

# Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

6. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises  
am 20. März 2025



# Tagesordnung

- TOP 1            Begrüßung und Rückschau auf die fünfte Sitzung
  
- TOP 2            Stand der bereits weit fortgeschrittenen  
Reaktivierungsvorhaben
  
- TOP 3            Ergebnisse der Nutzwertanalyse
  - TOP 3.1        Vorstellung der Ergebnisse
  - TOP 3.2        Fragen
  
- TOP 4            Ausblick und Abschluss





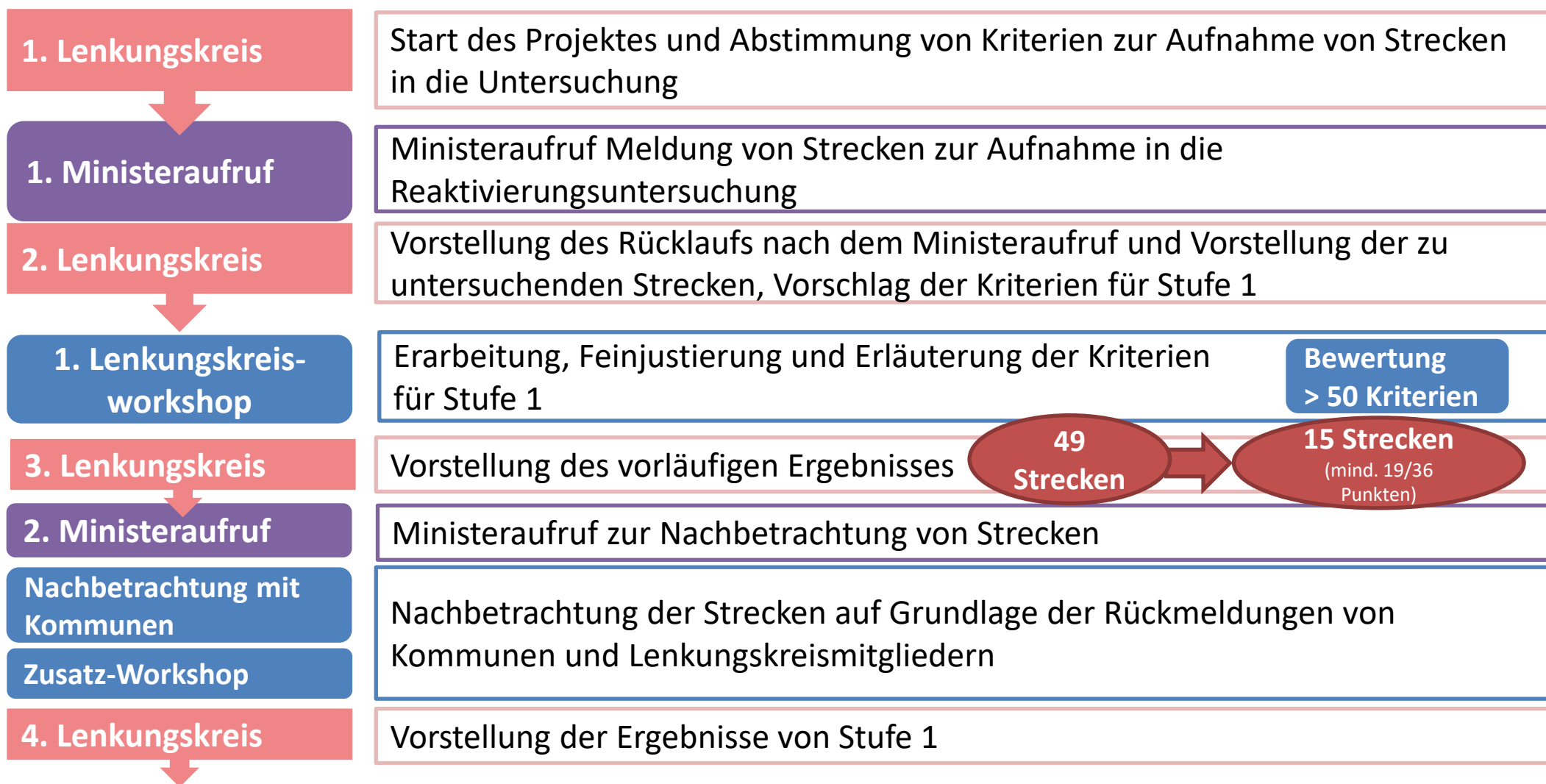
# TOP 1      **Begrüßung durch Herrn Staatssekretär Doods und kurze Rückschau auf die fünfte Sitzung**





