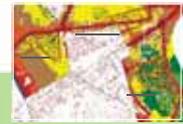
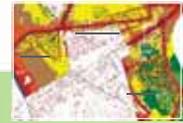


Potenzialabschätzung zur Reaktivierung der Bahnverbindung Norden-Esens-Wilhelmshaven



Kurzversion des Vortrags der öffentlichen Informationsveranstaltung vom - 11.08.2009 - in Esens



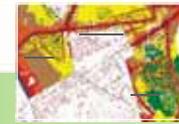
Aufgaben der Untersuchung

Abschätzung der Potenziale des Personen- und Güterverkehrs auf Basis der Methodik der standardisierten Bewertung der LNVG

Prüfung des Trassenverlaufes ausgehend vom alten Trassenverlauf

Aufzeichnung von Leitlinien zur Trassensicherung

Abschätzung der infrastrukturbezogenen Kosten einer Wiederöffnung



HTC

Niedersächsische SPNV-Entwicklung seit 2000 erfolgreich

- ▶ Teilnetz Weser-Ems (Nordwestbahn):
+ **150 %** Personenkilometer (Pkm) seit 2000
- ▶ Lammetalbahn (Eurobahn):
+ **70 %** Fahrgäste und Pkm (seit Dezember 2003)
- ▶ Hanse-Netz (metronom Bremen - Hamburg - Uelzen):
+ **62 %** (Fahrgäste und Pkm) seit 2003
- ▶ metronom Cuxhaven - Hamburg:
+ **30 %** Fahrgäste seit Dezember 2007
- ▶ S-Bahn Hannover:
+ **120 %** Fahrgäste auf einzelnen Linien
(im Durchschnitt aller Linien + 100 %)
- ▶ RE Norddeich - Hannover:
+ **34 %** Fahrgäste bis Anfang 2004
- ▶ S-Bahn Stade:
+ **25 %** Fahrgäste seit Dezember 2007

Quelle: LNVG



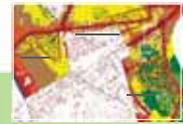
SPNV in
Niedersachsen ist
eine
Erfolgsgeschichte

neue
Qualitätsstandards

neue Strecken

bessere Takte

= mehr Fahrgäste

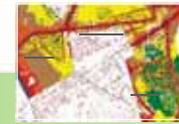


Küstenbahn - Güterverkehr

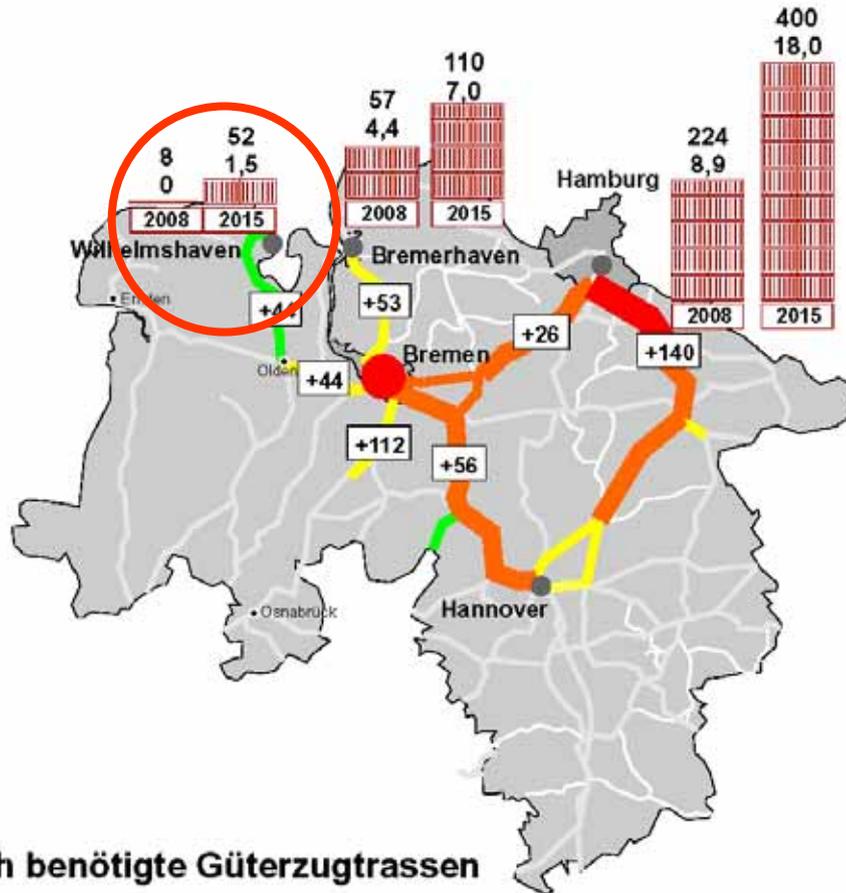
Fragestellungen:

Potenzielles Verkehrsaufkommen wird bestimmt durch evtl. Nachfrage nach

- überregionalem Trassenbedarf (bspw. für Jade-Weser-Port Containerverkehr)
- wirtschaftsstrategischem Interesse (bspw. Häfenverbindung Emden – Wilhelmshaven)
- regionalem Bedarf (bspw. örtliche Industrie und Handel)



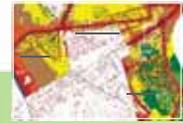
Containerumschlag 2015



Infrastrukturausbau-
notwendigkeiten auf Nord-
Süd-Achsen beschränkt

Keine Containerströme in
westliche Richtung

zusätzlich benötigte Güterzugtrassen
=> Es wird zusätzliche Infrastruktur benötigt



Küstenbahn - Güterverkehr

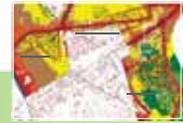
Ergebnisse:

Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist auf die großen Häfen und Nord-Süd-Strecken begrenzt

Aussage verschiedener Gutachter: Es besteht kein überregionales Interesse an Nutzung der Küstenbahn zur Entlastung überlasteter Güterverkehrsstrecken

Regional nur geringe Güterverkehrsaufkommen durch ansässige Firmen entlang der Trasse

Kein ausgeprägtes Interesse der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG für die Hafenverbindung

