



LANDKREIS LÜNEBURG
DER LANDRAT

Mobilität	Vorlagenart	Vorlagenummer
Verantwortlich: Borchers, Stefan Datum: 16.05.2022	Bericht	2022/165
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich		

Beratungsgegenstand:

Reaktivierung der Bahnstrecken Bleckede - Lüneburg und Lüneburg - Amelinghausen/Soltau: Abschlussbericht

Produkt/e:

547-000 Einrichtung ÖPNV

Beratungsfolge

Status Datum Gremium

Ö	25.05.2022	Ausschuss für Mobilität
N	30.05.2022	Kreisausschuss
Ö	07.07.2022	Kreistag

Anlage/n:

Abschlussbericht „Reaktivierung der Bahnstrecken Bleckede - Lüneburg und Lüneburg - Amelinghausen/Soltau“

Beschlussvorschlag:

Berichtsvorlage - keine Beschlussfassung erforderlich

Sachstand:

Der Landkreis Lüneburg prüft die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs der Strecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg – Amelinghausen – Soltau. Mittels der aktuellen standardisierten Bewertung soll die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen eingestuft werden. Es soll geklärt werden, ob eine Reaktivierung sinnvoll ist und welche Randbedingungen dafür gegebenenfalls erforderlich sind.

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 wurde bei diesem Vorhaben durch das Büro INROS LACKNER unterstützt.

Der Abschlussbericht liegt vor und ist dieser Vorlage beigelegt.

Zusammenfassung:

Zuständig für den schienenbezogenen Personennahverkehr (SPNV) ist das Land Niedersachsen. Das Land Niedersachsen und die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) haben vor einigen Jahren mehrstufige Untersuchungen zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV durchführen lassen, darunter auch für die seinerzeit im Eigentum der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) befindlichen Strecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg – Amelinghausen – Soltau. Diese befinden sich nach Ankauf der Schieneninfrastruktur der ehemaligen Infrastruktursparte der OHE durch das Land Niedersachsen seit dem 01. Januar 2022 im Eigentum der SInON GmbH, der Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH.

In den Jahren 2013 bis 2015 hat dazu ein dreistufiges Verfahren stattgefunden, mit dem reaktivierungswürdige Strecken ermittelt wurden (https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/schiene_und_offentlicher_personennahverkehr/reaktivierung_von_bahnstrecken/reaktivierung-von-bahnstrecken-122164.html). Im Ergebnis wurden beide Abschnitte nicht in das Ausbauprogramm aufgenommen worden, weil sie nicht als reaktivierungsbedürftig eingestuft wurden. Die Strecke Bleckede – Lüneburg schied bereits in der Phase der Nutzwertanalyse aus. Die Strecke Lüneburg – Soltau wurde in die Bewertung nach dem standardisierten Verfahren aufgenommen, erreichte aber keinen der erforderlichen vorderen acht Plätze zur weiteren Untersuchung und Grundlage zur tatsächlichen Umsetzung. Bei der Strecke Lüneburg – Soltau zeigte sich, dass eine Beschränkung auf den Abschnitt bis Amelinghausen das Ergebnis positiv beeinflusst hätte, denn in diesem Bereich ist von einer höheren Nachfrage auszugehen als auf dem Rest der Strecke.

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat vor dem Hintergrund der Diskussionen eines Integrierten Mobilitätskonzepts (IMK) 2018 Mittel bereitgestellt, um mit Hilfe eines Gutachtens das Verfahren erneut aufzugreifen. Damit soll eine fachliche Grundlage geschaffen werden, um das Land Niedersachsen zu bewegen, die Ertüchtigung der beiden Strecken in Angriff zu nehmen und entsprechende Planungsschritte zu beauftragen. Dabei sollen auch Alternativen zu der vom Land Niedersachsen für zwingend erachteten standardisierten Bewertung aufgezeigt werden.

Vom Land Niedersachsen ist auf das geltende Regelwerk verwiesen worden, wonach zur Beurteilung solcher Projekte auf das standardisierte Verfahren (Verfahrensanleitung zur standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schieneengebundenen ÖPNV - Version 2016) zurückgegriffen werden muss.

