



LANDKREIS LÜNEBURG
DER LANDRAT

Protokollauszug Sitzung des Ausschusses für Mobilität vom 30.05.2024

**TOP 5. Sachstand zur Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg - Amelinghausen - Soltau
zur Kenntnis genommen
2023/307-1**



Stand der SPNV- Reaktivierung Lüneburg – Soltau

Ausschuss für Mobilität
des LK Lüneburg
30.05.2024



Agenda des Vortrages

- Stand der Modernisierung / Umsetzung
- Stand der Planung

Anzahl der Haltepunkte

Standortwahl der stätischen Haltepunkte

Ausblick

- Stand der Reaktivierungsstudie des Landes Niedersachsen / LNVG

Stand der Modernisierung / Umsetzung

- | | | |
|---|------------|-------------|
| - 2 technische Sicherungen auf der Strecke im ersten Halbjahr sind erneuert worden | 0,6 Mio.€ | Fertig |
| - Aktuell: 6 km Gleis, 5 Weichen (0,3 km Lüneburg, 1,4 km + 5 Weichen Melbeck,
4,1 km Amelinghausen) | 6,4 Mio.€ | Juni / Juli |
| Ilmenaubrücke – Erneuerung der Brückenbalken | 0,3 Mio. € | Juni |
| Dittmern – neue technische Sicherung | 0,3 Mio. € | Juni |
| - Geplant: 3 technische Sicherungen (Etzen, 2 x Timmerloh) | 0,9 Mio. € | ab November |

SGFFG Antrag für 2024/2025 wurde ABGELEHNT (wie alle Anträge der SinON, weitere Baumaßnahmen (Ilmenaubrücke, Gleisbau, Signaltechnik, techn. Sicherungen) stand heute ohne Budget im SGFFG -> Investitionskosten für SPNV steigen durch fehlende SGFFG – Mittel und Kostenexplosion im Gleisbau (+ 100% in 3 Jahren!).

Beauftragte im Planverfahren

- Planung der Verkehrsanlagen (Trassierung, Bahnsteige, Bahnübergänge, etc), Umweltplanung und Vermessung



Spettmann und Kahr, Schwarzer Weg 3, Altenbeken

- Planung der Leit und Sicherungstechnik (incl. technischer Sicherungen), Projektmanagement



Eisenbahn.jetzt, Flensburg

- Schallgutachten Afry, Essen

- Brücken



Meyer & Schubart, Wunstorf

Stand der Planung / Planungsumfang

1. Haltepunktanzahl (Bedienkonzept)

~95% der Baumaßnahmen entlang der Strecke unterscheiden sich dabei aufgrund der unterschiedlichen Bedienungskonzepte nur wenig - Geschwindigkeit, Bahnübergänge, Trassierung ist im wesentlichen gleich. Die 95% können jetzt schon geplant werden, die verbleibenden 5% werden im Vorentwurf doppelt geplant, Die SinON hat die endgültige Entscheidung nach den Haltepunkten bis zum Vorliegen aller Entscheidungsmerkmale vertagt :

Planungsablauf für Bedienkonzept:

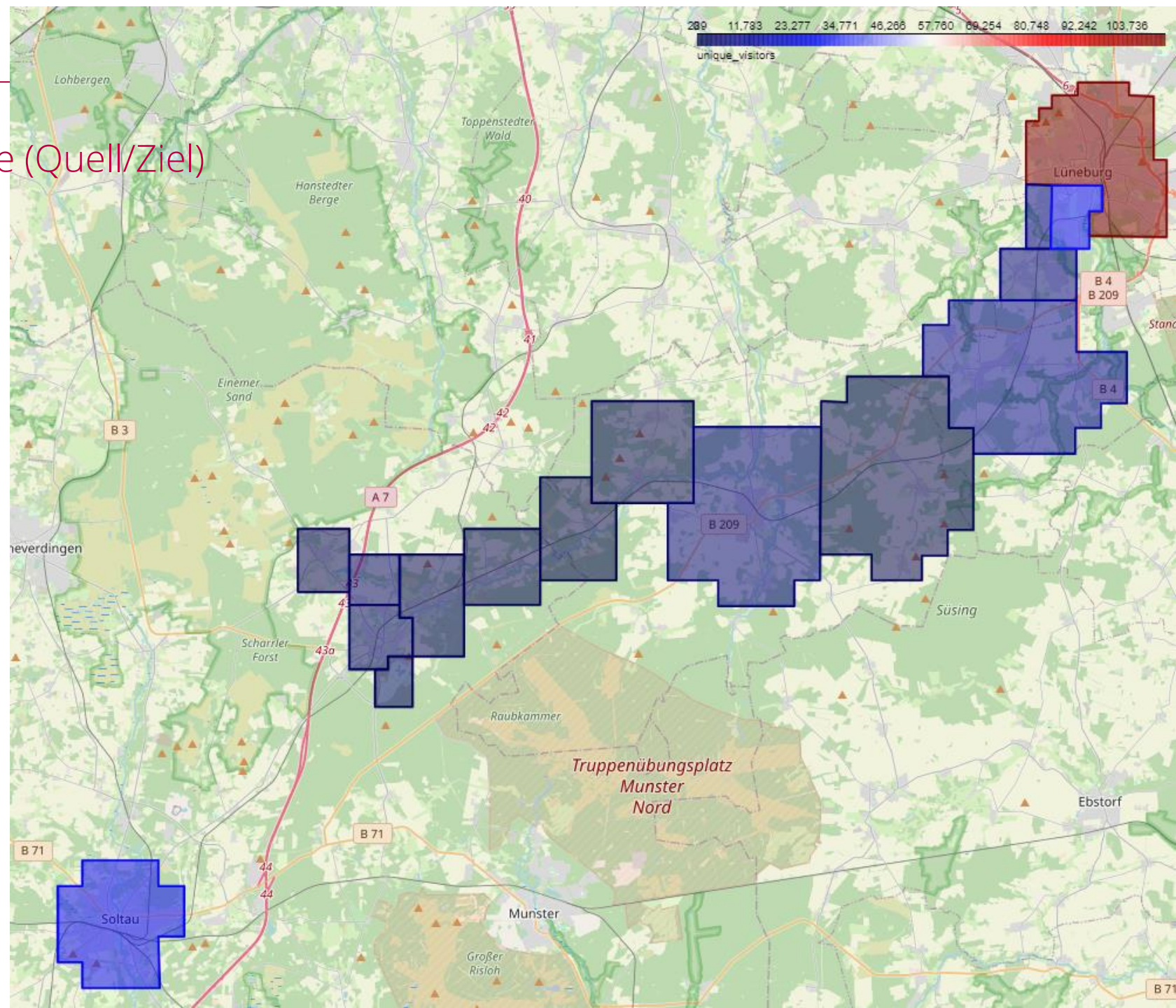
- Vermessung der Strecke ist abgeschlossen z.Zt. Erfolgt die Trassierung der Strecke -> daraus die Geschwindigkeiten und der gesicherte Fahrplan
- Ermittlung der Nachfrage durch den Ankauf von Mobilfunkdaten:

Inhalt der Mobilfunkdaten

- Es die Mobilfunkdaten über das komplette Jahr **2023** ausgewertet. Da aufgrund der touristischen Ausrichtung keine „durchschnittlichen“ Tage festgelegt werden konnten, sind die Werte der tägliche **Durchschnitt über 365 Tage** gemittelt, also incl. Ferien und Wochenenden. Dies muss in der Standi berücksichtigt werden, da sonst in der Regel mit durchschnittlichen Wochentagswerten gerechnet wird!!
- Ausgewertet werden Daten des O2/Telefonica Netzes, welche anhand regionaler Faktoren (Wieviele Handys pro Person, Verbreitung einzelner Mobilfunkanbieter...) sehr genau auf die Anzahl der wirklichen Bewegungen zwischen den einzelnen Verkehrszellen hochgerechnet werden können.
- Gewertet wird jeder Aufenthalt in einer Zone mit mindestens 30 Minuten Aufenthalt. Ausnahme ist der Bereich um den Snow-Dome in Bispingen, der entlang der Autobahn von vielen Einrichtungen belegt ist, an denen Autos rast machen (Schnellimbisse, Autobahnraststätte, Ladeparks). Hier wird nur ein Aufenthalt über 120 Minuten registriert.

