

Fachbereich 3b - Klimaschutz,
Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität
Jürgen Kipke

Datum:
31.07.2023

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Sachstand aus 2. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises zum neuen Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	07.09.2023	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

Die Reaktivierung von nicht aktiven Bahnstrecken für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ein wichtiger Baustein der Verkehrswende auch für das Oberzentrum Lüneburg. Seit 2013 wird in diesem Zusammenhang auch die Reaktivierung der Strecken Lüneburg - Amelinghausen - Soltau sowie Lüneburg - Bleckede diskutiert (VO/5328/13). In einem mehrstufigen Verfahren werden durch die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) landesweit reaktivierungswürdige Strecken ermittelt.

Die beiden Streckenführungen wurden in die Liste der 54 Reaktivierungskandidaten der Stufe 1 in die Reaktivierungsuntersuchung für 2023 aufgenommen worden. Zuständiger Aufgabenträger ist in beiden Fällen die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG).

Das Untersuchungskonzept der LNVG sieht ein vierstufiges Verfahren vor. Auf Stufe 1 wird zunächst aufgrund der früheren Untersuchung sowie eines Ideenaufrufs eine Vorauswahl der Strecken stattfinden, an diese schließt sich auf Stufe 2 eine Nutzwertanalyse mit anschließendem Ranking an, auf Stufe 3 werden für die vorliegenden Strecken die langfristig anfallenden Betriebskosten ermittelt und für die aussichtsreichsten Strecken wird auf Stufe 4 schließlich in die konkrete Planung eingestiegen und der Förderantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorbereitet. Die Strecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg – Soltau sind aufgrund der Ergebnisse aus der Reaktivierungsuntersuchung des Jahres 2013 bereits vorab fest als zwei von 25 in Niedersachsen für eine Reaktivierung zu untersuchende Trassen bestimmt worden; auf die Vorlage VO/10670/23 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Zur Anwendung kommen soll dabei das seit 2020 verbesserte Förderrecht nach dem GVFG. Dieses sieht für Reaktivierungen nun eine Bundesförderung von bis zu 90 Prozent der zuzwendungsfähigen Kosten vor. Auf dieser Grundlage wurde das Verfahren der Standardisier-

ten Bewertung angepasst, mit dem die Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturvorhaben untersucht wird. Neben rein verkehrlichen und wirtschaftlichen Faktoren kommen dort nun auch verstärkt ökologische und soziale Kriterien zum Tragen.

Begleitet wird das neue Reaktivierungsprogramm von einem parlamentarischen Lenkungskreis, dem neben den verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprechern der Landtagsfraktionen Vertreterinnen und Vertreter von Fachorganisationen und kommunalen Spitzenverbänden angehören. Der Lenkungskreis wird das Programm nun laufend begleiten und über Fortschritte informieren; er tagte am 11. April 2023 erstmals und informierte am 05.06.2023 über den aktuellen Sachstand. Den Mitgliedern des Mobilitätsausschusses wurde die Präsentation der zweiten Sitzung des Lenkungskreises bereits per Mail am 23.06.2023 versandt worden.

Als weit fortgeschrittenes Reaktivierungsvorhaben wurde im Rahmen der zweiten Sitzung auch die Reaktivierungsvariante Lüneburg – Amelinghausen – Soltau von der SINON vorgestellt (Präsentation der SINON liegt dieser Vorlage bei).

Die SINON erarbeitet aktuell ein noch Betriebskonzept für die Verbindung mit voraussichtlich zwei Alternativen mit unterschiedlichen Umlaufzeiten, über die im Laufe des weiteren Verfahrens entschieden werden muss:

- Variante 1: 50 Min. Fahrtzeit mit bis zu 8 Haltepunkten auf der Gesamtstrecke
- Variante 2: 65 Min. Fahrtzeit mit bis zu 11 Haltepunkten auf der Gesamtstrecke

Für das Lüneburger Stadtgebiet sehen die Alternativen zur Erzielung attraktiver Fahrzeugumläufe und einer hohen Betriebsqualität derzeit neben dem Bahnhof zwei Haltepunkte im Stadtgebiet vor. Eine Priorisierung der SINON zu Standorten im Stadtgebiet ist noch nicht erfolgt.

Variantenabhängig sind unterschiedliche Infrastrukturmaßnahmen durchzuführen, wie Kreuzungsbahnhöfe herzustellen, sog. Durchrutschwege für die Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in beide Fahrrichtungen an Bahnhöfen und Signalisierungen.

