

| Hannover | 11. April 2023



Vorstellung des neuen Reaktivierungsprogramms

**Vorstellung im Rahmen
der ersten Sitzung des Parlamentarischen Lenkungsringes**



Anlass und Ziel der Reaktivierungsuntersuchung

- Schlussfolgerungen aus Reaktivierungsuntersuchung 2013

Wirtschaftliche Betrachtung aus Sicht des Aufgabenträgers

- Betriebs- und Investitionskosten über 20-jährigen Betrieb

- Finanzierung

Untersuchungsdesign

- Stufen der Untersuchung

- Lenkungsreis

- externe Evaluation

- Landesbuslinien

Ausblick

Anlass der Reaktivierungsuntersuchung



Geänderte Rahmenbedingungen und Auftrag der Politik

- Ziel neue Kundengruppen für eine Verkehrswende zu erschließen
- verbesserte Förderbedingungen für Investitionen bei Streckenreaktivierungen mit GVFG-Mitteln des Bundes (Förderung von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten)
- weiterentwickelte Verfahrensanleitung für Standardisierte Bewertung
- Koalitionsvertrag: Reaktivierungsprogramm wird gestartet

Ziele der Reaktivierungsuntersuchung



Die Reaktivierungsuntersuchung soll Grundlage für die Beantragung von GVFG-Fördermitteln für Reaktivierungsprojekte sein:

- In einem transparenten und einheitlichen Prozess werden die Schienenstrecken identifiziert, die unter Berücksichtigung der absehbaren Mittelausstattung der SPNV-Aufgabenträger für eine Reaktivierung im SPNV sinnvoll erscheinen;
- Die Aufgabenträger werden bei der Auswahl von zu realisierenden Angebotsausweitungen wie Streckenreaktivierungen und anderen möglichen Angebotsausweitungen unterstützt, um aufzuzeigen, wie die für das SPNV-Angebot zur Verfügung stehenden Mittel optimal eingesetzt werden können.



Schlussfolgerungen für die neue Untersuchung

- Untersuchungsdesign 2013 grundsätzlich geeignet und zielführend
- Nachjustierung geboten bei
 - Einbindung der Aufgabenträger: müssen im Prozess Verpflichtung eingehen, bei positiver Bewertung Vorhaben umzusetzen; gilt auch bei Ländergrenzen überschreitenden Projekten
 - Untersuchung 2013: von drei im LNVG Gebiet positiv bewerteten Projekten sind bislang zwei umgesetzt: ein Projekt „hakt“ an Mitwirkung eines beteiligten Bundeslandes
 - Finanzierungsrahmen
 - 2013 lag der Fokus auf Finanzierung der Investitionskosten. Nachbetrachtung zeigt, dass Betriebskosten in der Gesamtschau weitaus höheres Volumen haben. Daher auch Analyse von Produktionsstrukturen notwendig
 - Berücksichtigung der Kosten bei der Einfädelung in existierende Bahnhöfe
 - 2013 lag der Fokus auf Kosten durch Ertüchtigung der zu reaktivierenden Strecke

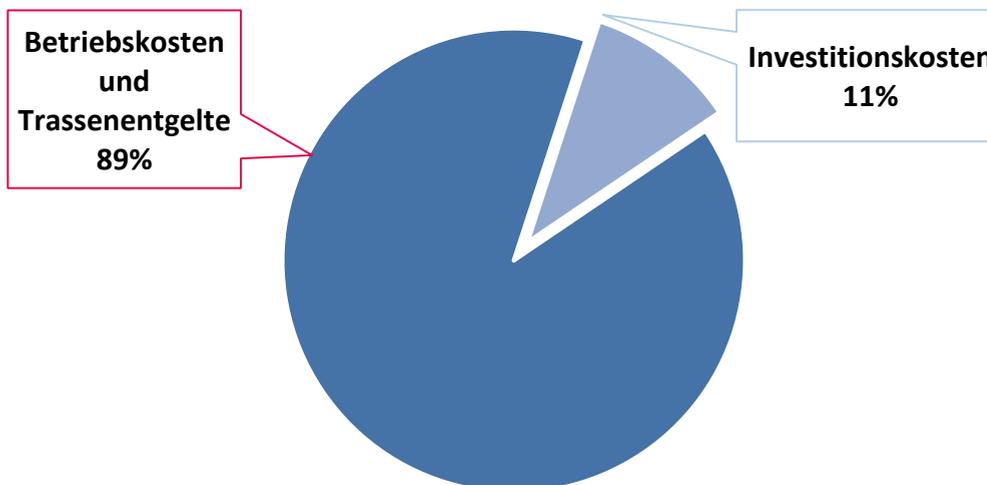
Wirtschaftliche Betrachtung aus Sicht des Aufgabenträgers



