

Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

4. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises
am 27. Februar 2024





TOP 2 Ergebnisse der Nachbetrachtung zur ersten Untersuchungsstufe

TOP 2 a Workshop zu den finalen Bewertungskriterien der 1. Stufe

TOP 2 b Ergebnisse der Gespräche mit den Kommunen

TOP 2 c Vorstellung der Ergebnisse im Detail

TOP 2 d Fragen



Nachbetrachtung mit Kommunen



Folgender Austausch mit Kommunen fand nach dem Aufruf des Ministers statt

- Über 15 Gespräche mit Kommunen (Landkreise u. a.)
- Dokumentation der Ergebnisse und Inhalte
- Mehrere schriftliche Eingaben
- Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse im Erklär-Workshop

■ ■ Angepasstes Kriterium 4 mit Berücksichtigung von Landesstraßen



Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen und Landesstraßen

- Vorhandene Bundesstraßen sind ein Indikator für ein vorhandenes Verkehrsbedürfnis zwischen Orten
- Methode:
 - Ermittlung der Führung von Bundesfernstraßen und Landesstraßen entlang der Strecke
- Bewertungsskala:
 - **Rot:** nicht vorhandene Bundesfernstraßenführung oder umwegige bzw. nicht vorhandene Landesstraßenführung auf der Relation des Reaktivierungskandidaten
 - **Gelb:** umwegige Bundesfernstraßenführung oder direkte Landesstraßenführung auf der Relation des Reaktivierungskandidaten
 - **Grün:** direkte Führung einer Bundesfernstraße auf der Relation des Reaktivierungskandidaten

Angepasstes Kriteriums 2c mit bestehender SPNV Verbindung



Die Strecke hat überregionale Bedeutung: Neue direkte Verbindung zwischen Grundzentren mittelzentraler Bedeutung, Mittel- oder Oberzentren oder schließt an beiden Seiten an bestehenden SPNV an

- SPNV Verbindungen zwischen Mittel- oder Oberzentren stärken die Region vor Ort
 - Netzwerkung, wenn an beiden Seiten an SPNV angeknüpft werden kann
 - Methode:
 - Ermittlung der Anzahl der neuen direkten SPNV Verbindungen zwischen Mittel- oder Oberzentren
 - Ermittlung, ob Strecke an beiden Seiten an bestehenden SPNV anschließt
 - Bewertungsskala:
 - **Rot:** 0 neue direkte Verbindungen und kein Anschluss an beiden Seiten an SPNV
 - **Grün:** 1 und mehr neue direkte Verbindungen und/ oder Strecke schließt beidseitig an bestehenden SPNV an
- ➔ Zusätzlich Anpassung der Gewichtung des Kriteriums 2, da das Kriterium stärker als ursprünglich erwartet den verkehrlichen Nutzen beeinflusst.**

Ermittlung des Gesamtergebnisses



Gewichtung der Kriterien und Gesamtbewertung

Kriterien	Gewichtung [Punkte]	Gewichtung [Anteil]
1. Verkehrspotential der Strecke I: Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im 2km Einzugsbereich der neuen Bahnstationen	4	21%
2. Verkehrspotential der Strecke II: Gesamtbewertung aus 2a-2c	3	16%
3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region: Anteil der bebauten Fläche im Einzugsbereich	1	5%
4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen: Führung von verbindenden Bundesfernstraßen <u>und Landesstraßen</u>	1	5%
5. Die Bahnstationen sind gut erreichbar: Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden	2	11%
6. Investitionsbedarf: Strecke ist noch in Nutzung, geringe Anzahl von Brückenbauwerken und günstige Bodenverhältnisse	3	16%
7. Verbindung in bestehendes Schienennetz: Strecke hat keine Insellage; Linie kann im Knoten ohne kostenintensiven Aufwand eingebunden werden	2	10%
8. Günstige Produktionsstrukturen: Es ist kein Aufbau neuer Produktionsstrukturen erforderlich (z.B. Werkstatt); gutes Verhältnis Fahrzeit pro Stunde ggü. Standzeit	3	16%

Verteilung von Punkten für Ampelbewertungen der jeweiligen Kriterien:

rote Ampel: 0 Punkte

gelbe Ampel: 1 Punkt

grüne Ampel: 2 Punkte

Multiplikation mit den Gewichtungspunkten.

