

Reaktivierungen für den SPNV im Streckennetz der EVB

- Sitzung des EVB-Aufsichtsrates -

Agenda

Aufgabenstellung

Arbeitsinhalte

Ergebnisse

Empfehlungen

Arbeitsinhalte

Vorgehen / Ablauf der Untersuchung

- Die Untersuchung ist in zwei wesentliche Schwerpunkte unterteilt:
 - Ermittlung von Reisendenpotenzialen bei möglichen Betriebskonzepten und Abschätzung der Förderwürdigkeit
 - technische Machbarkeit und erforderliche Ausbauten, Vergleich unterschiedlicher Netz- und Bedienungskonzepte in Bezug auf Nachfrage



Ergebnisse – 1. Stufe der Bewertung der Strecken

weiteres Vorgehen nach 1. Bewertungsstufe

➤ Detailbetrachtung der Strecken

- **Bremervörde – Stade**

aufgrund hoher Potenzialwirkung bei mäßigem Aufwand bei Betrieb und Investition sowie zeitlicher Realisierbarkeit

- **Bremervörde – Stade-Klinikum**

wie Bremervörde – Stade

zusätzliche Anbindung / Erschließung des Elbe Klinikums

- **Bremervörde – Himmelpforten**

wie Bremervörde – Stade

zusätzliche Anbindung / Erschließung des Elbe Klinikums

Weiterführung bis Himmelpforten bei mäßigem zusätzlichen betrieblichen Aufwand

- **Zeven – Tostedt**

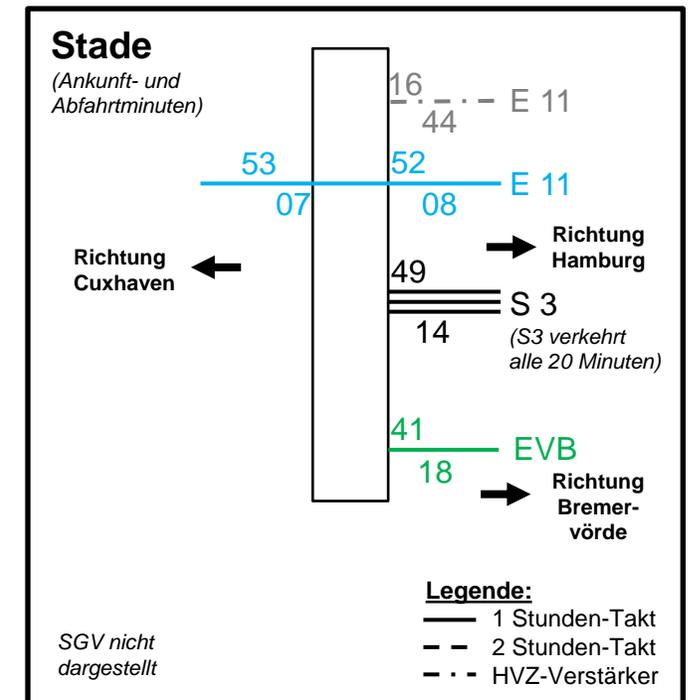
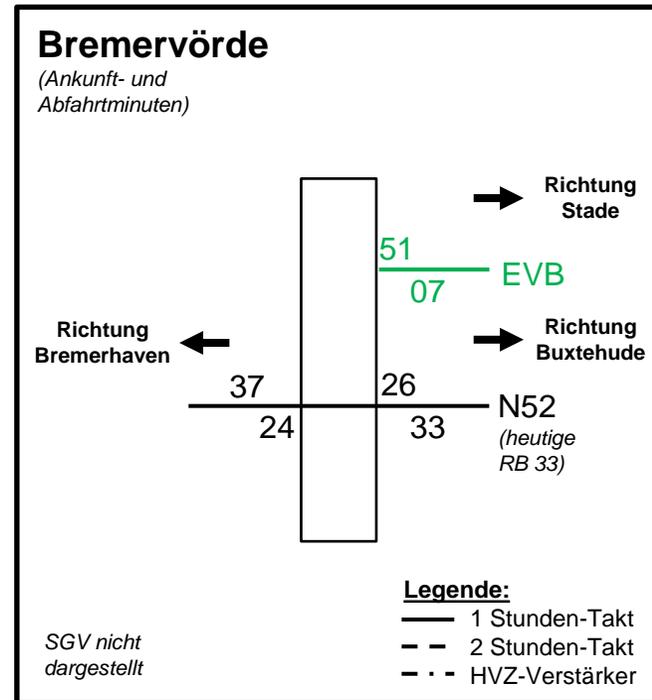
aufgrund hoher Potenzialwirkung bei mäßigem Aufwand bei Betrieb und Investition

