Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT - TEN-T Deltaplan voor het Noorden Duitse voorbeelden hoe het moet? Dossier Wunderline & Nedersaksenlijn

Datum: zondag 27 maart 2022 12:28:14

Bijlagen:
Bahnstrecke wird reaktiviert_ Zug um Zug bis nach Westfalen _ NDR.de - Nachrichten - Niedersachsen - Studio Osnabrück.pdf
2022-03-14-praesentation-bad-bentheim-v3-gronau.pdf
Belgian certification process completed for new NS fleet - International Railway Journal.pdf
Medieninformationen - Elektrifizierung der Marschbahn_ Land trägt finanzielles Risiko zunächst allein - schleswig-holstein.de.pdf
Bahnprojekt Wunderline Ausbau Groningen–Bremen _ Deutsche Bahn AGPFAS2.pdf
Kreis Kleve_ RE10 Niersexpress wird für 70 Millionen Euro saniert.pdf
22-03-21-ABS-38-Praesentation-data.pdf
Friesenbrücke - Europas größte Hub-Dreh-Brücke _ Deutsche Bahn AG.pdf
Ausbau Niebüll–Klanxbüll und Morsum–Tinnum _ DB bereitet die Planung vor _ Deutsche Bahn AG.pdf
Neuer Zeitplan für das Ausbauprojekt München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) _ Deutsche Bahn AG.pdf

---

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Op het gebied van spoor zeker bij onze Oosterburen gebeurt het nodige die u zeker bij in de context moet lezen van de Wunderline en Nedersaksenlijn.

Nedersaksenlijn:

- https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/Bahnstrecke-wird-reaktiviert-Zug-um-Zug-bis-nach-Westfalen,bahnstrecke386.html
- https://www.gronau.de/leben-in-gronau/stadtplanung-und-stadtentwicklung/aktuelle-projekte/tiefbaumassnahmen/reaktivierung-bahnverbindung-gronau-bad-bentheim/2022-03-14-praesentation-bad-bentheim-v3-gronau.pdf?cid=1j47

Hoe kan straks de trein Groningen - Gronau gaan rijden via de Nedersaksenlijn? Voorbeeld van een goede en slimme noodzakelijke connectie in Noordoost-Nederland en Noord-Duitsland.

Context Wunderline verschillende berichten van de Deutsche Bahn:

- https://www.deutschebahn.com/pr-hamburg-de/aktuell/presseinformationen-regional/Ausbau-Niebuell-Klanxbuell-und-Morsum-Tinnum-DB-bereitet-die-Planung-vor-7509702?contentId=1309340
- https://www.deutschebahn.com/pr-hamburg-de/aktuell/presseinformationen-regional/Bahnprojekt-Wunderline-Ausbau-Groningen-Bremen-7503404?contentId=1309340
- https://www.deutschebahn.com/pr-hamburg-de/aktuell/presseinformationen-regional/Friesenbruecke-Europas-groesste-Hub-Dreh-Bruecke-7347010?contentId=1309340
- https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen/Neuer-Zeitplan-fuer-das-Ausbauprojekt-Muenchen-Muehldorf-Freilassing-ABS-38--7502270?contentId=1329142

Intussen zijn de Duitsers vlijtig bezig met allerlei zaken direct om de Wunderline of dossiers waarvan u wat kan leren voor het Nederlandse deel van de Wunderline. In de alternatieve voorstellen van Piet Muijzert

komen 2 zaken voor die feitelijk al door het projectteam 'Wunderline' naar de Staten van Groningen en de gemeenteraad van Groningen geleid hadden moeten worden. Aangezien de motie van juni 2012 is in de staten en die van de gemeenteraad van Groningen zelfs van juni 2008 is. Over de schaalsprong in kwaliteit en snelheid tussen de steden Groningen en Bremen.

- complete verdubbeling noodzakelijk tussen Groningen - Bad Nieuweschans. Voorstel van Muijzert over kruisen A.G. Wildervanckkanaaal en N33 logisch en toepasbaar. Waarom heeft het projectteam dit niet uitgezocht?
- Ondertunneling Eems met 4 sporen. Daar gaat Noord-Nederland en de provincie Groningen wel over als onderdeel van de concessie Friesland - Groningen - Niedersachsen. Zijn voorstel past ook in context met de zin op pagina 18 van het lopende coalitieakkoord: Wij blijven ook inzetten op een snellere spoorverbinding Groningen-Bremen/Hamburg. Tevens onderzoeken wij de Nedersaksenlijn, optimalisatie van de Hanzeroute via Noord-Duitsland richting Scandinavië en aansluiting op de Emslandtrecke richting Midden Duitsland. Want met een tunnel van 4 sporen heb je dus ook niet hetzelfde probleem als actueel bij de spoorbrug Rode loper bij Zwolle. En dit deel van de zin: en aansluiting op de Emslandstrecke richting Midden Duitsland Daar is sinds de installatie van het huidige college niets meegedaan en ook niet fatsoenlijk in de conceptversie van de provinciale visie mobiliteit terug te lezen. Vreemd dat een coalitie zijn eigen programma laat verslonzen?

Want eigenlijk zou ook een trein van het type ICNG gewoon via Groningen Duitsland in moeten kunnen rijden zie het artikel uit de IRJ: https://www.railjournal.com/news/belgian-certification-process-completed-for-new-ns-fleet/

Hoop dat u deze informatie nuttig gaat gebruiken en let u in de Duitse stukken op het woord 'Bundesverkehrswegeplan'.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

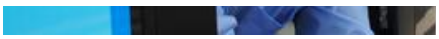
Dieser Artikel wurde ausgedruckt unter der Adresse:
https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/Bahnstrecke-wird-reaktiviert-Zug-um-Zug-bis-nach-Westfalen,bahnstrecke386.html

Bahnstrecke wird reaktiviert: Zug um Zug bis nach Westfalen

Stand: 13.01.2022 17:00 Uhr

Die Bahnverbindung von Bad Bentheim nach Nordhorn und Neuenhaus gibt es schon - jetzt soll diese Strecke nach Gronau in Nordrhein Westfalen verlängert werden.

In der Grafschaft kann die alte Strecke saniert werden - weiter südlich muss eine neue Trasse gelegt werden. Das ist das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie, an der auch die Technische Universität Braunschweig beteiligt ist. Die Kosten für die Verbindung liegen bei etwa 30 Millionen Euro.



59 Min

Grafschaft auf neuen Gleisen

Nach 45 Jahren Stillstand rollen durch die Grafschaft Bentheim im Westen Niedersachsens endlich wieder Personenzüge. (01.11.2019)

Erster Zug im Jahr 2035?

Bei der Bentheimer Eisenbahn geht man, Stand jetzt, davon aus, dass ein erster Zug im Jahr 2035 auf die Strecke gehen kann. Aus Bad Bentheim könnte man dann mit einem Umstieg in Gronau zur niederländischen Universitätsstadt Enschede fahren - oder nach Münster und ins Rhein-Ruhr Gebiet.

Bis 1974 in Betrieb

Bereits Ende 2025 wird die Grafschaft per Bahn wieder mit Coevorden in den Niederlanden verbunden sein - auch diese 30 Kilometer lange Strecke soll reaktiviert werden. Die bereits reaktivierte Strecke von Bad Bentheim über Nordhorn nach Neuenhaus wird nach Informationen von NDR Niedersachsen täglich von etwa 2.500 Fahrgäste genutzt. Die etwa 20 Kilometer lange Bahnstrecke von Bad Bentheim nach Gronau (Nordrhein-Westfalen) war zuvor bis ins Jahr 1974 in Betrieb.

