



Mobilität für MENSCHEN

Wege zur Reaktivierung von
Bahnstrecken

Aurich, den 04.10.2023
Dr. Wolfgang Konukiewitz

Wer wir sind

Im Jahr 1995 gründete Frank Bsirske (damalige Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)) mit den niedersächsischen Vertretern der Verkehrs- und Umweltverbände das Nahverkehrsbündnis für das Land Niedersachsen.

Mitglieder:

Dr. Wolfgang Konukiewitz (VCD, Sprecher), Bernd Skoda (SoVD), Hans-Werner Mohrmann (BUND), Malte Diehl (Pro Bahn), Frederik Burdorf (einfach einsteigen), Jan-Carsten Kösterke (VDEI Hannover), Martin Roger (EVG), Ralf Strobach (Bürgerinitiative Umweltschutz e.V. (BIU)), Jörg Schneider (NABU), Marian Drews (ver.di), Stephan Genandt (Bahnkundenverband), Rüdiger Henze (adfc)

Neue Bedingungen gegenüber 2013

1. Hinter den Reaktivierungsbemühungen im Jahr 2013 stand kein richtiger politischer Druck. Es lief nach dem Motto: Kann man machen oder auch nicht. Mit dem Ruf nach einer Verkehrswende angesichts des Klimadesasters und der Diskussion um die Entwicklung der ländlichen Räume hat sich die Lage dramatisch verändert.
2. Das führte dazu, dass die Reaktivierung von Bahnstrecken in die Förderung durch das Bundes Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu 90% aufgenommen worden ist.
3. Die Regionalisierungsmittel wurden erheblich aufgestockt, sind aber noch längst nicht ausreichend.
4. Die Standardisierte Bewertung wurde an die Bedingungen der ländlichen Räume angepasst, CO²-Ausstoß und Daseinsvorsorge wurden in die Bewertung aufgenommen.
5. Das Interesse der Industrie nach einer Verlagerung des Transportes ihrer Güter von der Straße auf die Schiene habe aufgrund der Kostensteigerung erheblich zugenommen, wie Joachim Berends auf der Konferenz DIALOG Schienengüterverkehr am 06. Juni 2023 in Hannover mit dem Titel "Verkehrswende auch beim Güterverkehr: Kann die Schiene "flächendeckend"? berichtete. Es bestehe Interesse an Gleisanschlüssen und Einzelwagenverkehr.

Erweiterte Ziele gegenüber 2013

1. War es zu Beginn unserer Bemühungen so, das Reaktivierung ein schöner Gedanke war, um die stillgelegten Strecken wieder einer Verwendung zuzuführen, ist sie jetzt eine dramatische Notwendigkeit. Sie ist jetzt Teil der notwendigen Verkehrswende.
2. Reaktivierung wird zur ersten Stufe des Bahnplanes Nahverkehr Niedersachsen. Dazu hat die Nahverkehrsregion schon einen Beitrag geliefert. (Bahnplan Ost-Friesland)
3. Mit dem Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen muss der Güterverkehr in der Fläche einbezogen werden.