## Was bisher geschah? Vorauswahl der Strecken in Stufe 1

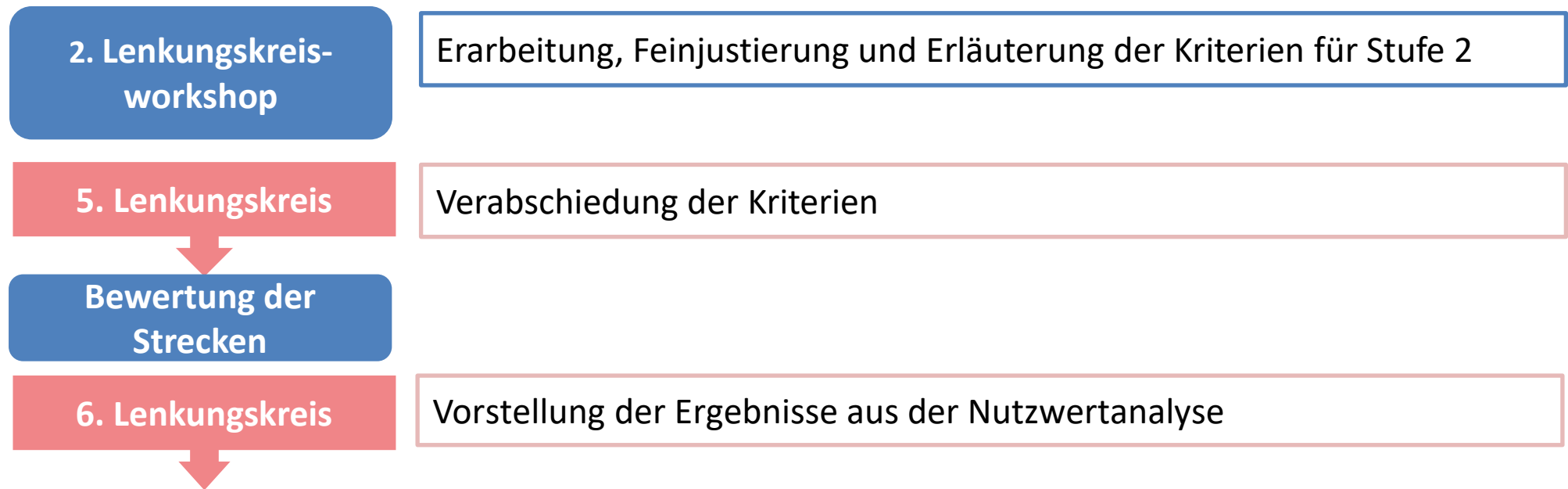
In Stufe 1 fanden 4 Lenkungscreissitzungen, 1 Workshop zur Diskussion der Kriterien und ein Zusatz-Workshop zur Klärung offener Fragen statt.





## Wo sind wir jetzt? Nutzwertanalyse in Stufe 2

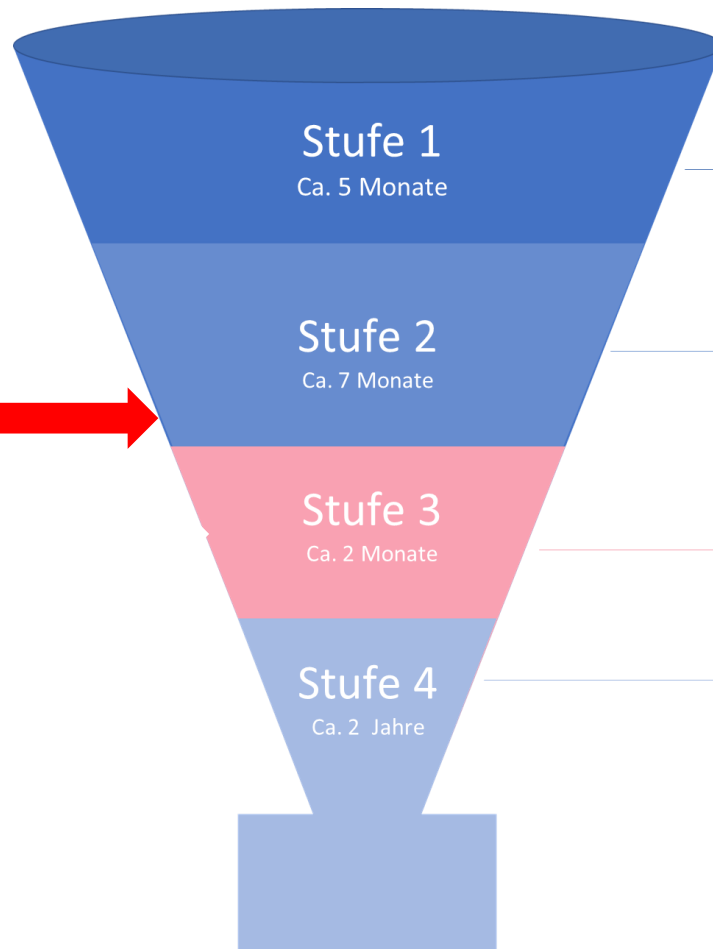
In Stufe 2 gab es einen Workshop und jetzt eine zweite Lenkungskreissitzung.





## Status Quo Stufe 2

Die Nutzwertanalyse hat sich aufgrund von großem Mehraufwand zeitlich verzögert.



### Ziel: Vorauswahl der Strecken

Es findet eine Vorauswahl von Strecken statt, die anhand nachvollziehbarer und abgestimmter 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



## Ziel von Stufe 2

Ziel von Stufe 2 ist die Auswahl nach Nutzwertanalyse als Grundlage für das Bestehen der Standardisierten Bewertung.

**Übergeordnetes  
Ziel**

„Sinnvolle Auswahl von Strecken, die die höchste Bewertung in der Standardisierten Bewertung erwarten lassen“

**Ziel  
Stufe 2**  
Bewertung nach  
Nutzwertanalyse

„Identifikation der aussichtsreichsten aus den verbliebenen Strecken auf Grundlage eines abgestimmten Zielsystems in einer Nutzwertanalyse und Auswahl daraus für eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse“



## **TOP 2      Stand der bereits weit fortgeschrittenen Reaktivierungsvorhaben**







## Rückblick 2. Lenkungskreis-Sitzung am 5. Juni 2023

- Landesweit gibt es mehrere Strecken, die bereits aus der früheren Reaktivierungsuntersuchung positiv hervorgegangen sind bzw. auf denen vor Ort schon intensive Ertüchtigungsmaßnahmen erfolgt sind, wie:
  - Braunschweig-Gliesmarode > Wendeburg-Harvesse,
  - Helmstedt > Schöningen,
  - HH-Harburg > Buchholz i. d. Nordheide,
  - Salzgitter-Lebenstedt > Salzgitter-Lichtenberg,
  - Neuenhaus > Coevorden (NL).
- Weitere fortgeschrittene Vorhaben wurden in der 2. Lenkungskreis-Sitzung von Vertretern vor Ort näher vorgestellt.