Dieses Thema im Programm:
Aktuell | 13.01.2022 | 17:00 Uhr

Bahnverkehr

MEHR NACHRICHTEN AUS DER REGION →

→ Vechta: Inzidenz-Minus-Rekord wegen technischer Panne

→ Infiziert, Quarantäne - und nun? Regeln für Freitesten & Co.

→ Unbekannte entsorgen Altreifen auf Feldern im Emsland

Niederlande streichen letzte Corona-Maßnahmen

Im öffentlichen Nahverkehr fällt die Maskenpflicht, Nachtclubs und Großveranstaltungen können ohne Test besucht werden.

MEHR NACHRICHTEN AUS NIEDERSACHSEN

Ehrenamtliche füllen Lücke in der Geflüchteten-Versorgung 3 Min

Justiz: Umgang mit Hass im Netz 4 Min

Technische Universität Braunschweig

IVE

Machbarkeitsstudie Reaktivierung/Neubau einer Eisenbahnstrecke zwischen Bad Bentheim - Gronau

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

14. März 2022

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Reaktivierungen

Historie

Auf der Strecke Bad Bentheim - Gronau endete

- der Personenverkehr 1965,
- der Güterverkehr 1981.
- Der Streckenabschnitt von Gronau bis Achterberg wurde 1983 entwidmet und zurückgebaut.

Situation 2021/22

- Politik fordert Verkehrswende
- Positive Erfahrungen mit der Reaktivierung von Bad Bentheim nach Neuenhaus
- Einzugsgebiet ist gegeben
- Für eine Teilstrecke kann die vorhandene Infrastruktur genutzt werden
- Einbindung in zwei Knoten

Projektvorstellung
Vorgehensweise

Vor einer Reaktivierung sind folgende Schritte nötig

- eine betriebliche Untersuchung zur Fahrplanerstellung
- Anforderungen an die Infrastruktur definieren

➔ Nur so kann dann später eine Nachfrageermittlung erfolgen

Inhalte der Machbarkeitsstudie

Fahrplanbasierte Machbarkeitsstudie

Vorgabe

- Knotenzeiten Bad Bentheim
- Knotenzeiten Gronau
- Belastung der Strecke Gronau – Münster

Für darauf aufbauende Fahrpläne wurden Infrastrukturvarianten entwickelt und geprüft.

- Betriebliche Untersuchung der Vorzugsvariante
- Beschreibung und Kostenschätzung der Vorzugsvariante
- Ermittlung einzelner Teilindikatoren für NKU

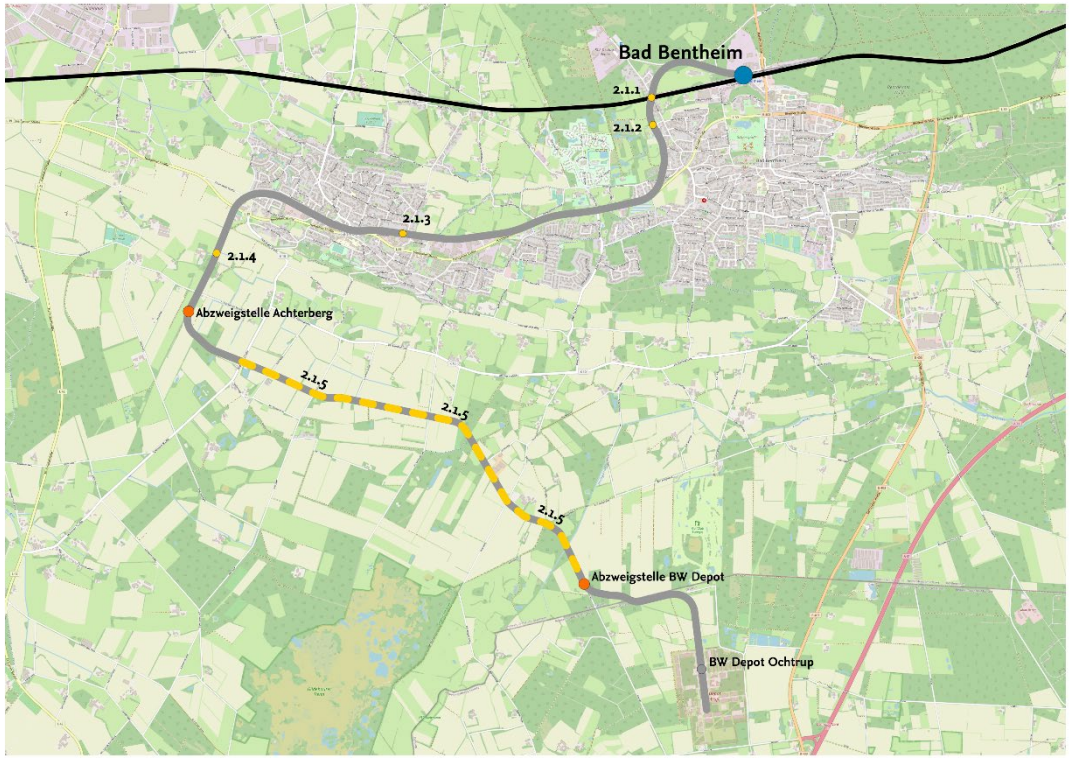
Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Aufnahme IST-Zustand