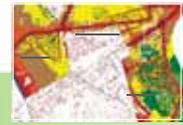


Küstenbahn - Personenverkehr

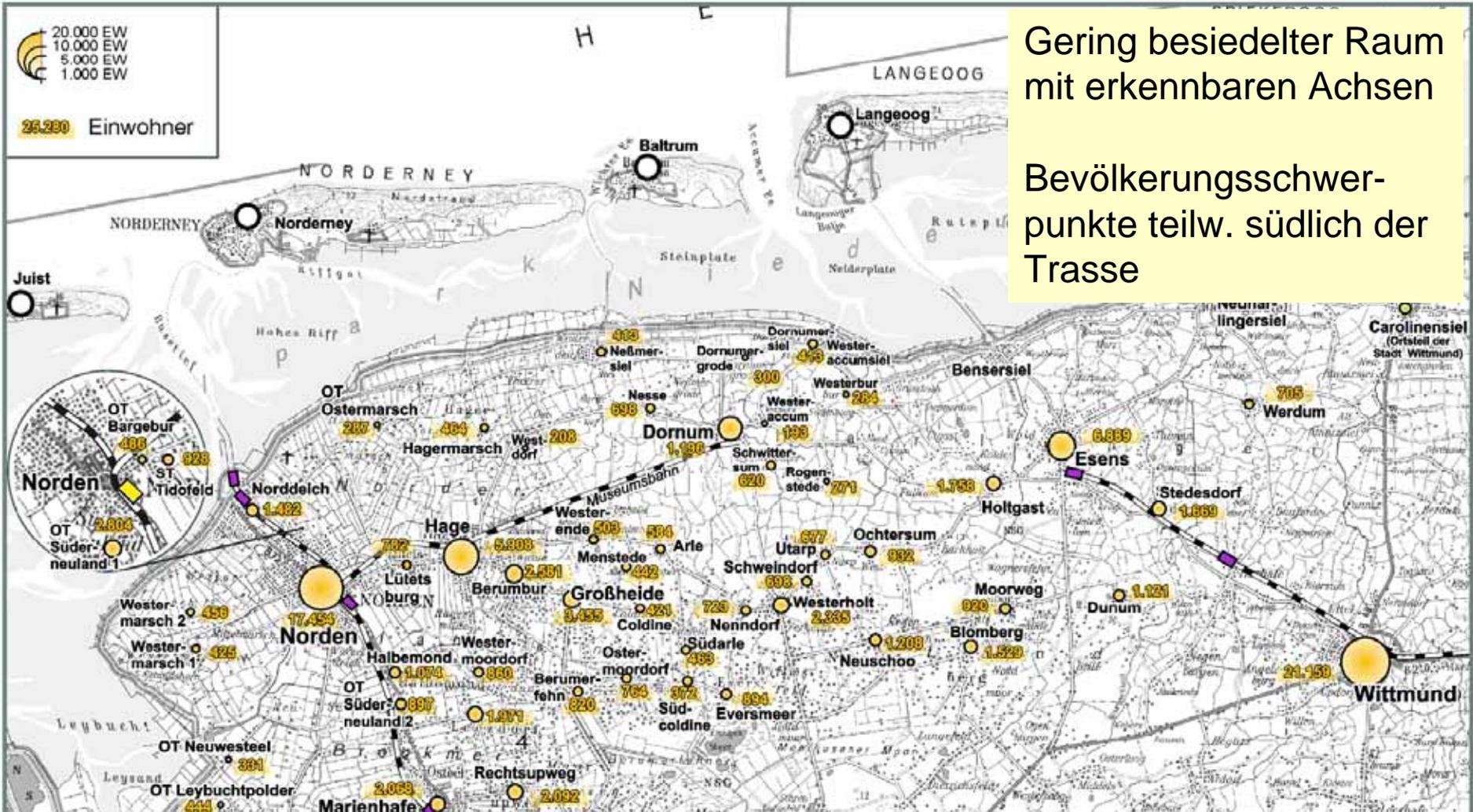
Fragestellungen:

Potenzielles Verkehrsaufkommen wird bestimmt durch:

- tägl. Nachfrage von Schüler- und arbeitsplatzbezogenen Verkehren
- touristische Verkehre
- Entwicklungsperspektiven des Raumes
- Ziele der gemeindlichen Entwicklung
(z.B. trassenbezogene Entwicklung durch örtl. Bauleitplanung)

