit Lenkungskreismitgliedern</li></ul>
3. Akzeptanz und Validität der Nutzwert-Analyse	<ul style="list-style-type: none"><li>• Klare + übersichtliche Auswahlkriterien</li><li>• Sachliche + professionelle Begleitung der Nutzwert-Analyse</li></ul>
4. Empfehlungen für zukünftige ähnliche Projekte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wissenschaftliche Bewertung des Prozesses</li><li>• Abschlussbericht</li></ul>

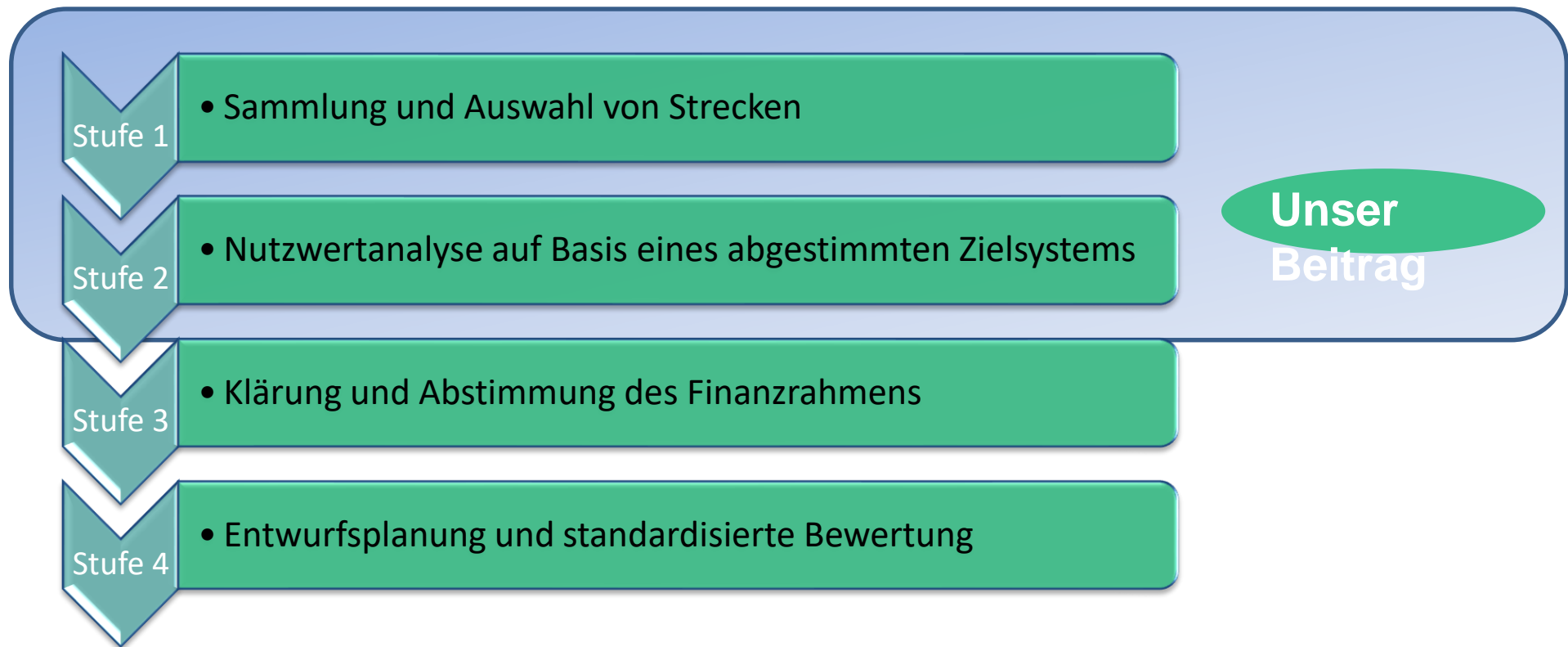
# Methodik: Beratung und Dialog

In das Projekt fließt die Erfahrung und das Wissen der Beteiligten mit ein.



## Die vier Stufen des Prozesses

Das Team Morner begleitet bei der Sammlung und unterstützt die Auswahl der Bahnstrecken sowie bei der Nutzwertanalyse



# Agenda

## 1. Unser Team

Wissenschaftliche Expertise & praktische Erfahrung

## 2. Zielsetzung und Vorgehen

Klarheit, Akzeptanz und Validität

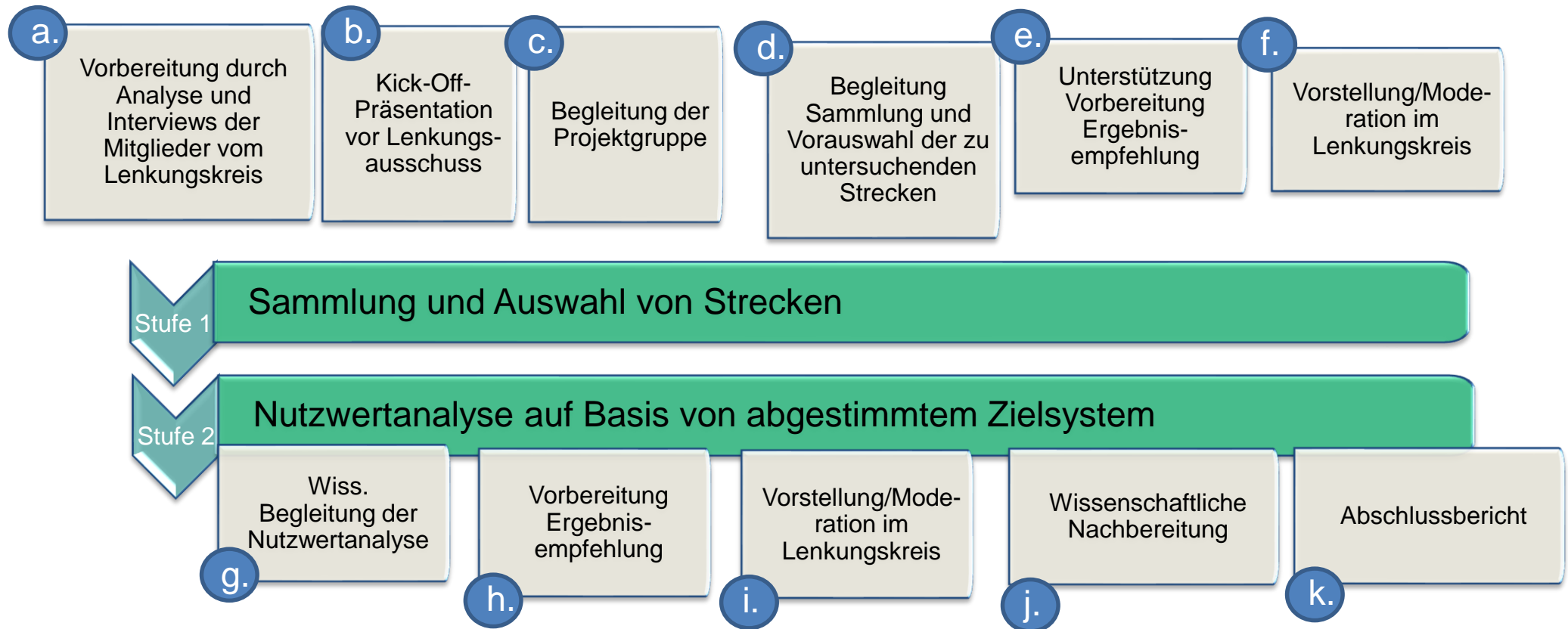
## 3. Unser Beitrag

Vorbereitung, Begleitung und Dokumentation des Prozesses von Stufe 1 & 2

## 4. Weiteres Vorgehen

# Unserer Beitrag: Fokus auf Stufe 1 und 2 (Schritte a.-k.)

Das Team Morner unterstützt durch Vor-, Nachbereitung & Begleitung der Stufe 1 & 2



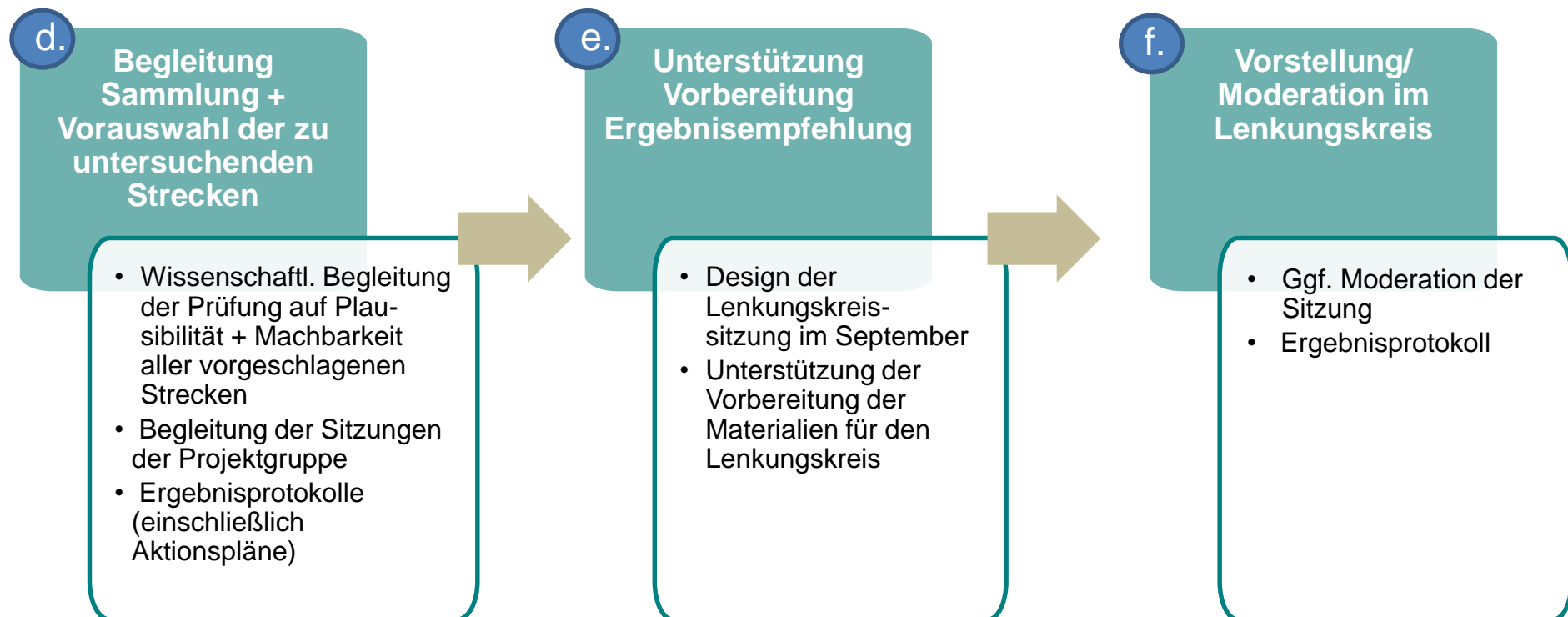
# Vorbereitung der Stufe 1: Wiss. Analyse sowie Begleitung von Projektgruppe und Lenkungskreis (Schritte a.-c.)