Ergebnisse – Strecken: Bremervörde – Stade

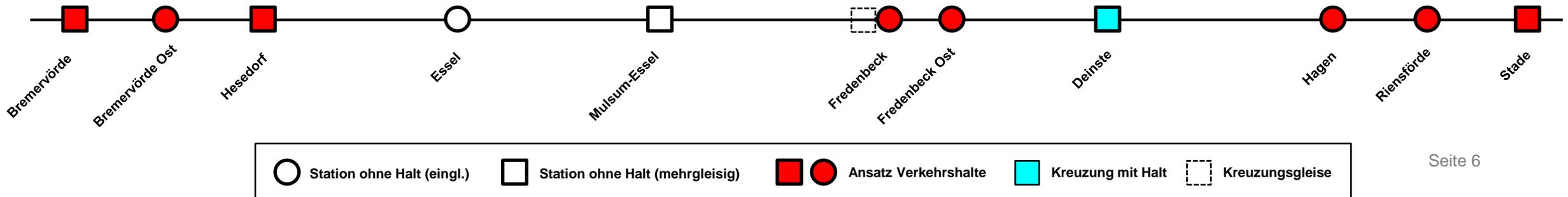
Konzepte für Betrieb / Fahrplan

Kreuzung Deinste (sonstiger Verkehr gemäß Deutschland-Takt, dritter Gutachterentwurf)

- Streckengeschwindigkeit: 80 km/h, abschnittsweise 100 km/h (zwischen Hesedorf und Fredenbeck)
- Anzahl Zwischenhalte: 7
- Reisezeit: etwa 34 Minuten pro Richtung



Schematische Streckendarstellung



Ergebnisse – Strecken: Bremervörde – Stade

Investitionskosten auf Basis der anvisierten Fahrplankonzepte

➔ Preisstand 2021

EVB-Strecke	Merkmale des Fahrplankonzepts	Variante	Kosten [Mio. €] gesamt
Bremervörde – Hesedorf – Stade	<u>Kreuzung Deinste</u> <ul style="list-style-type: none"> • Fokus auf möglichst kurzen Reisezeiten auf der Relation Bremervörde – Stade und darüber hinaus in Richtung Hamburg und Cuxhaven • Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h zwischen Hesedorf und Fredenbeck, um Reisezeit zu verkürzen • Auflassung Halt in Mulsum-Essel*, um Reisezeit weiter zu verkürzen • Erreichung von Bahnanschlüssen in Stade auf S-Bahn v/n Hamburg und RE v/n Cuxhaven • Möglichkeit zur Durchbindung bis Stade Klinikum oder Himmelpforten 	Bremervörde – Stade	7,77
		Bremervörde – Stade Klinikum	11,43
		Bremervörde – Himmelpforten	10,41

* ... derzeitiger planerischer Ansatz zur Berechnung; Haltekonzept ist im Rahmen der Umsetzung festzulegen.