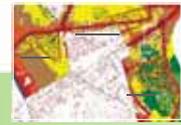


Einwohner – Stand 2008

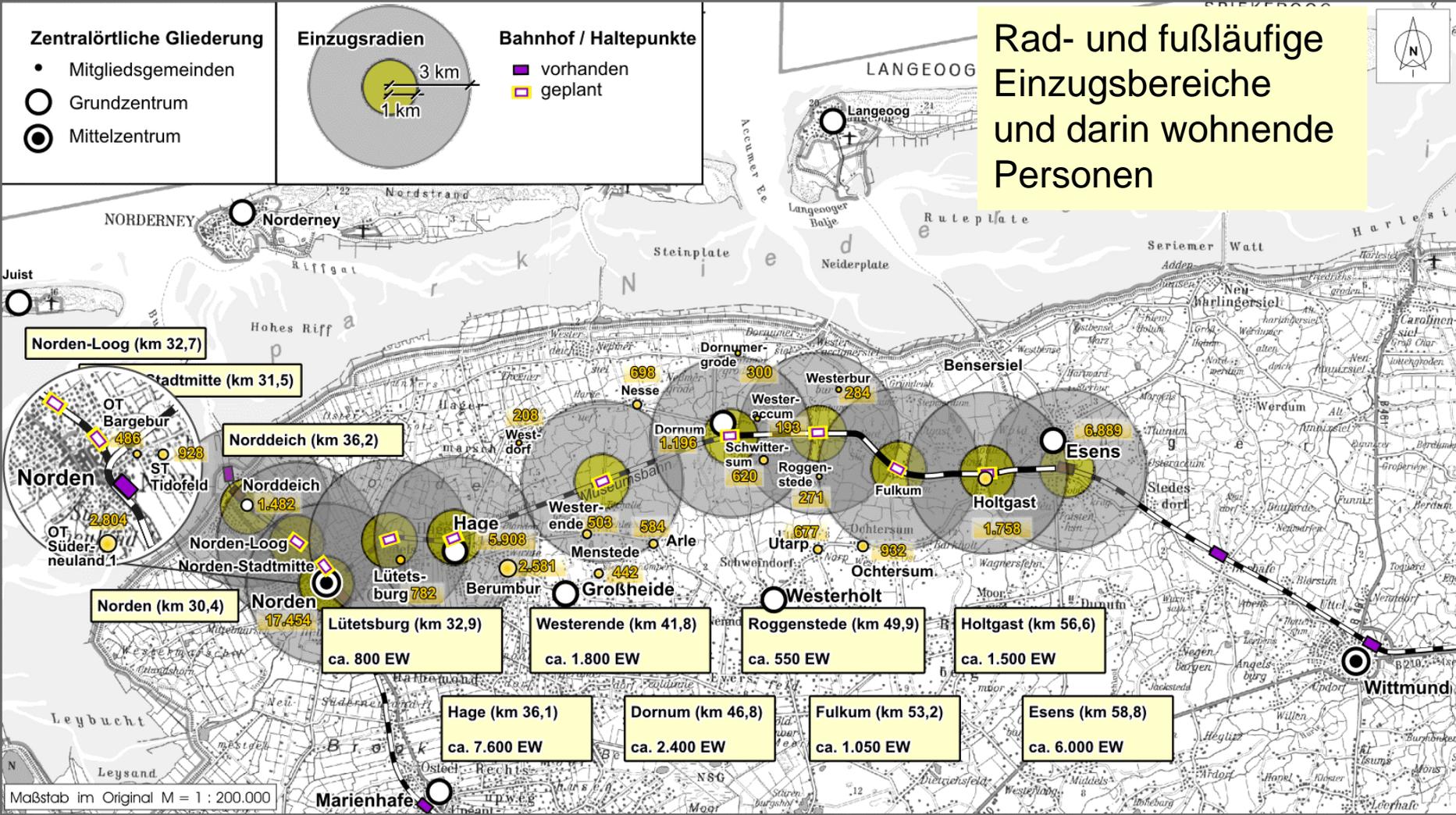


Gering besiedelter Raum mit erkennbaren Achsen

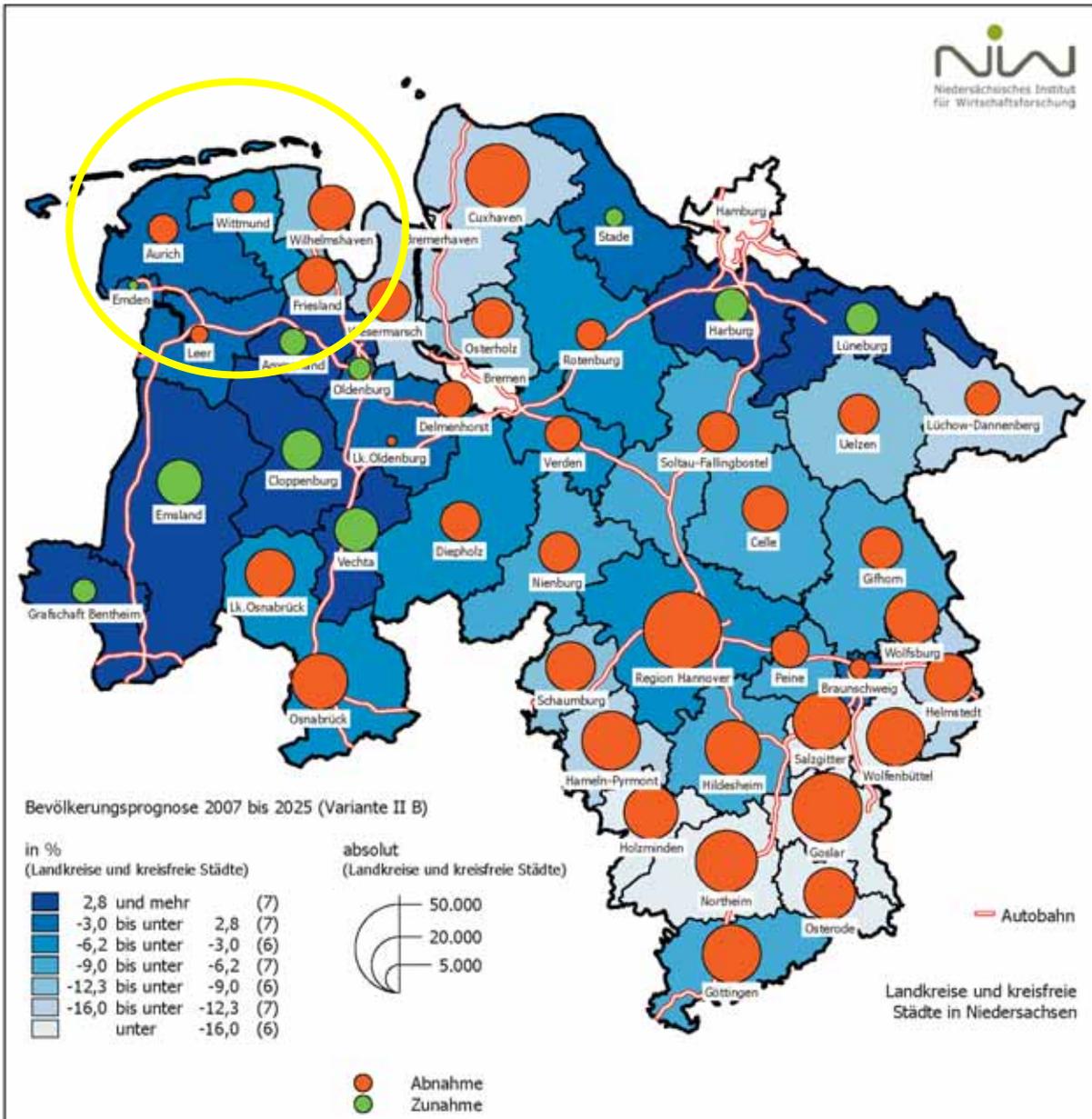
Bevölkerungsschwerpunkte teilw. südlich der Trasse



