

## Reaktivierung Tecklenburger Nordbahn

Präsentation der Ergebnisse

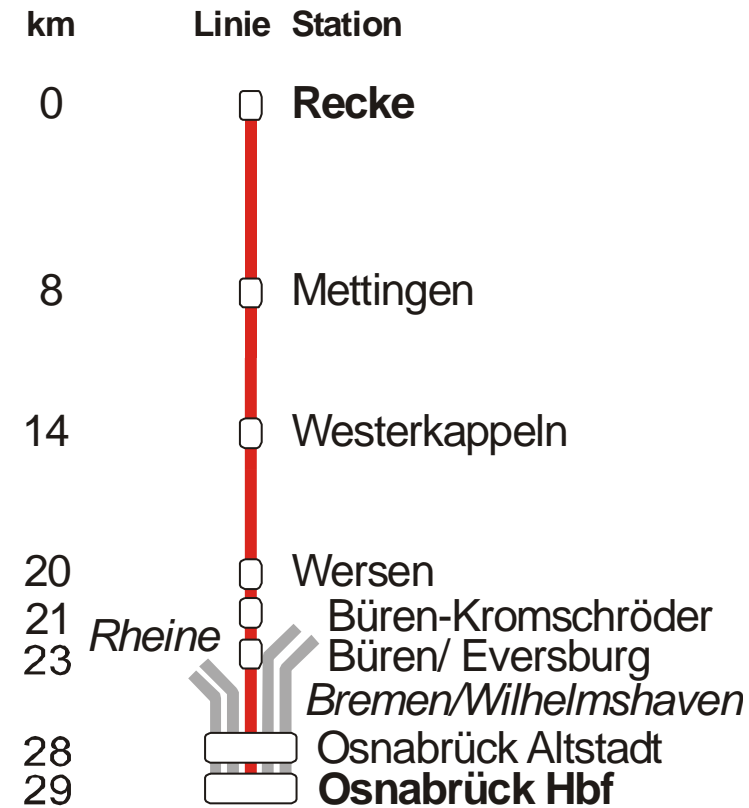


## Aufgabenstellung

- 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



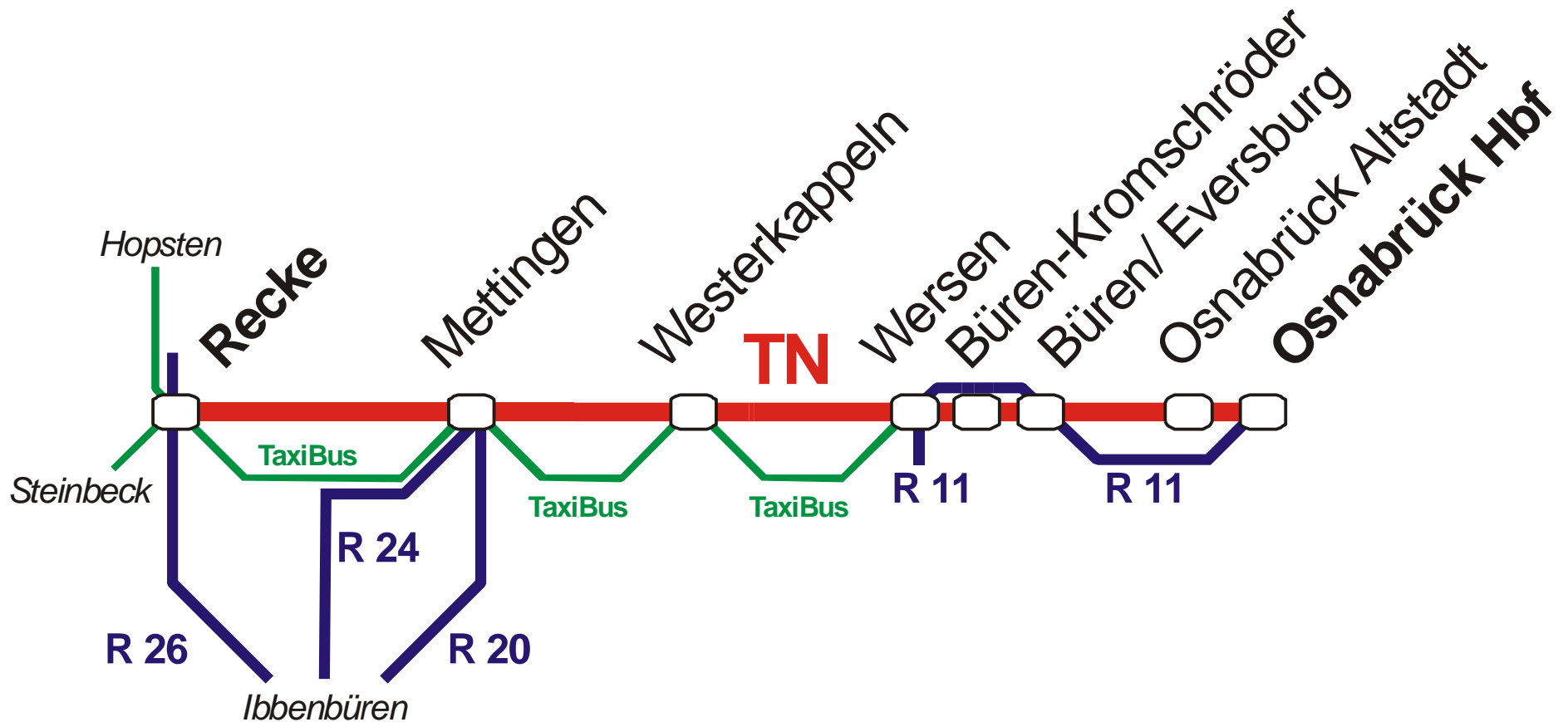
## SPNV-Angebot Osnabrück – Recke

- |                      |             |                 |
|----------------------|-------------|-----------------|
| • 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        |

