

## **Mitteilungsvorlage**

Beschließendes Gremium:

### **Sachstand zum neuen Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen für Bahnstrecken - Strecken "Lüneburg - Soltau" und "Lüneburg - Bleckede"**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	13.06.2023	Ausschuss für Mobilität

#### **Sachverhalt:**

Mit der Vorlage VO/10193/22 wurde letztmalig für die Sitzung des Rates am 12.10.2022 zum aktuellen Stand der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrsstrecken **Lüneburg – Bleckede** und **Lüneburg – Soltau** und den dahingehenden Bemühungen des Landkreises berichtet. Dieser hatte ein Gutachten beauftragt, das die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens außerhalb der bisherigen standardisierten Bewertung aufzeigen sollte. Auf die o.g. Vorlage sowie die entsprechenden Protokolle der (vorberatenden) Sitzungen des Mobilitätsausschusses, des Verwaltungsausschusses und des Rates wird verwiesen.

Während das für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) zuständige Landesministerium zusammen mit der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) sich bisher nicht für einen Wiederbetrieb ausgesprochen hat, sollte das neue Gutachten darstellen, dass eine Reaktivierung sinnvoll und wirtschaftlich ist und welche Randbedingungen dafür gegebenenfalls erforderlich sind.

Das Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecken Bleckede – Lüneburg und Lüneburg – Amelinghausen/Soltau vom Beratungsbüro ConTrack Consulting Gesellschaft für Schienenbahnen mbH hat in Kombination beider Strecken in der Wirtschaftlichkeitsprüfung eine finanziell positive Bewertung erhalten, bei der der Prüffall Lüneburg – Soltau sogar mit einem ausgesprochen hohen Nutzen-Kosten-Index zu einer sehr positiven Gesamtbewertung geführt hat.

Der Rat hatte die Verwaltung in o.g. Sitzung beauftragt, die Bemühungen des Landkreises und der Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SInON) als Netzbetreiber der Strecke Lüneburg - Soltau zu unterstützen.

Zwischenzeitlich strebt das Land Niedersachsen vor dem Hintergrund der Aussagen aus dem Koalitionsvertrag und gestützt durch eine Verfahrensanleitung zur Reaktivierung durch

den Bund, ein erneutes Konzept zur Reaktivierungsuntersuchung von Bahnstrecken an und hat hierzu einen parlamentarischen Lenkungskreis eingerichtet.

In dem angestrebten Verfahren, das durch die LNVG durchgeführt wird, sollen Auswahlkriterien in einzelnen Untersuchungsstufen im Rahmen einer neuen standardisierten Bewertung betrachtet werden. Im Vorgriff wird zur vollständigen Feststellung der zu untersuchenden Trassen aktuell ein **Ideenaufwurf zum Reaktivierungsprogramm** durchgeführt (Fristablauf: 15.05.2023), in dem **neben denen vom Land bereits für eine Untersuchung fest definierten Strecken, weitere Trassen** durch die kommunalen Spitzenverbände angemeldet werden können.

*„Ziel des neu aufgelegten Prozesses ist es, die in Niedersachsen für eine mögliche Reaktivierung in Frage kommenden Bahnstrecken ergebnisoffen zu untersuchen und eine Empfehlung zu erarbeiten, um am Ende entsprechende Reaktivierungen zu realisieren. In der Untersuchung werden bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Strecken auch die Effekte für die Mobilitätswende insgesamt, soziale und ökologische Kriterien und auch mögliche positive Aspekte beispielsweise für den Tourismus eine Rolle spielen. Damit wäre die für eine Realisierung notwendige Bundesförderung in Höhe von bis zu 90 Prozent der Investitionskosten möglich, ohne die eine Realisierung nicht möglich wäre.“* teilt das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr Bauen und Digitalisierung (MW) mit.

**Die Strecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg – Soltau sind aufgrund der Ergebnisse aus der Reaktivierungsuntersuchung des Jahres 2013 und den Anstrengungen des Landkreises Lüneburg sowie der neuen gutachterlichen Betrachtung bereits fest als zwei von 25 in Niedersachsen für eine Reaktivierung zu untersuchende Trassen bestimmt worden.**

Das auf dem Ideenaufwurf aufbauende weitere Verfahren wird in vier unterschiedlichen Stufen verlaufen und einen Zeitraum von insgesamt rd 38 Monate umfassen bis es hinsichtlich ihres Nutzen-Kosten-Indexes (NKI) sinnvolle Trassenanschläge gibt, die sich beim Finanzbedarf als tragfähig darstellen und eine GVFG-Antragsreife aufweisen.

