

Reaktivierungsuntersuchung

4. Lenkungskreissitzung am 14.03.2014

- 1. Begrüßung; Genehmigung der Tagesordnung und des Protokolls der 3. Sitzung des Lenkungskreises**
- 2. Ergebnisse der 28 einer Nutzwertanalyse unterzogenen Schienenstrecken**
- 3. Verfahrensstand zur Reaktivierung von Bahnhaltepunkten und Stationen**
- 4. Weiteres Vorgehen**
- 5. Verschiedenes**

Genehmigung des Protokolls der 3. Lenkungskreissitzung

Feed-Back zum Protokollentwurf:

	Änderungsvorschlag	Protokollentwurf	Vorschlag
Termin Plenumssitzung	Plenumssitzung vor Osterferien (NLT)	Plenumssitzung nach Osterferien	April
	Plenum im April 2014 (RH)		
Finanzierung	Aufgabe des Landes, die auch vom Land finanziert werden muss (NSGB)	Gegenfinanzierung kann durch Kommune nicht geleistet werden	Vorschlag übernehmen
Finanzierung Betriebskosten	Hinweis auf zuvor geäußerte Bedenken (ZGB)	einhellig akzeptiert, dass Betriebskosten vom jeweiligen Aufgabenträger zu tragen sind	Präzisierung: „Dem Vorschlag der LNVG, dass der jeweilige SPNV- Aufgabenträger die Betriebskosten zu tragen habe, wurde nicht widersprochen.“

