



# Wiederinbetriebnahme der Ilmebahn Salzderhelden – Einbeck Perspektiven im Netz der SInON

VDV-Fachtagung in Kooperation mit der DVWG Niedersachsen - Bremen am  
11.05.2022

Dipl. Ing. Sebastian Schülke –

Technischer Leiter (Interims-GF) der SInON - Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH

Eisenbahnbetriebsleiter der Ilmebahn GmbH

# Reaktivierung der Ilmebahn im SPNV

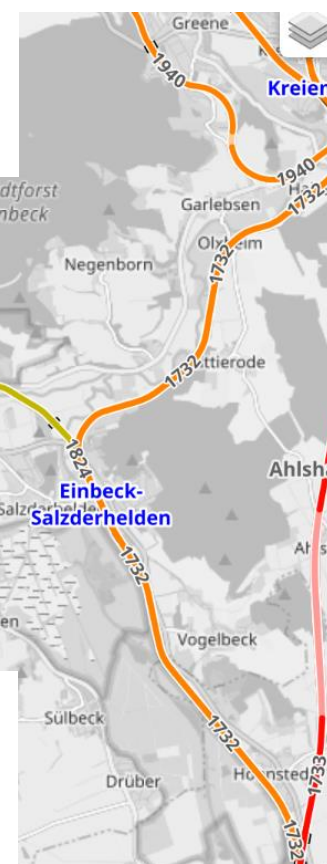
- Einbeck Salzderhelden – Einbeck Mitte (ex DB seit 1999) 4,4 km
- Einbeck Mitte – Sachsenbreite (3,2 km)
- Sachsenbreite – Markoldendorf (Stillgelegt/Entwidmet 2004) 7,8 km
- Markoldendorf – Dassel (Stillgelegt/Entwidmet 2002) 5,5 km

Einwohner:

Einbeck: 30.449

Markoldendorf: 2.241

Dassel: 9.510



Fahrzeiten nach Reakt.

Einbeck – Northeim

Direkt: 15 min

mit Umsteigen: 19 Min

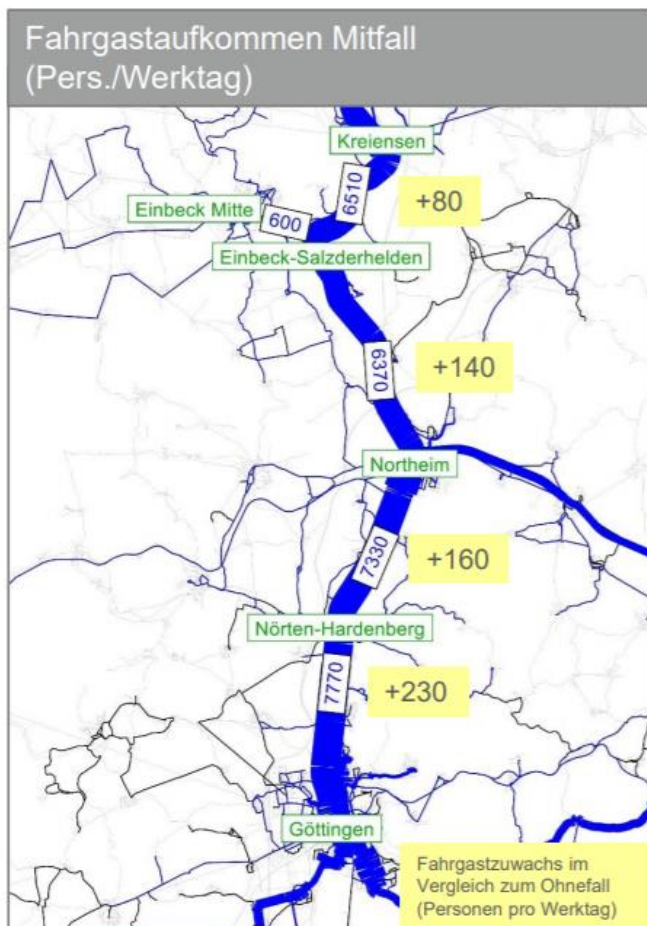
Einbeck – Göttingen

Direkt: 31 Min

mit Umsteigen: 33 Min

# Reaktivierung der Ilmebahn im SPNV

## EINBECK MITTE – EINBECK SALZDERHELDEN (– GÖTTINGEN) VERKEHRLICHE WIRKUNG UND NUTZEN



### Verkehrliche Wirkung:

- Ergebnis der Nachfragprognose
  - + 350 zusätzliche ÖV-Fahrgäste/Werktag
  - - 260 Pkw-Fahrten/Werktag (-10.500 Pkw-km)
- Fahrgastaufkommen auf der Strecke Einbeck-Mitte – Einbeck-Salzderhelden
  - 600 Fahrgäste/Werktag

Volkswirtschaftlicher Nutzen: 1.098 T€/a

Volkswirtschaftlicher Nutzen in T€/a	Saldo Mitfall - Ohnefall
Nutzen aus Reisezeitänderungen	82
davon Erwachsene	83
davon Schüler	-1
Nutzen aus vermiedenen Pkw-Betriebskosten	827
Nutzen aus vermiedenen Emissionen	73
davon IV	170
davon ÖV	-97
Nutzen aus vermiedenen Unfällen	116
davon IV	124
davon ÖV	-8
<b>Summe Nutzen</b>	<b>1.098</b>



## Reaktivierung der Ilmebahn im SPNV

Planung:

Planungsvereinbarung:                    Januar 2016

- Komplette Oberbauerneuerung
- Änderung der Anschlussweiche DB Netz auf 60 km/h
- Erneuerung der Brückenüberbauten (Stahl, Baujahr 1880, Denkmalschutz)
- Signalsystem (incl. neue Schnittstelle zur DB)
- 4 neue technische Sicherungen (davon 1 Erneuerung)
  
- Keine komplette Planfeststellung nötig, da keine wesentliche Änderung an Bahnanlagen.  
60 km/h blieben erhalten. Bahnsteig wurde in alter Lage erneuert.
  - Brückenerneuerung als Plangenehmigung nach aufwendiger Einigung mit Denkmalschutz, gute Zusammenarbeit mit unterer Naturschutzbehörde
  - Technische Sicherung als Plangenehmigung (außerhalb Reakt. Projekt in Drittelung)

## Reaktivierung der Ilmebahn im SPNV

Planung:

Planungsvereinbarung: Januar 2016

Baubeginn: April 2017

Inbetriebnahme (Geplant): Dezember 2017

- Start mit Oberbauerneuerung
- Ab August 2017 3 x Überschwemmung der Brückenbaustellen
- Überbauten der Denkmalschutzbrücke waren entgegen des Gutachters nicht zu retten.  
Neue Ausschreibung -> halbes Jahr Verzug
- Signaltechnik und technische Sicherungen unproblematisch – Stellwerk in Einbeck Mitte - Steuerung von Celle.
- Schnittstelle mit DB Netz immer aufwendig wegen Sperrpausen.