Nach dem ersten Schritt (Stufe 1) ist im dritten Quartal 2023 ein Ergebnis der Vorauswahl der zu untersuchenden Reaktivierungsstrecken zu erwarten, um diese in der zweiten Stufe einer Nutzwertanalyse zu unterziehen. Diese erste Stufe wird für die Trassen nach Bleckede und Soltau aufgrund der seinerzeitigen Untersuchungen übersprungen.

Zur vertieften Darstellung des Vorgehens liegt der Vorlage als Anlage die Präsentation der LNVG bei, die am 11.04.2023 im Rahmen des niedersächsischen Lenkungskreises für die Reaktivierung vorgestellt wurde sowie das Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) zum Ideenaufwurf und der Vorfestlegung der definierten Trassen für die Stufe 2.

## **Folgenabschätzung:**

### **A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs**

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		

4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		
Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.			

## B) Klimaauswirkungen

### a) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen
  - Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr
- und/oder
- Negativ (-): CO<sub>2</sub>-Emissionen (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

### b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/\_\_\_\_\_ geprüft.

### c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
  - Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

## Finanzielle Auswirkungen:

### Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 99 Euro
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen: ./.
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja  
Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:  
Produkt / Kostenträger:  
Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

**Anlagen:**

1. Anschreiben MW vom 14.04.2023
2. Präsentation Parlamentarischer Lenkungskreis

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:  
DEZERNAT III  
Bereich 35 - Mobilität

---



**Olaf Lies** Niedersächsischer Minister  
für Wirtschaft, Verkehr,  
Bauen und Digitalisierung

Verteiler:

- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
- Niedersächsischer Landkreistag
- Niedersächsischer Städtetag
- Landesnahverkehrsgesellschaft GmbH
- Regionalverband Großraum Braunschweig
- Region Hannover
- VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen

Hannover, 14. April 2023

### **Ideenaufruf zum neuen Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 11. April 2023 fand die erste Sitzung des Lenkungskreises zum neuen Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen statt. Ich danke Ihnen nochmals für Ihre Teilnahme an der Auftaktveranstaltung und Ihr dortiges Engagement!

Im Lenkungskreis haben wir Ihnen das von meinem Haus in Zusammenarbeit mit der Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) entworfene Konzept der neuen Untersuchung vorgestellt. Auf dessen erster Stufe wird eine Vorauswahl der Strecken stehen, die für eine Reaktivierung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Frage kommen, weil sie in der letzten landesweiten Reaktivierungsuntersuchung (2013-2015) mindestens Stufe 2 erreicht haben und keine Neubaustrecken sind (siehe Anlage 1).

Ferner habe ich in der gestrigen Presseinformation einen Ideenaufruf für die Benennung weiterer nicht entwidmeter Strecken durch die Kommunen bzw. die SPNV-Aufgabenträger gestartet. Eine anschließende Aufnahme in die erste Stufe der neuen Untersuchung erfolgt, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

- Es handelt sich um eine Strecke, die bei der Untersuchung im Jahr 2013 nicht über Stufe 1 hinausgekommen ist (siehe Anlage 2), bei der sich aber relevante durch die Antragstellenden nachzuweisende Änderungen ergeben haben,
- es handelt sich um eine Strecke, die in einem veränderten Trassenzuschnitt als 2013 betrachtet wird,
- es handelt sich um eine Strecke, die bei der Untersuchung 2013 nicht bewertet wurde.

Auf dieser Grundlage bitte ich Sie, bis zum 15. Mai 2023 Vorschläge für Vorhaben zu nennen, die aus Ihrer Sicht für eine SPNV-Reaktivierung in Betracht kommen und diesen Aufruf an Ihre Mitglieder weiterzuleiten.

Entsprechende Vorschläge bitte ich schriftlich an die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH, Kurt-Schumacher-Straße 3-5, 30159 Hannover oder per E-Mail an [reaktivierung@lsvg.de](mailto:reaktivierung@lsvg.de) zu richten.