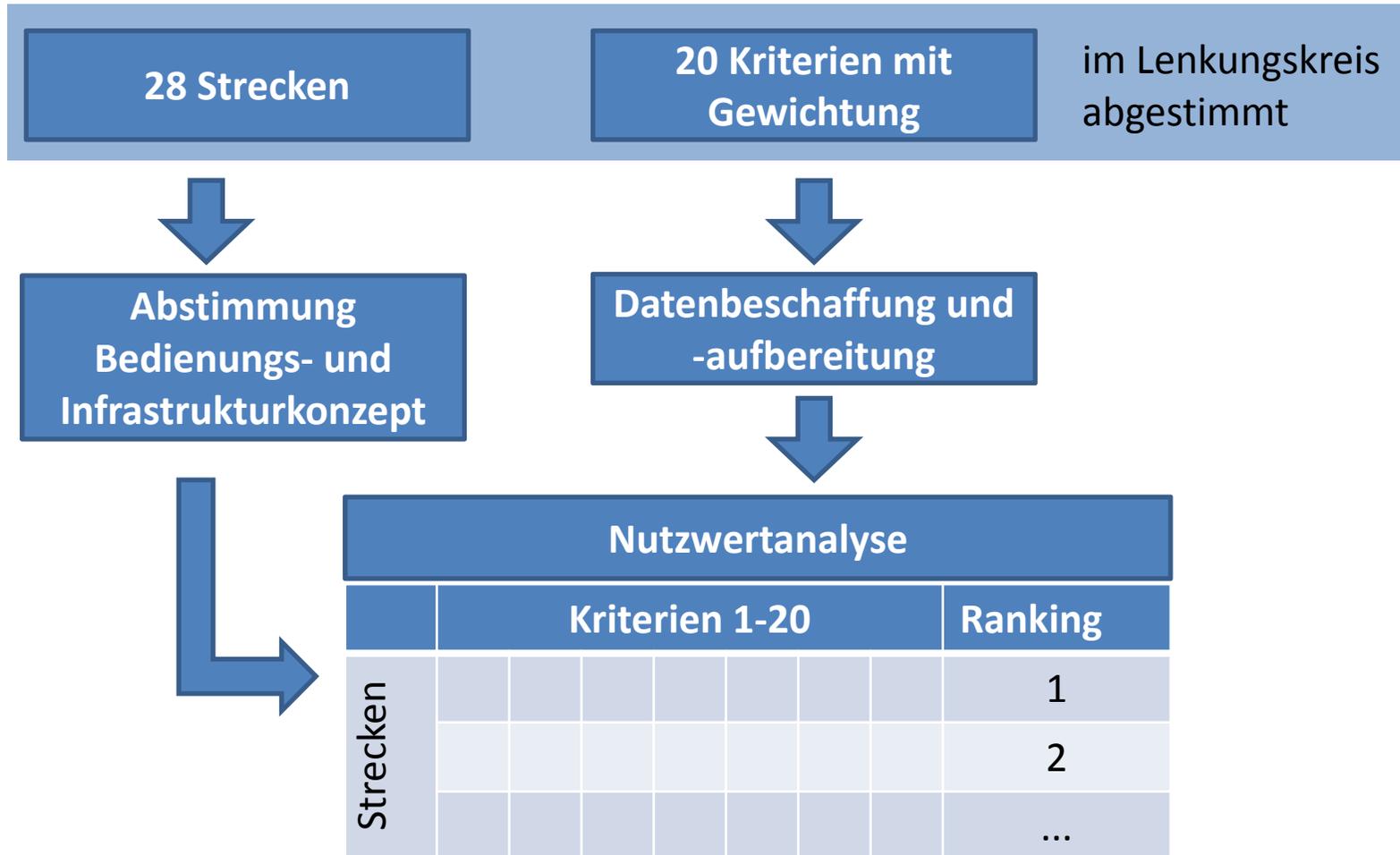
Reaktivierungsuntersuchung

4. Lenkungskreissitzung am 14.03.2014

1. **Begrüßung; Genehmigung der Tagesordnung und des Protokolls der 3. Sitzung des Lenkungskreises**
2. **Ergebnisse der 28 einer Nutzwertanalyse unterzogenen Schienenstrecken**
3. **Verfahrensstand zur Reaktivierung von Bahnhaltepunkten und Stationen**
4. **Weiteres Vorgehen**
5. **Verschiedenes**

Ergebnisse der Nutzwertanalyse

Vorgehensweise



Abstimmung Bedienungs- und Infrastrukturkonzept

- 03.12.2013 Schreiben an Landkreis und EIU mit Ankündigung Vorgehen
- 13.12.2013 Übermittlung der Bedienungskonzepte für LNVG-Strecken
- bis 17.01.2014 Rückfragen/Gespräche mit Landkreis, Kommunen und EIU
- Offizielle Stellungnahmen der Landkreise und Kommunen (38),
Initiativen (5) sowie EIU (15)
- Übermittlung der Bedienungskonzepte durch ZGB und Region
Hannover für deren Strecken (2)
- bis 29.01.2014 Gespräche mit DB Netz sowie Gesellschaft für
Landeseisenbahnaufsicht (LEA)
- danach Festlegung der endgültigen Bedienungs- und Infrastruktur-
konzepte

Ergebnisse der Nutzwertanalyse

Prinzip der Nutzwertanalyse

Beispiel	z.B. Kriterium Pendlerpotential (Gewichtung 10 %)		
	Eingangsgröße (Pendlerkm/km BL)	Punkte	Teilnutzwert
1	489	1,9	0,19
2	1.684	10,0	1,00
3	817	4,1	0,41
4	216	0	0,00
5	801	4,0	0,40
...