Wesentliches Element der Vorbereitung sind die Interviews mit den Lenkungskreismitgliedern



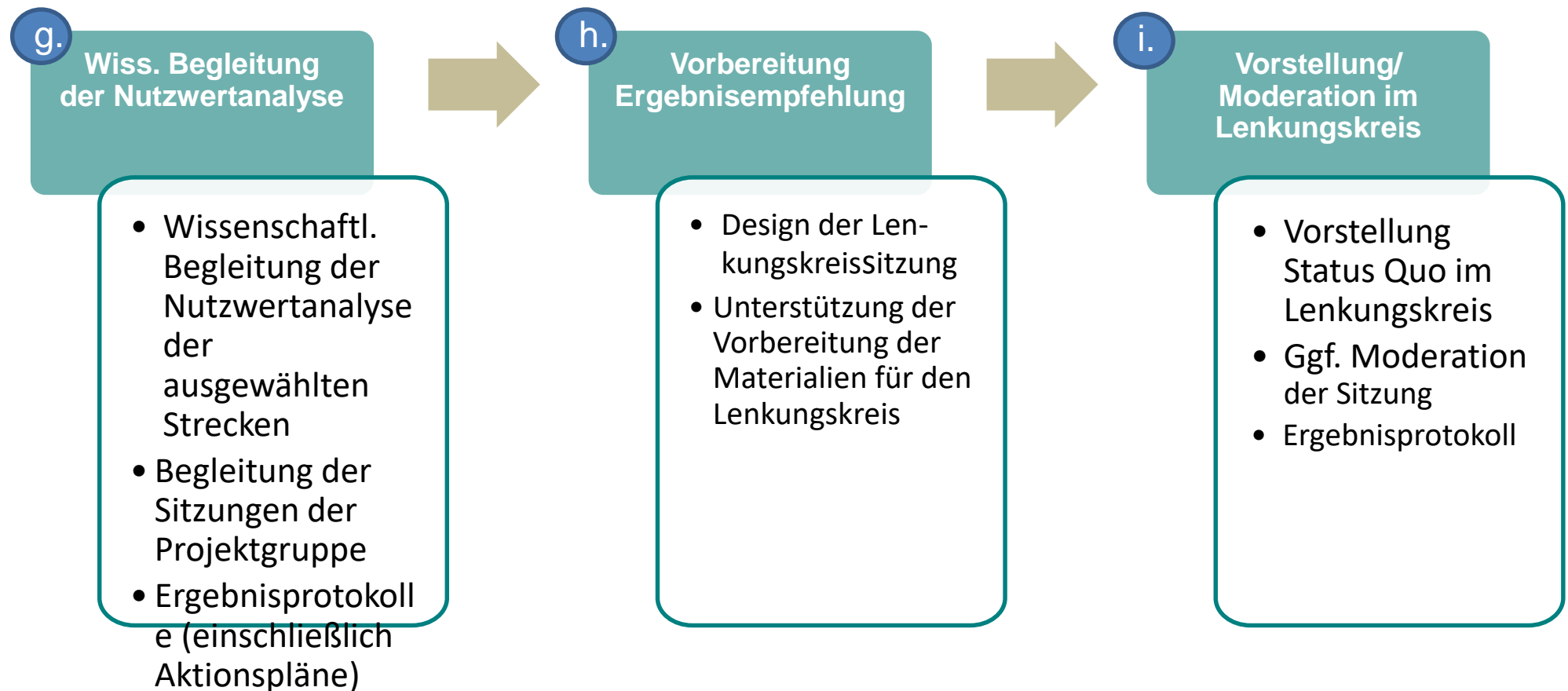
# Begleitung von Stufe 1: Sammlung & Auswahl Strecken (d.-f.)

Die Begleitung der Stufe 1 sieht unter anderem die Begleitung der Projektgruppensitzungen sowie die Vorbereitung der Ergebnisempfehlung im Lenkungskreis vor.



## Wiss. Begleitung von Stufe 2: Nutzwertanalyse (Schritte g.-i.)

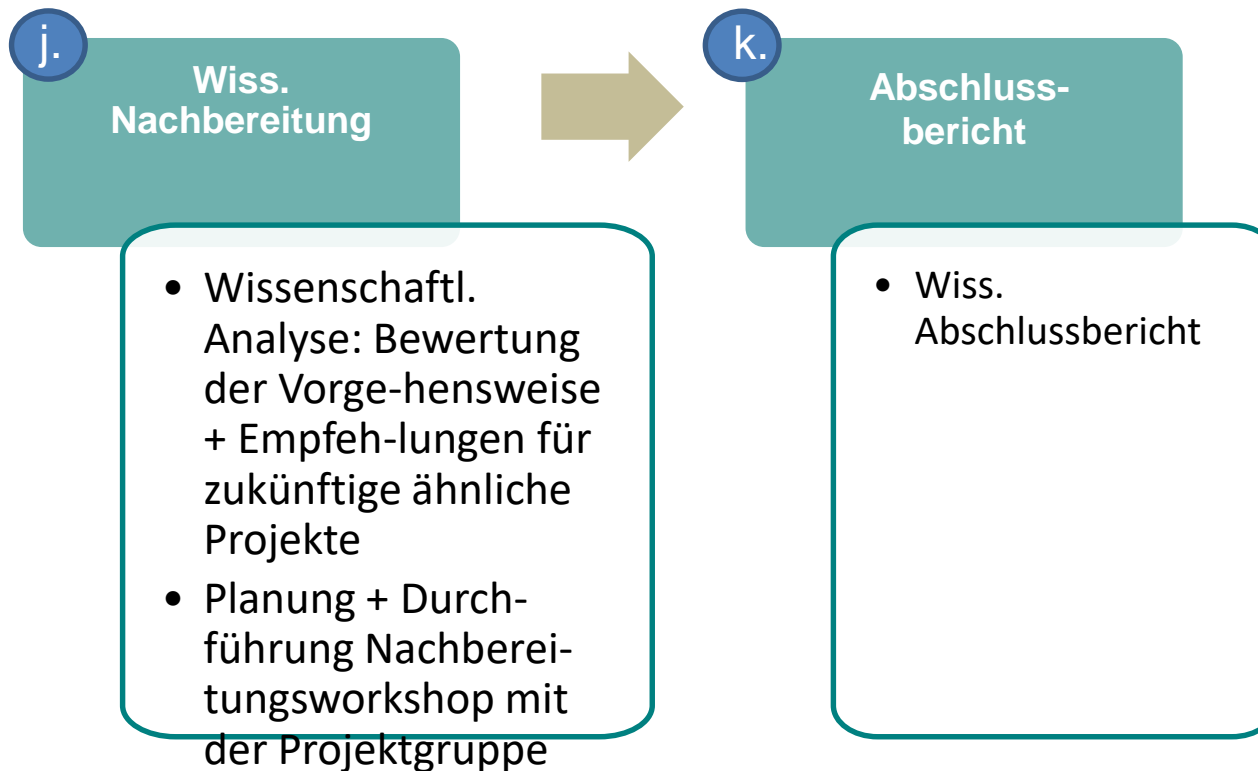
Das Team Morner begleitet die Nutzwertanalyse, bereitet Sitzungen von Projektgruppe und Lenkungsausschuss vor und moderiert die Ergebnisvorstellung im Lenkungskreis.





## Wissenschaftliche Nachbereitung & Abschlussbericht (j.-k.)

Abschließend erfolgt die Nachbereitung durch einen Nachbereitungsworkshop sowie den wissenschaftlichen Abschlussbericht.



# Agenda

## 1. Unser Team

Wissenschaftliche Expertise & praktische Erfahrung

## 2. Zielsetzung und Vorgehen

Klarheit, Akzeptanz und Validität

## 3. Unser Beitrag

Vorbereitung, Begleitung und Dokumentation des Prozesses von Stufe 1 & 2

## 4. Weiteres Vorgehen

## Weiteres Vorgehen

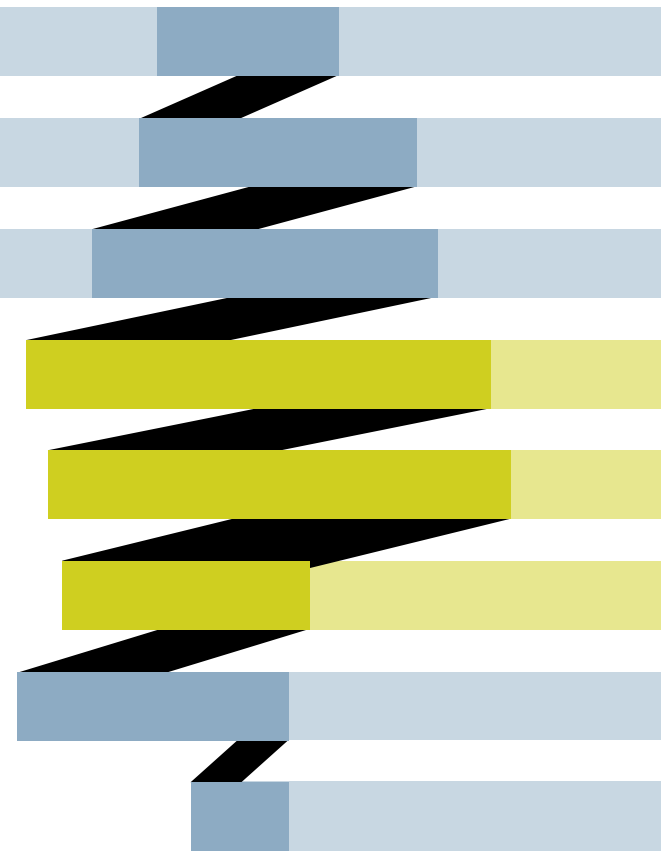
Zeitnah sollen Lenkungskreismitglieder interviewt und der vorgeschlagene Prozess abgestimmt werden.