- Austausch mit der Öffentlichkeit zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens hat begonnen (Streckengeschwindigkeit durchgehend 100 km/h; alle Bahnübergänge werden technisch gesichert oder aufgehoben).
- Einsatz von Batterietriebwagen mit Ladung in Soltau und Lüneburg an ohnehin zu errichtender Infrastruktur.
- 6 Haltepunkte zwischen Lüneburg Bf und Soltau (Han) Bf realisierbar.
- Fertigstellung der Entwurfsplanung und Aktualisierung der Standardisierten Bewertung bis Sommer 2025 – Im unmittelbaren Anschluss Beginn des Planfeststellungsverfahrens, u. a. Technisch-Wirtschaftliche Prüfung und Beantragung der GVFG-Mittel.
- Betriebsaufnahme mit einem Übergangsfahrplan und gebrauchten Dieselfahrzeugen im Dezember 2027 möglich – Beschaffung der Dieseltriebwagen / Ausschreibung des Verkehrsvertrags muss zuvor erfolgen.
- 2029 zum Hochleistungskorridor HH – H weitere Fahrmöglichkeit für Lüneburg Richtung Hannover.
- Nach Fertigstellung des Umbaus Lüneburg Westseite (DB InfraGO), der Oberleitungsinsel Soltau für das Heidekreuz DB (InfraGO) und der Lieferung der Batterietriebwagen kann der Zielfahrplan in Betrieb gehen – auch hierfür muss zuvor Ausschreibung des Verkehrsvertrags erfolgen.



# RB34 Bremervörde – Stade: Status und nächste Schritte



## ▪ Zeitplan

- DB InfraGo, LNVG und evb konnten sich auf einen gemeinsamen Zeitplan einigen, der eine **Reaktivierung in zwei Schritten bis 2030** vorsieht.
- Mit einem **Zwischenkonzept** soll zum Fahrplanwechsel **Ende 2027** gestartet werden.
- Vorentwurfsplanung der evb-Anteile ist abgeschlossen, **Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung wird bis zum Sommer 2025 abgeschlossen** und anschließend das Baurecht beantragt.
- Für den DB InfraGO-Anteil im Bf Stade wird die Entwurfsplanung bis zum Herbst 2026 abgeschlossen werden.
- Ergebnis der abschließenden **Standardisierten Bewertung und Stellung des Zuwendungsantrag bis Ende 2026**.
- **Baumaßnahmen** an der Strecke der evb erfolgen von **März bis November 2027**. Im **Bf Stade** folgt die DB InfraGO mit Baumaßnahmen voraussichtlich **2030**.

## ▪ Konzept

- Um **Anschluss in Stade** zu vereinfachen, wurden zwei Konzeptstufen entwickelt:
- **Zwischenkonzept** mit vereinfachten Planungsgrundlagen am Bahnhof Stade (Nutzung Gleis 2) und leicht beeinträchtigten Anschlussbeziehungen Bus/Bahn an den Unterwegshalten und Endpunkten.
- **Zielkonzept** mit umfangreicheren Planungs- und Baumaßnahmen inkl. Errichtung eines neuen Bahnsteigs im Bahnhof Stade zwecks Ermöglichung einer längeren Standzeit zur Sicherstellung optimaler Anschlüsse – notwendig auch aufgrund der in den 30er-Jahren geplanten Mehrverkehre bei der S-Bahn Stade (S6 Hamburg – Hamburg-Neugraben mit Verlängerung nach Stade).

## ▪ Finanzierung

- **Infrastrukturfinanzierung** (ca. 30 Mio.€, davon 10 Mio. € für Bahnsteigbau sowie Anpassungen Gleisinfrastruktur und Signaltechnik in Stade) über GVFG-Mittel des Bundes (Förderung bis zu 90%).
- **Positiver Gesamtnutzen > 1** ist Grundlage für Förderfähigkeit (Bewertung gem. Regelverfahren der Standardisierten Bewertung). Voraussetzung Infrastrukturfinanzierung: Zusage Land Niedersachsen zur Finanzierung des Betriebs für 20 Jahre ab Realisierung Zielkonzept.