Nutzwert = Summe Teilnutzwert

Ergebnisse der Nutzwertanalyse

Ranking der einzelnen Kriterien

Reaktivierung von Strecken

Rangfolge

Stand: 14.03.2014

Nr	Strecke	Kriterium (Nummer)	Kriterium (Bezeichnung)	Länge	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	4.1	4.4	4.2	5.1	5.2	6.1
					Erreichbares Pendlerpotential	Urlaubs- und Freizeipotential	Bewältigungsentwicklung	Heutiges ÖPNV-Angebot	Lage der Haltestellen	Reisezeitvergleich MVV	Reisezeitvergleich ÖFSV	Anbindung Mittelzentrum	Stärkung von Siedlungsachsen	Förderung Tourismus	Anbindung sonstiger Ziele	Erreichbares Potential im Durchgangsverkehr	Nutzung Güterverkehr	Anbindung Oberzentrum	Verlagerung von Pkw auf ÖPNV	Verbesserung des Betriebsablaufs	Verbesserung der Erreichbarkeit	Investitionskosten	Folgekosten	Regionale Unterstützung
1	Strecke Bremen (Nr. 2) im Kombinationsverkehr Strecke Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck	2		74,1	23	24	12	25	25	13	18	9	25	25	3	1	14	12	24	24	19	8	21	1
2	Maschen - Buchholz - HH-Harburg			25,2	3	15	6	19	15	11	3	9	12	5	18	13	1	3	12	12	20	1	15	1
3	Bederkesa - BHV-Speckenbüttel			17,6	13	12	25	10	10	1	1	9	19	1	18	13	23	1	23	23	22	19	24	14
4	Nordenham-Blexen - Nordenham			6,6	27	17	21	4	12	10	7	9	15	3	1	5	6	8	4	4	26	23	20	23
5	Ocholt - Sedelsberg (Nr. 7) (in Kombination mit Strecke Friesoythe - Cloppenburg und Lückenschluß)			62,5	14	22	2	22	19	8	6	1	10	20	3	13	6	22	13	13	27	22	12	14
6	Friesoythe - Cloppenburg			26,3	17	18	1	23	18	5	5	1	14	21	3	13	14	13	14	14	23	18	14	14
7	Westerstede - Ocholt			7,3	9	10	13	13	7	25	26	1	16	18	18	13	23	14	4	4	2	25	26	23
8	Norden - Dornum (- Esens)			29,1	26	21	17	8	24	2	28	9	21	4	18	9	23	24	27	27	16	24	17	1
9	Aurich - Abelitz			12,0	2	8	15	11	4	16	11	1	3	18	18	13	1	16	11	11	8	4	25	1
10	Rotenburg - Bremervörde			50,3	21	23	13	27	27	21	19	1	27	27	3	5	1	20	18	18	28	2	9	23
11	Einbeck-Salzderhelden - Einbeck			4,2	11	9	27	5	3	7	15	1	5	13	3	13	6	10	4	4	1	28	28	1
12	Lüneburg - Bleckede			24,2	10	25	5	14	13	3	4	9	8	10	15	13	23	2	22	22	21	15	16	14
13	Lüneburg - Soltau			57,1	15	2	8	17	16	18	8	9	17	5	18	5	14	4	17	17	12	16	5	1
14	Winsen (Luhe) - Hützel (- Soltau)			61,8	12	3	11	26	22	22	21	9	26	5	3	9	14	19	20	20	18	12	8	1
15	Zeven - Tostedt			37,7	7	16	3	18	14	23	23	1	11	15	18	5	14	21	21	21	6	11	4	14
16	Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck			48,0	24	26	10	20	28	4	12	9	24	25	3	4	14	5	26	26	25	10	23	1
17	Eystrup - Syke			36,3	18	27	18	16	21	17	24	9	8	28	2	13	1	25	25	25	9	20	18	14
18	Holzhausen - Bohmte			20,5	16	14	16	28	9	26	27	9	23	11	3	13	6	28	15	15	4	14	19	1
19	Celle - Soltau			58,9	22	6	22	24	20	12	13	9	18	5	15	9	6	15	9	9	11	5	6	14
20	Celle - Beckedorf (- Munster)			50,6	20	11	23	21	17	14	22	9	13	5	3	9	14	17	10	10	24	6	11	23
21	Rinteln - Stadthagen			20,4	6	13	24	15	8	15	2	9	7	13	3	1	14	6	19	19	17	21	3	1
22	Meppen - Essen (Oldb)			49,7	25	19	3	1	26	19	14	9	22	16	3	13	6	26	16	16	14	13	13	1
23	Bad Bentheim - Neuenhaus			28,0	5	20	4	12	6	6	9	1	20	11	18	13	1	23	7	7	13	3	1	1
24	Esens - Bensenried			7,5	28	1	20	3	23	9	10	9	28	1	18	13	23	18	28	28	10	27	22	1
25	Wunstorf - Bokeloh - Steinhude			10,0	4	7	19	5	5	24	16	9	4	17	15	13	6	7	8	8	3	26	27	14
26	Braunschweig-Gliesmarode - Harvesse			14,3	1	4	7	5	2	28	20	9	2	22	18	13	6	11	2	2	7	17	7	14
27	Sz-Bad - Sz-Lebenstedt - Peine			45,6	8	28	26	9	11	20	25	9	6	22	3	1	14	27	3	3	15	7	2	23
28	Sz-Lebenstedt - Sz-Fredenberg			2,0	19	5	28	2	1	27	17	9	1	22	18	13	23	9	1	1	5	9	10	23