1. Interviews mit Mitgliedern des Lenkungskreises
2. Begleitung der Projektgruppe
3. Abstimmung des vorgeschlagenen Prozesses
4. Dokumentation



# TOP 4 Stand der weit fortgeschrittenen Reaktivierungsvorhaben in Niedersachsen





# SPNV-Konzept 2030+

## Reaktivierungen

im Verbandsgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig

# Reaktivierungen im Verbandsgebiet

## Projekthistorie

### **bis 2015 Nutzen-Kosten-Untersuchung der LNVG:**

- SZ-Lebenstedt – SZ-Fredenberg: NKV = 1,82
- Braunschweig – Harvesse: NKV = 0,7

### **2018-2019 Aufstellung Nahverkehrsplan 2020**

- Verweis auf SPNV-Konzept 2030+
- Hinweis auf Untersuchung der Reaktivierung Braunschweig - Wipshausen
- Hinweis auf Reaktivierungsoption SZ-Lebenstedt – SZ-Osterlinde

### **2019-2022 Aufstellung SPNV-Konzept 2030+**

- Benennung von 3 konkreten Reaktivierungsprojekten:
  - SZ-Lebenstedt – SZ-Lichtenberg
  - Braunschweig – Harvesse (-Wipshausen)
  - Helmstedt – Schöningen \*)
- Benennung weiterer Strecken als „Potentialerhalt“
- Benennung von Aus- und Neubauprojekten

### **seit 2020 in Bearbeitung:**

- Sukzessive Prüfung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der 3 konkreten Reaktivierungsprojekte

### **ab 2023 geplant:**

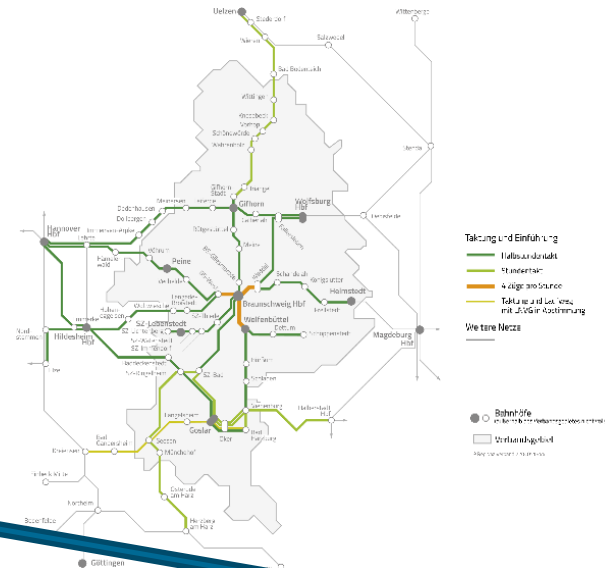
- Einstieg in die Planung Lph 1-4 bei den als wirtschaftlich ermittelten Reaktivierungsprojekten

\*) Diese Strecke wurde 2015 wegen der Unterbrechung durch den Braunkohletagebau „Schöningen“ nicht bewertet.

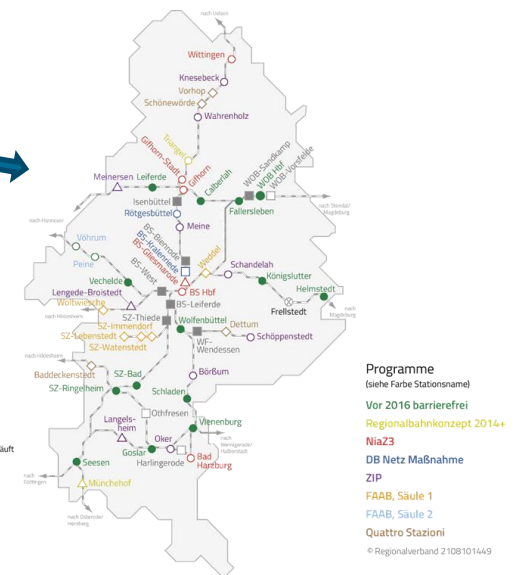
# SPNV-Konzept 2030+

## Inhalte

- Teilkonzept Angebot
- Teilkonzept Verkehrsstationen
- Teilkonzept klimaneutraler Eisenbahnbetrieb



- Teilkonzept Strecken-Infrastrukturausbau

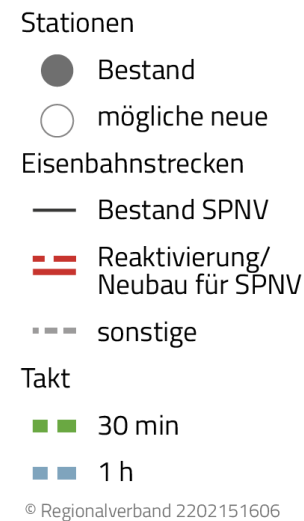
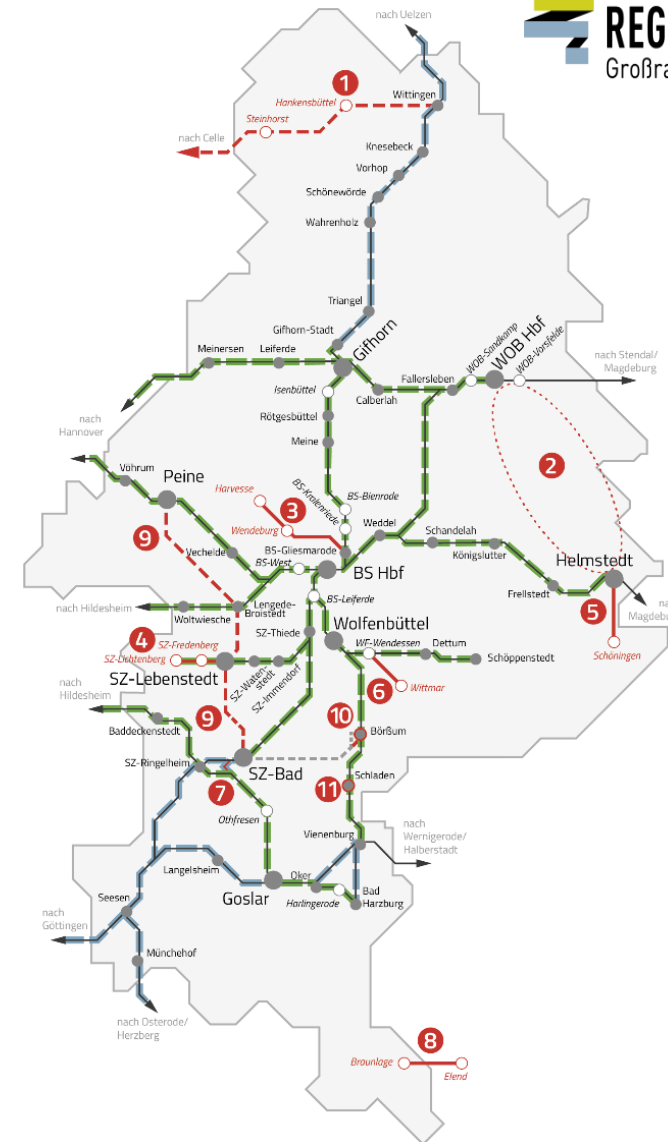


# SPNV-Konzept 2030+

## langfristige Entwicklung der Infrastruktur, Maximalkonzept

### Reaktivierungsmaßnahmen im SPNV-Konzept 2030+ (Stand April 2023)

- (1) Herrichtung der Strecke Wittingen - Hankensbüttel (-Celle) für Tourismus- und Gelegenheitsverkehr (bis 2026), perspektivisch SPNV
- (2) Untersuchungsraum einer Schienenverbindung zwischen Helmstedt und Wolfsburg (nach 2030)
- (3) Reaktivierung Harvesse – Braunschweig- Gliesmarode
- (4) Reaktivierung SZ-Lebenstedt – SZ-Lichtenberg
- (5) Reaktivierung Helmstedt – Schöningen
- (6) Nutzbarmachung Wendessen – Wittmar für den SPNV (rechtliche Klärung und Potentialanalyse aus 2021, wird vorerst nicht weiter verfolgt)
- (7) Neubau Ringelheimer Kurve (Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG geplant)
- (8) Reaktivierung/Neubau Braunlage – Elend; Anschluss Braunlage an das Netz der Harzer Schmalspurbahnen (Untersuchungsbeginn in 2023/24 geplant)
- (9) Potentialerhalt SPNV SZ-Bad - SZ Lebenstedt – Peine (nach 2030)
- (10) Erweiterung Haltepunkt Börßum zum Bahnhof mit Verbindungsgleis zur Warnetalbahn (bis 2030)
- (11) Erweiterung Haltepunkt Schladen zum Bahnhof (bis 2030)