Mit einer Inbetriebnahme der Strecke Lüneburg – Amelinghausen – Soltau wird realistisch im Jahr 2028 gerechnet; dieses Datum steht aber in Abhängigkeit von den Umbaumaßnahmen der Deutschen Bahn im Bereich des Bahnhofes.

Hinsichtlich einer städtischen Positionierung zu Haltepunkten im Stadtgebiet fanden erste fachliche Abstimmungen mit dem Bereich der Stadtplanung hinsichtlich der bestehenden Entwicklungspotentiale im südwestlichen Stadtgebiet statt. Mit dem Landkreis Lüneburg und der SINON besteht zudem ein kontinuierlicher Austausch.

Abstimmungsgespräche mit der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) finden derzeit durch die SINON bereits zum Betriebskonzept statt. Eine Vorstellung des Konzeptes und eine Befassung des Mobilitätsausschusses zu betrieblich möglichen Haltepunkten ist für die nächste Sitzung vorgesehen; die SINON wird hierzu vortragen.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) <small>und/oder</small> 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) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
 - Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr
- und/oder
- Negativ (-): CO₂-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:

- 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:

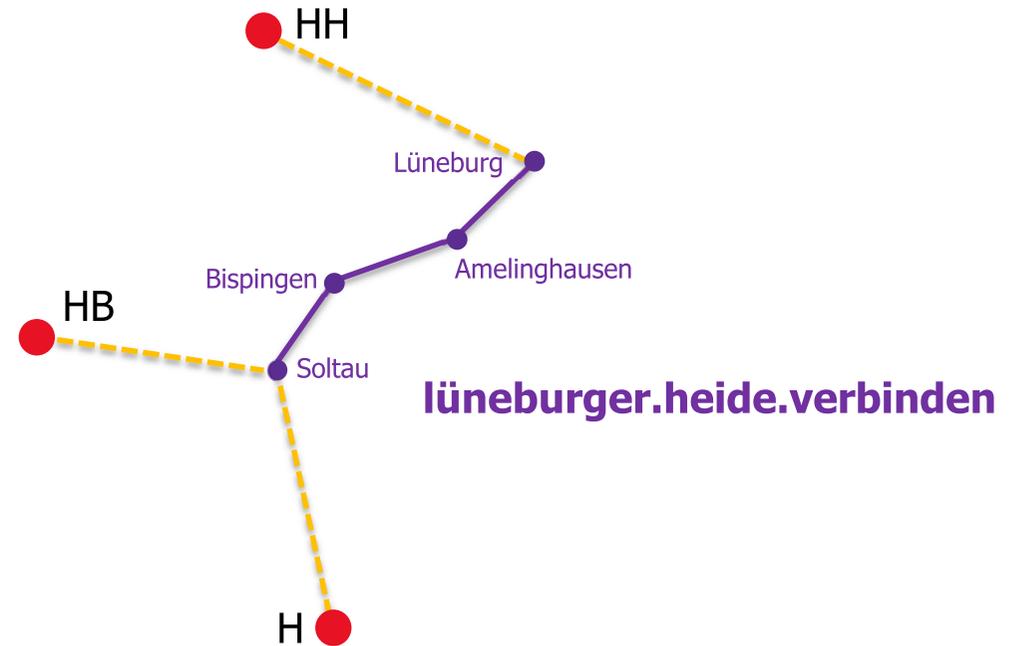
e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:



Bf. Amelinghausen



Reaktivierung Strecke Lüneburg - Soltau

Hannover, Lenkungsreis Reaktivierung 05.06.2023

Dipl. Ing. Sebastian Schülke

Technischer Leiter, Prokurist



2023 Umbauzug bei Drögenindorf

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:

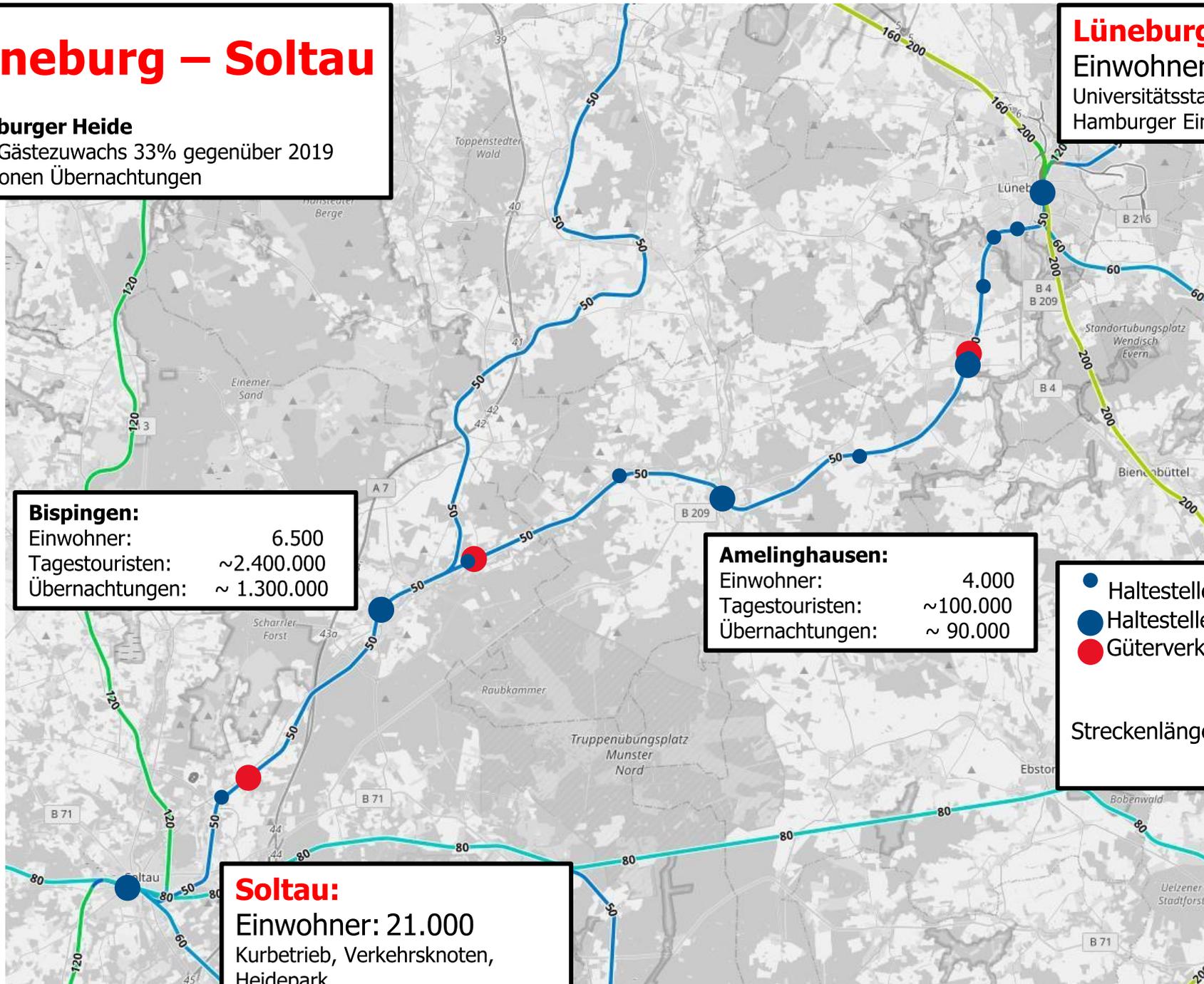
Einwohner: 4.000
Tagestouristen: ~100.000
Übernachtungen: ~90.000