Ergebnisse der Nutzwertanalyse

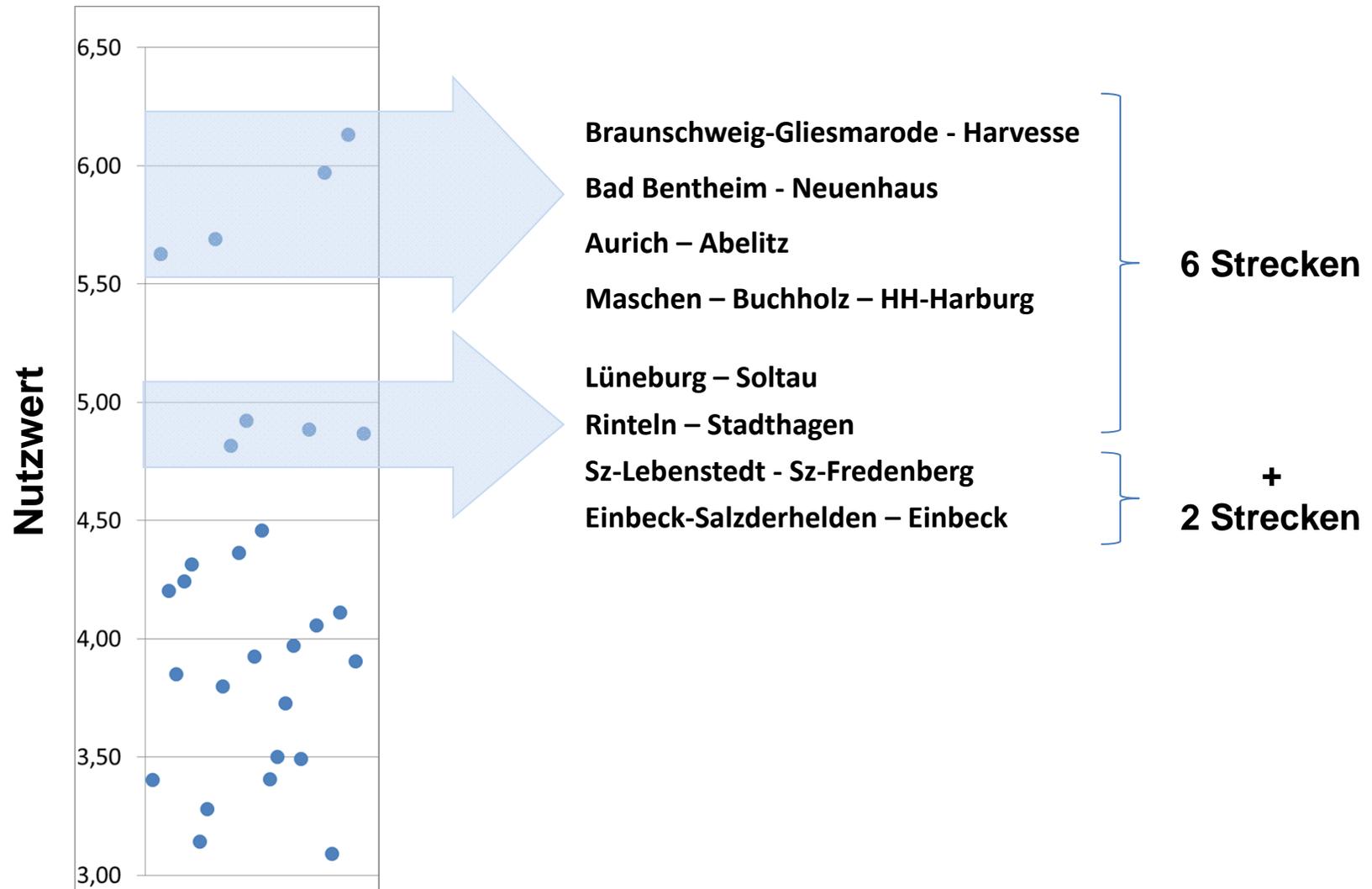
Strecke	Nutzwert	Rang
Braunschweig-Gliesmarode - Harvesse	6,13	1
Bad Bentheim - Neuenhaus	5,97	2
Aurich – Abelitz	5,69	3
Maschen – Buchholz	5,63	4
Lüneburg – Soltau	4,92	5
Rinteln – Stadthagen	4,88	6
Salzgitter-Lebenstedt - Salzgitter-Fredenberg	4,87	7
Einbeck-Salzderhelden – Einbeck	4,82	8
Zeven – Tostedt	4,46	9
Lüneburg – Bleckede	4,36	10
Friesoythe – Cloppenburg	4,31	11
Ocholt – Sedelsberg - Friesoythe - Cloppenburg	4,24	12
Bad Bederkesa – Bremerhaven-Speckenbüttel	4,20	13
Wunstorf – Bokeloh – Steinhude	4,11	14