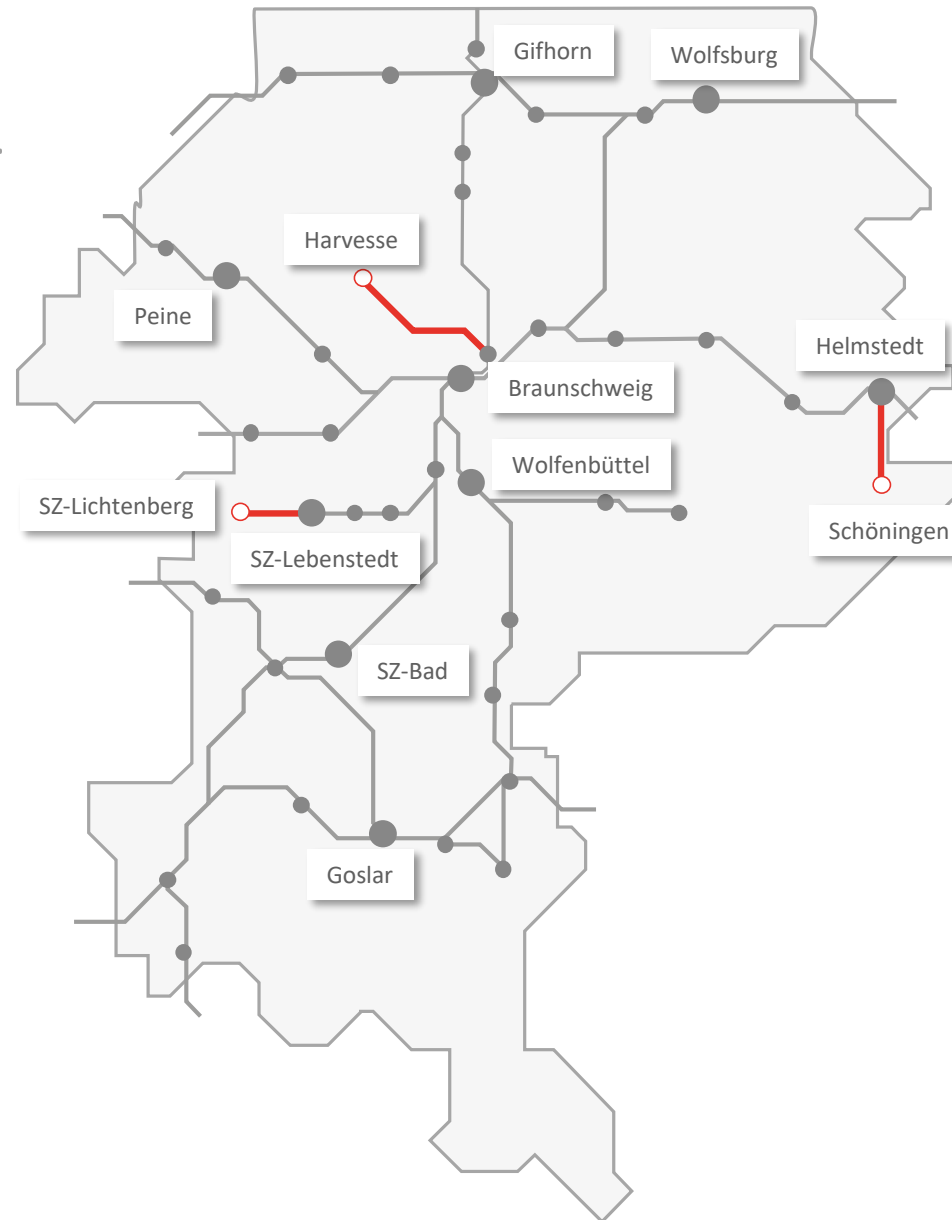












# SPNV-Konzept 2030+




## Aktuelle Reaktivierungsprojekte

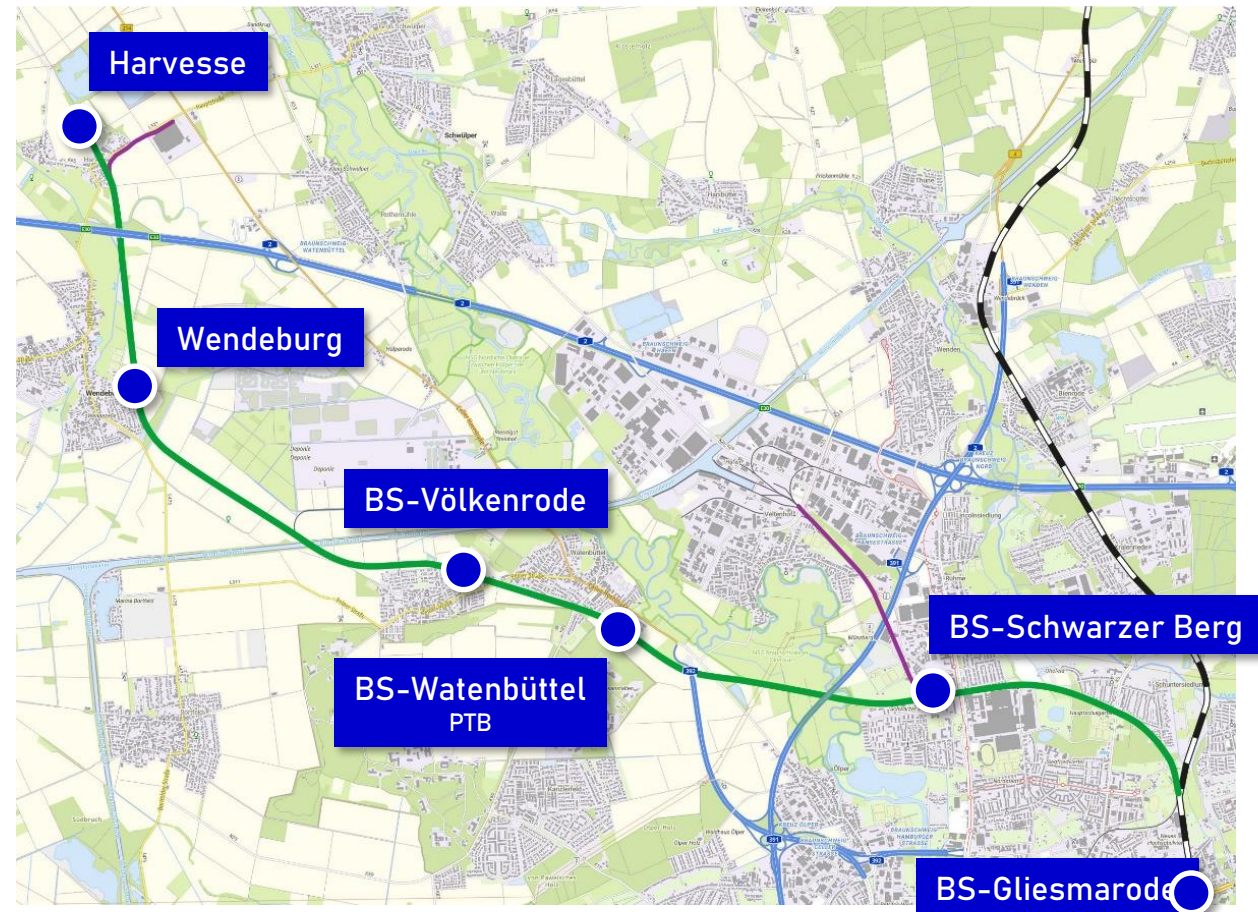
- Eisenbahnnetz
- Streckenreaktivierung
- Haltpunkte











# Reaktivierung BS-Gliesmarode - Harvesse




-  Fahrplankonzept
-  Machbarkeitsstudie Infrastruktur
-  Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU)
-  Anpassungen im Busnetz
-  Standardisierte Bewertung (Standi) - (in Bearbeitung)
-  Vorabstimmung zur Finanzierung
-  Abschluss Planungsvereinbarung Lph 1-4
-  GVFG-Antrag nach Lph 3, ggf. Fortschreibung Standi

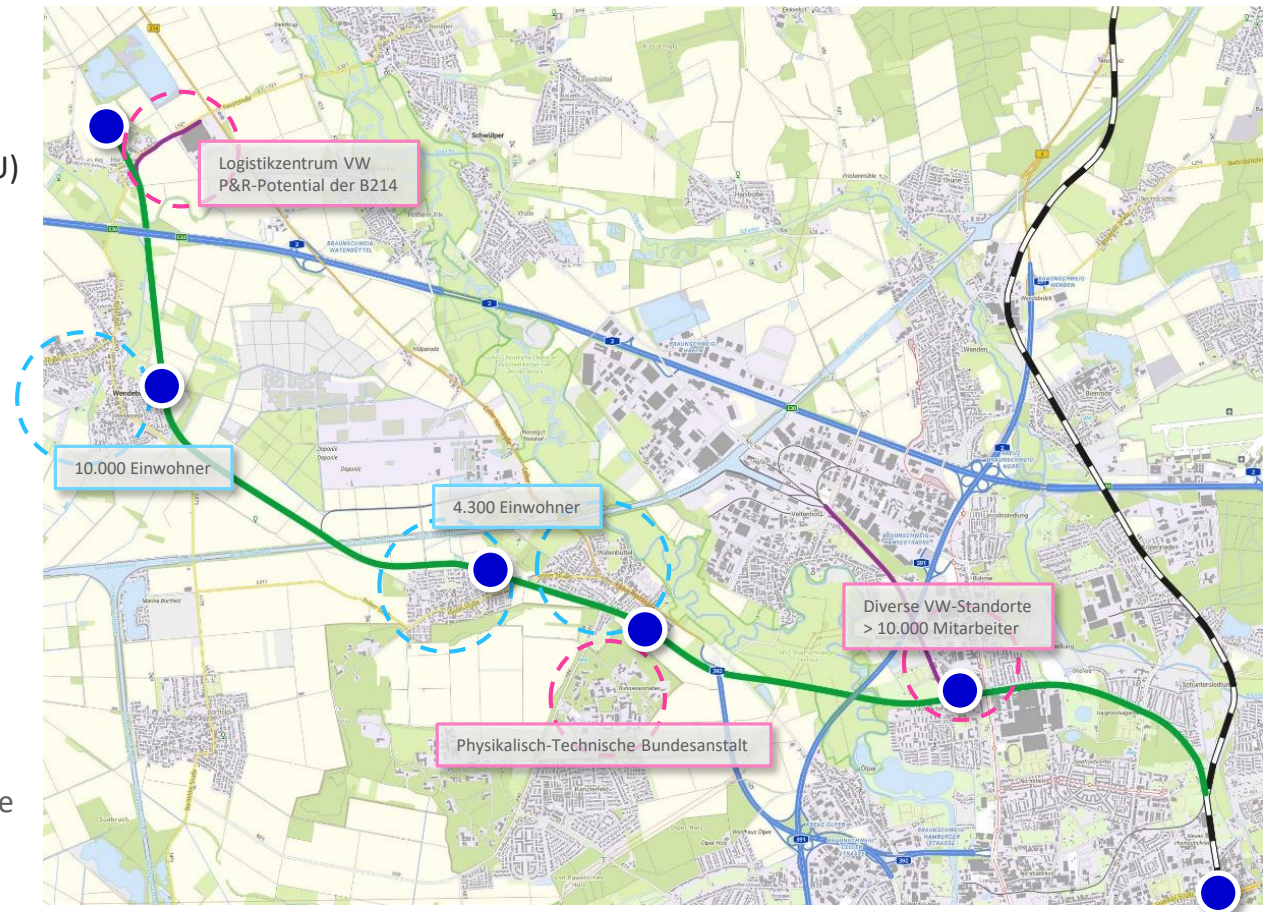
-  Strecke mit SPNV
-  Bestehende Trasse
-  Güterverkehr











# Reaktivierung BS-Gliesmarode - Harvesse

-  Fahrplankonzept
-  Machbarkeitsstudie Infrastruktur
-  Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU)
-  Anpassungen im Busnetz
-  Standardisierte Bewertung (Standi) - (in Bearbeitung)
-  Vorabstimmung zur Finanzierung
-  Abschluss Planungsvereinbarung Lph 1-4
-  GVFG-Antrag nach Lph 3, ggf. Fortschreibung Standi






-  Strecke mit SPNV
-  Bestehende Trasse
-  Güterverkehr

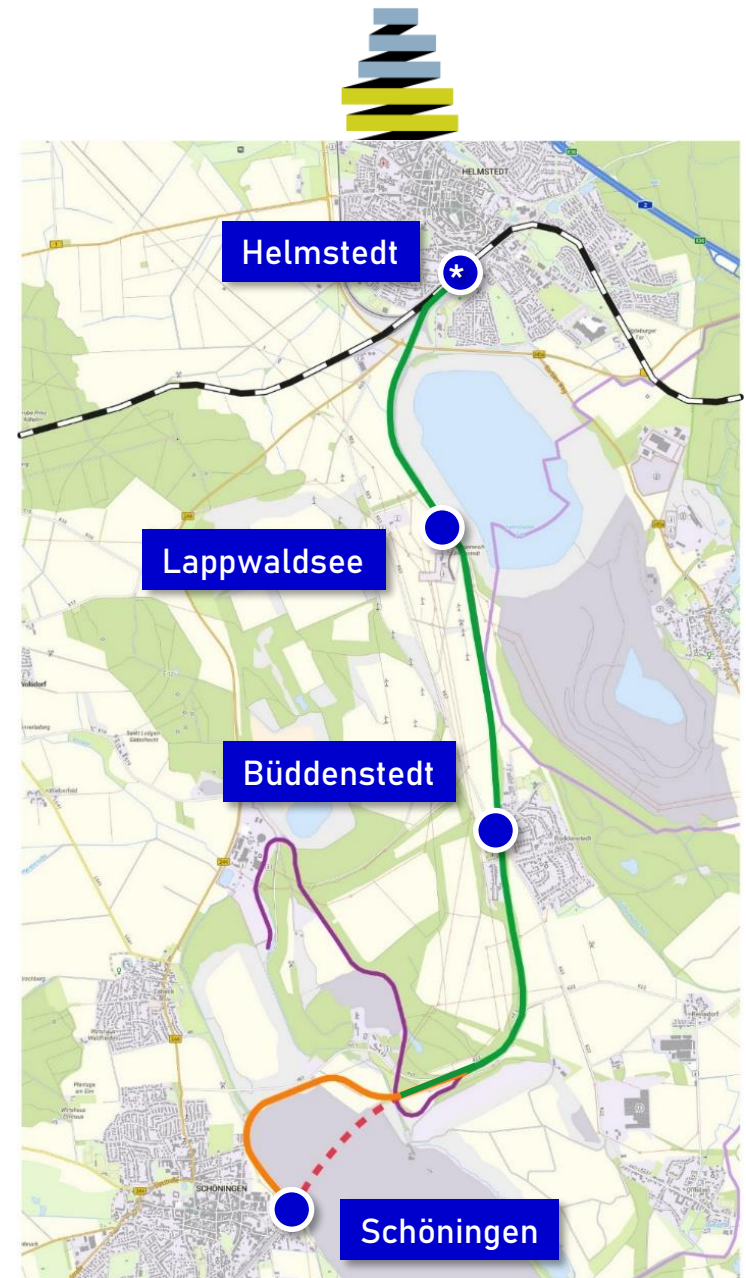


# Reaktivierung Helmstedt – Schöningen

-  Fahrplankonzept
-  Machbarkeitsstudie Infrastruktur (95% fertig)
-  Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) – nicht erforderlich
-  Anpassungen im Busnetz
-  Standardisierte Bewertung (Standi)
-  Vorabstimmung zur Finanzierung
-  Abschluss Planungsvereinbarung Lph 1-4
-  GVFG-Antrag nach Lph 3, ggf. Fortschreibung Standi