Aus den Reihen der anrainenden Kommunen werden je nach geografischer Lage verschiedene Anforderungen definiert. So wurde mit dem Heidekreis die Mitfinanzierung des Gutachtens vereinbart, wobei der Anschluss einer reaktivierten Strecke bei Soltau im Fokus steht.

Planungshintergrund:

Mithilfe eines integrierten Verkehrsmodells (VISUM) wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der ÖPNV (SPNV und Bus) abgebildet. Das kalibrierte Modell, der IST-Zustand (oder die Analyse), ist die Grundlage für die weitere Bearbeitung der Untersuchung. Von diesem wird der Prognosefall (Planungshorizont 2030) ohne Reaktivierungen erstellt. Dieser Fall wird als Ohnefall bezeichnet. Im nächsten Arbeitsschritt werden verschiedene Planfälle mit dem Ohnefall verglichen

IST-Zustand (2015):

Ohnefall (Vergleichsfall): Prognosefall (Planungshorizont 2030) ohne Reaktivierung

Mitfälle (1 bis 3): Prognosefall mit Reaktivierungsvarianten

- Planfall 1: Verkehrsmodell mit Reaktivierung der Strecke Lüneburg – Bleckede
- Planfall 2: Verkehrsmodell mit Reaktivierung der Strecke Lüneburg – Amelinghausen – Soltau
- Planfall 3: Verkehrsmodell mit Reaktivierung der Strecke Lüneburg – Amelinghausen

Nach der Monetarisierung aller Effekte, die sich aus dem Vergleich der Mitfälle mit dem Ohnefall ergeben, werden die Zusatznutzen den Zusatzkosten, die sich u.a. aus den Investitionen und den verkehrlichen und raumbedeutsamen Wirkungen ergeben, gegenübergestellt.

Das Ergebnis ist der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI).

Gesamtwirtschaftliche Bewertung:

1. Lüneburg – Bleckede

Die Reaktivierung der Strecke Lüneburg – Bleckede für den SPNV führt zu höheren Betriebskosten im Vergleich zum Ohnefall in Höhe von ca. 0,2 Mio. €/Jahr. Diese resultieren aus dem Aufwand zur Betriebsdurchführung (Personalkosten, Energie- und Instandhaltungskosten der Fahrzeuge). Außerdem kommt es zu Kosten für die Unterhaltung der Infrastruktur sowie den Kapitalkosten für zusätzlich benötigten Schienenfahrzeuge. Kompensationen können durch Veränderungen im Busnetz erreicht werden.

Durch das zusätzliche Angebot sind des Weiteren positive volkswirtschaftliche Effekte in Form von Reisezeiteinsparungen für bestehende und zusätzliche ÖV-Nutzer zu erwarten (0,5 Mio. Euro/Jahr). Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom MIV zum ÖV führt darüber hinaus zu deutlich geringeren Pkw-Betriebskosten. (Rückgang um ca. 0,45 Mio. Euro/Jahr). Die induzierten Fahrten schaffen einen Nutzen von ca. 0,1 Mio. Euro/Jahr.

Das Verhältnis der ermittelten Nutzwerte in Höhe von 0,64 Mio. Euro/Jahr und der Kapitalkosten für die Infrastruktur des Mitfalls in Höhe von 0,95 Mio. Euro/Jahr ergibt für die Maßnahme ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,7.

2. Lüneburg – Soltau

Die Reaktivierung der Strecke Lüneburg – Soltau für den SPNV führt zu höheren Betriebskosten im Vergleich zum Ohnefall in Höhe von ca. 1,3 Mio. €/Jahr. Diese resultieren aus dem Aufwand zur Betriebsdurchführung (Personalkosten, Energie- und Instandhaltungskosten der Fahrzeuge). Außerdem kommt es zu Kosten für die Unterhaltung der Infrastruktur sowie den Kapitalkosten für zusätzlich benötigten Schienenfahrzeuge. Kompensationen können durch Veränderungen im Busnetz erreicht werden.