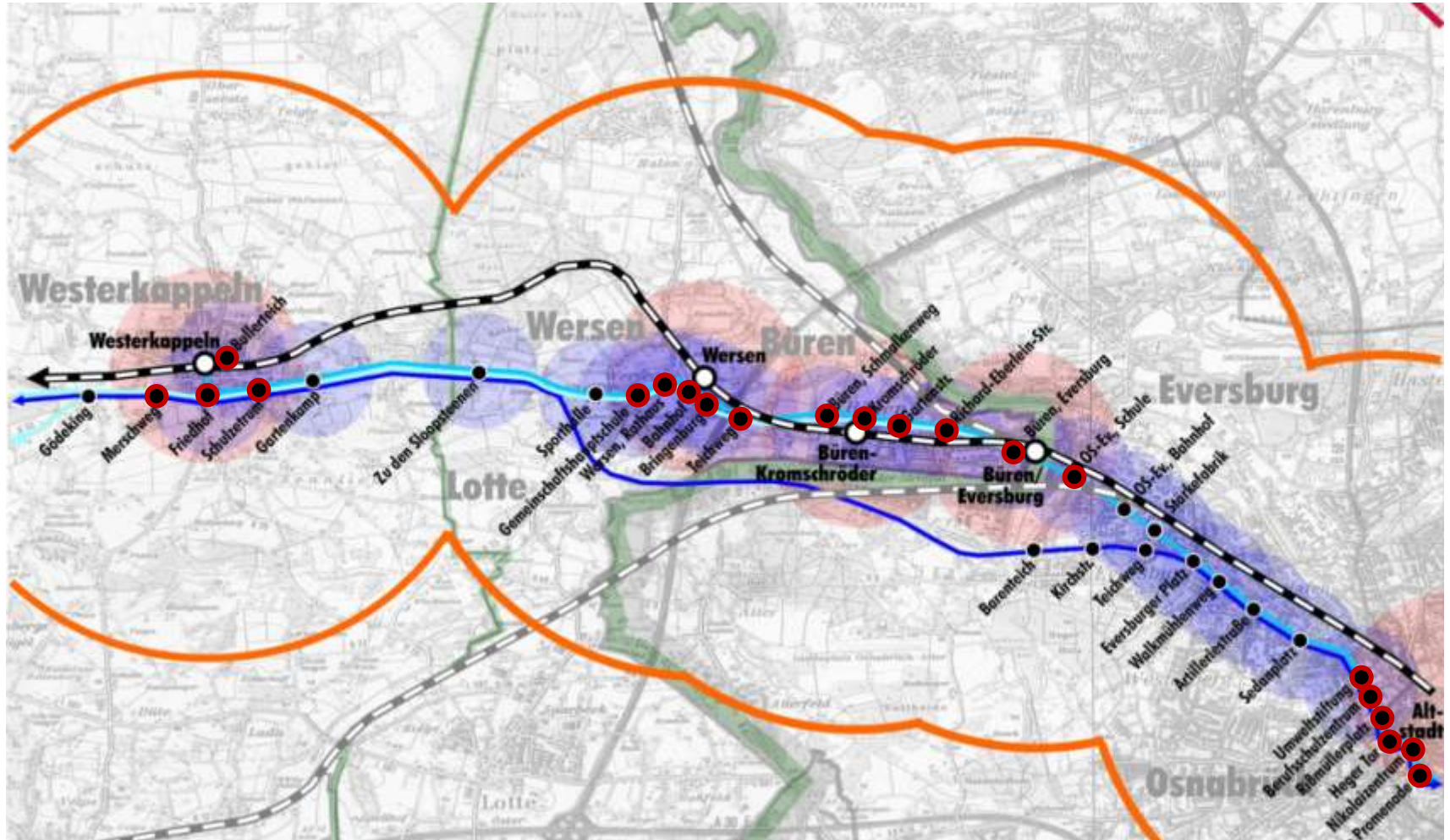
## angepasstes Bus-Angebot

- 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)

