

 **Mehr Bahn
Niedersachsen**



Ein Netzvorschlag für die Niedersächsische Bahn

AUTOR:INNEN

Jasper Bohling
Frederik Burdorf
Elisa Gramm

Svenja Gudel
Mark Wege

Vorwort

Wie aus „Mehr Straßenbahn wagen!“ „Mehr Bahn Niedersachsen“ wurde

Einfach Einsteigen setzt sich seit 2017 für einen besseren und ausgebauten Nahverkehr ein. Am Anfang unserer Arbeit stand unser Finanzierungskonzept für einen umlagefinanzierten, fahrscheinfreien und ausgebauten Nahverkehr in Bremen. Darüber, dass der Nahverkehr ausgebaut werden soll, besteht parteienübergreifend eine weitgehende Einigkeit. Die Umsetzung dieses Bekenntnisses scheitert allerdings häufig an Rechtsvorschriften, den finanziellen Mitteln und der klaren politischen Priorisierung für den Nahverkehrsausbau, auch bei Haushaltsengpässen.

Um den Bremer Senat für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2025 zu motivieren und somit auch den Ausbau des Straßenbahnnetzes weiterzudenken, haben wir zusammen mit dem BUND Bremen im Februar 2021 unser Konzept „Mehr Straßenbahn wagen“ vorgelegt. Schon bei der Erarbeitung dieser Vision wurde uns klar, dass weitere Konzepte nötig sind, um den rund 200.000 Menschen (Fasterminds GmbH 2024) zu begegnen, die täglich zwischen Bremen und dem Umland pendeln. Rund 70 Prozent der Pendler:innen nutzen für ihren täglichen Arbeitsweg das Auto (Santner 2023: 2). Um ihnen den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel zu ermöglichen und das Stadtgebiet vom Autoverkehr zu entlasten, ist ein deutlicher Ausbau der Nahverkehrsverbindung zwischen Bremen und dem Umland nötig.

Im letzten Jahrhundert war Bremen einst besser mit dem niedersächsischen Umland verbunden als heute. Der Moorexpress, das Suhlinger Kreuz, eine Verbindung nach Bruchhausen-Vilsen: Nach und nach entdeckten wir eine stillgelegte Bahnstrecke nach der anderen. Irgendwann machte unser Entdeckungsdrang nicht mehr vor Bremens Nachbarschaft halt und wir begannen damit, uns die schlummernden Bahnschätze, die sich vor allem im ländlichen Raum Niedersachsens verbergen, zu erschließen. Wir wollten einen Plan für „Mehr Bahn“ in Niedersachsen!

Ein Zwischenstand unserer Arbeit

Mit dieser Zwischenveröffentlichung möchten wir unser Mehr Bahn-Projekt vorstellen und einen Ausschnitt unserer vorläufigen Ergebnisse präsentieren. Die vollständigen und endgültigen Ergebnisse werden bis Ende 2024 in einer Machbarkeitsstudie veröffentlicht. Nach einer kurzen Projektvorstellung stellen wir Ihnen zunächst unser Zielnetz vor. Anschließend erfolgt eine kurze Einordnung von Mehr Bahn in die politische Auseinandersetzung mit Streckenreaktivierungen durch die niedersächsische Landesregierung. Der zweite Abschnitt dieses Zwischenberichts stellt unsere Streckengutachten vor, welche neben dem Zielnetz das Kernstück von Mehr Bahn bilden. Nach einem flüchtigen Abriss der Methode, die wir verwenden, um die einzelnen Strecken zu analysieren und bewerten, werden exemplarisch vier vorläufige Gutachten präsentiert.

Wir bedanken uns herzlich bei Ihnen für das Interesse an unserer Arbeit und an der Reaktivierung ehemaliger Bahnstrecken in Bremen und Niedersachsen. Wir hoffen, dass Sie auf den folgenden Seiten Wissenswertes entdecken und sich selbst vielleicht in dem Thema wiederfinden werden.

Viel Spaß beim Lesen wünschen



Frederik Burdorf



Mark Wege



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
Projektvorstellung	4
Einfach Einsteigen Zielnetz	5
Mehr Bahn im politischen Kontext	5
Methode	6
Kurzgutachten	7
Ausblick	12

Karten

Karte 1. Zielnetz	5
Karte 2. LB 515 Bohmte – Bad Holzhausen	8
Karte 3. RB 240 Soltau – Bleckede	9
Karte 4. SB 120 Sulingen – Rotenburg (Wümme)	10
Karte 5. RB 403 Braunschweig – Celle	11

Tabellen

Tabelle 1. Übersicht der untersuchten Parameter	6
Tabelle 2. Infrastrukturinvestitionen LB 515 Bohmte – Bad Holzhausen ..	8
Tabelle 3. Infrastrukturinvestitionen RB 240 Soltau – Bleckede	9
Tabelle 4. Infrastrukturinvestitionen SB 120 Sulingen – Rotenburg (Wümme)	10
Tabelle 5. Infrastrukturinvestitionen RB 403 Braunschweig – Celle	11

Abbildungen

Abbildung 1. Weserbergland, Strecke Rinteln – Stadthagen	2
Abbildung 2. Brücke bei Dannenberg Zentrum	4
Abbildung 3. Bahnhof Stadthagen	6
Abbildung 4. Obernkirchen Suelbecker Weg	7
Literaturverzeichnis	13

Abkürzungen und Fachbegriffe

BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
Endwidmung	Aufhebung der Zwecksbestimmung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz: Gesetz, das Bundesfinanzhilfen für Investitionen in den schienenengebundenen ÖPNV regelt.
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
PKW	Personenkraftwagen, umgangssprachlich Auto
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm: Raumordnungsplan für regionale Teilräume des Landes, legt die anzustrebenden räumlichen Entwicklungen und Ordnungen der Region als Ziele und Grundsätze fest
Sicherung	Langfristige Verfügbarkeit und Nutzung wird gewährleistet
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan: ein Instrument der Verkehrsplanung. Enthält Ziele und Maßnahmen der Verkehrsentwicklung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr



Projektvorstellung

Das Ziel des Projekts „Mehr Bahn Niedersachsen“ ist die Entwicklung eines Konzepts, das zeigt, wie der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Niedersachsen durch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken verdichtet werden kann. Der Ausgangspunkt des Projekts ist der umfangreiche Bestand stillgelegter Bahnstrecken, auf denen häufig seit Jahrzehnten kein Personenzug mehr fährt.

In der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts zog die rasant ansteigende Beliebtheit des Automobils den Rückgang zahlreicher Bahnstrecken nach sich. Einstmals erfolgreiche Zugunternehmen verloren ihre Fahrgäste an den Privat-PKW. Sinkende Einnahmen und eine autozentrierte Verkehrspolitik bewirkten schließlich, dass ganze Strecken als unwirtschaftlich deklariert und aufgegeben wurden. Zwischen 1955 und den frühen 2000er-Jahren verlor das gesamtdeutsche Eisenbahnnetz so rund 30 Prozent seiner Gesamtlänge (Gäbler et al. 2021). In Niedersachsen allein gingen über 70 Bahnstrecken verloren (Malte Diehl 2023). Diese Entwicklung war im ländlichen Raum besonders stark ausgeprägt und hinterließ große Lücken im niedersächsischen Schienennetz (Clemens et al. 2020). Heute stellen diese Lücken ein Hindernis für die Mobilitätswende im ländlichen Raum dar. Wenn die Landbevölkerung zukünftig flächendeckenden Zugang zu nachhaltiger, umweltschonender und sozialgerechter Mobilität haben soll, müssen die abgehängten Gebiete wieder an das Bahnnetz angeschlossen werden.