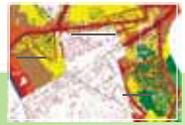
Einwohner – Stand 2008



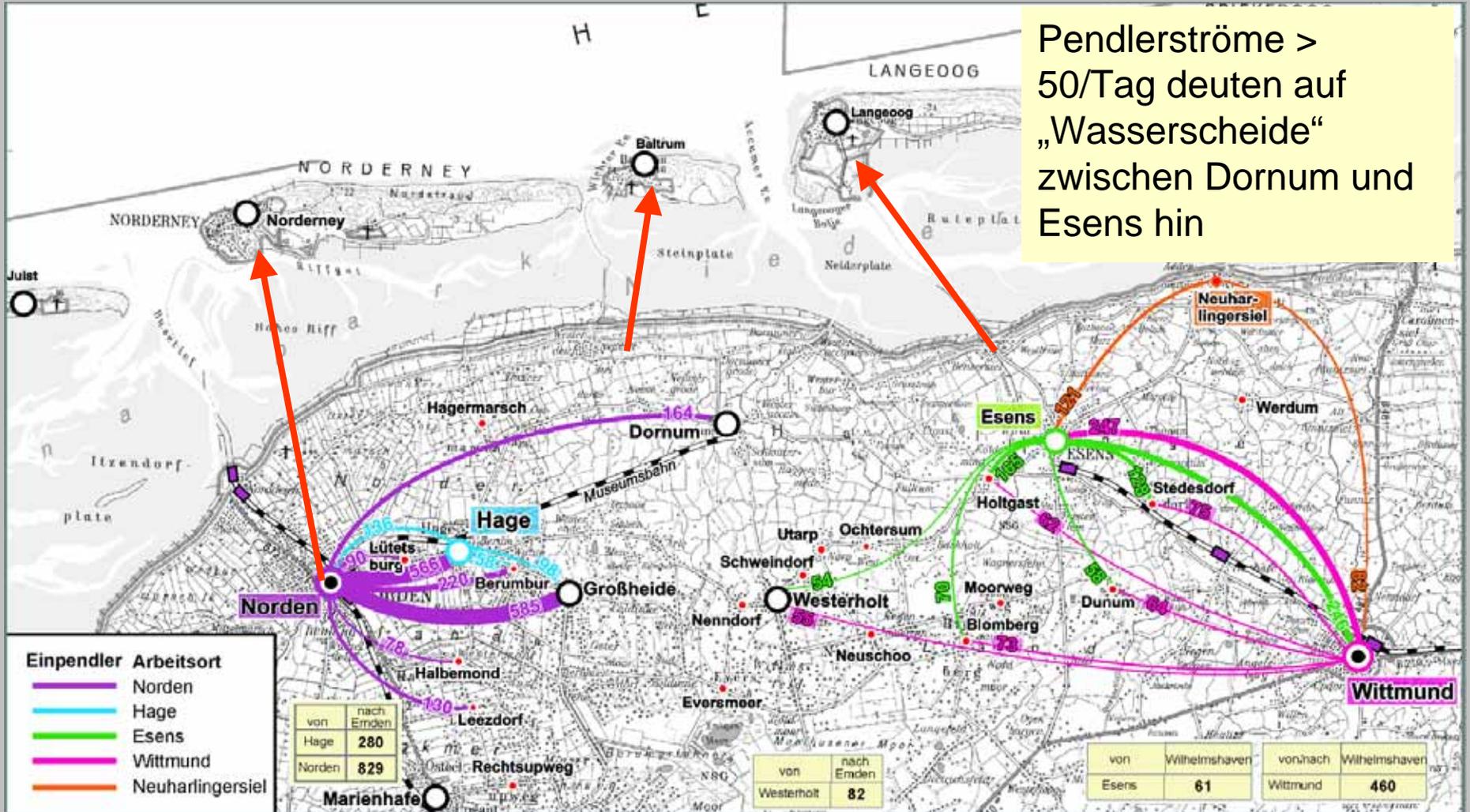
Karte 2.5-1: NIW-Bevölkerungsprognose 2007 bis 2025

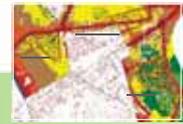


Bevölkerungsprognose in Ostfriesland langfristig stagnierend, Küstenregion jedoch relative Wachstumsgewinnler