# Reaktivierung der Ilmebahn im SPNV

- Planung:
- Planungsvereinbarung:                    Januar 2016
- Baubeginn:                                    April 2017
- Inbetriebnahme (Geplant):            Dezember 2017
- Inbetriebnahme:                            8.12.2018

Weitgehend gute Zusammenarbeit mit den Firmen trotz der Verzögerungen aus Umwelt und Konstruktion -> Gute Entscheidung:  
 Inbetriebnahme frühzeitig gleich um ein ganzes Jahr verschoben -> keine Beschleunigungskosten.

Gesamtkosten 9,2 Mio.€  
 Kostensteigerung nur 12 % !





## Reaktivierung der Ilmebahn im SPNV

Ergänzungen:

Bahnsteig Otto-Hahn Straße km 2,8

Firmensitz von KWS Einbeck mit etwa 1.500 Mitarbeitern am Standort. LNVG gibt keine Investitionszuschüsse aufgrund geringer Entfernung zu Einbeck Mitte (1,6 km).

- KWS finanziert Großteil des Bahnsteiges
  - Mitarbeiterbindung (viele wohnen in Göttingen).
  - Einsparungen bei Dienstreisen

Verzicht auf Planverfahren mangels Betroffenheiten.

Inbetriebnahme: Dezember 2019



## Reaktivierung der Ilmebahn im SPNV

Verkehrstaktung:

Stundentakt Mitte – Salzderhelden (Pendelzüge 5:04 – 21.13) mit guter Umsteigemöglichkeit in Metronom in beide Richtungen.

Durchgebundene Züge bis Göttingen (Zusätzlich!):

Morgens 3 Fahrtenpaare

Nachmittags 4 Fahrtenpaare

-> Auch Stärkung der Achse Northeim/Göttingen

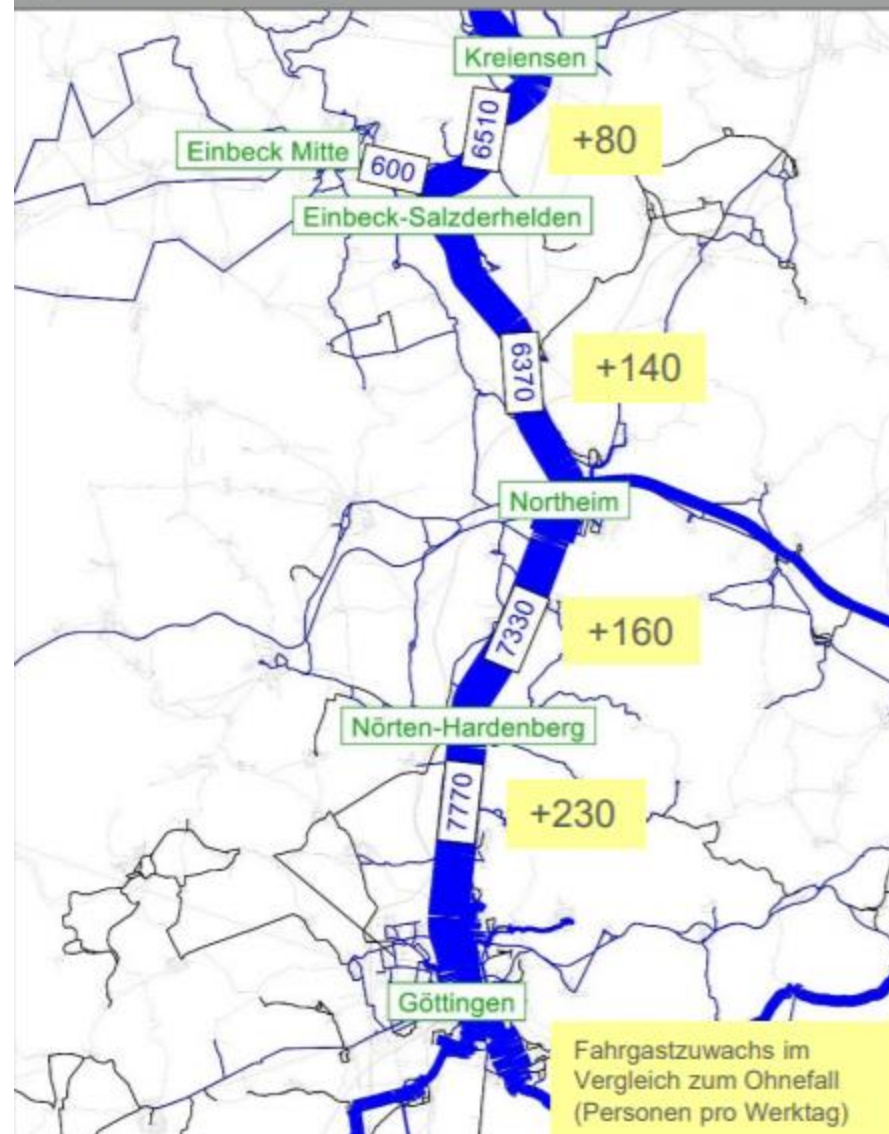
Fahrten 2019 (Quelle DB Regio):

377 Einsteiger in Einbeck Mitte -> 750 Fahrgäste

Mehr als erwartet und das im ersten Betriebsjahr!!!!

Erstes Halbjahr 2020 incl. Otto Hahn Str.: 277 Einsteiger

Fahrgastaufkommen Mitfall  
(Pers./Werktag)





## Reaktivierung der Ilmebahn im SPNV

Verlängerung:

Verlängerung des stünd. Pendels bis zum Haltepunkt  
PS Speicher/BBS Einbeck Km 5.6

- Bahnsteig vorhanden (leider 38 cm)
- Strecke in ordentlichem Zustand (30 km/h)
- Geringe Anpassungen an Brücke und einer techn. Sicherung. Zugleitbetrieb gem. FV-NE

Stündlicher Pendel wartet heute immer 30 Min.!

Ab Mitte 2022 Probebetrieb mit täglich 6  
Verlängerungen auf Schulbetrieb abgestimmt von LNVG  
genehmigt. Landkreis übernimmt einmalige Kosten.

-> Kritik: Verlängerung weiterer Fahrten führt  
effektiv nicht zu höheren Kosten!