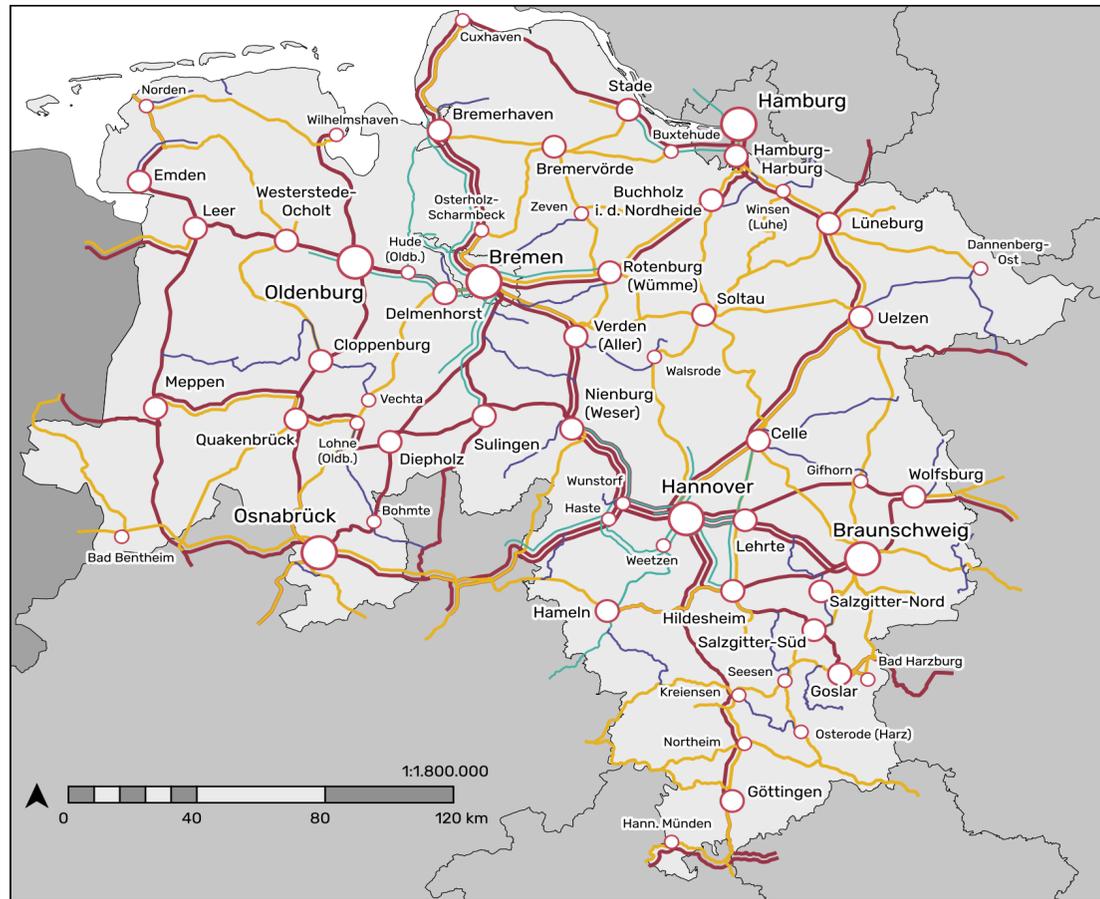
Heute ist die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken Gegenstand politischer Diskussionen (MW 2024b). Eine Reaktivierung ist prinzipiell schneller und ressourcenschonender möglich als der Neubau eines vergleichbaren Schienenwegs, sofern die Strecke weder entwidmet noch vollständig abgebaut ist (Gäbler et al. 2021). Eine Sanierung der alten Schienen, Bahnübergänge und Bahnhöfe bedeutet einen geringeren Eingriff in die Natur und spart Baustoffe ein. Reaktivierungen bringen aus ökologischer Sicht noch weitere Vorteile mit sich. Laut Daten

des Umweltbundesamts (2023) war der Straßenverkehr in Deutschland im Jahr 2022 für 19,4% der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Im Vergleich erzeugte der Schienenverkehr nur 0,1% der gesamten Treibhausgasemissionen (UBA 2023). Im direkten Vergleich emittieren PKWs rund 69% mehr Treibhausgase als Regionalbahnen (UBA 2024). Da es sich beim Verkehrssektor um den einzigen Sektor handelt, in dem seit 1990 keine Reduktion der Treibhausgasemissionen erzielt wurde (UBA 2023), ist ein Ausbau des Bahnverkehrs dringend notwendig.

Wenn abgehängte Regionen wieder an das aktive Liniennetz angeschlossen werden sollen, ist die Wiederinbetriebnahme von ehemaligen Strecken also ein effizienter Weg, um dieses Ziel zu erreichen. Deshalb haben wir ein Zielnetz konzipiert, welches das aktive Liniennetz mit stillgelegten Strecken verbindet. Dieses Konzept wurde vor dem Anspruch entwickelt, ein Netz zu schaffen, das den ländlichen Raum großflächig besser an das bestehende Netz anbindet, Nahverkehrsknotenpunkte stärkt und damit letztendlich eine möglichst große Verlagerung von PKW-Fahrten auf den SPNV erzielt. Da dieser Anspruch nicht gänzlich zufriedenstellend durch potenzielle Streckenreaktivierungen erfüllt werden konnte, haben wir unseren Netzentwurf zusätzlich durch neu zu bauende Strecken erweitert. Insgesamt entstanden so 53 Streckenentwürfe, die das aktive Netz sinnvoll erweitern. Eine Übersichtskarte des Zielnetzes befindet sich auf **Seite 5**. Die Einzelstrecken werden von uns anhand betrieblicher, sozialer und ökologischer Kriterien untersucht und verglichen.

Das Zielnetz stellt einen Vorschlag dafür dar, wie der Ausbau des niedersächsischen Nahverkehrsnetzes in Zukunft aussehen könnte. Es soll der Politik als Anregung dienen. Wir empfehlen, dass der Ausbau des Schienennetzes partei- und regierungsübergreifend mit dem Ziel verfolgt werden sollte, ein Nahverkehrsnetz zu schaffen, welches großflächig Mobilitätsbedürfnisse befriedigt und Mobilitätsarmut minimiert.

Einfach Einsteigen Zielnetz



Legende

Bahnknotenpunkte

- Hauptverkehrsknoten
- Regionalverkehrsknoten
- Nahverkehrsknoten

SPNV-Linien

- Landstraßenbahnlinien
- S-Bahnlinien
- Regionalbahnlinien
- Regionalexpresslinien

Administration

- Niedersachsen/Bremen
- Deutschland
- Niederlande

Quelle: GeoBasis-DE / BKG (2022), Open Geo DATA NI, Natural Earth, eigene Digitalisierung durch Einfach Einsteigen (auf Basis von OpenStreetMap)

Projektion: ETRS 89/UTM Zone 32N

Ersteller: Elisa Gramm, Svenja Gudel

Datum: 29. Januar 2024

Mehr Bahn im politischen Kontext

Reaktivierungsvorhaben in Niedersachsen

In den letzten 70 Jahren wurden in Niedersachsen mehr als 70 Bahnstrecken stillgelegt und zweckentfremdet (Malte Diehl 2023). Seit zehn Jahren wird in der niedersächsischen Landesregierung über die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken gesprochen. Tatsächlich wurden jedoch nur wenige Kilometer Strecke reaktiviert (MW 2024b).

Das erste Reaktivierungsprogramm (2013)

Im Jahr 2013 initiierte das niedersächsische Verkehrsministerium ein erstes Reaktivierungsprogramm. Rund 80 stillgelegte Strecken wurden hinsichtlich ihrer Tauglichkeit für eine Wiederinbetriebnahme untersucht (Lies 2023). Die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) führte die Bewertung im Auftrag der Landesregierung durch (MW 2024b). Die Bilanz des Programms ist mäßig: Auf zwei Strecken wurden insgesamt nur 30 Kilometer Schiene wieder in Betrieb genommen (Malte Diehl 2023).

Das zweite Reaktivierungsprogramm (2023)

Anfang 2023 startete das niedersächsische Verkehrsministerium einen Aufruf für ein weiteres Reaktivierungsprogramm, mit dessen Erarbeitung erneut die LNVG beauftragt ist. Die Expert:innengruppe, welche das Programm

erarbeitet, wird von einem parlamentarischen Lenkungskreis begleitet, der aus Interessenvertreter:innen verschiedener politischer Bereiche/Ebenen zusammengesetzt ist (MW 2023a). Einfach Einsteigen ist nach persönlicher Bewerbung gemeinsam mit weiteren Vertreter:innen des Nahverkehrsbündnisses im Lenkungskreis vertreten.

Das zweite Reaktivierungsprogramm greift auf die Untersuchungsergebnisse des ersten Reaktivierungsprogramms zurück. 25 Strecken, die im vergangenen Programm zur zweiten Bewertungsstufe zugelassen wurden, werden in dem neuen Verfahren erneut untersucht. Darüber hinaus startete der niedersächsische Verkehrsminister einen Aufruf an die Kommunen und SPNV-Aufgabenträger, Vorschläge für potenzielle Reaktivierungsstrecken einzureichen (Lies 2023). Das Interesse an Streckenreaktivierungen war groß. Insgesamt wurden 46 Vorschläge für potenzielle Reaktivierungsstrecken eingereicht, von denen 29 die Aufnahmekriterien für das Verfahren erfüllten. Insgesamt werden in einem vierstufigen Verfahren nun 54 Strecken von der LNVG auf ihre Reaktivierbarkeit geprüft (MW 2023b).

