

Reaktivierungen im SPNV

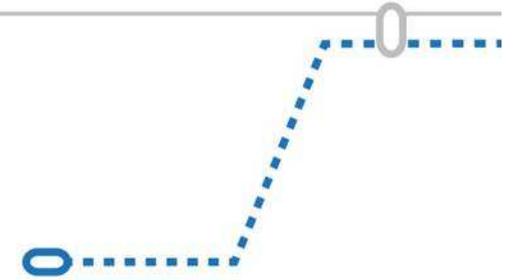
Rahmenbedingungen und Kriterien

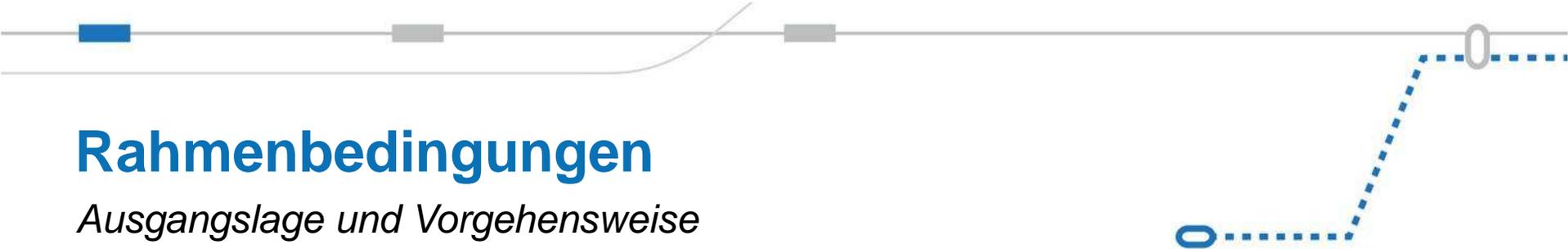
Vorstellung am 5. August 2013



Gliederung

1. Rahmenbedingungen
2. Reaktivierung von Strecken
3. Reaktivierung von Stationen
4. Weiteres Vorgehen

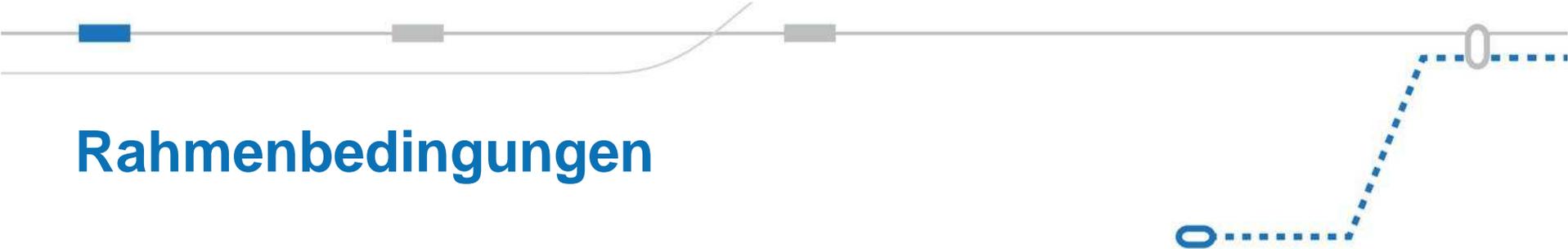




Rahmenbedingungen

Ausgangslage und Vorgehensweise

- **Die Niedersächsische Landesregierung hat auf Basis der Koalitionsvereinbarung die LNVG beauftragt, transparente Untersuchungsverfahren für die Reaktivierung von Strecken und Stationen zu entwickeln**
 - **Anhand eines abgestimmten Kriterienkataloges soll eine Vorauswahl der vorteilhaftesten Strecken getroffen werden**
 - **Nach abschließender vergleichender Nutzen-Kosten-Analyse soll entschieden werden, ob und welche Strecken reaktiviert werden**
 - **Über die Reaktivierung von Stationen wird in Einzelfalluntersuchungen nach einem gesonderten Verfahren entschieden**
- 



Rahmenbedingungen

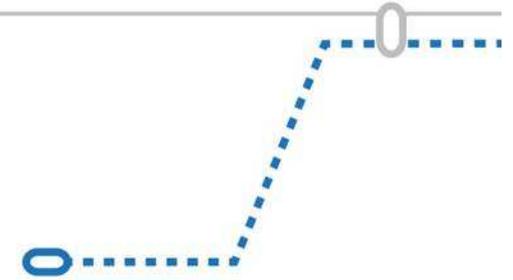
- **Grds. 75 %-Förderung der Investitionskosten durch das Land Niedersachsen**
 - **25 % der restlichen Kosten zzgl. der nicht zuwendungsfähigen Kosten durch Kommunen, Landkreise und Eisenbahninfrastrukturunternehmen**
 - **Übernahme der Betriebskostenzuschüsse zu 100 % durch SPNV-Aufgabenträger für 20 Jahre**
 - **Anpassung des ÖPNV-Angebotes an geplantes Bedienungsangebot des SPNV**
- 