# **TOP 3      Ergebnisse der Nutzwertanalyse**

## **TOP 3.1      Vorstellung der Ergebnisse im Detail**

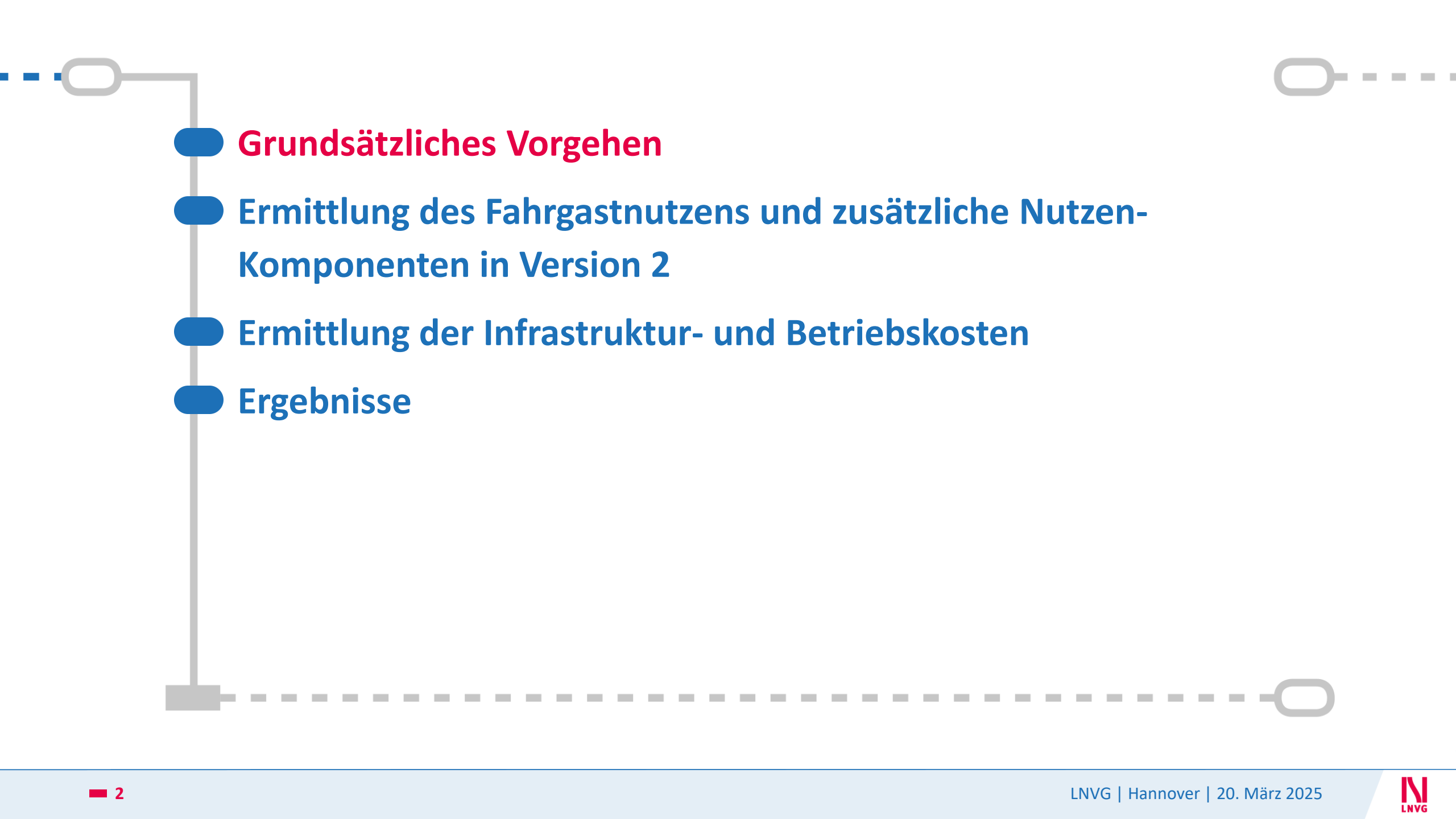


LNVG | 20. März 2025



# Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen Ergebnisse der Nutzwertanalyse

Lenkungskreis

- 
- **Grundsätzliches Vorgehen**
  - **Ermittlung des Fahrgastnutzens und zusätzliche Nutzen-Komponenten in Version 2**
  - **Ermittlung der Infrastruktur- und Betriebskosten**
  - **Ergebnisse**

# Grundsätzliches Vorgehen



## Bewertung der Strecken in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung

- Bewertung in zwei Versionen je Strecke
  - Version 1: Durchführung anhand der Verfahrensanleitung des Bundes für Vorhaben bis 30 Mio. EUR (Vereinfachte Standardisierte Bewertung)
  - Version 2: Durchführung anhand realer Daten, auch als Annäherung an vollwertige Standardisierte Bewertung
- Entwickelt mit Gutachter Prof. Dr. Stölting
- Validierung der Ergebnisse anhand der Strecke Meppen – Essen mit Betrachtung des existierenden Gutachtens
  - → Bestätigung der fachlich richtigen Bearbeitung durch Prof. Dr. Stölting
- Absprachen mit allen betroffenen Landkreisen

# Grundsätzliches Vorgehen



## Bewertung weiterer Varianten

- Bei mehreren Strecken wurden weitere Varianten geprüft, um ein optimales Ergebnis zu erhalten
- Unterscheidung zum Beispiel bei:
  - Werkstattneubau
  - Antriebsart
  - Berücksichtigung anderer Reaktivierungsprojekte
  - Ausgestaltung Infrastrukturausbau (bspw. Zweigleisigkeit)



# Standardisierte Bewertung



## Gesamtwirtschaftliche Bewertung

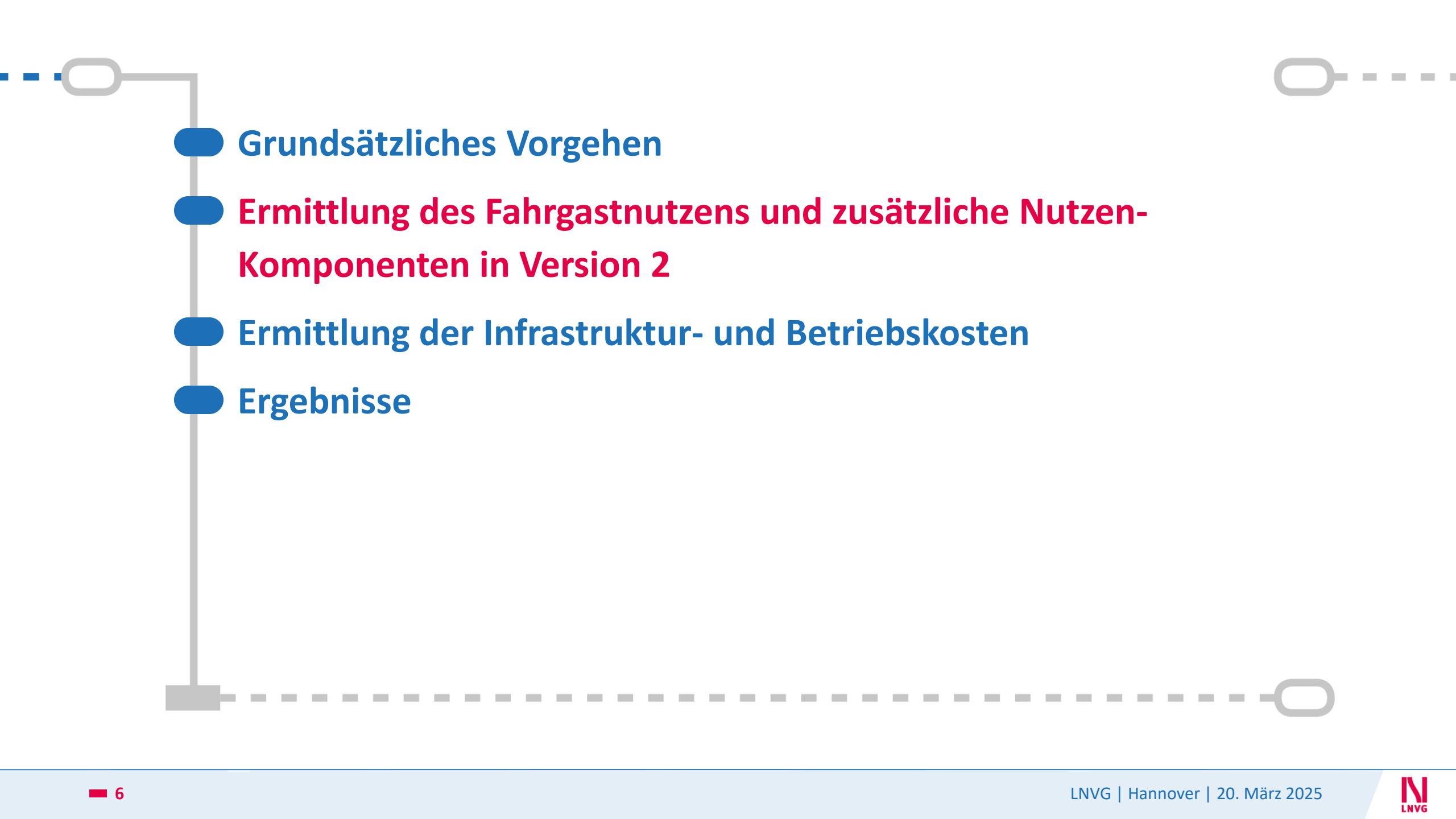
Für eine Förderung nach GVFG wird ein Nutzen-Kosten-Index (NKI) von größer 1 benötigt.

