

**E r g e b n i s v e r m e r k**  
5. Arbeitskreis Lüneburg - Dannenberg

20.09.2016  
SW

**Teilnehmer:**

Frau Rahmann (Lk Lüneburg), Frau Schaaf (Lk Lüchow-Dannenberg), Herr Krumbömer (Lk Lüneburg), Herr Wieske (Lk Lüneburg), Herr Schwarz (Lk Lüchow-Dannenberg), Herr Wiesner (VNO), Herr Neumann (SG Ostheide), Herr Maltzan (SG Dahlenburg), Herr Meyer (SG Elbtalau), Herr Brink (SG Bevensen-Ebstorf), Herr Demuth (VCD), Herr Hensel (Fahrgast-Rat Wendland), Herr Ebinger (LNVG), Herr Weckend (LNVG), Herr Sandmann (LNVG)

Das Gespräch erfolgte an Hand der beigefügten Präsentation.

Darüber hinaus gehende Informationen und Gesprächsergebnisse werden wie folgt festgehalten:

**1. Ergebnisse der Vorentwurfsplanung für die Streckenertüchtigung auf 80 km/h**

- Ziel ist die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 80 km/h
- Dadurch Verkürzung der Fahrzeit auf unter eine Stunde
- Ausbau der Haltepunkte (Ausnahme Dahlenburg) war zunächst nicht Bestandteil der Vorentwurfsplanung, da dafür verlässliche Kostenansätze vorliegen
- Kreuzungsmöglichkeit in Dahlenburg muss erhalten bleiben, um die Kapazität der Strecke nicht zu verringern
- Gesamtkosten des Streckenausbau inkl. eines Bahnsteigs in Dahlenburg belaufen sich auf 11,5 Mio. Euro
- Kostenrisiko liegt in Baugrund. Baugrunduntersuchung ergab 12 kritische Stellen, die in der weiteren Planung genauer untersucht werden müssen.
- Je weiteren Bahnsteig fallen Kosten in Höhe von ca. 500.000 € an.
- Die Kosten beinhalten nach Abstimmung mit DB Netz die Ausrüstung mit einem Elektronischen Stellwerk (EStW)
- Die Erneuerung in Alttechnik wäre zwar möglich, aber nicht wirtschaftlich darstellbar
- Die Kosten für den Streckenausbau trägt die LNVG, Verhandlungen mit DB Netz über die Kostenbeteiligung werden zeitnah aufgenommen
- Die Kommunen in ihrer Eigenschaft als Straßenbaulastträger müssen nach EKrG 1/3 der Kosten der Bahnübergangserneuerung tragen (Gesamtkosten nach der Vorentwurfsplanung 3,2 Mio. €)
- Auf Nachfrage wird bestätigt, dass das Planungsbüro eine ausreichende Standfestigkeit der Brücken bestätigt hat. Die Brücke über die Hauptstrecke in Lüneburg wird dabei mit 70 km/h befahren.

**2. Fahrplankonzept nach Ausbau der Strecke**

- Das Fahrplankonzept nach dem Ausbau der Strecke erfordert eine Fahrzeit von maximal 51 Minuten, um mit einem Triebwagen auf der Strecke im 2-Stunden-Takt zu pendeln

- Randbedingungen sind die Einhaltung der Mindestwendezeiten in Dannenberg und Lüneburg, die Gleisbelegung in Lüneburg und Berücksichtigung der Anschlusssituation in Lüneburg
- Daraus ergibt sich eine Ankunft in Lüneburg in der geraden Stunde zur Minute 17 und die Abfahrt zur Minute 30.
- Damit bestehen Anschlüsse an den RE von und nach Uelzen, an den RE von und nach Lübeck und von und zur RB von und nach Hamburg. Darüber hinaus besteht Anschluss an den RE nach Hamburg, nicht aber von Hamburg.
- Die Teilnehmer der Sitzungen regen eine Taktverschiebung in Lastrichtung an, um den Anschluss aus Hamburg zu gewährleisten.
- Die LNVG sieht das kritisch, da sich die Taktverschiebung auf die Gegenrichtung auswirkt und daher weitere Anschlüsse verloren gehen.
- Die LNVG weist darauf hin, dass in HVZ weitere zusätzliche Züge zwischen Hamburg und Lüneburg verkehren, die in der Netzgrafik nicht dargestellt sind. Darüber hinaus ist das Ziel in der anstehenden Neuausschreibung des Hanse-Netzes alle Züge der RB31 über Hamburg-Harburg hinaus bis zum Hauptbahnhof zu verlängern