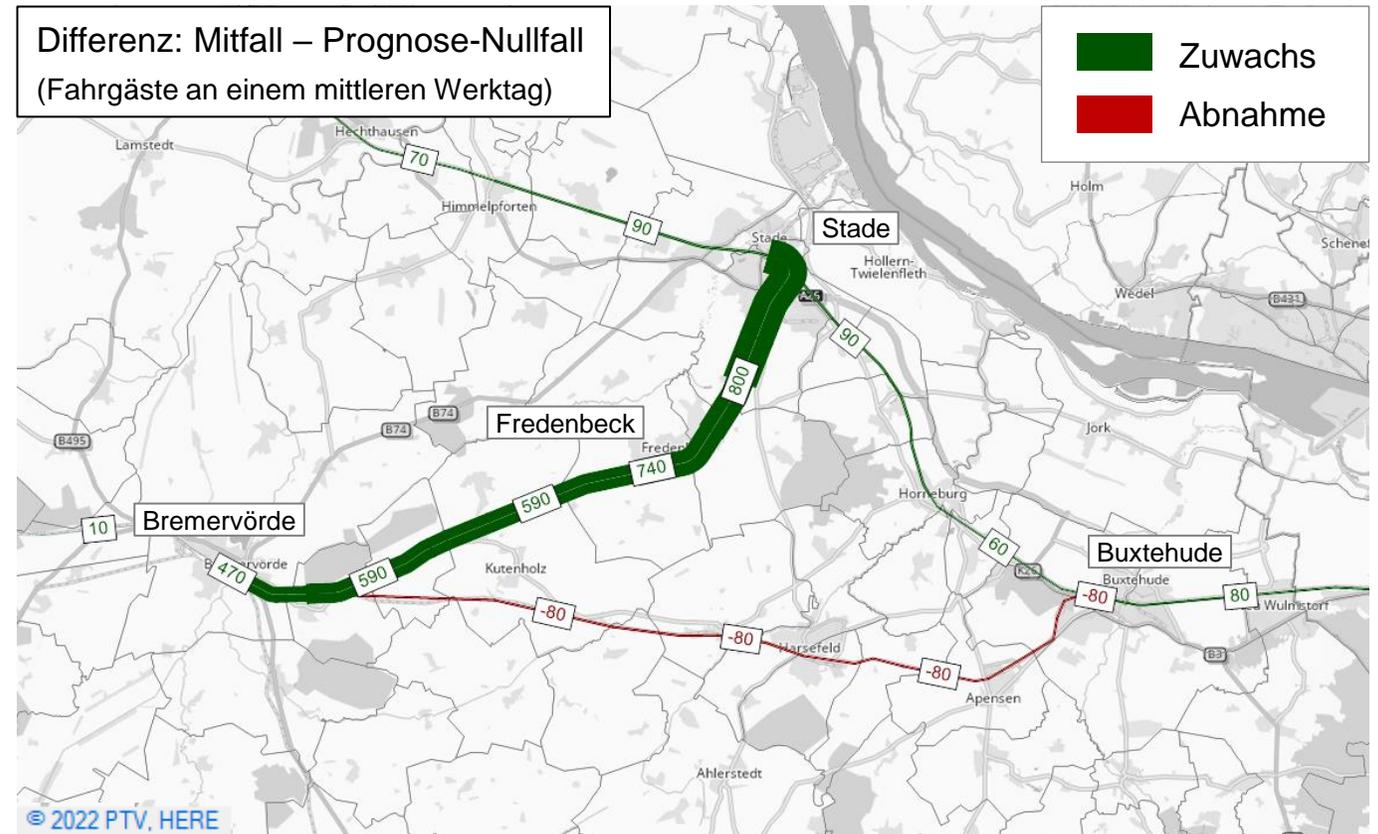
Ergebnisse – Strecken: Bremervörde – Stade

Fahrgastnachfrage

➤ mittlerer Werktag in der Schulzeit

Fahrgastgewinn durch Reaktivierung der Strecke
(Fahrgäste an einem mittleren Werktag)

Bremervörde - Stade	600
Bremervörde - Stade Klinikum	750
Bremervörde - Himmelpforten	1.000