● Auf der Nutzenseite sind laut Verfahrensanleitung folgende Komponenten vorgesehen:

- Verkehrlicher Nutzen (bestehend aus u.a. Reisezeitnutzen, eingesparten PKW-Betriebskosten)
- CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Schadstoffemissionskosten

● Auf der Kostenseite sind laut Verfahrensanleitung folgende Komponenten vorgesehen:

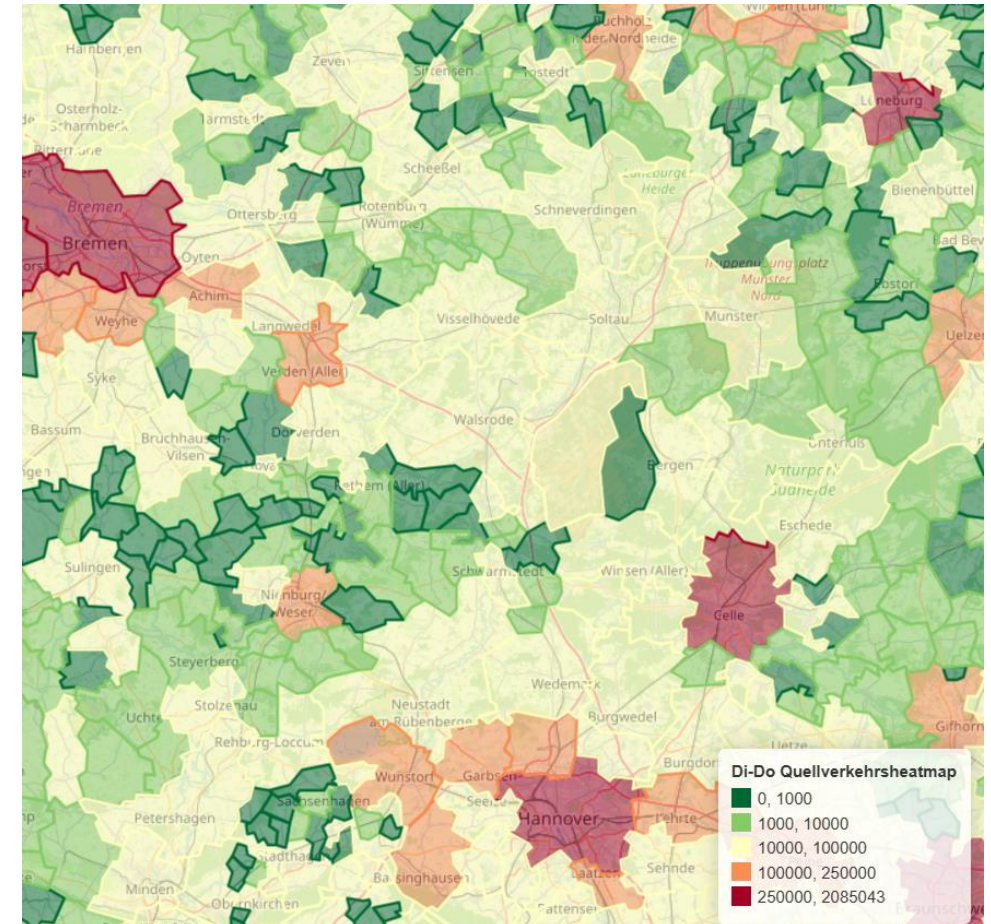
- Kapitaldienst Infrastruktur
- Unterhaltung Infrastruktur
- Betriebskosten ÖPNV

- 
- Grundsätzliches Vorgehen
  - **Ermittlung des Fahrgastnutzens und zusätzliche Nutzen-Komponenten in Version 2**
  - Ermittlung der Infrastruktur- und Betriebskosten
  - Ergebnisse

# Ermittlung des verkehrlichen Nutzens

## Prognose für gewonnene Fahrgäste

- Nutzung von realen Mobilfunkbewegungsdaten
- Daten wurden von Invenium Data Insights auf Gesamtbevölkerung hochgerechnet
- Gemeindegrenau
- Hohe Datenqualität auch in NRW für grenzüberschreitende Verbindungen
- Tlw. Sonderauswertungen bei kurzen Strecken