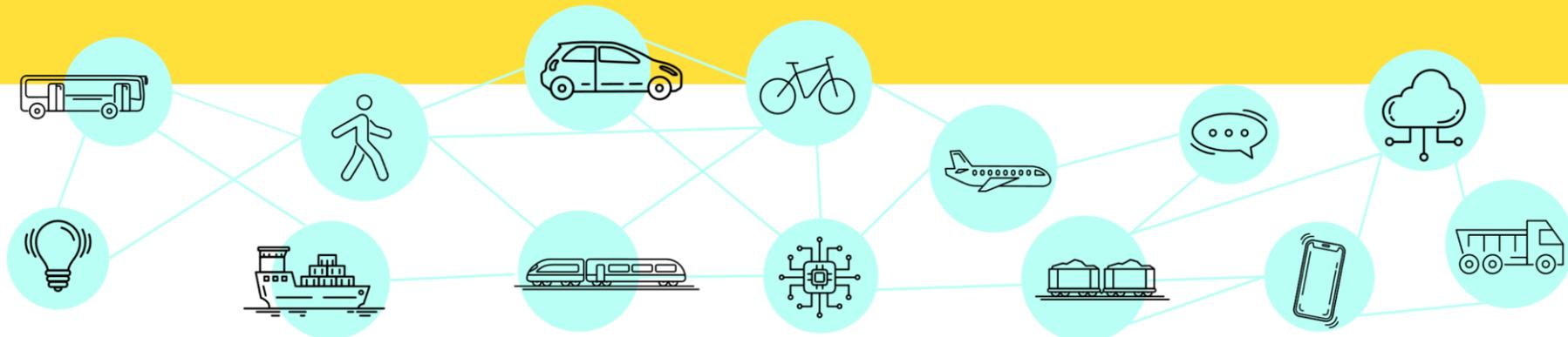
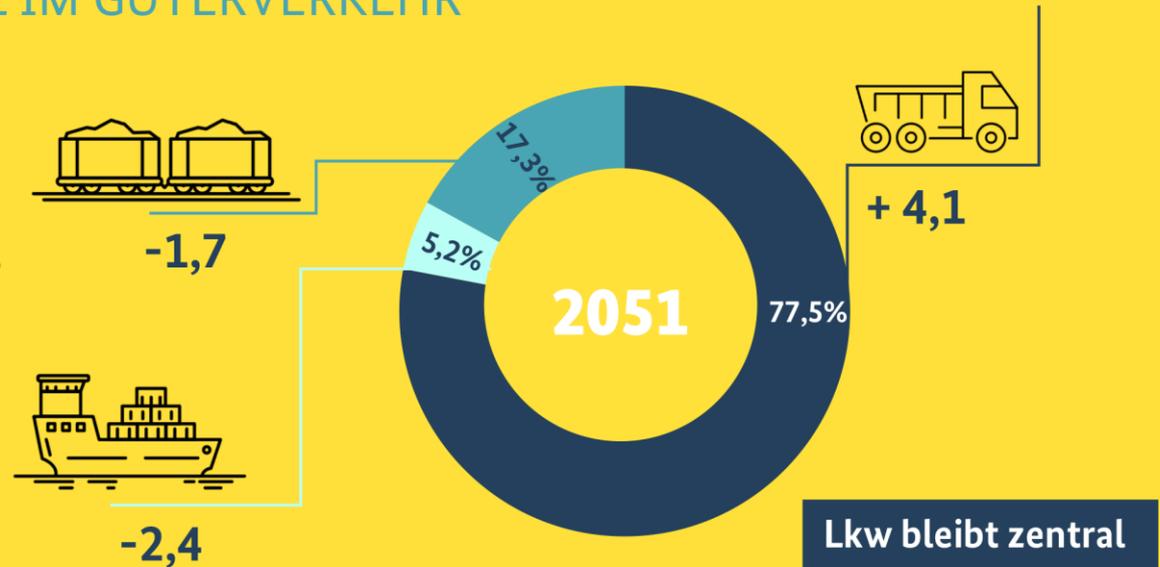
Nicht jeder will die Verkehrswende

ANTEILE DER VERKEHRSMITTEL IM GÜTERVERKEHR

„MODAL SPLIT“

Entwicklungen

- Weniger Massengüter wie Kohle, Koks, Mineralöl führen zu Rückgang bei Binnenschiff und Schiene
- Mehr Post- und Stückgüter von und an viele Orte können nur über die Straße transportiert werden



Der Koalitionsvertrag enthielt den Passus:

„Die Chancen der Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken und Haltepunkten werden wir stärker nutzen und ein neues Reaktivierungsprogramm starten. Ziel ist für uns eine Anbindung der Mittelzentren sowie touristisch relevanter Destinationen. Dazu werden wir zeitnah einen parlamentarischen Lenkungskreis unter Hinzuziehung des Nahverkehrsbündnisses Niedersachsen, weiterer Fachexpertinnen und Fachexperten sowie Verbänden einrichten. **Die Kommunen werden wir bei der Erstellung von Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von Bahnstrecken finanziell unterstützen.“ (S. 31)**