Im zweiten Reaktivierungsprogramm können soziale und ökologische Faktoren stärker berücksichtigt werden als im Verfahren von 2013. Die Bewertung der Strecken erfolgt nach einem standardisierten Verfahren, welches

vom Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgegeben wird (MW 2024b). Im Zuge einer Änderung des GVFGs von 2020, welche die zur Verfügung stehenden Finanzmittel erhöhte, wurde auch die sogenannte „standardisierte Bewertung“ überarbeitet (BMDV 2023). Die bisherige Bewertung der Strecken, wie sie von der LNVG vorgestellt wurde (MW 2024a), nehmen wir jedoch noch immer als zu kostenfokussiert und zu wenig auf die Funktion einer Strecke im Gesamtnetz fokussiert wahr. Außerdem ist dieses Programm erneut kurzfristig konzipiert. Im Sinne einer Verkehrswende sind Bemühungen um einen langfristigen, umfassenden Reaktivierungsplan wünschenswert. Mehr Bahn setzt an diesem Punkt an, um einen Vorschlag für einen langfristigen Plan zu liefern.



Die Betriebskosten einer reaktivierten Bahnstrecke, die innerhalb eines zwanzigjährigen Betriebs anfallen, betragen etwa das Achtfache der Investitionskosten. Die Finanzierung erfolgt über das Land und findet größtenteils über sogenannte Regionalisierungsmittel für den SPNV statt. Der Betrieb einer reaktivierten Strecke muss für mindestens 20 Jahre sichergestellt werden (MW 2023a).

Methode

In einer Machbarkeitsstudie wird die Reaktivierbarkeit von insgesamt 53 Bahnstrecken in Niedersachsen untersucht. Die untersuchten Streckenabschnitte setzen sich aus Reaktivierungsstrecken, Neubaustrecken und aktiven Streckenabschnitten zusammen. In der Studie werden vier unterschiedliche Betriebsmodelle berücksichtigt. Bei diesen handelt es sich um den Regionalexpress, die Regionalbahn, die S-Bahn

und die Landstraßenbahn. Um ein möglichst umfangreiches Bild der betrachteten Strecken zu erhalten, werden für die Untersuchung betriebliche, soziale und ökologische Bewertungskriterien aufgestellt. Dabei werden sieben unterschiedliche Parameter untersucht, anhand derer die Strecken in einer GIS-gestützten Analyse beurteilt werden. Die Tabelle 1 enthält eine Übersicht der Parameter.

Investitionsmaßnahmen	Identifizierung der nötigen baulichen Maßnahmen via Fernerkundung und Schätzung der bei der Umsetzung anfallenden Kosten.
Vereinbarkeit mit dem Betriebsablauf	Prüfung der Gleiskapazität und möglicher Kreuzungen sowie eines möglichst reibungslosen Umstiegs zu Anschlusslinien.
Vernetzung und Raumordnung	Prüfung, ob die Strecke in den RROP der betroffenen Landkreise gesichert ist (D.h. Strecke ist als „Haupt-“, oder „sonstige Eisenbahnstrecke“ deklariert). Ermittlung des Abstands zu Bildungseinrichtungen, Behörden und Ämtern, medizinischen Versorgungseinrichtungen, Nahversorgungseinrichtungen sowie zu bedeutenden Arbeitsplätzen.
Konkurrenzvergleich	Berechnung der prozentualen Zeitersparnis im Vergleich zu regionalen Buslinien.
Erreichbarkeit von Siedlungen	Ermittlung der Anzahl der Wohneinheiten in 6km Umkreis entlang der Strecke sowie in 3km Umkreis zu den Haltestellen.
Politischer Wille	Sichtung von existierenden politischen Beschlüssen sowie von Machbarkeitsstudien zu spezifischen Reaktivierungsstrecken. Identifizieren lokaler Akteure und Anstrengungen.

Tabelle 1. Übersicht der untersuchten Parameter

Der Analyse liegt eine ausführliche Literaturrecherche zugrunde. Die Berechnungen werden mithilfe von QGIS, FPLedit, Google Maps und DB-Navigator durchgeführt. Die verwendeten Daten stammen aus den Jahren 2022 und 2023. Sie wurden vom Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG), dem Umweltbundesamt und OpenStreetMap bezogen. Die Betriebsfähigkeit der Reaktivierungsstrecken wird anhand der in der Tabelle dargestellten Parameter untersucht und verglichen. Für jede Strecke wird ein ausführliches Gutachten erstellt. Auf Basis dieser Gutachten werden Kurzgutachten erstellt, welche die zentralen Ergebnisse zusammenfassen. Im folgenden Abschnitt dieses Berichts werden exemplarisch vier ausgewählte Kurzgutachten vorgestellt.



Landstraßenbahn

(Über-)Landstraßenbahnen verbinden Siedlungen über Stadtgrenzen hinweg. Sie bieten im deutschen Regionalverkehr eine flexiblere und kostengünstigere Alternative zur S-Bahn, was auf unterschiedlichen Gesetzeslagen beruht. Während der Bau und Betrieb von S-Bahnen von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geregelt wird, fallen Landstraßenbahnen unter die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab).

Abbildung 3. Bahnhof Stadthagen



Kurzgutachten

Die folgenden Gutachten fassen exemplarisch die Ergebnisse von vier Streckenuntersuchungen zusammen. Die ausgewählten Strecken stammen aus den vier verschiedenen Regierungsbezirken Niedersachsens und umfassen drei verschiedene Betriebsmodelle. Die Gutachten berücksichtigen sieben Untersuchungsparameter und erlauben damit eine Einschätzung des Streckenzustands und der Eignung für eine Reaktivierung.

Anmerkungen zu den Gutachten:

Bei der Begutachtung einer Strecke werden unter anderem die Investitionsmaßnahmen, die für eine Reaktivierung nötig sind, ermittelt. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen nach ihrem Aufwand gewichtet und in Kategorien zusammengefasst. Da diese Gewichtung noch nicht abge-

schlossen ist, wird in diesem Bericht lediglich die Anzahl der Maßnahmen pro Kategorie wiedergegeben. Der Maßnahmen-Score stellt die Anzahl der benötigten Maßnahmen pro Kilometer Strecke dar.

Die Gutachten beschreiben unter anderem, ob in der betroffenen Region ein politischer Wille existiert, die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen. Die Bereitschaft zur Reaktivierung lässt sich durch Fernstudien anhand veröffentlichter Aussagen Entscheidungsträger:innen sowie durch bestehende Initiativen relativ gut feststellen. Dagegen gestaltet sich die Messung des Widerwillens gegenüber Reaktivierung als schwierig. Reaktivierungsunwille dagegen ist schwierig zu messen. Deshalb erwähnen wir in den Kurzgutachten vorläufig nur, ob positive Bemühungen um eine Reaktivierung einer bestimmten Strecke erkennbar sind.

LEGENDE

Infrastrukturinvestitionen



Einmalige Aufwendungen



Zugsicherungs- und Signalanlagen



Trasse



Bahnüberquerungen



Haltepunkte



Unverhersehbare Risiken (30 %)



LB 515 Bohmte – Bad Holzhausen

GESAMTLÄNGE DER STRECKE

20,5 km

HALTEPUNKTE

Bohmte, Wehrendorf, Eilstädt-Wittlage, Lintorf, Preußisch-Oldendorf, Bad Holzhausen