Reaktivierung von Strecken

Verfahrensschritte

1. Vorauswahl
2. Nutzwertanalyse
3. Nutzen-Kosten-Untersuchung
4. Entscheidung



Reaktivierung von Strecken

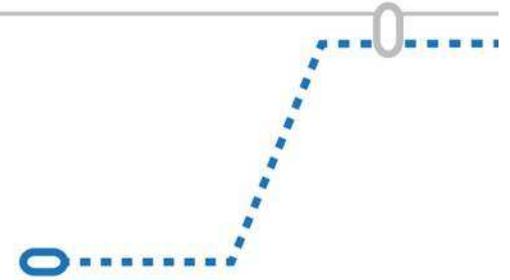
1. Vorauswahl von etwa 60 Strecken im Gebiet der LNVG

Lfd.	Streckennummer	Strecke	Lfd.	Streckennummer	Strecke
1	1152	Dannenberg Ost – Wustrow	30	2982	Bassum – Sulingen
2	1260	Hesedorf – Stade	31	2982	Sulingen - Rahden
3	1280	Maschen – Buchholz	32	9110	Lüneburg – Bleckede
4	1280	Harsefeld – Hollenstedt	33	9111	Lüneburg – Soltau
5	1311	Bederkesa – Bremerhaven-Speckbüttel	34	9112	Winsen (Luhe) Süd – Hützel
6	1503	Nordenham-Blexen – Nordenham	35	9113	Winsen (Luhe) Süd – Niedermarschacht
7	1521	Ocholt – Sedelsberg	36	9127	Wilstedt – Zeven – Tostedt
8	1521	Friesoythe – Cloppenburg	37	9132	Bremervörde Süd – Osterholz-Scharmbeck
9	1534	Westerstede – Ocholt	38	9140	Verden Süd – Stemmen
10	1552	Wilhelmshaven – Wilhelmshaven-Nord	39	9141	Böhme – Walsrode Nord
11	1561	Vechta – Schneiderkrug	40	9142	Eystrup – Syke Ost
12	1562	Holdorf – Damme	41	9144	Bremen-Huchting – Thedinghausen
13	1563	Lemwerder – Delmenhorst	42	9150	Delmenhorst – Harpstedt
14	1564	Löhne – Dinklage	43	9151	Bad Zwischenahn – Edewechterdamm
15	1570	Norden – Dornum (- Esens)	44	9160	Bersenbrück – Ankum
16	1573	Aurich – Abelitz	45	9161	Georgsmarienhütte – Hasbergen
17	1711	Rotenburg – Bremervörde	46	9168	Holzhausen – Bohmte
18	1711	Walsrode – Bomlitz	47	9169	Bohmte – Schwegermoor
19	1711	Rotenburg – Brockel	48	9170	Celle – Soltau Süd
20	1743	Rahden – Uchte	49	9172	Beckedorf – Munster (Örtze)
21	1743	Steyerberg – Nienburg	50	9173	Celle – Wittingen West
22	1744	Sulingen – Diepholz	51	9177	Rinteln Nord – Stadthagen West
23	1744	Sulingen – Nienburg	52	9180	Vorwohle – Emmerthal
24	1811	Wulften – Duderstadt - Leinefelde	53	9181	Kreiensen – Kalefeld
25	1820	Voldagsen – Duingen	54	9182	Einbeck – Dassel
26	1823	Derneburg – Seesen	55	9200	Lathen – Werlte
27	1824	Einbeck – Salzderhelden	56	9201	Meppen – Essen (Oldb)
28	1963	Dannenberg Ost – Uelzen	57	9203	Gildehaus - Emlichheim
29	2273	Quakenbrück – Rheine	58	-	Esens - Benseniel



Reaktivierung von Strecken

1. Vorauswahl von etwa 60 Strecken im Gebiet der LNVG



Ausschlusskriterien

- geringes Verkehrspotential
- Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkt
- Verkehrsströme weichen von Streckenführung ab
- Busverkehr nicht ersetzbar
- hohe Investitionskosten
- Einbindung ins SPNV-Netz nicht herstellbar