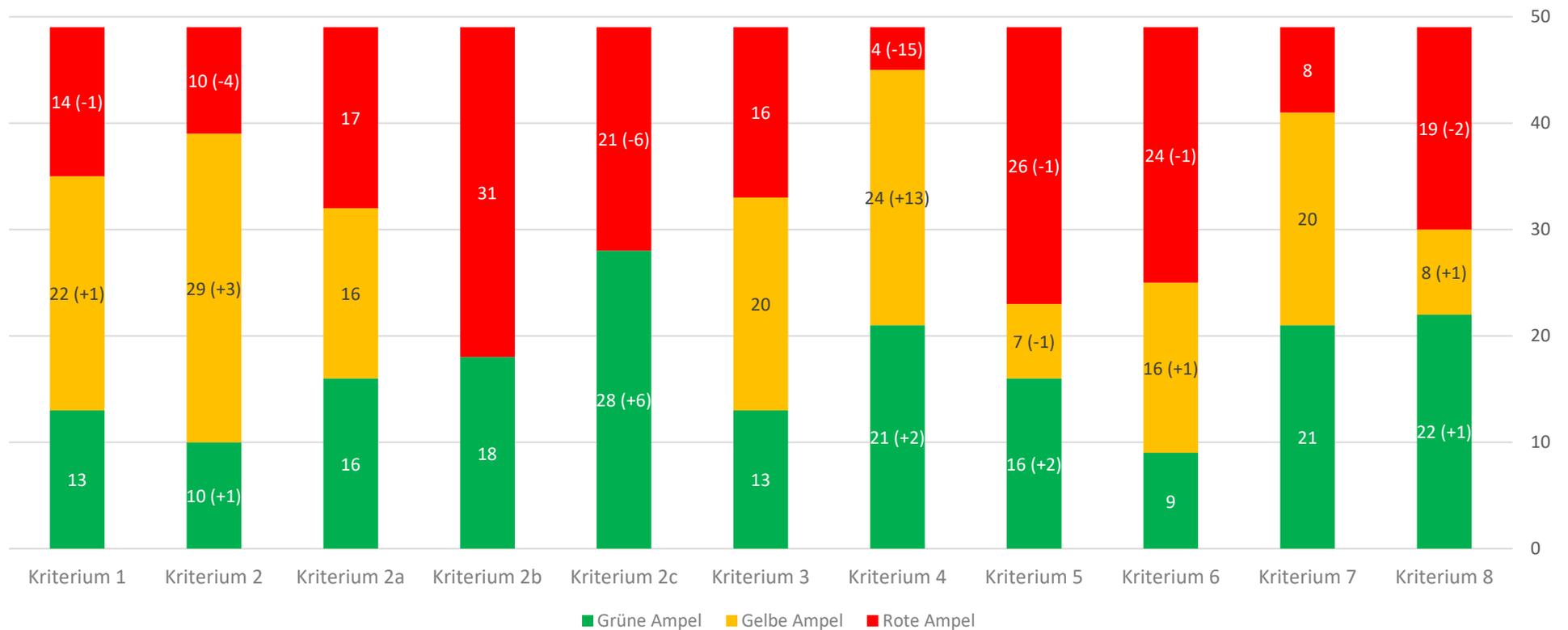
Jede Strecke wird für sich betrachtet – keine Berücksichtigung möglicher Wechselwirkungen.

Eine Strecke erreicht Stufe 2, wenn mehr als die Hälfte der möglichen Punkte (20 von 38) erreicht wird.

Bewertung der Strecken



Anzahl der Strecken je Bewertung und Kriterium (Veränderung ggü. letzter Lenkungskreis-Sitzung)



Bewertung der Strecken



Zusätzliche Strecken

- Aufgrund der Rückmeldungen wurden folgende Streckenteile nachträglich aufgenommen und neu bewertet
 - Winsen – Salzhausen (Alternative zu Winsen – Bispingen – Soltau)
 - Helmstedt – Weferlingen (Alternative zu Helmstedt – Grasleben)
 - Weyhe – Leeste – Thedinghausen (Alternative zu Weyhe – Thedinghausen)
 - Worswede – Osterholz-Scharmbeck (Alternative zu Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck)
 - Bremervörde – Worswede (Alternative zu Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck)
 - SZ-Bad - SZ-Lebenstedt - Lengede (Alternative zu SZ-Bad - Peine)