\* Betriebskonzept (Durchbinden der Verstärker Braunschweig-Helmstedt bis Schöningen) in Arbeit, Einfluss auf Verkehrsvertrag ENORM

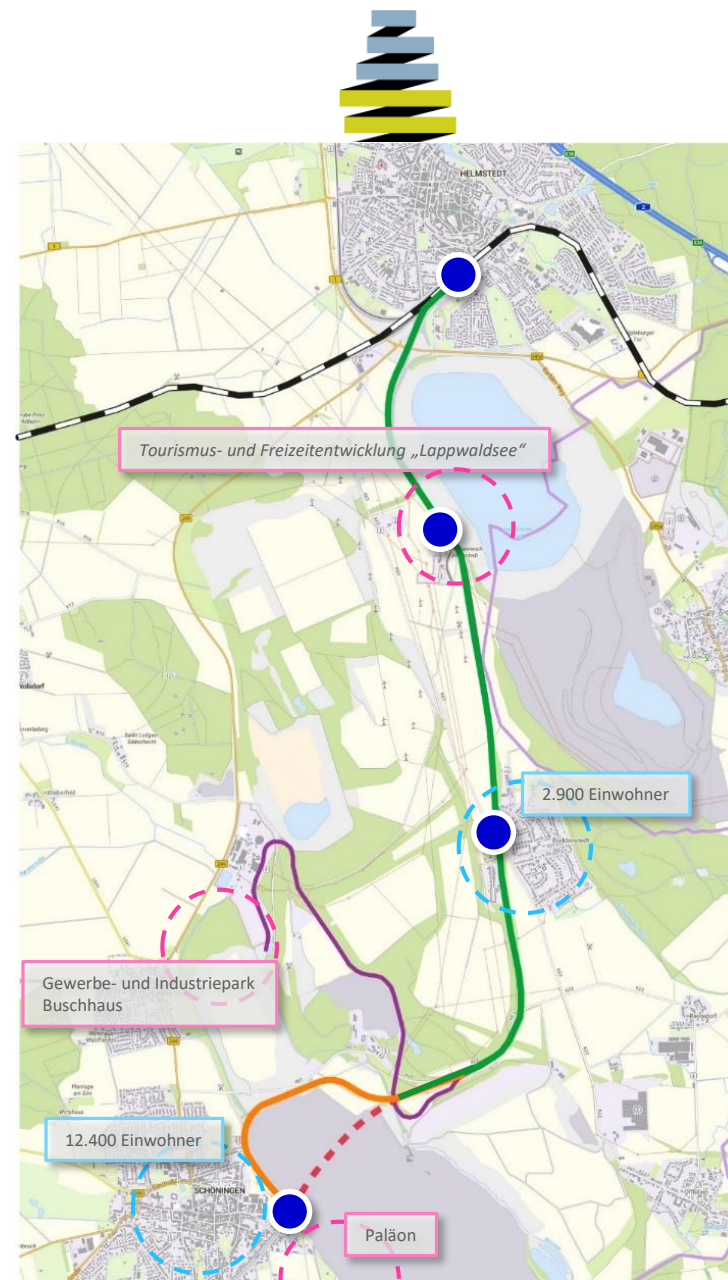
-  Strecke mit SPNV
-  Bestehende Trasse
-  Ersatztrasse
-  Güterverkehr
-  Überbaute Trasse

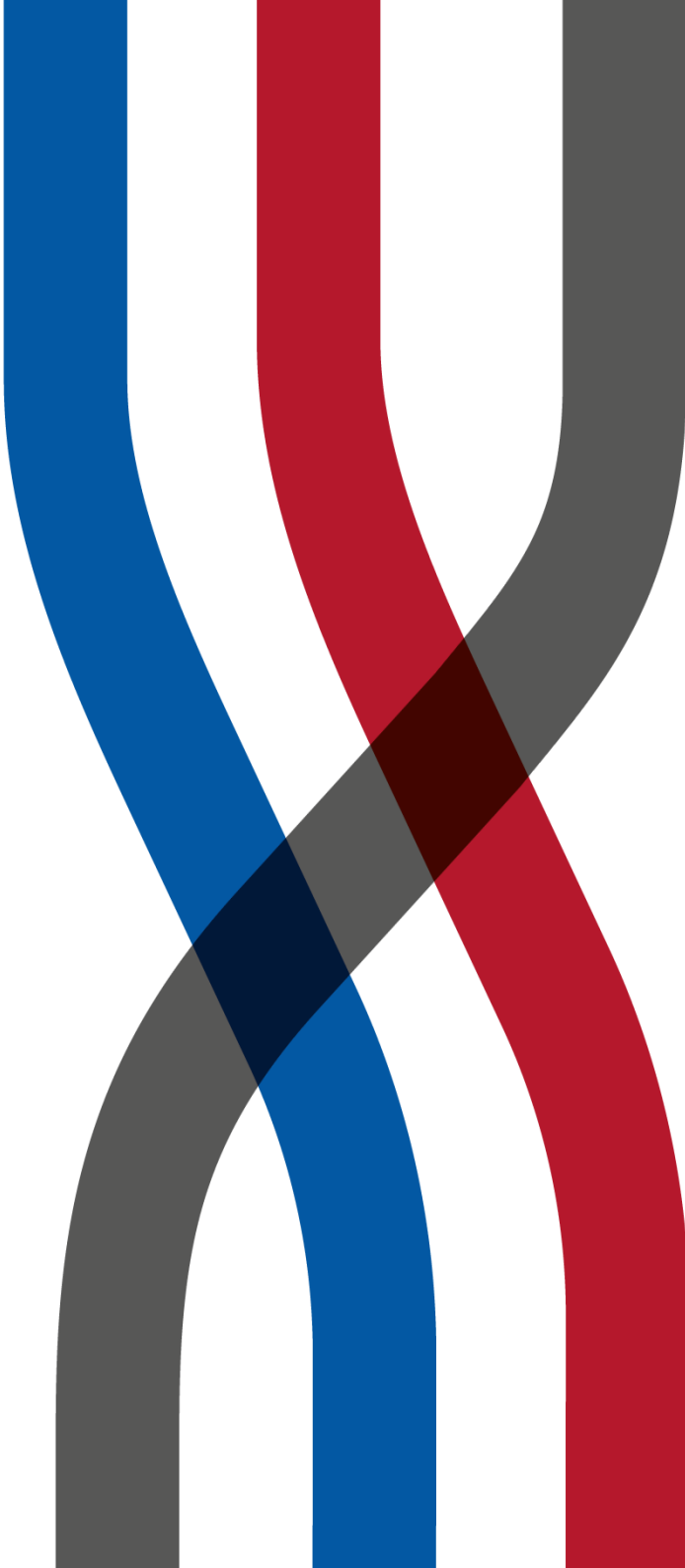


# Reaktivierung Helmstedt – Schöningen

- Fahrplankonzept
- Machbarkeitsstudie Infrastruktur (95% fertig)
- Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) – nicht erforderlich
- Anpassungen im Busnetz
- Standardisierte Bewertung (Standi)
- Vorabstimmung zur Finanzierung
- Abschluss Planungsvereinbarung Lph 1-4
- GVFG-Antrag nach Lph 3, ggf. Fortschreibung Standi

- ▬ Strecke mit SPNV
- ▬ Bestehende Trasse
- ▬ Ersatztrasse
- ▬ Güterverkehr
- ▬ Überbaute Trasse



A decorative graphic on the left side of the slide features three thick, curved lines in blue, red, and grey that cross each other in a complex, overlapping pattern. The blue line is on the left, the red line is in the middle, and the grey line is on the right. They intersect to form a central dark blue/black area.

# Streckenreaktivierung Bremervörde – Stade

## Nutzen, Kosten, Potenziale

**Lenkungskreis Reaktivierung**

5. Juni 2023

**Christoph Grimm** (Geschäftsführer)  
evb – Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe  
Elbe-Weser GmbH, Zeven / Bremervörde

## Bremervörde – Stade: Die **grünste** Streckenreaktivierung Deutschlands

- **Wasserstoff-Erfolgsstory** fortschreiben – mit nur 2 zusätzlichen Zügen
- **Zeitsparend:** Umsetzung bis 2026 möglich, weil Abwicklung größtenteils evb-intern
- **Kostengünstig**, weil Infrastruktur weitestgehend vorhanden – Investitionen in der Hauptsache in Signaltechnik und Bahnsteige
- **Verkehrswende auch im ländlichen Raum erlebbar machen!**



## Bremervörde

Oste, See und Naherholung  
(19.000 Einwohner)



### Mittelzentren verbinden – Stärken potenzieren!

- Hohes Fahrgast- und Touristikpotenzial
- Durchgehendes Siedlungsband ab Fredenbeck in Richtung Stade
- Kein direkter Bus-Parallelverkehr (Bundesstr. erschließt Siedlungsband nicht)

## Stade

Wachstumsmotor der Region  
(50.000 Einwohner)