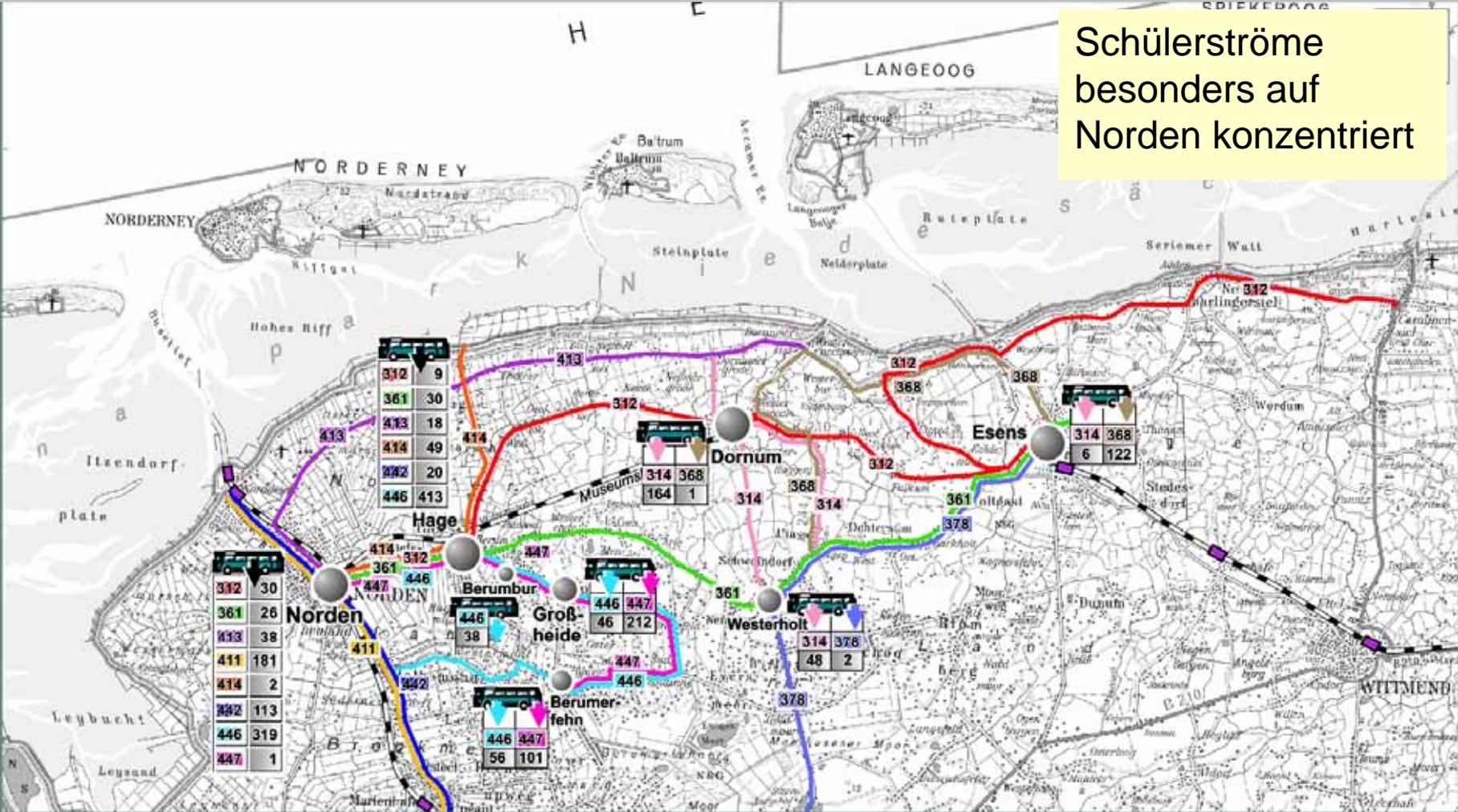
Berufspendler – Stand: 30.06.2008

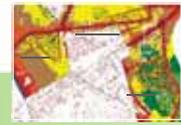




Schülerverkehre Landkreis Aurich

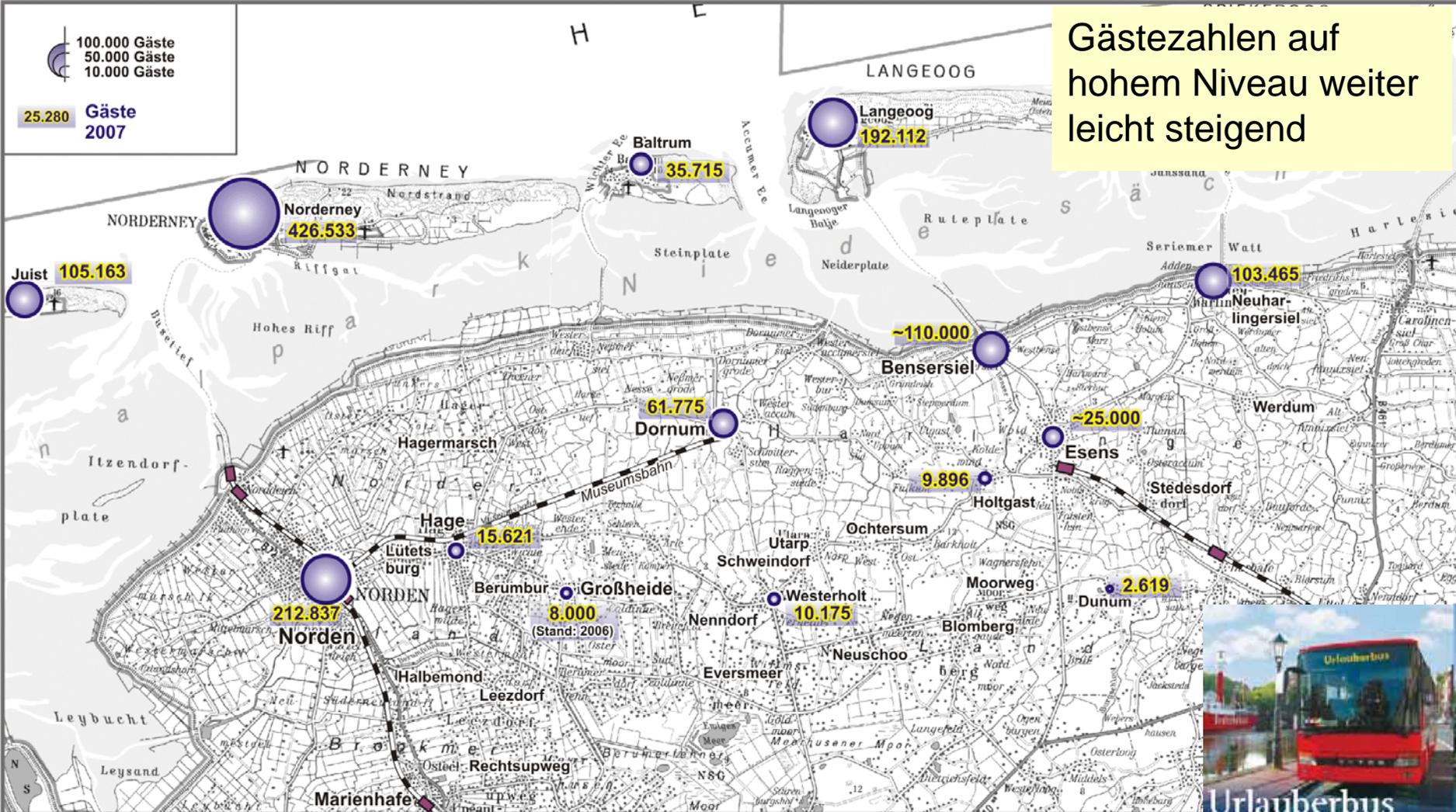
Schülerströme
besonders auf
Norden konzentriert

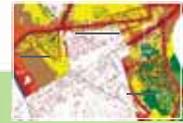




Gästezahlen: Stand 2007

Gästezahlen auf hohem Niveau weiter leicht steigend





Potenzial Tourismus

Rund 25% (ohne Tagesgäste) der Urlaubsgäste reisen mit der Bahn nach Langeoog an (gem. Gästebefragung / Tourismuskonzept 2015)

D.h.: zwischen Mai – Oktober heute rund 200 Pers/Tag (gemittelt), bzw. in Spitzenmonaten Juli / August rund 300 Pers/Tag

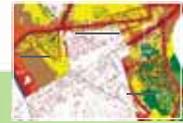
Verteilung hälftig über Bahnhöfe Norden und Esens

Zahlreiche Tagesgäste kommen spontan je nach Wetter (teilw. mit Rad und Bahn) aus den Städten Oldenburg, Bremen, Wilhelmshaven, Lingen, Meppen etc.

Steigende Nachfrage nach Rad und Bahn/Radtourismus

Urlauberbusrouten werden verdichtet – auch als Marketingmaßnahme zum Erhalt der Mobilität der Besucher

Touristisches Marketing wird zur Zeit stark intensiviert (Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept (ILEK), Tourismuskonzepte der Küstenregion, Inseln etc.)