EIGENTUM

Verkehrsgesellschaft
Landkreis Osnabrück

INFRASTRUKTURINVESTITIONEN

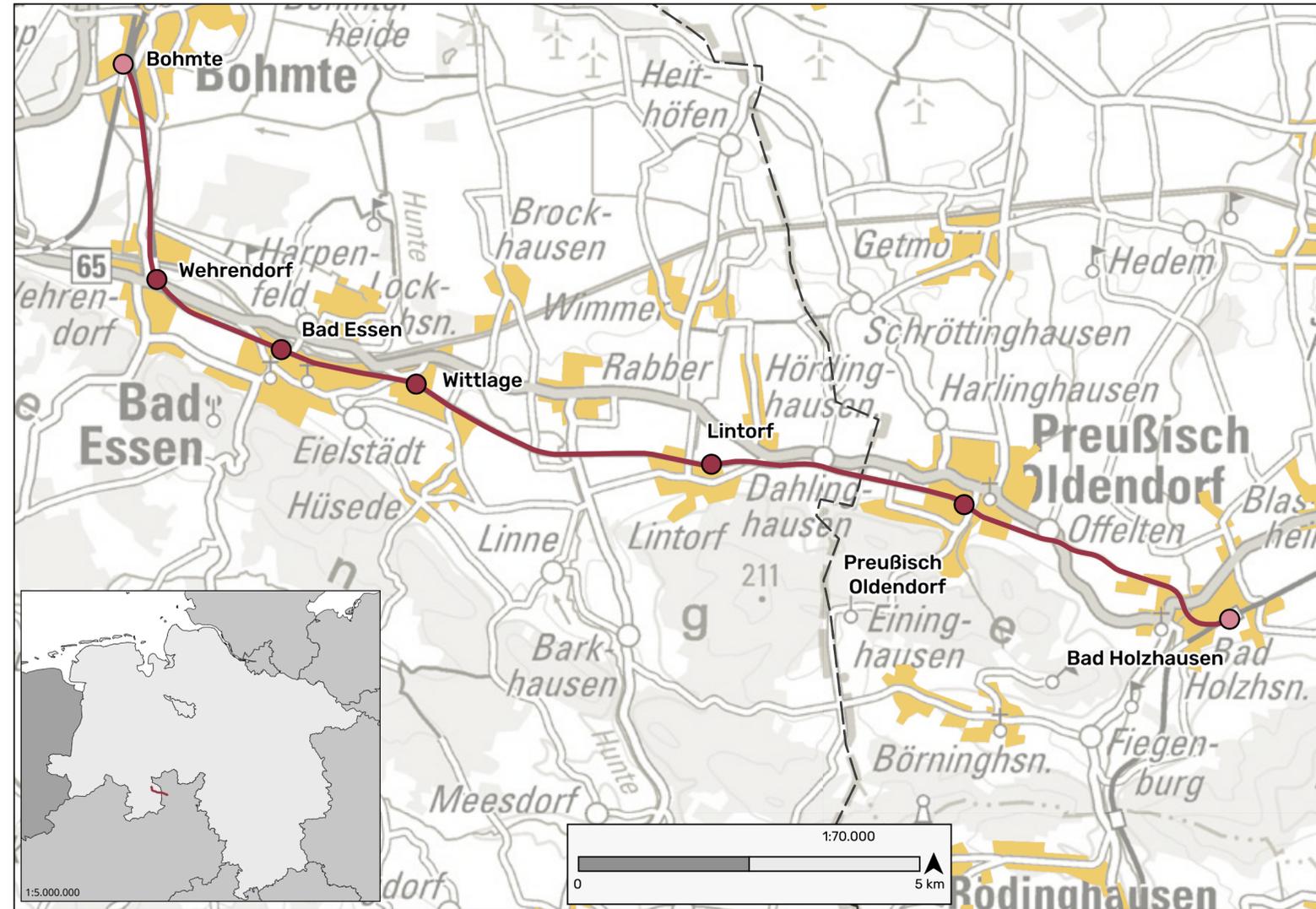
€^{1x} **34** Maßnahmen
 **35** Maßnahmen

 **15** Maßnahmen
 **21** Maßnahmen

 **57** Maßnahmen
 **49** Maßnahmen

211 Maßnahmen
 Maßnahmen-Score
je km: **10,05**

Tabelle 2. Infrastrukturinvestitionen LB 515 Bohmte – Bad Holzhausen



Karte 2. LB 515 Bohmte – Bad Holzhausen

HISTORISCHER KURZABRISS

Die Wittlager Kreisbahn wurde 1900 eröffnet. Aufgrund geringer Fahrgastzahlen wurde der reguläre Personenverkehr 1966 eingestellt. Bis 1971 verkehrten noch Schülerzüge und seit 1973 wird die Strecke regelmäßig von einer Museumsbahn befahren. 1996 wurde die Strecke auch für den Güterverkehr stillgelegt. 2012 wurde sie modernisiert und für diesen wieder freigegeben.

STRECKENZUSTAND UND ANBINDUNG IN DIE REGION

Die Strecke ist in einem sehr guten Zustand. Es sind lediglich kleine Sanierungsmaßnahmen an den Haltestellen und Bahnübergängen nötig. Nur die beiden Start- und Endhaltepunkte werden momentan aktiv betrieben. In Bohmte besteht Anschluss Richtung Osnabrück und Bremen. In Bad Holzhausen können Fahrgäste Richtung Bielefeld und Rahden weiterreisen. Bei der aktuellen Busverbindung sind zwei Umstiege notwendig und die Gesamtreisezeit beträgt eine Stunde und 20 Minuten. Die reaktivierte Bahn würde für die Strecke 20 Minuten brauchen, was eine erhebliche Zeitersparnis bedeuten würde.

DASEINSVORSORGE UND SICHERUNG

Die Bahnstrecke zwischen Bohmte und Bad Holzhausen ist eine bedeutende Strecke für das Wittlager Land und würde die Unter- und Mittelzentren miteinander vernetzen. Sie wäre interessant für Pendel- und Schülerverkehr. Gerade die Stadt Bad Essen hat als Bildungs- und Versorgungsstandort eine besondere Bedeutung. Zudem befinden sich entlang der Strecke mehrere Gewerbegebiete und große industrielle Unternehmen, insbesondere Hohmann Feinkost, welches seinen Firmensitz direkt an der Bahnstrecke hat. Sowohl im Regionalen Raumordnungsprogramm (RRÖP) des Landkreises Osnabrück als auch im Regionalplan Regierungsbezirk Detmold ist die Strecke gesichert.

ENTWICKLUNG DER REGION UND REAKTIVIERUNGSWILLE

Touristisch betrachtet ist die Region sehr beliebt, insbesondere durch das Weserbergland bei Preußisch Oldendorf. Hier ist insbesondere Aktivtourismus durch die Rad- und Wanderwege von Bedeutung, ebenso wie in der Region Wittlager Land. Zudem ist Bad Holzhausen als Kurort ein attraktives Ausflugsziel. Die Wiederbelebung der historischen Strecke der Wittlager Kreisbahn wird seit Jahren von politischen Parteien (SPD, Grüne), dem Verkehrsbetrieb VLO sowie Vereinen und Bürgerinitiativen (beispielsweise der Museumseisenbahn Minden und dem Förderwettbewerb „Ab in die Mitte“) gefordert.

DETAILLIERTE LEGENDE

Haltestelle

-  Station wird aktuell angefahren
-  Station wird aktuell nicht angefahren

Streckenverlauf

-  Schiene wird aktuell befahren
-  Schiene ist vorhanden
-  Schiene ist nicht vorhanden