## Perspektiven im Netz SInON (Raum Lüneburg)

Dipl. Ing. Sebastian Schülke –

Technischer Leiter (Interims-GF) der Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH

## Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

### Vorstellung der SInON

- Gründung der SInON – Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH zum am 03.12.2021
- Beschluss des niedersächsischen Landtages zum Kauf der OHE - Infrastruktur am 17.12.2021.
- Es wird das komplette Netz verkauft, exclusive der 4 Werkstätten und 2 Tankanlagen. Alle Mitarbeiter des technisch-betrieblichen Bereiches (42 Stück) werden übernommen. Keine Mitarbeiter aus dem Verwaltungsbereich – umfassender Geschäftsbesorgungsvertrag zwischen OHE und SInON gewährleistet einen ordnungsgemäßen Übergang innerhalb von 2-3 Jahren.
- Kaufpreis ~ 12 Mio.€.
- Notarielle Beurkundung des Kaufs am 20.12.2021
- Gesellschafter 100% Land Niedersachsen – Kommunen sind angefragt.
- Aufsichtsrat: Helga Worlitzsch (Vorsitzende, Leiterin MW-Ref. 40); Dr. Götz-Friedrich Schau (Stell. Vorsitzender, Leiter MW-Ref. 44); Dr. Carla Eickmann, (MW-Ref. 40), Matthias Bierhoff, (MF-Ref. 40), Dr. Bärbel Jäger, DLR Abteilungsleitung Design & Bewertung von Mobilitätslösungen
- Geschäftsführer ab 01.07.2022: Matthias Herten, ehem. OHE Vertriebsleiter seit 2013, Geschäftsführer bei Rhenus für die Häfen Hildesheim, Uelzen und Wittingen.
- Technische Leitung / Prokura Dipl. Ing. Sebastian Schülke



## Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

### Vorstellung der SInON

- Der Geschäftszweck der SInON GmbH ist es
  - Die gesamte vorhandene Infrastruktur weiter zu betreiben, instand zu halten und weiter zu erneuern.
  - Die Infrastruktur zu vermarkten und dafür (potenzielle) Nutzer\*innen beim Umstieg von der Straße auf die Schiene zu beraten.
  - Die Infrastruktur weiterzuentwickeln.
  - Innovative Technologien im Schienenverkehr zu etablieren.
  - Dienstleistungen für Infrastrukturen Dritter weiter anzubieten

In der Landtagssitzung zum Beschluss des Kaufs der Infrastruktur wurde auch explizit die Prüfung von SPNV auf der Strecke aufgenommen

## Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

### Vorstellung der SInON

- Erstes Projekt:

Reaktivierung der Ladestraße Melbeck Embsen zur Verladung von Sturmholz aus dem Raum Südwestlich von Lüneburg

- Fahrziel Wismar (Luftlinie nur ~ 100 km) – ca. 2 Züge pro Woche über 5 Monate

- Sturm im Februar
- 1. Anfrage am 09.03.2022
- Projektentwicklung und Gespräche zur Umsetzung
- Beschluss zur Umsetzung am 13.04.2022
- Inbetriebnahme 330m Gleiserneuerung Mitte Mai



# Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

## Reaktivierung SPNV

### Reaktivierungsstudie Nds. 2015:

2. Untersuchungsstufe Nutzwertanalyse

**Lüneburg - Soltau Platz 5**

Lüneburg – Bleckede Platz 10

Strecke	Rang
Braunschweig-Gliesmarode - Harvesse	1
Bad Bentheim - Neuenhaus	2
Aurich – Abelitz	3
Maschen – Buchholz	4
Lüneburg – Soltau	5
Rinteln – Stadthagen	6
Salzgitter-Lebenstedt - Salzgitter-Fredenber	7
Einbeck-Salzderhelden – Einbeck	8
Zeven – Tostedt	9
Lüneburg – Bleckede	10
Friesoythe – Cloppenburg	11
Ocholt – Sedelsberg - Friesoythe - Cloppenburg	12
Bad Bederkesa – Bremerhaven-Speckenbüttel	13
Wunstorf – Bokeloh – Steinhude	14
Meppen – Essen (Oldb)	15
Celle – Soltau	16
Winsen (Luhe) – Hützel – Soltau	17
Salzgitter Bad – Salzgitter-Lebenstedt – Peine	18
Nordenham-Blexen – Nordenham	19
Rotenburg – Bremervörde	20
Holzhausen – Bohmte	21
Eystrup – Syke	22
Celle – Beckedorf – Munster	23



# Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

## Reaktivierung SPNV

### Reaktivierungsstudie

### Niedersachsen 2015:

Lüneburg - Soltau

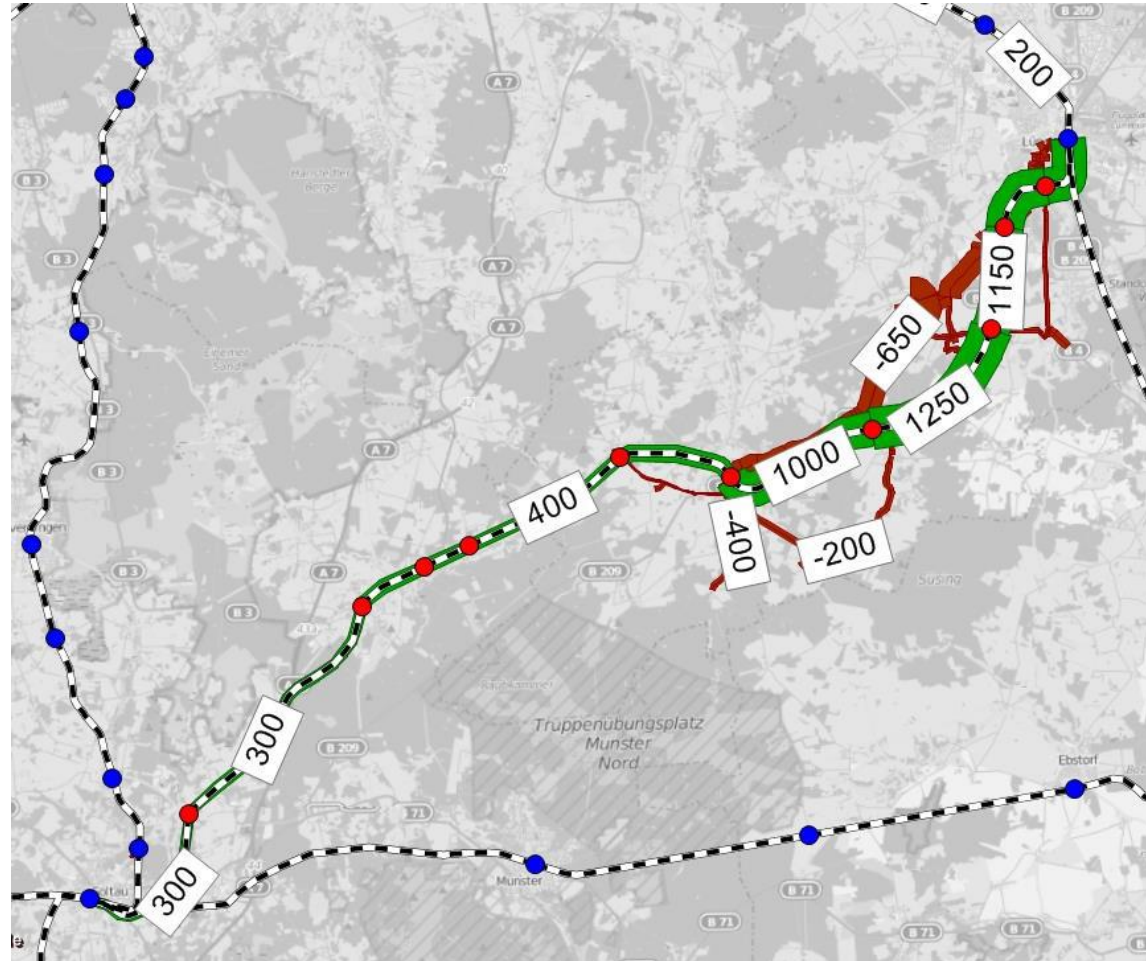
- neg. Kosten-Nutzen Verhältnis (KNV) da auf 2/3 der Strecke kaum Nachfrage.