Ergebnisse der Nutzwertanalyse

Strecke	Nutzwert	Rang
Meppen – Essen (Oldb)	4,06	15
Celle – Soltau	3,97	16
Winsen (Luhe) – Hützel – Soltau	3,92	17
Salzgitter Bad – Salzgitter-Lebenstedt – Peine	3,90	18
Nordenham-Blexen – Nordenham	3,85	19
Rotenburg – Bremervörde	3,80	20
Holzhausen – Bohmte	3,73	21
Eystrup – Syke	3,50	22
Celle – Beckedorf – Munster	3,49	23
Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	3,40	24
Stade – Hesedorf – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	3,40	25
Norden – Dornum – Esens	3,28	26
Westerstede – Ocholt	3,14	27
Esens – Benersiel	3,09	28

Ergebnisse der Nutzwertanalyse

Für die 3. Untersuchungsstufe werden 8 Strecken vorgeschlagen



Reaktivierungsuntersuchung

4. Lenkungskreissitzung am 14.03.2014

1. **Begrüßung; Genehmigung der Tagesordnung und des Protokolls der 3. Sitzung des Lenkungskreises**
2. **Ergebnisse der 28 einer Nutzwertanalyse unterzogenen Schienenstrecken**
3. **Verfahrensstand zur Reaktivierung von Bahnhaltepunkten und Stationen**
4. **Weiteres Vorgehen**
5. **Verschiedenes**

Reaktivierung von Stationen

Vorstellung des Untersuchungsverfahrens für die Reaktivierung von Stationen am 05.08.2013:

Reaktivierung von Stationen

- Vorschlag durch Kommune / erste Prüfung durch Aufgabenträger
- Vorplanung und Finanzierung
- Aufnahme in das Landesförderprogramm
- Bauliche Realisierung

05.08.2013 Folie 16



Reaktivierung von Stationen:

- gilt für Reaktivierungsvorhaben und Neuerrichtung an bestehenden SPNV-Strecken (Protokoll 22.10.13)
- Stationen = Verkehrsstationen (keine Bahnhofsgebäude)

Reaktivierung von Stationen

Vorstellung des Untersuchungsverfahrens für die Reaktivierung von Stationen am 05.08.2013:

Reaktivierung von Stationen
Vorschlag durch die Kommunen / erste Prüfung durch Aufgabenträger

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

- Die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet
- Die fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben (insbesondere auf eingleisigen Strecken)
- Keine negative Auswirkung auf den Fahrzeugeinsatz (kein Mehrbedarf)
- Die Strecke wird von einer Regional (RB)- oder S-Bahn bedient (in der Regel keine zusätzlichen Halte auf RE-Linien)
- Der Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke
- Das Einwohnerpotential im 1,5 km-Radius liegt über 2000
- Der nächste Haltepunkt/Bahnhof liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt

Bei positivem Ergebnis: Fortsetzung des Verfahrens

05.08.2013 Folie 17



Prüfverfahren:

1. Procedere vom Lk gebilligt (Protokoll 19.09.2013)
2. kein Ausschlussdatum (Protokoll 22.10.13)
3. dreistufiger

Prüfprozess:

- erste Stufe: AT verantwortlich
- zweite Stufe: Federführung beim Antragsteller

Reaktivierung von Stationen

Vorstellung des Untersuchungsverfahrens für die Reaktivierung von Stationen am 05.08.2013:

Reaktivierung von Stationen
Vorplanung und Finanzierung

Durchführung und Kostenübernahme durch Kommune

- Einholen des grundsätzlichen Einverständnisses der Infrastrukturbetreiber
- Erstellen einer Vorentwurfsplanung (in Abstimmung mit den Infrastrukturbetreibern)
- Nachweis der volkswirtschaftlichen Rentabilität mit Hilfe einer Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Nachweis der Bereitstellung von Komplementärmitteln durch die Kommune/Dritte (25% der förderfähigen und 100% der nicht förderfähigen Kosten)

05.08.2013Folie 17



In der zweiten Stufe liegt die Prozess- u. Finanz-Verantwortung bei der Kommune

Infrastrukturbetreiber ist einzubinden

Land/LNVG begleiten

Reaktivierung von Stationen

Vorstellung des Untersuchungsverfahrens für die Reaktivierung von Stationen am 05.08.2013:

Reaktivierung von Stationen
Aufnahme in das Landesförderprogramm

- Prüfung der Verfügbarkeit von Fördermitteln
- Kostenübernahmeerklärung des Aufgabenträgers über Betriebskosten
- Erstellen einer Entwurfsplanung (beauftragt durch Kommune/Dritte)
- Bei Überschreitung des Kostenplans aus der Vorentwurfsplanung ist eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich
- Abschluss Finanzierungsvereinbarung Kommune - Infrastrukturbetreiber
- Formaler Antrag des Infrastrukturbetreibers auf Zuwendung beim Land

Weitere Schritte

- Plangenehmigung / Planfeststellung
- Bauliche Realisierung

05.08.2013 Folie 19



Finale Prüfung
durch Land:
Bereitstellung der
Landesförderung

* * *

Projektträger
verantwortet
Realisierung

Reaktivierung von Stationen

Vorschläge für zu reaktivierende Stationen (Stand 14.03.2014)

Lfd.	Station
1	Achim-Uphusen
2	Adendorf
3	Alfhausen
4	Apen
5	Bad Salzdetfurth TEC-Center
6	Bad Zwischenahn-Kayhäuserfeld
7	Behrensen
8	Berne-Neuenkoop
9	Bovenden
10	Bunde
11	Dötlingen
12	Eickeloh
13	Filsum
14	Fischbeck
15	Hademstorf
16	Hahn-Lehmden
17	Hildesheim-Himmelsthür
18	Hildesheim-Marienburg
19	Ihrhove
20	Isenbüttel-Wendehof

Lfd.	Station
21	Jaderberg
22	Kirchlinteln
23	Krankenhaus Lindenbrunn
24	Lenne
25	Möhlenwarf
26	Naensen
27	Neermoor
28	Nortmoor
29	Obernjesa
30	Osnabrück-Rosenplatz
31	Osterwald-Rastiland
32	Rohrsen
33	Rosdorf
34	Spieka
35	Stedesdorf
36	Stickhausen-Velde
37	Vehrte
38	Verden-Dauelsen
39	Weende

Reaktivierungsuntersuchung

4. Lenkungskreissitzung am 14.03.2014

1. **Begrüßung; Genehmigung der Tagesordnung und des Protokolls der 3. Sitzung des Lenkungskreises**
2. **Ergebnisse der 28 einer Nutzwertanalyse unterzogenen Schienenstrecken**
3. **Verfahrensstand zur Reaktivierung von Bahnhaltepunkten und Stationen**
4. **Weiteres Vorgehen**
5. **Verschiedenes**

Reaktivierungsuntersuchung

4. Lenkungskreissitzung am 14.03.2014

- 1. Begrüßung; Genehmigung der Tagesordnung und des Protokolls der 3. Sitzung des Lenkungskreises**
- 2. Ergebnisse der 28 einer Nutzwertanalyse unterzogenen Schienenstrecken**
- 3. Verfahrensstand zur Reaktivierung von Bahnhaltepunkten und Stationen**
- 4. Weiteres Vorgehen**
- 5. Verschiedenes**