

Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn



Bürger-Infoveranstaltung

Tecklenburger Nordbahn

am

28.02.2017 in Mettingen

Vorstellung der Vorplanung zur Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

1. **Einführung**
(Michael Geuckler, ZVM/NWL)
2. **Fahrplan- und Betriebskonzept Bahn**
(Michael Geuckler, ZVM/NWL)
3. **Infrastrukturausbau (Strecke, Stationen, Bahnübergänge)**
(Johann Ubben, RVM Eisenbahn)
4. **Kostenschätzung**
(Johann Ubben, RVM Eisenbahn)
5. **Ergänzendes Buskonzept**
(Werner Ehrenberg, RVM Bus)
6. **Ausblick**
(Michael Geuckler, ZVM/NWL)

1. Einführung (1)

2007	Aufnahme in das Handlungskonzept des 2. NVP des ZVM
2010/2011	Untersuchung zur Reaktivierung
Oktober 2011	Aufnahme in den Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe des NWL als vordringliches Reaktivierungsprojekt
2013/14	ZVM-Beschluss zur Finanzierung der Infrastrukturplanung der Leistungsphasen (Lph) 1 bis 4 und Vergabe der Planungen durch die RVM
Dezember 2015	Anmeldung für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW durch den NWL
September 2016	Vorstellung der Vorplanung (Lph 2) und des Buskonzeptes
November 2016	Vorstellung im Rat der Gemeinde Mettingen am 16.11.2016

Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn



Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

1. Einführung (2)

Leistungsphase 1 Grundlagenermittlung

Leistungsphase 2 Vorplanung

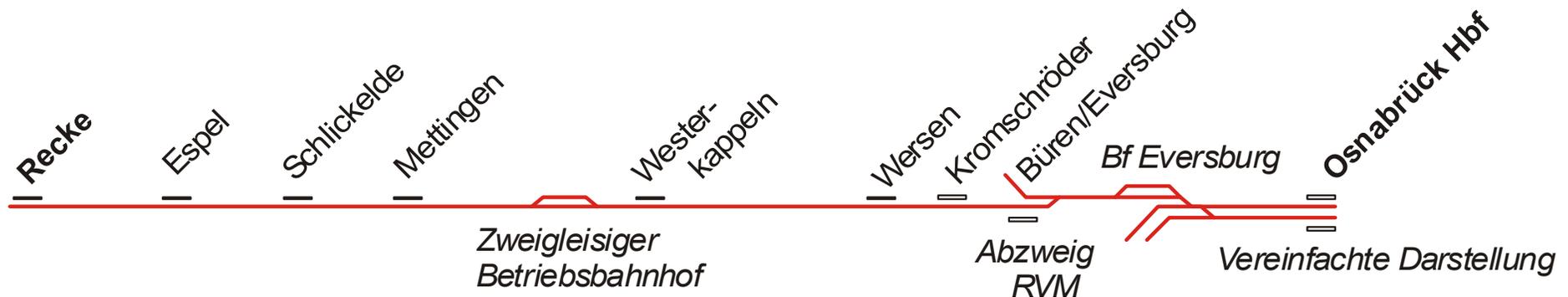
- Grundlagenanalyse
- Erarbeiten eines Planungskonzepts einschließlich Untersuchung alternativer Lösungsmöglichkeiten
- Darstellung des Planungskonzepts (zeichnerische Darstellungen, Erläuterungen)
- Kostenschätzung
- Vorbereitung der Entwurfsplanung

Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

2. Fahrplan- und Betriebskonzept Bahn (1)

Betriebskonzept **Vorplanung 2016:**

- Zugkreuzung im Bf Eversburg
- 100 km/h Streckenhöchstgeschwindigkeit auf Teilabschnitten
- Kreuzung auf RVM-Strecke in zweigleisigem Betriebsbahnhof westlich von Westerkappeln



- Bedienung Espel, Schlickelde und Büren-Kromschröder stündlich

Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

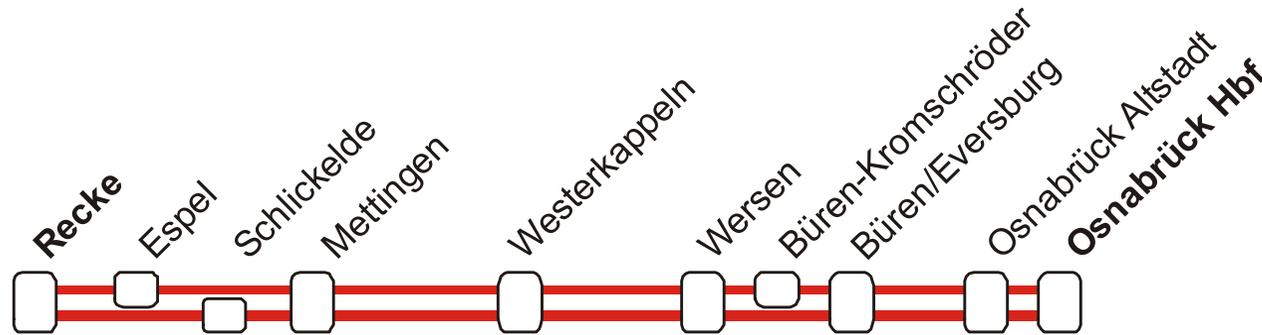


Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

2. Fahrplan- und Betriebskonzept Bahn (2)



- Vorteile:
- verlässliche Fahrzeiten
 - kurze Wende in Recke (geringerer Fahrzeugbedarf)
 - höhere Wirtschaftlichkeit
 - geringerer Infrastrukturaufwand

- Nachteil:
- Büren-Kromschröder wird stündlich bedient



Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

2. Fahrplan- und Betriebskonzept Bahn (3)

Fahrplanlagen:

Osnabrück Hbf	6:08	6:38	Recke	6:16	6:46
Osnabrück Altstadt	6:10	6:40	Espel	6:19	
<i>Eversburg</i>	X	X	Schlickelde		6:51
Büren/Eversburg	6:17	6:48	Mettingen	6:24	6:54
Kromschröder	6:19		<i>westlich Westerkappeln</i>	X	X
Wersen	6:22	6:52	Westerkappeln	6:33	7:03
Westerkappeln	6:27	6:57	Wersen	6:38	7:08
<i>westlich Westerkappeln</i>	X	X	Büren Kromschröder	6:41	
Mettingen	6:33	7:03	Büren/Eversburg	6:43	7:12
Schlickelde		7:06	<i>Eversburg</i>	X	X
Espel	6:37		Osnabrück Altstadt	6:48	7:19
Recke	6:41	7:11	Osnabrück Hbf	6:50	7:20