- Keine Berücksichtigung des Tourismus (Bispingen!) in der Standardisierten Bewertung

- Keine Betrachtung nur Lüneburg - Amelinghausen

- Alle Busse wurden weiter parallel gefahren

- Falsche (zu hohe) Verbrauchswerte der Triebwagen



## Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

### Aktuelle Entwicklung auf der Strecke Lüneburg - Soltau

#### Geschichte:

- Bau der Strecke Lüneburg – Hützel – Soltau 1911
- Nach dem Krieg entwickelt sich der Streckenabschnitt Lüneburg – Melbeck–Embsen durch das Düngemittelwerk Norsk – Hydro – Agrar GmbH in Embsen zu der am meisten befahrenen Strecke im Netz der OHE.
- 1977 wird der Personenverkehr auf der Strecke eingestellt.
- 1992 wird das Werk in Embsen geschlossen, der Güterverkehr geht bis auf wenige Züge die Woche zurück.
- Zwischen 1990 und 2004 wird die Strecke als Militärstrecke umfangreich saniert.
- Seit 2004 keinen nennenswerten Investitionen mehr in die Strecke aufgrund immer weiter sinkender Zugzahlen. -> Auslaufbetrieb (keine Investitionen)
- 2015 Reaktivierungsstudie Niedersachsen für Lüneburg – Soltau

**Letzter Platz von 8 -> Kosten-Nutzenverhältnis -0,72**

## Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

### Aktuelle Entwicklung auf der Strecke Lüneburg - Soltau



#### Neuverkehr auf der Strecke

- 2017 siedelt sich im Industriegebiet an der A7 in Soltau die Schnelleke an. Die Firma ist eins von 4 Verpackungszentren in dem Teile für die Überseeexporte der Firma Audi verpackt werden – Kapazität 20.000 – 30.000 TEU (20" Container) pro Jahr. Pro Zug 100 TEU.
- Seit Mitte 2018 2-5 Fahrten pro Woche, Tendenz Steigend. Weitere Kunden im Industriegebiet sind bereits auf die Schiene gelockt worden. Bei Vollauslastung 5 Umläufe die Woche – bereits häufig umgesetzt.

Die Strecke war Ende 2017 bereits in einem kritischen Zustand! OHE hatte nur 2 Möglichkeiten:

- Stilllegung oder Abgabe der Strecke
- Vollsanierung



## Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

### Aktuelle Entwicklung auf der Strecke Lüneburg - Soltau



#### Neuverkehr auf der Strecke

- 2017 siedelt sich im Industriegebiet Soltau ein Unternehmen an. Die Firma ist eins von 4 Verpackungszentren in der Region. Die Firma Audi verpackt werden – Kapazität 20.000 – 30.000 TEU.

- Soltau: Nachfrage Steigend. Weitere Kunden im Industriegebiet sind ... Bei Vollaustattung 5 Umläufe die Woche – bereits häufig

Die Strecke im Jahr 2017 bereits in einem kritischen Zustand! OHE hatte nur 2 Möglichkeiten:

- Stilllegung oder Abgabe der Strecke
- Vollsanierung

**Vollsanierung: Oberbau, technische Sicherungen, Brücken-  
Bauwerke, Signaltechnik: ~40 Mio.€ bis 2025  
Erstes SGFFG Projekt 2021 fertig gestellt (9,5 km)**