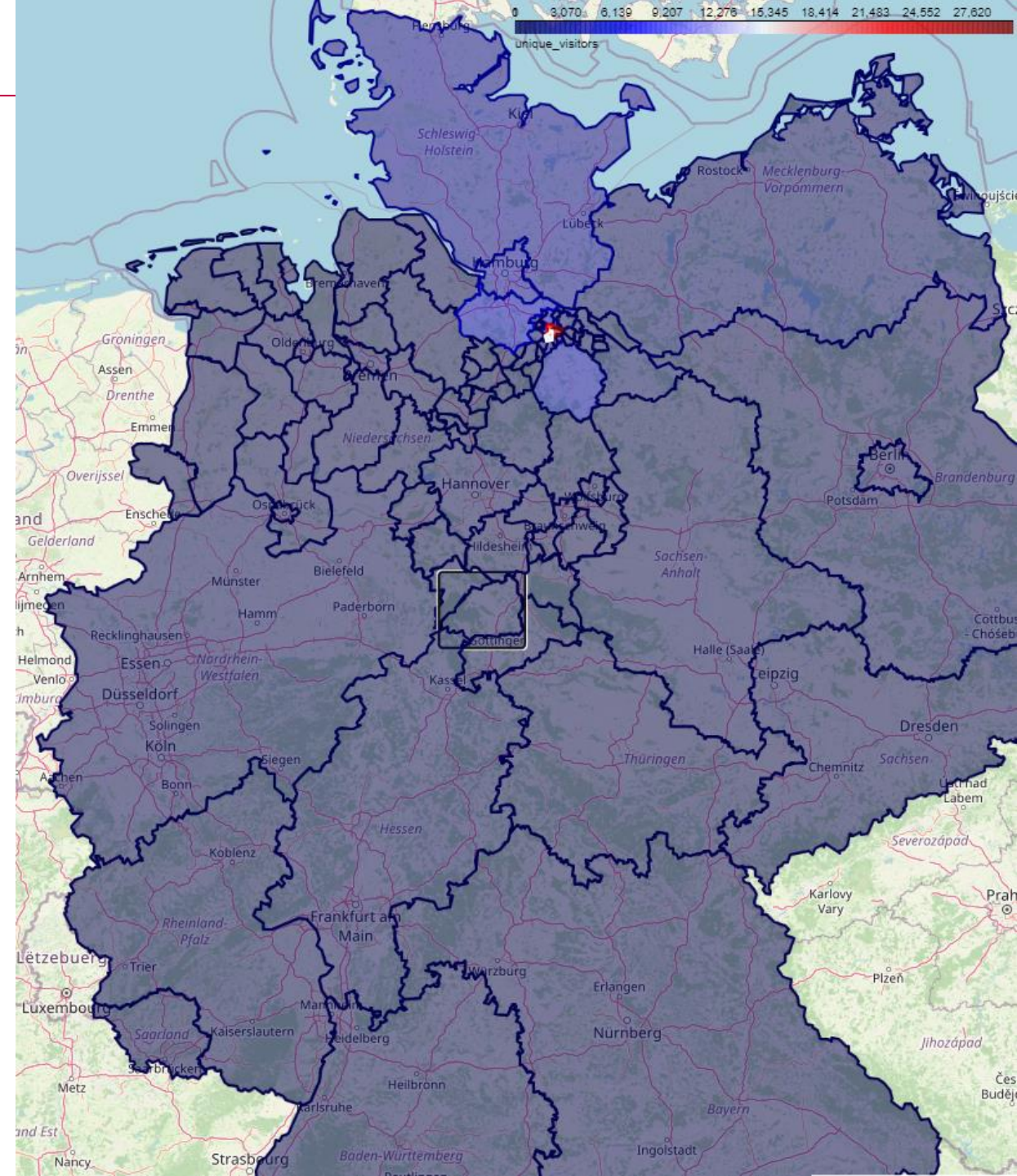
Zonen rund um die Haltepunkte (Quell/Ziel)

- Rund um alle theoretisch möglichen Haltepunkten wurden sinnvoll Einzugsgebiete definiert – so können verschiedene Haltepunktvarianten hinterher kombiniert werden.



Quellen / Ziele für die Haltepunktgebiete

- Nahe an der Strecke werden die Quell- und Zielbereich nach Postleitzahlen unterschieden, weiter weg nach Bundesländern. Ein Bereich sind sämtliche An-Abreisen aus dem Ausland.



Quellen / Ziele für die Haltepunktgebiete

- Erste Ergebnisse des für die Strecke Lüneburg – Soltau relevanten Fahrtenpotentials für einen durchschnittlichen Tag im Jahr 2023.
- Insgesamt gibt es ein Fahrtenpotential von 47.216 Personenfahrten in dem Bereich, diese fahren täglich 2.573.760 km.

