

Machbarkeitsstudien Reaktivierungen NWL

Almetalbahn

Vorstellung Planungsstand

Verbandsversammlung npb
Höxter 09.12.2021

Aktuelle Beschlusslage im NWL

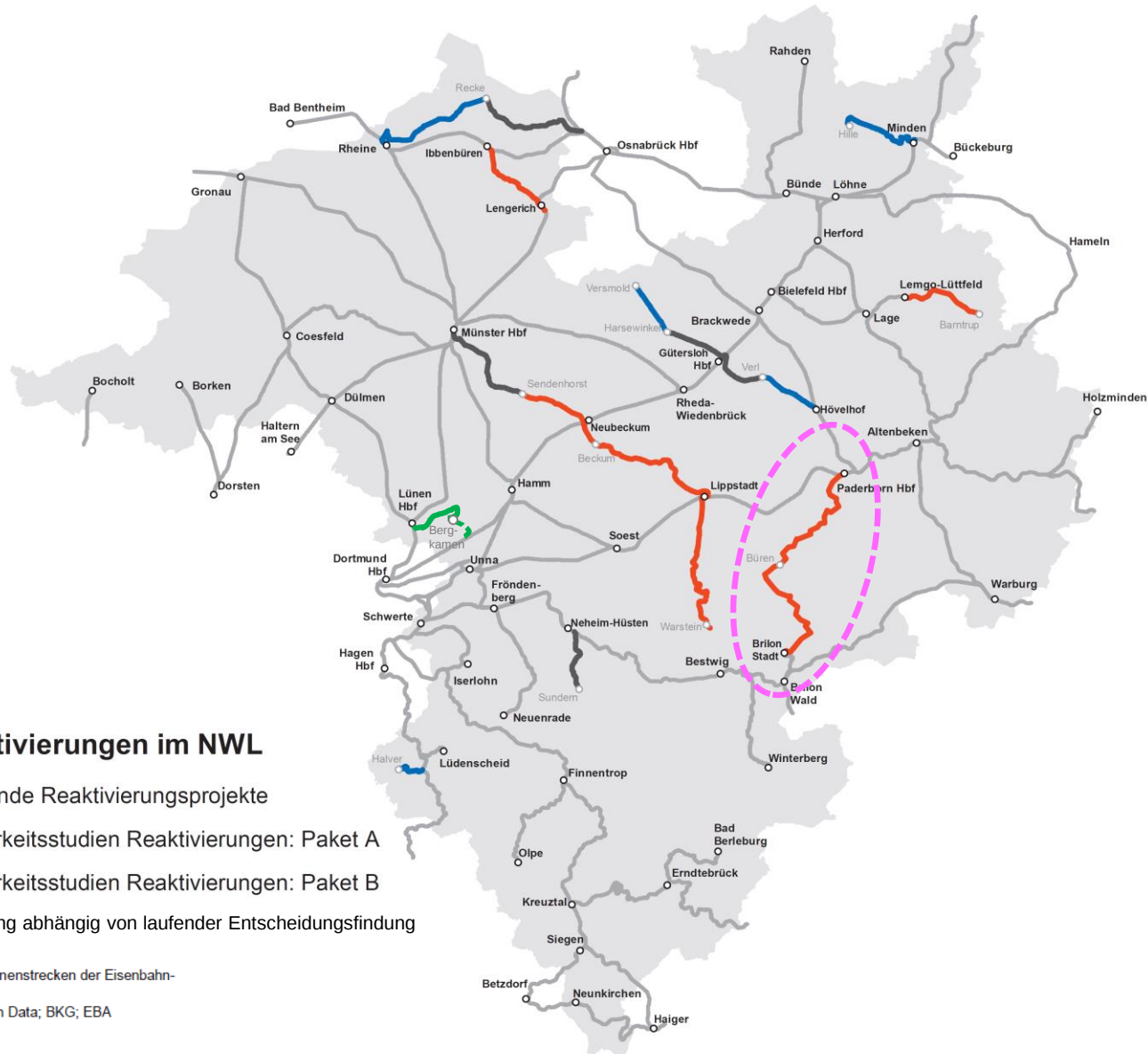
Grundprinzip

- NWL bestimmt keine Reaktivierungen, sondern nimmt Planungsvorhaben aus den Regionen auf
- Mitgliedszweckverbände beschließen entsprechende Untersuchungsbedarfe und stellen dem NWL Finanzmittel für die entsprechenden Machbarkeitsstudien zur Verfügung
 - Wenn das Ergebnis der Machbarkeitsstudie über Nutzen-Kosten-Wert 1 liegt, fließt dieses Geld wieder vom NWL an die Mitgliedszweckverbände zurück
- Ziel/Grundgedanke: möglichst hohe Akzeptanz der Planungsvorhaben