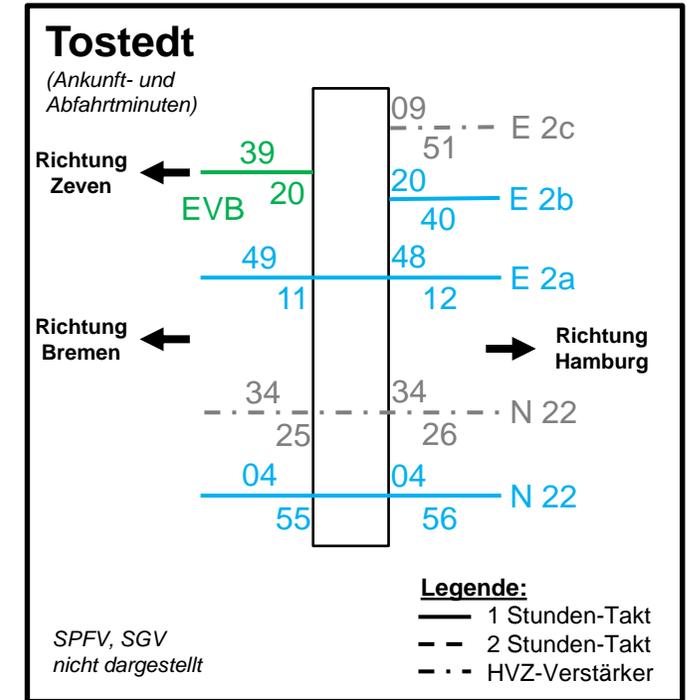
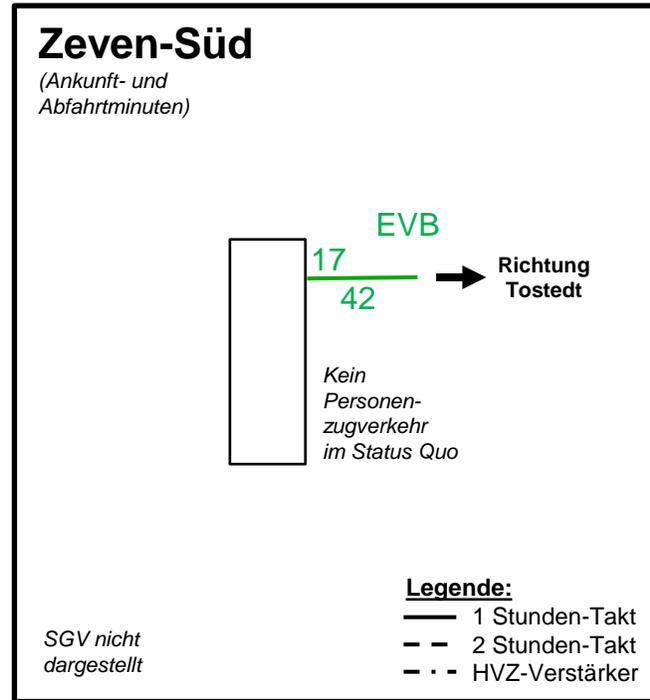
Bremervörde – Stade

Ergebnisse – Strecke: Zeven-Süd – Tostedt

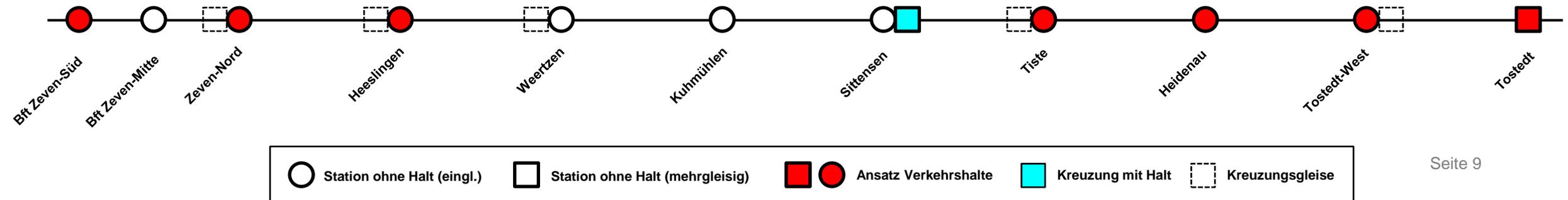
Konzepte für Betrieb / Fahrplan

Kreuzung Sittensen (sonstiger Verkehr gemäß Deutschland-Takt, dritter Gutachterentwurf)