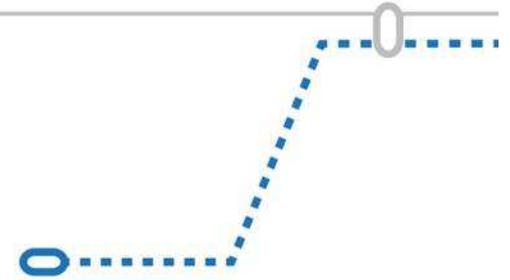
Ziel: Liste mit vsl. bis zu 20 Strecken, die näher untersucht werden



Reaktivierung von Strecken

2. Nutzwertanalyse

- Entwicklung Bedienungskonzept
 - Fahrplan
 - Zahl und Lage der Haltestellen
 - Einbindung ins SPNV-Netz
 - Verknüpfung mit Zubringerverkehren
 - einheitlicher Strecken- und Bedienungsstandard
- Bewertung nach 19 Kriterien in fünf Gruppen



Reaktivierung von Strecken

2. Nutzwertanalyse

Kriterienkatalog

Ziel	Teilziel	Gewichtung	
Verkehrspotential	Erreichbares Pendlerpotential	10%	20%
	Urlaubs-/Freizeitpotential	3%	
	Bevölkerungsentwicklung	3%	
	Heutiges ÖPNV-Angebot	4%	
Konkurrenzsituation	Lage der Haltestellen	12%	20%
	MIV <-> SPNV	5%	
	ÖPSV <-> SPNV	3%	
Ziele der Raumordnung und Landesplanung	Anbindung Mittelzentrum	5%	20%
	Stärkung von Siedlungsachsen	3%	
	Förderung Tourismus	5%	
	Anbindung sonstige Ziele	2%	
	Erreichbares Potential Durchgangsverkehr	3%	
	Nutzung Güterverkehr	2%	
Nachhaltige Mobilität	Verlagerung MIV auf Umweltverbund	5%	20%
	Verbesserung der Erreichbarkeit im ÖPNV	5%	
	Verbesserung der barrierefreien Mobilität	5%	
	Verbesserung des Betriebsablaufs	5%	
Kosten	Investitionskosten	10%	20%
	Folgekosten	10%	

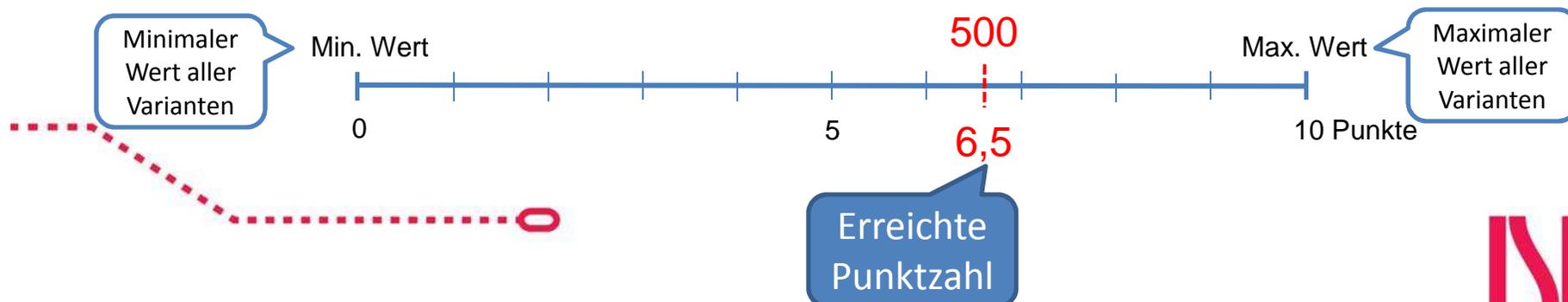
Reaktivierung von Strecken

2. Nutzwertanalyse

Punktevergabe für einzelne Kriterien (Beispiel)

Beispiel: „Lage der Haltestellen“

- Indikator: Anzahl Einwohner im Einzugsbereich der Haltepunkte je Kilometer Streckenlänge
- Ausprägung: z. B. 2.000 Einwohner bei 4 km Streckenlänge = 500 Einwohner/km
- Umrechnung der Ausprägungen in Punktesystem durch Skalierung