Konkret: Reaktivierungsprojekte im npf

- **Brilon – Büren – Paderborn:** MBS von npf und ZRL beschlossen, Anträge beim (Almetalbahn) NWL gestellt
- **Verl – Hövelhof:** MBS vom npf beschlossen, Antrag beim NWL gestellt (TWE-Verlängerung)

Streckenreaktivierungen und Machbarkeitsstudien im NWL



Machbarkeitsstudie Almetalbahn: Inhalte

Betriebskonzepte liegen vor,
Bewertung und Diskussion

**Verkehrliche
Aufgabenstellung**
(Gutachter: SMA)

Machbarkeitsstudie
(Gutachter: Obermeyer)

Bestandteile

Verkehrliche Aufgabenstellung:

Entwickeln von Betriebskonzepten

- Taktung
- Fahrzeiten
- Ziel-Geschwindigkeiten
- Anschluss-/Umsteigesituation in den Knoten
- Wendezeiten
- Fahrzeugbedarf & Zugkilometer
- Berücksichtigung des Güterverkehrs

Ermittlung des Infrastrukturbedarfs

- erforderlicher Infrastrukturausbau zur Fahrbarkeit der Betriebskonzepte

Bestandteile Machbarkeitsstudie:

Technische Machbarkeit

- Identifizierung aller baulich erforderlichen Maßnahmen
- Grobkalkulation der Investitionskosten

Verkehrliche Wirkung und Nachfrage

- Berechnung der Nachfrageszenarien der Planfälle unter Berücksichtigung von Neuverkehren/verlagerten Verkehren

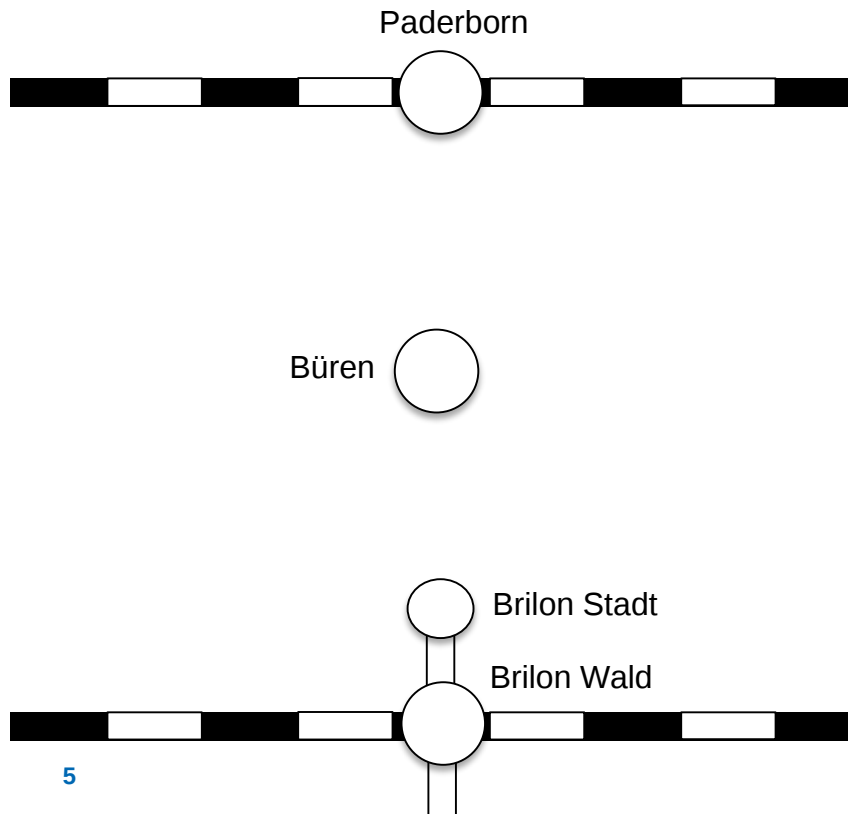
Vereinfachte Standardisierte Bewertung

- Gegenüberstellung der o.g. Punkte zur Berechnung eines Nutzen-Kosten-Faktors

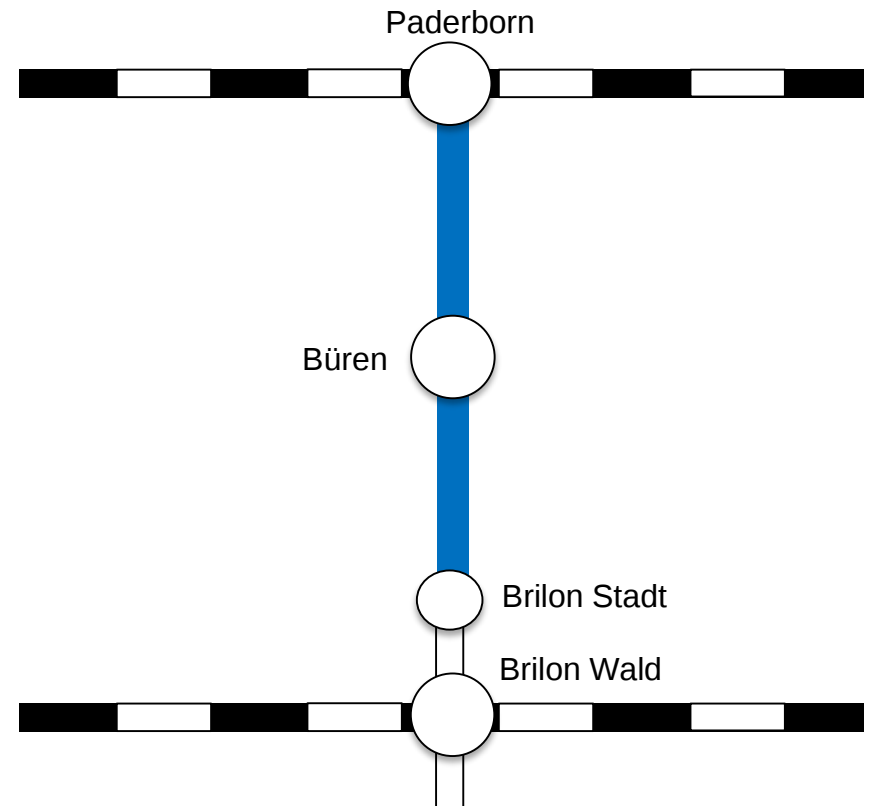
→ gesamthafte Prüfung, ob Varianten grob betrachtet technisch realisierbar und volkswirtschaftlich sinnvoll sind (Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0)

Machbarkeitsstudie Almetalbahn: Untersuchungskorridor

Ausgangslage



Untersuchungskorridor der Almetalbahn



Machbarkeitsstudie Almetalbahn: Betriebskonzepte

Strecke Brilon – Büren – Paderborn

- Basis: Durchbindung der Verkehre über Brilon Stadt hinaus via Büren bis Paderborn Hbf auf Basis des neuen Sauerlandnetzes
- Grundsätzliche Varianten
 - Durchbindung ab Brilon aus Richtung Korbach RB98 / Obere Ruhr RE57
 - 60'-Takt auf der Strecke mit Möglichkeit eines 30'-Taktes zwischen Büren und Paderborn
- Berücksichtigung von denkbarem Güterverkehr

Denkbare Stationen (genaue Lage noch zu untersuchen)

- Brilon Stadt, Brilon Egger, Alme, Ringelstein, Siddinghausen, Büren, Brenken, Wewelsburg, Niederntudorf, Alfien, Borchon, Wewer, Paderborn Hb (optional: Ahden)

Themen u.a.

- Streckenprofil und Streckentrassierung für Ausbaumaßnahmen
- Umgang Trassenneubau zwischen Büren und Paderborn (u.a. Ausgestaltung der Kreuzungen zwischen Straße / Schiene)
- notwendige Anpassungen im Busnetz (u.a. Anbindung Flughafen, Umgang mit ehem. Schnellbus etc.)

Machbarkeitsstudie Almetalbahn: Vorzugsvariante A

Angebotskonzept

- ~ 30'-Takt aus RB98 und RE57 im Abschnitt zwischen Brilon Wald und Brilon Egger
- Stundentakt der RB98 im Abschnitt Brilon Egger – Paderborn Hbf

Umsetzbare Reisezeiten

- Brilon Stadt – Paderborn Hbf: 56' (RB98)

Vorteile der Variante

- Direktverbindung Paderborn Hbf – Brilon Stadt – Korbach/Marburg
- Einbindung der RB98 in den Knoten Brilon Wald und somit Anschluss nach Hagen und Kassel
- Anschluss in Paderborn in Richtung Lippstadt – Soest – Ruhrgebiet, Höxter und Hövelhof – Bielefeld

Erforderlicher Infrastrukturausbau

- Reaktivierung der Strecke mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h
- Kreuzungsbahnhof in Ringelstein
- Begegnungsabschnitt Alfén – Borchén
- Ggf. weiterer Ausbau für Güterverkehr