Haltepunktbereiche	Fahrtenpotential (nach 2. Schritt)	% Anteil des HP	Fahrenpotential x Entfernungskm
Lüneburg Nord (HBF/City)	3392	7,18%	83.593
Lüneburg Süd (Uni)	12308	26,07%	744.593
Lüneburg West (Oedeme)	2864	6,06%	164.424
Rettmer/Häcklingen	4508	9,55%	184.387
Melbeck/Embsen	6712	14,22%	285.517
Betzendorf	1393	2,95%	53.769
Amelinghausen	4651	9,85%	236.961
Soderstorf	604	1,28%	21.222
Steinbeck	445	0,94%	37.266
Hützel	1118	2,37%	66.084
Bispingen	2691	5,70%	177.604
Center Park	1182	2,50%	122.118
Snowdome	1485	3,15%	127.801
Behringen	1043	2,21%	72.344
Soltau	2824	5,98%	196.079
Summe	47216		2.573.760

Stand der Planung / Planungsumfang

1. Haltepunktanzahl (Bedienkonzept)

~95% der Baumaßnahmen entlang der Strecke unterscheiden sich dabei aufgrund der unterschiedlichen Bedienungskonzepte nur wenig - Geschwindigkeit, Bahnübergänge, Trassierung ist im wesentlichen gleich. Die 95% können jetzt schon geplant werden, die verbleibenden 5% werden im Vorentwurf doppelt geplant, Die SinON hat die endgültige Entscheidung nach den Haltepunkten bis zum Vorliegen aller Entscheidungsmerkmale vertagt :

Laufend:

- Vermessung der Strecke ist abgeschlossen z.Zt. Trassierung der Strecke -> Gesicherter Fahrplan für Standardisierte Bewertung

- Ermittlung der Nachfrage durch den Ankauf von Mobilfunkdaten:

 - > Kein direktes Ergebnis aus Mobilfunkdaten ablesbar. Daten werden aber ins aktualisierte Verkehrsmodell der neuen standardisierten Bewertung einbezogen

 - > Entscheidung des Bedienkonzeptes auf Basis der Daten für die standardisierte Bewertung (Standi) -> Standi ist vorgeschrieben für Antrag beim Bund wegen Überschreitung der 30 Mio.€ Investitionssumme-> gemäß BMDV soll die beste Standi-Variante gewählt werden!

- > Bestellung für 20 Jahre Bahnbetrieb ist Voraussetzung für die Antragsstellung beim Bund -> steht noch aus!

Stand der Planung / Planungsumfang

2. Positionierung der Haltepunkte

Unter Beteiligung von Stadt, Landkreis, LNVG und SinON haben gemeinsame Planungsrunden stattgefunden.

Haltepunkt Universität



Haltepunkt Uelzener Straße

Der Haltepunkt hat die beste Lage zum **Unigelände** incl. **Hauptgebäude** und den **Arbeitsplätze** entlang der Uelzener Straße, selbst für **Fuller/LKH-Angestellte** aus Richtung Amelinghausen ist die Entfernung nur etwa 1.000 m. Der Haltepunkt lässt sich einfach herstellen, ist **barrierefrei** zur Uelzener Straße.

Im Gegensatz zum Haltepunkt Soltauer Straße wäre hier theoretisch sogar eine Kombination mit dem Kunkelberg denkbar, wobei die aktuelle Konstellation dies Fahrplantechnisch nicht zulässt und auch Grundsätze verletzt werden, da der Haltestellenabstand nur 900m betragen würde.

Der Haltepunkt sollte auf der Parkseite der Uelzener Straße errichtet werden, da auf der anderen Seite das Konfliktpotenzial deutlich größer ist und die Platzverhältnisse beengt sind.