Den eingehenden Vorschlägen sehe ich mit großem Interesse entgegen und verbleibe mit freundlichen Grüßen



Anlagen:

1. Mögliche Reaktivierungsstrecken Stufe 2
2. Mögliche Reaktivierungsstrecken Stufe 1

Anlage 1: Reaktivierungsuntersuchung 2013-2015 (Strecken, die Stufe 2 erreicht haben und in die neue Studie einbezogen werden)

Stade > Hesedorf > Bremervörde > Osterholz-Scharmbeck
Bederkesa > BHV-Speckenbüttel
Nordenham-Blexen > Nordenham
Ocholt > Sedelsberg (Friesoythe > Cloppenburg und Lückenschluss)
Friesoythe > Cloppenburg
Westerstede > Ocholt
Norden > Dornum (> Esens)
Aurich > Abelitz
Rotenburg > Bremervörde
Lüneburg > Bleckede
Lüneburg > Soltau
Winsen/Luhe > Hützel (> Soltau)
Zeven > Tostedt
Bremervörde > Osterholz-Scharmbeck
Eystrup > Syke
Holzhausen > Bohmte
Celle > Soltau
Celle > Beckedorf (> Munster)
Rinteln > Stadthagen
Meppen > Essen/Oldb
Esens > Bensersiel
Braunschweig > Harvesse
SZ-Bad > SZ-Lebenstedt > Peine
SZ-Lebenstedt > SZ-Fredenber
Wunstorf > Bokeloh > Steinhude

## Inhaltsverzeichnis

Nr	Untersuchte Strecken
<b>1</b>	<b>Dannenberg – Lüchow</b>
2	Hesedorf – Stade
3	Maschen – Buchholz
4	Harsefeld – Hollenstedt
5	Bederkesa – BHV-Speckenbüttel
6	Nordenham-Blexen – Nordenham
7	Ocholt – Sedelsberg
8	Friesoythe – Cloppenburg
9	Westerstede – Ocholt
10	Schortens – Wilhelmshaven-Nord
<b>11</b>	<b>Vechta – Langförden</b>
12	Holdorf – Damme
13	Lemwerder – Delmenhorst
14	Lohne – Dinklage
15	Norden – Dornum (- Esens)
16	Aurich – Abelitz
17	Rotenburg – Bremervörde
18	Walsrode – Bomlitz
19	Rotenburg – Brockel
20	Rahden – Uchte
21	Steyerberg – Nienburg
22	Sulingen – Diepholz
23	Sulingen – Nienburg
24	Wulften – Duderstadt
25	Voldagsen – Duingen
26	Derneburg – Seesen
27	Einbeck – Salzderhelden
28	Dannenberg Ost – Uelzen
29	Quakenbrück – Rheine
30	Bassum – Sulingen
31	Sulingen - Rahden
32	Lüneburg – Bleckede
33	Lüneburg – Soltau
34	Winsen (Luhe) – Hützel (– Soltau)
35	Winsen (Luhe) – Niedermarschacht
<b>36</b>	<b>Zeven – Tostedt</b>
37	Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck
38	Verden Süd – Stemmen
39	Böhme – Walsrode Nord
40	Eystrup – Syke Ost
41	Bremen-Huchting – Thedinghausen
42	Delmenhorst – Harpstedt
43	Bad Zwischenahn – Edewechterdamm

## Inhaltsverzeichnis

Nr	Untersuchte Strecken
44	Bersenbrück – Ankum
45	Georgsmarienhütte – Hasbergen
46	Holzhausen – Bohmte
47	Bohmte – Schwegermoor
48	Celle – Soltau Süd
49	(Celle –) Beckedorf – Munster (Örtze)
50	Celle – Wittingen West
51	Rinteln Nord – Stadthagen West
52	Vorwohle – Emmerthal
53	Kreiensen – Kalefeld
54	Einbeck – Dassel
55	Lathen – Werlte
56	Meppen – Essen (Oldb)
57	<b>Bad Bentheim - Neuenhaus</b>
58	Esens - Bengersiel
59	Borkum Nordseebad - Borkum Ostland
60	Celle - Gifhorn
61	Braunschweig - Celle
62	Wittingen - Rühren - Oebisfelde
63	Braunschweig - Fallersleben
64	Helmstedt - Grasleben
65	Schöppenstedt - Schöningen
66	Sz Bad - Peine
67	Derneburg – Sz-Lebenstedt
68	Börßum - Salzgitter Bad
69	Langelsheim - Altenau
70	Elend - Braunlage
71	Wunstorf - Bokeloh - Steinhude
81	Wittingen - Wolfsburg
82	Velpke - Grafhorst