Machbarkeitsstudie Almetalbahn: Vorzugsvariante B

Angebotskonzept

- ~ 30'-Takt aus RB98 und RE57 im Abschnitt zwischen Brilon Wald und Brilon Egger
- Stundentakt der RB98 im Abschnitt Brilon Egger – Büren
- RB87 als stündlicher Verdichter Büren – Paderborn Hbf (mit RB98: 30'-Takt im Abschnitt Büren – Paderborn Hbf)

Umsetzbare Reisezeiten

- Brilon Stadt – Paderborn Hbf: 56' (RB98)

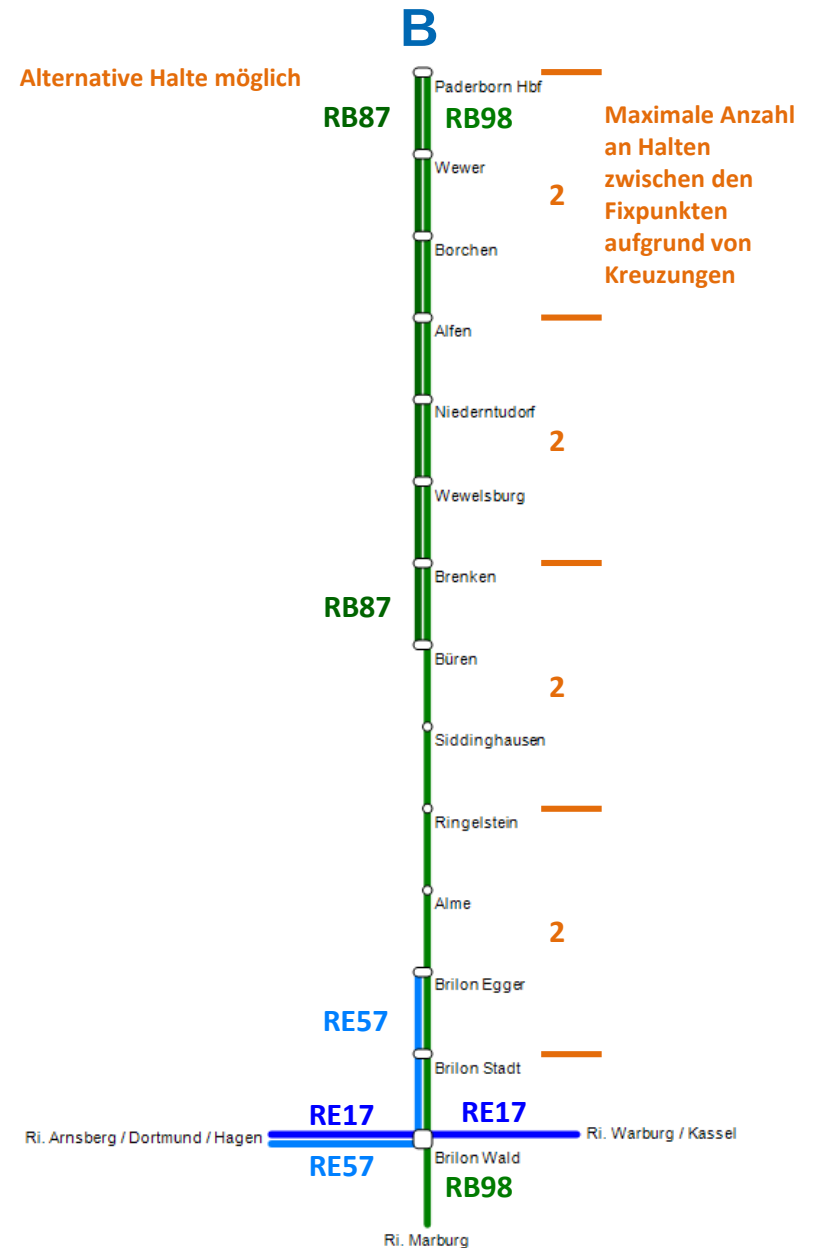
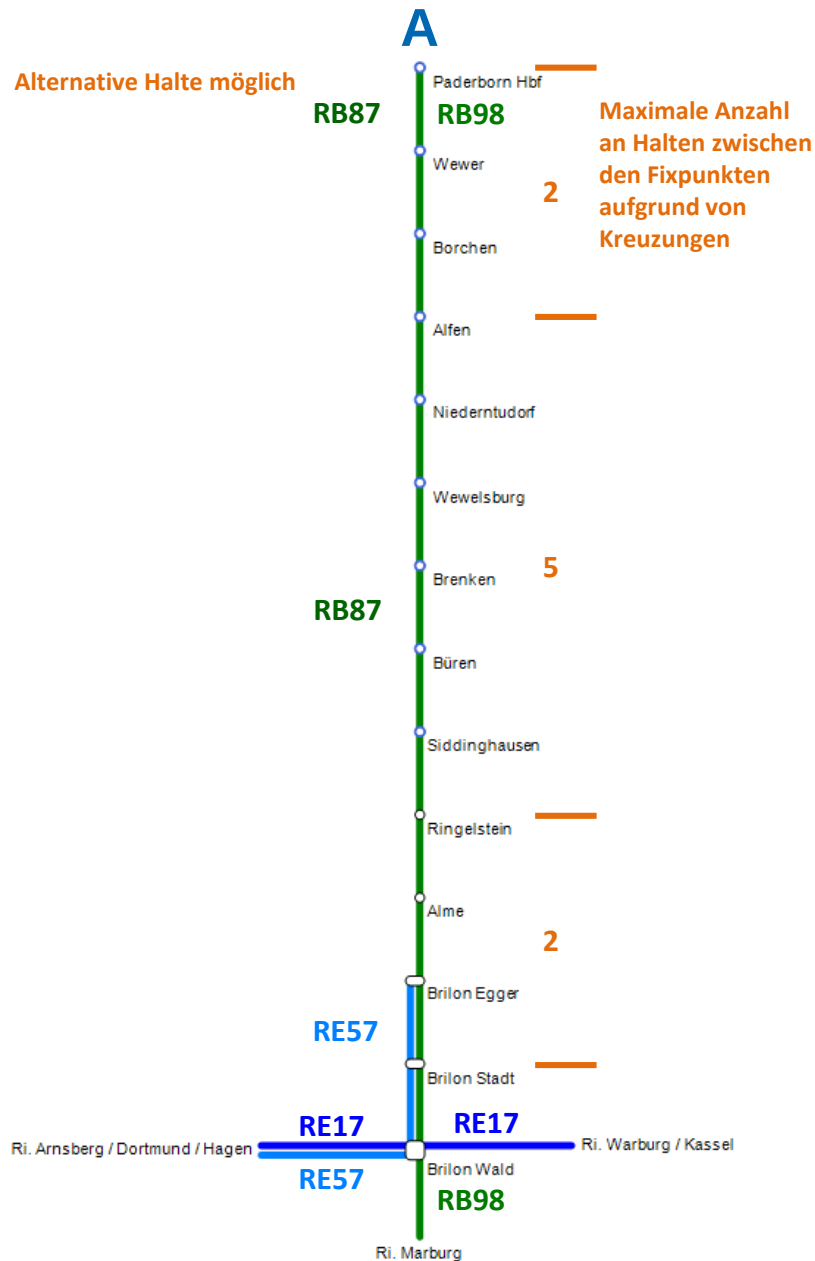
Über die Vorstufe hinausgehende Vorteile der Variante

- Anschlüsse in Paderborn von Büren in Richtung Kassel, Kreiensen, Göttingen und Detmold (– Bielefeld).
- Halbstundentakt zwischen Büren und Paderborn.

Zusätzlicher Infrastrukturausbau ggü. 60-Minuten-Takt

- Kreuzungsbahnhof Brenken
- Ggf. weitreichenderer Ausbau für den Güterverkehr (Begegnungsgleise)

Machbarkeitsstudie Almetalbahn: Vorzugsvarianten A + B



Ausblick

– **Prämissen**

- Akzeptanz und Unterstützung vor Ort ist unerlässlich, transparenter Prozess
- ergebnisoffene Untersuchung
- kein Automatismus bei positiver Machbarkeitsstudie

– **Machbarkeitsstudie** mit grober Kostenschätzung, Nachfrageberechnung und (vereinfachter) Nutzen-Kosten-Untersuchung

– Diskussion der Ergebnisse und Grundlage für Entscheidung, weitere Planungsschritte einzuleiten:

- Planung der Leistungsphasen 1+2 nach HOAI (Kostenschätzung) + Standardisierte Bewertung

→ gefordert für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit

– Ausblick bei derzeitigem Prozess

- Bei positiver Standardisierter Bewertung: Aufnahme in den bestehenden ÖPNV-Bedarfsplan und Infrastrukturfinanzierungsplan durch die Regionalräte per Beschluss im Verkehrsausschuss NRW

Kontakt Daten:

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
Abteilung Planung
Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna

Ansprechpartner des heutigen Termins:

Thomas Ressel, Leiter Abteilung Planung, t.ressel@nwl-info.de
Thomas Blome, Mitarbeiter Abteilung Planung, t.blome@nwl-info.de