



**Fahrgastverband
PRO BAHN**

Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

Informationsveranstaltung zum aktuellen Stand des Reaktivierungsverfahrens niedersächsischer Eisenbahnstrecken am 17.07.2024



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

- Mehrstufiges Verfahren für alle zur Prüfung angemeldeten niedersächsischen Eisenbahnstrecken
- Strenge Aussortierung auch faktisch aussichtsreicher Kandidaten
- Einheitliche, unflexible Vorgaben, z.B. Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Stundentakt, keine Durchbindung
- In Vorauswahl noch 8 von über 70 gemeldeten Strecken / Streckenvarianten, davon 4 in endgültiger Liste zu reaktivierender Strecken

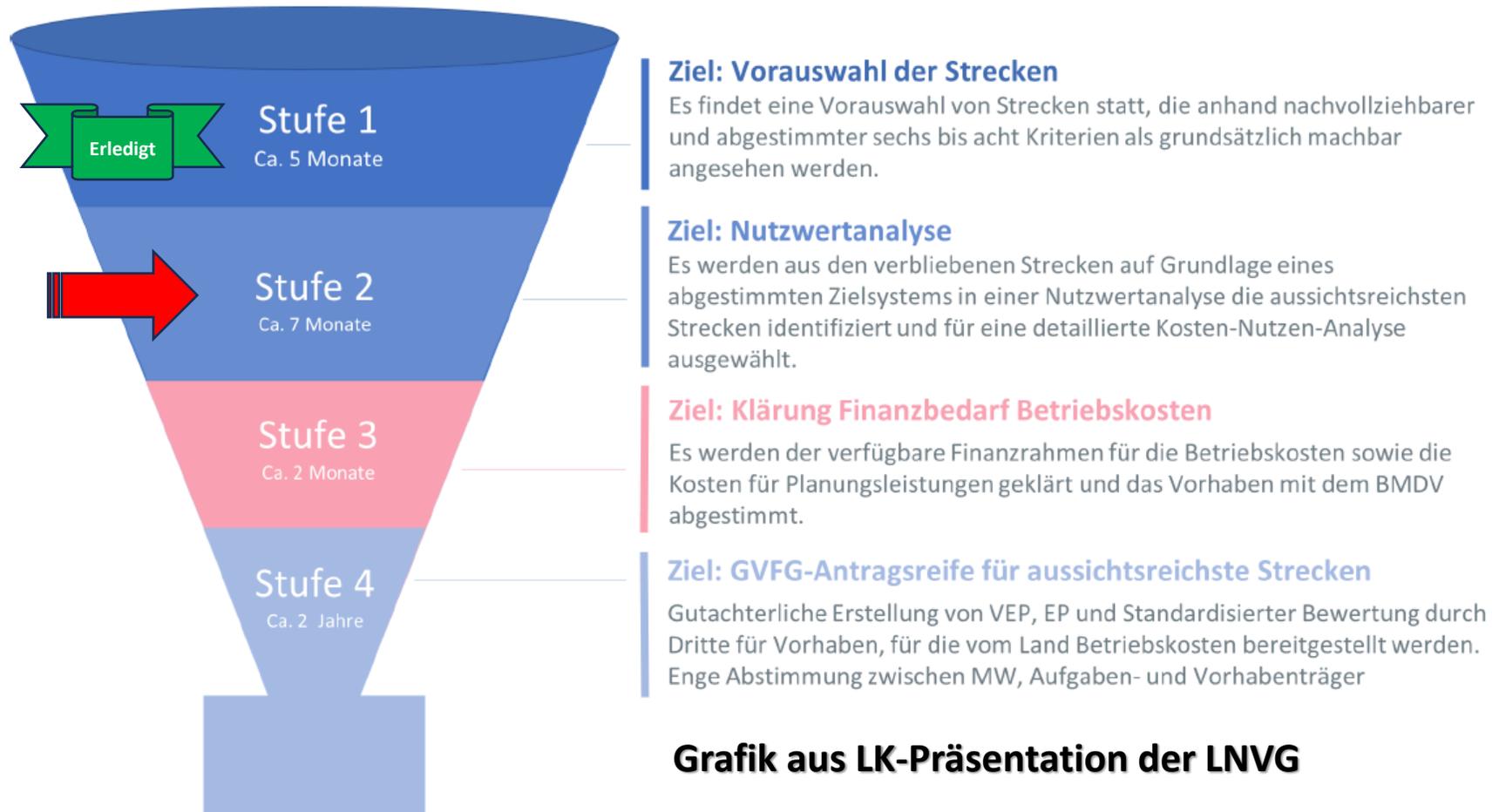
Zu reaktivierende Strecke	Länge	Status	Erläuterung
Einbeck – Salzderhelden	4 km	Reaktiviert	Strecke jüngst um 1 km bis zum Halt PS-Speicher in Einbeck verlängert (nur für Schülerverkehr); verdichteter Stundentakt mit Durchbindung bis Göttingen in Hauptverkehrszeit
Neuenhaus – Nordhorn – Bad Bentheim	28 km	Reaktiviert	Verlängerung bis Coevorden in Arbeit (2026); Elektrifizierung bis Nordhorn und Direktverbindungen in Richtung Osnabrück/Münster in Planung
Buchholz – Jesteburg – Hamburg-Harburg	30 km	Blockiert	Keine „echte“ Reaktivierung, sondern erstmalige Aufnahme des SPNV über die Güterumgebungsbahn nach Maschen; bis vsl. ca. 2030 blockiert durch fehlendes Überwerfungsbauwerk in Maschen
Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenbeck	2 km	Ignoriert	Politisch Verantwortliche hatten kein Interesse; Strecke in anderer Form inzwischen in beschleunigtem Reaktivierungsverfahren