Siedlung

-  Siedlungsfläche
-  Industrie- und Gewerbefläche

Administration

-  Bundeslandgrenze
-  Landesgrenze

Übersichtskarte Legende

-  Streckenverlauf
-  Niedersachsen/Bremen
-  Bundesländer
-  EU-Ausland

RB240 Soltau – Bleckede

GESAMTLÄNGE DER STRECKE

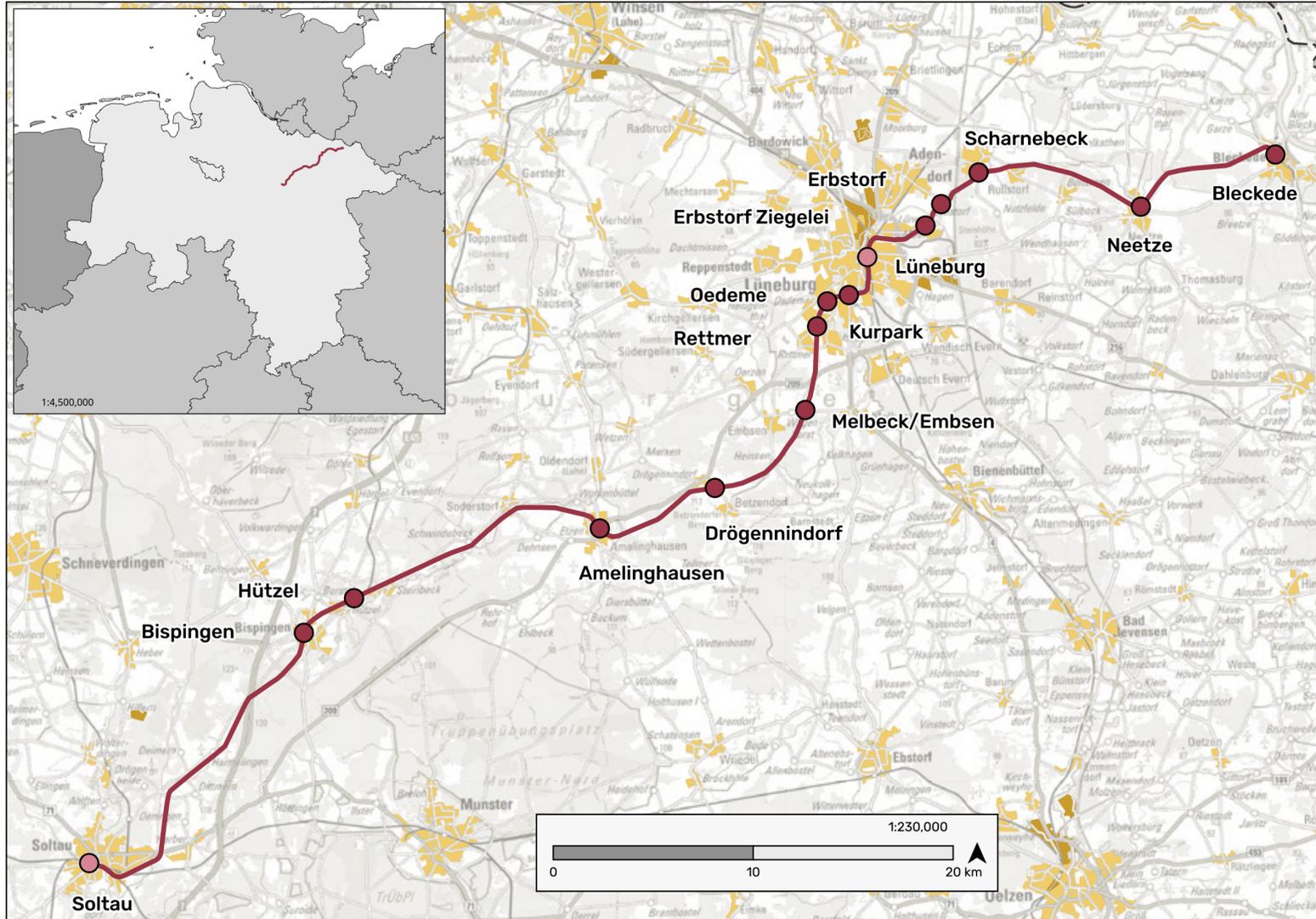
80,9 km

HALTEPUNKTE

Soltau, Bispingen, Hützel, Amelinghausen, Drögenindorf, Melbeck/ Embsen, Rettmer, Oedeme, Kurpark, Lüneburg, Erbstorf Ziegelei, Erbstorf, Scharnebeck, Neetze und Bleckede

EIGENTUM

Schienerinfrastruktur
Ost-Niedersachsen (SinON)



Karte 3. RB 240 Soltau – Bleckede

DETAILLIERTE LEGENDE

Haltestelle

- Station wird aktuell angefahren
- Station wird aktuell nicht angefahren

Streckenverlauf

- Schiene wird aktuell befahren
- Schiene ist vorhanden
- Schiene ist nicht vorhanden

Siedlung

- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche

Administration

- Bundeslandgrenze
- Landesgrenze

Übersichtskarte Legende

- Streckenverlauf
- Niedersachsen/Bremen
- Bundesländer
- EU-Ausland

INFRASTRUKTURINVESTITIONEN

€^{1x} 102 Maßnahmen

31 Maßnahmen

165 Maßnahmen

657 Maßnahmen

125 Maßnahmen

82 Maßnahmen

152 Maßnahmen

Maßnahmen-Score je km: 8,01

Tabelle 3. Infrastrukturinvestitionen RB 240 Soltau – Bleckede

HISTORISCHER KURZABRISS

1913 wurde die Kleinbahn Lüneburg – Soltau nach jahrelangen Überlegungen in Betrieb genommen. Die Bahn wurde schrittweise zwischen 1975 (Soltau – Schwindebeck) und 1977 (Schwindebeck – Lüneburg) aufgrund von geringer Nachfrage und Nutzung eingestellt. Im Abschnitt Lüneburg – Bleckede verkehrte zwischen 1919 und 1977 die Bleckeder Kleinbahn. Nach Sanierung der Strecke ist sie seit 2012 wieder für den Zugverkehr zugelassen und wird im Sommerhalbjahr sonntags von der Museumsbahn Heide-Express befahren. Der Abschnitt Lüneburg Meisterweg – Bleckede ist momentan an die Bleckeder Kleinbahn Verwaltungsgesellschaft verpachtet.

STRECKENZUSTAND UND ANBINDUNG IN DIE REGION

Die Strecke ist vollständig intakt, dennoch müssen einige bauliche Änderungen vorgenommen werden. Zum einen müssen die Haltestellen für die Personenverkehrsnutzung angepasst werden sowie eine Kreuzungsstelle zwischen Drögenindorf und Melbeck-Embsen und eine Umsetzweiche im Lüneburger Hauptbahnhof gebaut werden. Aktuell werden nur die Bahnhöfe Soltau und Lüneburg befahren. Somit wäre die Bahn auf der Strecke konkurrenzlos. In Soltau besteht Anschluss an den Regionalnahverkehr in Richtung Hannover, Bremen, Buchholz, Celle und Uelzen. Von Lüneburg aus besteht Anbindung zum Nah- und Fernverkehr nach Hamburg, Uelzen, Rostock, Hamburg, Frankfurt und München. Die Strecke kann aktuell mit mehreren Bussen zurückgelegt werden. Im Vergleich zum Auto bietet dies aber keine Alternative, da einige Halte wegfallen.

DASEINSVORSORGE UND SICHERUNG

Die gesamte Strecke ist sowohl im RROP des Landkreises Heidekreis als auch im RROP des Landkreis Lüneburg gesichert und soll erhalten sowie bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die Bahn würde eine wichtige Vernetzung der Region darstellen. Die Leuphana Universität befindet sich 500 m vom Halt Lüneburg-Kurpark. Somit wäre die Strecke eine gute Anbindung für Studierende und Mitarbeitende der Universität. Zudem befinden sich entlang der Trasse mehrere größere Unternehmen und Betriebe, wodurch ebenfalls Pendelverkehr entsteht.

ENTWICKLUNG DER REGION UND REAKTIVIERUNGSWILLE

Die Region Lüneburger Heide bietet durch ihre reizvolle Landschaft viele Möglichkeiten für Naherholung und Aktivtourismus. Somit könnte eine Reaktivierung auch für den touristischen Verkehr attraktiv sein. Durch die Region verlaufen zudem die Niedersächsische Spargelstraße, die Deutsche Fachwerkstraße und die Niedersächsische Mühlenstraße. Die Bahnstrecke ist Gegenstand der politischen Debatte und unterschiedliche Akteure haben sich positiv bezüglich einer Reaktivierung geäußert, unter anderem der Lüneburger Landrat und Abgeordnete der SPD. Zudem wurde ein Gutachten zu der Strecke vom Landkreis Lüneburg in Auftrag gegeben. Die Kombination der beiden ehemaligen Strecken wäre wirtschaftlicher als eine Teilreaktivierung.

SB 120 Sulingen – Rotenburg (Wümme)