Langfristige Sicherstellung der Betriebskosten ist zentrale Aufgabe

Vor dem Hintergrund der 20-jährigen Bestellverpflichtung:
Betriebskosten und Trassenentgelte über 20 Jahre deutlich höher als Infrastrukturkosten

Miteinsatz bei 20-jährigem Betrieb



Beispieldaten:

Reaktivierung der Strecken Neuenhaus – Bad Bentheim und Einbeck-Mitte – Einbeck-Salzderhelden, Stand 2018



Reaktivierung erfordert zusätzliche Mittel zur Finanzierung der Betriebskosten

- LNVG finanziert Betriebsleistungen aus zugewiesenen Regionalisierungsmitteln und „Wettbewerbserfolgen“
 - „Wettbewerbserfolge“ kaum mehr realisierbar und in Mehrbestellungen „investiert“
 - Zuweisung von Regionalisierungsmitteln eingefroren auf Stand 2020 (vor Klimapaket BReg); geplante Teilhabe an jüngster Erhöhung der Regionalisierungsmittel erforderlich für Absicherung Status quo
 - Durch LNVG sind bereits die zur Reaktivierung anstehenden Strecken Buchholz – Jesteburg – HH-Harburg und Neuenhaus – Coevorden zu finanzieren
- LNVG benötigt für den zielgerechte Angebotsverbesserungen auf Hauptkorridore (z.B. Hannover – Göttingen) zusätzliche Mittel
- Finanzierungsrisiken aus Beitrag zur Klimawende: Mehrkosten durch Ersatz der Dieselfahrzeuge durch solche mit alternativem Antrieb
- Betriebskosten für reaktivierte Strecken nach bisherigen Erfahrungen besonders hoch; zudem aus zuwendungsrechtlichen Gründen 20jährige Bestellverpflichtung erforderlich
- **Finanzierungsrahmen für Betriebskosten aus Reaktivierung weiterer Strecken ist zeitnah zu klären**

Reaktivierungsuntersuchung



Eckpunkte

- Untersuchungsdesign in Anlehnung an Reaktivierungsuntersuchung 2013 mit verschiedenen Untersuchungsstufen
- Anpassung der Auswahlkriterien in den einzelnen Untersuchungsstufen erfolgt im Hinblick auf die neue Standardisierte Bewertung und mit dem Ziel, einen GVFG-Antrag zu stellen
- Kein Einsatz von Dieselfahrzeugen im Zielzustand
- Bedienung im niedersächsischen Standard



Lenkungskreis und Projektgruppe

Lenkungskreis

Im Lenkungskreis vertreten sind:

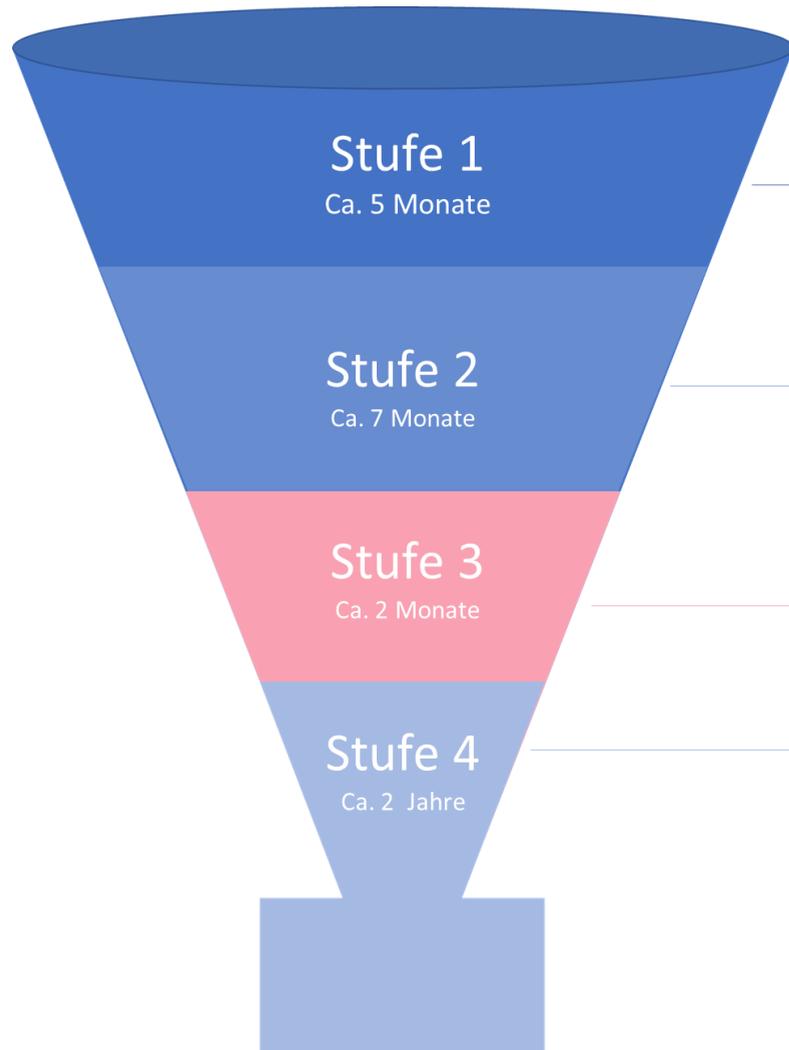
- verkehrspolitische Sprecherinnen oder Sprecher der Landtagsfraktionen
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
- Niedersächsischer Landkreistag (NLT)
- Niedersächsischer Städtetag (NST)
- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund (NSGB)
- BUND Niedersachsen
- Nahverkehrsbündnis Niedersachsen
- Verkehrsclub Deutschland LV Niedersachsen (VCD)
- Pro Bahn LV Niedersachsen/ Bremen
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Niedersachsen/ Bremen
- Einfach einsteigen e.V.
- Zuständige niedersächsische SPNV Aufgabenträger
- SoVD Niedersachsen

Die Projektgruppe erarbeitet das Untersuchungsdesign und die Prüfkriterien und legt dem Lenkungskreis nach Abschluss der jeweiligen Stufe die Ergebnisse vor.

Projektgruppe

Es ist vorgesehen, dass Fachexpertinnen und –experten der zuständigen niedersächsischen SPNV Aufgabenträger in der Projektgruppe vertreten sind.

Stufen der Reaktivierungsuntersuchung



Ziel: Vorauswahl der Strecken

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

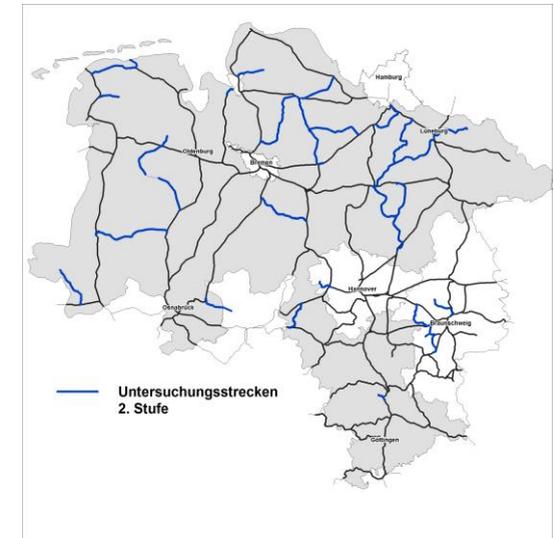
Gutachterliche Erstellung von VEP, EP und Standardisierter Bewertung durch Dritte für Vorhaben, für die vom Land Betriebskosten bereitgestellt werden. Enge Abstimmung zwischen MW, Aufgaben- und Vorhabenträger