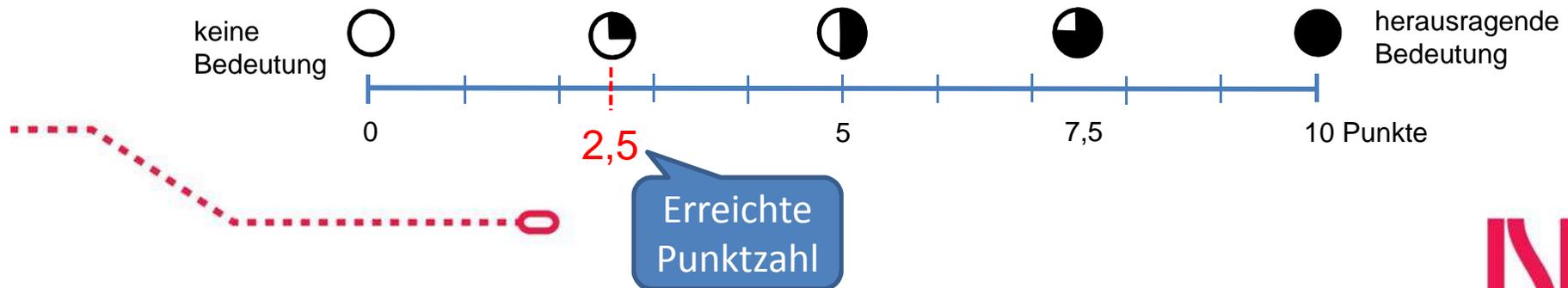
Reaktivierung von Strecken

2. Nutzwertanalyse

Punktevergabe für einzelne Kriterien (Beispiel)

Beispiel: „Förderung Tourismus“

- Indikator: Einbindung von strukturell bedeutsamen Tourismusregionen /-ziele in das ÖPNV-Netz (Stellenwert der Region, Reise- und Taktzeiten, Umstieg)
- Ausprägung:  „geringe Bedeutung“ (Beispiel)
- Umrechnung der Ausprägungen in Punktesystem durch Skalierung



Reaktivierung von Strecken

2. Nutzwertanalyse

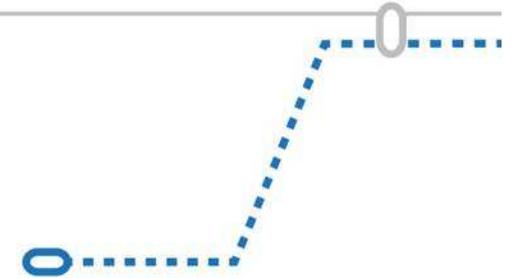
**Ermittlung
eines
Gesamt-
nutzwerts
für jede
Strecke**

Ziel	Teilziel	Gewicht	Strecke"1"		Strecke"N"	
			Punkte	Nutzwert	Punkte	Nutzwert
Verkehrspotential	Erreichbares Pendlerpotential	10%	7,8	0,78
	Urlaubs-/Freizeitpotential	3%	2,1	0,06
	Bevölkerungsentwicklung	3%	6,3	0,19
	Heutiges ÖPNV-Angebot	4%	5,0	0,20		
Konkurrenzsituation	Lage der Haltestellen	12%	6,5	0,78		
	MIV <-> SPNV	5%	7,8	0,39		
	ÖPSV <-> SPNV	3%	4,3	0,13		
Ziele der Raumordnung und Landesplanung	Anbindung Mittelzentrum	5%	0,0	0,00		
	Stärkung von Siedlungsachsen	3%	0,0	0,00		
	Förderung Tourismus	5%	2,5	0,13		
	Anbindung sonstige Ziele	2%	0,0	0,00		
	Erreichbares Potential Durchgangsverkehr	3%	5,0	0,15		
	Nutzung Güterverkehr	2%	2,5	0,05		
Nachhaltige Mobilität	Verlagerung MIV auf Umweltverbund	5%	5,0	0,25		
	Verbesserung der Erreichbarkeit im ÖPNV	5%	7,5	0,38		
	Verbesserung der barrierefreien Mobilität	5%	5,0	0,25		
	Verbesserung des Betriebsablaufs	5%	5,0	0,25		
Kosten	Investitionskosten	10%	7,5	0,75		
	Folgekosten	10%	10,0	1,00		
Summe		100%		5,73		...

Reaktivierung von Strecken

3. Nutzen-Kosten-Untersuchung

- Untersuchung der ersten sechs Projekte nach dem Regelverfahren der Standardisierten Bewertung
- Abgleich der Folgekosten der einzelnen Projekte mit dem verfügbaren Budget des Aufgabenträgers
- Gesamtbewertung der Ergebnisse
- Entscheidung über Reaktivierung



Reaktivierung von Stationen

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



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





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)



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
- 

Weiteres Vorgehen

- 5. August 2013 Vorstellung Untersuchungsablauf
- bis 2. September 2013 Fristende für Anregungen aus Veranstaltung
- Ende September 2013 Präsentation der Vorauswahl und Abstimmung
- Ende Februar 2014 Nutzwertanalyse durch LNVG und Abstimmung
- März bis Oktober 2014 Nutzen/Kostenuntersuchung durch externe Gutachter
- Oktober/November 2014 Abstimmung der Ergebnisse und Entscheidung