



Bahnplan Ost-Friesland

Vorstellung im Landkreis Friesland

Jever, Dezember 2022

www.bpv-consult.de

0 BPV Consult GmbH (Koblenz)

Projektleitung Bahnplan Ost-Friesland (Standort Hamburg)



Matthias Kurzeck (Dipl.-Ing.)
Betriebskonzepte & Infrastruktur

BPV Consult GmbH

Deichstraße 48-50
20459 Hamburg
040 / 38 67 79-72
matthias.kurzeck@bpv-consult.de

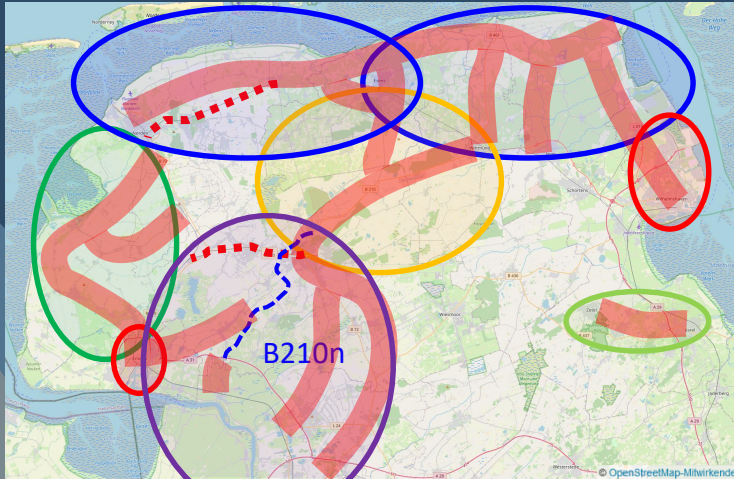
Kompetenzbereiche der BPV Consult:

- Beratung von Aufgabenträgern und kommunalen Unternehmen
- Fahrplan- und Infrastrukturplanung
- Elektromobilität und alternative Antriebe
- Verkehrsprognosen
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
(Nutzen-Kosten/ Standardisierte Bewertung)
- Projekt- und Vergabemanagement

0 Inhaltsübersicht

1. Projektüberblick
2. Erkenntnisse aus der Begehung
3. Tram-Train-Systeme
4. Trassenfindung und Bewertung
5. Prioritätenreihung der Strecken
6. Fördermöglichkeiten
7. Weiteres Vorgehen (Standardisierte Bewertung)

1 Projektüberblick



Analyse von
Verkehrsströmen, Bedürfnissen und Möglichkeiten

Anforderungen:

- Anbindung der Küste
- Erschließung des mittleren Ostfrieslands und
- Anbindung der Stadt Aurich.

2 Erkenntnisse aus der Begehung



bei Seghorn

2 Begehung

allgemeine Erkenntnisse alte Trassen (1/3)

alte Trassen sind **außerorts** oft frei, jedoch meist

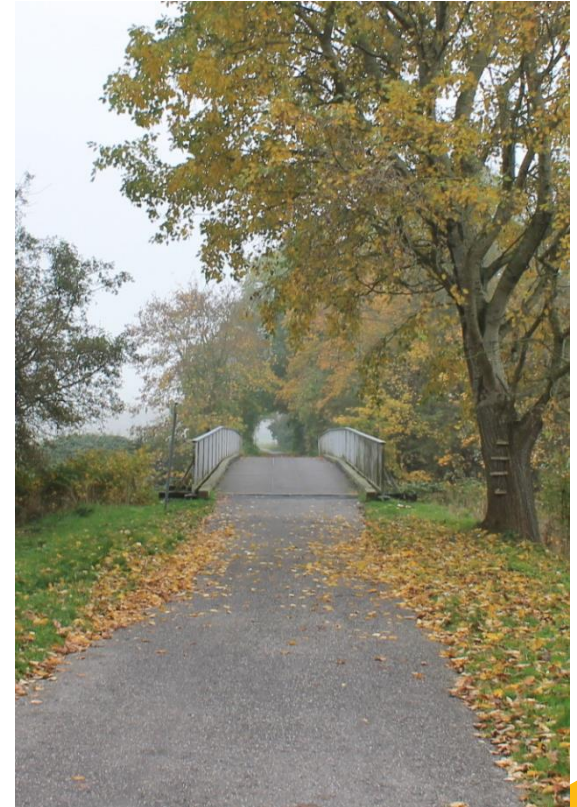
- als Radweg genutzt
- Alleen mit dicht stehenden Bäumen



Zetel

Alternative:
neuer Trassenverlauf
neben alter Trasse

oder Neutrassierung



Hinte

2 Begehung

allgemeine Erkenntnisse alte Trassen (2/3)

alte Trassen sind **innerorts** oft frei, jedoch meist

- als Radwegeverbindung, Fahrweg oder
- anders (Garten, Schuppen) genutzt



Neugarmissel

Herausforderung:

Zustimmung Anwohner
Lärm, „Störung“
Radweg verlegen

Alternativroute:

Wohnschwerpunkte
trotzdem erreichen



Bockhorn

2 Begehung

allgemeine Erkenntnisse zur Stadteinbindung

Tram-Train

Beispiel Wilhelmshaven



Wilhelmshaven, Ostfriesenstr.



Wilhelmshaven, Friedrich-Paffrath-Str.

In Wilhelmshaven wäre ausreichend Platz für eine Straßenbahn. Es sind

- breite, mehrspurige Straßen vorhanden und
- mehrbahnige Straßen vorbereitet.

3 Tram-Train-Systeme



fotocommunity.de/photo/die-saarbahn-in-kassel-patrick-rehn/35911226

3.1 Neue Straßenbahnen

Integration in die Stadt:
neue Netze

- Strasbourg
- Brest
- Saarbrücken



Hans-Peter Scholz, commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2558832



Stefan Oemisch, commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=25869816



Smiley.toerist, commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=20740536

3.2 Fahrzeuge Tram-Train / BEMU

Tram-Train

- Tram-Train-Triebwagen 37,5 m
- Straßenbahnstrom+Bahnstrom oder Straßenbahnstrom+Diesel
- Bahnstrom+Akkus (noch zu entwickeln)



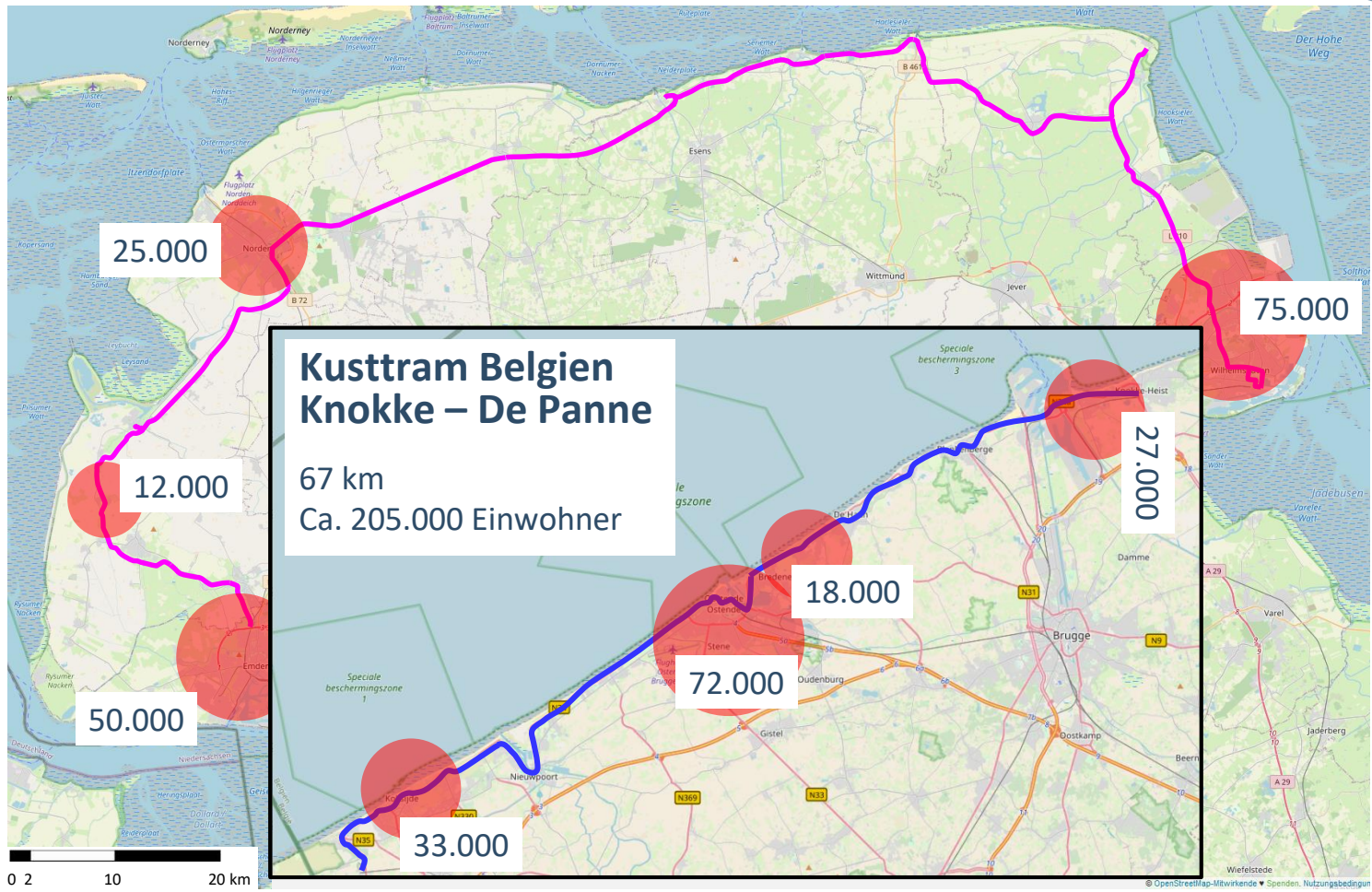
Leiflive, [wikipedia.org/wiki/Renaissance_der_Straßenbahn](https://www.wikipedia.org/wiki/Renaissance_der_Straßenbahn)

Akku-Triebwagen (BEMU)

- Oberleitung-/Akku-Triebwagen (EBO) 42 m
- **BEMU:** Batterie(Akku) + (E)Oberleitung



paribus.de



3.3 Küstentram im Bahnplan Ost-Friesland

Ca. 120 km
210.000 Einwohner

Vergleich zur Kusttram/ Belgien
(gleicher Maßstab!)

Einwohner-
schwerpunkt

4 Trassenfindung

1. Ausfiltern realistischer Trassen

Abschätzung von

- Erschließung/ erschlossene Einwohner und touristische Ziele
- Machbarkeit/ Umsetzbarkeit
- Kostenprognose

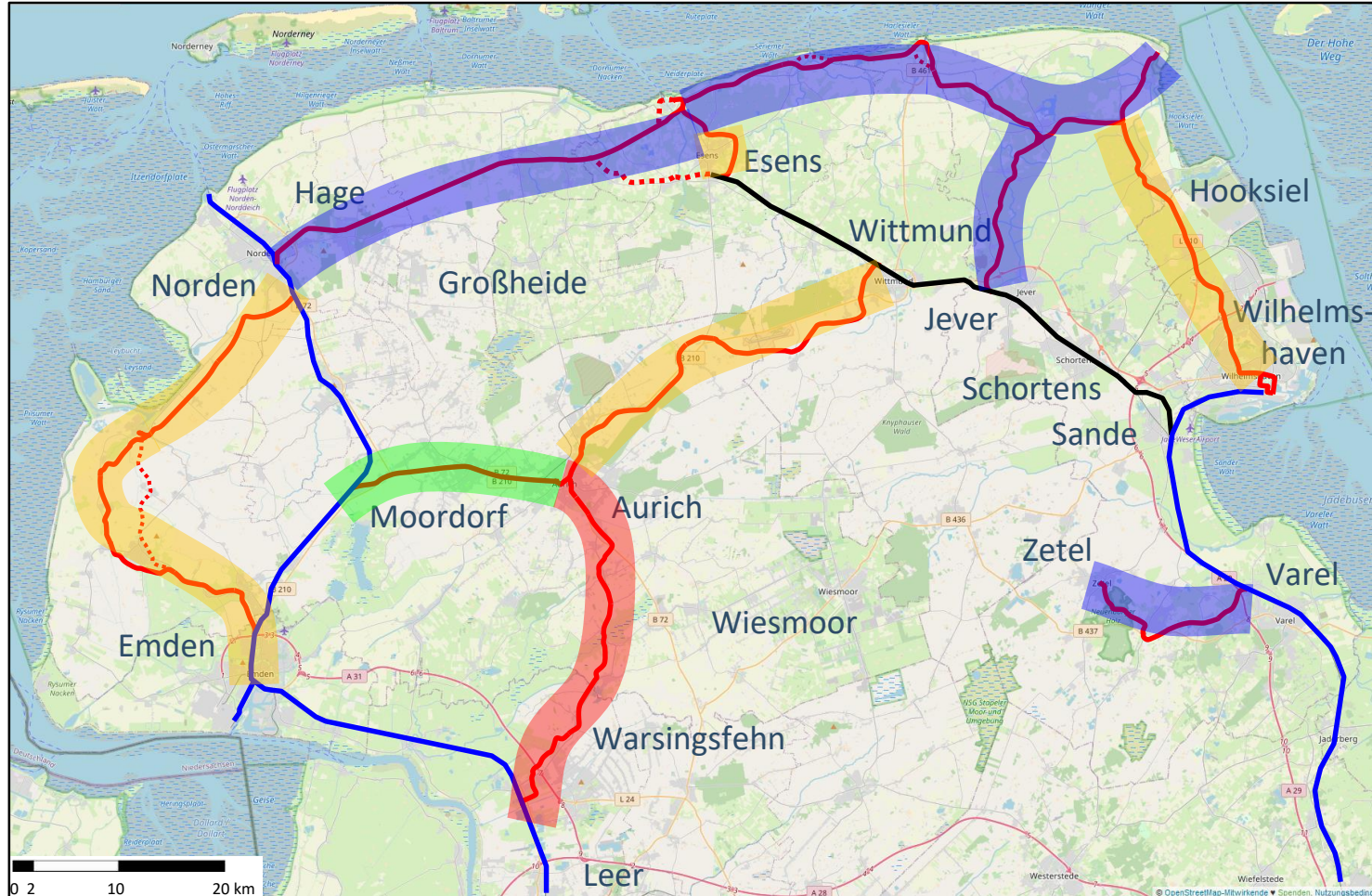
2. Trassendefinition

- Trassierungsbeispiele

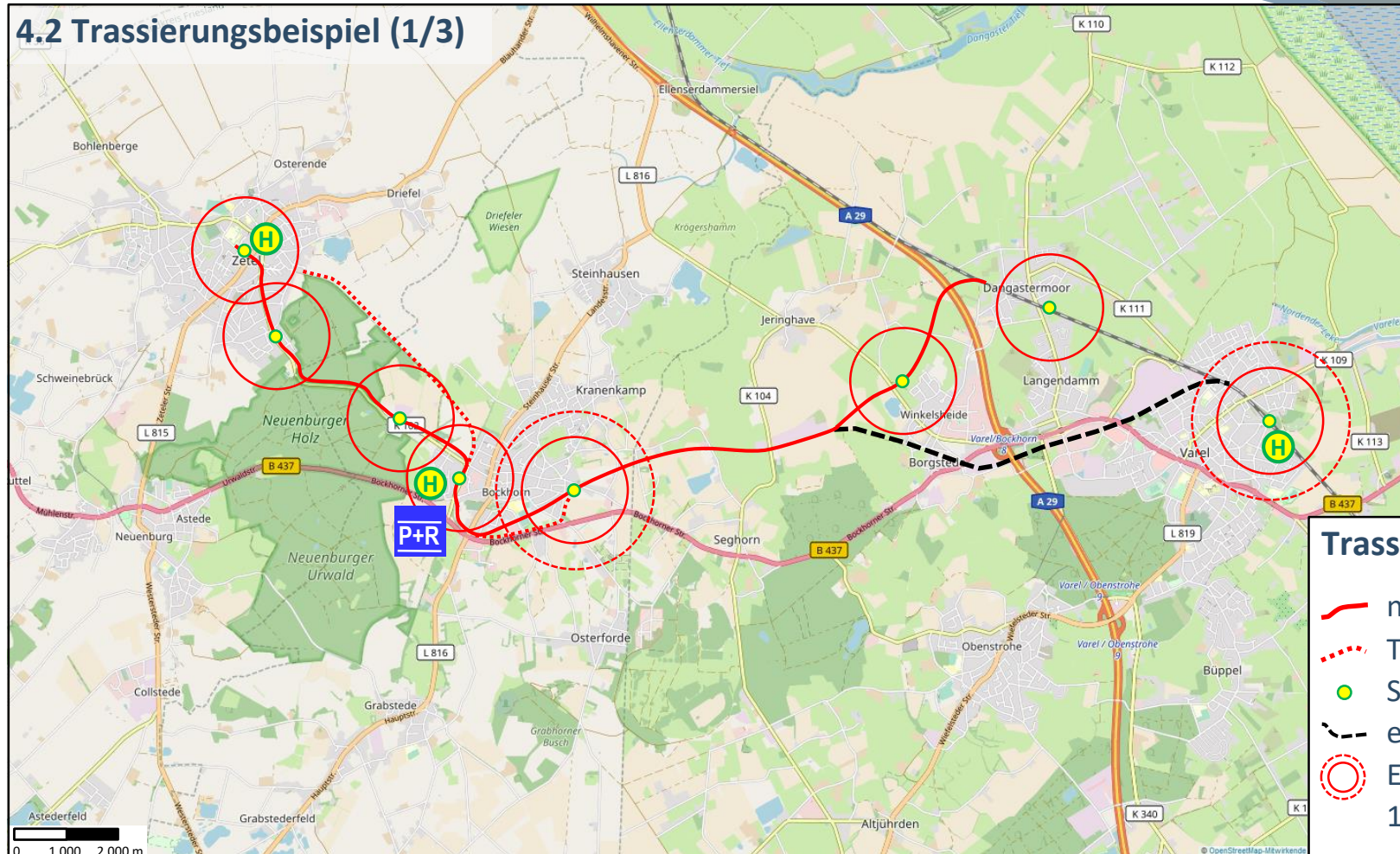
-> **Bewertung**

4.1 Bewertung Umsetzbarkeit

- sehr gut
- gut
- durchschnittlich
- herausfordernd
- Bestandsstrecken
(Personenverkehr)
- Neubau
- Varianten



4.2 Trassierungsbeispiel (1/3)



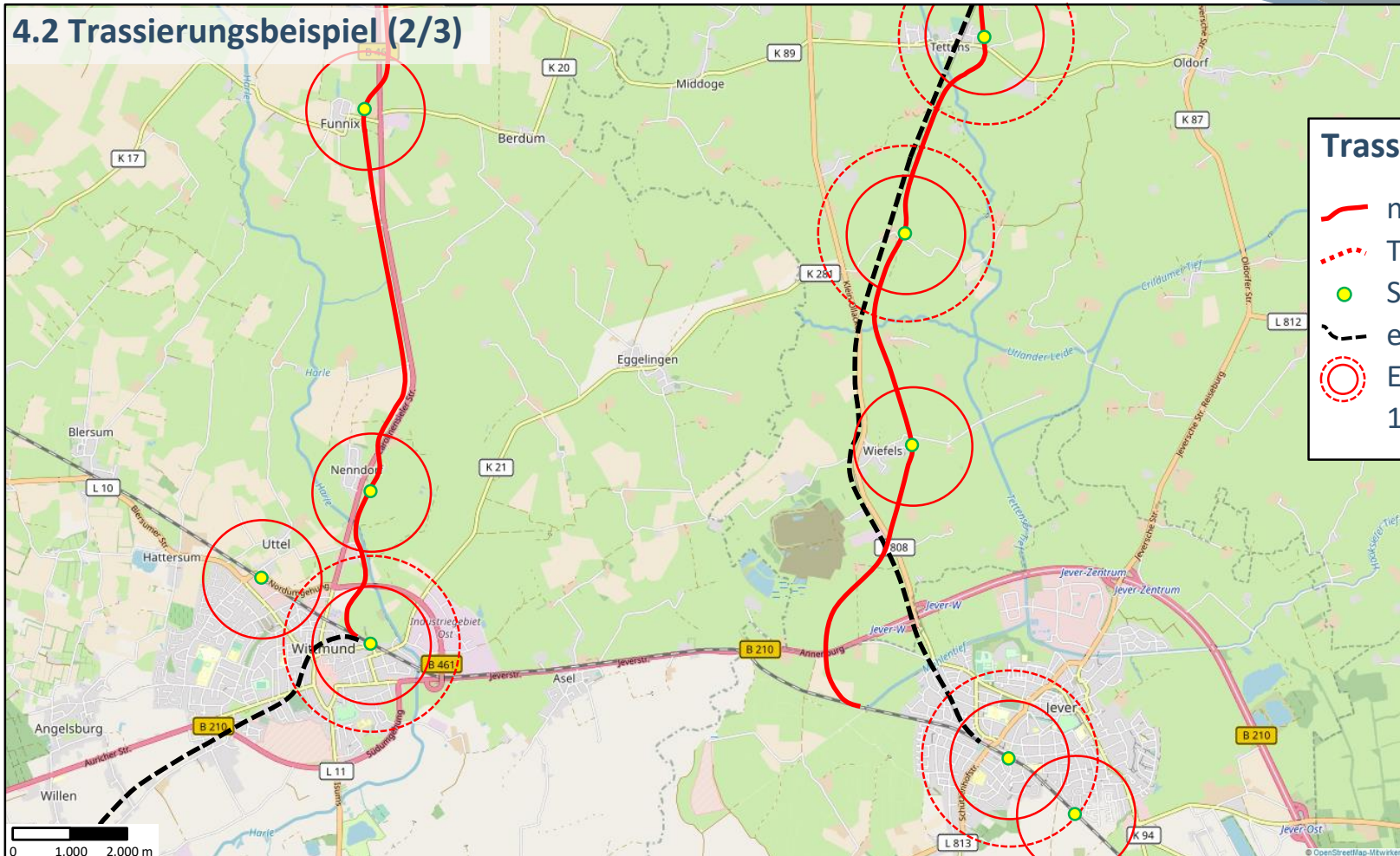
Fahrzeiten:

Varel – Zetel
19 min, 14,6 km

Trassierung

- neue Trasse
- - - Trassenvariante
- Station
- - - ehem. Trasse
- Einzugsbereich
1.000m / 1.500m

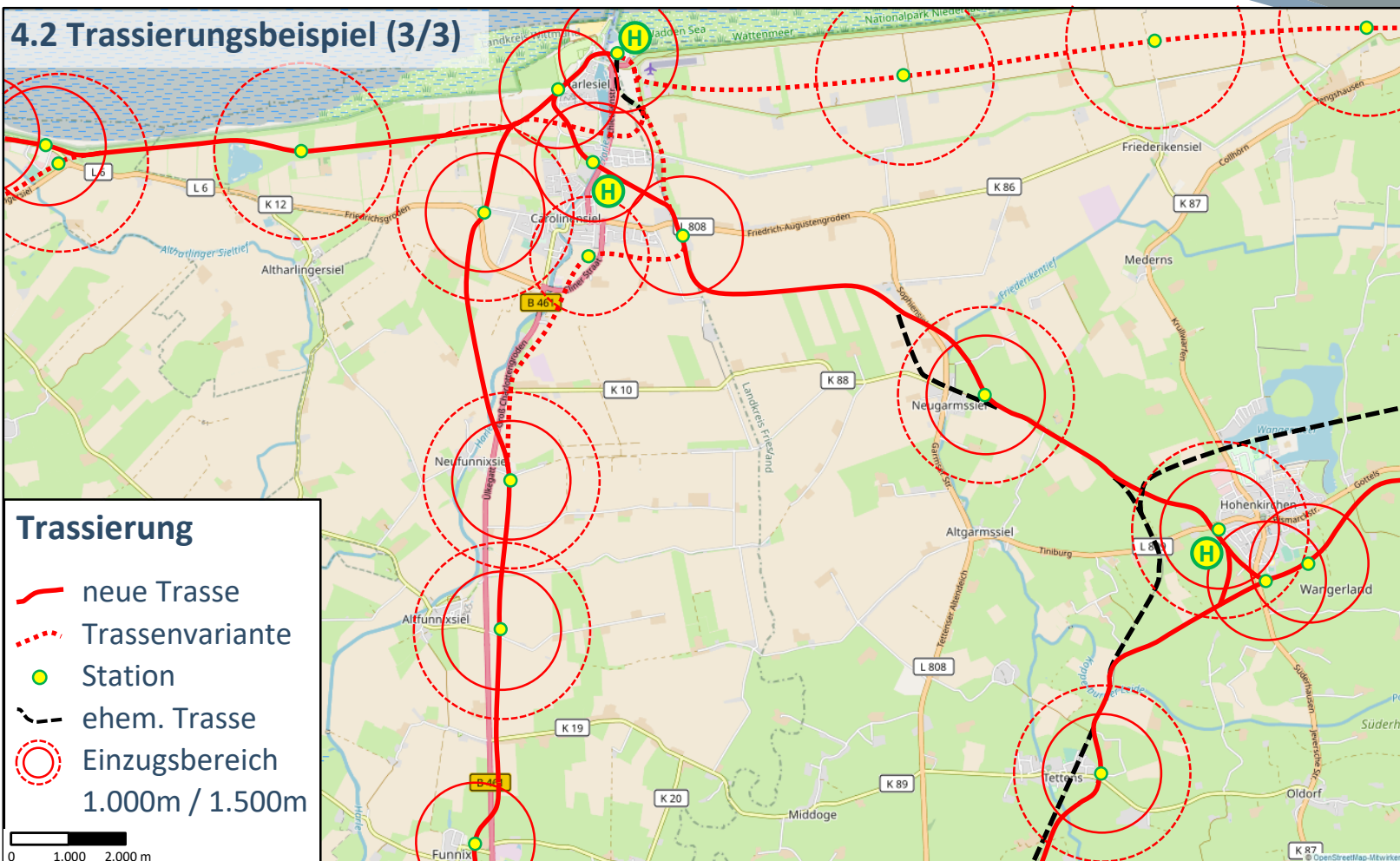
4.2 Trassierungsbeispiel (2/3)



Trassierung

- neue Trasse
- Trassenvariante
- Station
- ehem. Trasse
- Einzugsbereich
1.000m / 1.500m

4.2 Trassierungsbeispiel (3/3)



Fahrzeiten:

Harlesiel –
Wittmund
21 min, 15,5 km

Hohenkirchen –
Jever
15 min, 13,2 km

Harlesiel –
Jever
28 min, 23,3 km

5 Prioritätenreihung der Strecken

Strecke	EW/km	Tourismus	Netz- wirkung	Umsetz- barkeit	Kosten/ EW	Gesamt
Aurich – Abelitz – Emden	++	0	+	++	++	++
Norden – Bengersiel – Esens	0	++	++	+	0	++
Varel – Zetel	++	0	0	+	++	++
Jever – Harlesiel	0	++	+	+	0	+
Emden – Greetsiel	+	++	0	0	0	+
Hohenkirchen – Schillig	0	++	0	+	0	+
Harlesiel – Bengersiel	0	++	+	+	-	0
Leer – Aurich	++	0	+	-	+	0
Wilhelmshaven – Schillig	0	++	0	0	-	0
Aurich – Wittmund	0	0	+	0	-	-
Greetsiel – Norden	0	+	+	+	-	-

Bewertung: ++ sehr gut + gut 0 neutral - negativ

Bahnstrecken im Bahnplan Ost-Friesland

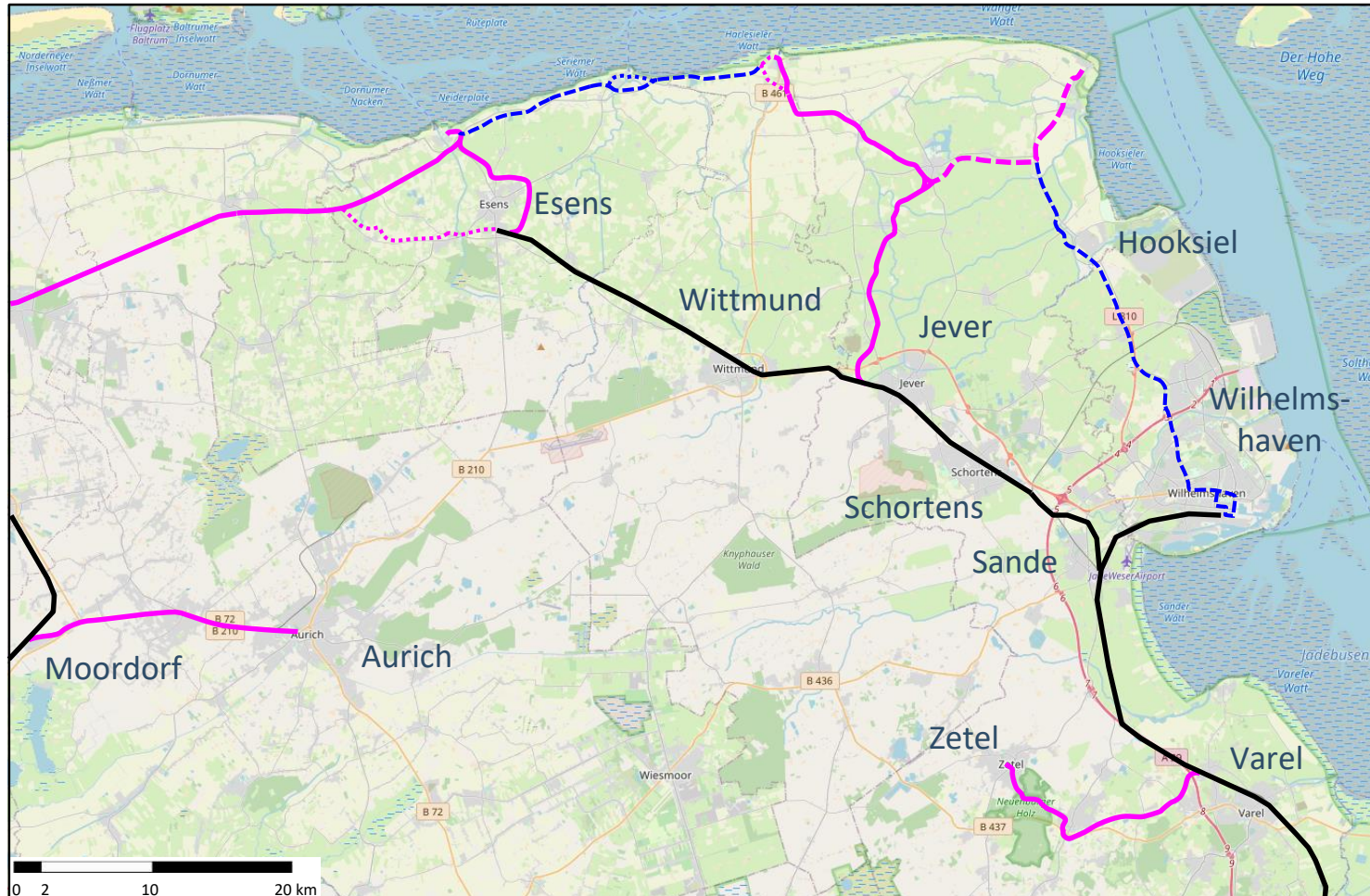
— Bestandsstrecken
(Personenverkehr)

Neu

— Reaktivierung
Stufe I / Variante

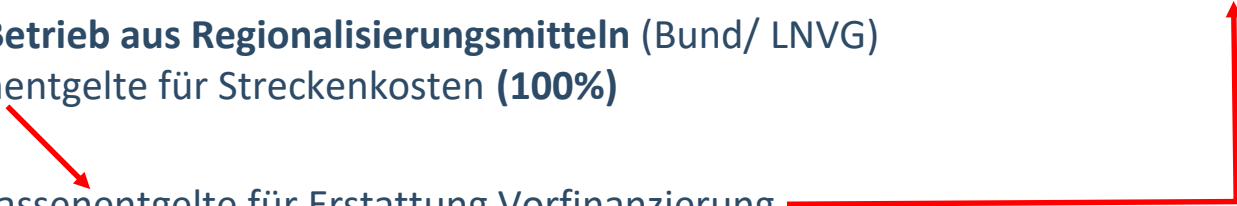
— Neubau Stufe II /
Variante

— Neubau Stufe III



6 Fördermöglichkeiten

Bahnstrecken inkl. Reaktivierung und Stationen

- **Baukostenförderung nach dem GVFG zu 75% - 90%** → **(10% - 25% Vorfinanzierung)**
 - Bestellung **Betrieb aus Regionalisierungsmitteln** (Bund/ LNVG)
inkl. Trassenentgelte für Streckenkosten **(100%)**
 - Laufende Trassenentgelte für Erstattung Vorfinanzierung
- 

Stationsumfelder

- Förderung nach dem GVFG zu ~ 75%

7 Weiteres Vorgehen (Standardisierte Bewertung)

Die Standardisierte Bewertung bildet Veränderungen **innerhalb des Verkehrsmittels** („Beschleunigungen“ bei PKW oder ÖV) ab. **Verlagerungen** vom PKW zum ÖV oder umgekehrt sind im Standardverfahren **nur bedingt abzubilden**.

- **Die neue Verfahrensanleitung 2016+ berücksichtigt diese Aspekte durch optionale zusätzliche Bewertungen.**

- **Ablauf Standardisierte Bewertung:**
 1. NKU, z.B. analog zu früherem **Projektdossierverfahren** um die weiteren Möglichkeiten abzuschätzen (spart das aufwändige Verkehrsmodell)

 2. Standardisierte Bewertung um Streckenbau bzw. Reaktivierung bei der LNVG einzufordern

7 Weiteres Vorgehen (Standardisierte Bewertung)

Empfehlung: Projektdossierverfahren* für die Strecken

- Varel – Zetel
- Jever – Harlesiel
- Aurich – Abelitz (– Emden)
- Norden – (Bensersiel –) Esens (mit Variantenuntersuchung)

* Das Projektdossierverfahren ist in der neuen Verfahrensanleitung 2016+ nicht mehr berücksichtigt. Gleichwohl bietet das entsprechende Vorgehen eine gute erste Prognose und Orientierung über die Wirtschaftlichkeit von ÖV-Maßnahmen.

Projektleitung Bahnplan Ost-Friesland (Standort Hamburg)



Matthias Kurzeck (Dipl.-Ing.)
Betriebskonzepte & Infrastruktur

BPV Consult GmbH

Deichstraße 48-50
20459 Hamburg
040 / 38 67 79-72
matthias.kurzeck@bpv-consult.de

Bereichsleitung SPNV & Infrastruktur (Standort Koblenz)



Mario Pott (Dipl.-Ing.)

BPV Consult GmbH

Löhrstraße 113
56068 Koblenz
0261 / 201 650-11
mario.pott@bpv-consult.de