Nr	Untersuchte Varianten
72	Dannenberg Ost – <b>Wustrow</b> – <b>Salzwedel</b>
73	Stade - Hesedorf - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck
74	Ocholt – <b>Sedelsberg</b> – <b>Friesoythe</b> – Cloppenburg
75	Norden – <b>Dornum</b> – <b>Esens</b>
76	Rahden – <b>Uchte</b> – <b>Steyerberg</b> - Nienburg
77	Diepholz – Sulingen - Nienburg
78	Bassum – Sulingen - Rahden
79	Holdorf – <b>Damme</b> – <b>Schwegermoor</b> - Bohmte
80	Braunschweig - Harvesse
83	Sz-Lebenstedt - Sz-Fredenber

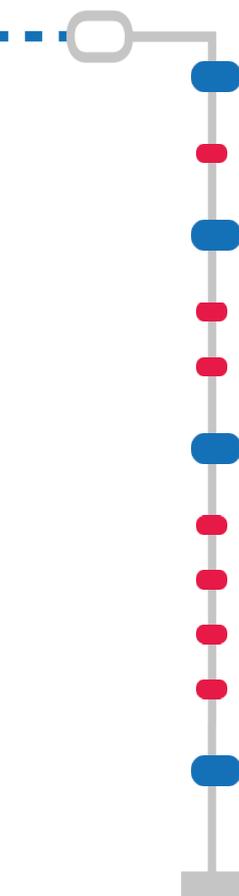


| Hannover | 11. April 2023

**N**  
**LNVG**

# Vorstellung des neuen Reaktivierungsprogramms

**Vorstellung im Rahmen  
der ersten Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises**



## **Anlass und Ziel der Reaktivierungsuntersuchung**

- **Schlussfolgerungen aus Reaktivierungsuntersuchung 2013**

## **Wirtschaftliche Betrachtung aus Sicht des Aufgabenträgers**

- **Betriebs- und Investitionskosten über 20-jährigen Betrieb**
- **Finanzierung**

## **Untersuchungsdesign**

- **Stufen der Untersuchung**
- **Lenkungsreis**
- **externe Evaluation**
- **Landesbuslinien**

## **Ausblick**



## Anlass der Reaktivierungsuntersuchung



### Geänderte Rahmenbedingungen und Auftrag der Politik

- Ziel neue Kundengruppen für eine Verkehrswende zu erschließen
- verbesserte Förderbedingungen für Investitionen bei Streckenreaktivierungen mit GVFG-Mitteln des Bundes (Förderung von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten)
- weiterentwickelte Verfahrensanleitung für Standardisierte Bewertung
- Koalitionsvertrag: Reaktivierungsprogramm wird gestartet

## Ziele der Reaktivierungsuntersuchung



### **Die Reaktivierungsuntersuchung soll Grundlage für die Beantragung von GVFG-Fördermitteln für Reaktivierungsprojekte sein:**

- In einem transparenten und einheitlichen Prozess werden die Schienenstrecken identifiziert, die unter Berücksichtigung der absehbaren Mittelausstattung der SPNV-Aufgabenträger für eine Reaktivierung im SPNV sinnvoll erscheinen;
- Die Aufgabenträger werden bei der Auswahl von zu realisierenden Angebotsausweitungen wie Streckenreaktivierungen und anderen möglichen Angebotsausweitungen unterstützt, um aufzuzeigen, wie die für das SPNV-Angebot zur Verfügung stehenden Mittel optimal eingesetzt werden können.