### 3. Haltepunkte

- Um die Fahrzeit von 51 Minuten zwischen Lüneburg und Dannenberg zu erreichen, müssen mindestens drei Haltepunkte geschlossen werden.
- Die Entscheidung, ob und welche Haltepunkte dies betrifft, erfolgt zusammen mit der Region. Mögliche Kriterien dabei sind das derzeitige Fahrgastaufkommen, das Einwohnerpotenzial und eine mögliche Ersatzbedienung mit Bussen.
- Die LNVG stellt dazu die aktuellen Fahrgastzahlen und Daten der einzelnen Halte vor.
- Aufgrund der Fahrgastzahlen sind die Stationen Lüneburg, Dannenberg und Hitzacker gesetzt. Dahlenburg bleibt als Kreuzungsbahnhof erhalten und soll daher auch zukünftig bedient werden.
- Aus der Diskussion der Teilnehmer ergibt sich, dass der Halt Görde zu erhalten ist. Hier könnte eine Touristeninformation im Bahnhof entstehen. Darüber hinaus sind alternative Mobilitätskonzepte wie eine Pedelecstation denkbar. Hier stellt sich der Landkreis eine Kooperation mit der LNVG vor, um die Fahrgastzahlen zu steigern. Die LNVG gibt den Hinweis auf die neu geschaffene Stelle des Mobilitätsberaters im ländlichen Raum (Herr Börger; [boerger@lnvg.de](mailto:boerger@lnvg.de), Tel. 0511/53333107).
- Bei einem Erhalt der Station Görde wurde wegen der räumlichen Nähe aus dem Teilnehmerkreis eine Aufgabe des Haltes Leitstade ins Gespräch gebracht.

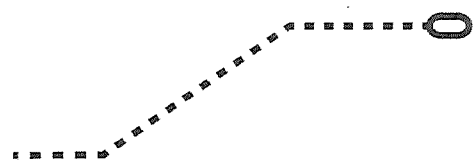
Ebenfalls andiskutiert wurde ein Entfall der Halte Wendisch Evern, da dieser Bereich durch den Stadtbus Lüneburg im dichteren Takt bedient wird, des Haltes Vastorf wegen der abseitigen Lage von der Besiedelung und weil für die Bewohner südlich des Haltes die Station Bienenbüttel an der Hauptstrecke Hamburg – Hannover einer Alternative darstellt. Auch der Halt Neetzendorf wurde in diesem Zusammenhang erwähnt.

- Der Vertreter des VCD regt an, aufgrund der touristischen Nutzung einiger Station, am

Wochenende andere Stationen zu bedienen als in der Woche. Die LNVG sieht dies skeptisch, da die Kosten für alle Stationen anfallen und der Fahrplan weniger verständlich wird.

#### **4. Weiteres Vorgehen**

- Die Vertreter der Region teilen nach interner Abstimmung der LNVG schriftlich mit, welche Stationen geschlossen werden können.
- Nach entsprechender Entscheidung stimmt die LNVG die nächsten Schritte mit der DB Netz ab.
- Ziel ist die Realisierung des Projekts in 4 bis 5 Jahren