Haltepunkt Rettmer/Häcklingen



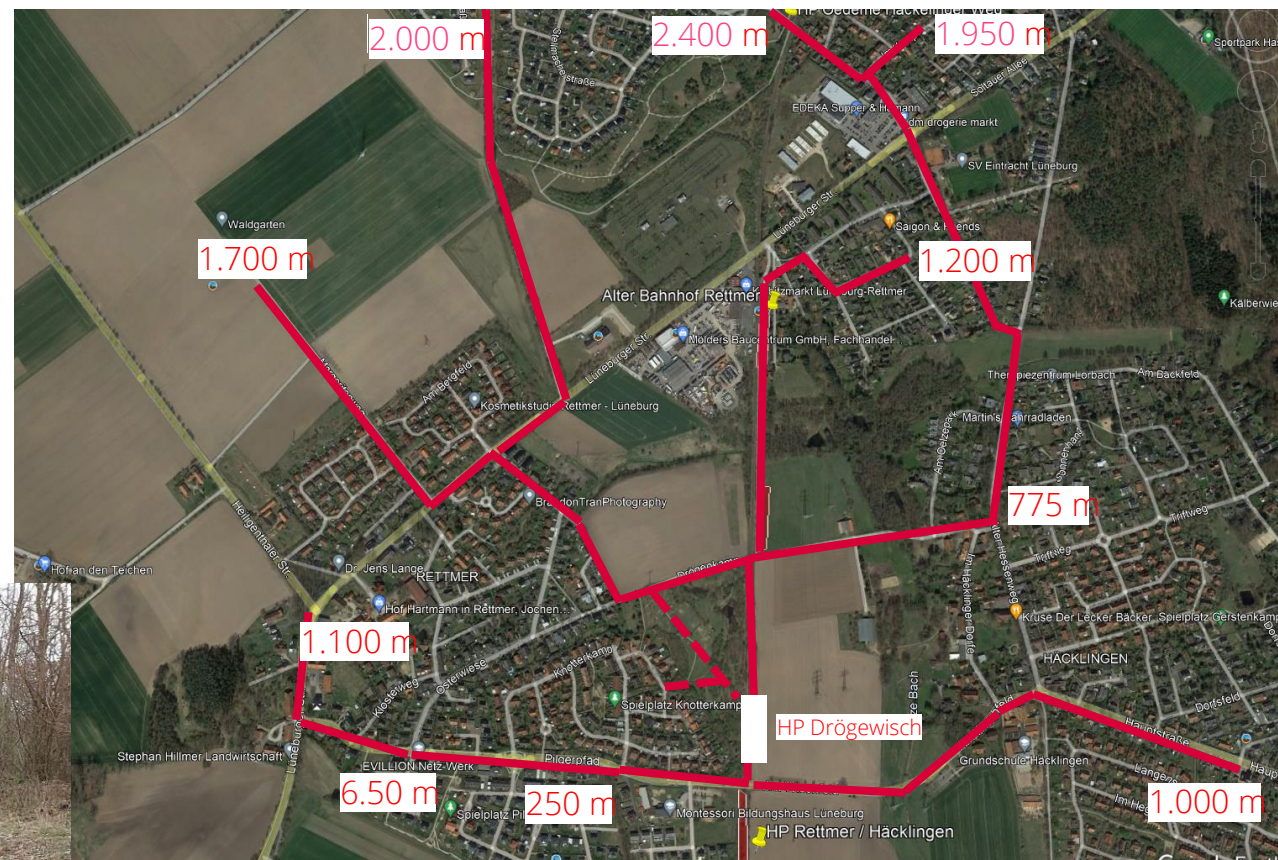
Haltepunkt Drögenkamp/Wischfeld

Wesentlicher Vorteil:

Sehr kurze Wege für Teile Rettmers und Teile Häcklings

Wesentliche Nachteile:

Schlechtere Möglichkeit Infrastruktur zu schaffen / B+R / P+R – wenig
Entwicklungspotential im Umfeld



Blick vom Drögenkamp Richtung Wischfeld

Haltepunkt Rettmer/Häcklingen



Bahnhof Rettmer

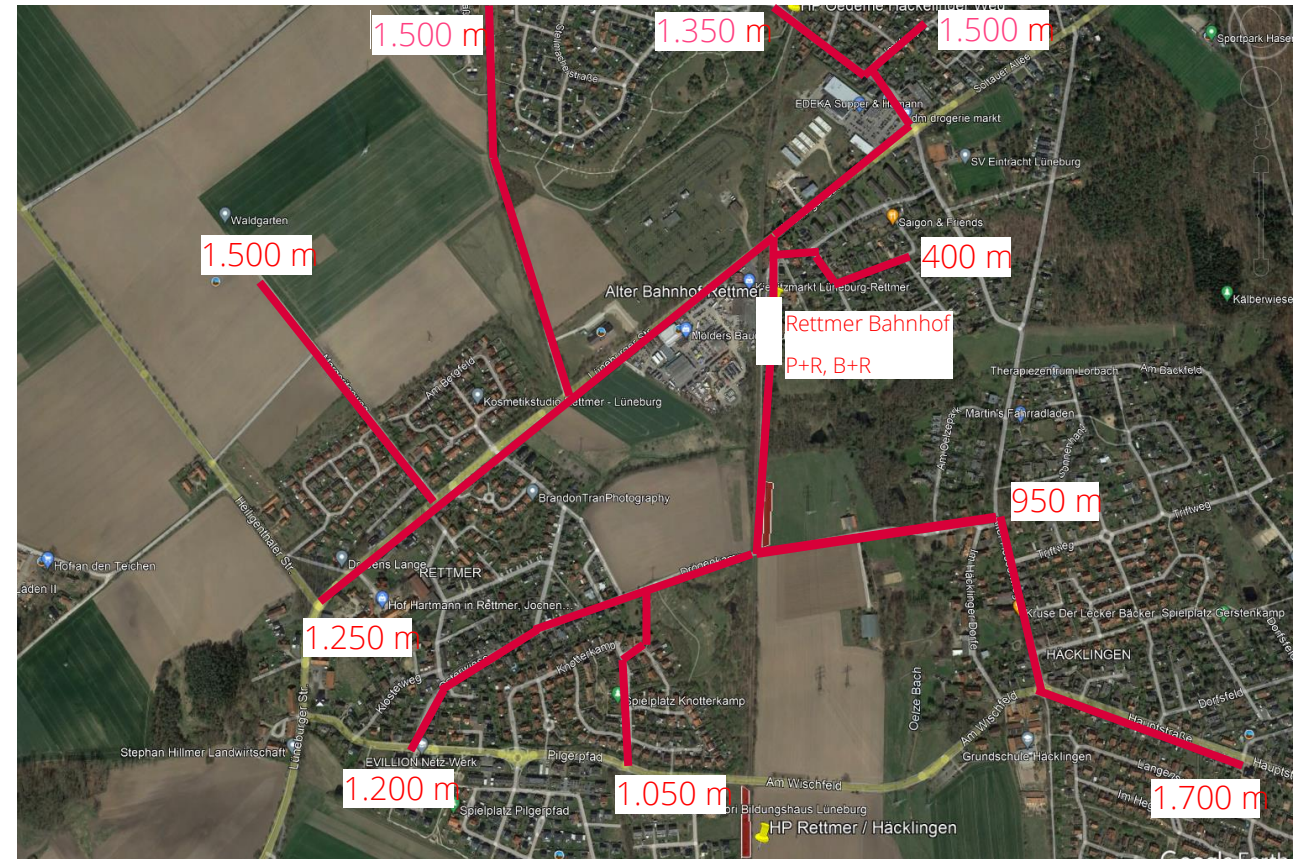
Nachteile:

Weniger Einwohnerpotential in unmittelbarer Umgebung

Vorteile:

Gute Möglichkeiten für Haltestelleninfrastruktur (P+R, B+R, etc.),
Zukunftspespektiven durch Entwicklungspotential im Umfeld.

Für eine Erschließung des Haltepunktes muss die Zuwegung über den Drögenkamp incl. Drögenkamp ausgebaut (Beleuchtung, mind. Wassergebundene Decke) werden. Der Weg existiert heute nur als unbeleuchteter Trampelpfad, verkürzt die Wege aus Häcklingen und Rettmer jedoch ungemein. Der BÜ Drögenkamp bekommt eine technische Sicherung.
In Rettmer wäre auch die Wegverbindung Rethgraben/Drögenkamp zu beleuchten



Wegverbindung Rettmer Bahnhof - Drögenkamp

Stand der Planung / Planungsumfang

3. Zeitplanung ->

SinON Teil kann 2027 fertig sein

Äußere Voraussetzungen für volles Betriebskonzept:

- Umbau DB InfraGO Bahnhofsteil Lüneburg West im Zuge der Hochleistungskorridor 2029
- Lieferung der Akku-Triebwagen – Ende 2029
- Oberleitungsinsel in Soltau (InfraGO) - ?

Ohne die drei Voraussetzungen nur „abgespecktes Betriebskonzept“ möglich

Stand der Planung / Planungsumfang

Lärmschutz / Erschütterungsschutz

Zur Zeit läuft die Vorprüfung ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig wird. Zur Entwurfsplanung gehört ein Schallgutachten, in dem errechnet wird ob die gesetzlich erlaubten Emissionen bei den betroffenen Anliegern eingehalten werden. Sind sie überschritten, werden Maßnahmen getroffen (z.B. Niedrige Lärmschutzwände, Schienenstegdämpfer, Schallschutzfenster, etc.), bis die Grenzwerte eingehalten werden. Im Erschütterungsschutz haben wir im Bereich mit vielen unmittelbaren Anlieger bereits freiwillig Betonschwellen mit Gummisohlen eingebaut, die ein maximum an Erschütterungsschutz gewährleisten, dies wird jedoch nochmal per Gutachter untersucht.



Stand der Planung / Planungsumfang

4. Nächste konkrete Schritte:

- Gespräche mit den Gemeinden / Anliegern über das Haltestellenumfeld und Bahnübergänge (Aufhebung / neue technische Sicherungen)
→ ab Q III / 24

Gutes Haltestellenumfeld sehr wichtig für Erfolg der Reaktivierung!