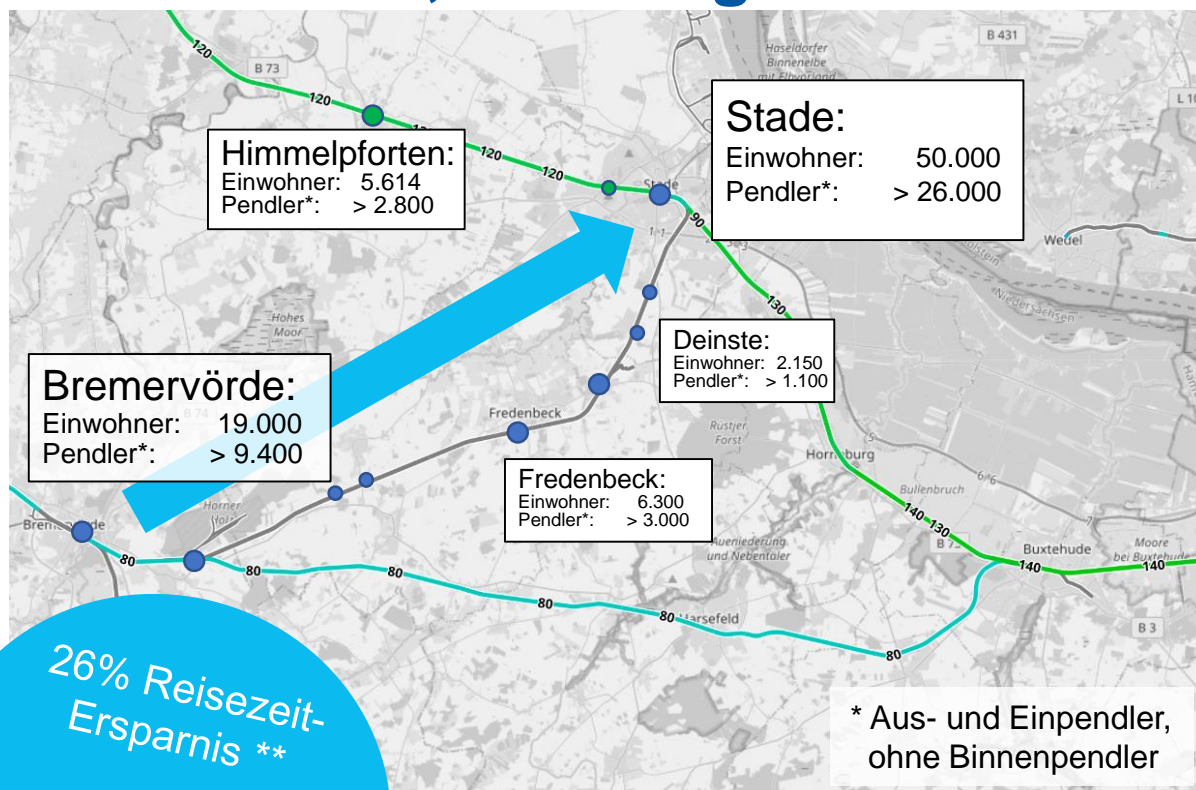


- Enge Verkehrsbeziehung zwischen Bremervörde und Stade
- Stade: wichtiger Industriestandort (z.B. Airbus, DOW)
- Starkes Wachstum in Stade-Süd

2022:  
> 1 Mio  
Übernachtungen  
in Region  
Unterweser-  
Untereibe



# Bremervörde – Stade: eine Strecke, die nie ganz stillstand



26% Reisezeit-Ersparnis \*\*  
> 200.000 zusätzliche Fahrgäste/Jahr

\*\* Ggü. Bus | Quelle Pendlerzahlen: Bundesagentur für Arbeit / Pendleratlas Deutschland der Statistischen Ämter der Länder

- **Ideale Querverbindung zwischen RB33 (Cuxhaven – Buxtehude) und RE5 (Cuxhaven – Hamburg)**
- **Länge: 30,4 km**, davon 25,6 km zu reaktivieren im SPNV
- **Fahrtzeit: 34 min.** (46 min. bei Fahrt bis Himmelpforten), ermittelt mit Fahrplanprogramm Railsys
- Heutige Nutzung: zw. **4-12 Züge pro Tag** (Logistik, Moorexpress, Überführungsfahrten)
- **Infrastruktur weitgehend ertüchtigt** (z.B. 17 von 23 Bahnübergängen bereits technisch gesichert)
- **Höchstgeschwindigkeit 80 km/h** gegeben, abschnittsweise wären 100km/h möglich
- **Keine Investitionen in Stade** bei DB Bahnhof notwendig
- **Investitionsvolumen: 8-10 Mio EUR** (je nach Ausbau) – Kostenstand 2021, Kosten beziehen sich auf zu reaktivierenden Streckenabschnitt
- **Option: Anschluss/Fortführung bis Himmelpforten** inkl. neuem Halt Klinikum Stade auf vorhandener DB-Infrastruktur mit nur einer neuen Weichenverbindung und ohne zusätzliche Fahrzeuge möglich, aber nicht Gegenstand der eigentlichen Reaktivierung

# Ergebnisse der Machbarkeitsstudie



**2021:**  
Weichenarbeiten in  
Hesedorf



**2022:**  
Brückenneubau am  
Bildungscampus  
Riensförde

**Eine Machbarkeitsstudie aus 2022 liegt vor** (PTV Group / rmcon) – gemeinsam finanziert durch evb und Landkreise Osterholz, Rotenburg und Stade zu je 50 %. Die Ermittlung des NKI wird nach Vorliegen der Entwurfsplanung aktualisiert.

- **Sämtliche Strecken der evb** ohne Personenverkehr wurden untersucht
- **Empfehlung: insb. Reaktivierung Bremervörde – Stade**
- **Erweiterung bis Himmelpforten empfohlen**, um vorhandene Ressourcen besser auszunutzen und Nutzen-Kosten-Faktor zu erhöhen
- **Nutzen-Kosten-Indikator (NKI):**  
2,07 (Bremervörde – Stade) bis  
3,65 (Bremervörde – Himmelpforten)

Berechnung der Förderwürdigkeit nach Verfahrensanleitung der standardisierten Bewertung (Version 2016+).  
Zusätzlich einbezogen: Berücksichtigung von Investitionen in die Schienenfahrzeuge

# Betriebskonzept: moderne, klimaschonende Mobilität im ländlichen Raum erfahrbar machen



## Was erwartet den Fahrgast?

- **Stundentakt von 5-23 Uhr**
- **Bus- und Bahnverknüpfungen, P+R, B+R sind geplant**
- **Alle bisherigen Moorexpress-Halte können bedient werden, Haltepunkt-konzeption ist mit der LNVG final abzustimmen**
- **Zusätzliche Halte in Neubaugebieten denkbar (z.B. auf dem Gelände des Bildungscampus Riensförde)**
- **Diverse Haltepunkte über Kreisstraßen erschlossen, attraktive Verknüpfungen möglich**
- **Strecke in HVV integriert**
- **Anschluss-Situation in BRV und Stade wurde gem. Fahrplan 2022 berücksichtigt**

# Reaktivierung Bremervörde – Stade: Möglicher Zeitplan



Notwendige  
Entscheidungen  
für Reaktivierung

Entwurfsplanung,  
Aktualisierung  
Standardisierte  
Bewertung (2016+),  
Erstellung GVFG-  
Antrag

Abschluss  
Planfeststellungs-  
verfahren und  
Baubeginn

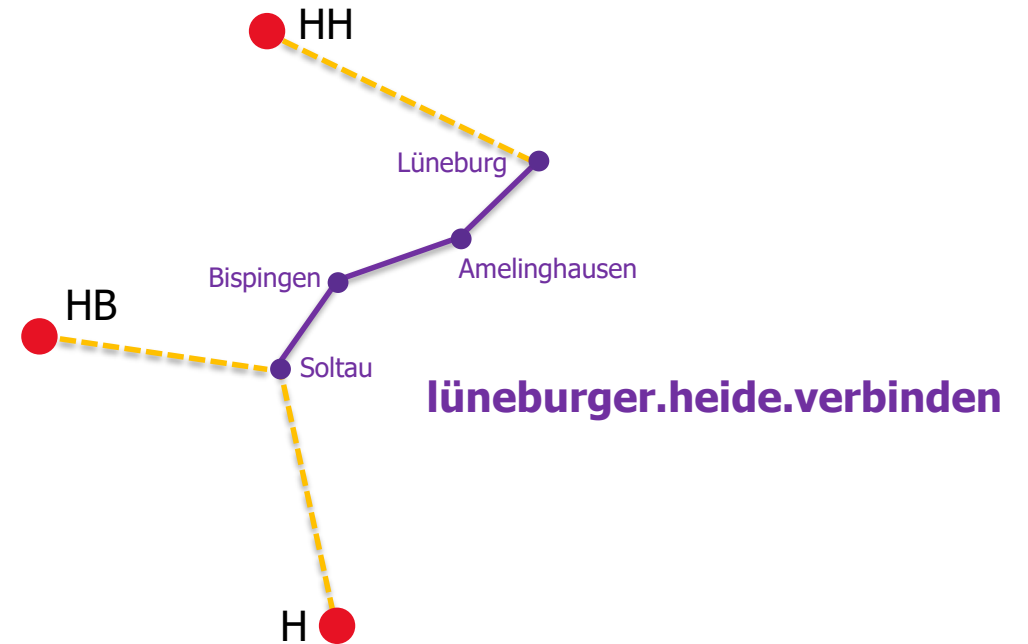
Fertigstellung und  
Inbetriebnahme  
mit Wasserstoffzügen \*

\* Inbetriebnahme übergangsweise  
mit Transferflotte möglich

**Vielen Dank!**



so nah ist  
ganz weit vorn



## Reaktivierung Strecke Lüneburg - Soltau

Hannover, Lenkungskreis Reaktivierung 05.06.2023

Dipl. Ing. Sebastian Schülke

Technischer Leiter, Prokurist



# Lüneburg – Soltau

## Lüneburger Heide

2022 Gästezuwachs 33% gegenüber 2019  
6 Millionen Übernachtungen

**Lüneburg:**  
Einwohner: 79.000  
Universitätsstadt, Touristenstadt  
Hamburger Einzugsgebiet

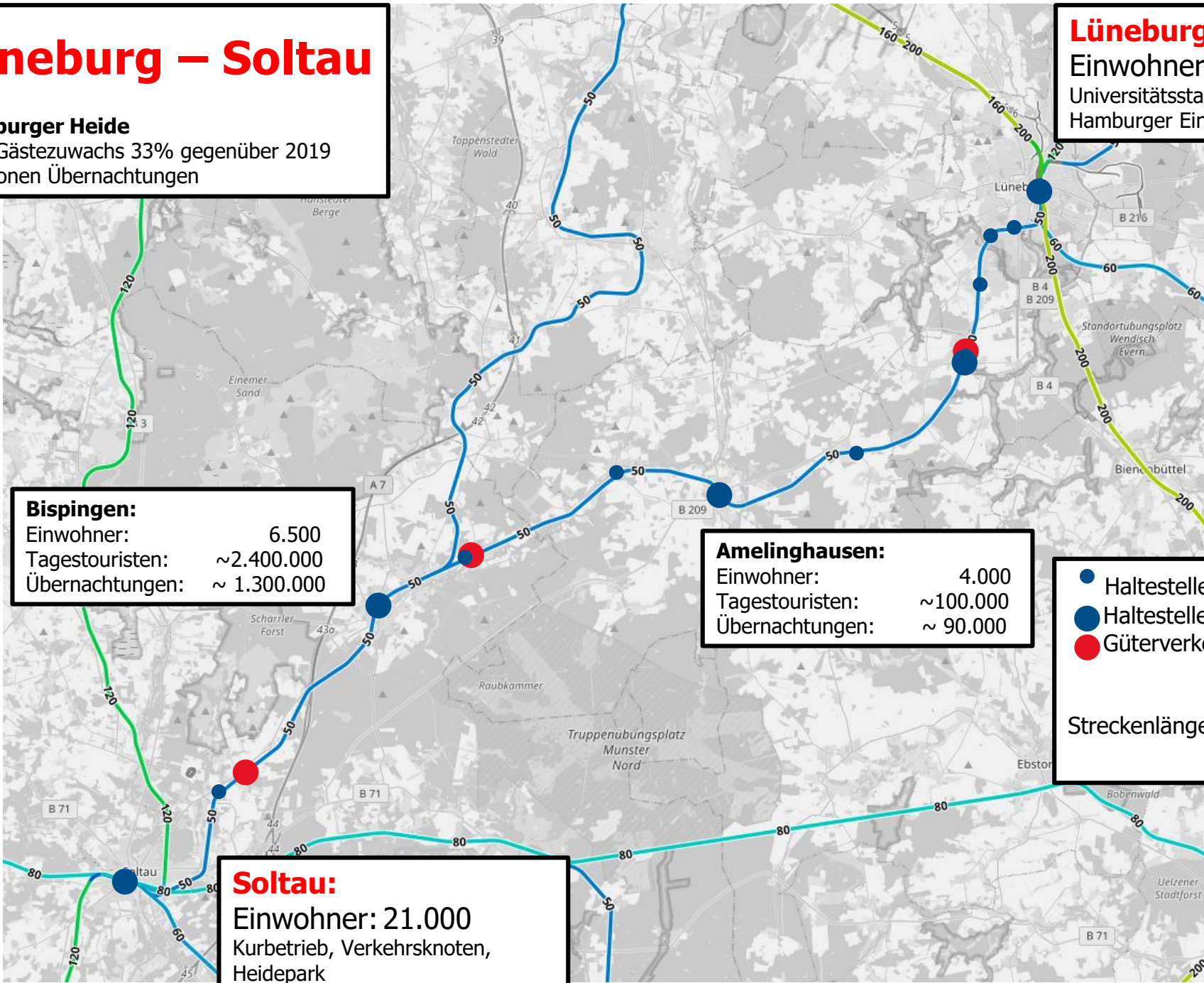
**Bispingen:**  
Einwohner: 6.500  
Tagestouristen: ~2.400.000  
Übernachtungen: ~ 1.300.000