- **Fazit: Sehr ernüchternde Bilanz, nur 32 km reaktiviert**



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

- Neuauflage des Verfahrens von 2013 mit veränderten Rahmenbedingungen
- Ablage aller öffentlichen Unterlagen [auf Internet-Seite des Verkehrsministeriums](#).
- Schirmherren wieder Verkehrsminister Lies und Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)
- Zusätzlich externe methodische Begleitung
- **Hauptziele:**
 - Gebündelte Untersuchung nach einheitlichen Standards
 - Reaktivierung **möglichst vieler** Bahnstrecken
 - Aufbau eines kontinuierlichen Reaktivierungsprozesses
- **Eingangskriterien für Untersuchung:**
 - Landkreise/Kommunen melden Bahnstrecken / Streckenvarianten zur Untersuchung an.
 - Strecken, die bereits im ersten Verfahren untersucht wurden, werden nur erneut untersucht, ...
 - ... wenn sie damals die zweite Bewertungsrunde erreicht hatten oder ...
 - ... wenn wesentliche neue Erkenntnisse vorliegen.
 - Es handelt sich nicht um Neubauten oder entwidmete Strecken.
- Weitere bzw. ausgeschiedene Strecken können bei neuen Erkenntnissen wieder nachgemeldet werden. (s. kontinuierliches Verfahren)



Grafik aus LK-Präsentation der LNVG



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

- **Nutzen-Kosten-Verhältnis gemäß Standardisierter Bewertung > 1,0:** Notwendiges Kriterium, um Förderung gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bund bei Herrichtung der Strecke zu erhalten; dies ist die Voraussetzung jeder Reaktivierung.
- **Betriebsgarantie über 20 Jahre:** Der Zugverkehr wird verbindlich für mindestens 20 Jahre bestellt.
- **Betrieb nach EBO:** Alle Strecken werden nach EBO (Eisenbahnbau- und –betriebsordnung) betrieben und auch einheitlich danach bewertet; BOStrab scheidet wegen fehlender Zuständigkeit des Landes grundsätzlich aus.
- **Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge:** BEMUs als Standardvariante; es werden keine neuen Dieselfahrzeuge mehr beschafft; Wasserstoff-Triebwagen kommen nur in Ausnahmefällen infrage; bei sehr kurzen Abschnitten und entsprechenden Gegebenheiten Vollelektrifizierung möglich.
- **Streckenhöchstgeschwindigkeit 80 - 100 km/h:** Die Strecken werden aus Kostengründen so reaktiviert, dass sie als Nebenbahn betrieben werden können. Dadurch ist die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h bei bundeseigenen und auf 100 km/h bei Strecken in Hoheit der Landeseisenbahnaufsicht begrenzt.
- **Täglicher Stundentakt:** Als Standardangebot wird auf allen Strecken ein Stundentakt vorgesehen.
- **Sinnvolle Durchbindungen:** Je nach Strecke werden die dort vorgesehenen Linien zum nächsten Knoten durchgebunden oder bestehende Linien auf die reaktivierte Strecke verlängert.
- **Finanzierung des Betriebs aus Regionalisierungsmitteln:** Kosten derzeit (noch) nicht gesichert!