# KBS 112 Lüneburg - Dannenberg

*5. Sitzung des Arbeitskreises  
am 20. September 2016 in Lüneburg*



Landesnahverkehrsgesellschaft  
Niedersachsen mbH

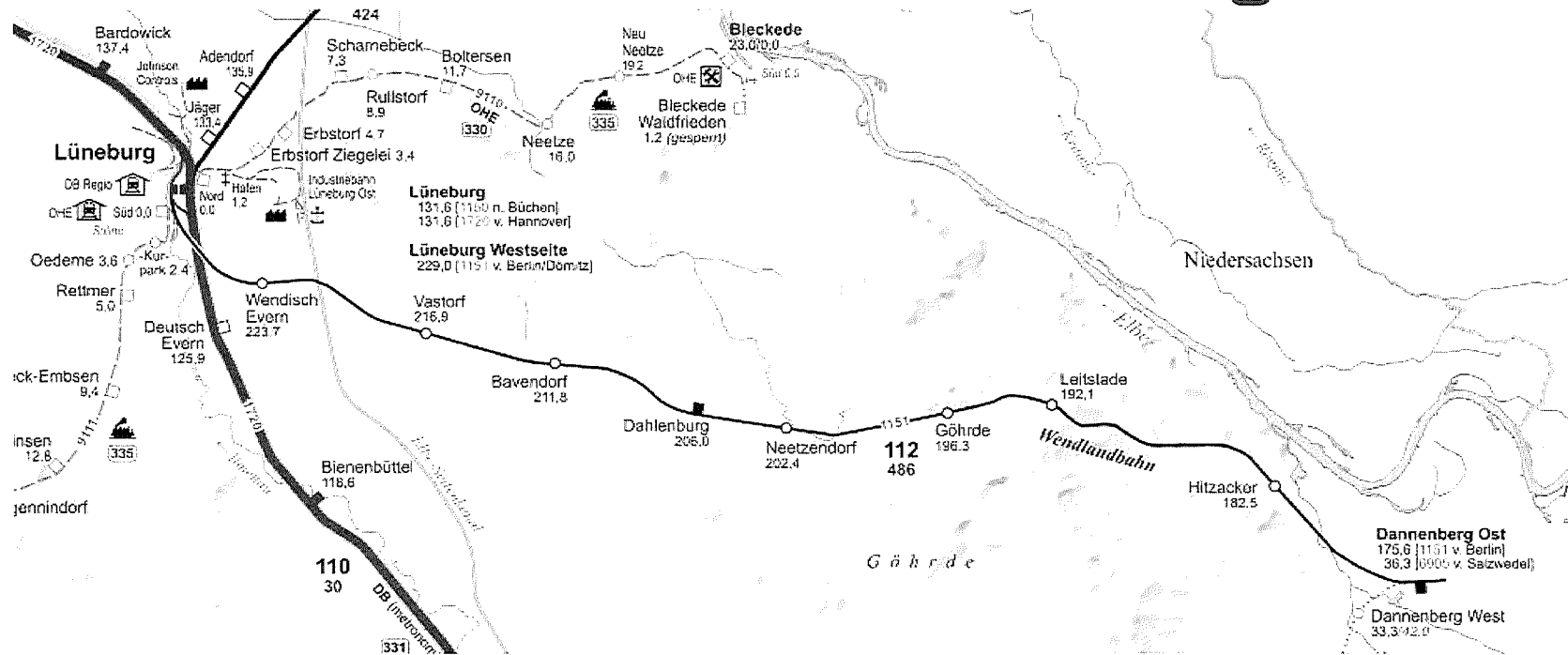
*BöVEE/x/01 vom 16.09.2017, TOP 6*

# Tagesordnung

- Ergebnis der Vorentwurfsplanung für Streckenertüchtigung auf 80 km/h
- Fahrplankonzept nach Ausbau der Strecke
- Haltepunkte
- Weiteres Vorgehen

# Ergebnis der Vorentwurfsplanung

## Ausgangslage

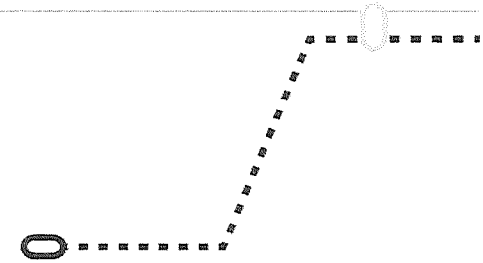


Auf der 53,3 km langen Strecke beträgt die Fahrzeit bei 60 km/h aktuell 64 Minuten. Damit ist unter Berücksichtigung der Anschlusssituation in Lüneburg nur ein 3-Stunden-Takt möglich.

# Ergebnis der Vorentwurfsplanung

## Zielstellung

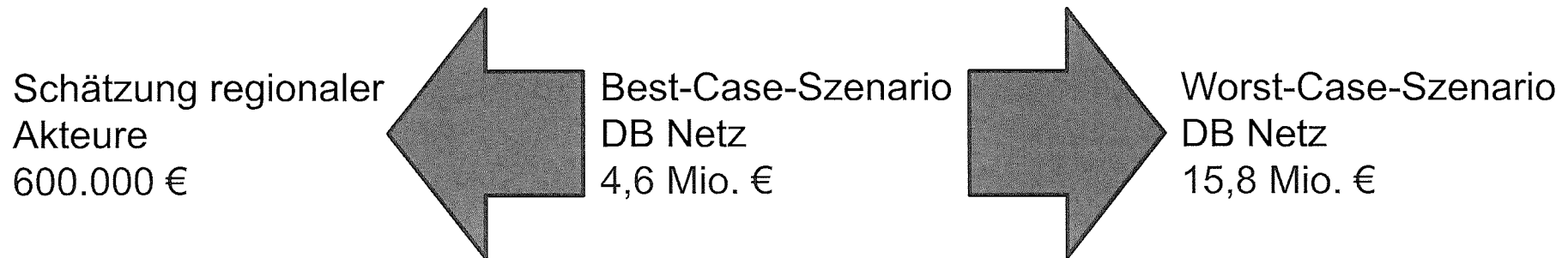
- Ausbau der Strecke für 80 km/h
- Dadurch Verkürzung der Fahrzeit
- Einführung eines 2-Stunden-Taktes mit einem Triebwagen unter Berücksichtigung der Anschlüsse in Lüneburg
- Ausbau der Haltepunkte entlang der Strecke (mit Ausnahme des Kreuzungsbahnhofs Dahlenburg) nicht Bestandteil der beauftragten Vorentwurfsplanung



# Ergebnis der Vorentwurfsplanung

## Erste *Kostenschätzungen*

- Große Spannweite bei den zu erwartenden Kosten



Alle Kosten ohne Stationsausbau

Deshalb: Beauftragung einer Vorentwurfsplanung beim Ingenieurbüro Vössing

# Ergebnis der Vorentwurfsplanung

## *Ergebnisse der Planung*

- Gesamtkosten für den Streckenausbau 11,5 Mio. € inkl. eines neuen Bahnsteigs in Dahlenburg
- Risiko: Baugrunduntersuchung ergab Hinweise auf 12 kritische Stellen; weitere Erkenntnisse erst mit vertiefender Planung → Kostenrisiko
- Je weiterem zu erneuernden Bahnsteig ca. 500.000 €
- Nach Abstimmung mit DB Netz Ausrüstung der Strecke mit einem EStW
- Erneuerung der Alttechnik möglich, aber nicht wirtschaftlich darstellbar