X = Zugbegegnung



Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn



Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe

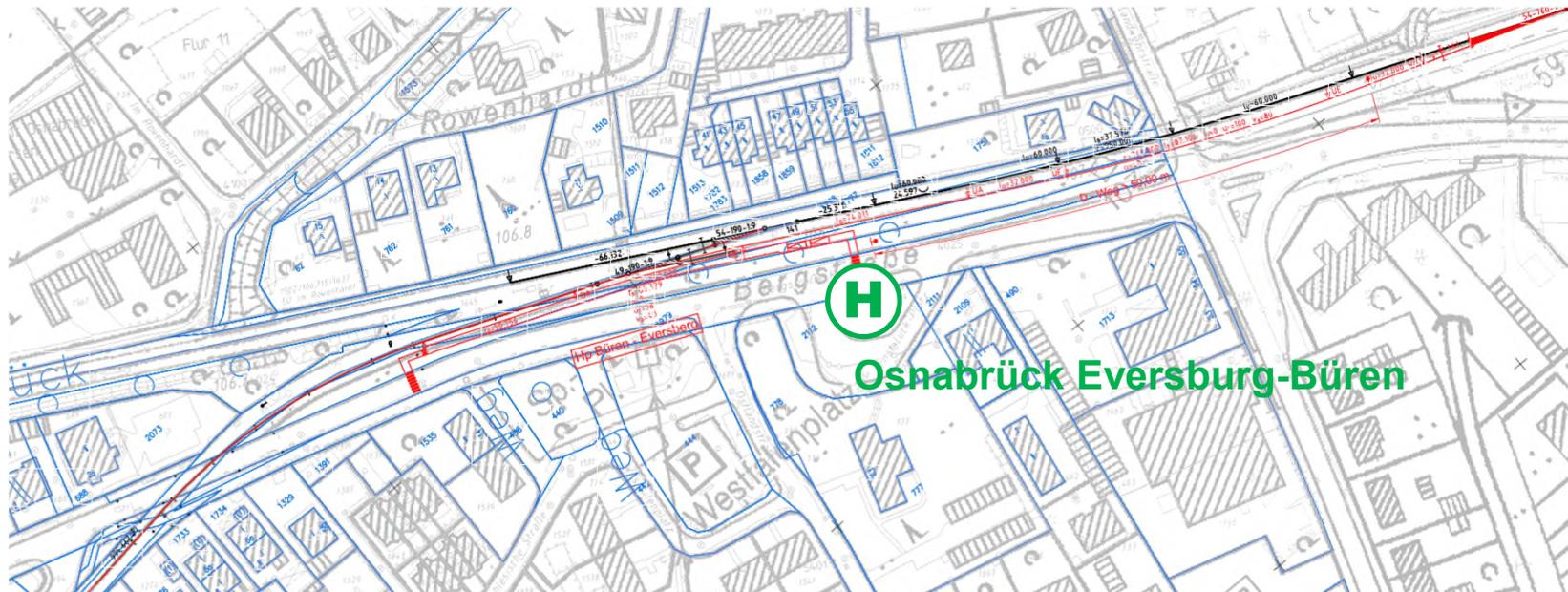


Zweckverband SPNV Münsterland

2. Fahrplan- und Betriebskonzept Bahn (4)

Verlegung der Anschlussweiche der RVM an die DB-Strecke um ca. 200 m in Richtung Eversburg (kein zweites Gleis bis zum Bf Eversburg)

➔ dadurch wird ein Bau des Bahnsteigs an der Station Büren-Eversburg möglich, ohne kapazitative Einschränkungen der DB-Strecke durch den Zughalt



Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn



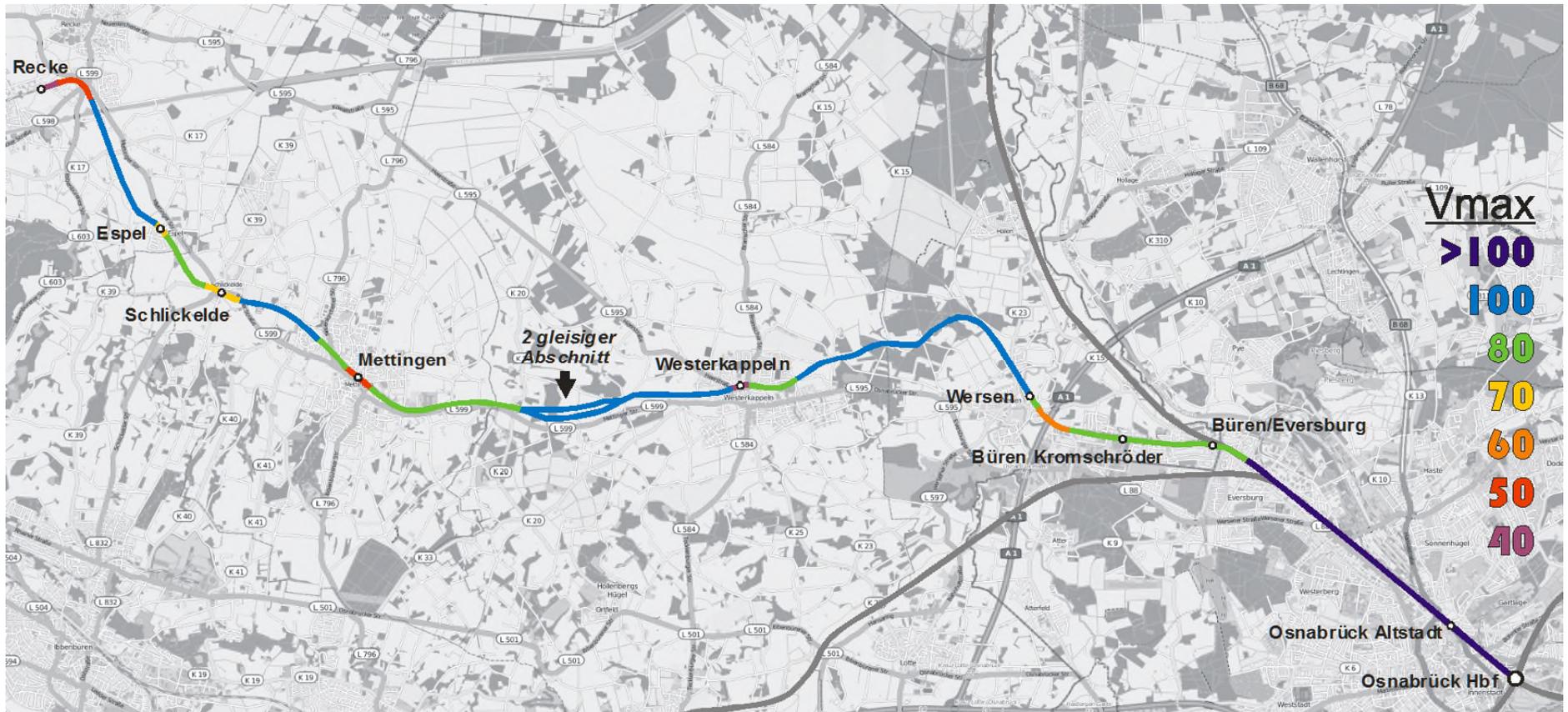
Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

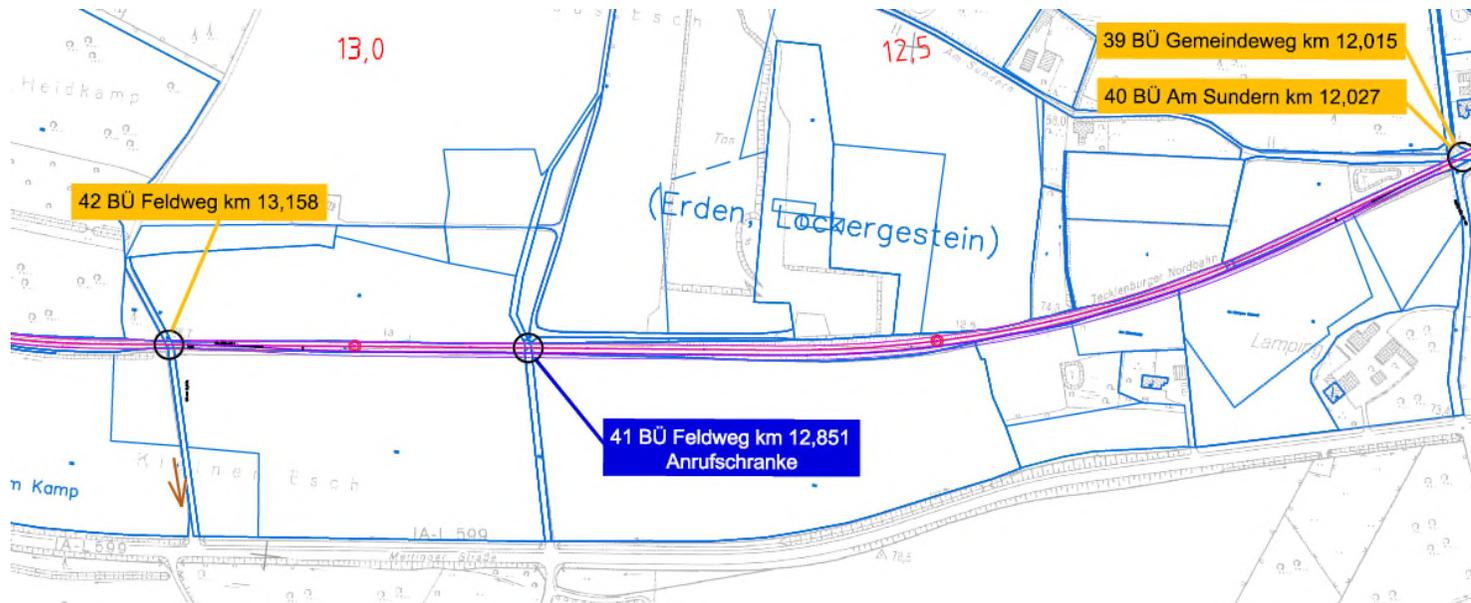
3. Infrastrukturausbau (Strecke) (1)

Vereinfachte Darstellung der geplanten Streckengeschwindigkeit bis zu 100 km/h



3. Infrastrukturausbau (Strecke) (2)

zweigleisiger Abschnitt westlich von Westerkappeln (Betriebsbahnhof)



kurze Wende in Recke (Stichstreckenblock)

➔ dadurch geringere Investitionskosten in Leit- und Sicherungstechnik, gegenüber mehreren Kreuzungsbahnhöfen

Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn



Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

3. Infrastrukturausbau (Stationen) (1)

Bahnsteige mit Nutzlänge von 120 m und Breite von mindestens 2,5 m

Barrierefrei zugänglich mit taktilen Leitelementen

Bahnsteigausstattung mit Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz, Bahnhofsuhr, Fahrgastinformationssystem, Wegeleitsystem, Beleuchtung



Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn



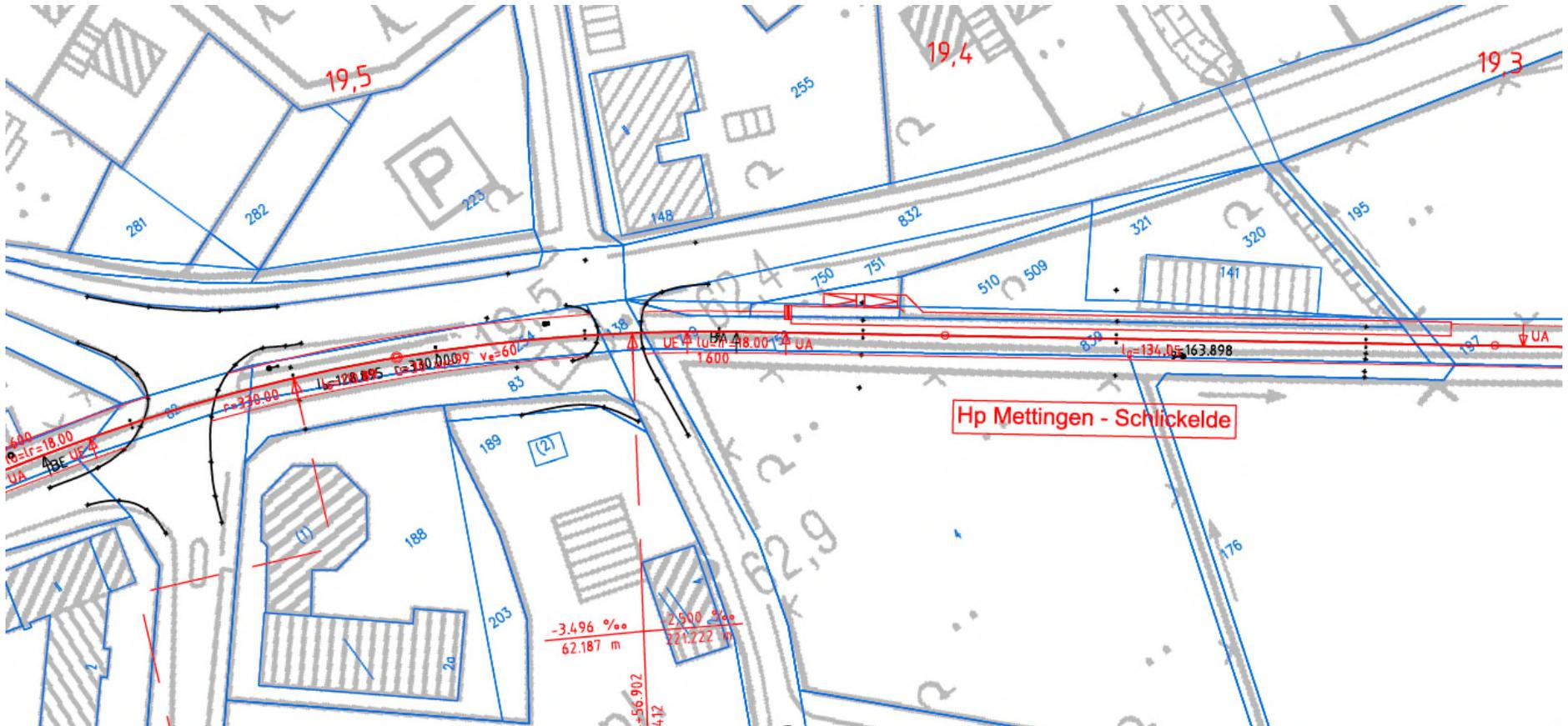
Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