- 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

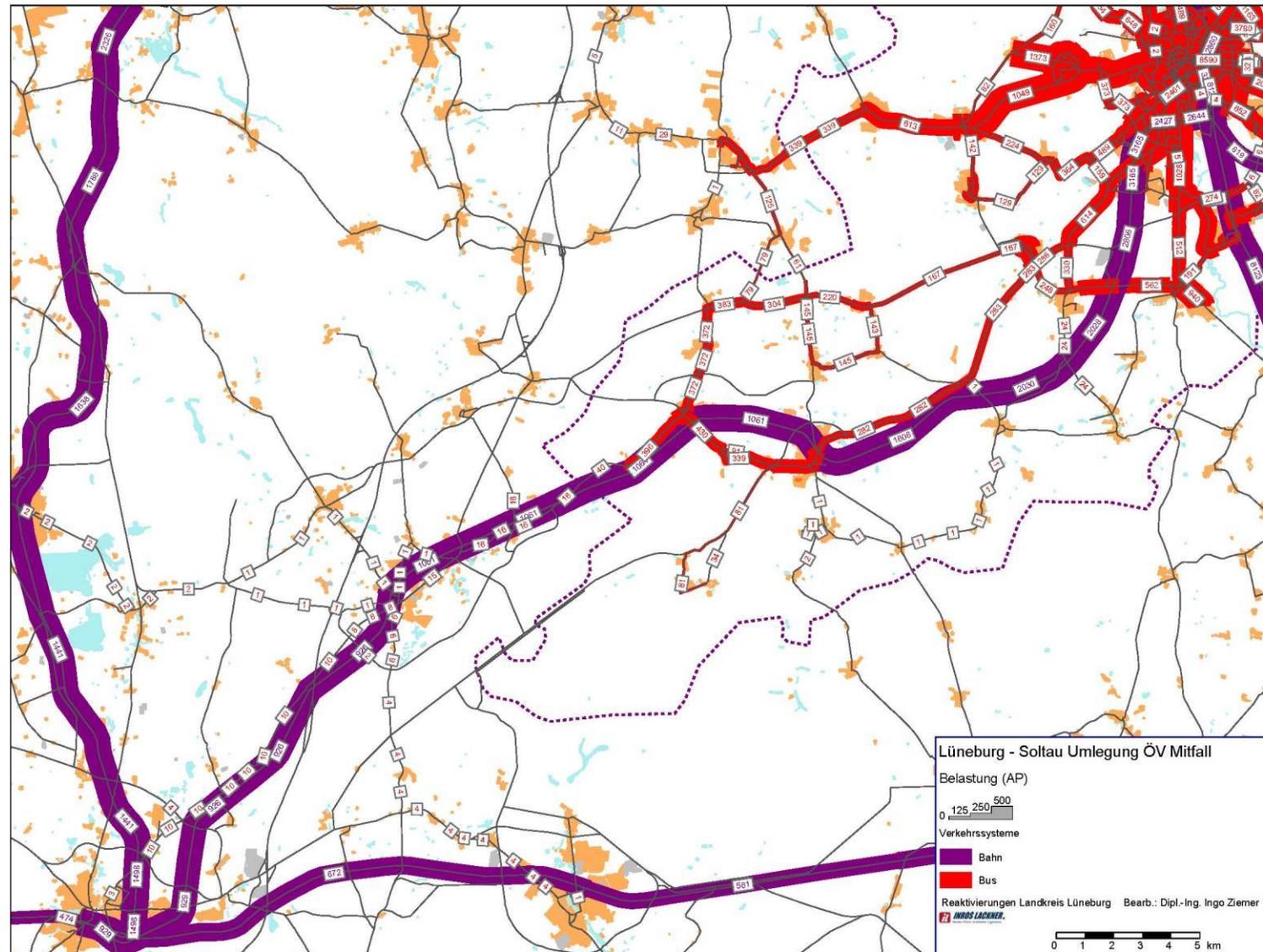
Stadtgebiet: 3.165 Fahrgäste
 Melbeck: 2.806 Fahrgäste
 Amelinghausen: 1.808 Fahrgäste
 Bispingen: 1.061 Fahrgäste
 Soltau: 926 Fahrgäste

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).

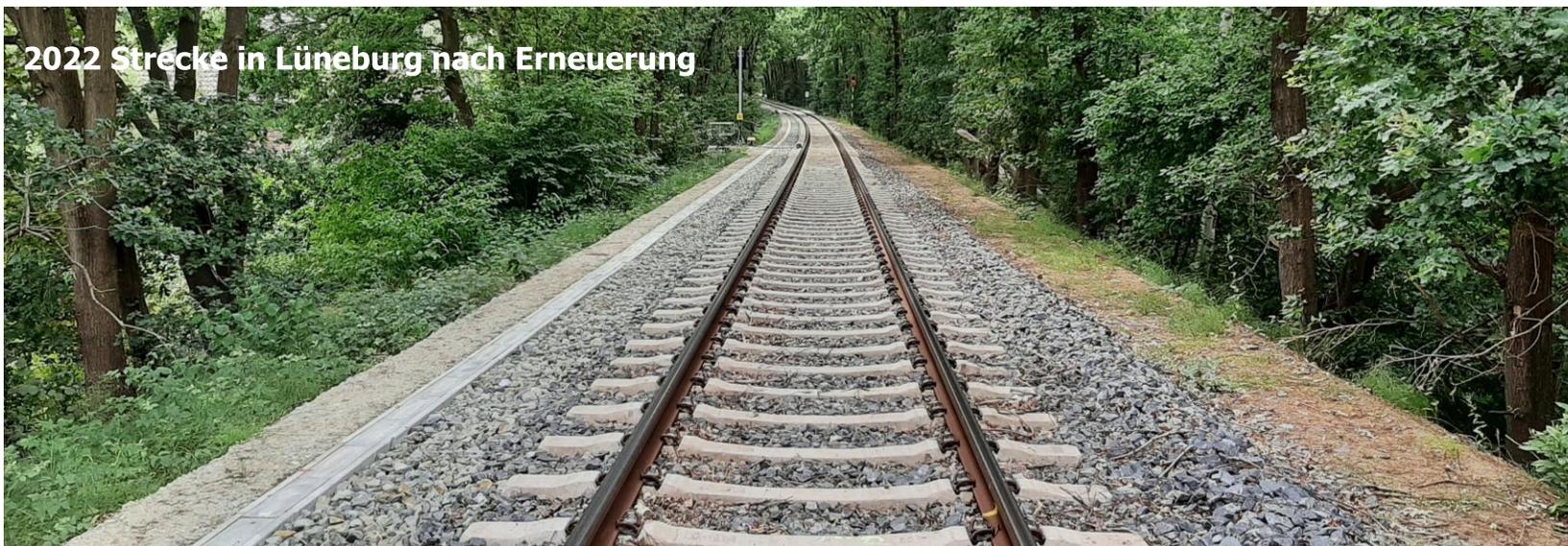
ca. 40 Mio.€ sind, bzw. werden für die Sanierung im Güterverkehr investiert.