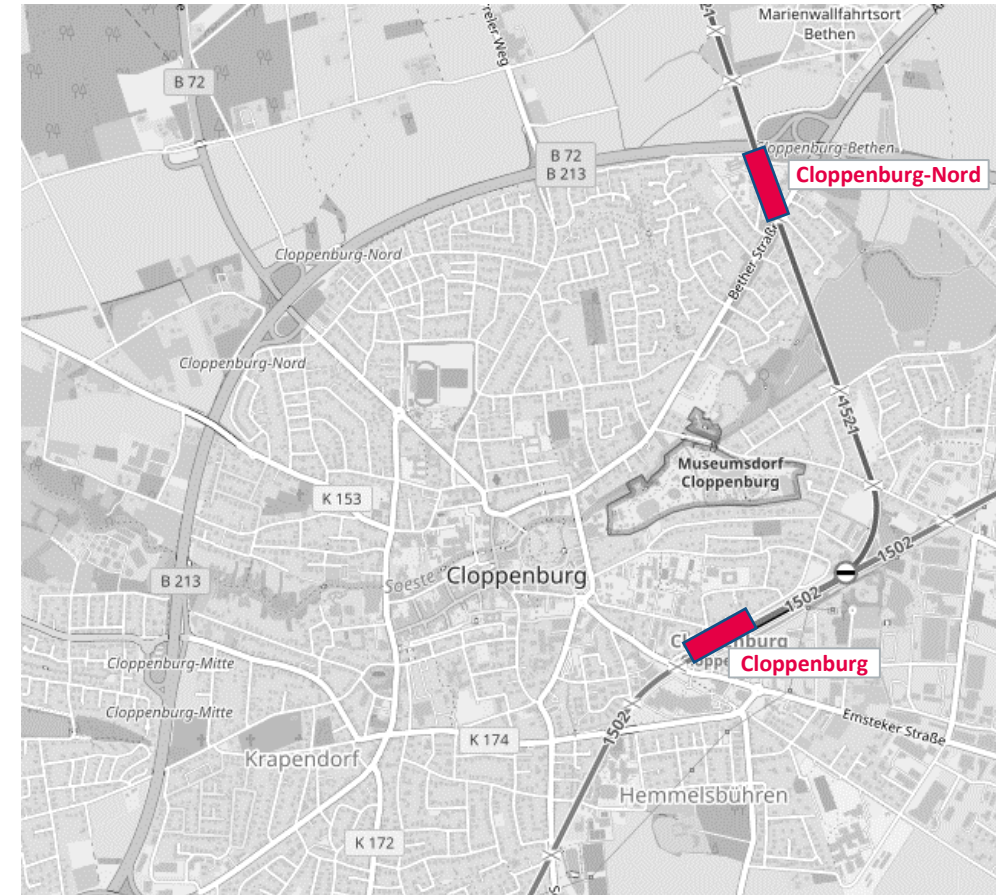
Quelle: Invenium Data Insights

# Zusätzliche Komponenten in Version 2 (I)



## Zusätzlicher verkehrlicher Nutzen in Version 2 durch Berücksichtigung von

- innerörtlichen Verkehren, welche laut Verfahrensanleitung nicht zu betrachten sind
  - Beispiel: Berücksichtigung von 8085 zusätzlichen Fahrten zwischen Cloppenburg und Cloppenburg-Nord
- Relationen, welche laut Verfahrensanleitung nicht berücksichtigt werden dürfen
  - Beispiel: In Variante 2 konnten 28 zusätzliche Relationen bei der Strecke Meppen – Essen betrachtet werden (77 statt 49)
- Verbesserungen im Busverkehr
  - Beispiel: Bei der Strecke Celle – Bergen wurde durch angepasste Buskonzepte der erwartete Nutzen durch zusätzliche Personenkilometer im ÖV um 30 % erhöht



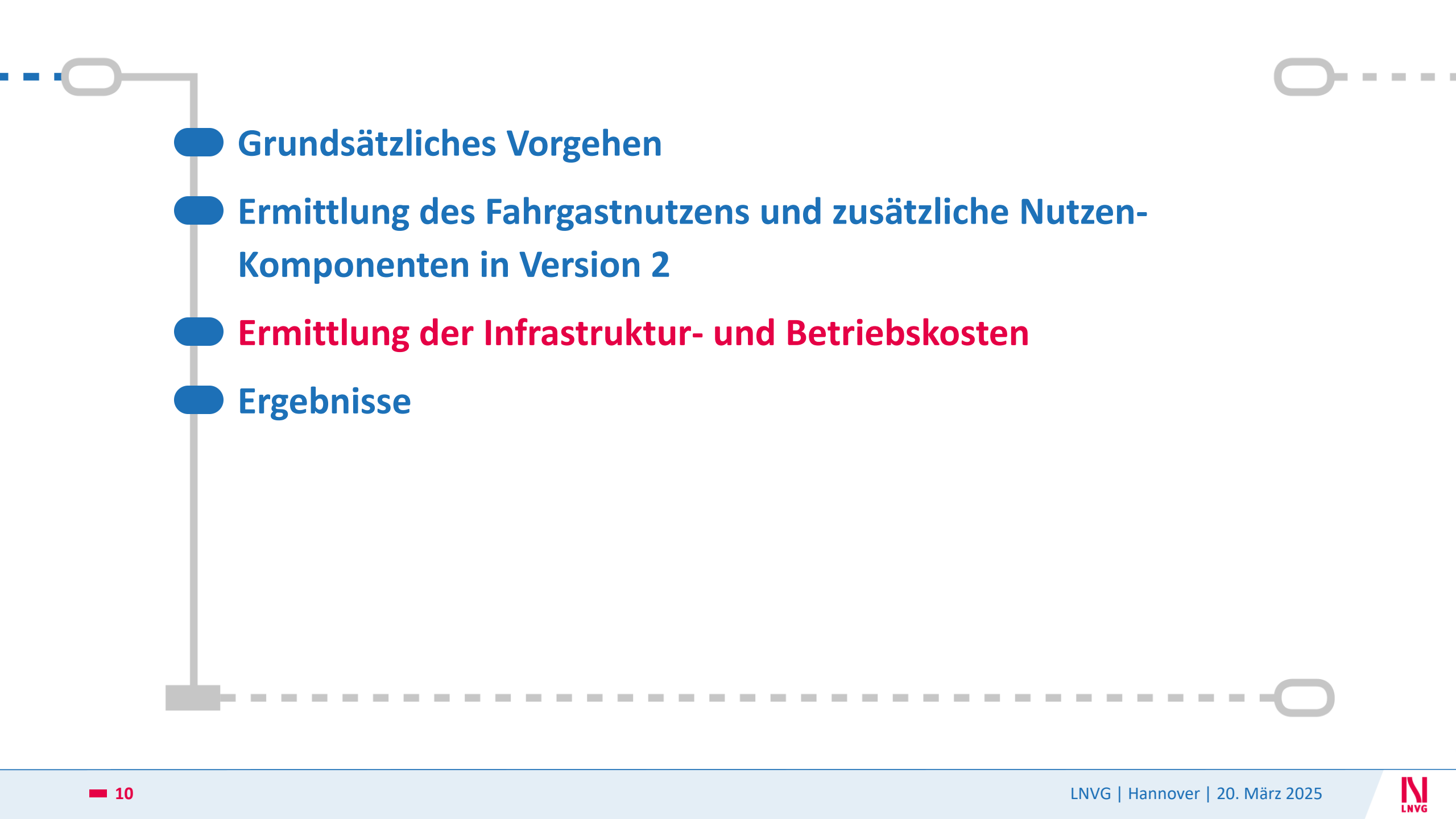
© [OpenStreetMap](#) contributors, OpenRailwayMap, eigene Bearbeitung