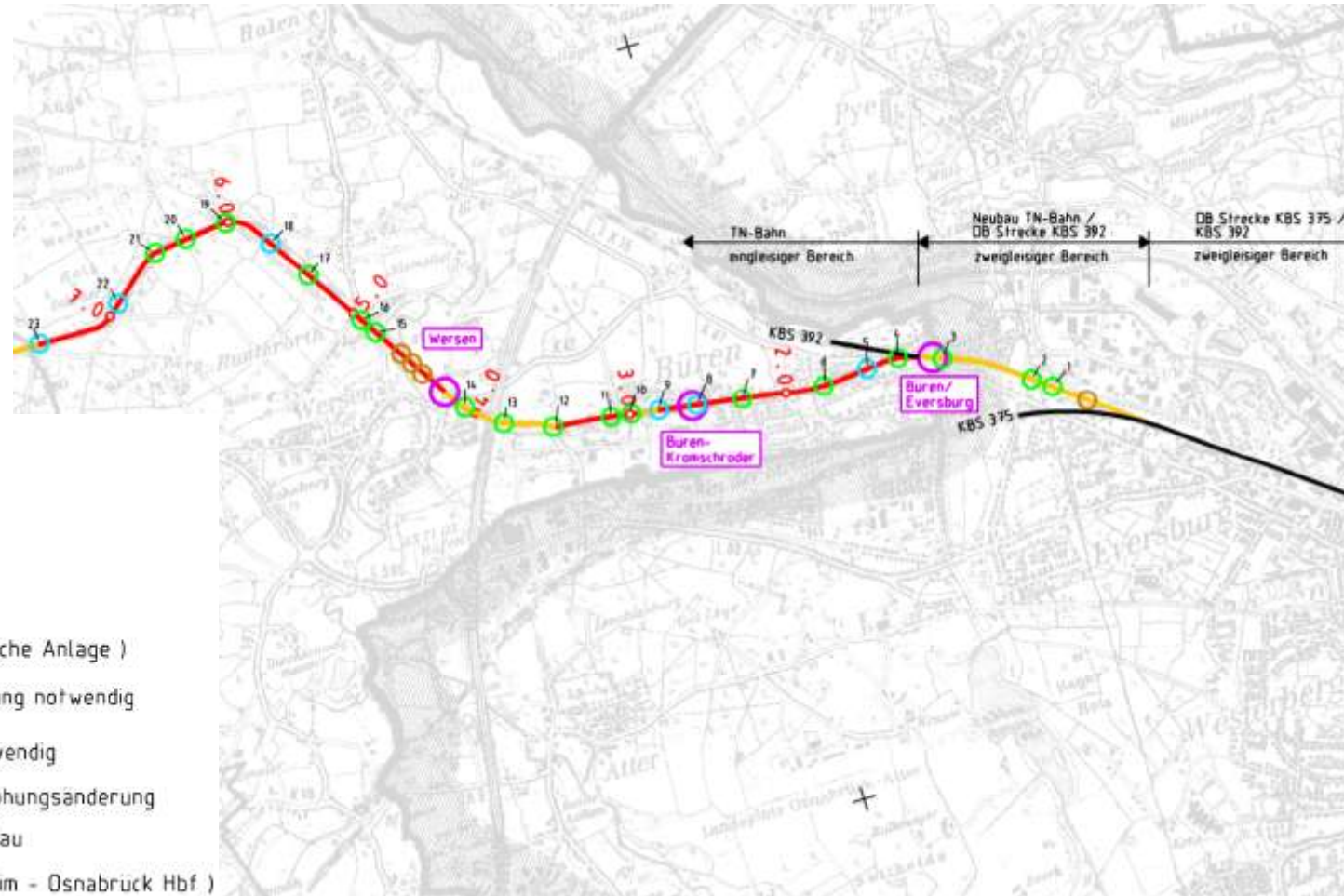
## Ausbau der Infrastruktur

- 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	<b>861</b>
Gleis- und Oberbau	<b>9.842</b>
Ingenieurbauwerke	<b>604</b>
Bahnübergänge	<b>7.032</b>
Haltepunkte	<b>2.075</b>
Sicherungstechnik	<b>6.807</b>
Straßenbau	<b>232</b>
Abbruch	<b>13</b>
Baustelleneinr., Umleitung	<b>1.361</b>