- Streckengeschwindigkeit: 80 km/h, abschnittsweise 100 km/h (zwischen Zeven Nord und Sittensen)
- Anzahl Zwischenhalte: 6
- Reisezeit: etwa 38 Minuten pro Richtung
- Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge sind technisch zu sichern oder aufzulassen.



Schematische Streckendarstellung



Ergebnisse – Strecke: Zeven-Süd – Tostedt

Investitionskosten auf Basis der anvisierten Fahrplankonzepte

➔ Preisstand 2021

EVB-Strecke	Merkmale des Fahrplankonzepts	Kosten [Mio. €] gesamt
Zeven Süd – Tostedt	<u>Kreuzung Sittensen</u> <ul style="list-style-type: none">• Fokus auf möglichst kurzen Reisezeiten auf der Relation Zeven-Süd – Tostedt und darüber hinaus in Richtung Hamburg und Bremen• Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h zwischen Zeven-Nord und Sittensen, um Reisezeit zu verkürzen• Erreichung von Anschlüssen in Tostedt auf Regionalzüge v/n Hamburg	10,83

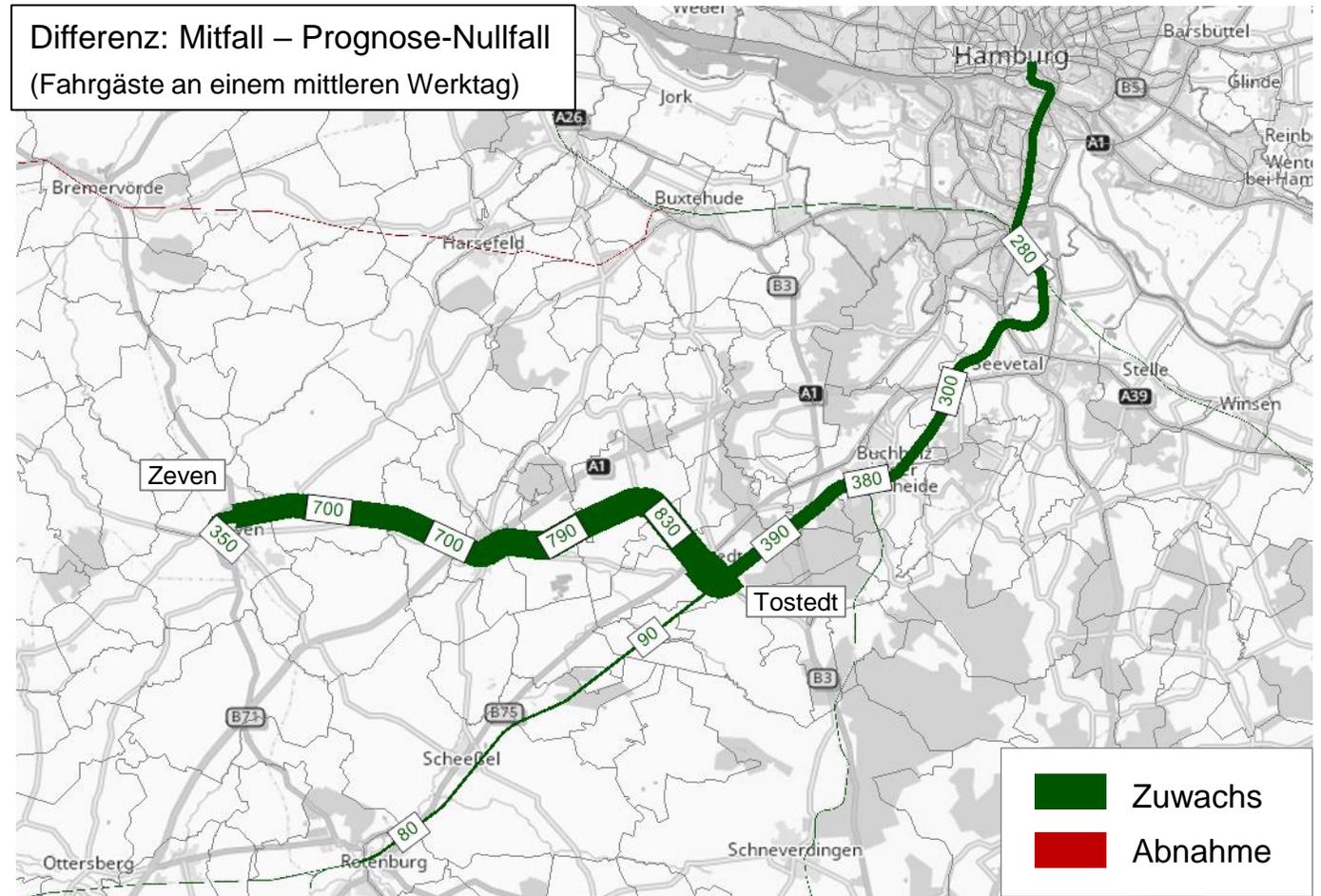
Ergebnisse – Strecke: Zeven-Süd – Tostedt