3. Infrastrukturausbau (Stationen) (2)

Station Schlickelde:



Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn



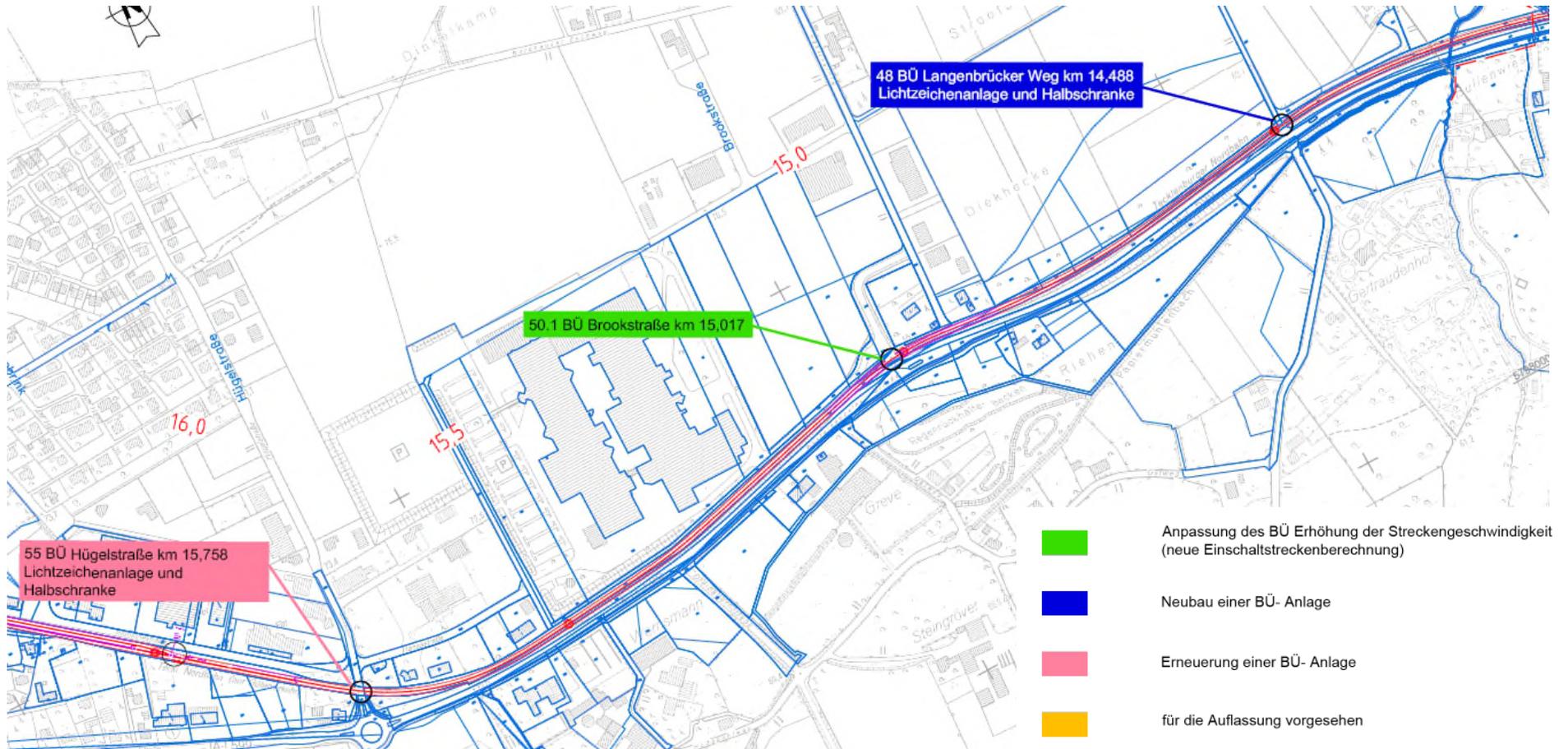
Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

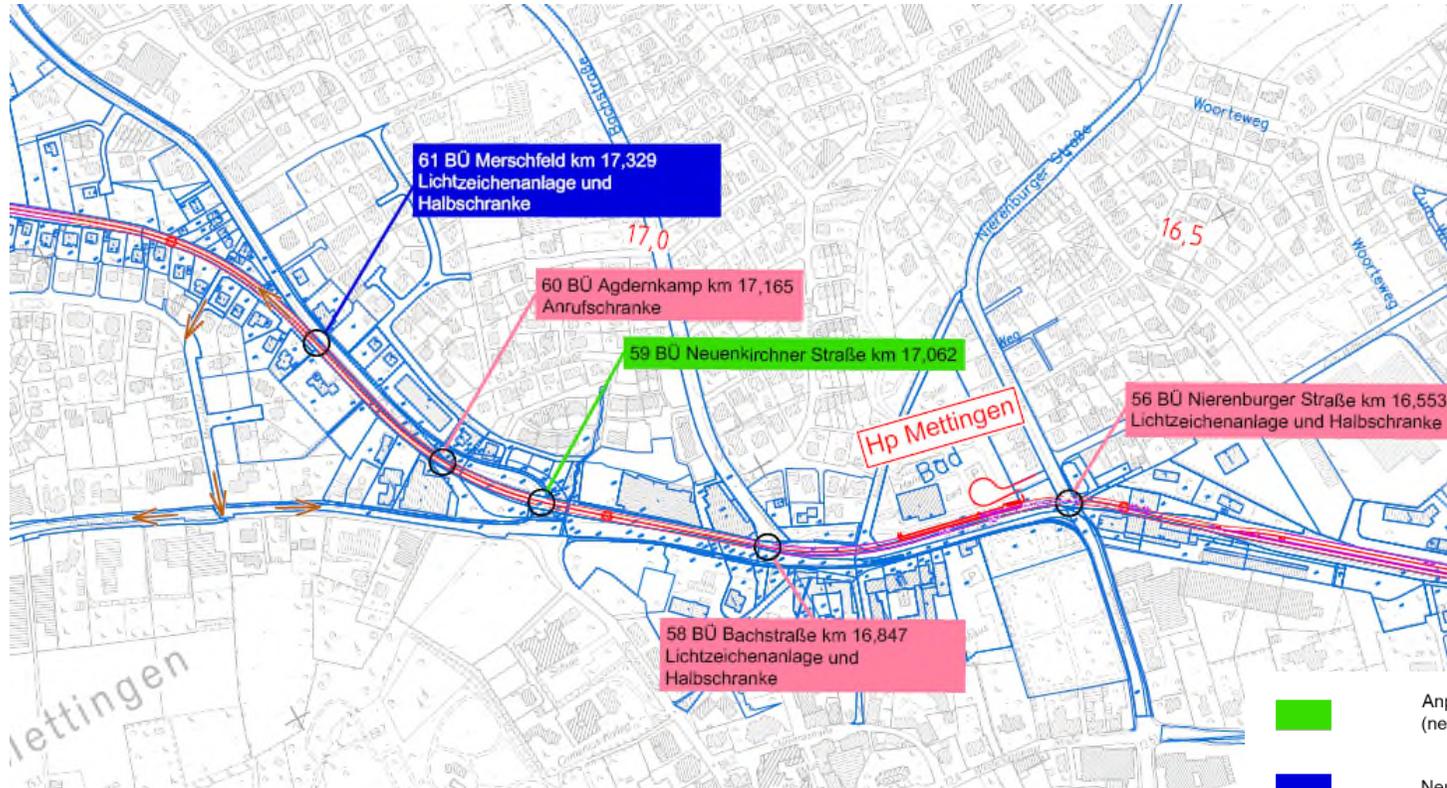
3. Infrastrukturausbau (Bahnübergänge) (1)

Bahnübergangskonzepte in Abstimmung mit den Gemeinden



Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

3. Infrastrukturausbau (Bahnübergänge) (2)



-  Anpassung des BÜ Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (neue Einschaltstreckenberechnung)
-  Neubau einer BÜ- Anlage
-  Erneuerung einer BÜ- Anlage
-  für die Auflassung vorgesehen
-  Wegeführung Ersatzmaßnahme

Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

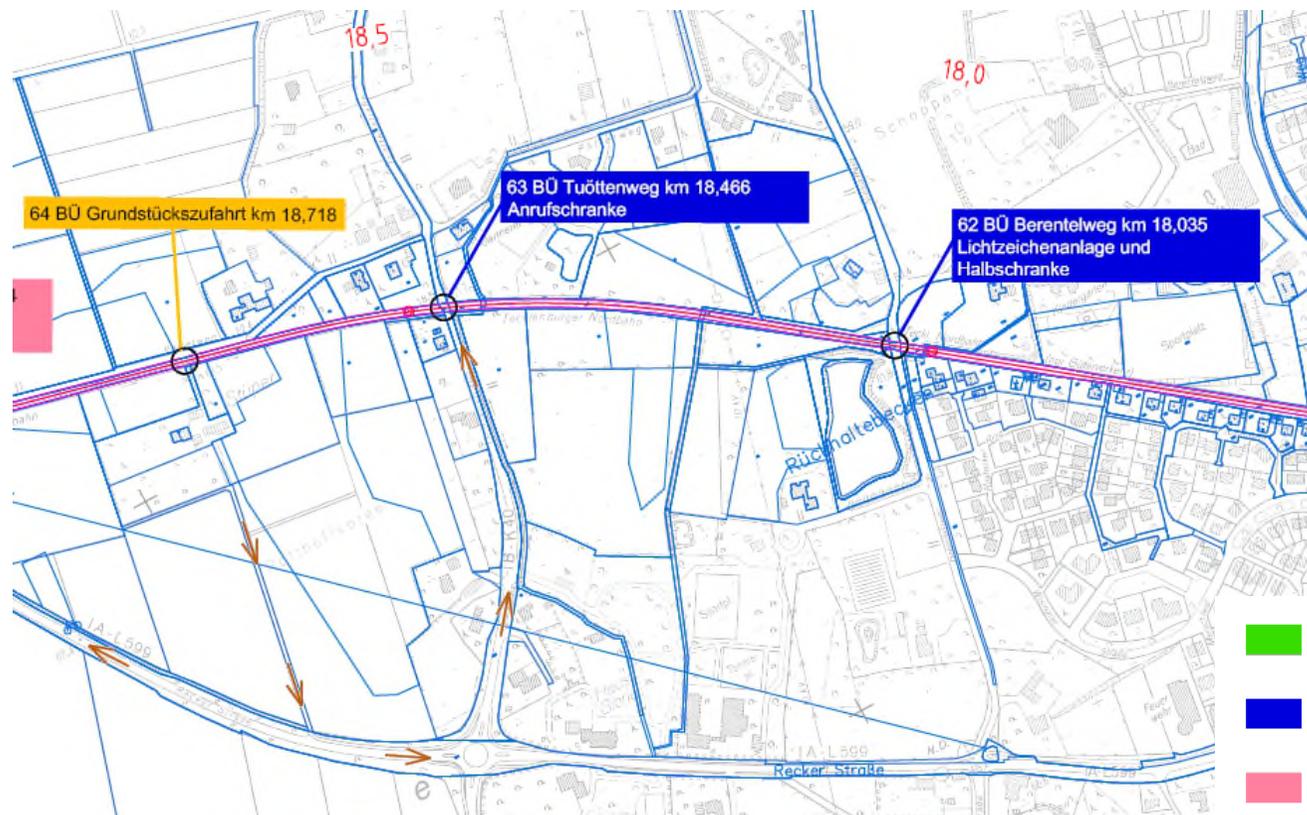


Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

3. Infrastrukturausbau (Bahnübergänge) (3)



-  Anpassung des BÜ Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (neue Einschaltstreckenberechnung)
-  Neubau einer BÜ- Anlage
-  Erneuerung einer BÜ- Anlage
-  für die Auflassung vorgesehen
-  Wegeföhrung Ersatzmaßnahme

Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

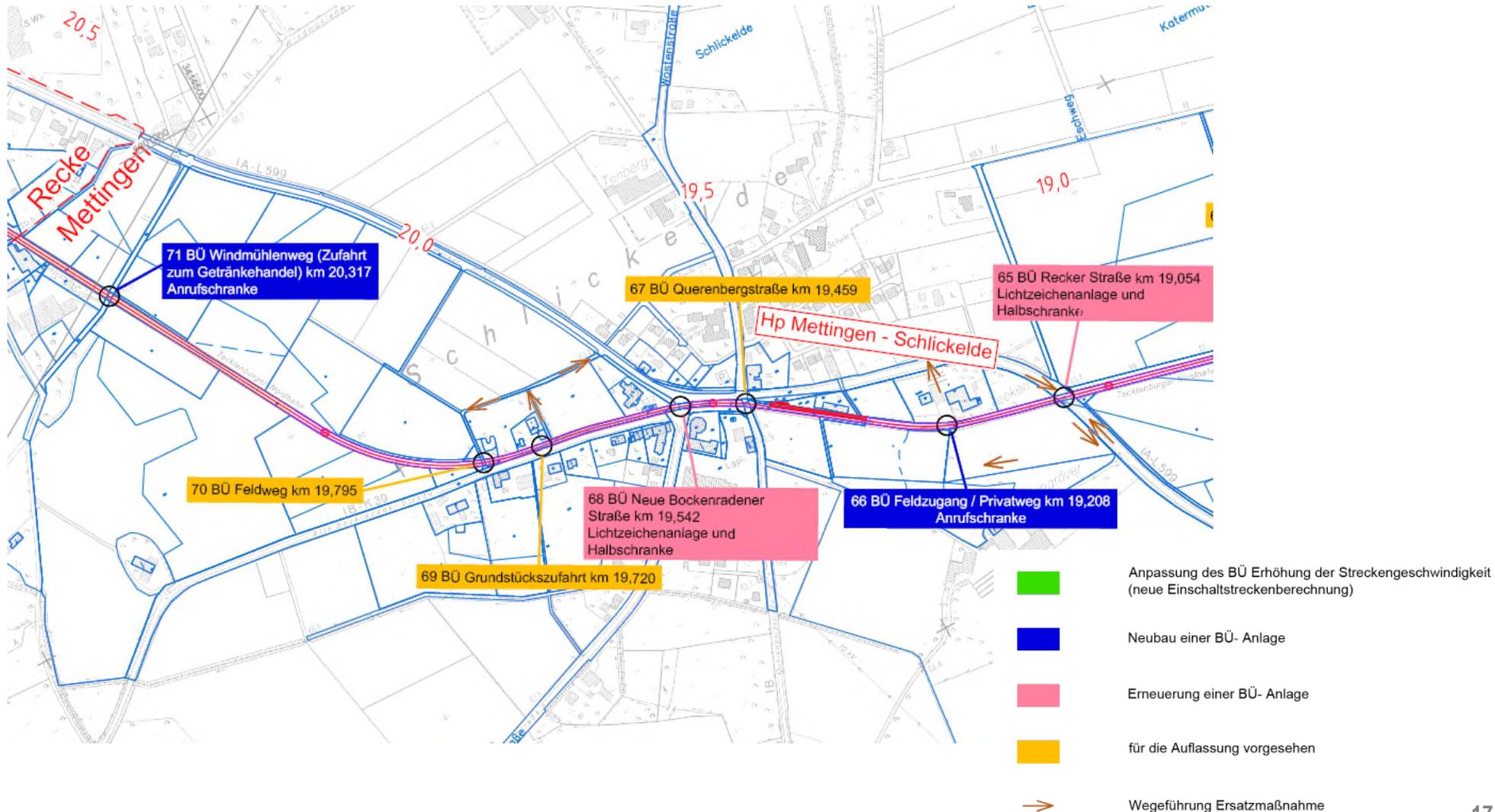


Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

3. Infrastrukturausbau (Bahnübergänge) (4)



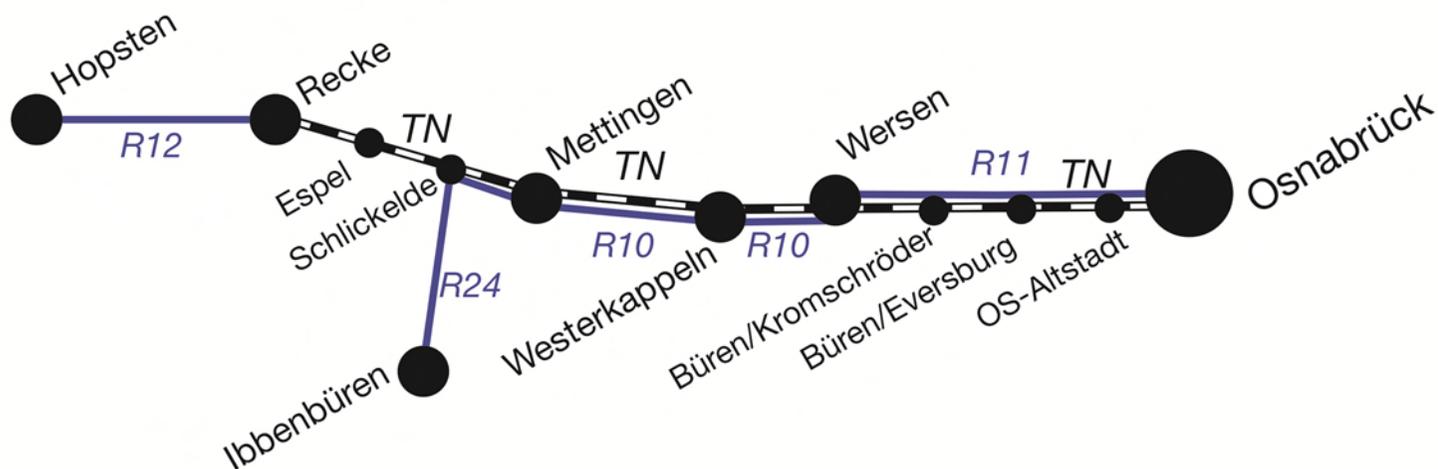
4. Kostenschätzung

	Optimierung im Planungsverlauf	Ergebnis Vorplanung
Strecke	- 2,6 Mio. €	14,9 Mio. €
davon		
- Entfall 2. Gleis DB-Strecke	- 1,3 Mio. €	
- 100 km/h in Teilbereichen	+ 1,6 Mio. €	
- Anwendung alternativer Bauverfahren	- 2,6 Mio. €	
- Reduktion der Radlasten	- 0,3 Mio. €	
Bahnübergänge	- 3,2 Mio. €	11,4 Mio. €
Streckenausrüstung (insb. LST)	- 3,2 Mio. €	6,0 Mio. €
Stationen		2,9 Mio. €
Summe		35,2 Mio. €

➔ *Es ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,12 bei ca. 5.600 Reisenden*

5. Ergänzendes Buskonzept RVM (1) Fahrplanangebot

- Einstellung SchnellBus S10 Recke – Mettingen – Westerkappeln - Osnabrück
- Entfall RegioBus R11 im Abschnitt Westerkappeln – Wersen
- Anbindung Hopsten und Recke Ortsmitte mit RegioBus R12 im 30-Minuten-Takt
- Einrichtung RegioBus R10 im 60-Minuten-Takt zwischen Mettingen, Westerkappeln und Wersen mit TN-Anschluss
- Abstimmung RegioBus R24 Ibbenbüren – Schlickelde – Mettingen auf TN
- RegioBus R20 Ibbenbüren, Busbf – Laggenbeck – Mettingen, Schultenhof ohne TN-Anschluss

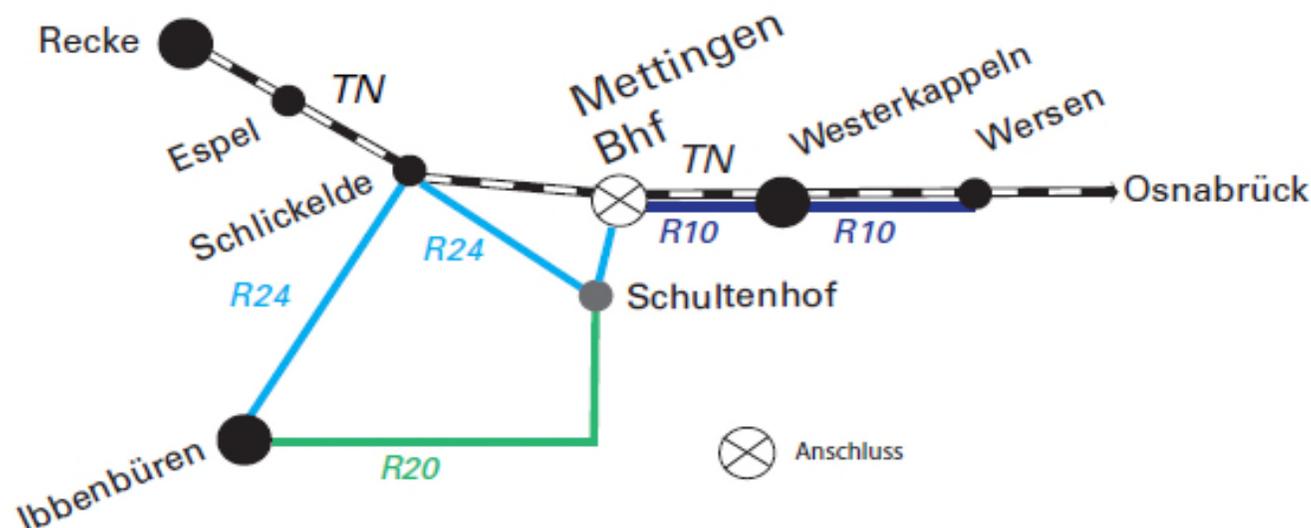


5. Ergänzendes Buskonzept RVM (2) Fahrplanangebot Mettingen

- Verknüpfung RegioBus R24 Ibbenbüren – Schlickelde – Mettingen, Bf mit TN im Stundentakt

