



LANDKREIS LÜNEBURG
DER LANDRAT

Schule und Kultur	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Borchers, Stefan Datum: 07.02.2020	Bericht	2020/059
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich		

Beratungsgegenstand:

Reaktivierung der Bahnstrecken Bleckede – Lüneburg und Lüneburg – Amelinghausen/Soltau;
Sachstandsbericht zum Gutachten

Produkt/e:

547-000 Einrichtungen des ÖPNV

Beratungsfolge

Status Datum Gremium

Ö 25.02.2020 Ausschuss für Mobilität

Anlage/n:

Protokoll AG Schienenpersonenverkehr vom 02.10.2019

Beschlussvorschlag:

Berichtsvorlage – kein Beschluss erforderlich.

Sachlage:

Die Erstellung eines Gutachtens zur Reaktivierung der Bahnstrecken Bleckede – Lüneburg und Lüneburg – Amelinghausen/Soltau wurde 2019 an das Beratungsbüro ConTrack Consulting Gesellschaft für Schienenbahnen mbH aus Hannover vergeben. Das Beratungsbüro wird bei diesem Vorhaben durch das Büro INROS LACKNER unterstützt.

Ziel des Gutachtens ist der Nachweis positiver volkswirtschaftlicher Effekte durch die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in den Landkreisen Lüneburg und Heidekreis zur Erreichung eines positiven Nutzen-Kosten-Indikators.

Das Gutachten zielt dabei auf die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, die Bewertung der erweiterten Rolle des SPNV und die Entwicklungspotentiale der Region.

Dazu werden verschiedene Umsetzungsszenarien entwickelt und modellbasiert Nutzen-Kosten-Indikatoren ermittelt. Um hinsichtlich der Kosten eine Grundbilanz zu erstellen, werden umfangreiche Datengrundlagen unter anderem zur Verkehrssituation, dem baulichen Zustand der beiden Strecken, dem Verkehrsangebot, Haltepunkten usw. gesammelt und bewertet.

Zurzeit arbeiten die Gutachter an den Kostengrundlagen und dem Verkehrsmodell mit folgendem Stand:

- Der SPNV wurde bereits vollständig erfasst. Der Busverkehr wird derzeit vervollständig.
- Die Nachfrage im Individualverkehr wurde für 2015 und 2030 eingearbeitet, die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wird derzeit erzeugt.
- Die Streckenfahrzeiten sind in Bearbeitung.
- Der Ist-Zustand der standardisierten Bewertung (Kosten und Nutzen) wird gerade vorbereitet.

Am Ende der Betrachtungen stehen eine Sensitivitätsanalyse zur Ermittlung der Chancen und Risiken der verschiedenen Szenarien, eine vergleichende Betrachtung der Ergebnisse unter den jeweiligen Randbedingungen sowie eine Folgenkostenrechnung.

In die Szenarien fließen neben den Datengrundlagen auch globale Trends wie Umwelt und nachhaltige Mobilität ein. Die demographische Entwicklung, einhergehend mit der Siedlungsentwicklung in verschiedenen Ausprägungen, hat ebenfalls einen Einfluss auf die Szenarien. Mit der Analyse von touristischen Entwicklungen gibt es weitere Rahmenbedingungen die einen positiven Einfluss auf die Szenarien haben.

Für das Vorhaben wurde eine Projektarbeitsgruppe gegründet. Hier sind neben dem Landkreisen Lüneburg und Heidekreis, die Hansestadt, die OHE, die AVL und die KVG vertreten.

Am 2. Oktober 2019 tagte die Arbeitsgruppe Schienenpersonenverkehr. Das Protokoll der Sitzung ist dieser Vorlage als Anhang beigefügt.

Als Lenkungsgremium fungiert der Ausschuss für Mobilität.

Der nächste Schritt des Gutachtens ist die Beteiligung der Öffentlichkeit. Hierfür wird es Auftaktveranstaltungen geben, in dessen Verlauf die ersten Ergebnisse der Analysen vorgestellt und diskutiert werden können.

Die Gutachter tragen im Ausschuss zum aktuellen Sachstand vor.