# Ergebnis der Vorentwurfsplanung

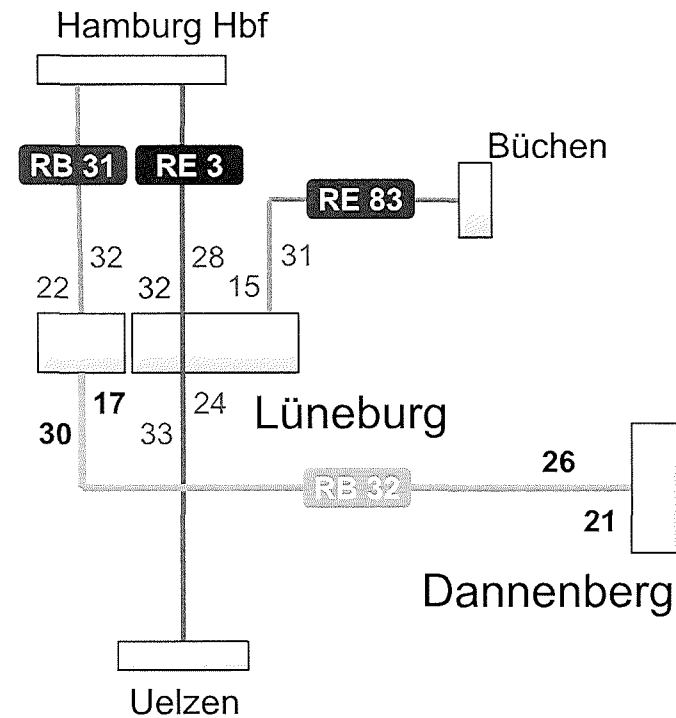
## Kostenstruktur

Kostenstelle	Kosten
Stellwerke	3,4 Mio. €
Bahnübergänge	3,2 Mio. €
Bahnsteig Dahlenburg	0,53 Mio. €
Strecke	2,4 Mio. €
Baunebenkosten	1,9 Mio. €

# Fahrplan nach Ausbau

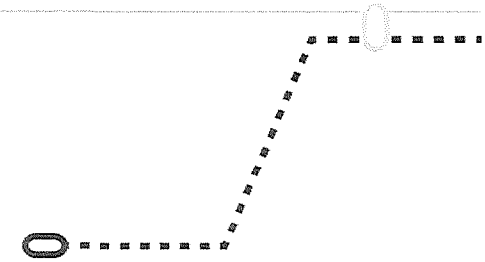
## Zwangspunkte

- Abfahrt mit Anschluss aus RE 3 (Uelzen)
- Mindestwendezeit in Dannenberg
- Einfahrt aus Dannenberg vor RB 31 aus Hamburg (keine gleichzeitige Einfahrten in besetztes Gleis möglich)
- Stundenlage mit Anschluss an RE 83
- Kein Anschluss von RE 3 aus Hamburg (Aufgabe übernimmt RB 31)
- Fahrzeiten zwischen Lüneburg und Dannenberg
  - nach Ausbau mit moderner Sicherungstechnik
  - mit fahrzeugbezogenen Haltezeiten
  - mit 5 statt heute 8 Zwischenhalten



# Fahrplan nach Ausbau

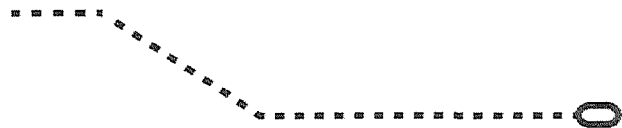
## Taktlagen



### RB 32 Lüneburg - Dannenberg Ost

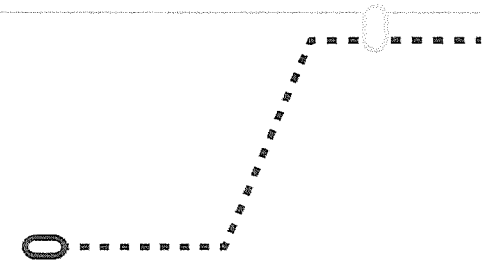
Fahrplanskizze nach Ausbau der Strecke

	Mo-Fr	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL
Dannenberg Ost	05:26	07:26	09:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26	21:26
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lüneburg West o	06:17	08:17	10:17	12:17	14:17	16:17	18:17	20:17	22:17
	Mo-Fr	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL
Lüneburg West	06:30	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30	22:30
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Dannenberg Ost o	07:21	09:21	11:21	13:21	15:21	17:21	19:21	21:21	23:21