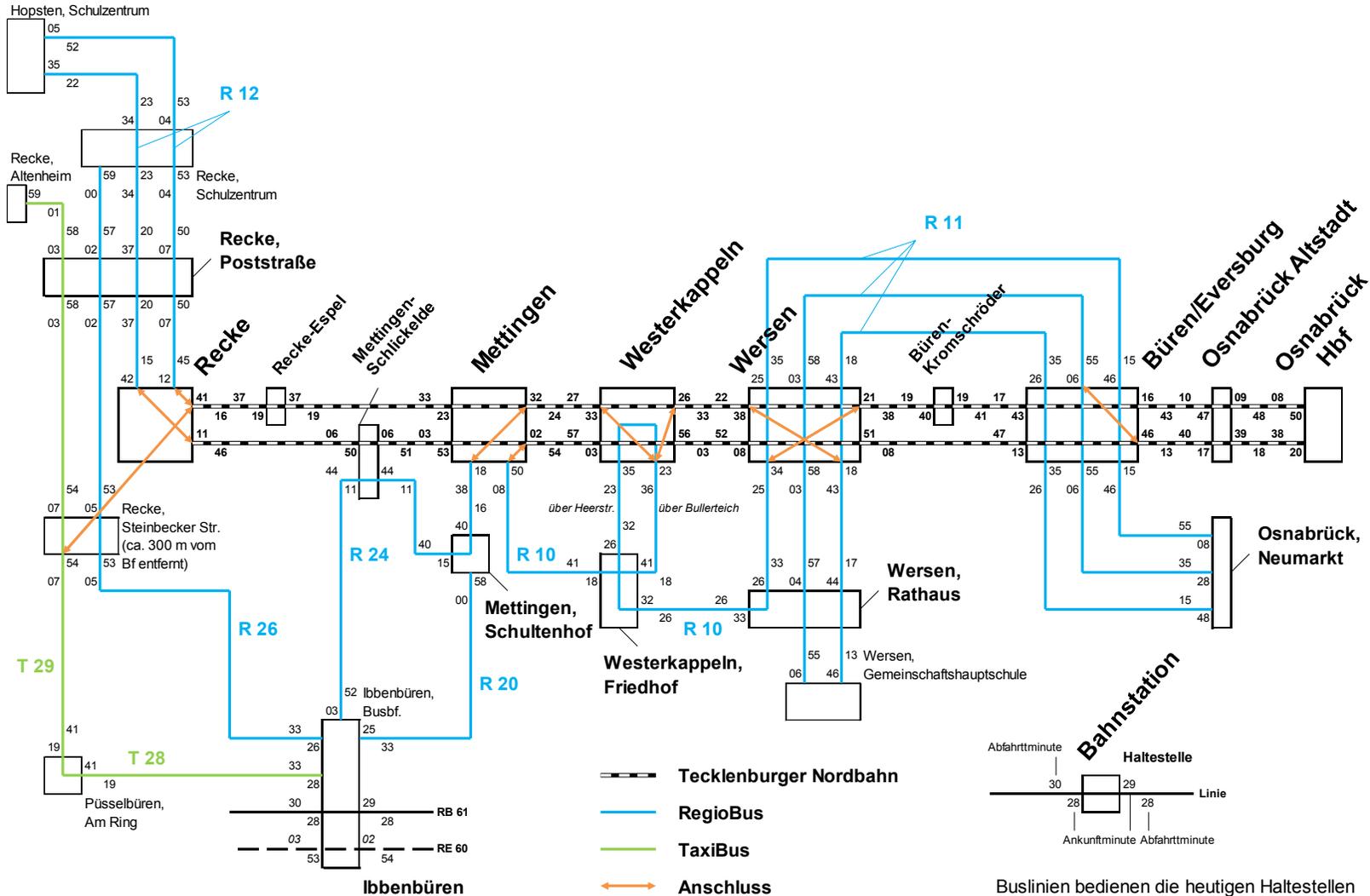
Bf Mettingen Ankunft:	R24 Min. 18	TN Min. 32 (von OS)
Abfahrt:	TN Min. 24 (nach OS)	R24 Min. 38
- Einrichtung RegioBus R10 im 60-Minuten-Takt zwischen Mettingen, Bahnhof, Westerkappeln und Wersen mit TN-Anschluss

Bf Mettingen Ankunft:	R10 Min. 50	TN Min. 02 (von OS)
Abfahrt:	TN Min. 54 (nach OS)	R10 Min. 08



Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

5. Ergänzendes Buskonzept RVM (3)



Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn



Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

5. Ergänzendes Buskonzept RVM (4) Fahrplanangebot

→ Einsparungen Betriebskosten „Altverkehr“ (S10, R11 Westerkappeln – Wersen)	rd. - 1.000.000 EUR
→ Betriebskosten TN-Ergänzungsverkehr (R12 Hopsten – Recke, R10 Mettingen - Westerkappeln – Wersen, R24 Ibbenbüren - Mettingen)	<u>rd. + 600.000 EUR</u>
Delta	rd. - 400.000 EUR
→ Verschlechterung Erlössituation	<u>rd. - 400.000 EUR</u>
Ergebnis	rd. +/- 0 EUR



6. Ausblick

nächster Planungsschritt:

- Entwurfsplanung (Leistungsphase 3+4)

auf Landesebene:

- Bewertung des Projektes im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW

vor Ort:

- Abstimmung Bahnübergangskonzept mit den Anliegern

Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn



Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Zweckverband SPNV Münsterland

2. Fahrplan- und Betriebskonzept Bahn

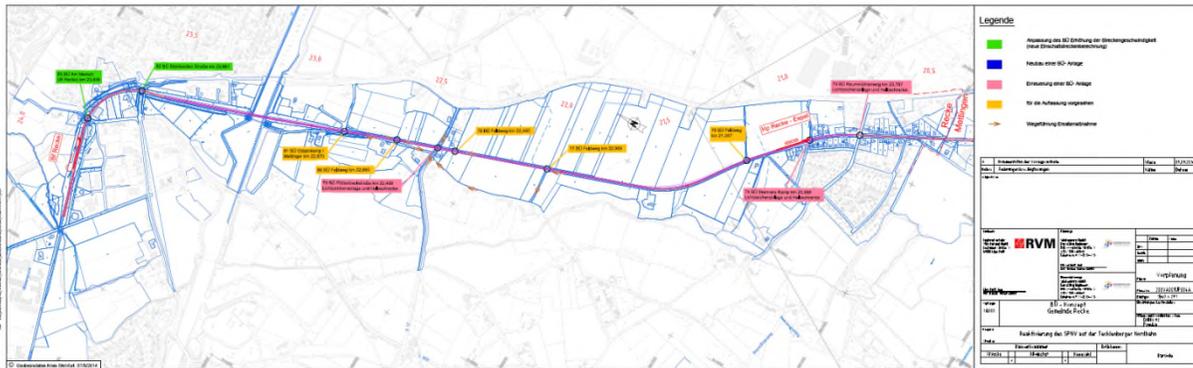
Fahrzeitvergleich zum Bus	<i>Bahn</i>	<i>S 10 heute</i>	<i>R 11 heute</i>
Recke – Osnabrück Hbf	32-35 min	50-51 min	
Recke – Osnabrück Altstadt	30-33 min		
Recke – OS Neumarkt		45-49 min	
<i>Haltstelle Busverkehr: Recke, Poststraße</i>			
Mettingen – Osnabrück Hbf	24-26 min	38-40 min	
Mettingen – Osnabrück Altstadt	22-24 min		
Mettingen – OS Neumarkt		35-36 min	
<i>Haltstelle Busverkehr: Mettingen, Schultenhof</i>			
Westerkappeln – Osnabrück	17-18 min	27-29 min	
Westerkappeln – OS Altstadt	15-16 min		
Westerkappeln – OS Neumarkt		24-25 min	35-37 min
<i>Haltstelle Busverkehr: Westerkappeln, Friedhof</i>			
Wersen – Osnabrück Hbf	12-13 min		
Wersen – Osnabrück Altstadt	10-11 min		
Wersen – OS Neumarkt			24-26 min
<i>Haltstelle Busverkehr: Wersen, Rathaus</i>			

Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

3. Infrastrukturausbau (Bahnübergänge) (1)

Bahnübergangskonzepte in Abstimmung mit den Gemeinden

Recke



Legende

- Anpassung des BÜ Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (neue Einschaltstreckenberechnung)
- Neubau einer BÜ- Anlage
- Erneuerung einer BÜ- Anlage
- für die Auffassung vorgesehen
- Wegeführung Ersatzmaßnahme

Mettingen