Protokoll

Projekt	Gutachten zur Reaktivierung von Bahnstrecken im Landkreis Lüneburg	
Strecke/Abschnitt/Thema	1. Sitzung der Lenkungsgruppe	
Datum, Zeit	2. Oktober 2019, 12:00 – 14:25 h	
Besprechungsort	Landkreis Lüneburg (LK LG), Lüneburg	
Teilnehmer	<u>Auftraggeber</u>	
	Krumböhmer, Jürgen	Landkreis Lüneburg
	Borchers, Stefan	Landkreis Lüneburg
	<u>Auftragnehmer</u>	
	Seidel, Dr. Bernd	ConTrack (CT)
	Buschbeck, Karen	INROS LACKNER (IL)
Anlagen	<u>Weitere Teilnehmer</u>	
	S. Teilnehmerliste in der Anlage	
	1: Präsentation Dr. Seidel	
	Teilnehmer	
	Stölting, Volker (INROS LACKNER)	
	Tolle, Franziska (INROS LACKNER)	
Status	Entwurf Seidel (02.10.19)	
	Korrektur Buschbeck (25.10.19)	
	Korrektur Borchers (25.11.19)	
	Schlussfassung Seidel (2.12.19)	

Tagesordnung

- TOP 1 Vorstellung der Akteure
- TOP 2 Ziele der Studie
- TOP 3 Methodik der Studie
- TOP 4 Beteiligungsverfahren
- TOP 5 Integration in weitere Planungen/Berücksichtigung von Teilkonzepten wie Siedlung, Wohnraum, Tourismus, Fahrrad
- TOP 6 Zusammensetzung des Lenkungskreises

TOP 7 Fragen und Antworten, Diskussion (zu den jeweiligen Programmpunkten, Abschlussdiskussion)

Protokoll

TOP 1

Nach einer Begrüßung stellen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor.

TOP 2 bis 5

Dr. Seidel präsentiert zu den TOP 2 bis 5 den geplanten Ablauf der Studie. Vgl. dazu Anlage 1.

Diskussion

Herr Pez weist auf die Rolle der ländlichen Infrastrukturen hin: Bei wachsenden Einwohnerzahlen werden diese stärker genutzt (Wirtschaftlichkeit) oder können sogar reaktiviert werden.

Herr Pez vermisst den fünften Prognosefall Lüneburg - Bispingen. Bispingen hat eine erhebliche Verkehrsnachfrage. Die Gutachter erläutern, dass die Nachfragezahlen in dem Prognosefall Lüneburg – Soltau erfasst werden und auch ausgewiesen werden können.

Touristische Entwicklung: Der Blick ist bisher vor allem auf den Westen von Lüneburg gerichtet. Wichtig ist aber der Blick auf den Osten, insbesondere die Kommune Dahlenburg, die eine touristische Drehscheibenfunktion übernehmen könnte. Siedlungs- und Versorgungsschwerpunkte können neu geschaffen werden.

Herr Marten verweist auf das Thema Lärm und hier insbesondere das Pfeifen von Zügen an Bahnübergängen. Dr. Seidel erläutert, dass Aussagen zu einer technischen Sicherung von Bahnübergängen (und damit einem Entfall des Pfeifens) im Rahmen der Studie gemacht werden.

Frau Kalisch benötigt eine Einladung an alle Betroffenen, sich an dem Verfahren zu beteiligen.

Herr Wiesner präzisiert die Anforderungen an Input für weitere Planungen allgemein und für die vorliegende Studie im Besonderen (neue Schulen, neue Siedlungsgebiete usw.).

Er weist außerdem darauf hin, dass sich für die Strecke nach Bleckede bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80km/h ein ungünstiger Umlauf ergeben kann. Er schlägt vor, Tempo 100 zu prüfen. Lassen sich Fahrzeuge sparen? Dto. für Strecke nach Soltau.

Für den Landkreis Heidekreis sei der Abschnitt Soltau und Bispingen auch eine wichtige Landkreis-interne Relation.

Herr Friedrichs weist darauf hin, dass sich bei der Durchbindung einer Bedienung von Lüneburg bis nach Soltau eine wichtige Fahrtbeziehung von Amelinghausen nach Hannover ergeben würde. Die Rolle dieses Abschnitts bzgl. einer Vernetzungswirkung sollte gewürdigt werden.

Die Rolle des Fahrrads sollte nicht überbewertet werden. Der ÖPNV muss auf dem Lande weiterhin funktionieren.

Im Bahnhof Lüneburg West sei ein Inselbahnsteig ungünstig.

Frau Kruse-Runge sieht eine sehr hohe Akzeptanz des SPNV. Eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h hätte eine hohe Attraktivität. Sie verweist aber darauf, dass in Scharnebeck ein neues Wohngebiet bis auf "1 m" an die Strecke heranreicht.

In diesem Zusammenhang wird geäußert, dass für eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit z. B. auf 100 km/h eine Planfeststellungsverfahren notwendig würde und im Rahmen eines formalen Beteiligungsverfahrens mit Klagen durch die Bevölkerung zu rechnen sei.

