

Reaktivierung Tecklenburger Nordbahn

Präsentation der Ergebnisse

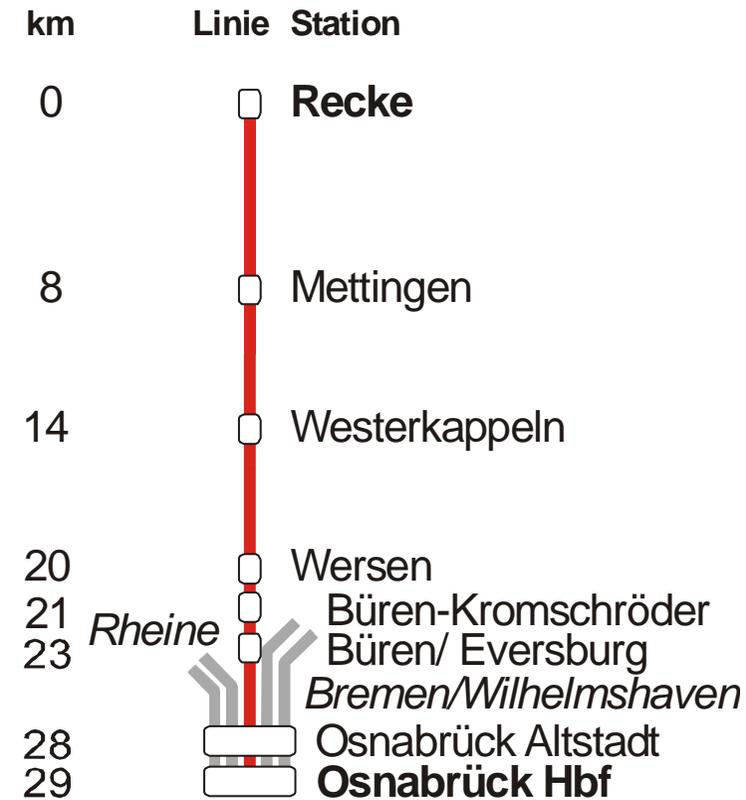


Aufgabenstellung

- Reaktivierung der TN ist im 2. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland enthalten
- Aktualisierung des Gutachtens aus dem Jahr 2003 erforderlich
- Grundlage für den aufzustellenden Nahverkehrsplan des NWL
- Stellungnahme der Gebietskörperschaften bis Mitte Februar

Strecke und Stationen

- Streckengeschwindigkeit TN: 80 km/h, DB: 120 km/h
- Zugbegegnung in Westerkappeln



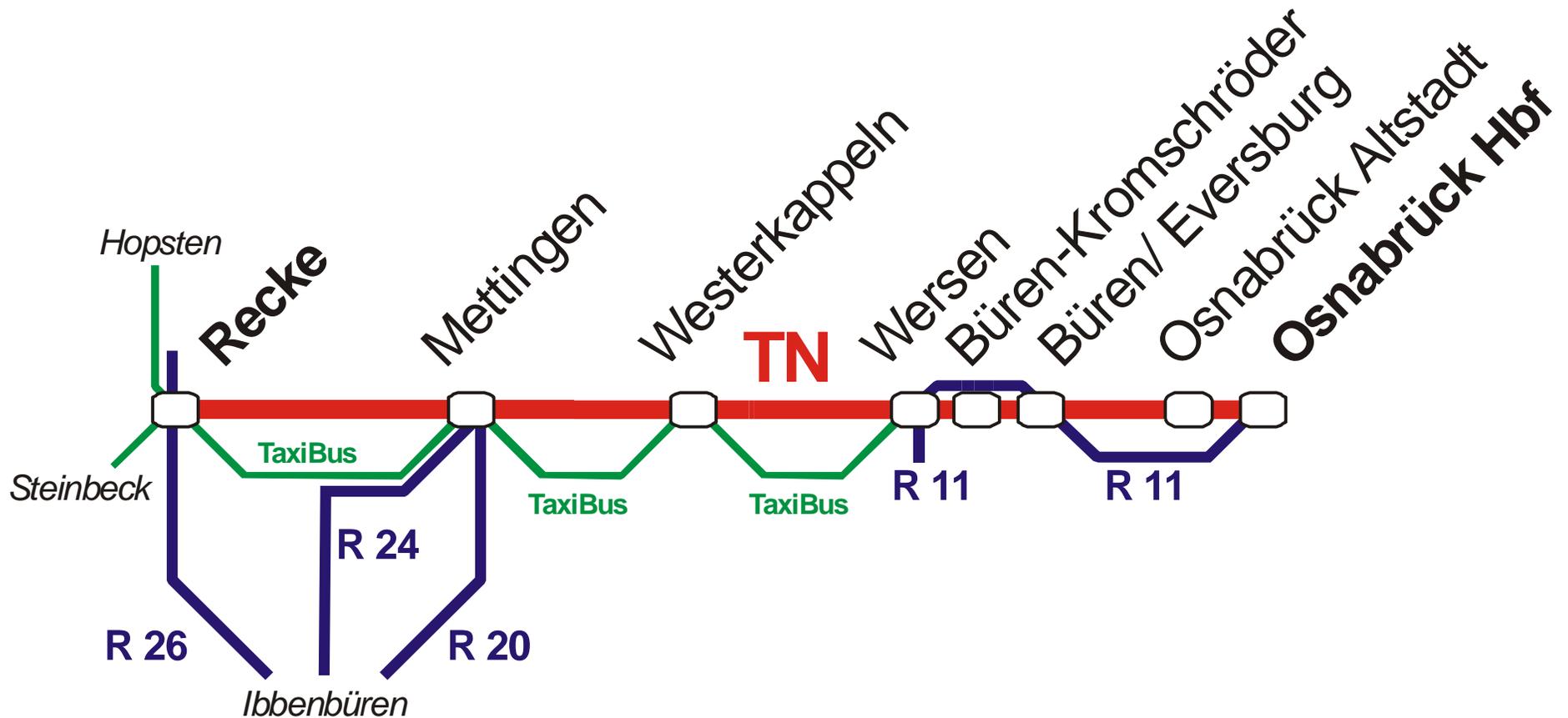
SPNV-Angebot Osnabrück – Recke

- | | | |
|----------------------|-------------|-----------------|
| • Montag bis Freitag | 30-min-Takt | 6-20 Uhr |
| | 60-min-Takt | 20-22 Uhr |
| • Samstag | 30-min-Takt | 9-16 Uhr |
| | 60-min-Takt | 7-9 / 16-22 Uhr |
| • Sonn- und Feiertag | 60-min-Takt | 8-22 Uhr |

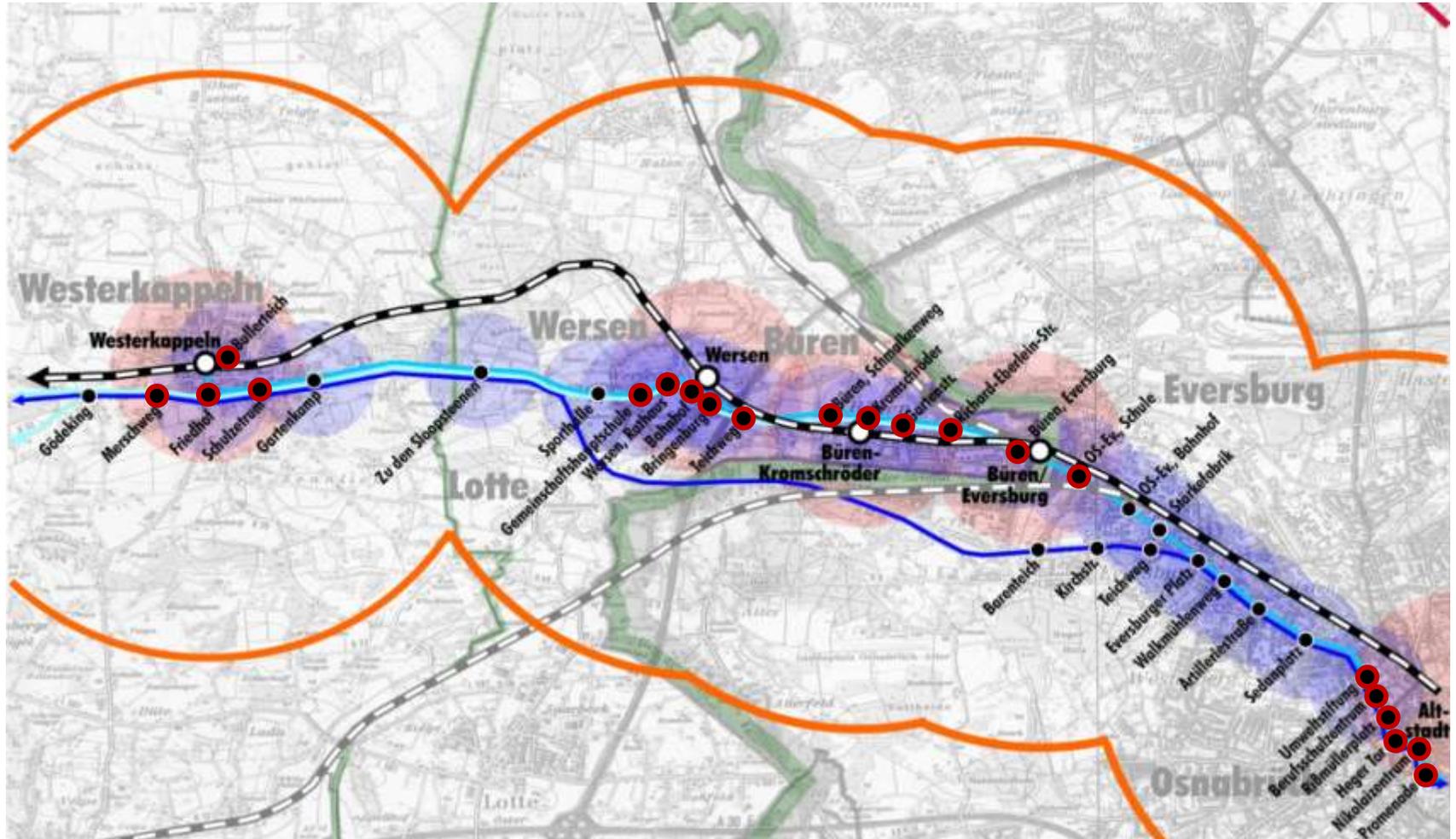
angepasstes Bus-Angebot

- SPNV ersetzt Schnellbuslinie S 10 (bisher stündlich)
- R 11 entfällt im Abschnitt Wersen – Westerkappeln (bisher 2 x stündlich)
- Anschlüsse in den TN-Stationen an Regionalbus- und TaxiBus-Linien

Angebot Bahn und Bus



Erschließung



Fahrzeitvergleich

| | heute (Bus*) | Planfall |
|----------------------------------|--------------|----------|
| Recke – Osnabrück (S 10) | 48 min | 29 min |
| Mettingen – Osnabrück (S 10) | 37 min | 22 min |
| Westerkappeln – Osnabrück (S 10) | 26 min | 17 min |
| Westerkappeln – Osnabrück (R 11) | 36 min | 17 min |
| Wersen – Osnabrück (R 11) | 30 min | 12 min |

Reisezeitvergleich**

| | heute (Bus*) | Planfall |
|----------------------------------|--------------|----------|
| Recke – Osnabrück (S 10) | 63 min | 50 min |
| Mettingen – Osnabrück (S 10) | 52 min | 43 min |
| Westerkappeln – Osnabrück (S 10) | 41 min | 38 min |
| Westerkappeln – Osnabrück (R 11) | 51 min | 38 min |
| Wersen – Osnabrück (R 11) | 45 min | 33 min |

* Haltestellen Bus: Recke Post / Mettingen Rathaus / Westerkappeln Friedhof / Wersen Rathaus / Osnabrück Neumarkt

** Zugangszeit + Wartezeit + Beförderungszeit (Fahrzeit) + Abgangszeit

Nachfrageabschätzung

- Verlagerung Bus (ÖPNV) zur TN (SPNV)
- Verlagerung Motorisierter Individualverkehr (MIV) zur TN (SPNV)
- Berechnung der Verlagerung in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung mit detaillierter Betrachtung für die verschiedenen Fahrrelationen
- Potenziale aus Siedlungsstrukturweiterungen (Neuansiedlung in Lotte, Westerkappeln, Mettingen und Recke, geplantes Gewerbe in Lotte, Westerkappeln und Recke)
- Verlagerungen ergeben sich durch
 - Verbesserungen des Taktes
 - Verkürzung der Fahrzeit
 - Systemverbesserung, modernere Haltestellenausstattung

Nachfrageabschätzung

- 5.700 Fahrten am Tag (Mo-Fr) auf der Gesamtstrecke
- 2.600 Fahrten am Tag Neuverkehr
- Abschnitt Westerkappeln – Osnabrück -> 4.700 Fahrten
- Westerkappeln -> 2.800 Ein- und Aussteiger (Summe)
- Lotte (Wersen, Büren-Kromschröder, Büren-Eversburg) -> 3.900 Ein- und Aussteiger (Summe)

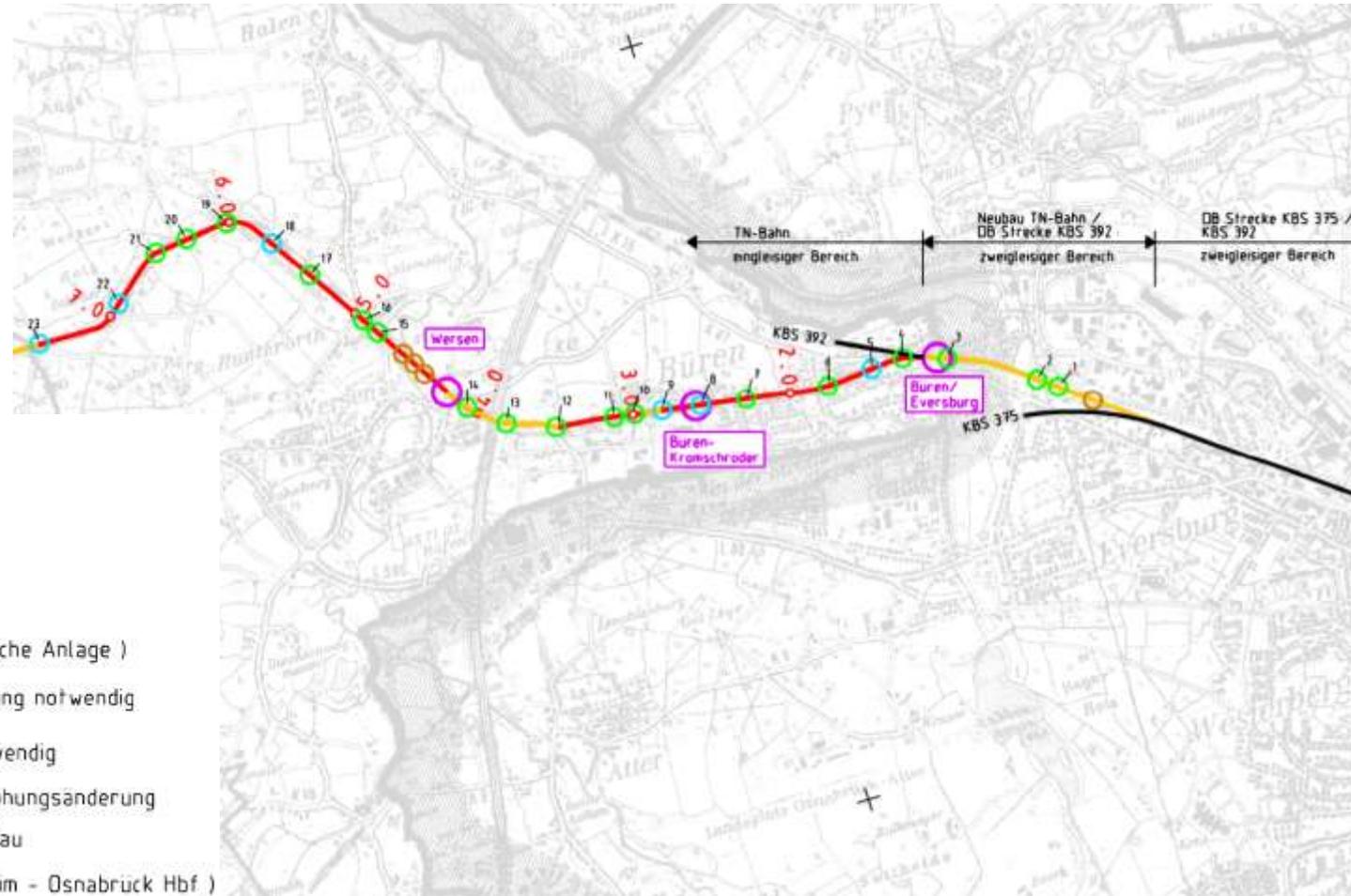
Ausbau der Infrastruktur

- 3 Ingenieurbauwerke müssen saniert werden
- Im Zielzustand 74 Bahnübergänge, davon 46 mit technischer Sicherung
- Kreuzungsbahnhof Westerkappeln
- Errichtung von Streckenblöcken mit Ein- und Ausfahrtssignal (hierdurch auf der gesamten Strecke Kabeltrasse notwendig)
- Ca. 1,5 km zweites Gleis zw. Abzweig TN in Büren/Eversburg und dem Bf Eversburg an der Hauptstrecke Osnabrück – Rheine
- Gesamtinvestition 28,8 Mio. €

Kosten Ausbau Infrastruktur

| | Tsd. € |
|----------------------------|---------------|
| Grunderwerb | 861 |
| Gleis- und Oberbau | 9.842 |
| Ingenieurbauwerke | 604 |
| Bahnübergänge | 7.032 |
| Haltepunkte | 2.075 |
| Sicherungstechnik | 6.807 |
| Straßenbau | 232 |
| Abbruch | 13 |
| Baustelleneinr., Umleitung | 1.361 |
| Summe | 28.827 |

Ausbau Infrastruktur – Bereich Lotte



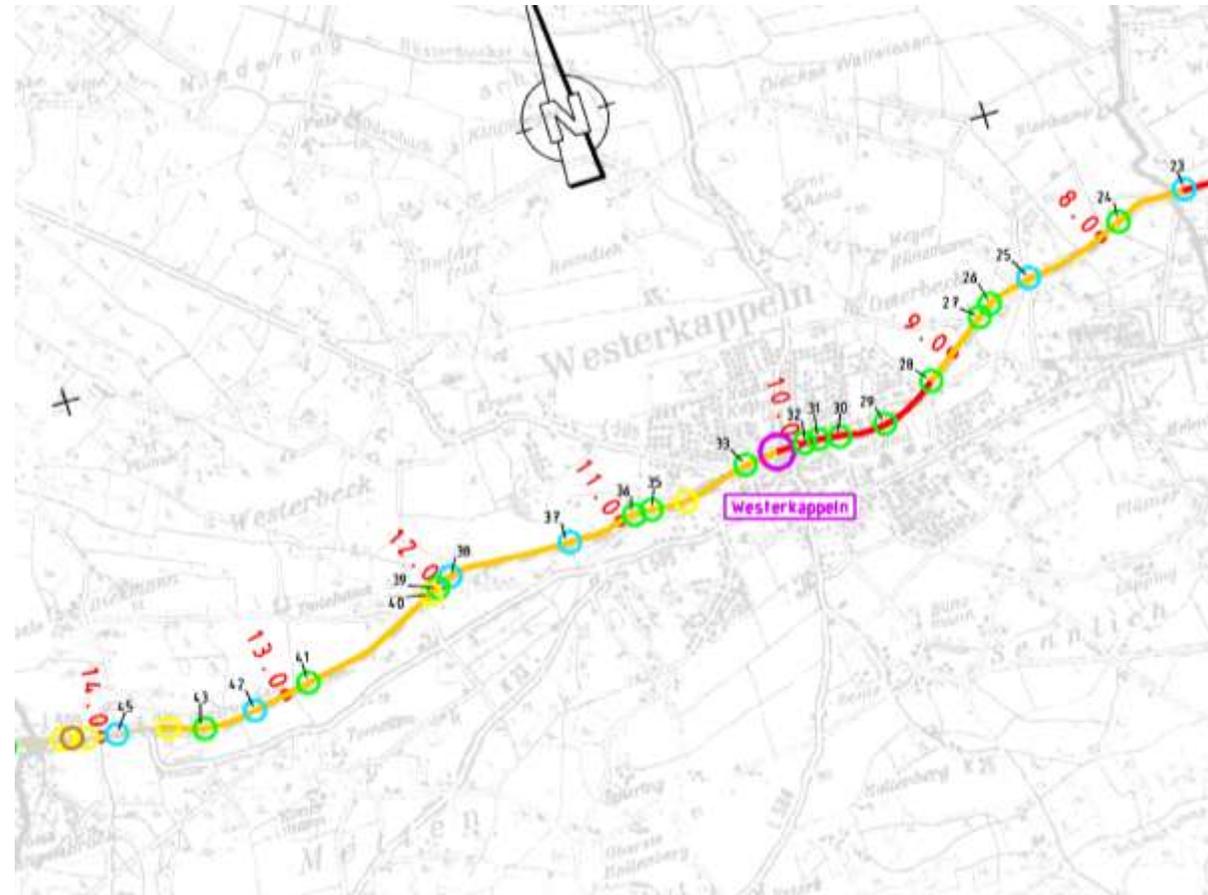
-  Haltpunkt
-  Eisenbahnüberführung neu
-  Bahnübergang - Auffassung
-  Bahnübergang - Anpassung
-  Bahnübergang - (neue technische Anlage)
-  Bahnübergang - keine Anpassung notwendig
-  Keine Gleisdurcharbeitung notwendig
-  Gleisdurcharbeitung mit Überhöhungsänderung
-  Gleisneubau einschließlich Erdbau
-  DB Strecke 2992 (Bad Bentheim - Osnabrück Hbf)

BÜ's Bereich Lotte

| Verkehrsstärke Anpassungsmaßnahme | schwacher Verkehr | mäßiger Verkehr | starker Verkehr |
|--|----------------------|--------------------|--------------------|
| Verlängerung der Einschaltstrecke auf gemäß Ril 815 zu berechnende Einschaltpunkte | | | |
| Nachrüstung von Schrankenanlagen | 1 | 2 | 3 |
| Neubau einer BÜ-Anlage mit Lichtzeichen und Schranken | | 6 | 1 |
| Versetzung der Pfeif tafeln (Signal BÜ 4) auf neu berechnete Standorte | 6 | | |
| keine Maßnahme/evt.weitere Prüfungen | 1 | | |
| Summe | 8 | 8 | 4 |

Ausbau Infrastruktur – Bereich Westerkappeln

-  Haltepunkt
-  Eisenbahnüberführung neu
-  Bahnübergang - Auffassung
-  Bahnübergang - Anpassung
-  Bahnübergang - (neue technische Anlage)
-  Bahnübergang - keine Anpassung notwendig
-  Keine Gleisdurcharbeitung notwendig
-  Gleisdurcharbeitung mit Überhöhungsänderung
-  Gleisneubau einschließlich Erdbau
-  DB Strecke 2992 (Bad Bentheim - Osnabrück Hbf)



BÜ's Bereich Westerkappeln

| Verkehrsstärke Anpassungsmaßnahme | schwacher Verkehr | mäßiger Verkehr | starker Verkehr |
|--|----------------------|--------------------|--------------------|
| Verlängerung der Einschaltstrecke auf gemäß Ril 815 zu berechnende Einschaltpunkte | - | | |
| Nachrüstung von Schrankenanlagen | - | 6 | 1 |
| Neubau einer BÜ-Anlage mit Lichtzeichen und Schranken | 1 | 3 | |
| Versetzung der Pfeiftafeln (Signal BÜ 4) auf neu berechnete Standorte | 6 | 1 | |
| keine Maßnahme/evt.weitere Prüfungen | 2 | | |
| Summe | 9 | 10 | 1 |

Nutzen-Kosten-Untersuchung

(monetär bewerteter Nutzen in Tsd. Euro pro Jahr)

| | |
|---|----------------|
| ÖV-Reisezeitdifferenz [T€/a] | 734 |
| Saldo IV-Betriebskosten [T€/a] | 2.366 |
| Saldo ÖV-Gesamtkosten ohne Kapitaleinsatz für ortsfeste Infrastruktur [T€/a] | - 2.727 |
| Saldo Umwelt- und Unfallfolgekosten [T€/a] | 962 |
| Summe der monetär bewerteten Nutzen [T€/a] | 1335 |
| Kapitaleinsatz ÖV-Fahrweg Mitfall [T€/a] (Kosten) | 1.191 |
| Nutzen-Kosten-Indikator | 1,12 |

Ergebnisse

- Investitionskosten ca. 29 Mio. €
- Kosten-Nutzen-Indikator > 1 = volkswirtschaftlich sinnvoll
- ca. 3,6 Mio. € jährlicher Zuwendungsbedarf [ca. 3,0 Mio. € in NRW] (bei 100 % Investitionsförderung nach § 13 ÖPNVG NRW) über Regionalisierungsmittel für den SPNV-Betrieb
- Voraussetzung für eine Reaktivierung ist die Berücksichtigung der TN bei der Zuweisung der Zuwendungen für den SPNV-Betrieb nach § 11 ÖPNVG

weiteres Vorgehen

- Einbringen der Reaktivierung der TN in den Nahverkehrsplan NWL
- Auf Grundlage des Nahverkehrsplans NWL und der vorliegenden Machbarkeitsuntersuchung Einbringen der Reaktivierungen der TN in die weiteren Ausbau- und Finanzierungsplanungen des Landes NRW
- Bei Aufnahme in Landesplanungen NRW weitere Planungsschritte (Infrastruktur, Bahnübergänge, Stationen, ergänzendes Buskonzept) mit Einbindung der betroffenen Kommunen und informeller Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern (Klärung heute nicht zu beantwortender Fragen)
- Danach Entscheidungen in den Gemeinden, im Kreis Steinfurt, im ZVM und bei der RVM als Infrastrukturbetreiber über Weiterführung der Planungen

Perspektive

- Die erneute Aufnahme der TN in den Nahverkehrsplan erhält die Perspektive einer zukünftigen Reaktivierung der Strecke
- Eine zukünftige Reaktivierung für den SPNV sichert die Infrastruktur einer Schienenanbindung für die Anliegerkommunen – auch für den Güterverkehr
- Anbindung an das Regional- und Fernverkehrsnetz in Osnabrück Hbf
- Schnelles und qualitativ hochwertiges Verkehrssystem auf der Schiene, unabhängig vom Straßenverkehr

**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT !**