GESAMTLÄNGE DER STRECKE

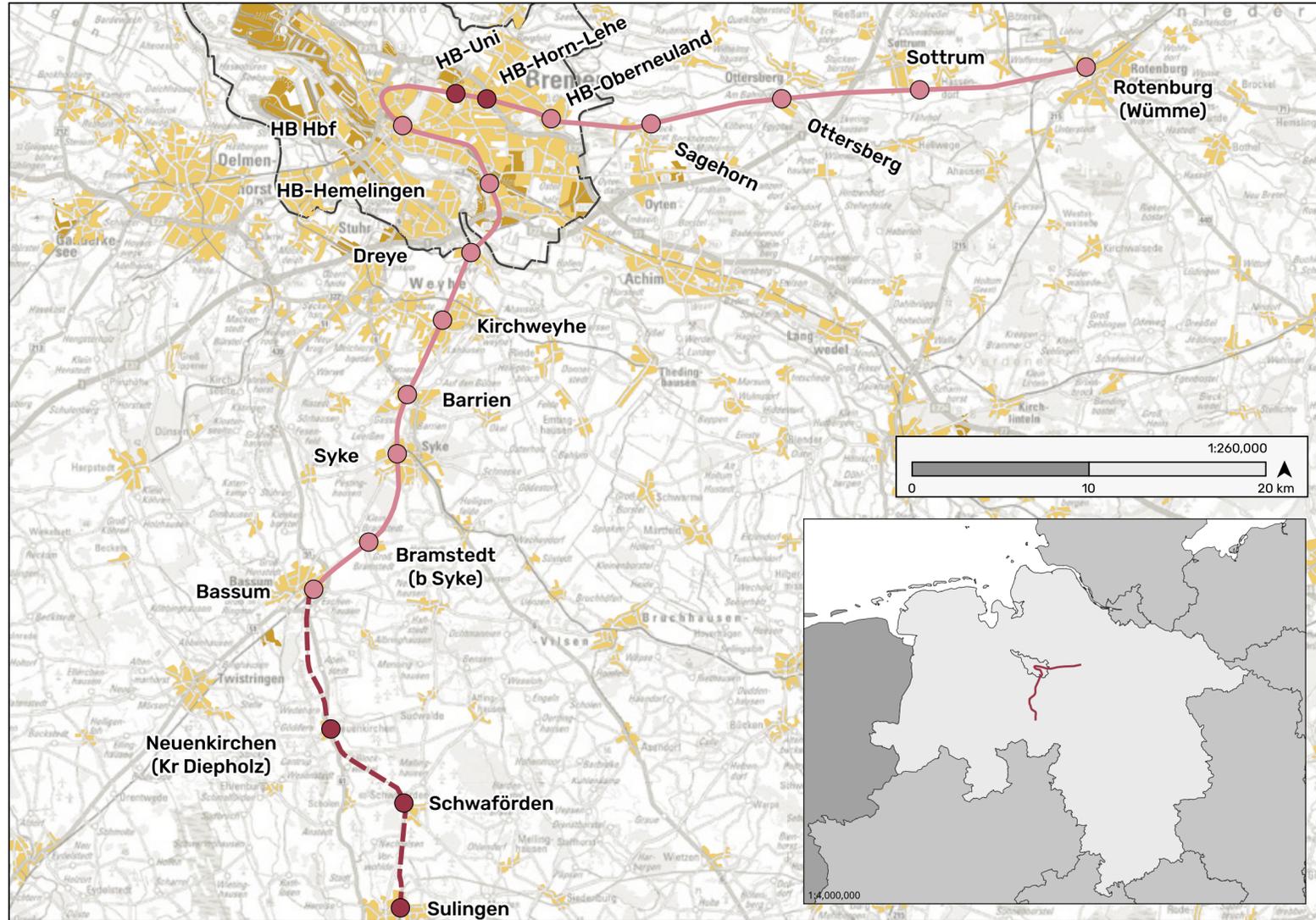
96,1 km

HALTEPUNKTE

Sulingen, Schwaförden, Neuenkirchen, Bassum, Bramstedt, Syke, Barrien, Kirchweyhe, Dreye, Hemelingen, Bremen Hbf, Bremen Uni, Bremen Horn-Lehe, Oberneuland, Sagehorn, Ottersberg, Sottrum und Rotenburg (Wümme) Lintorf, Preußisch-Oldendorf, Bad Holzhausen

EIGENTUM

DB AG



Karte 4. SB 120 Sulingen – Rotenburg (Wümme)

DETAILLIERTE LEGENDE

Haltestelle

- Station wird aktuell angefahren
- Station wird aktuell nicht angefahren

Streckenverlauf

- Schiene wird aktuell befahren
- Schiene ist vorhanden
- Schiene ist nicht vorhanden

Siedlung

- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche

Administration

- Bundeslandgrenze
- Landesgrenze

Übersichtskarte Legende

- Streckenverlauf
- Niedersachsen/Bremen
- Bundesländer
- EU-Ausland

INFRASTRUKTURINVESTITIONEN

€^{1x} 29 Maßnahmen

22 Maßnahmen

29 Maßnahmen

255 Maßnahmen
Maßnahmen-Score
je km: 12,74

Tabelle 4. Infrastrukturinvestitionen SB 120 Sulingen – Rotenburg (Wümme)

HISTORISCHER KURZABRISS

Die Bahnstrecke Bassum – Sulingen – Rahden gehört zum sogenannten Sulinger Kreuz und wurde zwischen 1899 und 1901 eröffnet. Bis 1975 wurde sie vom SPNV befahren. 1994 endete auch der Güterverkehr.

STRECKENZUSTAND UND ANBINDUNG IN DIE REGION

Die Strecke ist größtenteils ausgebaut und befahren. Der Abschnitt von Rotenburg (Wümme) bis Bassum ist eine Schnellfahrstrecke. Der Abschnitt Bassum nach Sulingen muss neu gebaut werden, da keine Schiene vorhanden ist. Bei Neuenkirchen, zwischen Bremen-Hemelingen und Bremen Hbf sowie zwischen Sottrum und Ottersberg, kommt es zu einer Kreuzung mit entgegenkommenden Zügen. Bei Neuenkirchen wird daher ein zweites Gleis benötigt. Einige Haltepunkte der Strecke sind bereits aktiv. Sulingen, Schwaförden, Neuenkirchen, Bremen-Universität und Bremen-Horn-Lehe würden dazukommen. Bremen Hbf wird ein Nadelöhr darstellen, welches zu Verzögerungen im Ablauf führen kann. In Bremen Hbf besteht Anschluss an den Nah- und Fernverkehr.

DASEINSVORSORGE UND SICHERUNG

Im RROP des Landkreises Diepholz ist die Strecke Sulingen – Bassum ausschließlich für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr gesichert. Zentral in der öffentlichen Daseinsvorsorge für die Region sind Bremen als Oberzentrum sowie Sulingen, Syke und Rotenburg als Mittelzentren. Zudem wäre ein Bahnhof an der Universität Bremen sehr attraktiv für Studierende und Pendler:innen. An einigen Unterwegsbahnhöfen sind außerdem Gewerbegebiete und größere Unternehmen angesiedelt, was die Strecke für Pendler:innen noch attraktiver macht. Dies betrifft insbesondere Bremen Hemelingen mit dem Mercedes-Werk sowie die Gewerbegebiete in Sulingen, Bassum, Syke, Weye und Ottersberg. In Neuenkirchen, Sagehorn und Sottrum sind kaum Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge vorhanden. Somit sind die Einwohner:innen auf eine Anbindung an die größeren Orte angewiesen.

ENTWICKLUNG DER REGION UND REAKTIVIERUNGSWILLE

Auch diese Strecke könnte interessant für den touristischen Verkehr sein, insbesondere für Tagesausflüge und Kurzurlaube in der Hansestadt Bremen sowie Aktivtourismus in den angrenzenden Regionen Diepholzer Land, Weser-Aller-Landschaft und Wümmer-Wieste-Niederung. Im öffentlichen sowie politischen Diskurs wird häufig die Reaktivierung des Sulinger Eisenbahnkreuzes diskutiert. Oftmals steht jedoch eine Reaktivierung für den Güterverkehr im Vordergrund. Eine Reaktivierung des SPNVs wird häufig als begleitende Maßnahme diskutiert. Für eine Reaktivierung haben sich zwei Verbände, drei Fraktionen des Sulinger Stadtrats (die Grünen, SPD und FDP) sowie Sulingens ehemaliger Bürgermeister (2013 – 2021), ausgesprochen. Ende 2020 stimmte der Sulinger Stadtrat für die Reaktivierung der Bahnstrecken des Sulinger Kreuzes und für den Beitritt zum Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum-Bünde e.V. 2022 wurde auf einem Bahnkongress in Rahden eine erste Vorstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke vorgestellt. Darauf soll nun eine standardisierte Bewertung nach dem GVFG folgen. eine standardisierte Bewertung folgen.