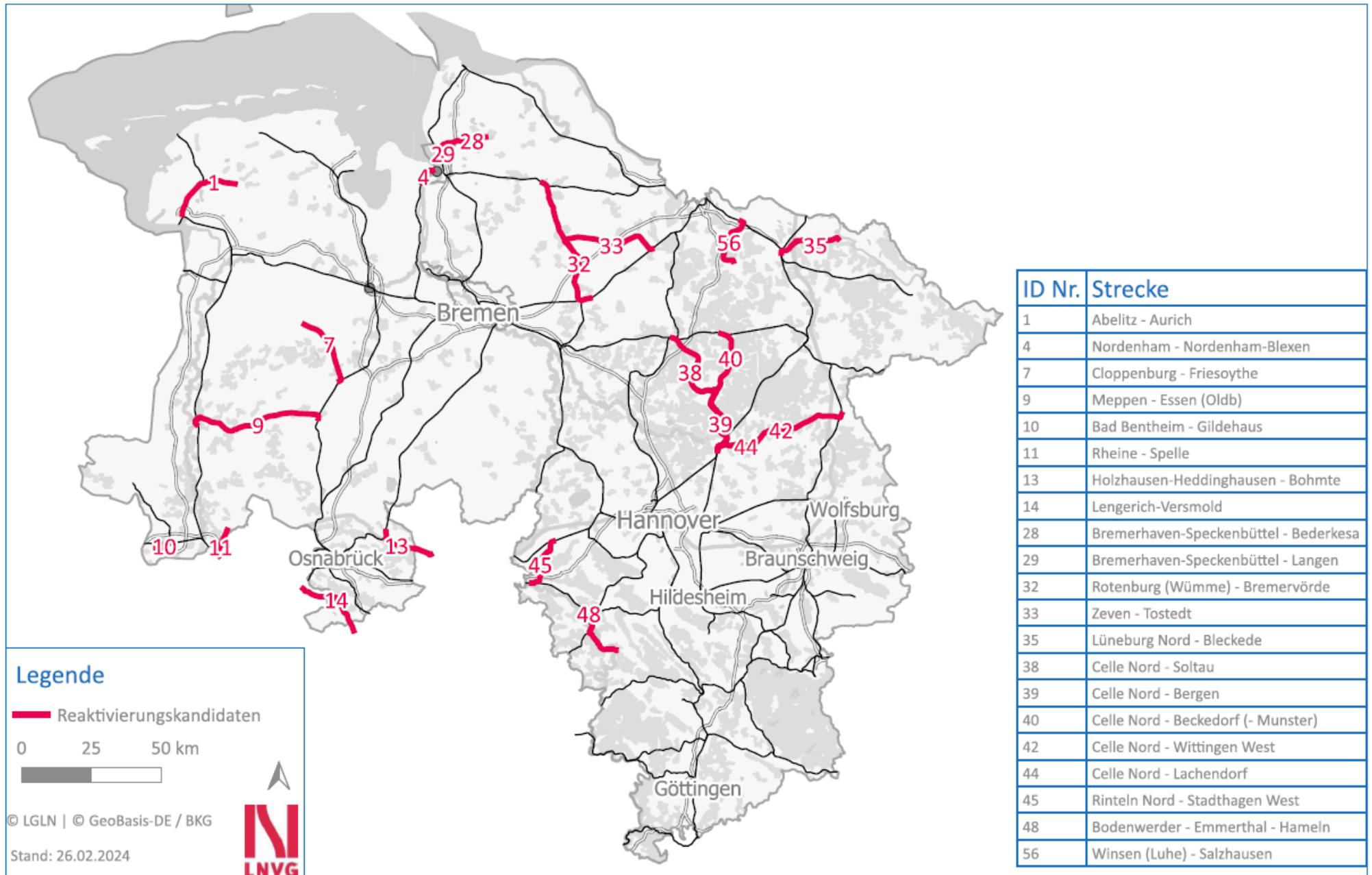
Weitere Strecken in Stufe 2



Als Ergebnis der Nachbetrachtung rücken folgende weitere Strecken in Stufe 2 auf:

- Nr. 7 Friesoythe - Cloppenburg (26 Punkte)
- Nr. 9 Meppen - Essen/Oldb (20 Punkte)
- Nr. 10 Bad Bentheim – Gildehaus (20 Punkte)
- Nr. 13 Holzhausen - Bohmte (21 Punkte)
- Nr. 42 Celle - Wittingen West (22 Punkte)
- Nr. 56 Winsen - Salzhausen (neuer Streckenabschnitt) (20 Punkte)