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

- Das Reaktivierungsverfahren wird begleitet durch einen parlamentarischen Lenkungskreis, bestehend aus Vertretern aller Landtagsfraktionen, der Gebietskörperschaften und relevanter Verbände.

Übersicht der Mitglieder

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung	Zuständige niedersächsische SPNV-Aufgabenträger (LNVG, RGB, Region Hannover)
Verkehrspolitische Sprecher von SPD, CDU, Grünen, AfD	Fahrgastverband PRO BAHN Niedersachsen/Bremen
Niedersächsischer Landkreistag (NLT)	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Niedersachsen/Bremen
Niedersächsischer Städtetag (NST)	Einfach einsteigen e.V.
Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund (NSGB)	Verkehrsclub Deutschland (VCD)
BUND Niedersachsen	SoVD Niedersachsen
Nahverkehrsbündnis Niedersachsen (NVBN)	

- Der Fahrgastverband PRO BAHN ist direkt, aber auch über seine Mitgliedschaft im NVBN vertreten.
- Der Lenkungskreis hat im Wesentlichen beratende Funktion; die Entscheidungshoheit liegt beim Ministerium.
- Der LK tritt zu allen wichtigen Meilensteinen des Verfahrens zusammen und unterstützt die inhaltliche Ausgestaltung des Verfahrens, z.B. bei Festlegung von Prüfkriterien.



- **11.04.2023: Lenkungskreis-Sitzung:** Auftakttermin; Aufruf zur Meldung von Strecken; Vorstellung der Ziele und der Vorgehensweise
- **05.06.2023: Lenkungskreis-Sitzung:** Vorstellung der gemeldeten Strecken; Einführung der wissenschaftlichen Begleitung; Vorstellung des geplanten Bewertungsschemas der ersten Stufe; Beschluss eines beschleunigten Verfahrens für aussichtsreiche Strecken
- **04.09.2023: Workshop zur Kriteriendefinition für erste Stufe:** Diskussion zahlreicher Eingaben zum Entwurf der Kriterien; stark kritisierte Veranstaltung infolge nur weniger übernommener Anregungen
- **19.10.2023: Lenkungskreis-Sitzung:** Vorstellung und erste Diskussion der Ergebnisse der ersten Stufe; Beschluss zur Möglichkeit nachträglicher Eingaben mit neuen Erkenntnissen durch Verbände und Gebietskörperschaften
- **05.02.2024: „Erklär-Workshop“** zu Bewertungen der ersten Stufe: Detaillierte Diskussion der Ergebnisse und nachträglichen Eingaben; Abstimmung verschiedener Änderungen an den Kriterien
- **27.02.2024: Lenkungskreis-Sitzung:** Vorstellung und Verabschiedung der endgültigen Ergebnisse der ersten Stufe
- **24.06.2024: Workshop zur Kriteriendefinition für zweite Stufe:** Vorstellung und Besprechung des geplanten Bewertungsschemas auf Basis einer abgespeckten Form der Standardisierten Bewertung; Durchführung durch externe Beratungsfirma (Prof. Stölting)



In der ersten Stufe des Verfahrens fand eine einfache Bewertung anhand verschiedener, unterschiedlich gewichtete und leicht ermittelbarer Kriterien statt. Diese Stufe diente gewissermaßen als Vorprüfung für eine intensivere, kostspieligere Prüfung. Zu vergeben waren insgesamt 38 Punkte, von denen mindestens 20 erreicht werden mussten, um in die zweite Stufe vorzurücken.