-> 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

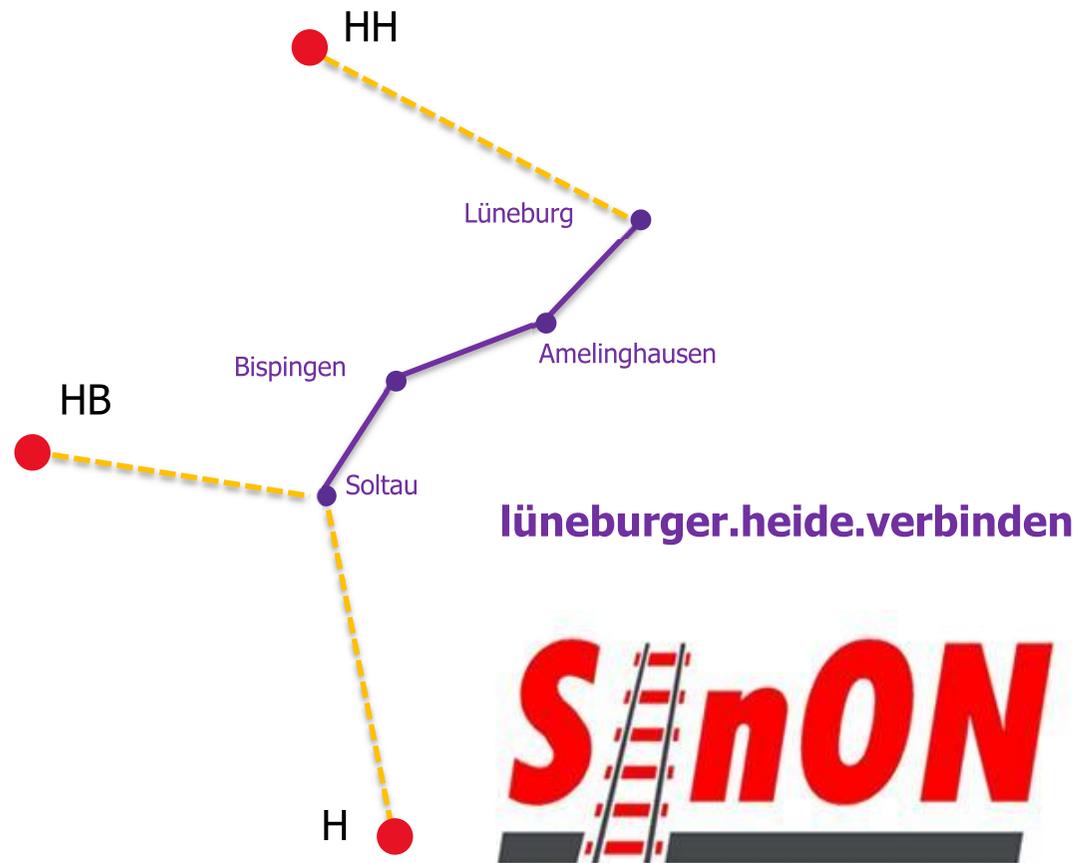
- Finalisierung des Betriebskonzeptes -> vrstl. 2 Varianten als Teil der Vorplanung
 - Ausschreibung Bahnsteige, Trassierung, Bahnübergänge, Projektleitung erfolgt im Anschluss.
- Brücken sind in der Entwurfsplanung LPH 3
- Signaltechnik / BÜ-Technik ist in der LPH 1
- Zugfunklösung mit EVB ~ 2025 beschaffen

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

-> frühestens Ende 2026, realistisch 2028



2023 Umbauzug bei Drögenindorf



Vielen Dank !

Dipl. Ing. Sebastian Schülke

Technischer Leiter, Prokurist

sebastian.schuelke@sinon-gmbh.de