# SPNV Reaktivierung Lüneburg- Amelinghausen – Bispingen – (Soltau)

## Aktuelle Entwicklung auf der Strecke Lüneburg - Soltau

### Transportwege:

**DB – Strecken**

**Soltau – Buchholz**

**Soltau – Uelzen**

**Soltau – Langwedel**

**Keine oder ungünstige Fahrzeiten**

**wegen SPNV, Geringe Zuglängen**

**(max. 500 m)**

**OHE – Strecke**

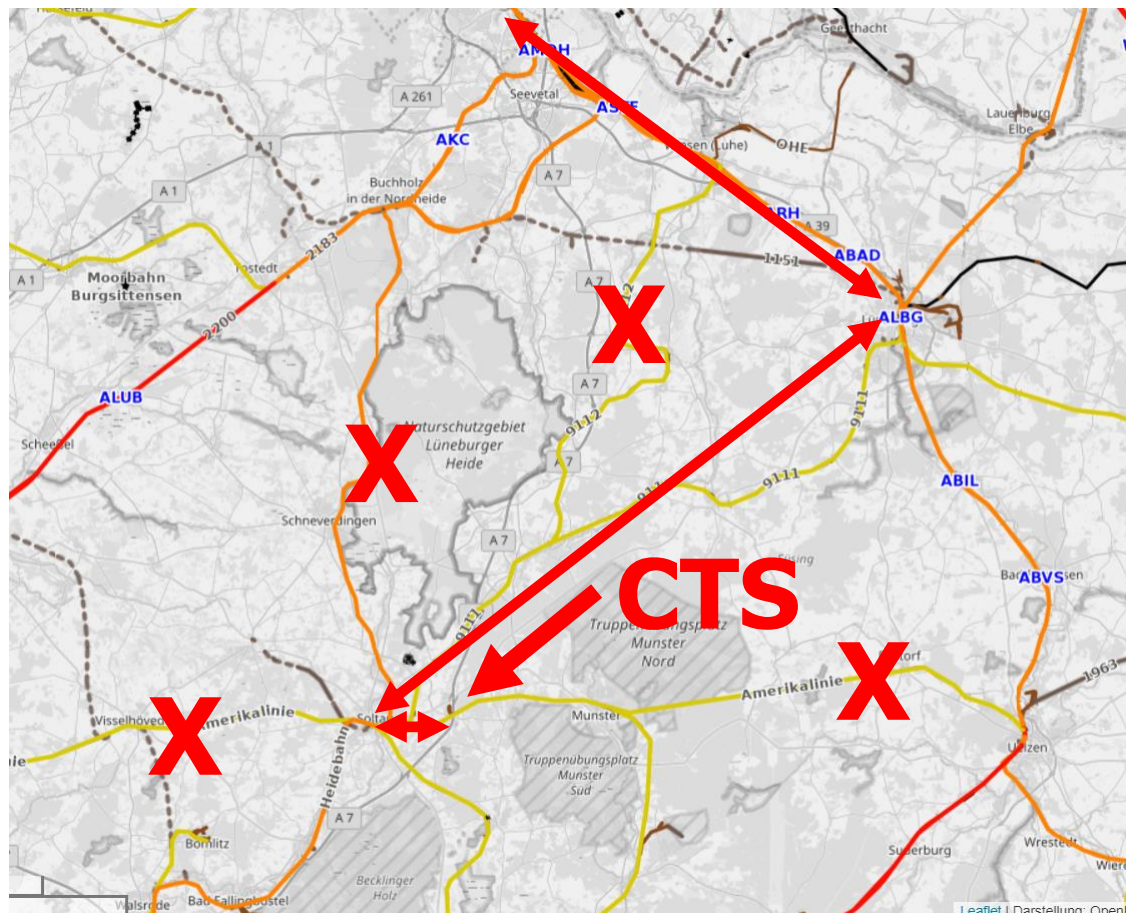
**Ri. Winsen (keine Anbindung)**

**Ri. Celle (zu weit)**

**bleibt:**

**Soltau – Lüneburg.**

**Vorteil: Absolute Flexibilität**



# SPNV Reaktivierung Lüneburg- Amelinghausen – Bispingen – (Soltau)

## Aktuelle Entwicklung auf der Strecke Lüneburg - Soltau

### Transportwege:

DB – Strecken



**Güterverkehr muss immer als Option auf Regionalstrecken möglich**

**bleiben! Keinen Rückbau von Infrastruktur auf einen Taktfahrplan!**

**Vorausschauende Kapazitätsplanung mit Reserven ermöglicht bessere**

**Fahrplanstabilität im SPNV und neue Verkehre im Güterverkehr.**

Ri. Celle (zu weit)

bleibt:

Soltau – Lüneburg.

Vorteil: Absolute Flexibilität



## Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

### Touristischer SPNV

#### Potential im Tourismus entlang der Strecke

- Bispingen ist mit über 300.000 Übernachtungsgästen (~1.200.000 Übernachtungen) und 2,4 Mio. Tagesgästen das wichtigste touristische Ziel der Region.
- Die An- und Abreiseverkehr ist bei den meisten Nutzern der Bahn keine Alternative, da Bispingen heute nur mit unregelmäßig fahrenden Busverbindungen zu erreichen ist.
- Ca. 50 % der Bispinger Gäste unternehmen einen Tagesausflug nach Lüneburg, ca. 40% einen Tagesausflug nach Hamburg. Eine durchgehende Buslinie Bispingen - Lüneburg wird heute aber nicht angeboten.
- In der Region finden überregional bekannte Feste und Veranstaltungen statt, die sich mit der Bahn erschließen lassen. An den Wochenenden stehen in Soltau ungenutzte Triebwagen aus dem Heidekreuz zur Verfügung.
- Auch die Einwohner Bispingens – hier vor allem die wachsende Gruppe der älteren Mitbürger – würden ein solches Angebot nutzen.





## Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

### Touristischer SPNV

#### Potential im Tourismus entlang der Strecke

- Bispingen ist mit über 300.000 Übernachtungsgästen (~1.200.000 Übernachtungen) und 2,4 Mio. Tagesgästen das wichtigste touristische Ziel der Region.
- Die An- und Abreiseverkehr ist bei den meisten Nutzern die einzige Alternative, da Bispingen heute nur mit unregelmäßig verkehrenden Busverbindungen zu erreichen ist.
- Ca. 50 % der Bispinger Gäste unternehmen einen Tagesausflug nach Lüneburg, ca. 40% einen Tagesausflug nach Verden. Eine durchgehende Buslinie Bispingen - Lüneburg/Verden wird heute aber nicht angeboten.
- In der Region finden zahlreiche Feste und Veranstaltungen statt, die über die Bahn erschließen lassen. An den Wochenenden werden in Verden ungenutzte Triebwagen aus dem Heidekreis nach Bispingen verbracht.
- Die Bevölkerung in der Region Bispingens – hier vor allem die wachsende ältere Bevölkerung – würden ein solches Angebot nutzen.