**Amelinghausen:**  
Einwohner: 4.000  
Tagestouristen: ~100.000  
Übernachtungen: ~ 90.000

- Haltestellenoptionen
- Haltestellen
- Güterverkehrsstellen

Streckenlänge 57,5 km

**Soltau:**  
Einwohner: 21.000  
Kurbetrieb, Verkehrsknoten,  
Heidepark



# Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Durchgeführt durch Inros Lackner / ConTrack 2022 im Auftrag der Landkreise Lüneburg und Heidekreis

## Lüneburg – Amelinghausen – Bispingen – Soltau

**NKI 3,4**

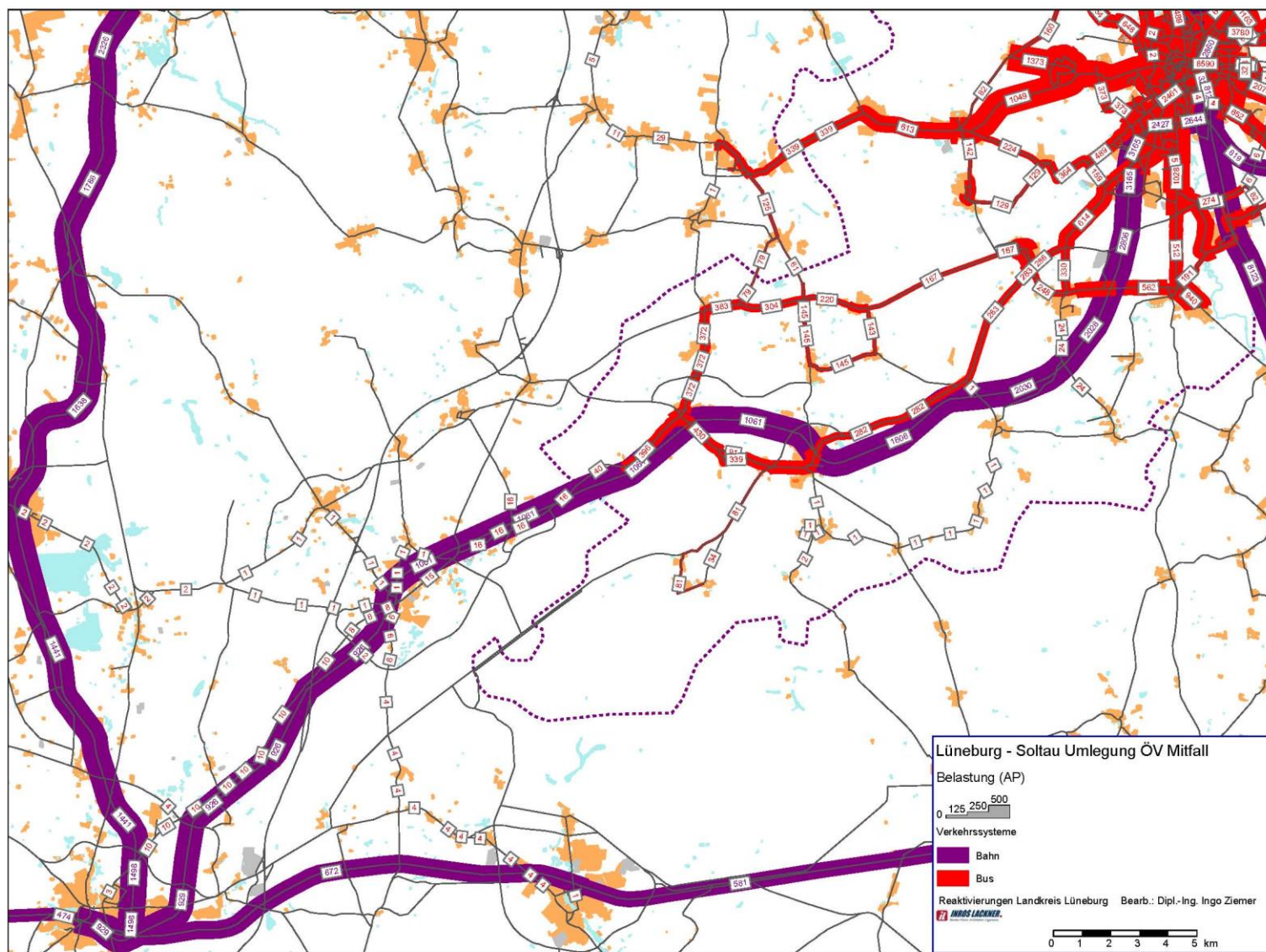
Stadtgebiet: 3.165 Fahrgäste  
 Melbeck: 2.806 Fahrgäste  
 Amelinghausen: 1.808 Fahrgäste  
 Bispingen: 1.061 Fahrgäste  
 Soltau: 926 Fahrgäste

Gesamtstrecke: ~ 1500 Fahrgäste

## Lüneburg - Amelinghausen

**NKI 9,1**

Stadtgebiet: 2.181 Fahrgäste  
 Melbeck: 1.807 Fahrgäste  
 Amelinghausen: 732 Fahrgäste





# Zustand der Strecke

**2019** hat die OHE ein umfangreiches Sanierungsprogramm beschlossen

**Oberbau:**

2/3 der Strecke ( ~40 km) sind bereits erneuert, Rest über SGFFG in Planung

**Bahnübergänge (technische Sicherungen):**

16 Bahnübergänge sind bereits erneuert, weitere in Planung

**Anbindungen DB Netz:**

Lüneburg: zusätzlicher Bahnsteig (PEK) und Signaltechnik wird eh gebaut, Oberleitung ist vorhanden;

Soltau: Bahnsteig vorhanden; Signaltechnik und Oberleitung wird eh gebaut (Heidekreuz).

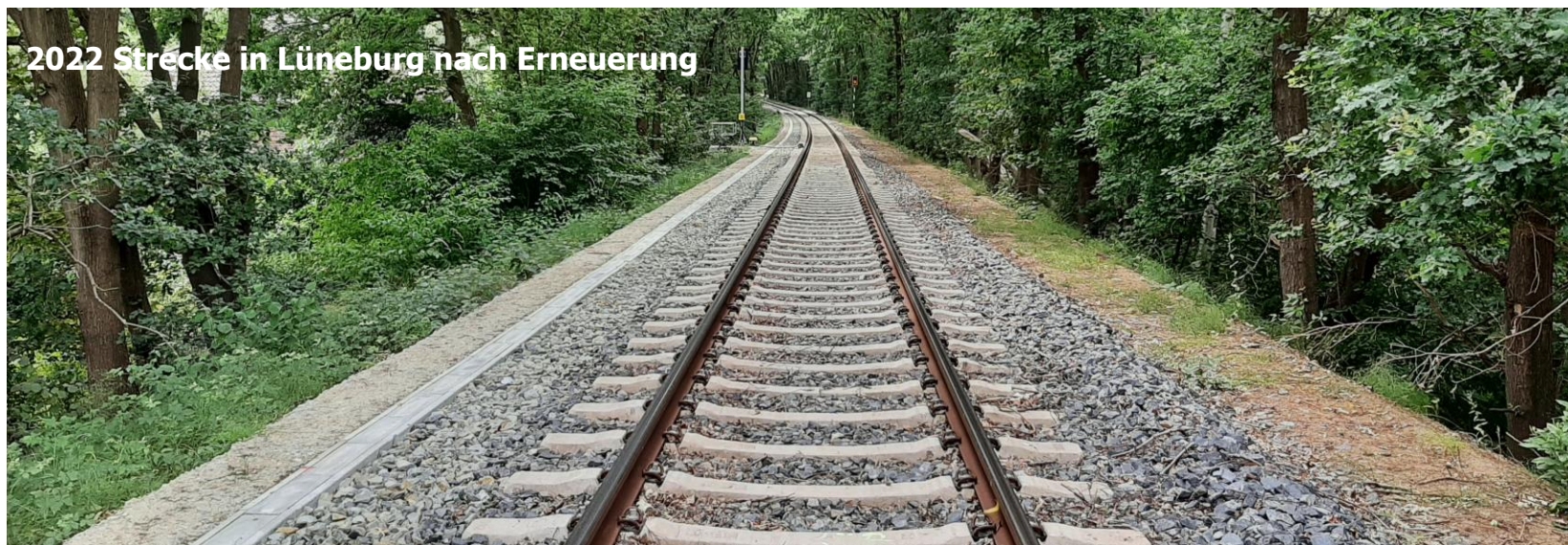
ca. 40 Mio.€ sind, bzw. werden für die Sanierung im Güterverkehr investiert.

-> Zusatzinvestitionen für die Reaktivierung im SPNV beschränken sich auf Bahnsteige, zusätzliche Signaltechnik, zusätzliche techn. Sicherungen.

Gemäß Machbarkeitsstudie zusätzlich ca. 14 Mio.€



2023 Neubau technische Sicherung in Lüneburg



2022 Strecke in Lüneburg nach Erneuerung

## Nutzen der Verbindung

### Betriebskonzept (noch in Arbeit):

#### Variante 1:

Ca. 50 Min. Fahrzeit, ca. 8 Halte, Anbindung in Lüneburg an RE Richtung HH und H, Soltau Versatz um 30 Min.  
2 Fahrzeugumläufe

#### Variante 2:

Ca. 65 Min. Fahrzeit, ca. 11 Halte, Anbindung in Lüneburg und Soltau  
3 Fahrzeugumläufe

Gute Betriebsqualität durch zusätzliche Güterverkehrsbahnhöfe!