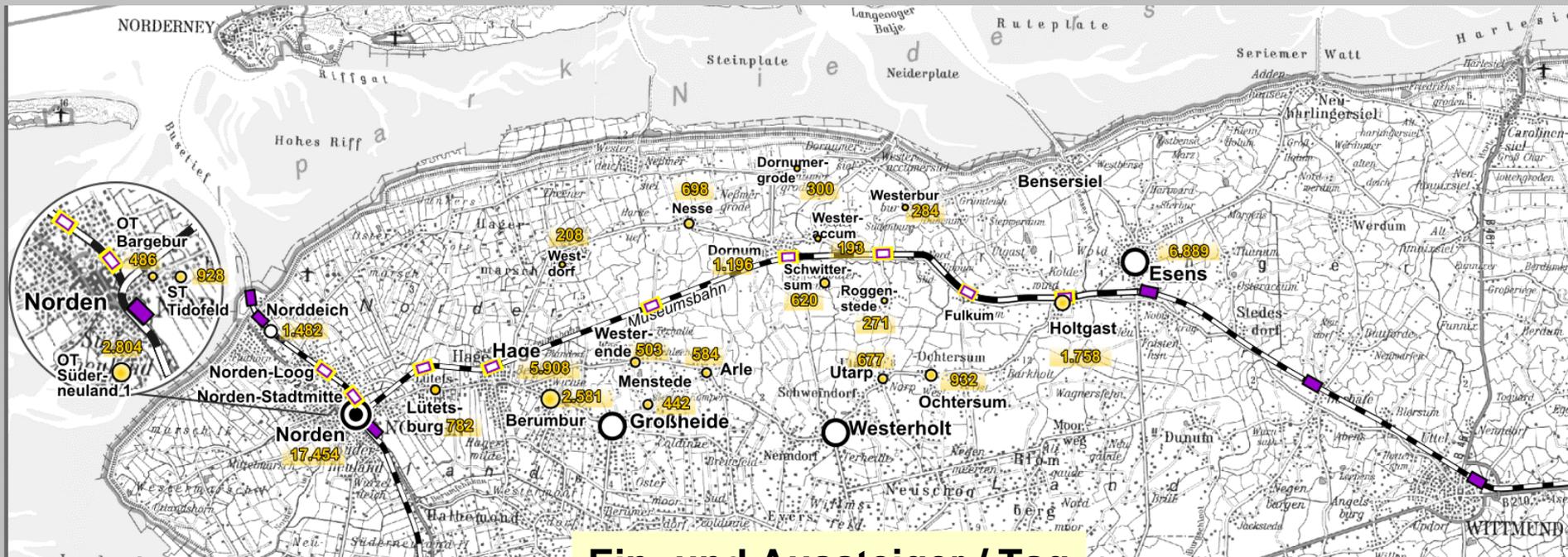
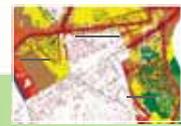


In die Potenzialabschätzung fließen ein:

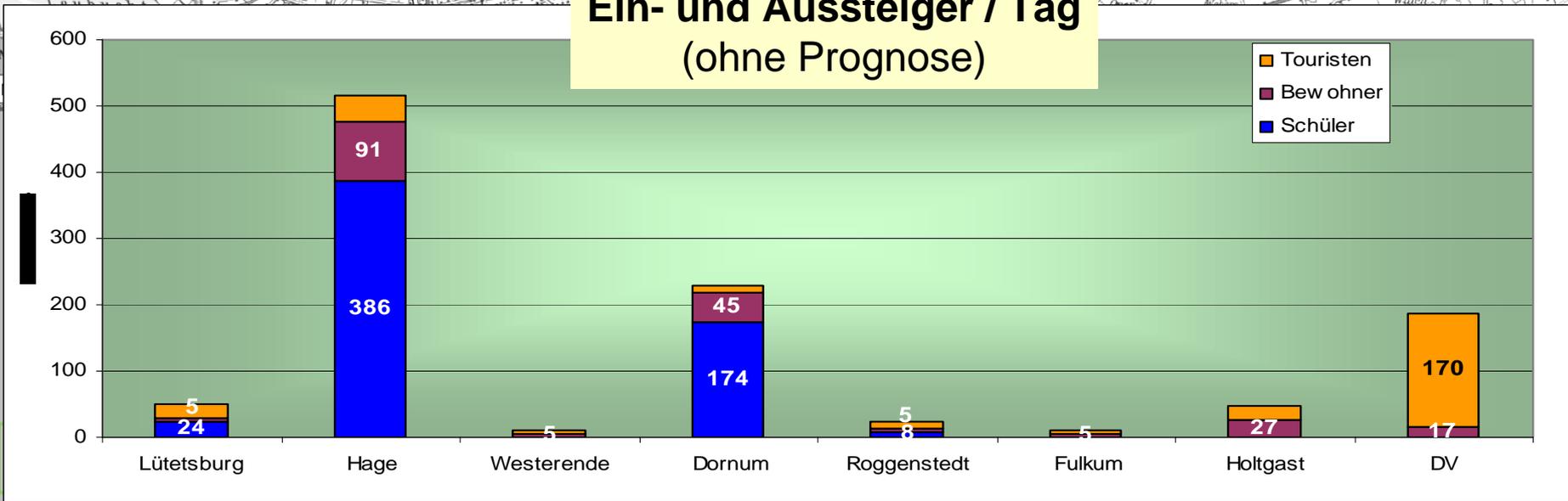
„EHRliches“ tägliches prognostiziertes Fahrgastaufkommen bezogen auf die jeweiligen Haltepunkte und Bahnhöfe, d.h. Anzahl und Potenzial im Vergleich zur existierenden Situation („Was wird besser? Was wird schlechter?“) für :