Das sagt unser Wirtschaftsminister:

“Auch im Jahr 2013 haben wir die Reaktivierung gewollt. Seinerzeit haben wir einzelne Strecken in den Blick genommen, die gut und sinnvoll wiedergenutzt werden müssen. Aber 2023 reden wir darüber, wie die Mobilität der Zukunft aussieht. Wir wissen, dass der öffentliche Personennahverkehr auf der Schiene und auf der Straße dabei eine ganz zentrale Rolle einnehmen und dass wir dafür die notwendige Infrastruktur schaffen müssen. **Es geht also nicht darum, die einzelne Strecke in den Blick zu nehmen, sondern wir müssen insgesamt betrachten: Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Wie sieht die Mobilität in Niedersachsen im Jahr 2040 aus? (S. 61 Landtag 23. März 2023)**

Mitglieder des Lenkungskreises

Nds. Landtag : Herr Stephan Christ (Bündnis 90/Die Grünen) Frau MdL Dr. Dörte Liebetruth (SPD), Herr MdL Jörn Schepelmann (CDU), Herr MdL Omid Najafi (AfD)

Kommunale Spitzenverbände: Herr Björn Gryschka (NSGB), Herr Dr. Fabio Ruske (NST), Frau Jeannette Blanke (NLT)

SPNV-Aufgabenträger: Frau Carmen Schwabl (LNVG), Herr Ralf Sygusch (RVGB), Herr Fritz Rössig (RVGB), Frau Sabine Bock (Region Hannover), Frau Franziska Böker (Region Hannover), Frau Johanna Grüne (Region Hannover),

Fachverbände/-organisationen Herr Joachim Berends (VDV), Herr Frederik Burdorf (Einfach Einsteigen), Herr Malte Diehl (PRO BAHN), Herr Dr. Holger Kloth (VDV Niedersachsen/Bremen), Herr Dr. Wolfgang Konukiewitz (NVBN), Herr Heiner Baumgarten (BUND Niedersachsen), Herr Bernd Skoda (SoVD Niedersachsen)

LNVG/Projektgruppe: Herr Dieter Sandmann, Frau Ina Birk, Herr Steffen Weckend

Design der Reaktivierungsuntersuchung

Die Reaktivierungsuntersuchung soll folgendes Design haben: Es gibt einen großen Pool von 54 Bahnstrecken, die für eine Untersuchung der Reaktivierungswürdigkeit in Betracht gezogen werden sollen. Einige sind ausgeschlossen worden.

Strecken, die die Eingangskriterien nicht erfüllt haben



Nr. 100 bis 116

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) SPNV-Aufgabenträger
100	Ocholt - Sedelsberg	LNVG
101	Norden - Esens - Bengersiel	LNVG
102	Varel - Zetel	LNVG
103	Jever - Hohenkirchen - Schillig / Harlesiel	LNVG
104	Bad Bentheim - Gronau	LNVG, NWL
105	Quakenbrück - Rheine	LNVG, NWL
106	Bohmte - Damme	LNVG
107	Hasbergen - Oesede	LNVG
108	Bremen-Huchtingen - Thedinghausen	LNVG, HB

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) SPNV-Aufgabenträger
109	Bremen - Stuhr - Weyhe - Leeste (Linie 8 Stadtbahn)	LNVG, HB
110	Bremen-Kattenturm - Stuhr-Brinkum	LNVG, HB
111	OS - Sulingen	LNVG, NWL
112	Sulingen - Bassum	LNVG
113	Sulingen - Nienburg	LNVG
114	Dannenberg Ost - Lüchow	LNVG
115	Helmstedt - Schöningen	Regionalverband Großraum Braunschweig
116	Elend - Braunlage	Regionalverband Großraum Braunschweig, NASA

Bemerkung

Die Bahnstrecken Norden – Esens – Bengersiel und Sulingen – Bassum müssen für einen Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen in der Untersuchung bleiben