RB 403 Braunschweig – Celle

GESAMTLÄNGE DER STRECKE

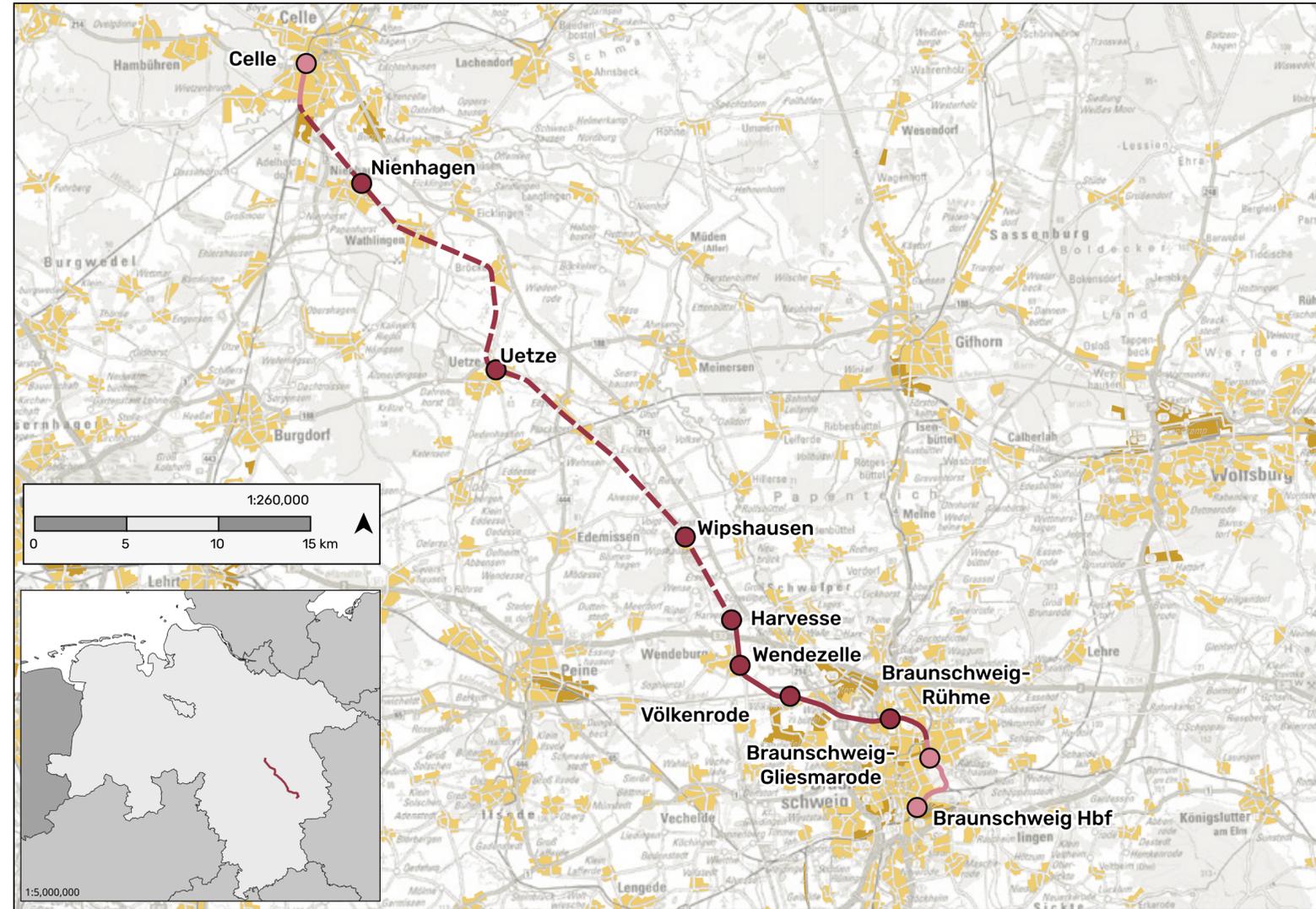
60,4 km

HALTEPUNKTE

Braunschweig Hbf, Braunschweig-Gliesmarode, Braunschweig-Rühme, Völkenrode, Wendezelle, Harvesse, Wipshausen, Uetze, Nienhagen, Celle

EIGENTUM

DB Netz (Braunschweig Hbf – Braunschweig-Gliesmarode), Regionalverband Großraum Braunschweig (restliche Strecke)



Karte 5. RB 403 Braunschweig – Celle

DETAILLIERTE LEGENDE

Haltestelle

- Station wird aktuell angefahren
- Station wird aktuell nicht angefahren

Streckenverlauf

- Schiene wird aktuell befahren
- Schiene ist vorhanden
- Schiene ist nicht vorhanden

Siedlung

- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche

Administration

- Bundeslandgrenze
- Landesgrenze

Übersichtskarte Legende

- Streckenverlauf
- Niedersachsen/Bremen
- Bundesländer
- EU-Ausland

INFRASTRUKTURINVESTITIONEN

€^{1x} 70 Maßnahmen

62 Maßnahmen

35 Maßnahmen

60 Maßnahmen

112 Maßnahmen

190 Maßnahmen

411 Maßnahmen

Maßnahmen-Score je km: 8,32

Tabelle 5. Infrastrukturinvestitionen RB 403 Braunschweig – Celle

HISTORISCHER KURZABRISS

Der Abschnitt Celle – Plockhorst wurde zwischen 1920 und 1921 eröffnet. 1923 folgte die Erweiterung nach Braunschweig-Gliesmarode. Die Teilstrecke Braunschweig – Harvesse trägt den Beinamen „Spargelexpress“. Der SPNV wurde schrittweise zwischen 1962 (Plockhorst – Braunschweig-Gliesmarode) und 1971 (Plockhorst – Celle) eingestellt. Zwischen 1976 und 1993 wurde auch der Güterverkehr schrittweise stillgelegt. 1998 wurde der Abschnitt Celle-Harvesse abgebaut. Seit 2015 existiert in Harvesse ein VW-Logistikzentrum, welches nach Braunschweig-Gliesmarode durch Güterverkehr bedient wird.

STRECKENZUSTAND UND ANBINDUNG IN DIE REGION

Die Strecke des Spargelexpresses lässt sich durch die vorhandene Schiene deutlich einfacher reaktivieren als der abgebaute Abschnitt Celle – Harvesse, wo ein Neubau notwendig wäre. Aktuell sind drei Haltepunkte der Strecke aktiv. Die Bahn würde für die gesamte Strecke 43 Minuten benötigen und zwei Oberzentren verbinden. Die jetzige Bahnverbindung zwischen Celle und Braunschweig umfasst einen Umstieg in Lehrte und dauert inklusive Umstiegszeit eine Stunde und 29 Minuten. Die Strecke verläuft durch mehrere Landkreise, deren Busse vor der jeweiligen Landkreisgrenze enden. Deshalb existiert momentan keine durchgehende Busverbindung entlang der Strecke. Von Braunschweig aus endet die Reise in Wipshausen und von Celle aus kommen Reisende nicht weiter als nach Uetze. Somit gibt es auf der knapp 20 km langen Strecke zwischen den beiden Orten keine Alternative zum Auto. Eine Reaktivierung der Bahn würde diese Alternative schaffen.

DASEINSVORSORGE UND SICHERUNG

Die Strecke Braunschweig – Celle wäre eine wichtige Anbindung für Pendler: innen, da sich auf der Strecke mehrere große Arbeitsplätze befinden. Dazu zählen das Siemenswerk in Braunschweig, das VW-Werk in Braunschweig-Rühme, das VW-Logistikzentrum in Harvesse sowie Gewerbegebiete in Uetze und Nienhagen. Auch für Schüler:innen wäre die Verbindung interessant, da es in Völkenrode, Harvesse, Wipshausen und Nienhagen keine weiterführenden Schulen gibt. Im RROP des Raum Braunschweigs ist die Strecke Braunschweig – Harvesse als Vorbehaltsgebiet eingezeichnet, jedoch nicht für den SPNV gesichert. Im RROP des Landkreises Celle wird die Strecke nicht erwähnt.

ENTWICKLUNG DER REGION UND REAKTIVIERUNGSWILLE

Für den touristischen Verkehr ist die Strecke nicht von besonderer Bedeutung. Es gibt allerdings einige regional bedeutsame Kulturveranstaltungen entlang der Strecke, wie das Hachefest in Nienhagen oder das Zwiebelfest in Uetze. Hier wäre eine Bahn attraktiv für Besucher:innen. Es gab mehrfach Überlegungen, den Abschnitt Braunschweig – Wipshausen an die Stadtbahn Braunschweig anzuschließen. Dies ist jedoch aus finanziellen Gründen gescheitert. Der Spargelexpress (Braunschweig – Harvesse) ist in der neuen Reaktivierungsuntersuchung von 2023 direkt in Stufe drei gerückt. Für eine Reaktivierung ausgesprochen haben sich unterschiedliche lokale Akteure, insbesondere die Bürgerinitiative Pro Zug-kunft der Gemeinde Wendeburg, welche 2003 einen positiven Bürgerentscheid erwirkte. Am 07.03.2018 stimmte der Kreistag des Landkreises Peine einstimmig für eine Resolution der Fraktion Bündnis90/Die Grünen, die eine Reaktivierung der Bahnstrecke Harvesse – Wendeburg – Braunschweig vorsieht. haben sich unterschiedliche lokale Akteure, insbesondere die Bürgerinitiative Pro Zug-kunft der Gemeinde Wendeburg, welche 2003 einen positiven Bürgerentscheid erwirkte. Am 07.03.2018 stimmte der Kreistag des Landkreises Peine einstimmig für eine Resolution der Fraktion Bündnis90/Die Grünen, die eine Reaktivierung der Bahnstrecke Harvesse – Wendeburg – Braunschweig vorsieht.

Ausblick

Mit einem eigens konzipierten Zielnetz möchte Einfach Einsteigen einen Vorschlag präsentieren, wie der mobilitätsbenachteiligte ländliche Raum besser an den SPNV angebunden werden kann. Unser Netzentwurf fußt auf dem Reaktivierungsgedanken und stellt eine Zukunftsvision für eine Verbesserung des schienengebundenen Nahverkehrs in Niedersachsen dar. Er soll politischen Akteuren und ländlichen Kommunen bei der Ausarbeitung neuer Betriebskonzepte als Inspirationsquelle und Orientierung dienen.