Durch das zusätzliche Angebot sind des Weiteren positive volkswirtschaftliche Effekte in Form von Reisezeiteinsparungen für bestehende und zusätzliche ÖV-Nutzer zu erwarten (1,7 Mio. Euro/Jahr). Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom MIV zum ÖV führt darüber hinaus zu deutlich geringeren Pkw-Betriebskosten. (Rückgang um ca. 1,0 Mio. Euro/Jahr). Die induzierten Fahrten schaffen einen Nutzen von ca. 0,2 Mio. Euro/Jahr.

Das Verhältnis der ermittelten Nutzwerte in Höhe von 1,5 Mio. Euro/Jahr und der Kapitalkosten für die Infrastruktur des Mitfalls in Höhe von 0,4 Mio. Euro/Jahr ergibt für die Maßnahme ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,4.

3. Lüneburg – Amelinghausen

Die Reaktivierung der Strecke Lüneburg – Amelinghausen für den SPNV führt zu höheren Betriebskosten im Vergleich zum Ohnefall in Höhe von ca. 0,7 Mio. €/Jahr. Diese resultieren aus dem Aufwand zur Betriebsdurchführung (Personalkosten, Energie- und Instandhaltungskosten der Fahrzeuge). Außerdem kommt es zu Kosten für die Unterhaltung der Infrastruktur sowie den Kapitalkosten für zusätzlich benötigten Schienenfahrzeuge. Kompensationen können durch Veränderungen im Busnetz erreicht werden.

Durch das zusätzliche Angebot sind des Weiteren positive volkswirtschaftliche Effekte in Form von Reisezeiteinsparungen für bestehende und zusätzliche ÖV-Nutzer zu erwarten (1,3 Mio. Euro/Jahr). Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom MIV zum ÖV führt darüber hinaus zu deutlich geringeren Pkw-Betriebskosten (Rückgang um ca. 1,0 Mio. Euro/Jahr). Die induzierten Fahrten schaffen einen Nutzen von ca. 0,2 Mio. Euro/Jahr.

Das Verhältnis der ermittelten Nutzwerte in Höhe von 2,1 Mio. Euro/Jahr und der Kapitalkosten für die Infrastruktur des Mitfalls in Höhe von 0,2 Mio. Euro/Jahr ergibt für die Maßnahme ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 9,1.

Ergebnis:

In dieser Machbarkeitsstudie wurden drei Strecken mittels der Standardisierten Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr untersucht.

Die Strecke Lüneburg – Bleckede erreicht einen NKI von 0,7. Es empfiehlt sich diese Strecke nochmals mit der bald erscheinenden überarbeiteten Version der Standardisierten Bewertung zu untersuchen, da diese Strecken im ländlichen Raum günstiger bewertet. Des Weiteren sollte geprüft werden, inwieweit für den Erhalt der Strecke zur Nutzung mit Museumsbahnen Instandhaltungskosten nötig wären, welche auch ohne regelmäßigen SPNV anfallen. Diese Kosten könnten schon im Ohnefall angesetzt werden, was einen besseren NKI zur Folge hätte.

Die Strecke Lüneburg – Soltau erreicht einen NKI von 3,4 und ist damit gesamtwirtschaftlich positiv. Der verhältnismäßig hohe NKI resultiert aus dem Vorhaben der SInON GmbH (vormals OHE), welche diese Strecke für den Güterverkehr ertüchtigt. Dadurch entstehen für den SPNV weniger Investitionskosten.

Dieser Sachverhalt trifft noch stärker auf die verkürzte Strecke Lüneburg – Amelinghausen zu. Hier sind gegenüber der längeren Strecke deutlich geringere Betriebskosten und nur die Hälfte der notwendigen Investitionen in die Infrastruktur. Dadurch ergibt sich ein sehr hoher NKI von 9,1.

Analog zum Großprojekt Alpha E könnten die Strecken Lüneburg-Bleckede und Lüneburg-Soltau gemeinsam bewertet werden. Dies ergäbe einen vorläufigen NKI von 1,55, was ebenfalls eine Wirtschaftlichkeit begründen würde.