## Reaktivierungsuntersuchung 2013



### Schlussfolgerungen für die neue Untersuchung

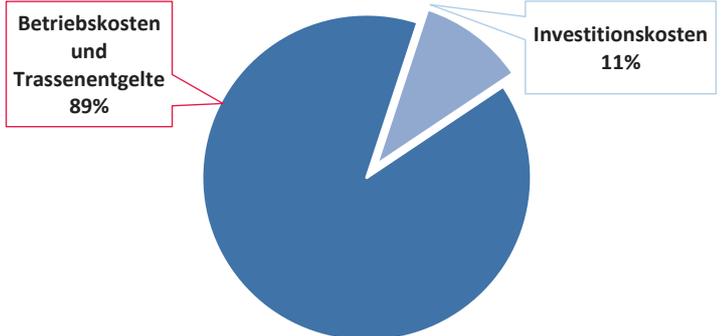
- Untersuchungsdesign 2013 grundsätzlich geeignet und zielführend
- Nachjustierung geboten bei
  - Einbindung der Aufgabenträger: müssen im Prozess Verpflichtung eingehen, bei positiver Bewertung Vorhaben umzusetzen; gilt auch bei Ländergrenzen überschreitenden Projekten
    - Untersuchung 2013: von drei im LNVG Gebiet positiv bewerteten Projekten sind bislang zwei umgesetzt: ein Projekt „hakt“ an Mitwirkung eines beteiligten Bundeslandes
  - Finanzierungsrahmen
    - 2013 lag der Fokus auf Finanzierung der Investitionskosten. Nachbetrachtung zeigt, dass Betriebskosten in der Gesamtschau weitaus höheres Volumen haben. Daher auch Analyse von Produktionsstrukturen notwendig
  - Berücksichtigung der Kosten bei der Einfädelung in existierende Bahnhöfe
    - 2013 lag der Fokus auf Kosten durch Ertüchtigung der zu reaktivierenden Strecke

## Wirtschaftliche Betrachtung aus Sicht des Aufgabenträgers

Langfristige Sicherstellung der Betriebskosten ist zentrale Aufgabe

Vor dem Hintergrund der 20-jährigen Bestellverpflichtung:  
**Betriebskosten und Trassenentgelte über 20 Jahre deutlich höher als Infrastrukturkosten**

Miteinsatz bei 20-jährigem Betrieb



Beispieldaten:

Reaktivierung der Strecken Neuenhaus – Bad Bentheim und Einbeck-Mitte – Einbeck-Salzderhelden, Stand 2018

## Konzept für Reaktivierungsuntersuchung - Finanzierung



### Reaktivierung erfordert zusätzliche Mittel zur Finanzierung der Betriebskosten

- LNVG finanziert Betriebsleistungen aus zugewiesenen Regionalisierungsmitteln und „Wettbewerbserfolgen“
  - „Wettbewerbserfolge“ kaum mehr realisierbar und in Mehrbestellungen „investiert“
  - Zuweisung von Regionalisierungsmitteln eingefroren auf Stand 2020 (vor Klimapaket BReg); geplante Teilhabe an jüngster Erhöhung der Regionalisierungsmittel erforderlich für Absicherung Status quo
  - Durch LNVG sind bereits die zur Reaktivierung anstehenden Strecken Buchholz – Jesteburg – HH-Harburg und Neuenhaus – Coevorden zu finanzieren
- LNVG benötigt für den zielgerechte Angebotsverbesserungen auf Hauptkorridore (z.B. Hannover – Göttingen) zusätzliche Mittel
- Finanzierungsrisiken aus Beitrag zur Klimawende: Mehrkosten durch Ersatz der Dieselfahrzeuge durch solche mit alternativem Antrieb
- Betriebskosten für reaktivierte Strecken nach bisherigen Erfahrungen besonders hoch; zudem aus zuwendungsrechtlichen Gründen 20jährige Bestellverpflichtung erforderlich
- **Finanzierungsrahmen für Betriebskosten aus Reaktivierung weiterer Strecken ist zeitnah zu klären**

## Reaktivierungsuntersuchung



### Eckpunkte

- Untersuchungsdesign in Anlehnung an Reaktivierungsuntersuchung 2013 mit verschiedenen Untersuchungsstufen
- Anpassung der Auswahlkriterien in den einzelnen Untersuchungsstufen erfolgt im Hinblick auf die neue Standardisierte Bewertung und mit dem Ziel, einen GVFG-Antrag zu stellen
- Kein Einsatz von Dieselfahrzeugen im Zielzustand
- Bedienung im niedersächsischen Standard

# Projektstruktur



## Lenkungskreis und Projektgruppe

### Lenkungskreis

Im Lenkungskreis vertreten sind:

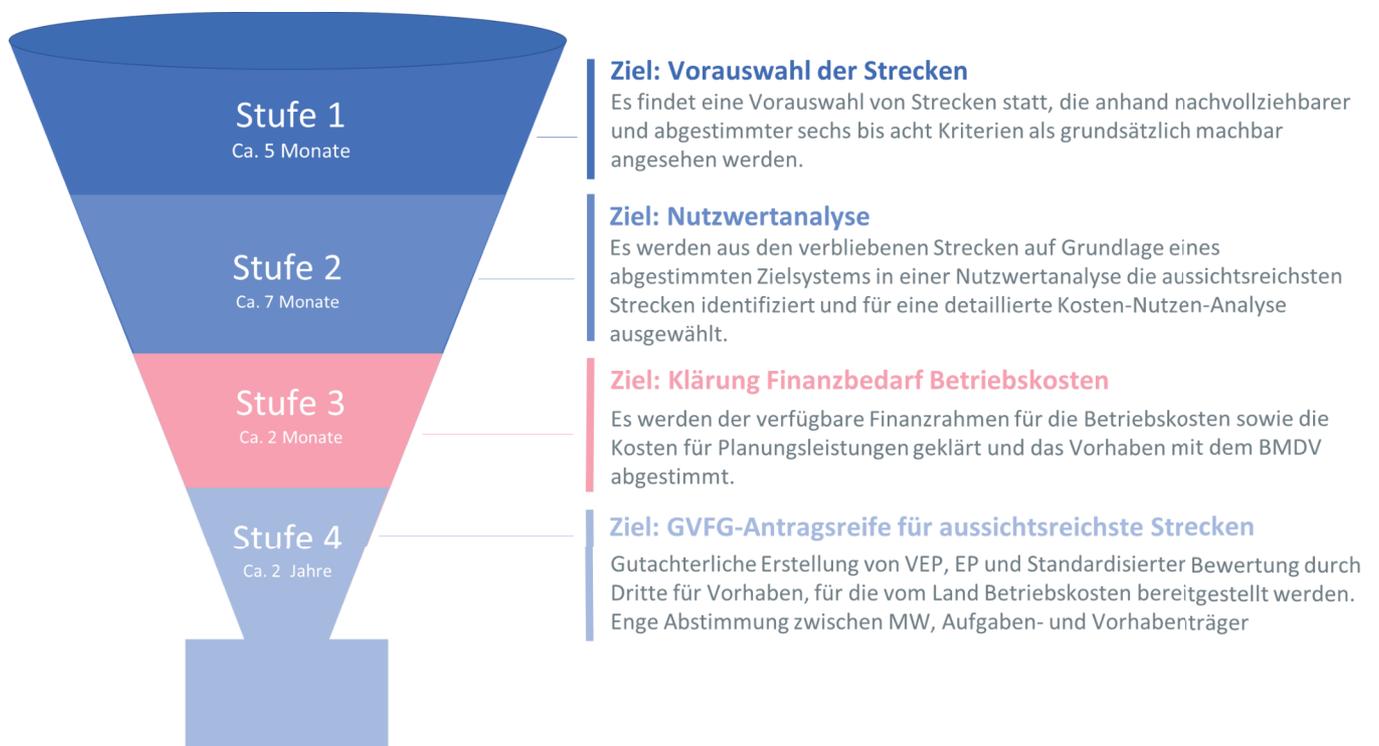
- verkehrspolitische Sprecherinnen oder Sprecher der Landtagsfraktionen
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
- Niedersächsischer Landkreistag (NLT)
- Niedersächsischer Städtetag (NST)
- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund (NSGB)
- BUND Niedersachsen
- Nahverkehrsbündnis Niedersachsen
- Verkehrsclub Deutschland LV Niedersachsen (VCD)
- Pro Bahn LV Niedersachsen/ Bremen
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Niedersachsen/ Bremen
- Einfach einsteigen e.V.
- Zuständige niedersächsische SPNV Aufgabenträger
- SoVD Niedersachsen

Die Projektgruppe erarbeitet das Untersuchungsdesign und die Prüfkriterien und legt dem Lenkungskreis nach Abschluss der jeweiligen Stufe die Ergebnisse vor.