Die 54 Bahnstrecken zur Untersuchung

Reaktivierungsuntersuchung 2023

Reaktivierungskandidaten für Stufe 1

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) Aufgabenträger	Prüfung der Aufnahmekriterien				
			K.O. Kriterium	Mindestens eines dieser Kriterien		muss erfüllt sein	
			Strecke nicht entwidmet	Strecke Teil der Stufe 2 aus 2013	Strecke aus Stufe 1 2013 mit nachgewiesenen Änderungen	anderer Trassenzuschnitt als 2013	Strecke wurde 2013 nicht bewertet
1	Aurich - Abelitz	LNVG	x	x			
2	Esens - Bengersiel	LNVG	x	x			
3	Norden - Dornum	LNVG	x	x			
4	Nordenham-Blexen - Nordenham	LNVG	x	x			
5	Westerstede - Ocholt	LNVG	x	x			
6	Ocholt - Cloppenburg	LNVG	x	x			
7	Friesoythe - Cloppenburg	LNVG	x	x			
8	Lathen - Werlte	LNVG	x				x
9	Meppen - Essen/Oldb	LNVG	x	x			
10	Bad Bentheim - Gildehaus	LNVG	x				x
11	Rheine - Spelle	LNVG, NWL	x			2013 bis Quakenbrück betrachtet	
12	Ankum - Bersenbrück	LNVG	x		Aktuell wird der Oberbau für Schwertransporte ertüchtigt		
13	Holzhausen - Bohmte	LNVG, NWL	x	x			
14	Ibbsbüren - Lengerich - Bad Iburg - Gütersloh- Hövelhof	LNVG, NWL	x				x
15	Harpstedt - Gr. Mackenstedt - Delmenhorst	LNVG	x		Investitionen in Infrastruktur		
16	Delmenhorst - Annenheide	LNVG	x			2013 bis Harpstedt betrachtet	

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) Aufgabenträger	Prüfung der Aufnahmekriterien				
			K.O. Kriterium	Mindestens eines dieser Kriterien muss erfüllt sein			Strecke wurde 2013 nicht bewertet
			Strecke nicht entwidmet	Strecke Teil der Stufe 2 aus 2013	Strecke aus Stufe 1 2013 mit nachgewiesenen Änderungen	anderer Trassenzuschnitt als 2013	
17	Thedinghausen - Leeste	LNVG	x		Abschnitt Huchtingen-Leeste jetzt als Straßenbahn im Bau	2013 bis Bremen Huchtingen betrachtet	
18	Leeste - Kirchweyhe	LNVG	x			2013 bis Bremen Huchtingen betrachtet	
19	Weyhe - Thedinghausen	LNVG	x			2013 Bremen- Huchting – Thedinghausen betrachtet	
20	Liebenau - Nienburg	LNVG	x			2013 Steyerberg- Nienburg	
21	Eystrup - Syke	LNVG	x	x			
22	Bruchhausen-Vilsen - Syke	LNVG	x			2013 Syke-Eystrup betrachtet, wird auch dieses Mal betrachtet	x
23	Bruchhausen-Vilsen -Hoya	LNVG	x			2013 Syke-Eystrup betrachtet, wird auch dieses Mal betrachtet	x
24	Bruchhausen-Vilsen - Asendorf	LNVG	x				x
25	Rahden - Bassum	LNVG, NWL	x		Investitionen in Infrastruktur		