-> Entscheidung in Vorentwurfsplanung

### Lüneburg:

Übergang auf RE Richtung HH und H  
Vrstl. 2 Halte im Stadtgebiet:

1. Uni / Schulzentrum / Jugendh.  
Krankenhaus / SaLü Therme
2. Rettmer / Häcklingen -15 Min.

### Bispingen:

Viel Platz für Bus- und P+R

### Amelinghausen:

Großer, moderner Busbahnhof unmittelbar am Bahnsteig

- Haltestellenoptionen
- Haltestellen
- zus. Kreuzungen

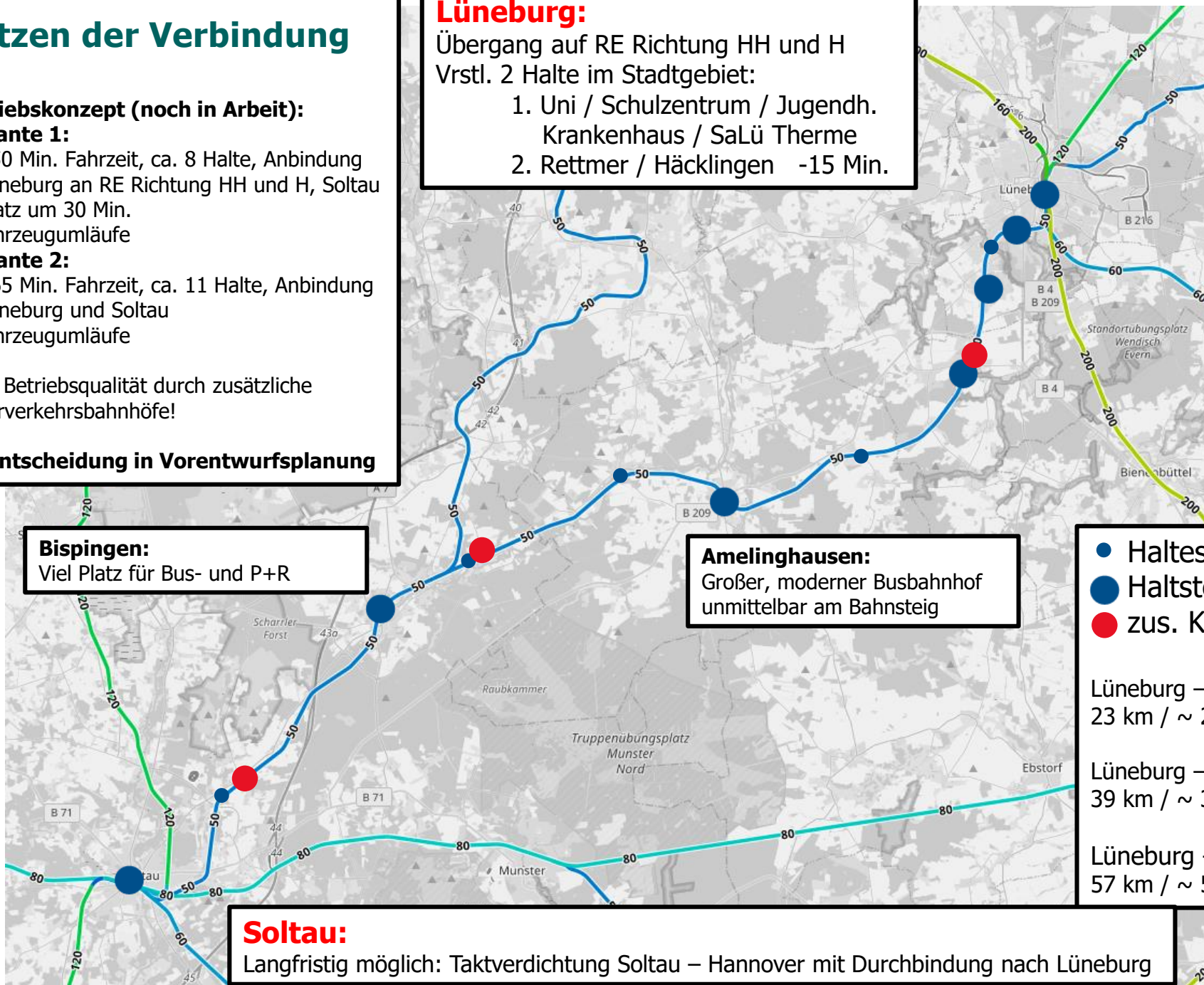
Lüneburg – Amelinghausen:  
23 km / ~ 20-24 Minuten

Lüneburg – Bispingen:  
39 km / ~ 33-40 Minuten

Lüneburg – Soltau:  
57 km / ~ 50-65 Minuten

### Soltau:

Langfristig möglich: Taktverdichtung Soltau – Hannover mit Durchbindung nach Lüneburg



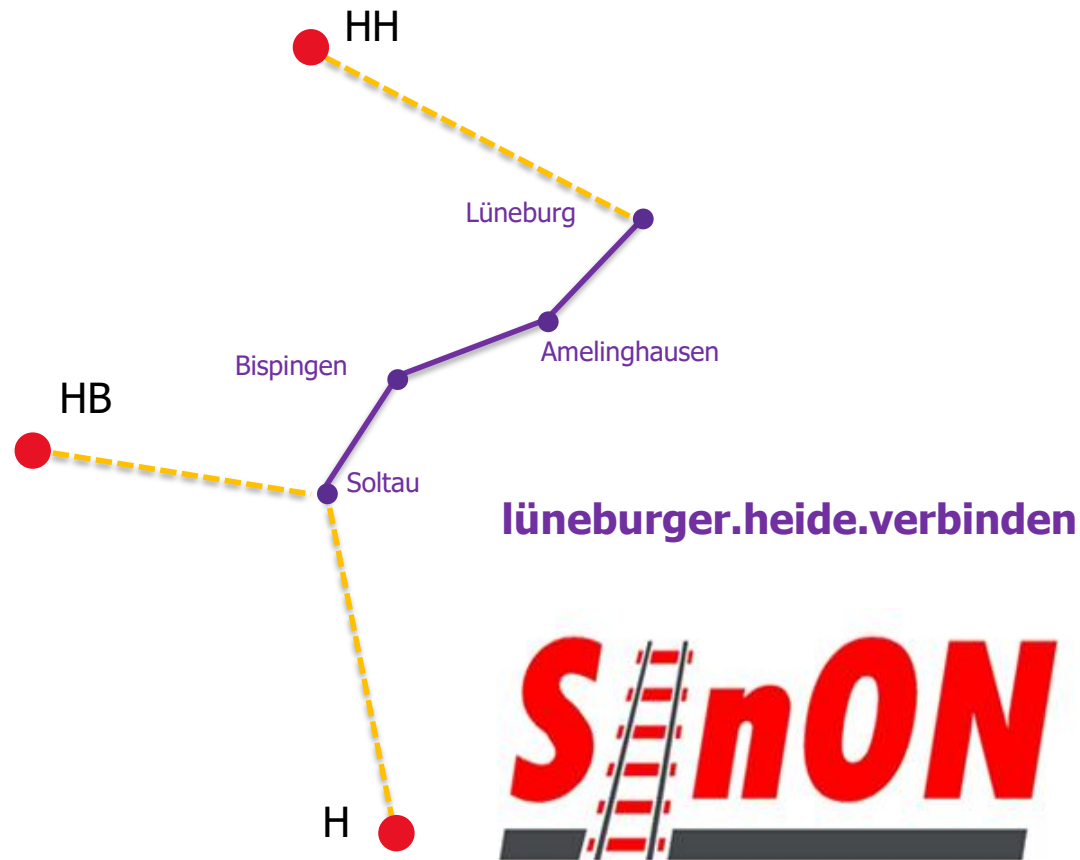
# Zeitplan

- Finalisierung des Betriebskonzeptes -> vrstl. 2 Varianten als Teil der Vorplanung
  - Ausschreibung Bahnsteige, Trassierung, Bahnübergänge, Projektleitung erfolgt im Anschluss.
- Brücken sind in der Entwurfsplanung LPH 3
- Signaltechnik / BÜ-Technik ist in der LPH 1
- Zugfunklösung mit EVB ~ 2025 beschaffen

Mögliche Inbetriebnahme ist im Wesentlichen von dem Umbau der DB Netz in Lüneburg (Signalisierung / Bahnsteige) abhängig

**-> frühestens Ende 2026, realistisch 2028**





**Vielen Dank !**

**Dipl. Ing. Sebastian Schülke**

Technischer Leiter, Prokurist

[sebastian.schuelke@sinon-gmbh.de](mailto:sebastian.schuelke@sinon-gmbh.de)



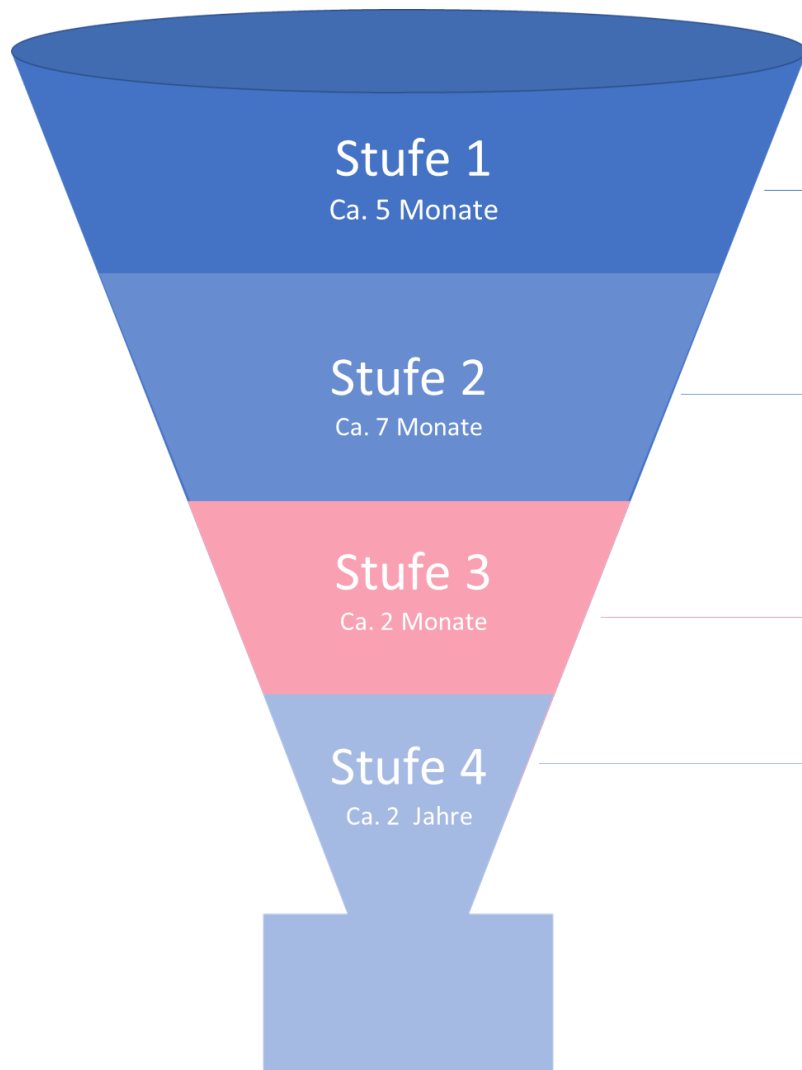
## TOP 5 Fragen





## TOP 6 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](mailto:poststelle@mw.niedersachsen.de)

Internet: [www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de)