# Zusätzliche Komponenten in Version 2 (II)



## Zusätzlicher verkehrlicher Nutzen durch Berücksichtigung von

- perspektivischen Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen, welche von den Kommunen gemeldet wurden
  - Je nach Größe Steigerung der Gesamtnachfrage um 3 % bis 16 %
- weiteren nachfragerlevanten Entwicklungen (z. B. Schulen, Krankenhäusern)
  - Beispiel: Bei der Strecke Aurich – Emden werden 6.250 zusätzliche tägliche Fahrten durch das neue Zentralklinikum berücksichtigt
- Tourismus
  - bei starken Tourismusstandorten wird eine Steigerung der Nachfrage um bis zu 20 % unterstellt
- Fahrgeldeinnahmen
  - Reale Durchschnittseinnahmen pro Pkm abzüglich Vertriebskosten unterstellt
- CO2-Preis des UBA (Anregung aus dem Lenkungsreis)
  - UBA-Wert von 880 EUR/t vermiedener CO2-Emissionen unterstellt

- 
- Grundsätzliches Vorgehen
  - Ermittlung des Fahrgastnutzens und zusätzliche Nutzen-Komponenten in Version 2
  - **Ermittlung der Infrastruktur- und Betriebskosten**
  - Ergebnisse

# Ermittlung der Infrastrukturkosten



## Grundsätzlich wurden folgende Prämissen bei der Ermittlung der Infrastrukturkosten berücksichtigt:

- Kostenansätze entsprechend Zuarbeit der SinON und EVB auf Basis der Ergebnisse aktueller Bauvorhaben
- Grundsätzliche Anpassung der Trassierung für eine Streckengeschwindigkeit von bis zu 100 km/h und damit verbunden die Notwendigkeit der technischen Sicherung von weiterhin benötigten Bahnübergängen
- Einbindung in die Knotenbahnhöfe (hinsichtlich Trassierung sowie Leit- und Sicherungstechnik)
- Gewährleistung von Güterverkehr (zusätzliche Überholgleise etc.)
- Vergleich mit bestehenden Machbarkeitsstudien (z. B. Meppen – Essen)
  - Oberbaumaßnahmen sind zusätzlich zu betrachten
  - Bahnübergangssicherungen nicht ausreichend berücksichtigt
  - Kostenansätze niedriger als von SinON und EVB veranschlagt