Jedes Kriterium wurde je Strecke entweder mit Rot (keine Punkte), Gelb (halbe Punktzahl) oder Grün (volle Punktzahl) bewertet.

Stichwortartige Übersicht der Kriterien:

- ✓ **Kriterium 1 (8 Punkte):** Einwohnerpotential im Umfeld der Halte
- ✓ **Kriterium 2 (6 Punkte):** Verkehrspotential durch Anschluss zentraler Orte und Tourismus
- ✓ **Kriterium 3 (2 Punkte):** Lage der Haltestellen an Siedlungsschwerpunkten
- ✓ **Kriterium 4 (2 Punkte):** Linienführung entlang tatsächlicher Verkehrsströme
- ✓ **Kriterium 5 (4 Punkte):** Ersatz von Busverkehr durch Schienenverkehr
- ✓ **Kriterium 6 (6 Punkte):** Investitionsbedarf und Streckenzustand
- ✓ **Kriterium 7 (4 Punkte):** Verbindung in bestehendes Schienennetz
- ✓ **Kriterium 8 (6 Punkte):** Erwarteter Fahrtanteil der Züge pro Stunde

Detaillierte Beschreibungen der Kriterien finden sich auf den Seiten des niedersächsischen Verkehrsministeriums.



Für einzelne, besonders aussichtsreiche Strecken wurde in der zweiten Sitzung des Lenkungskreises beschlossen, sie in ein beschleunigtes Reaktivierungsverfahren zu überführen. Für sie soll schnellstmöglich eine Standardisierte Bewertung durchgeführt werden. Ziel ist eine Reaktivierung noch deutlich vor 2030.

Strecke	Länge	Aufgabenträger	Betriebskonzept	Bemerkung
Lüneburg – Soltau	57	LNVG	RE-Studentakt Lüneburg – Stade, Einbindung in Knoten Lüneburg zur Minute 30, Wende in Soltau zur Minute 30 zunächst Anschlüsse	Soll bei Einführung des Halbstundentakts auf der Heidebahn nach Walsrode bzw. Hannover verlängert werden.
Hesedorf – Stade	26	LNVG	RB-Studentakt Bremervörde – Stade	Verlängerung nach Himmelpforten mit Halten am Stadter Klinikum und in Hammah beabsichtigt.
Braunschweig-Gliesmarode – Harvesse	15	RGB	RB-Halbstundentakt nach Braunschweig Hbf	
Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Lichtenberg	3	RGB	Verlängerung des RB-Halbstundentakts aus Braunschweig	Muss neu gebaut werden; frühere Reaktivierung scheiterte an politischem Desinteresse
Helmstedt – Schöningen	11	RGB	Unklar, ggf. Durchbindung nach Braunschweig	Zufahrt Schöningen muss neu gebaut werden.



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

Strecke	Begründung	Strecke	Begründung
Ocholt – Sedelsberg	2013 zweite Stufe nicht erreicht	Esens – Bengersiel	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Norden – Esens – Bengersiel	2013 zweite Stufe nicht erreicht; Neubau	Norden – Dornum	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Varel – Zetel	Neubau	Westerstede – Ocholt	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Jever – Hohenkirchen – Schillig/Hooksiel	Neubau	Ocholt – Cloppenburg	Teilweise Neubau
Quakenbrück – Rheine	Entwidmung	Lathen – Werlte	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Bohmte – Damme	2013 zweite Stufe nicht erreicht; Entwidmung	Bad Bentheim – Gronau	Teilweise Neubau
Hasbergen – Oesede	2013 zweite Stufe nicht erreicht	Ankum – Bersenbrück	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Bremen-Huchting – Thedinghausen	Teilweise in Reaktivierung als Straßenbahn	Harpstedt – Delmenhorst	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Bremen – Stuhr – Weyhe – Leeste	Reaktivierung als Straßenbahn	Delmenhorst – Annenheide	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Bremen-Kattenturm – Stuhr-Brinkum	Neubau (Straßenbahn)	Thedinghausen - Leeste	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Osnabrück – Sulingen	2013 zweite Stufe nicht erreicht	Leeste – Kirchweyhe	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Sulingen – Bassum	2013 zweite Stufe nicht erreicht	Liebenau – Nienburg	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Sulingen – Nienburg	2013 zweite Stufe nicht erreicht	Eystrup – Syke	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Dannenberg Ost – Lüchow	2013 zweite Stufe nicht erreicht	Bruchhausen-Vilsen – Syke	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Elend – Braunlage	Neubau (Schmalspur)	Bruchhausen-Vilsen - Asendorf	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