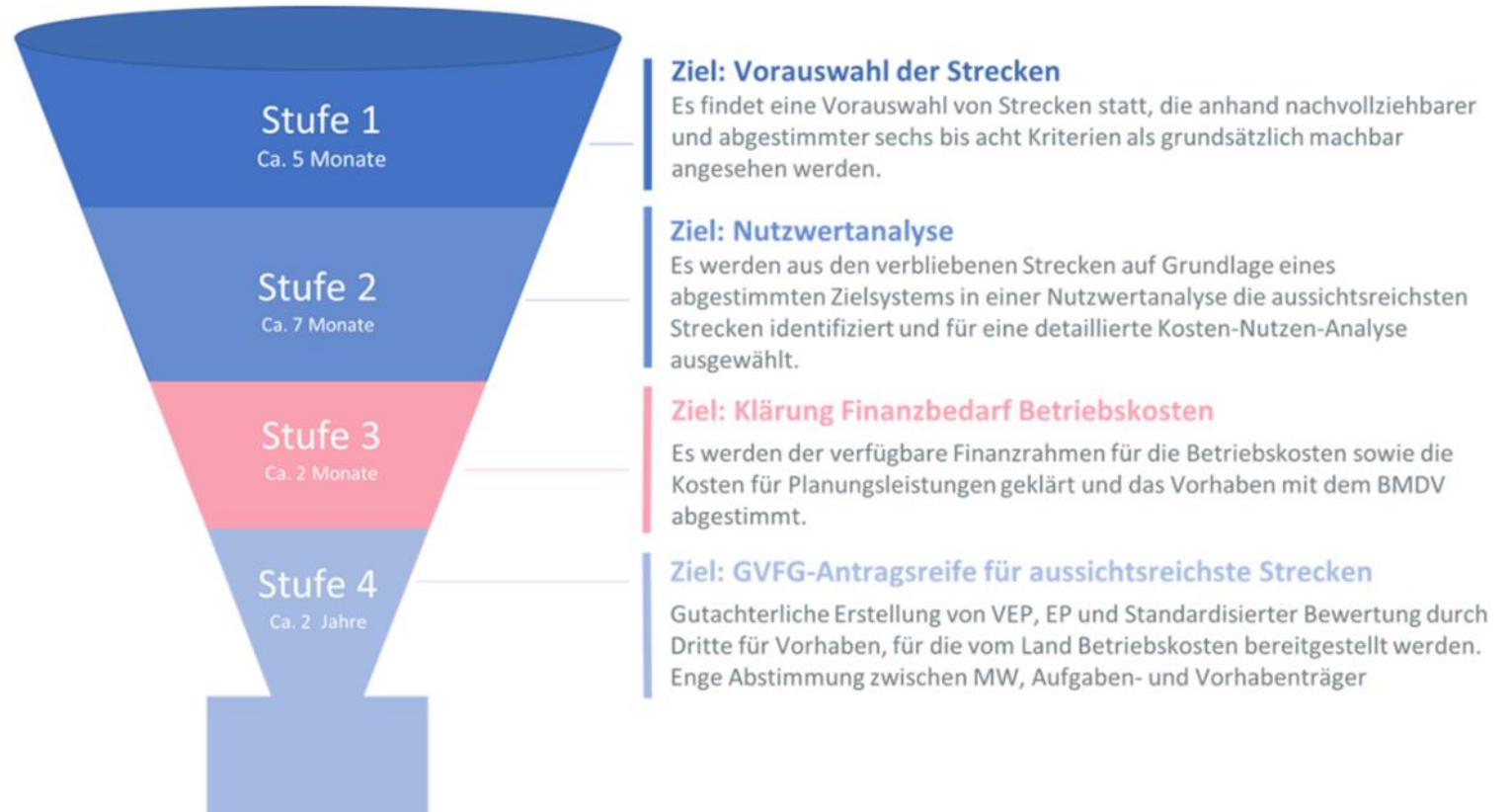
Aufhebung von Bahnübergängen ist wichtig für Betriebsqualität auf der Strecke und die Sicherheit! Von 77 Bahnübergängen muss etwa ein Drittel aufgehoben werden.

- Entwicklung (grober) Buskonzepte für die standardisierte Bewertung (zur Aktualisierung des Verkehrsmodell aus LK-Studie) → ab Q III/24
- Ziel Entwurfsplanung bis Ende Q IV / 24 → Q 1 / 25 Start Planfeststellungsverfahren

Stand der Reaktivierungsstudie des Landes

Stufe 1 wurde abgeschlossen, mit Nachuntersuchung sind 21 Strecken in der 2. Stufe angekommen und werden nun weiter untersucht.

Lüneburg Bleckede ist mit 28 Punkten auf dem 3. Platz zusammen mit 2 anderen Strecken.