Streckenbegehung – Untersuchte Geländepunkte

Bestehende Strecke der Bentheimer Eisenbahn zwischen Bad Bentheim und dem Bundeswehr Depot Ochtrup



Aufnahme IST-Zustand
Streckenbegehung

Streckenbegehung am 21.10.2020

Infrastruktur augenscheinlich in ausreichend gutem Zustand zwischen

- Bad Bentheim Nord und BÜ Waldseiter Str.
- Haltepunkt/Bahnhof Gildehaus – Achterberg

Instandsetzungsbedarf (einzelne Schwellen, Gleislage, Entwässerung) auf den Abschnitten:

- Umfeld Haltepunkt/Bahnhof Gildehaus
- Achterberg bis zum BW Depot

EÜ km 11,55 (Bauernhof Achterberg) detaillierter zu prüfen

Aufnahme IST-Zustand
Streckenbegehung

Streckenbegehung am 21.10.2020

Wenige Überreste der stillgelegten und fast komplett rückgebauten Strecke zwischen Bad Bentheim und Gronau.

Quelle: Zwick

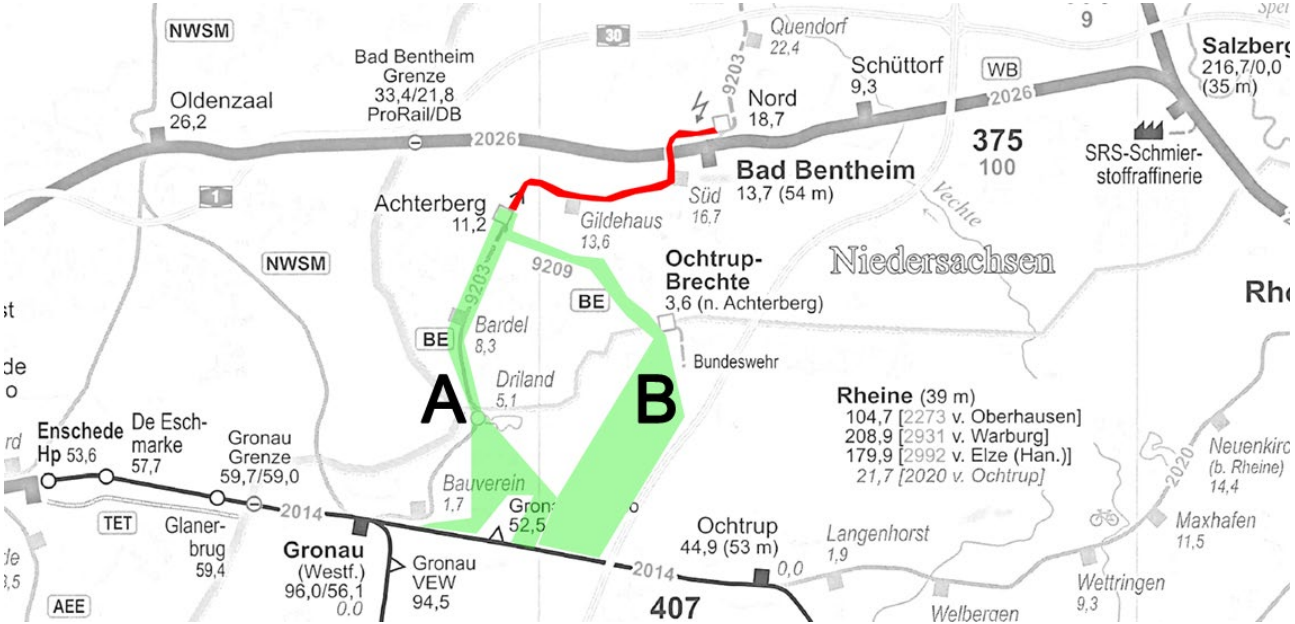
Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Erstellung Infrastruktur Modell

Korridore

Zwei prüfenswerte Korridore

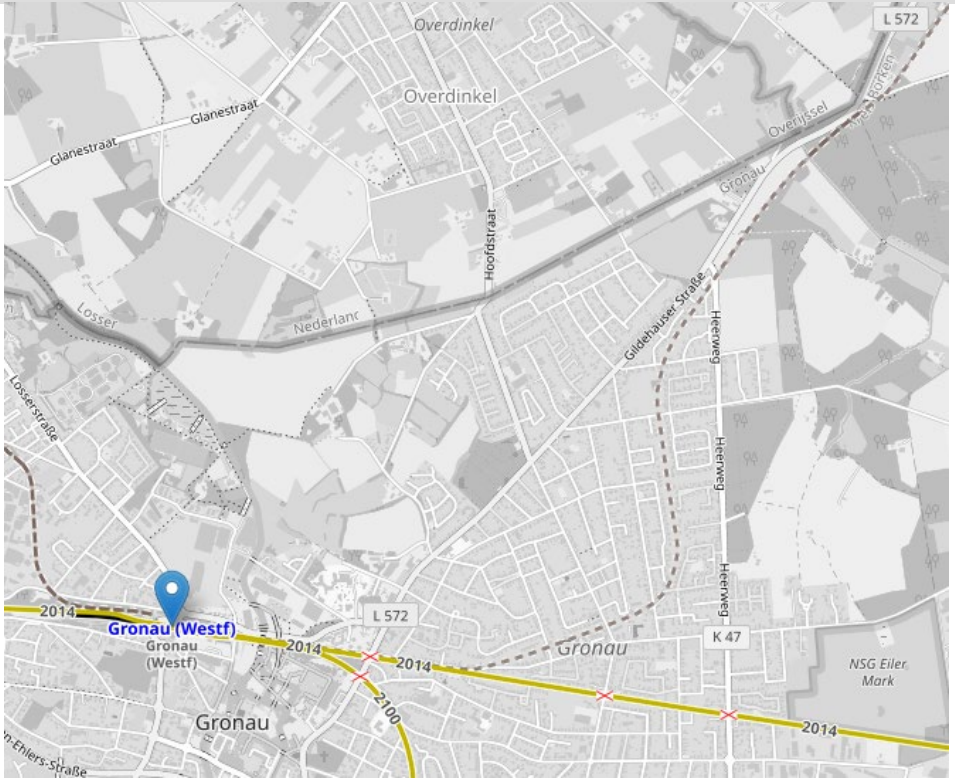


Quelle: Eisenbahnatlas

Erstellung Infrastruktur Modell

Korridore

Überbauung der ehemaligen Trasse in Gronau (gestrichelt dargestellt)