**Studie des LK Lüneburg für das Kosten / Nutzenverhältnis seit 02.05.2022 fertiggestellt.**





# Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

## Reaktivierung SPNV

### Lüneburg – Amelinghausen – Bispingen – Soltau

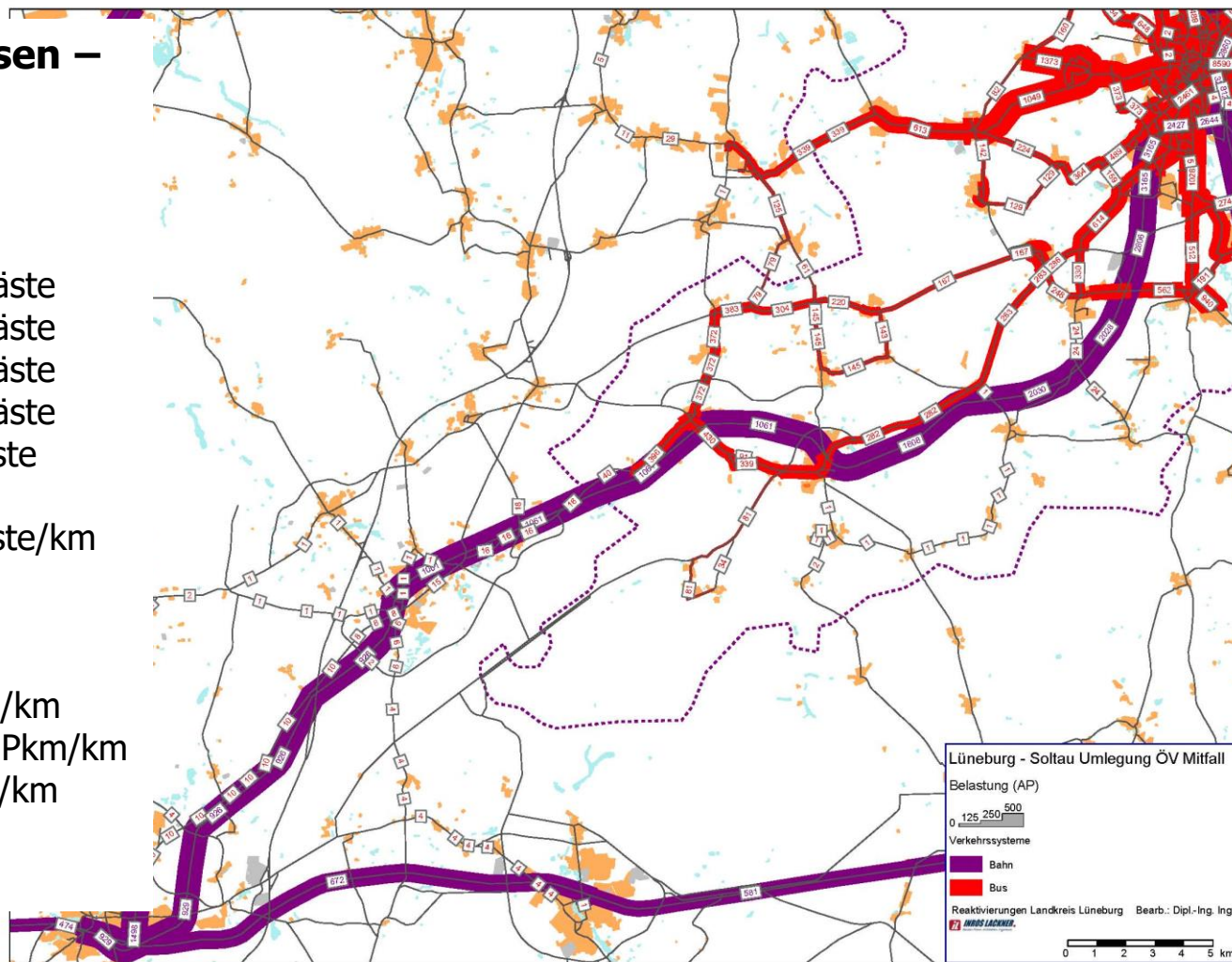
#### NKI 3,4

- Stadtgebiet: ~ 3000 Fahrgäste
- Melbeck: ~ 2000 Fahrgäste
- Amelinghausen: ~ 1800 Fahrgäste
- Bispingen: ~ 1060 Fahrgäste
- Soltau: ~ 930 Fahrgäste

Gesamtstrecke: ~ 1500 Fahrgäste/km

#### Vergleich:

- Lüneburg – Uelzen ~ 8.500 Pkm/km
- Lüneburg – Dannenberg ~ 600 Pkm/km
- Soltau – Buchholz ~ 2.300 Pkm/km
- Soltau – Uelzen ~ 600 Pkm/km





# Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

## Aktuelle Entwicklung auf der Strecke Lüneburg - Bleckede

### BLECKEDER KLEINBAHN

1895 Eröffnung der **Bleckeder Kreisbahn** Strecke Dahlenburg – Bleckede - Echem

1904 Ergänzung Lüneburg – Carze

1919 Umbau Lüneburg – Bleckede auf Normalspur: **Bleckeder Kleinbahn**

1922 Stilllegung der letzten Reste der Schmalspurbahn

1944 Übernahme d. **Osthannoversche Eisenbahnen AG**

1977 Einstellung des Personenverkehrs

1983 Beginn Ausflugsverkehr Heide- Express

2009 Stilllegungsantrag

2010 Neugründung der **Bleckeder Kleinbahn** uG, Pacht der Strecke von OHE

Seit 2010 laufend Arbeiten zur Verbesserung der Strecke

Erfolgreicher Museumsbahn- und Ausflugsverkehr, gelegentliche Güterzüge

2017 Probe- Regionalbahnverkehr Lüneburg - Bleckede

2019 / 2020 Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit eines täglichen Regionalbahnbetriebs

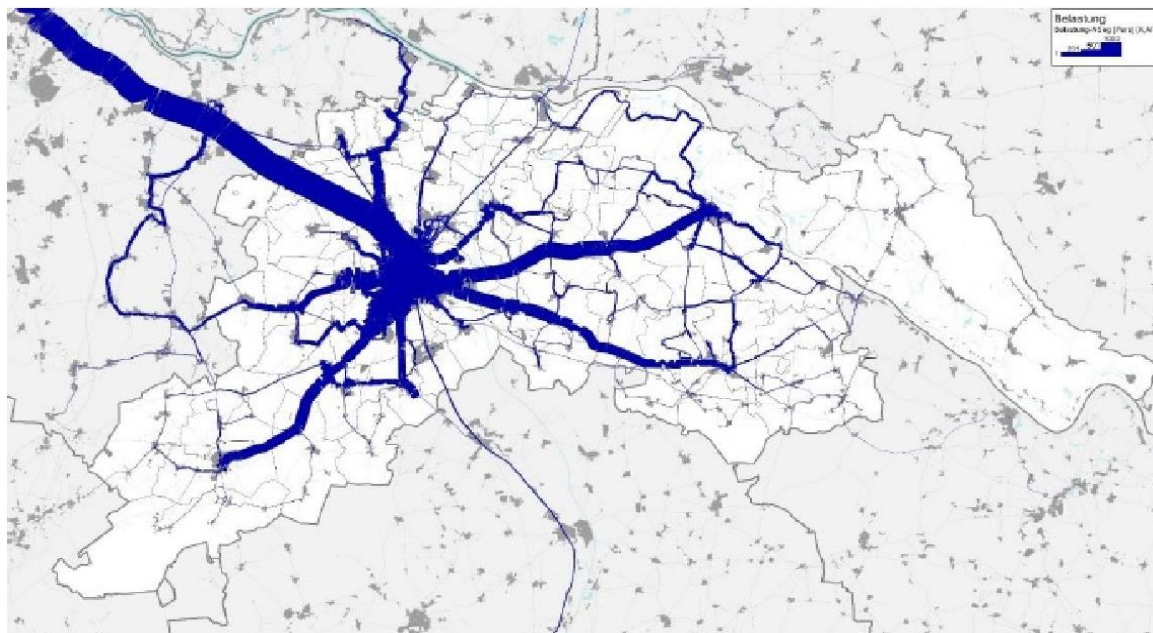




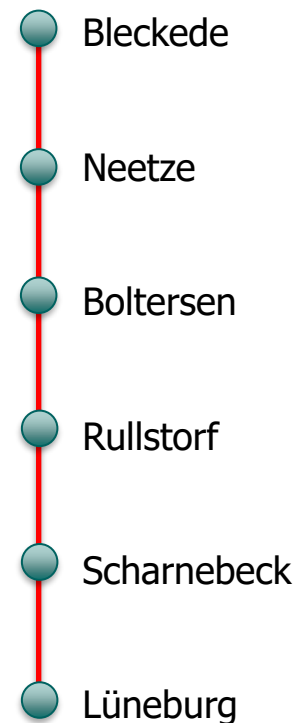
# Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

## Reaktivierung SPNV Lüneburg - Bleckede

Lüneburg – Bleckede hat die letzte Stufe der LNVG Studie nicht erreicht



**Pendlerströme, Siedlungsachsen im LK Lüneburg**



**Lüneburg – Neetze – Bleckede ist die stärkste Pendlerachse im LK.**

# Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

## Reaktivierung SPNV

**Machbarkeitsstudie / Standi Inros Lackner (Stölting) / Contrack (Seidel)**

Untersucht wurden 3 Strecken

- Lüneburg – Bleckede 23 km
- Lüneburg – Amelinghausen 22 km
- Lüneburg – Amelinghausen – Bispingen – Soltau 57 km

Standardisierte Bewertung nach dem aktuellen Verfahren, mit Einbeziehung aktualisierter Randbedingungen (Güterverkehr, SGFFG, Sanierung, angepasste Busverkehre) -> keine Entwurfsplanung!