Auswahl der Reaktivierungskandidaten: Stufe 1



Welche Strecken werden in die Untersuchung mit aufgenommen?

- Folgende Strecken werden ohne notwendige aktive Meldung in die Untersuchung aufgenommen:
 - Strecken, die in der letzten Reaktivierungsuntersuchung mindestens Stufe 2 erreicht haben und keine Neubaustrecken sind (s. Graphik)
- Es erfolgt ein Ideenaufwurf für weitere nicht entwidmete Strecken an Kommunen und Aufgabenträger. Eine Aufnahme erfolgt nach folgenden Maßgaben:
 - Strecken, die bei der Untersuchung im Jahr 2013 nicht über Stufe 1 hinausgekommen sind, aber bei denen sich relevante durch die Antragstellenden nachzuweisende Änderungen ergeben haben
 - Strecken, die in einem anderen Umfang als 2013 betrachtet werden
 - Strecken, die bei der Untersuchung 2013 nicht bewertet wurden.



Übersicht: Bewertungskriterien in Stufe 1



Die Reaktivierungskandidaten werden anhand folgender Kriterien bewertet

1a. Verkehrspotential der Strecke I: Im Umkreis wohnen viele Menschen

1b. Verkehrspotential der Strecke II:

- Die Strecke hat eine touristische Bedeutung
- Die Strecke bindet Mittelzentren an die Schiene an
- Die Strecke hat überregionale Bedeutung

2. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region

3. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen

4. Die Siedlungsstruktur ist wenig zersplittert: Die Haltepunkte sind für alle Anwohnerinnen und Anwohner gut erreichbar, sodass der Busverkehr durch den Schienenverkehr ersetzt werden kann.

5. Der Investitionsbedarf erscheint angemessen

6. Die Strecke ist unmittelbar mit dem bereits bestehenden Schienennetz verbunden und kann in dieses ohne größeren Aufwand integriert werden

7. Günstige Produktionsstrukturen



... als ergänzender Ansatz für Angebotsverbesserungen

In Fällen, in denen eine Streckenreaktivierung aus strukturellen, verkehrlichen und/oder wirtschaftlichen Gründen nicht erfolgversprechend betrieben werden kann, wird das Land unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Reaktivierungsuntersuchung nachgelagert die Einführung und Förderung von Landesbuslinien prüfen.

-> MW und LNVG prüfen Weiterentwicklung des Konzepts der Landesbuslinien.

Vorschlag: Externe Projektevaluation



Reaktivierungsuntersuchung wird extern gutachterlich begleitet

Eine sachliche Evaluation soll unter folgenden Maßgaben beauftragt werden

- Inhalt der Evaluation: Es wird der Prozess evaluiert, nicht der fachliche Gegenstand der Reaktivierungsuntersuchung
- Neutralität: Die Neutralität der Evaluation wird gewahrt, indem ein Gutachten von einer neutralen, bisher nicht fachlich im Bereich der Reaktivierung von Strecken tätigen Stelle erstellt wird



Nächste Schritte

- Aufruf an Kommunen/Aufgabenträger, Vorschläge zur Streckenreaktivierung zu senden
- Bewertung der Strecken anhand der abgestimmten Kriterien
- Ergebnis wird im nächsten Lenkungskreis im Dritten Quartal 2023 präsentiert und erläutert
- Die besten 20-25 Strecken werden anschließend vertieft in Stufe 2 betrachtet



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