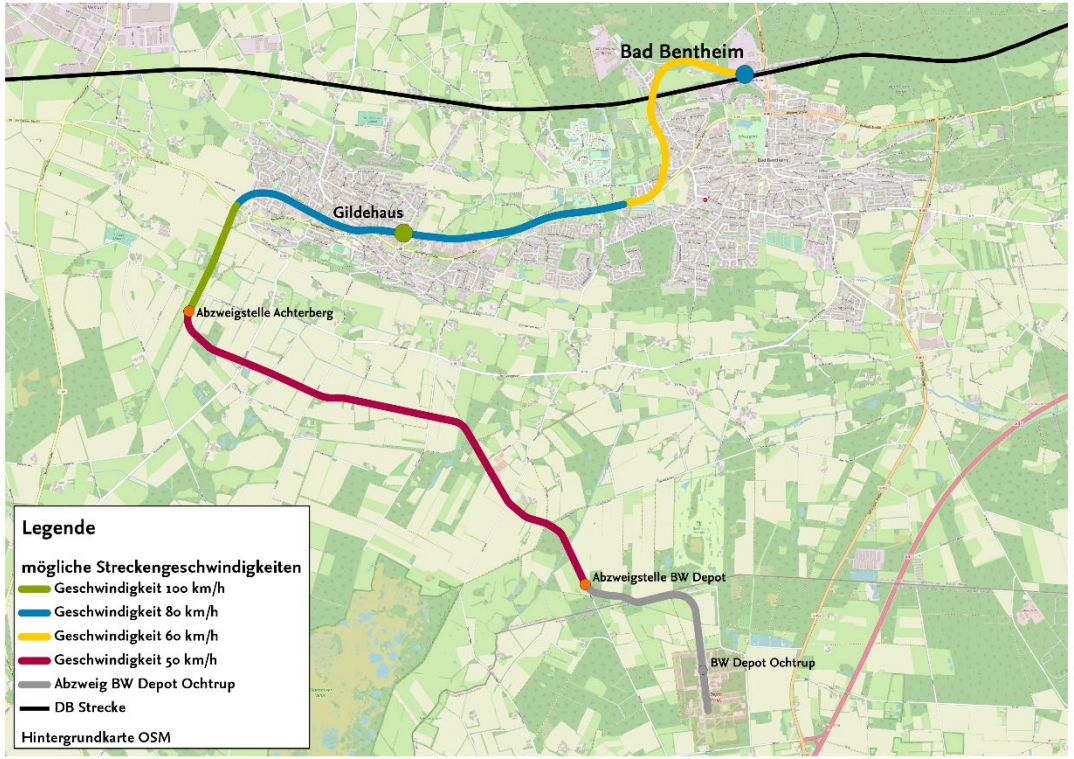


Quelle: Open Railwaymap

Erstellung Infrastruktur Modell

Anpassung der bestehenden Infrastruktur

Zur Fahrzeitoptimierung wurde zugrunde gelegt, dass die Streckenhöchstgeschwindigkeit abschnittsweise erhöht werden kann



Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Trassierungsvarianten
Mögliche Verläufe