Unser Entwurf reiht sich in die politische Diskussion um Streckenreaktivierungen ein, die seit rund zehn Jahren auf niedersächsischer Landesebene geführt wird. Wir verstehen unser Konzept als eine langfristig orientierte Alternative zu den zeitlich befristeten Programmen, die im Regierungsauftrag ausgearbeitet werden. Unser Entwurf stellt die Bedürfnisse mobilitätsarmer Personen in den Vordergrund. Wir möchten ihnen, und den Initiativen, die sich seit Jahrzehnten für die Wiederinbetriebnahme ihrer Strecken einsetzen, eine Perspektive geben. Deshalb achten wir während der Ausarbeitung besonders auf die netzbildende Funktion der einzelnen Strecken. Außerdem berücksichtigen wir unter-

schiedliche Betriebsmodelle, wobei wir mit der Landstraßenbahn ein seltenes und wenig beachtetes Betriebsmodell aufnehmen, welches im ländlichen Raum eine sinnvolle Ergänzung zu den klassischen Eisenbahnbetriebsmodellen darstellt. Insgesamt orientiert sich unser Entwurf stärker an ökologischen und sozialen Kriterien als die Herangehensweise der LNVG, welche wir als zu kostenfixiert wahrnehmen.

Um die Diskussion um Streckenreaktivierungen voranzutreiben, haben wir im Rahmen von Mehr Bahn bereits Öffentlichkeitsarbeit betrieben, Veranstaltungen organisiert und Gespräche geführt. Als Interessenvertreter:innen werden wir parallel zu der Arbeit an der Machbarkeitsstudie weiterhin kritisch auf die Politik einwirken und unser Konzept über den Lenkungskreis in das aktuelle Reaktivierungsverfahren einbringen. Eine erfolgreiche Verkehrswende erfordert einen gut durchdachten Nahverkehrsplan, der anstrebt, sämtliche Mittelzentren an das Schienennetz anzubinden. Wir von Einfach Einsteigen gehen mit unserem Konzept mit gutem Beispiel voran. Wir hoffen, dass es Entscheidungsträger:innen bei der Entwicklung eines gut funktionierenden SPNV-Netzes als Grundlage und Orientierungshilfe dienen wird. Da wir Streckenreaktivierungen

für den besten Weg halten, möglichst schnell und ressourcenschonend neue Schienenverbindungen zu schaffen, fordern wir von der niedersächsischen Politik, in den nächsten zehn Jahren mindestens 250km Schiene zu reaktivieren.

Dieser Zwischenbericht unseres Projekts hat Ihnen einen Einblick in unser laufendes Mehr Bahn-Projekt gegeben. Ende 2024 wollen wir unser vollständiges Konzept in Form einer Machbarkeitsstudie veröffentlichen und mit der Öffentlichkeit darüber in den Dialog treten. Aktuelle Informationen rund um das Projekt erhalten Sie auf unserer Internetseite www.einsteigen.jetzt sowie auf unseren Social Media-Präsenzen (**Auf der letzten Seite verlinkt**). Bis dahin werden wir weiterhin kritisch den Prozess im laufenden Reaktivierungsprogramm begleiten, die lokalen Initiativen und Fördervereine für stillgelegte Bahnstrecken in Niedersachsen unterstützen und uns gemeinsam mit allen Verbündeten des Nahverkehrsbündnisses für eine sozialgerechte und ökologische Verkehrswende einsetzen.

Literaturverzeichnis

BMDV Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2023. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Berlin. URL: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienenpersonenverkehr/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg.html>. Letzter Zugriff am 01.02.2024.

Clemens, L., Würdig, T., Wessels, M., Wall, H., 2020. Eisenbahnatlas Deutschland, 11. Aufl. Schweers + Wall GmbH. Köln. ISBN 978-3-89494-149-9.

Diehl, M., 2023. Deutlich mehr und deutlich schneller reaktivieren - Niedersachsen muss die Finanzierung sicherstellen! Oldenburg. URL: <https://www.pro-bahn-niedersachsen.de/pressemitteilung/deutlich-mehr-und-deutlich-schneller-reaktivieren-niedersachsen-muss-die-finanzierung-sicherstellen/>. Letzter Zugriff am 01.02.2024.

Fasterminds GmbH, 2024. Pendleratlas Freie Hansestadt Bremen. Grevenbroich. URL: <https://www.pendleratlas.de/freie-hansestadt-bremen/>. Letzter Zugriff am 01.02.2024.

Gäbler, S., Krause, M., Rösel, F., 2021. 15 000 Kilometer Bahnstrecken weniger als vor 70 Jahren in Deutschland - Ost und West gleichermaßen betroffen. ifo Dresden berichtet 28, 3-6. Dresden. ISSN 0945-5922.

Lies, O., 2023. Ideenaufwurf zum neuen Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen. Hannover. URL: <https://www.mw.nieder->

[sachsen.de/download/194497/Ideenaufwurf_Reaktivierungsprogramm.pdf](https://www.mw.niedersachsen.de/download/194497/Ideenaufwurf_Reaktivierungsprogramm.pdf). Letzter Zugriff am 02.04.2024.

MW Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, 2023a. Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen. 1. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises am 11. April 2023. URL: https://www.mw.niedersachsen.de/download/194413/Praesentation_1._Lenkungskreis-Sitzung.pdf. Letzter Zugriff am 01.02.2024.

MW Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, 2023b. Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen. 2. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises am 5. Juni 2023. URL: https://www.mw.niedersachsen.de/download/196152/Praesentation_2._Lenkungskreis-Sitzung.pdf. Letzter Zugriff am 01.02.2024.

MW Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, 2024a. Bahnstreckenreaktivierung: Erste Zwischenergebnisse zum neuen Reaktivierungsprogramm liegen vor. URL: <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/bahnstreckenreaktivierung-erste-zwischenergebnisse-zum-neuen-reaktivierungsprogramm-liegen-vor-226482.html>. Letzter Zugriff am 01.02.2024.

MW Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, 2024b. Reaktivierung von Bahnstrecken/Neue

Reaktivierungsuntersuchung 2023. URL: https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/schiene_und_offentlicher_personennahverkehr/reaktivierung_von_bahnstrecken/reaktivierung-von-bahnstrecken-221354.html. Letzter Zugriff am 01.02.2024.

Santner, D., 2023. Pendlerinnen und Pendler im Land Bremen 2022 - immer mehr und immer weiter. KammerKompakt. Bremen. https://www.arbeitnehmerkammer.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Kammer_kompakt/AKB-23-040_RZ_KK_Pendler_6-Seiter_2023_06_Web_final.pdf. Letzter Zugriff am 01.02.2024.

UBA Umweltbundesamt, 2023. Emissionsübersichten KSG-Sektoren 1990-2022. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/361/dokumente/2023_03_15_em_entwicklung_in_d_ksg-sektoren_pm.xlsx. Letzter Zugriff: 02.02.2024.

UBA Umweltbundesamt, 2024. Vergleich der durchschnittlichen Treibhausgas-Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr. URL: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr_grafik. Letzter Zugriff: 02.02.2024.

Wer wir sind

Einfach Einsteigen engagiert sich für den Nahverkehr als Rückgrat einer umfassenden, ökologischen und sozialen Verkehrswende. Wir verstehen uns als eine aktive Ideenschmiede, die dafür strategisch wichtige, konkrete Konzepte und Projekte entwickelt, Netzwerke (mit) aufbaut und Kampagnen durchführt. Der Schwerpunkt unserer Arbeit liegt in Bremen und Niedersachsen, aber wir sind gelegentlich auch bundesweit und international präsent und aktiv. Wir erwarten gespannt Ihre Rückmeldung zum vorliegenden Bericht und freuen uns darauf, mit Ihnen über Reaktivierungen in den Austausch zu treten.



IMPRESSUM

Einfach Einsteigen e.V.

Büro: Jakobikirchhof 9, 28195 Bremen

Post: Postfach 106052, 28060 Bremen

Vorstand: Mark Wege

VR 8175 / Amtsgericht Bremen

Website: www.einsteigen.jetzt

Email: team@einsteigen.jetzt

Autoren: Jasper Bohling, Frederik Burdorf,
Elisa Gramm, Svenja Gudel, Mark Wege

Karten: Elisa Gramm, Svenja Gudel

Layout: Adriana Lemus – vicexversa.com

Bildnachweise: Einfach Einsteigen e.V.
Bremen, 2024

ISBN 978-3-9826192-0-0 (PDF)

ISBN 978-3-9826192-2-4 (Broschüre)

DANK

Wir bedanken uns herzlich bei allen Menschen, die Mehr Bahn durch Interesse, Engagement und finanzielle Unterstützung ermöglichen. Besonderen Dank richten wir an die Unterstützer:innen unserer Crowdfunding-Kampagne.

SOCIAL MEDIA

 [@einsteigen.jetzt](https://www.facebook.com/einsteigen.jetzt)

 [@einsteigen.jetzt](https://www.instagram.com/einsteigen.jetzt)

 [@einfacheinsteigen](https://www.youtube.com/einfacheinsteigen)

 [@einsteigen.jetzt](https://www.soundcloud.com/einsteigen.jetzt)

 einsteigenjetzt@verkehrswende.social

SPENDEN



Einfach Einsteigen e.V.

IBAN: DE64 4306 0967 2041 2504 00

BIC: GENODEM1GLS