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) Aufgabenträger	Prüfung der Aufnahmekriterien				
			K.O. Kriterium	Mindestens eines dieser Kriterien muss erfüllt sein			
			Strecke nicht entwidmet	Strecke Teil der Stufe 2 aus 2013	Strecke aus Stufe 1 2013 mit nachgewiesenen Änderungen	anderer Trassenzuschnitt als 2013	Strecke wurde 2013 nicht bewertet
26	Rahden - Sulingen	LNVG, NWL	x		Investitionen in Infrastruktur		
27	Sulingen - Nordsulingen	LNVG	x			2013 bis Bassum betrachtet	
28	Bederkesa - BHV-Speckenbüttel	LNVG, HB	x	x			
29	Bremerhaven - Langen	LNVG, HB	x			2013 bis Bederkesa betrachtet	
30	Stade - Hesedorf - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck	LNVG	x	x			
31	Bremervörde - Osterholz- Scharmbeck	LNVG	x	x			
32	Rotenburg - Bremervörde	LNVG	x	x			
33	Zeven - Tostedt	LNVG	x	x			
34	Verden Süd - Armsen	LNVG	x			2013 Verden- Stemmen betrachtet	
35	Lüneburg - Bleckede	LNVG	x	x			
36	Lüneburg - Soltau	LNVG	x	x			
37	Winsen/Luhe - Hützel (- Soltau)	LNVG	x	x			
38	Celle - Soltau	LNVG	x	x			
39	Celle - Bergen	LNVG	x			2013 Celle-Soltau betrachtet	
40	Celle - Beckedorf (- Munster)	LNVG	x	x			
41	Celle - Müden	LNVG	x			2013 Celle- Munster betrachtet	

Lfd. Nr.	Streckenführung	zuständige(r) Aufgabenträger	Prüfung der Aufnahmekriterien				
			K.O. Kriterium	Mindestens eines dieser Kriterien			muss erfüllt sein
			Strecke nicht entwidmet	Strecke Teil der Stufe 2 aus 2013	Strecke aus Stufe 1 2013 mit nachgewiesenen Änderungen	anderer Trassenzuschnitt als 2013	Strecke wurde 2013 nicht bewertet
42	Celle - Wittingen West	LNVG, Regionalverband Großraum Braunschweig	x		Ausbau durch SInON		
43	Hankensbüttel - Wittingen West	Regionalverband Großraum Braunschweig	x		Ausbau durch SInON		
44	Celle - Lachendorf	LNVG	x		Ausbau durch SInON		
45	Rinteln - Stadthagen	LNVG	x	x			
46	Wunstorf - Bokeloh - Steinhude	Region Hannover	x	x			
47	Salzhemmendorf - Voldagsen	LNVG	x			2013 Voldagsen- Duingen betrachtet	
48	Bodenwerder - Emmerthal	LNVG	x			2013 Vorwohl Emmerthal betrachtet	
49	SZ-Bad - SZ-Lebenstedt - Peine	Regionalverband Großraum Braunschweig	x	x			
50	SZ-Lebenstedt - SZ-Fredenber	Regionalverband Großraum Braunschweig	x	x			
51	Braunschweig - Harvesse	Regionalverband Großraum Braunschweig	x	x			

Das Untersuchungsdesign

1. Aus diesen 54 wird mit Hilfe eines Kriterienkataloges eine Vorauswahl derjenigen Bahnstrecken ausgewählt, für die eine Nutzwertanalyse in Frage kommt. Das könnten vielleicht 20 - 25 Bahnstrecken sein.
2. Nun werden der verfügbare Finanzrahmen für die Betriebskosten sowie die Kosten für Planungsleistungen geklärt und das Vorhaben mit dem BMDV abgestimmt.
3. Dann werden für die Vorhaben, für die vom Land Betriebskosten bereitgestellt werden, Standardisierte Bewertungen erstellt. Damit gehen dann diese Strecken, für die die standardisierte Bestellbewertung erstellt worden ist, in die Reaktivierung.

N: Bewertungskriterien der Stufe 1

1. Verkehrspotential der Strecke I: Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Einzugsbereich der neuen Bahnstationen

2. Verkehrspotential der Strecke II: Gesamtbewertung aus 2a-2c:

2a: Die Strecke hat touristische Bedeutung: Anzahl der im RROP (= regionales Raumordnungsprogramm Niedersachsen) definierten touristischen Orte im Einzugsbereich der Bahnstationen

2b: Die Strecke bindet zentrale Orte mittelzentraler Bedeutung neu an die Schiene an: Anzahl der im RROP definierten Zentralen Orte mittelzentraler Bedeutung im Einzugsbereich der Bahnstationen

2c: Die Strecke hat überregionale Bedeutung: Neue Überregionale Verbindung zwischen Mittel- und Oberzentren

3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region:

Verhältnis der Anzahl von Einwohnenden im 2 km zum 3 km Einzugsbereich.