Herr Dierken weist auf den Zwangspunkt „Taktverkehr in Lüneburg“ hin, der eine Ausrichtung eines SPNV nach Bleckede (und Richtung Soltau) auf diese Verkehre erfordern würde. Dadurch ergibt sich ein notwendiger Aufenthalt von 10 min in Lüneburg. Eine Höchstgeschwindigkeit von 60 bis 80 km/h macht daher keinen großen Unterschied.

Herr Dierken gibt ferner einen Hinweis zu Akkutriebwagen: Diese Fahrzeuge seien beim BMVI schon Thema und können ein Softfakt bei der Bewertung eines Bedienungskonzepts sein.

Herr Krumböhrer weist darauf hin, dass man sich im Rahmen der zu erstellenden Studie nicht „verzetteln“ solle. Das zentrale Ergebnis solle die Erarbeitung eines Nutzen-Kosten-Indikators sein, welcher argumentativ fachlich zu unterlegen sei.

Die Umsetzung weiterer Aufgaben wie z. B. ein Projekt „Modellregion“ sei mit viel Arbeit verbunden, wozu derzeit die Kapazitäten fehlen. Bereits die Umsetzung des NVP mache sehr viel Arbeit im Kleinen. Er bestätigt, dass Tourismus in Richtung Bleckede eine wichtige Rolle spielt.

Zum RROP ist festzuhalten, dass z. B. Melbeck-Embsen als Schulstandort eine gute Entwicklungsperspektive aufweist.

Bsp. Scharnebeck: Hier gibt es ein großes Schulzentrum und neue Ansiedlungen. Große Probleme bereitet es, einen Nahversorger anzusiedeln. Hier gibt es eine Diskussion um Verkaufsflächen.

Herr Graf schlägt vor, dass schon jetzt eine Beteiligung aller Bürger ermöglicht werden solle.

Herr Krumböhrer verweist auf die Notwendigkeit, Doppelstrukturen zu untersuchen. Beispiel parallele Busverkehre: Was muss, was darf? Kann der Heide-Shuttle (mit Fahrrad-Transport) eingestellt werden? Parallelverkehre werden Gegenstand einer Abwägung sein.

Herr Wiesner verweist darauf, dass die Bahnfahrzeiten zu den Schulzeiten passen müssen. Sonst könne keine Akzeptanz erwartet werden. Ein genaues Hinsehen sei erforderlich. Er stellt auch die Frage, wie der Schienengüterverkehr berücksichtigt werde? Werden Begegnungsmöglichkeiten vorgesehen?

Die Runde ist sich einig, dass für die öffentlichen Veranstaltungen konkrete Informationen benötigt werden, die dann diskutiert werden können. Außerdem sei vorab konkrete

Argumentationen zu formulieren und abzustimmen, mit denen auf den öffentlichen Veranstaltungen Einwendungen begegnet werden könne.

Herr Pez verweist auf die Aussage von Herrn Schülke (OHE) dass es keinen durchgehenden Schienengüterverkehr Lüneburg – Soltau über Soltau hinaus geben werden, sondern dass ausschließlich regionaler Schienengüterverkehr zu erwarten sei.

Zur Auswahl der Haltepunkte sind wichtige Bildungsinstitutionen im Blick zu behalten! Oedeme, Scharnebeck und Bleckede können durch die Bahn besser erschlossen werden. Die West-Ost-Achse ist gleichzeitig auch eine Bildungsachse!

Herr Pez schlägt die Bildung einer Mobilitäts-Modell-Region vor. Er hat hierzu gerade einen Förderantrag geschrieben.

Frau Kalisch stellt die These auf, dass der Personenverkehr den Güterverkehr verdrängt. Die Steigung der Strecke sei ungünstig für den Güterverkehr.

Herr Krumböhmer fordert vor dem Gang in die Öffentlichkeit einen Musterfahrplan und Aussagen/Antworten auf mögliche Fragen. Er kann Durchgangs-Güterverkehr über Soltau hinaus ferner nicht ausschließen. Herr Krumböhmer rät dazu, die Diskussion auf die strikte Lösung der Aufgabe des Gutachters zu konzentrieren und diese nicht ausufern lassen!

Zusammensetzung des Fachausschusses (FA) Mobilität

Herr Krumböhmer macht den Vorschlag, den FA um zwei HVB aus Amelinghausen und Bleckede zu erweitern. Hierzu gibt es allgemeine Zustimmung. Die Frage, ob die HVB ständige beratende Mitglieder werden sollen, wurde wie folgt beantwortet:

Der Fachausschuss wird um die HVB verstärkt, wenn dieser die Rolle der Lenkungsgruppe für das Projekt wahrnimmt.

Protokoll:

Dr. Bernd Seidel, ConTrack