<b>Summe</b>	<b>28.827</b>











## Ausbau Infrastruktur – Bereich Lotte

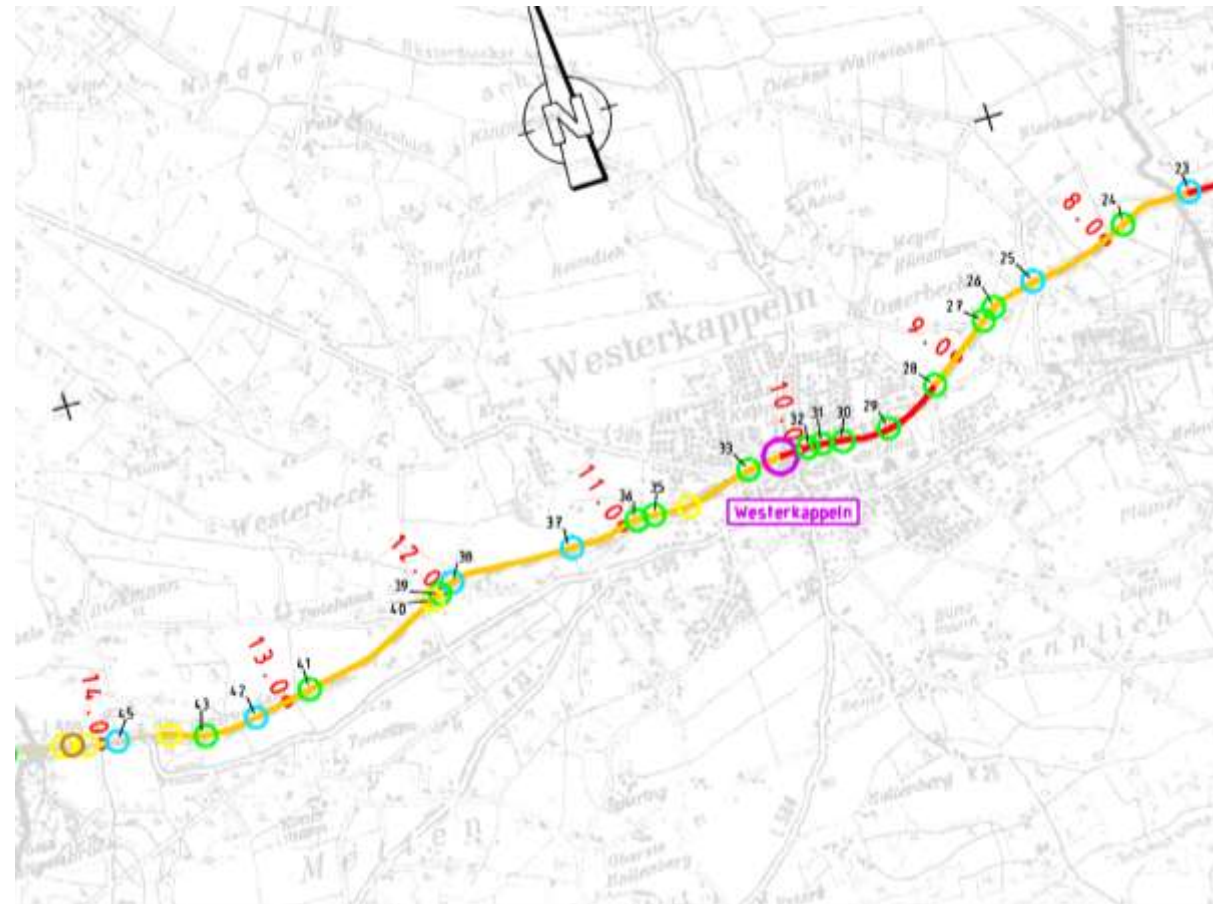


## BÜ's Bereich Lotte

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 Pfeiftafeln (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)

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



## 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 !**