Strecke	Begründung	Strecke	Begründung
Rahden – Bassum	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt	Wehye – Leeste – Thedinghausen	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Rahden – Sulingen	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt	Worpswede – Osterholz-Scharmbeck	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Sulingen – Nordsulingen	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt	Bremervörde – Worpswede	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt	SZ-Bad – SZ-Lebenstedt - Lengede	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt
Verden – Armsen	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
Winsen/Luhe – Bispingen	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
Celle – Müden	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
Hankensbüttel – Wittingen	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
Salzhemmendorf – Voldagsen	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
SZ-Bad – SZ-Lebenstedt – Peine	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
Helmstedt – Grasleben	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
Derneburg – Bockenem	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
Herzberg – Bad Lauterberg	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
Diepholz – Sulingen	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		
Helmstedt – Weferlingen	Punktzahl für zweite Stufe verfehlt		



Fahrgastverband
PRO BAHN

Streckenübersicht: In zweite Runde aufgenommen

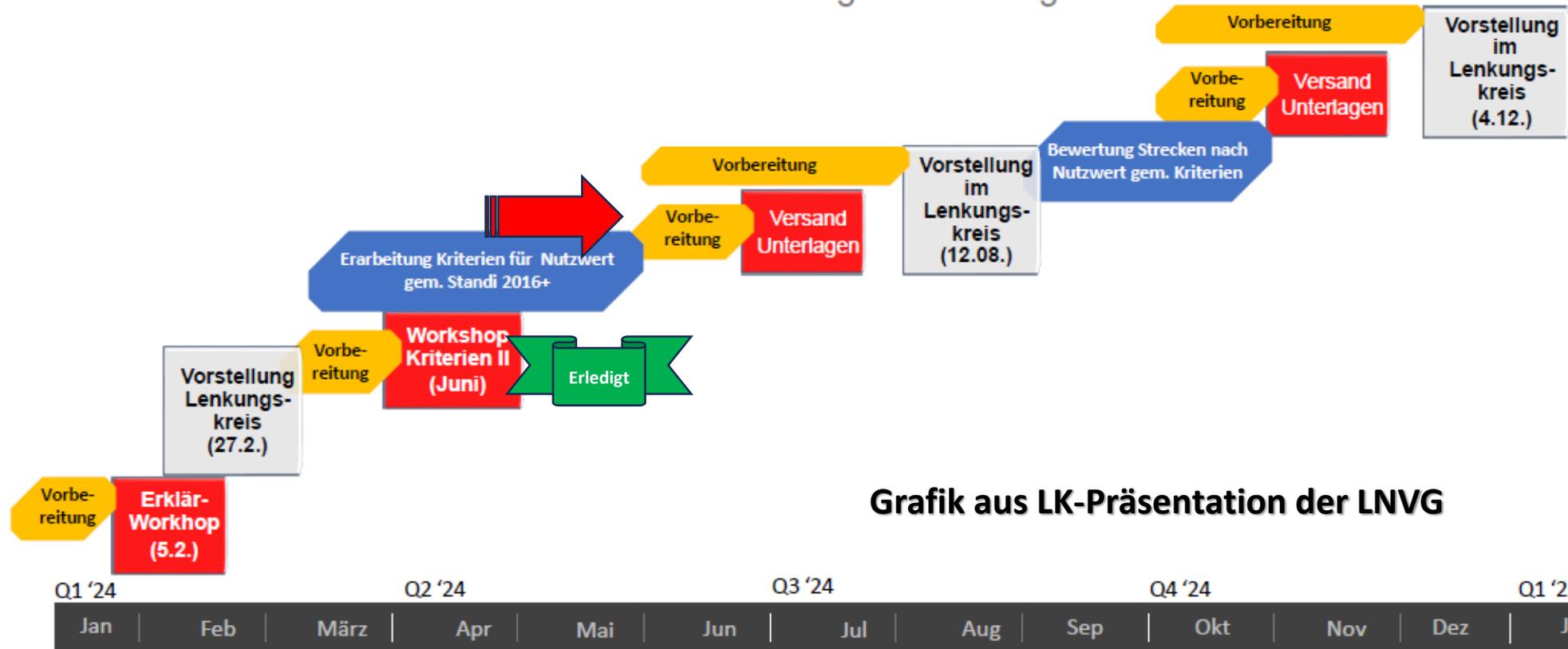
Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