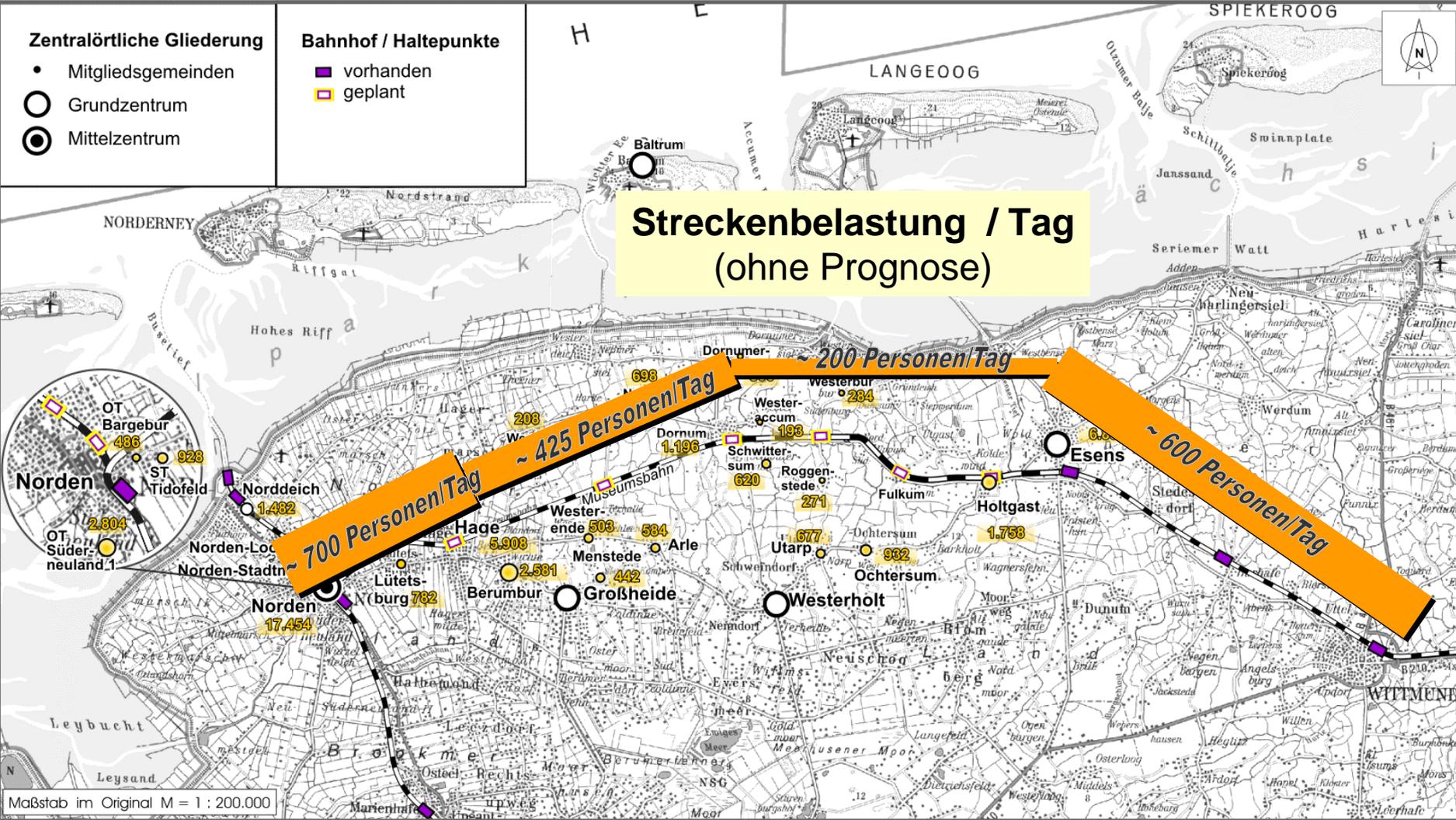
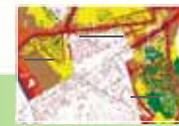
- die wichtigsten Verkehrsströme im Vergleich PKW/ÖPNV
- die Abbildung der ÖPNV-Qualität im Status quo und Planungsfall (z.B. Auswahl repräsentativer Fahrtzeiten und weiterer Bedienungsparameter)

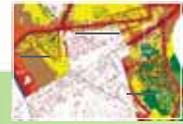
d.h. ein konservatives auf Wirtschaftlichkeit orientiertes Berechnungsmodell, welches bei der Abbildung von Entwicklungschancen Unschärfen aufweist, aber Investitionssicherheit für den Betrieb abbildet



**Ein- und Aussteiger / Tag
(ohne Prognose)**







Ergebnisse der Studie:

ca. 1.100 Ein und Aussteiger/Tag

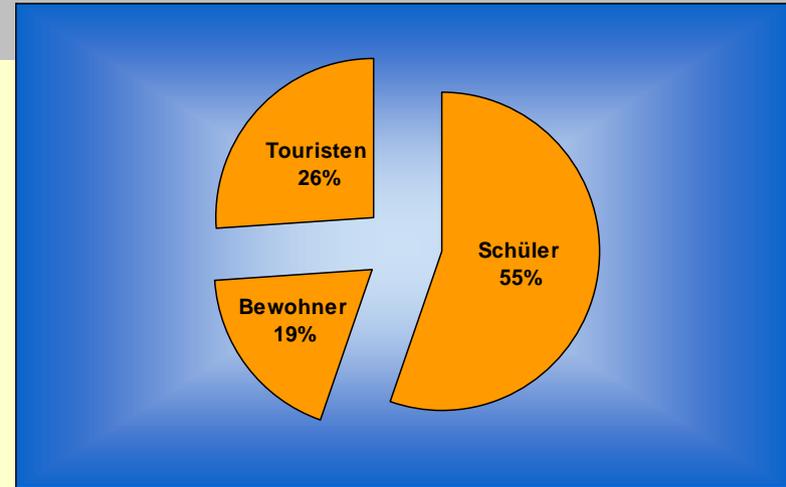
zum Vergleich:

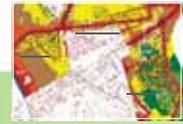
- ca. 15.000 EW = 1.100 Ein-/Aussteiger/Tag zwischen Norden und Esens
- ca. 6.000 EW = 700 Ein-/Aussteiger/Tag heute in Esens

d.h. die tatsächliche Nutzung kann erheblich höher sein!

Streckenbelastung zeigt deutlichen Knick zwischen Dornum und Esens, aber:

- touristische Verkehre sind erheblich höher
- positive Auswirkungen auf Fernanreise mit der Bahn nicht berücksichtigt
- Effekte durch Museumseisenbahn MKO





Zwischenergebnisse:

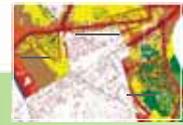
(ausbaufähige) Potenziale für die Trasse im Personenverkehr

das tägliche Fahrtenaufkommen ist eine belastbare Ausgangsbasis

das Fahrtenaufkommen ist ausbaufähig :

- wenn die Küstenregion die Bahn als Rückgrat der weiteren gemeindlichen Entwicklung etablieren würde
- wenn die Küstenregion besonders die touristischen Potenziale erkennt und fördert
- wenn die Küstenregion die Museumsbahn als Vehikel einer solchen Entwicklung ansieht
(Perspektive: MKO von Norden bis Esens bzw. Wilhelmshaven)

es gibt Potenziale für ergänzenden regionalen Bedarfsgüterverkehr



Trassenbewertung

Fragestellungen:

Instandsetzungsbedarfe auf der vorhandenen Trasse und Möglichkeiten des Neubaus auf bestehender Trasse

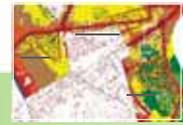
Bewertung von Trassenvarianten

- in Esens
- zum Anschluss Bensorsiel
- zur Erschließung südlich gelegender Räume wie Großheide etc.