1. **Gesamtbewertung** Lüneburg – Soltau & Lüneburg - Bleckede : **NKI 1,55**
2. **Gesamtbewertung** Lüneburg – Amelinghausen & Lüneburg – Bleckede: **NKI 2,36**
3. **Einzelbewertung**
  - > Lüneburg – Amelinghausen **NKI 9,1**
  - > Lüneburg – Soltau **NKI 3,4** (Ohne Haltepunkte in Lü -> -0,3)
  - > Lüneburg – Bleckede **NKI 0,7**
  - > Lüneburg – Bleckede **NKI 1,4 (Erhalt der Strecke als ohne Fall)**

# Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

## Reaktivierung S<sup>PNV</sup>

### Lüneburg – Bleckede

**NKI 0,7**

Bis Scharnebeck: ~ 2800 Fahrgäste

Bis Netze: ~ 1100 Fahrgäste

Bis Bleckede: ~ 1000 Fahrgäste

Gesamtstrecke: ~ 1300 Fahrgäste/km

### Vergleich:

Lüneburg – Uelzen ~8.500 Pkm/km

Lüneburg – Dannenberg ~ 600 Pkm/km

Soltau – Buchholz ~ 2.300 Pkm/km

Soltau – Uelzen ~ 600 Pkm/km

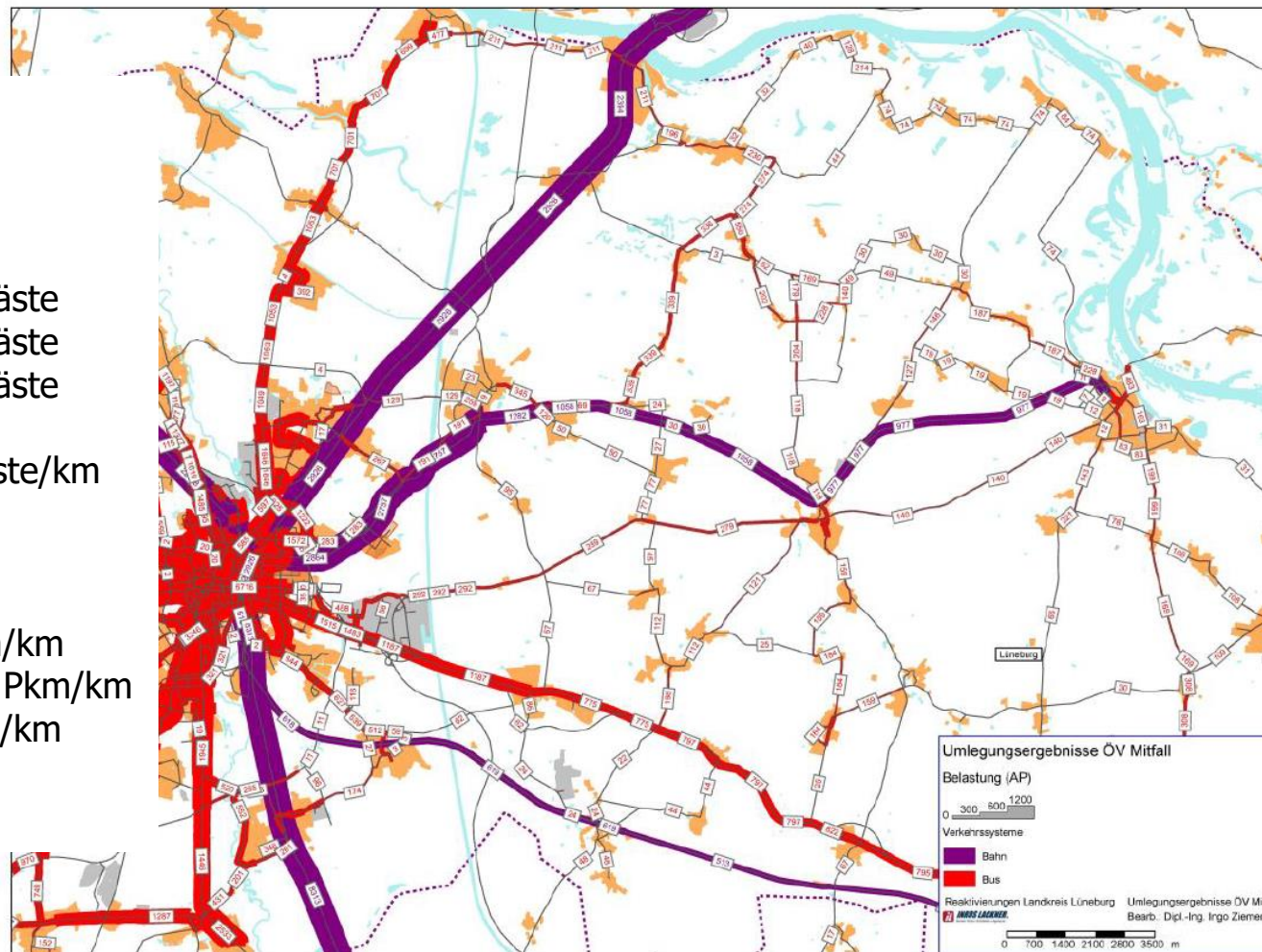


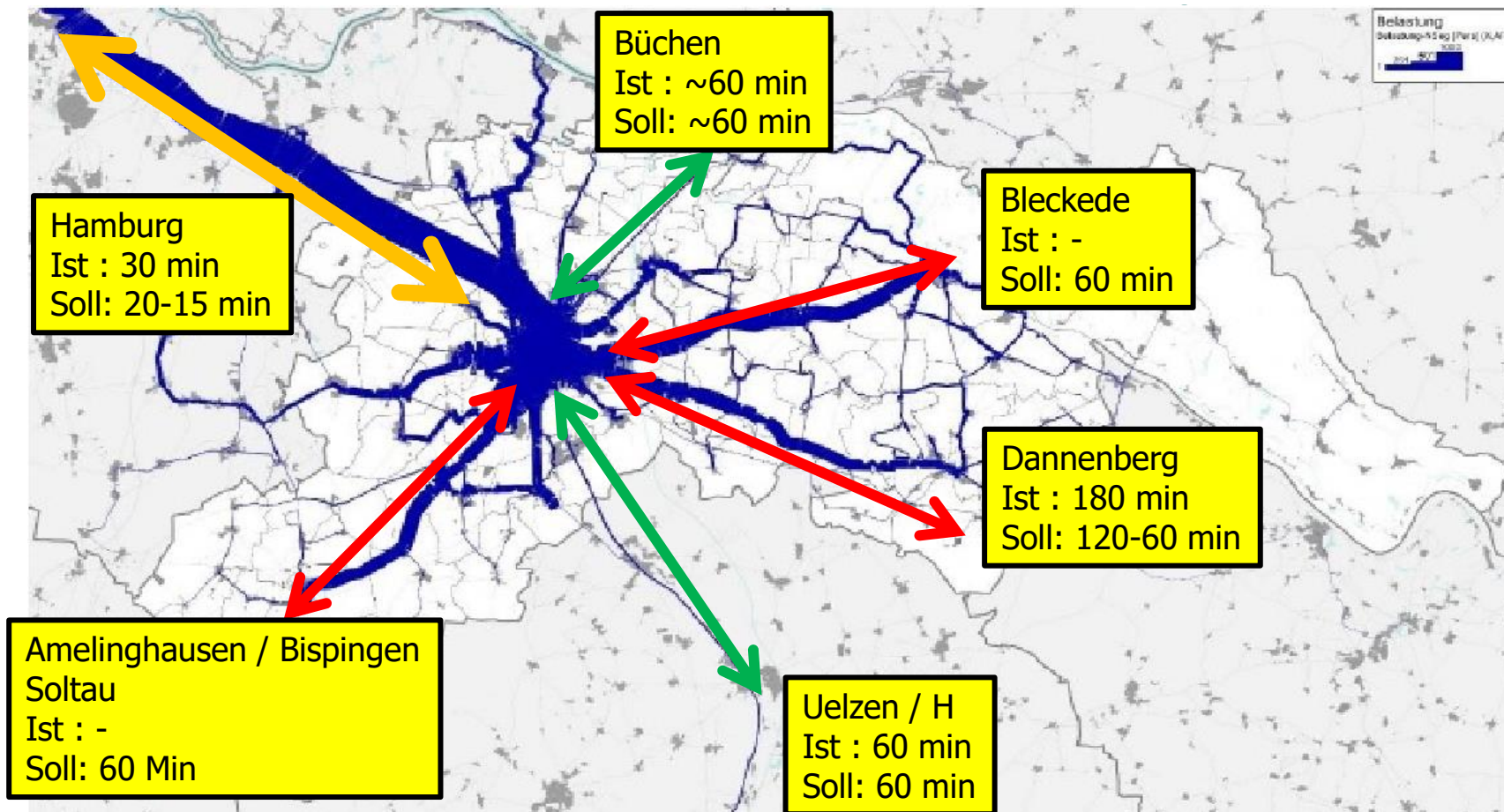
Abbildung 4-1 Ergebnis Umlegung des ÖV im Mitfall, Strecke Lüneburg – Bleckede



## Reaktivierung in Lüneburg und Heidekreis

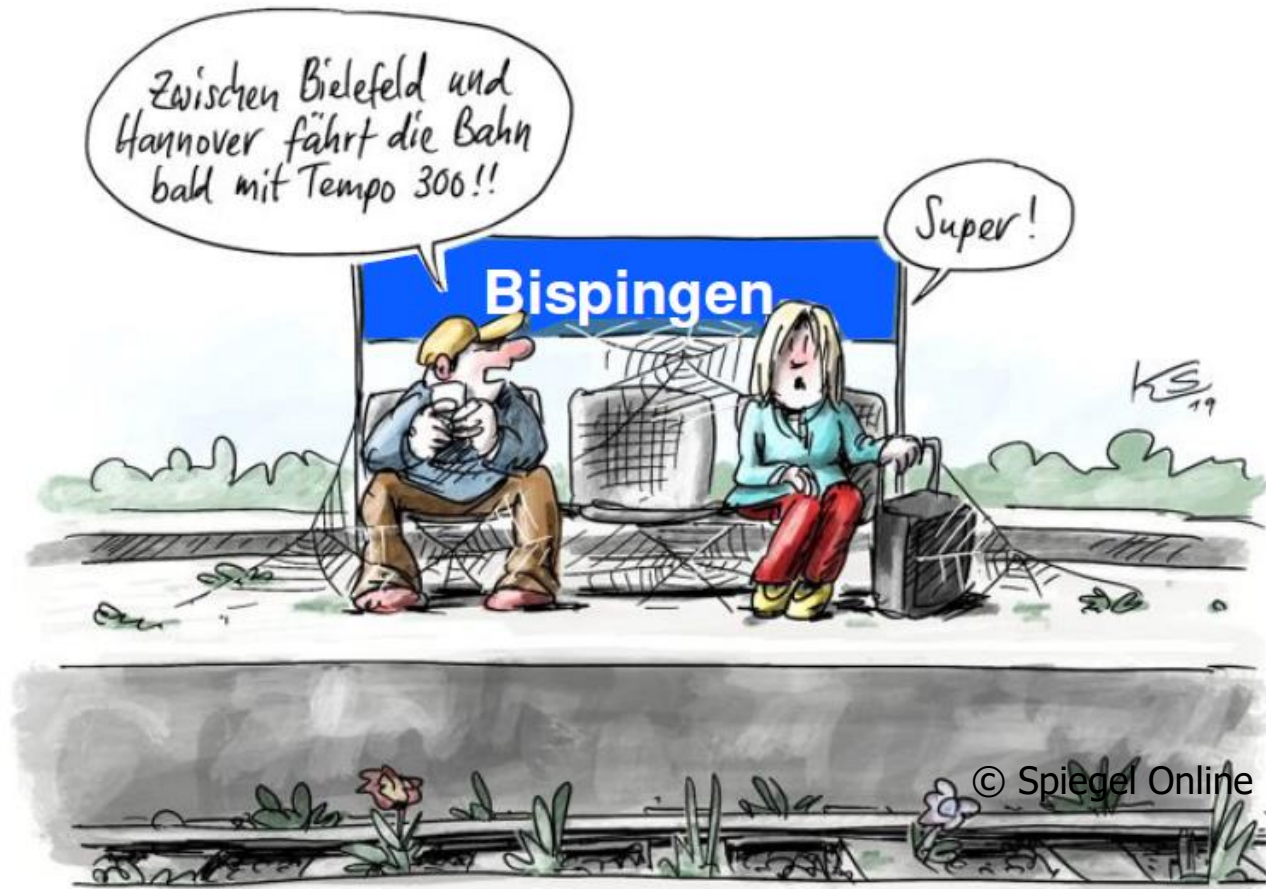
...der gesamte Landkreis wird bahntechnisch verbunden

...die Tourismusregion Lüneburger Heide mit Lüneburg im ÖPNV verbunden



**Penderlströme, Siedlungsachsen**





**Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit**

Dipl. Ing. Sebastian Schülke

[sebastian.schuelke@sinon-gmbh.de](mailto:sebastian.schuelke@sinon-gmbh.de)