



Reaktivierungen im SPNV

Rahmenbedingungen und Kriterien

Vorstellung am 5. August 2013

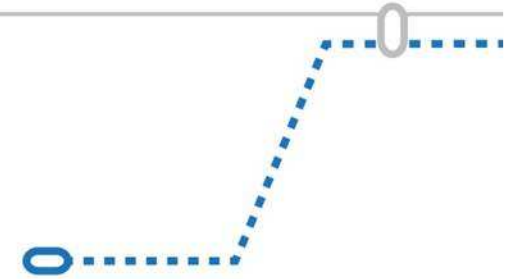


Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH



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

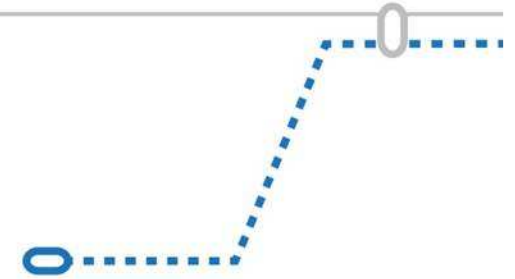
- **Grds. 75 %-Förderung der Investitionskosten durch das Land Niedersachsen**
 - **25 % der restlichen Kosten zzgl. der nicht zuwendungsfähigen Kosten durch Kommunen, Landkreise und Eisenbahninfrastrukturunternehmen**
 - **Übernahme der Betriebskostenzuschüsse zu 100 % durch SPNV-Aufgabenträger für 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



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

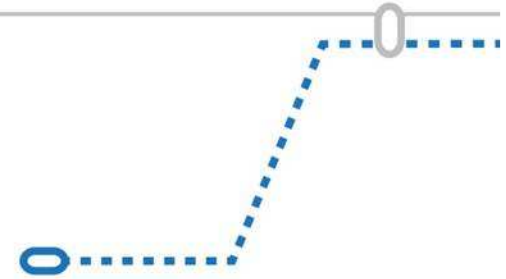
- geringes Verkehrspotential
- Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkt
- Verkehrsströme weichen von Streckenführung ab
- Busverkehr nicht ersetzbar
- hohe Investitionskosten
- Einbindung ins SPNV-Netz nicht herstellbar

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%	

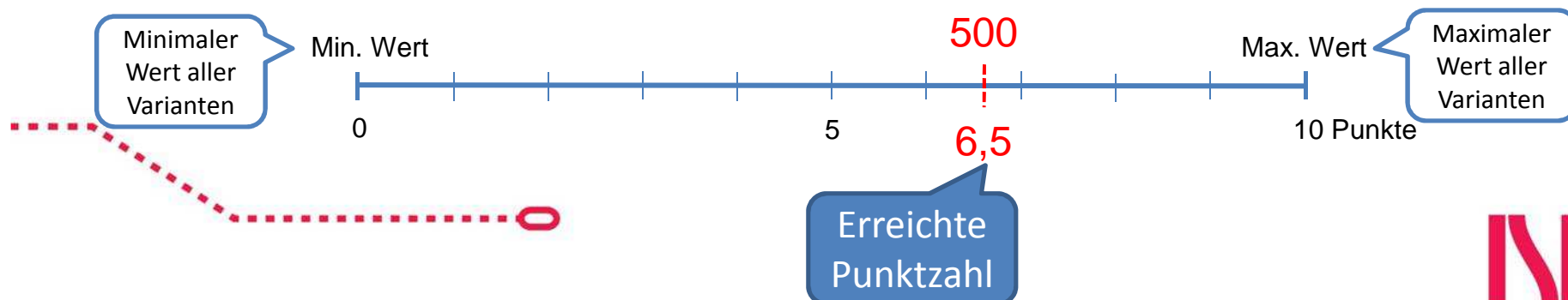
Reaktivierung von Strecken

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




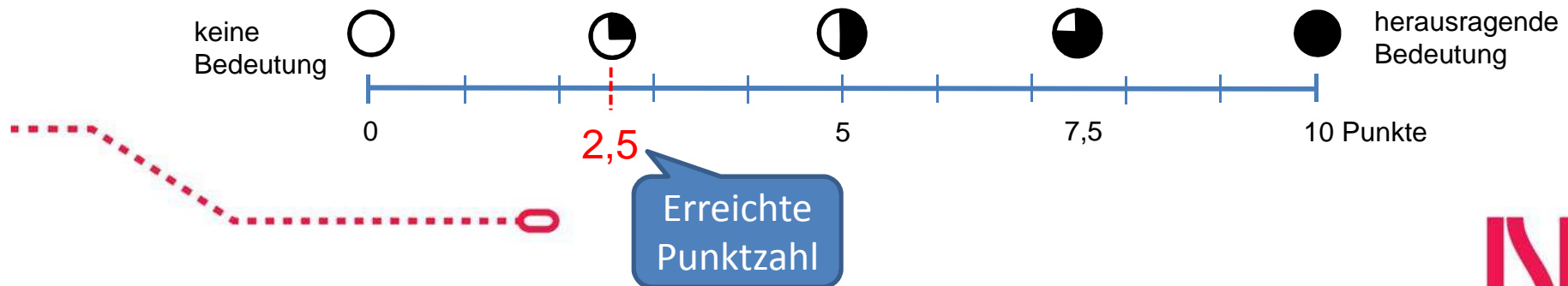
Reaktivierung von Strecken

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

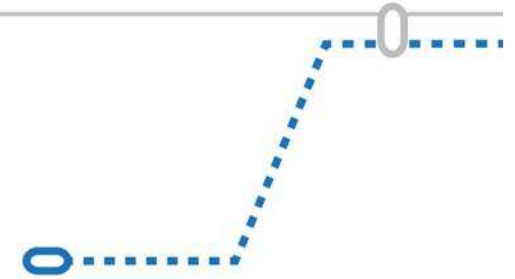
**Ermittlung
eines
Gesamt-
nutzwerts
für jede
Strecke**

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