Strecke	Punkte	Länge	Strecke	Punkte	Länge
Aurich – Abelitz (- Emden)	23	13	Celle – Beckedorf (- Munster)	22	51
Nordenham-Blexen – Nordenham	25	6	<i>Celle – Wittingen</i>	22	52
<i>Friesoythe – Cloppenburg</i>	26	26	Celle – Lachendorf	21	14
<i>Meppen – Essen</i>	20	51	Rinteln – Stadthagen	22	20
Rheine – Spelle	28	11	Bodenwerder – Emmerthal (- Hameln)	28	14
<i>Bad Bentheim – Gildehaus</i>	20	5	<i>Winsen – Salzhausen</i>	20	21
<i>Holzhausen – Bohmte</i>	21	21			
Lengerich – Versmold	23	26			
Bad Bederkesa – Bremerhaven-Lehe	30	21			
Langen – Bremerhaven	32	5			
Rotenburg – Bremervörde	20	50			
Zeven – Tostedt	20	38			
Lüneburg – Bleckede	28	24			
Celle – Soltau	20	59			
Celle – Bergen	23	31			



Zeitplan Stufe II

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



Grafik aus LK-Präsentation der LNVG



- **Ziel der Reaktivierung möglichst vieler Strecken ist ernstgemeint; schätzungsweise ca. 10 ernsthafte Reaktivierungskandidaten in zweiter Stufe**
- **Lange Verfahrensdauer:** Für Strecken außerhalb des beschleunigten Verfahrens ist keine Standardisierte Bewertung vor Ende 2026 zu erwarten. Bis 2030 ist nur mit Reaktivierung der Strecken Stade – Bremervörde und Lüneburg – Soltau zu rechnen.
- **Finanzbedarf ungeklärt:** Lediglich für die Reaktivierung Coevorden – Neuenhaus (außerhalb des Verfahrens) ist der Betrieb finanziert. Darüber hinaus sind angesichts der knappen Reaktivierungsmittel große Fragezeichen angebracht. Die Bereitschaft Niedersachsens, eigenes Geld zuzuschießen, erscheint mindestens zweifelhaft.
- **Forderungen von PRO BAHN:**
 - Nutzung der zweckentfremdeten 110 Mio. Regionalisierungsmittel (werden vom Land für Schulbusverkehre missbraucht) für den Betrieb reaktivierter Strecken und den allgemeinen Ausbau des Angebots
 - Erhöhung der Landeszuschüsse zum Schienenverkehr (Niedersachsen zahlt am wenigsten von allen Ländern)
- **Erfolge unter Mitwirkung von PRO BAHN:**
 - Positive Nachbewertung einzelner Strecken, besonders Winsen – Salzhausen und Bohmte – Holzhausen
 - Anpassung der Kriterien bzgl. Netzwirkung → weitere Strecken in zweiter Stufe
 - Einrichtung des beschleunigten Verfahrens für fünf Strecken