### Projektgruppe

Es ist vorgesehen, dass Fachexpertinnen und –experten der zuständigen niedersächsischen SPNV Aufgabenträger in der Projektgruppe vertreten sind.

## Stufen der Reaktivierungsuntersuchung

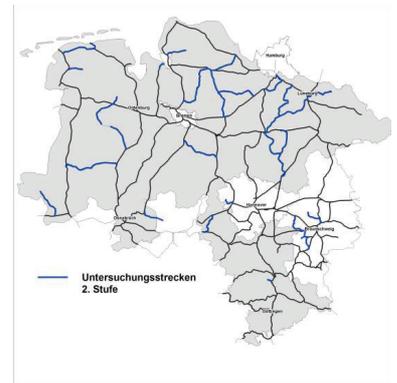


## Auswahl der Reaktivierungskandidaten: Stufe 1



### Welche Strecken werden in die Untersuchung mit aufgenommen?

- Folgende Strecken werden ohne notwendige aktive Meldung in die Untersuchung aufgenommen:
  - Strecken, die in der letzten Reaktivierungsuntersuchung mindestens Stufe 2 erreicht haben und keine Neubaustrecken sind (s. Graphik)
- Es erfolgt ein Ideenaufwurf für weitere nicht entwidmete Strecken an Kommunen und Aufgabenträger. Eine Aufnahme erfolgt nach folgenden Maßgaben:
  - Strecken, die bei der Untersuchung im Jahr 2013 nicht über Stufe 1 hinausgekommen sind, aber bei denen sich relevante durch die Antragstellenden nachzuweisende Änderungen ergeben haben
  - Strecken, die in einem anderen Umfang als 2013 betrachtet werden
  - Strecken, die bei der Untersuchung 2013 nicht bewertet wurden.



## Übersicht: Bewertungskriterien in Stufe 1



### Die Reaktivierungskandidaten werden anhand folgender Kriterien bewertet

1a. Verkehrspotential der Strecke I: Im Umkreis wohnen viele Menschen

1b. Verkehrspotential der Strecke II:

- Die Strecke hat eine touristische Bedeutung
- Die Strecke bindet Mittelzentren an die Schiene an
- Die Strecke hat überregionale Bedeutung

2. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region

3. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen

4. Die Siedlungsstruktur ist wenig zersplittert: Die Haltepunkte sind für alle Anwohnerinnen und Anwohner gut erreichbar, sodass der Busverkehr durch den Schienenverkehr ersetzt werden kann.

5. Der Investitionsbedarf erscheint angemessen

6. Die Strecke ist unmittelbar mit dem bereits bestehenden Schienennetz verbunden und kann in dieses ohne größeren Aufwand integriert werden

7. Günstige Produktionsstrukturen

## Landesbuslinien



### **... als ergänzender Ansatz für Angebotsverbesserungen**

In Fällen, in denen eine Streckenreaktivierung aus strukturellen, verkehrlichen und/oder wirtschaftlichen Gründen nicht erfolgversprechend betrieben werden kann, wird das Land unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Reaktivierungsuntersuchung nachgelagert die Einführung und Förderung von Landesbuslinien prüfen.

-> MW und LNVG prüfen Weiterentwicklung des Konzepts der Landesbuslinien.

## Vorschlag: Externe Projektevaluation



### Reaktivierungsuntersuchung wird extern gutachterlich begleitet

Eine sachliche Evaluation soll unter folgenden Maßgaben beauftragt werden

- Inhalt der Evaluation: Es wird der Prozess evaluiert, nicht der fachliche Gegenstand der Reaktivierungsuntersuchung
- Neutralität: Die Neutralität der Evaluation wird gewahrt, indem ein Gutachten von einer neutralen, bisher nicht fachlich im Bereich der Reaktivierung von Strecken tätigen Stelle erstellt wird

## Ausblick



### Nächste Schritte

- Aufruf an Kommunen/Aufgabenträger, Vorschläge zur Streckenreaktivierung zu senden
- Bewertung der Strecken anhand der abgestimmten Kriterien
- Ergebnis wird im nächsten Lenkungskreis im Dritten Quartal 2023 präsentiert und erläutert
- Die besten 20-25 Strecken werden anschließend vertieft in Stufe 2 betrachtet



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](mailto:info@lnvg.de)

**Vielen Dank!**



[www.lnvg.de](http://www.lnvg.de)