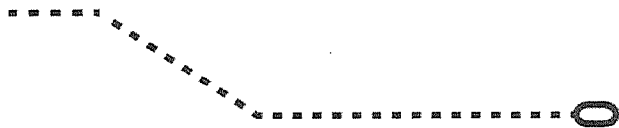


# Haltepunkte

## *Ergebnis der Vorentwurfsplanung und Fahrplanprüfung*

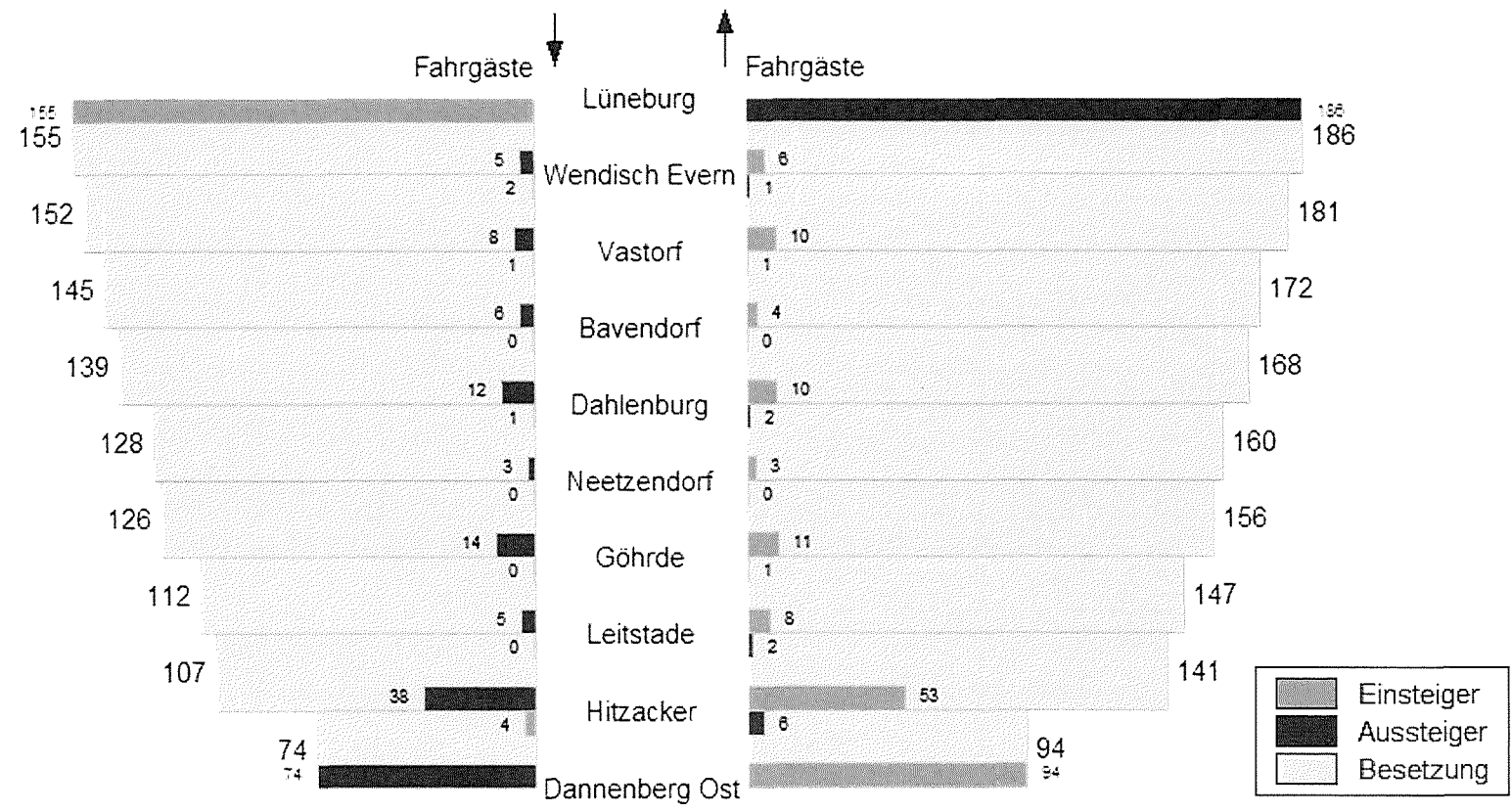


- Zweistundentakt zwischen Lüneburg und Dannenberg mit optimalen Anschlüssen in Lüneburg erfordert neben Ausbau der Strecke auch den Verzicht auf drei Haltepunkte.
- Nächste Schritte zum Ausbau der Strecke erst nach Festlegung der künftig zu bedienenden Haltepunkte möglich.
- **Die Entscheidung, ob und welche Haltepunkte nicht mehr bedient werden, erfolgt in Abstimmung mit der Region.**
- Mögliche Kriterien für Entscheidung
  - Derzeitiges Fahrgastaufkommen,
  - Einwohnerpotenzial und
  - Mögliche Ersatzbedienung durch Bus



# Haltepunkte

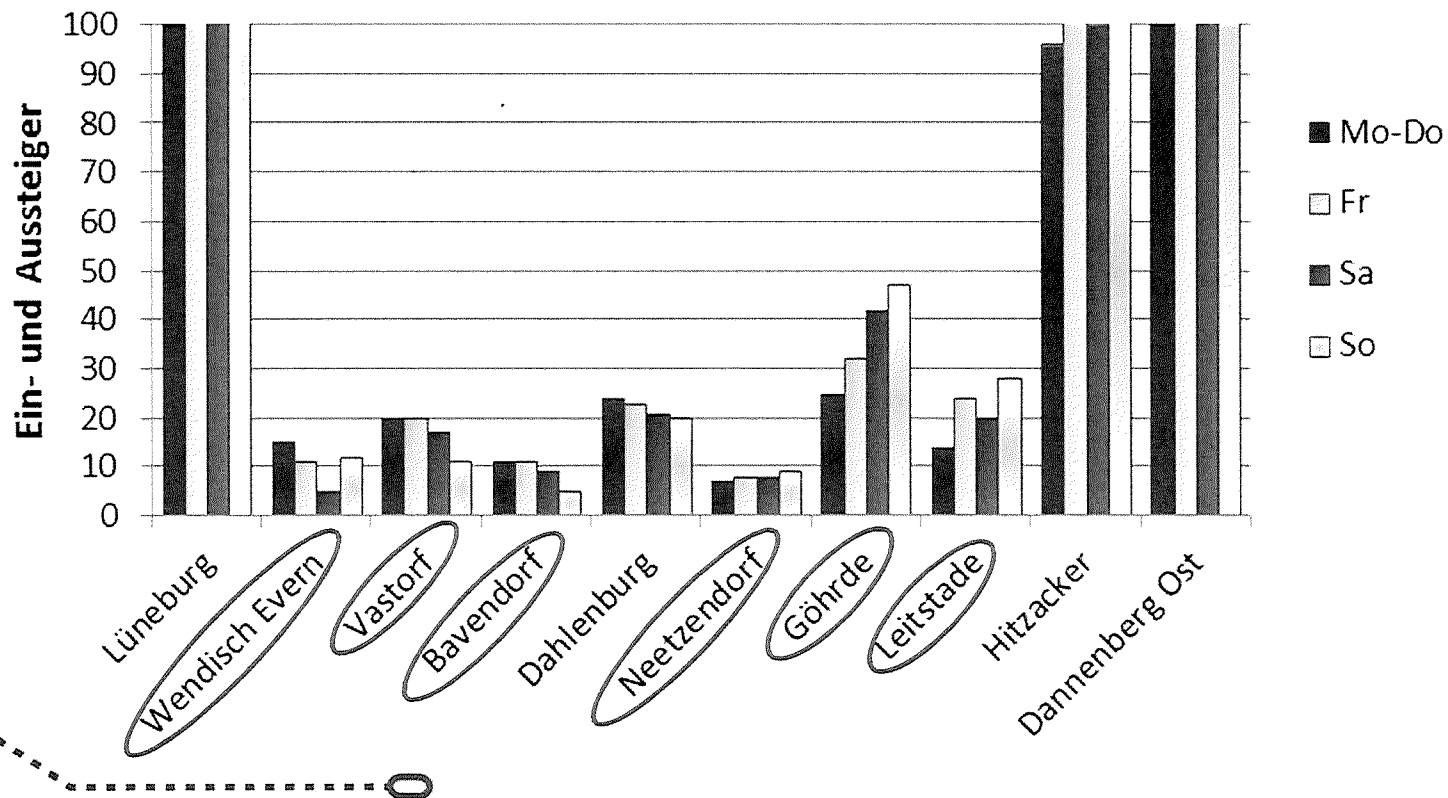
Fahrgastaufkommen 2015 (Mo-Fr)



# Haltepunkte

Fahrgastaufkommen

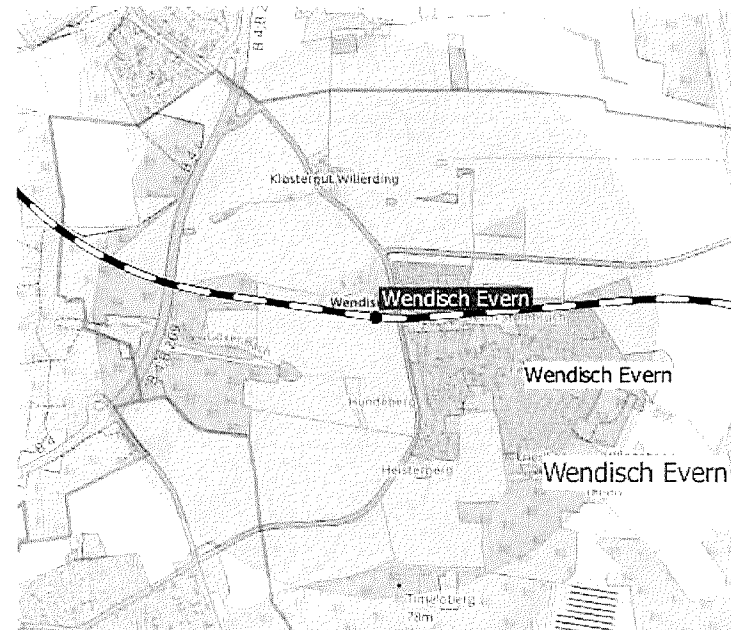
## Ein- und Aussteiger 2015



# Haltepunkte

## Wendisch Evern

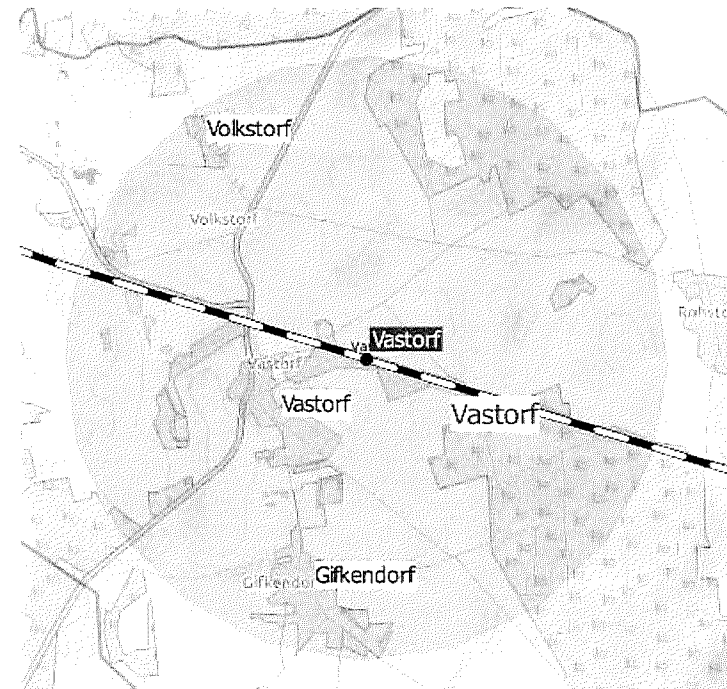
- ca. 15 Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
- ca. 1.570 Einwohner im 1,5 km Radius
- alternative ÖPNV-Verbindung:  
5610/5620 stündlich nach Lüneburg



# Haltepunkte

## Vastorf

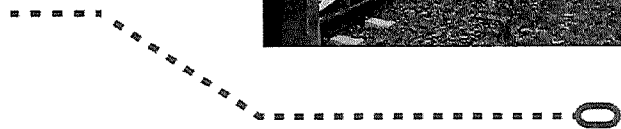
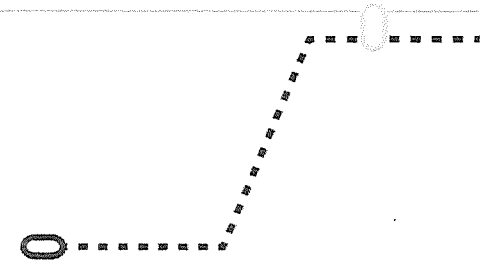
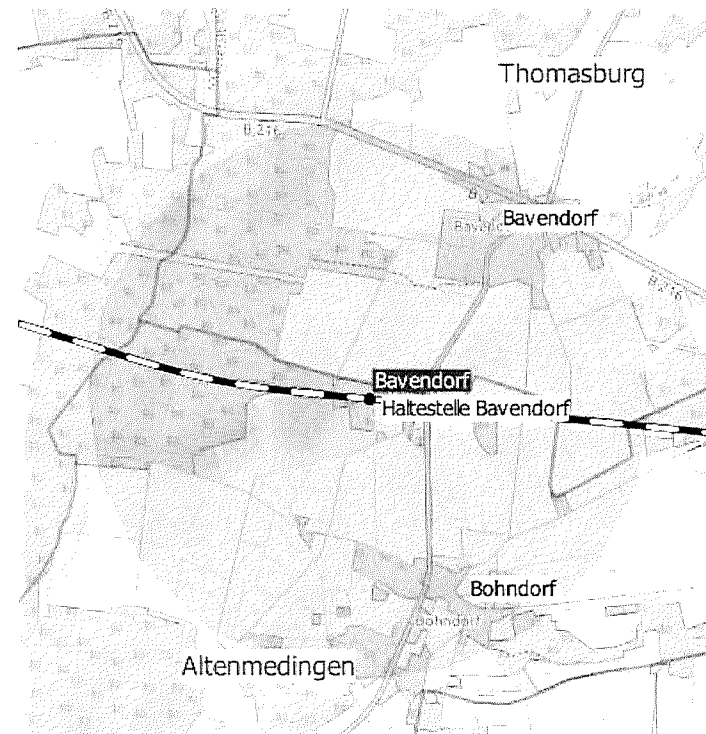
- ca. 20 Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
- ca. 670 Einwohner im 1,5 km Radius
- alternative ÖPNV-Verbindung:  
5361 stündlich nach Lüneburg



# Haltepunkte

## Bavendorf

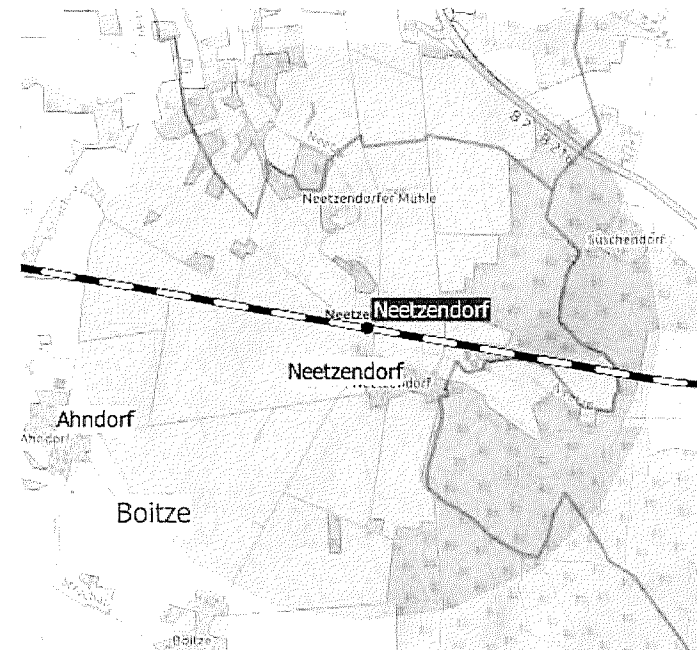
- ca. 10 Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
- ca. 500 Einwohner im 1,5 km Radius
- alternative ÖPNV-Verbindung:  
5361 einzelne Fahrten nach Lüneburg



# Haltepunkte

## Neetendorf

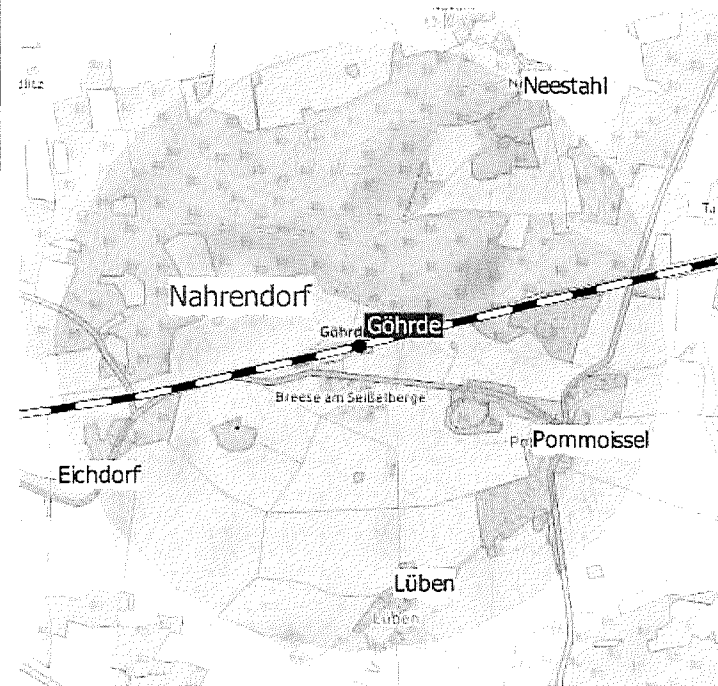
- ca.7 Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
- ca. 90 Einwohner im 1,5 km Radius
- keine alternative ÖPNV-Verbindung



# Haltepunkte

## Göhrde

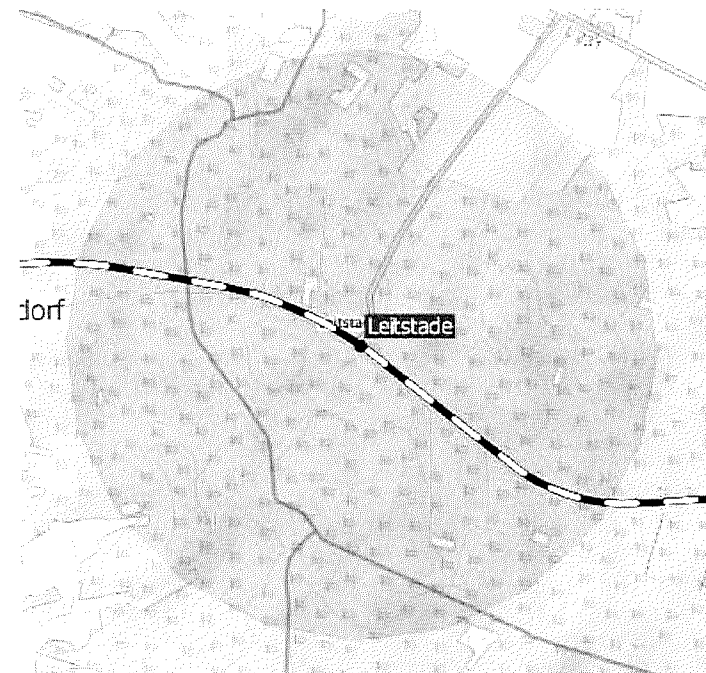
- ca. 26 Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
- ca. 410 Einwohner im 1,5 km Radius
- alternative ÖPNV-Verbindung:  
5301 einzelne Fahrten nach Dahlenburg



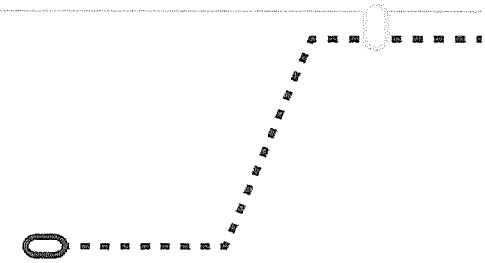
# Haltepunkte

## Leitstade

- ca. 15 Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
- ca. 3 Einwohner im 1,5 km Radius
- keine alternative ÖPNV-Verbindung



## Weiteres Vorgehen



- Entscheidung über die aufzulassenden Stationen durch die Region
- Nach entsprechender Entscheidung Beauftragung der weiteren Planungsschritte durch die LNVG