Lage von Haltepunkten

Bewertung der Verträglichkeit des Trassenverlaufs auf angrenzende Nutzungen (z.B. Lärmschutz)

Hinweis zu möglichen Betriebsformen



Trassenbewertung

Zentralörtliche Gliederung

- Mitgliedsgemeinden
- Grundzentrum
- ⊙ Mittelzentrum

Bahnhof / Haltepunkte

- vorhanden
- geplant

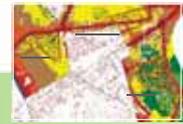
Wie kann die Trasse wiederhergestellt werden zwischen Dornum – Esens?

Sanierungsbedarfe der vorhandenen Streckenabschnitte

Anbindung Norden und Norddeich

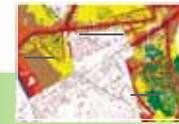
Trassenverläufe Esens und Esens – Dornum

Maßstab im Original M = 1 : 200.000

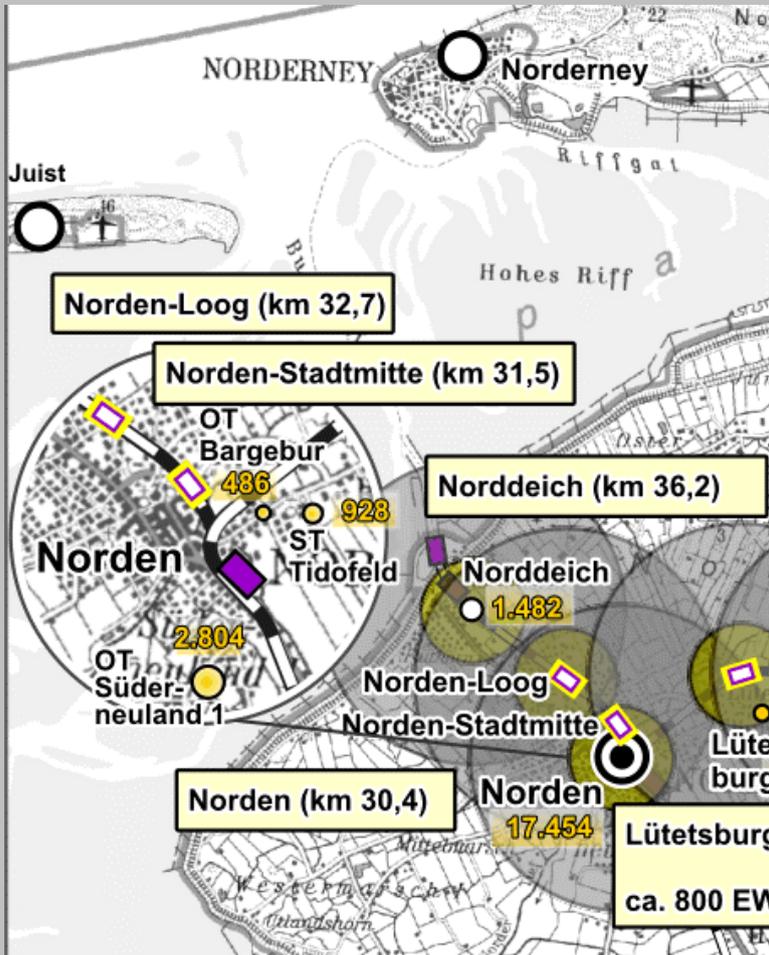


Trassenausbaubedarfe

- in Norden Haltepunkte und Signaltechnik
- zwischen Norden und Hage Bedarf
Trassensanierung
- zwischen Hage und Dornum Trassensanierung
- zwischen Dornum und Esens Trassenneubau und
Straßen- und Radwegumbau
- in Esens Trassenfestlegung und Neubau



Küstenbahn – Anbindung Norden

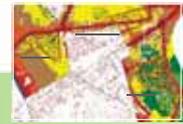


Ergänzende Haltepunkte Norden prüfen

- Norden Stadtmitte (bereits früher vorhanden)
- Norden Loog (Anbindung BBS etc)

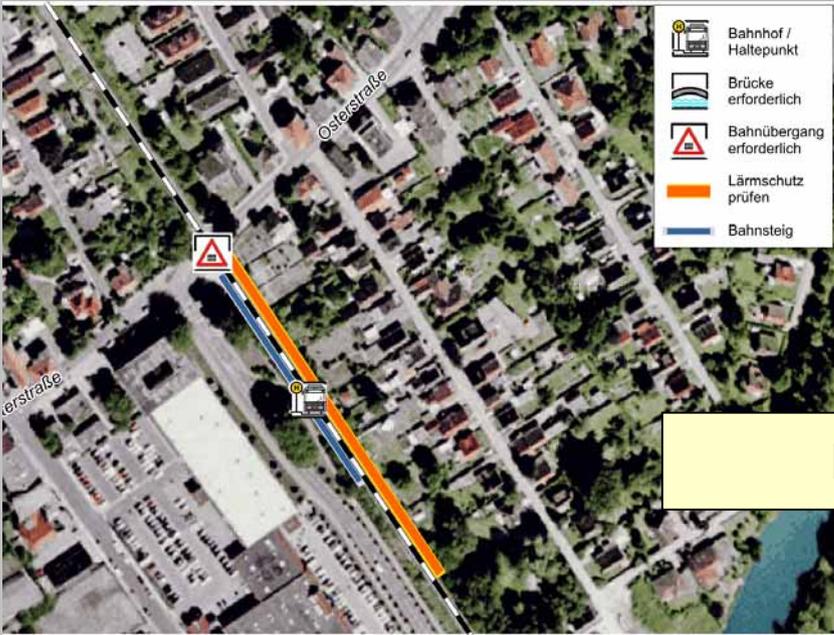
Damit wachsende Bedeutung für Tourismus und Alltagsverkehr durch verbesserte Erreichbarkeit

Trassenbelastung Norden – Norddeich muss geprüft werden



Beispiele: neue Haltepunkte Norden

Norden Loog



Norden Stadtmittte