Übersicht über alle Strecken in Stufe 2





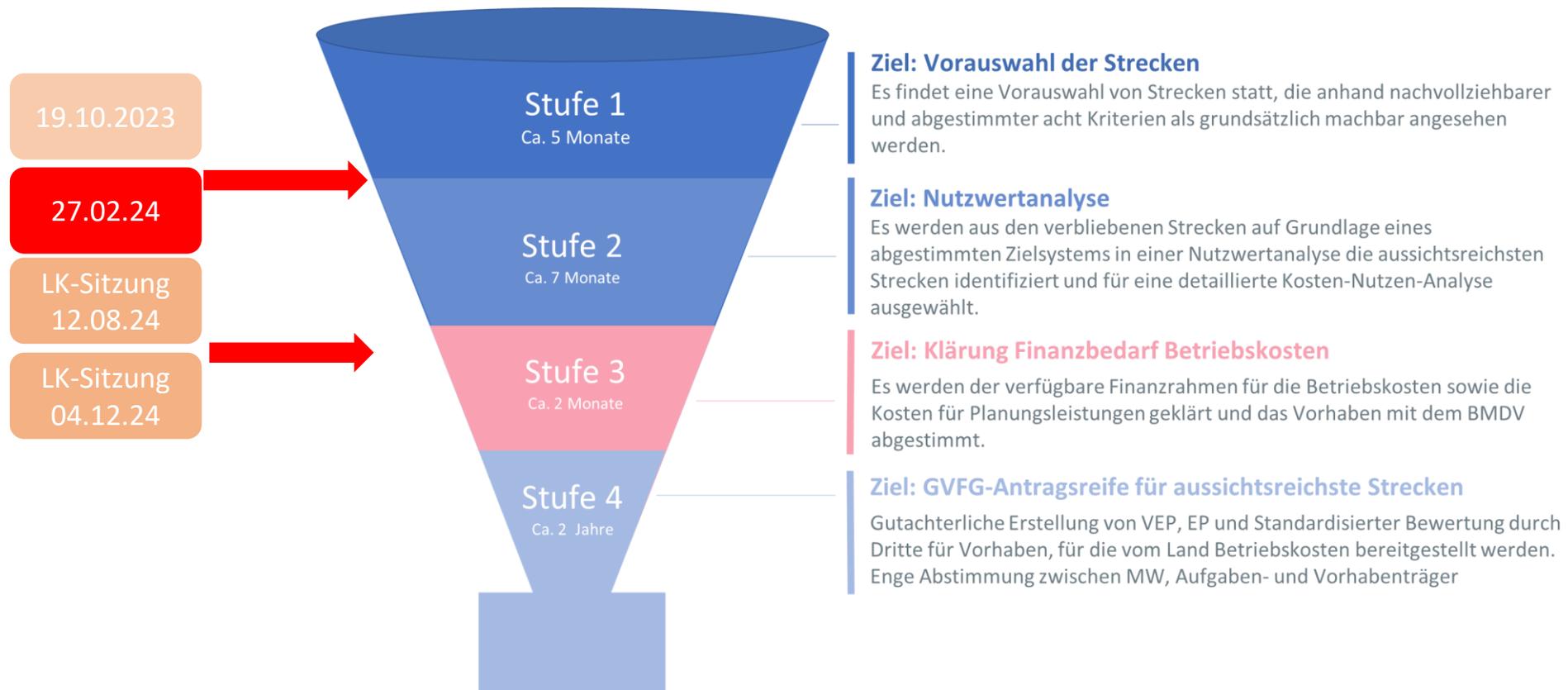
TOP 3 Weiteres Vorgehen auf der zweiten Untersuchungsstufe



Die Stufen des Reaktivierungsprozesses



Die vorab geplanten Aktivitäten wurden auf Stufe 1 durch Nachbetrachtung mit den Kommunen und 2 Workshops zu den „Beurteilungskriterien“ ergänzt.