Fahrgastnachfrage

- mittlerer Werktag in der Schulzeit

Fahrgastgewinn durch Reaktivierung der Strecke
(Fahrgäste an einem mittleren Werktag)

Zeven-Süd - Tostedt	750
---------------------	-----



Zeven-Süd – Tostedt

Ergebnisse – Bewertung der Nutzen und Kosten

Nutzen

- Weiterentwicklung und Verbesserung des Angebotes der öffentlichen Verkehrsmittel
- Schaffung von neuen Mobilitätsmöglichkeiten
- Gewinn von Fahrgästen für den öffentlichen Verkehr
- Verlagerung von Fahrten des PKW-Verkehrs zum öffentlichen Verkehr
- Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur

weitere Nutzenbeiträge

- Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele, Nachhaltigkeit und CO₂-Reduktion
- regionale Wirtschaftsförderung

Ergebnisse – Bewertung der Nutzen und Kosten

Kosten

- Investitionen in die Infrastruktur und Unterhalt

Investitionskosten [Mio. Euro]	Bremervörde - Stade	Bremervörde - Stade Klinikum	Bremervörde - Himmelpforten	Zeven Süd - Tostedt
Grunderwerb	0,02	0,16	0,12	0,03
einmalige Aufwendungen (z. B. Baustelleneinrichtung)	0,14	0,44	0,76	0,50
Trassen (z. B. Unterbau, Erdbauwerke, Entwässerung)	0,13	0,20	0,20	0,05
Gleise: Schotteroberbau	0,12	0,20	0,20	0,22
Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	0,14	0,86	0,33	0,59
Haltestellenausstattung und Zubehör	0,54	0,62	0,70	0,54
Bahnsteige und Rampen	0,81	0,99	1,12	0,96
Zugsicherungs- und Signalanlagen	3,91	5,16	4,41	3,62
BÜ-Sicherungsanlagen	0,17	0,17	0,17	1,81
Lärmschutzwände und -fenster	0,00	0,00	0,00	0,00
Unvorhergesehenes/Risiken	1,79	2,63	2,40	2,50
Gesamt	7,77	11,43	10,41	10,83

- höherer betrieblicher Aufwand für den öffentlichen Verkehr
 - Unterhalt der Fahrzeuge und Energie
 - Personalkosten

Ergebnisse – Bewertung der Nutzen und Kosten

Bestimmung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse

- Berechnung nach aktuell gültiger Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung

	Summe Einzelnutzen Nutzen [Tsd. Euro /Jahr]	Kapitaldienst Infrastruktur Kosten [Tsd. Euro /Jahr]	Nutzen-Kosten Verhältnis
Bremervörde - Stade	480	390	1,23
Bremervörde - Stade Klinikum	990	550	1,81
Bremervörde - Himmelpforten	1.150	480	2,37
Zeven - Tostedt	770	530	1,44

- Für alle bewerteten Strecken werden Nutzen-Kosten-Verhältnisse über 1,0 ermittelt. Die Nutzen sind damit höher als die Kosten. Die bewerteten Maßnahmen sind volkswirtschaftlich sinnvoll. Entsprechend den Vorgaben des GVFG sind die Strecken förderwürdig.

Empfehlungen

...zum weiteren Vorgehen

- Entscheidung zur Fortführung der Planung zur Reaktivierung der beiden empfohlenen Strecken

- Aufnahme von Gesprächen mit Fördermittelgebern
 - LNVG / Landesministerium
 - Bundesministerium für Digitales und Verkehr

- Überführung der vorliegenden Studie zur Machbarkeit in vertiefte Untersuchungen zur Umsetzung
 - Entwurfsplanung
 - Standardisierte Bewertung – Berücksichtigung neue Verfahrensanleitung 2016+

Möglicher Zeitablauf

...ab der grundsätzlichen Entscheidung zu einer Reaktivierung

- ▶ Realisierungshorizonte für die Infrastrukturertüchtigung, unter Berücksichtigung der bereits durch die EVB erfolgten Maßnahmen:
 - ▶ drei Jahre für Bremervörde – Stade (für den Bereich der EVB)
 - ▶ sechs Jahre für Zeven – Tostedt (für den Bereich der EVB)
- ▶ Die Strecke Bremervörde – Stade wird bereits regelmäßig von Zügen (Zuführung Werkstatt) befahren. Daher ist eine Inbetriebnahme schneller möglich als auf der Strecke Zeven – Tostedt, da die Infrastruktur bereits weitgehend ertüchtigt wurde (zum Beispiel BÜ-Sicherung, Höchstgeschwindigkeit).

Ergänzungsstudie zum Freizeitverkehr

...auf der Strecke Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck

- ▶ Auftrag ist erteilt; die Arbeiten werden aufgenommen.
Landkreis Osterholz und evb sind gemeinsam Auftraggeber der Untersuchung.
- ▶ Untersuchungsschwerpunkt ist ein bestellter regelmäßiger Freizeitverkehr zwischen Bremen, Worpswede und Bremervörde (Stade) unter Berücksichtigung des heutigen Moorexpress
 - Detailplanung vergleichbar zu betrachteten Strecken
 - Gesonderte Berücksichtigung des Potenzials und der Verkehrsnachfrage für Freizeit- / Tourismusverkehr
 - Bestimmung eines optimalen Betriebskonzepts bzgl. Jahreszeit, Betriebstage, Takt und Verkehrszeit
 - Ergänzende Empfehlungen zur Integration von Einzelverkehren zu übergeordneten, touristisch interessanten Hotspots (zum Beispiel Cuxhaven oder Bremerhaven)
 - Untersuchung von Veranstaltungsverkehren (ggf. Abend- und Spätabfahrten von Worpswede nach Bremen und umgekehrt)
 - Bewertung des Infrastrukturbedarfs und Abschätzung der Kosten

Ausblick

...zum möglichen stufenweisen Vorgehen

➤ Stufe 0

- Bestellung eines regelmäßigen Freizeitverkehrs auf der Strecke Bremervörde (Stade) – Worpswede - Bremen

➤ Stufe 1

- Reaktivierung der Strecken Bremervörde – Stade und Zeven – Tostedt

➤ Stufe 2

- Elektrifizierung Rotenburg (Wümme) – Bremervörde – Bremerhaven und dadurch Entlastung der DB Strecke Bremerhaven – Bremen im Güterverkehr

➤ Stufe 3

- Reaktivierung der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit