

Von: "Ebinger, Joachim (LNVG)" <Joachim.Ebinger@lnvg.niedersachsen.de>

Datum: 9. Juni 2017 um 13:26:46 MESZ

An: "j.schwarz@luechow-dannenberg.de" <j.schwarz@luechow-dannenberg.de>,"
m.jaap@luechow-dannenberg.de" <m.jaap@luechow-dannenberg.de>,"
rathaus@ostheide.de" <rathaus@ostheide.de>,"samtgemeinde@dahlenburg.de" <
samtgemeinde@dahlenburg.de>,"J.Meyer@elbtalaue.de" <J.Meyer@elbtalaue.de>,"
wiesner@vno-stade.de" <wiesner@vno-stade.de>,"
michael.wieske@landkreis.lueneburg.de" <michael.wieske@landkreis.lueneburg.de>,"
leo.demuth@web.de" <leo.demuth@web.de>,"tho.hensel@web.de" <
tho.hensel@web.de>,"k.hagelstein@landkreis-uelzen.de" <
k.hagelstein@landkreis-uelzen.de>,"T.Brinck@bevensen-ebstorf.de" <
T.Brinck@bevensen-ebstorf.de>,"juergen.krumboehmer@landkreis.lueneburg.de" <
juergen.krumboehmer@landkreis.lueneburg.de>,"Hans-Christian Friedrichs " <
hc@hc-f.de>

Kopie: "Weckend, Steffen (LNVG)" <Steffen.Weckend@lnvg.niedersachsen.de>,"
Sandmann, Dieter (LNVG)" <Dieter.Sandmann@lnvg.niedersachsen.de>

Betreff: Ertüchtigung der KBS 112

Sehr geehrte Damen und Herren,

in einem gemeinsamen Arbeitskreis haben die Region und die Landesnahverkehrsgesellschaft Möglichkeiten zur Aufwertung der Strecke von Lüneburg nach Dannenberg ausgelotet. Seitens der Region haben in diesem Arbeitskreis die Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg, die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen, die betroffenen Kommunen sowie die Fahrgastverbände mitgewirkt. Ein wesentliches Ergebnis dieses Untersuchungsprozesses war, dass ein 2-Stunden-Takt, der aus Sicht der Kunden anzustreben ist, ohne erhöhten Fahrzeugeinsatz erreichbar ist, wenn erstens die Strecke auf 80 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgebaut und zweitens drei Halte aufgegeben werden.

In der Folge hat sich der Arbeitskreis darauf verständigt, dass die LNVG auf dieser Basis eine erste Planung beauftragt, um auf dieser Grundlage erstmals Kosten abschätzen zu können. Diese Planung liegt inzwischen vor. Angesichts der bereits nach dem Stand der Vorentwurfsplanung geschätzten Investitionskosten von 11 Mio. Euro sind weitere Kostensteigerungen durch z. B. eine Erhöhung des Ausbaustandards volkswirtschaftlich und zuwendungsrechtlich nach unserer Einschätzung nicht vertretbar. Die LNVG möchte aber das Vorhaben unter den bisher abgesteckten Rahmenbedingungen im Konsens mit der Region weiter

verfolgen. Voraussetzung für den weiteren Fortgang der Planungen ist daher nun, dass seitens der Region die drei aufzulassenden Haltpunkte benannt werden, um zusammen mit dem Streckenausbau die erforderliche Fahrzeitverkürzung zu erreichen.

Im Rahmen dieses Prozesses sind von verschiedenen Seiten Fragen zur Planung und alternativer Planungen an uns herangetragen worden. Diese möchten wir im Folgenden gerne gebündelt beantworten.

1. Sind bei der Ermittlung der Fahrzeiten die Schließung von Bahnübergängen bereits berücksichtigt worden und hätte dies ggfs. zur Folge, dass weniger bzw. keine Bahnhaltepunkte geschlossen werden müssten?

In der Vorentwurfsplanung wurde unterstellt, dass alle Bahnübergänge so gesichert werden, dass sie mit 80 km/h befahren werden können. Es wird dabei entweder eine technische Sicherung oder die Vergrößerung der Sichtdreiecke unterstellt. Die Schließung von Bahnübergängen würde daher nicht zur Verkürzung der Fahrzeit führen.

2. Ist eine Erstellung eines asymmetrischen Fahrplans denkbar, der den Erhalt aller Bahnhaltepunkte zulassen würde?

Mit dem Ausbau der Strecke wollen wir einen 2-Stunden-Takt einführen, weil wir der Meinung sind, dass erst dann das Bahnangebot von potenziellen Kunden als solches wahr- und angenommen wird. Die Bedienung von Haltepunkten nur vor- oder nachmittags bzw. alle vier Stunden stellt aus unserer Sicht ein Angebot dar, dass weder kommuniziert und vermarktet noch vom Fahrgast honoriert wird. Letztlich dürften an diesen Haltepunkten die Fahrgastzahlen sinken, so dass auch unter Berücksichtigung erforderlicher Investitionen solche Haltepunkte nicht zu rechtfertigen sind.

3. Ist es möglich, eine genaue Darstellung der Fahrzeiten zu erhalten.

Ein Musterfahrplan ist in der Anlage dargestellt.

4. Der zugrunde gelegte Einzugsradius mit 1,5 km um die Station wird als zu gering angesehen. Eine Einschätzung der zukünftigen Nachfrage nach der „ModalSplit Schätzformel der standardisierten Bewertung“ wird für sinnvoller erachtet.

Die Darstellung eines Einzugsbereichs um die Stationen (s. Präsentation vom 20.09.2016) dient analog der Darstellung der Ein- und Aussteigerzahlen lediglich dem Vergleich der Stationen untereinander. Damit wurde von uns keine Festlegung für zu schließende Haltepunkte getroffen.

5. Die zugrunde gelegten Ein- und Aussteigerzahlen scheinen veraltet zu sein, da sie kurz nach der Erweiterung des HVV-Tarifs erhoben wurden und Fahrgaststeigerungen nicht abgebildet sind. Es wird gebeten, neuere Zahlen zu verwenden.

Aktuelle Nachfragedaten sind in der Anlage dargestellt.

6. Welche Kostensteigerungen sind bei einem Ausbau für 100 km/h zu erwarten?

Bei einer Streckenhöchstgeschwindigkeit über 80 km/h wird die Strecke zu einer Hauptbahn mit deutlich höherem Ausbaustandard. So müssen beispielsweise auch wenig oder nur von Fußgängern genutzte Bahnübergänge technisch gesichert werden. Durch eine deutlich umfangreichere Leit- und Sicherungstechnik steigen die Investitionskosten des Projekts erheblich. Schon heute sind Kostensteigerungen kaum wirtschaftlich darstellbar. Daher stellt ein Ausbau für 100 km/h oder 90 km/h keine Option dar, um Haltepunkte nicht schließen zu müssen.

7. Mit der Verlegung des Haltepunkts Leitstade nach Oldendorf kann die Nachfrage gesteigert werden oder mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Unabhängig von der Lage der Haltepunkte müssen zur Verkürzung der Fahrzeit drei Haltepunkte geschlossen werden.

8. Der Haltepunkt Leitstade weist im Vergleich zu anderen Stationen der Strecke mit die höchsten Nutzerzahlen auf und sollte daher nicht geschlossen werden.

Die Darstellung der Ein- und Aussteigerzahlen der Stationen dient lediglich dem Vergleich der Stationen untereinander. Damit wurde von uns keine Festlegung für zu schließende Haltepunkte getroffen.

9. Das Gleis 301 in Lüneburg-Westseite sollte durch Prellböcke getrennt werden, um gleichzeitige Einfahrten zu ermöglichen.

Es ist nicht zu erwarten, dass DB Netz oder das EBA einer solchen Umbaumaßnahme zustimmen, da damit ein Durchfahrgleis auf der hochbelasteten Bahnstrecke Hamburg – Hannover im Bahnhof Lüneburg entfällt.

Auch bei der Einfahrt in ein Stumpfgleis, das an einem Prellbock endet, ist die Einfahrtgeschwindigkeit zu reduzieren. Eine Fahrzeitverkürzung kann durch das Teilen des Gleises 301 daher nicht erzielt werden.

Unabhängig davon möchten wir zu einer weiteren Sitzung des Arbeitskreises nach den Sommerferien einladen und werden uns dazu kurzfristig zwecks Terminabsprache mit Ihnen in Verbindung setzen.

Mit freundlichen Grüßen

Joachim Ebinger

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Kurt-Schumacher-Str. 5

30159 Hannover

Telefon: 0511 / 5 33 33 – 111 | Fax: 0511 / 5 33 33-299

E-Mail: ebinger@lnvg.de

Geschäftsführer: Hans-Joachim Menn (Sprecher), Klaus Hoffmeister

Amtsgericht Hannover HRB 55167

Ust-IdNr. DE811920801

(Siehe angehängte Datei: Nachfrage RB 32 Lüneburg - Dannenberg 2016.pdf)(Siehe angehängte Datei: Musterfahrplan.pdf)

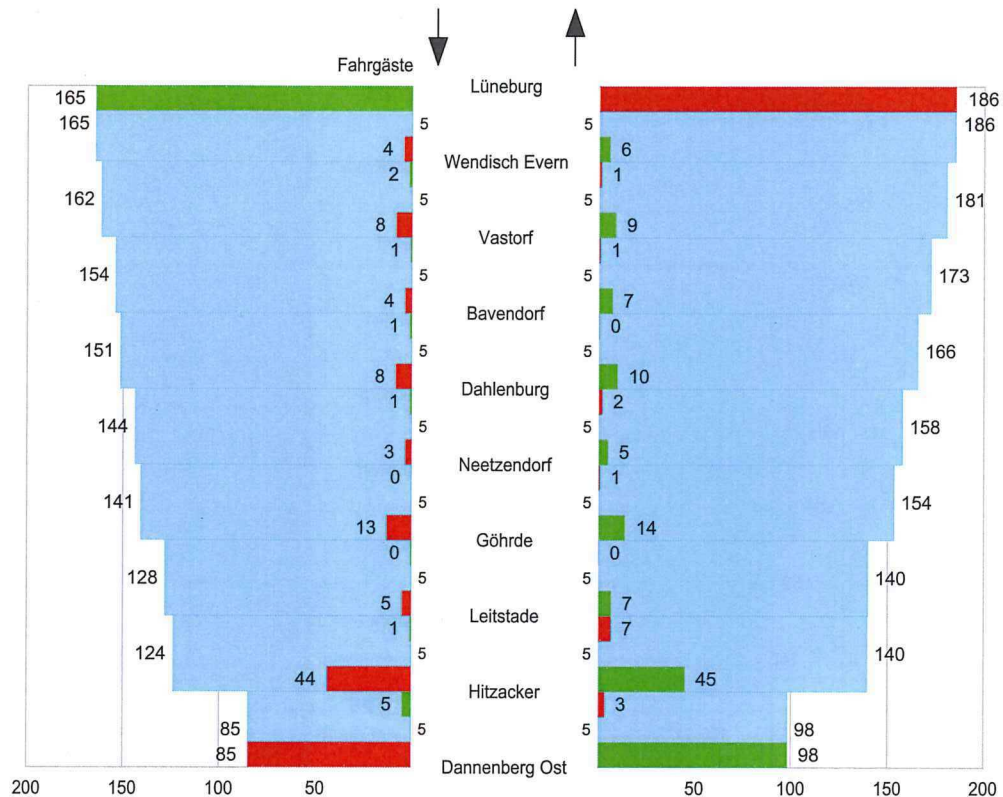


Nachfrage RB 32 Lüneburg - Dannenberg 2016.pdf Musterfahrplan.pdf

Linien-Nummer **RB 32**
 Linie **Lüneburg - Dannenberg Ost**
 Zeitraum Periode: 2016 - Jahr



Auswertung **Ein- und Aussteiger pro Haltestelle**
 Hochrechnung Durchschnittlicher Tageswert
 Wochentag Mo-Fr

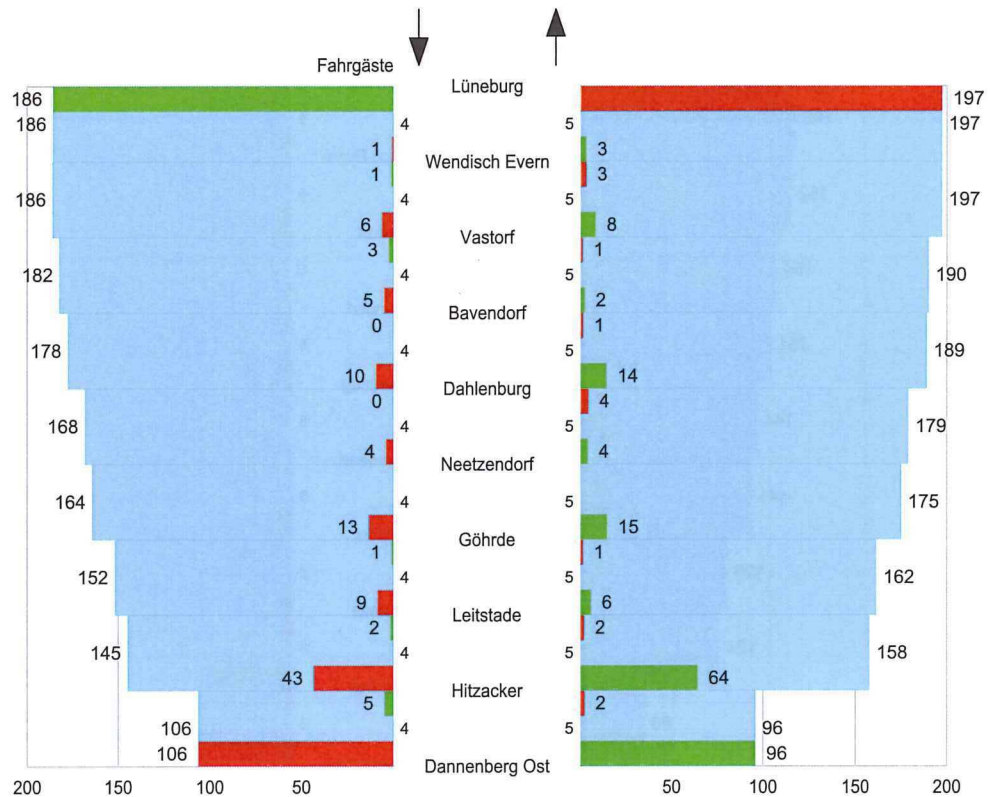


■ Besetzung
 ■ Einsteiger
 ■ Aussteiger

Linien-Nummer **RB 32**
 Linie **Lüneburg - Dannenberg Ost**
 Zeitraum Periode: 2016 - Jahr



Auswertung **Ein- und Aussteiger pro Haltestelle**
 Hochrechnung Durchschnittlicher Tageswert
 Wochentag **Sa**

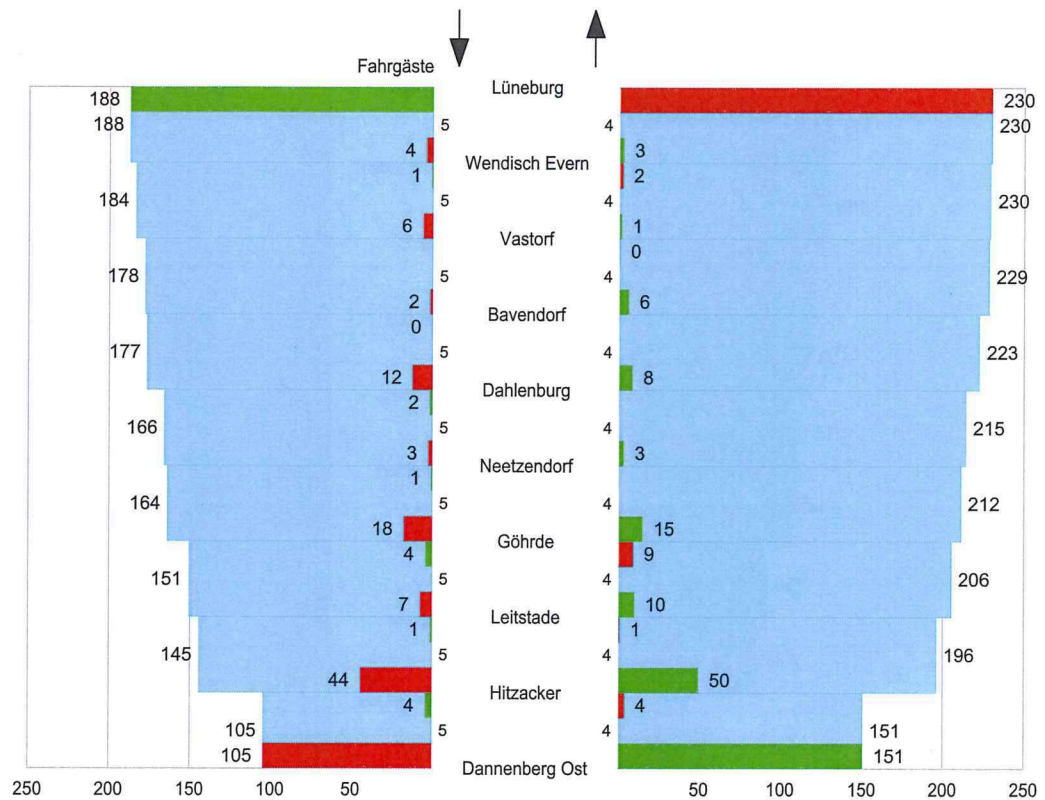


■ Besetzung
 ■ Einsteiger
 ■ Aussteiger

Linien-Nummer **RB 32**
 Linie **Lüneburg - Dannenberg Ost**
 Zeitraum Periode: 2016 - Jahr



Auswertung **Ein- und Aussteiger pro Haltestelle**
 Hochrechnung Durchschnittlicher Tageswert
 Wochentag So

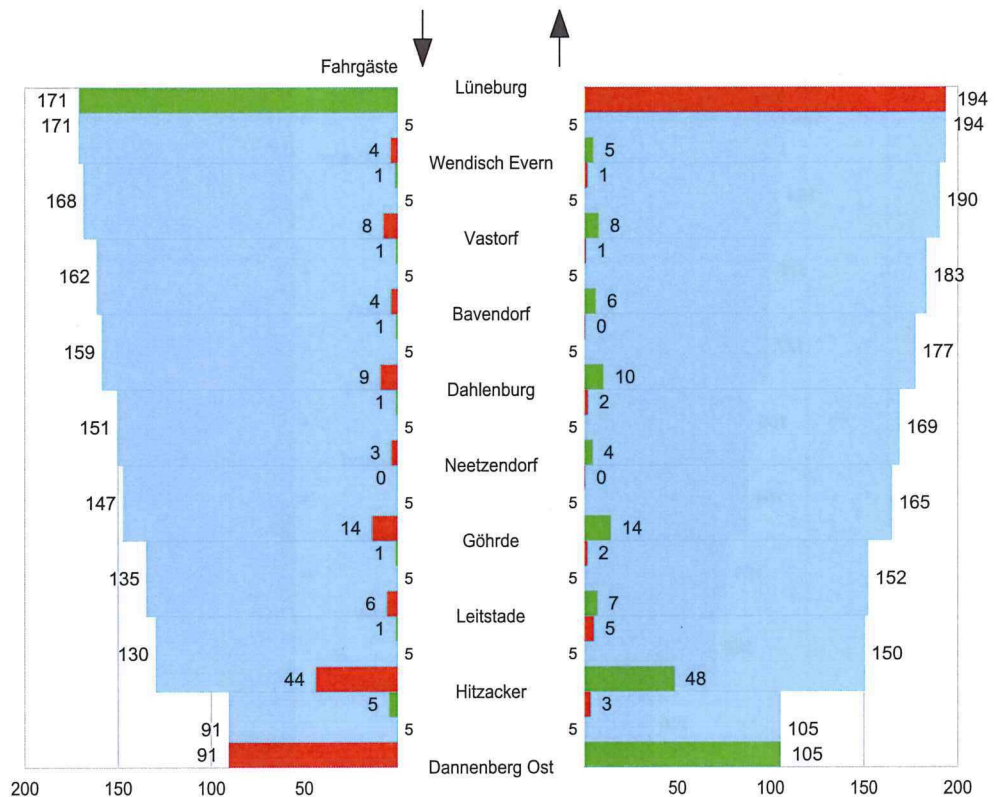


■ Besetzung
 ■ Einsteiger
 ■ Aussteiger

Linien-Nummer **RB 32**
 Linie **Lüneburg - Dannenberg Ost**
 Zeitraum Periode: 2016 - Jahr



Auswertung **Ein- und Aussteiger pro Haltestelle**
 Hochrechnung Durchschnittlicher Tageswert
 Wochentag Mo-So



■ Besetzung
 ■ Einsteiger
 ■ Aussteiger

	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
Hitzacker	05:33	07:33	09:33	11:33	13:33	15:33	17:33	19:33	21:33
Göhrde	05:45	07:45	09:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45	21:45
Dahlenburg	05:54	07:54	09:54	11:54	13:54	15:54	17:54	19:54	21:54
Bavendorf	06:00	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00	22:00
Vastorf	06:05	08:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05	22:05
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
Vastorf	06:42	08:42	10:42	12:42	14:42	16:42	18:42	20:42	22:42
Bavendorf	06:47	08:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47	20:47	22:47
Dahlenburg	06:53	08:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	20:53	22:53
Göhrde	07:02	09:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02	21:02	23:02
Hitzacker	07:14	09:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14	23:14
Dannenberg Ost	o 07:21	09:21	11:21	13:21	15:21	17:21	19:21	21:21	23:21

Möglicher Fahrplan nach Ausbau der Strecke unter Berücksichtigung einer Schließung von drei Haltepunkten

(Annahme für die Fahrzeitrechnung: kein Halt in Leitstade, Neetzendorf und Wendisch-Evern)