Vorschlag zum Vorgehen in Stufe 2



Wissenschaftliche Begleitung und Moderation des Prozesses

- 2. Workshop zu Beurteilungskriterien
- Protokollierung und Begleitung Projektgruppe
- Vorbereitung/Begleitung Lenkungskreissitzungen
- Wissenschaftlicher Endbericht

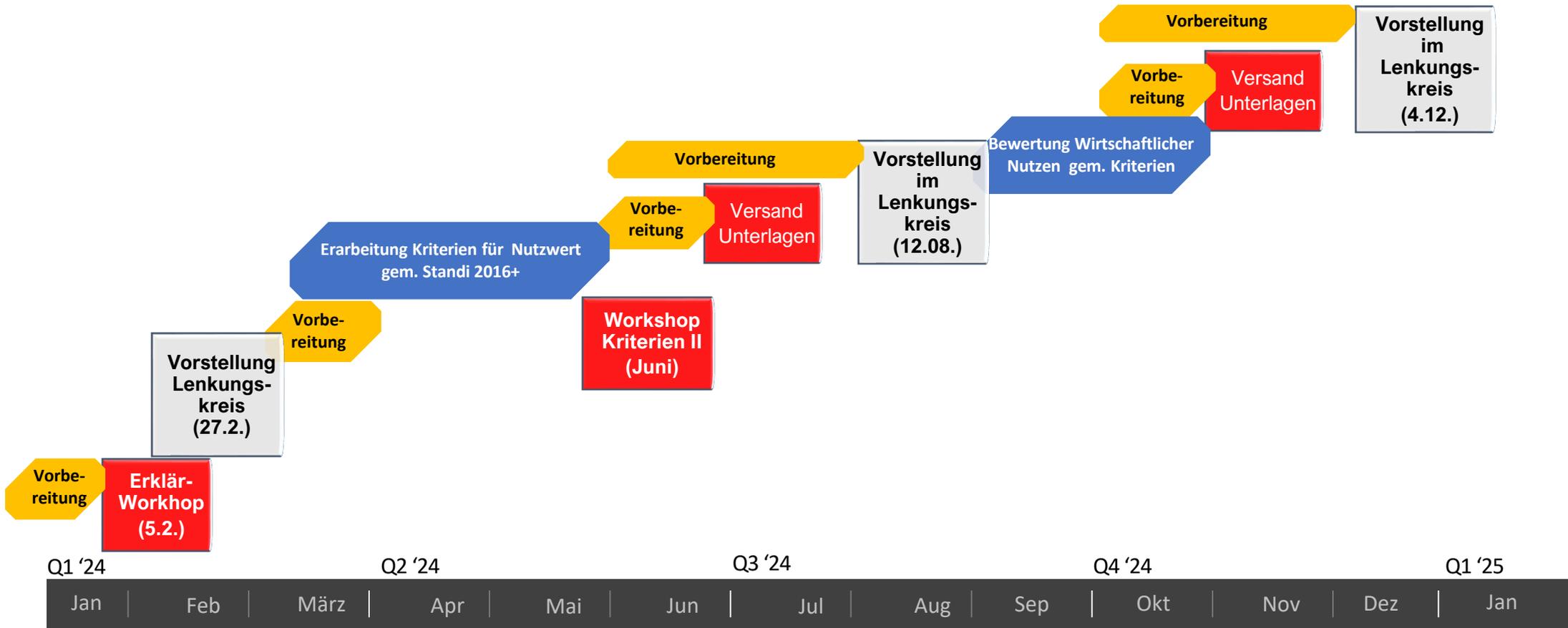
Zusätzlich fachliche Begleitung zur Erstellung eines Bewertungsschemas für die Nutzwertanalyse

- Einbeziehung eines erfahrenen Gutachterbüros zur Erstellung eines Bewertungsschemas im Hinblick auf die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung 2016+
- Erstellung des Bewertungsschemas in einem iterativen Prozess mit der Projektgruppe und dem Lenkungskreis
- Die Bewertung der Bahnstrecken in Stufe 2 erfolgt dann anhand des erarbeiteten Bewertungsschemas durch die LNVG - Projektgruppe

Zeitplan Stufe II



Geplant sind ein weiterer Kriterien-Workshop sowie noch zwei Lenkungskreissitzungen.



Weiteres Vorgehen



Nächste Schritte

- Beauftragung eines Gutachterbüros zur fachlichen Begleitung der zweiten Stufe und Erstellung eines Bewertungsschemas für die Nutzwertanalyse
- Terminabstimmung für den nächsten Lenkungskreisworkshop Kriterien II im Juni 2024
- ...