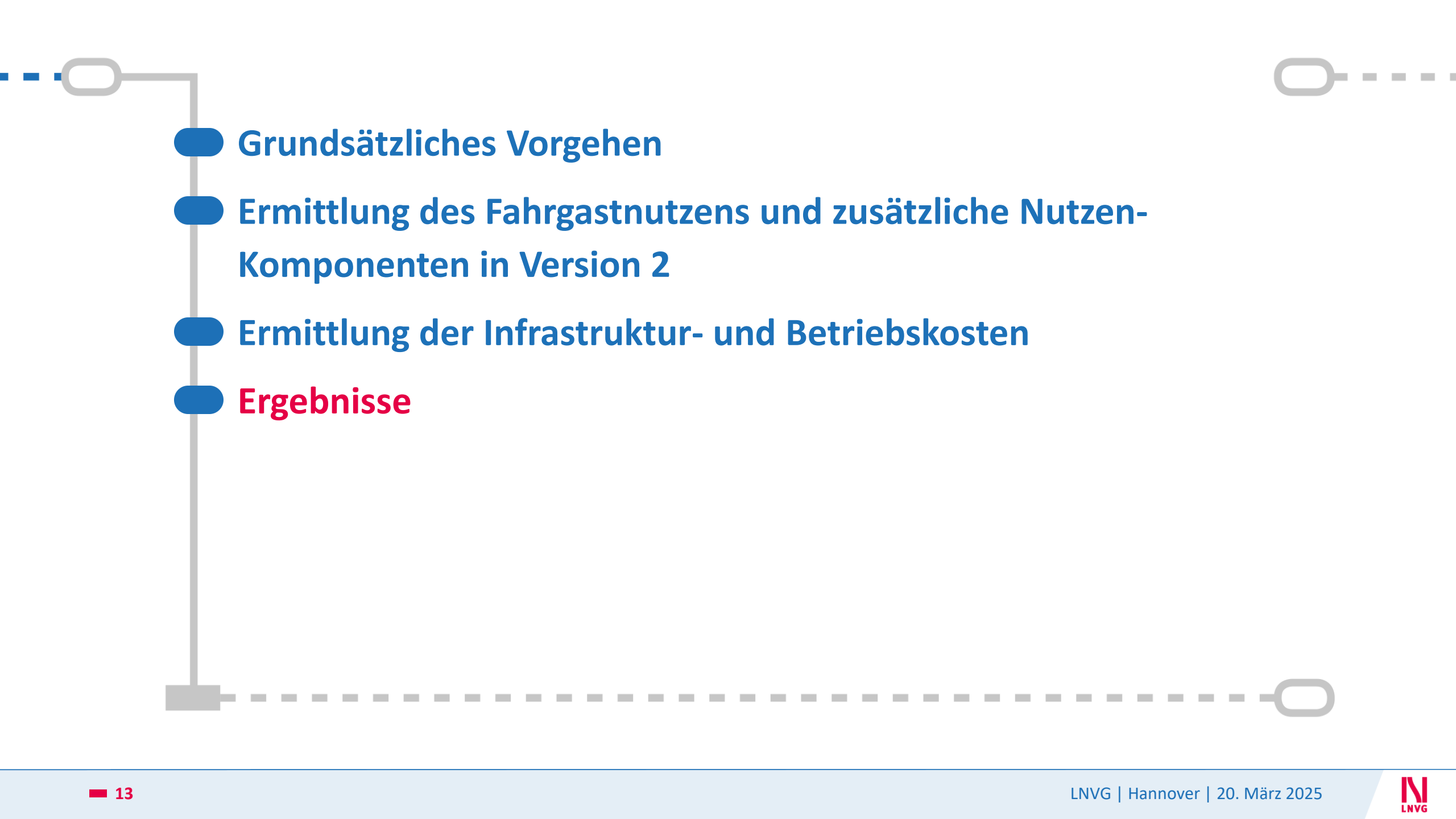
# Betriebskosten



## Unterschied zwischen Version 1 und Version 2

- In Version 1 werden die Standardwerte aus der Verfahrensanleitung verwendet
- In Version 2 werden reale Betriebskosten unterstellt, abgeleitet aus Erfahrungen der LNVG in vergleichbaren Netzen, insb. Bentheimer Eisenbahn:
  - Energiekosten aus realen Werten ähnlicher Fahrzeuge
  - Untersuchung mit Berücksichtigung von Werkstattstrukturen der Akkunetze
  - Personalkosten nicht anhand fester Kilometersätze, sondern anhand realer Umläufe



- 
- Grundsätzliches Vorgehen
  - Ermittlung des Fahrgastnutzens und zusätzliche Nutzen-Komponenten in Version 2
  - Ermittlung der Infrastruktur- und Betriebskosten
  - **Ergebnisse**

# Ergebnisse



## Voraussetzung für GVFG-Förderung: $NKI > 1$

Voraussichtliche Förderfähigkeit	NKI Version 1	NKI Version 2
Voraussichtlich förderfähig	$> 1$	$> 1$
Nach derzeitiger Untersuchung voraussichtlich nicht förderfähig, bei weiteren Maßnahmen vor Ort möglicherweise zukünftig positiver	$> 1$	$< 1$
	$< 1$	$> 1$
	0 bis $< 1$	0 bis $< 1$
	0 bis $< 1$	$< 0$
	$< 0$	0 bis $< 1$
Aktuell strukturell für SPNV voraussichtlich nicht förderfähig, aber aufgrund Netzwirkung oder potentielltem Güterverkehr weiter relevant	$< 0$	$< 0$

# Ergebnisse Förderfähigkeit



Voraussichtlich förderfähig	Nach derzeitiger Untersuchung voraussichtlich nicht förderfähig, bei weiteren Maßnahmen vor Ort möglicherweise zukünftig positiver	Aktuell strukturell für SPNV voraussichtlich nicht förderfähig, aber aufgrund Netzwirkung oder potentielltem Güterverkehr weiter relevant
(Emden –) Abelitz – Aurich	Friesoythe – Cloppenburg	Rotenburg – Bremervörde
Nordenham – Nordenham-Blexen	Meppen – Essen (Oldenburg)	Celle – Soltau, inkl. Celle – Bergen
Bad Bentheim – Gildehaus	Holzhausen – Bohmte	Celle – Beckedorf (– Munster)
Rheine – Spelle	Lengerich – Versmold	Celle – Wittingen, inkl. Celle – Lachendorf
Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa, inkl. Bremerhaven-Lehe – Langen	Winsen (Luhe) – Salzhausen	Zeven – Tostedt
	Lüneburg – Bleckede	Bodenwerder – Emmerthal (–Hameln)
	Rinteln – Stadthagen	

# Weiteres Vorgehen



## Haben Sie weiteren Gesprächsbedarf zu den Ergebnissen?

- Eine detaillierte Darstellung der Bewertung sowie der Ergebnisse der einzelnen Strecken finden Sie ab sofort auf der Homepage des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung unter:
  - Startseite > Verkehr > Schiene und Öffentlicher Personennahverkehr > Reaktivierung von Bahnstrecken und -stationen > Reaktivierung von Bahnstrecken  
<https://www.mw.niedersachsen.de>
  - Kontaktieren Sie gerne die Projektgruppe unter folgender E-Mail-Adresse bis zum 22. April 2025:
    - [Reaktivierung@lnvg.de](mailto:Reaktivierung@lnvg.de)



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

**Vielen Dank!**



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



## TOP 3.2      Fragen





## TOP 4      **Ausblick und Abschluss**





# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Teilnahme am Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen!

**Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung**

Referat 45 – Schiene und Logistik

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)