4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen
5. Die Bahnstationen sind gut erreichbar: Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden..
6. Der Investitionsbedarf erscheint angemessen: Strecke ist noch in Nutzung, geringe Anzahl von Brückenbauwerken und günstige Bodenverhältnisse
7. Verbindung in bestehendes Schienennetz: Strecke hat keine Insellage; Linie kann im Knoten ohne kostenintensiven Aufwand eingebunden werden.
8. Günstige Produktionsstrukturen: Es ist kein Aufbau neuer Produktionsstrukturen erforderlich (z.B. Werkstatt); gutes Verhältnis Fahrzeit pro Stunde gegenüber Standzeit.

Vor die Klammer gezogen:

Mehrere Strecken im Regionalverband Großraum Braunschweig (durch Herrn Verbandsdirektor Sygusch),

- (3) Reaktivierung Harvesse – Braunschweig- Gliesmarode
- (4) Reaktivierung SZ-Lebenstedt – SZ-Lichtenberg
- (5) Reaktivierung Helmstedt – Schöningen

die Strecke von Bremervörde nach Stade (durch Herrn Grimm/EVB GmbH),

die Strecke von Lüneburg nach Soltau (durch Herrn Schülke/SInON GmbH).

Da auf den vorgestellten Strecken zum Beispiel schon umfangreiche Investitionen für bauliche Ertüchtigungsmaßnahmen getätigt wurden und in Machbarkeitsstudien der NKI deutlich positiv bewertet wurde, sind diese Vorhaben schon deutlich weiter als andere. Daher plädiert Herr Lies dafür, bei diesen Projekten nun außerhalb der parallel von der LNVG durchgeführten flächendeckenden Untersuchung konsequent und zügig weiter zu planen. Das Plenum zeigt hierzu sein allgemeines Einverständnis.

Ergebnis:

- Es haben sich die Bahnstrecken durchgesetzt, bei denen die Gebietskörperschaften (Landkreis Lüneburg), Eisenbahnunternehmen (EVB) oder dann auch Aufgabenträger auf eigene Rechnung Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben haben, wo das Ministerium noch abwarten wollte. Man muss also selber etwas tun, wenn man von der Reaktivierungswürdigkeit seiner Bahnstrecke überzeugt ist.
- Wir müssen im Lenkungskreis die Überarbeitung des Untersuchungsdesigns erreichen, damit das Ziel eines Bahnplans Nahverkehr Niedersachsen, in dem auch der Güterverkehr seinen Platz hat, nicht verbaut wird. In diesem Design darf keine wichtige Bahnstrecke diskriminiert werden. Da kann der Hinweis auf das Mobilitätskonzept 2040, das im Ministerium in Arbeit ist, sehr hilfreich sein.

Was können Gebietskörperschaften tun, um die Reaktivierung ihrer Bahnstrecken zu erreichen?

1. Obwohl die Schieneninfrastruktur Sache des Landes ist, müssen sie selbst aktiv in dieser Sache werden. Sie können nicht alles vom Land erwarten.
2. Sie müssen Kontakt zu einem Experten (Büro) aufnehmen, der ihnen etwas über die Qualität ihrer Bahnstrecke sagen kann.
3. Evtl. müssen sie in Abstimmung mit der LNvG eine Ausschreibung für die Anfertigung einer vertieften Machbarkeitsstudie auf den Weg bringen.
4. Sie müssen ihre Bahnstrecke soweit ertüchtigen, dass die Sanierungskosten den Wert ihrer Bahnstrecke nicht mehr negativ beeinträchtigen.
5. Soweit es sich um teilweise Neubaustrecken handelt, müssen sie deren Aufbau in die Wege leiten.
6. Die Gebietskörperschaften müssen vom Zuschauer zum Akteur der Verkehrswende werden.