Stand der Reaktivierungsstudie des Landes

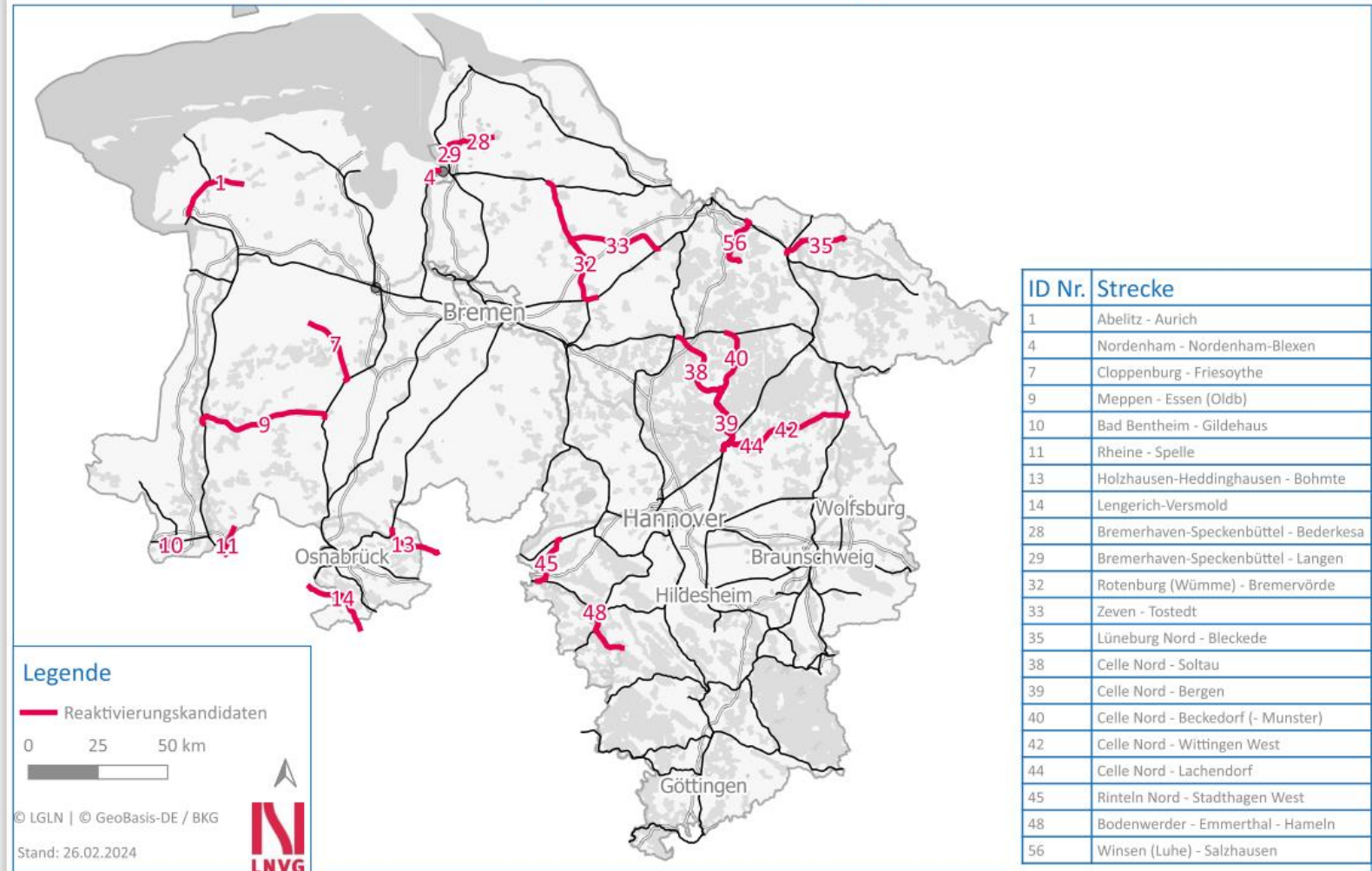
Stufe 1 wurde abgeschlossen, mit Nachuntersuchung sind 21 Strecken in der 2. Stufe angekommen und werden nun weiter untersucht.

Lüneburg Bleckede ist mit 28 Punkten auf dem 3. Platz zusammen mit 2 anderen Strecken.

Am 30.06. gibt es einen Workshop des Lenkungskreises indem die einheitlichen Bewertungskriterien für die 2. Stufe in einem transparenten Verfahren abgestimmt werden.

Am 04.12.2024 sollen die Ergebnisse der 2. Stufe im Lenkungsreis vorgestellt werden.

Reaktivierungsprogramm 2023/24: Reaktivierungskandidaten in Stufe 2





Dipl. Ing. Sebastian Schülke
Schieneninfrastruktur
Ost-Niedersachsen GmbH
Biermannstraße 33
29221 Celle
Telefon +49 5141 276-290
Sebastian.schuelke@sinon-gmbh.de

www.sinon-gmbh.de