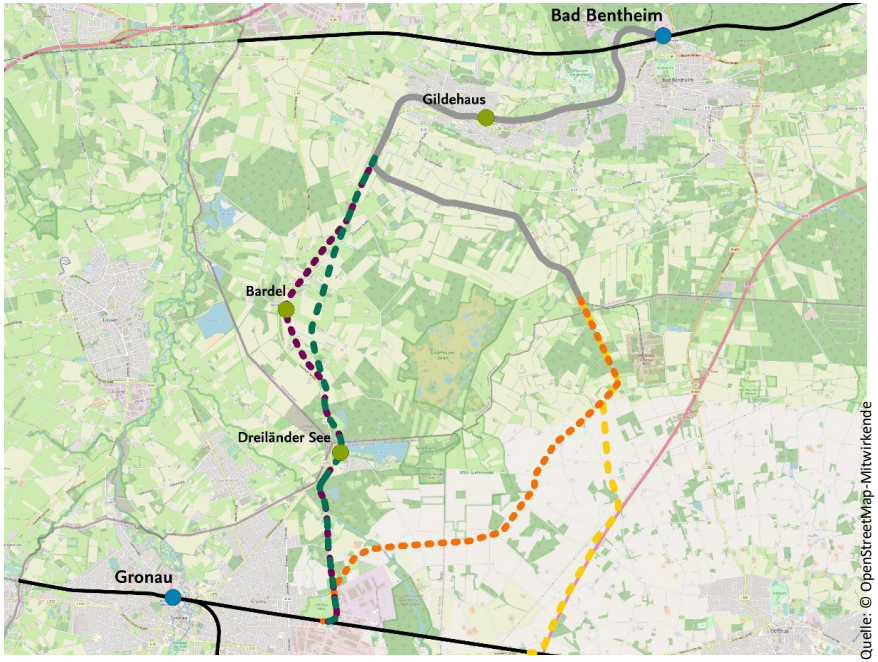
Entwicklung Trassierungsvarianten

Variante 1.1 - Dreiländersee
Trassierung in Anlehnung an die alte Strecke,
Gesamtlänge: 19,9 km

Variante 1.2 – Bardel
Trassierung in Anlehnung an die alte Strecke über Bardel,
Gesamtlänge: 20,8 km

Variante 2 - Mitte
Bis Nähe BW Depot, danach „querfeldein“
Gesamtlänge: 26,8 km

Variante 3 - Autobahn
Bis Nähe BW Depot, dann autobahnparallel
Gesamtlänge: 27,8 km



Var 1.1 Var 1.2 Var 2 Var 3

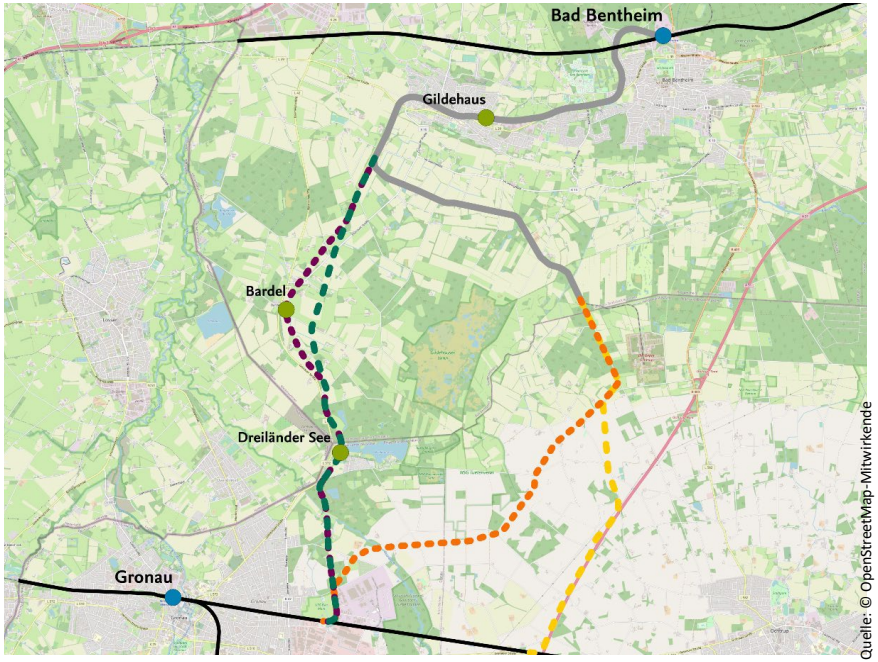
Trassierungsvarianten
Mögliche Verläufe

Entwicklung Trassierungsvarianten

Durch Ortsbesichtigung und mit Hilfe von GIS mögliche Konfliktpunkte lokalisiert

- Kreuzung mit anderen Verkehrswegen
- Klassifizierung der Verkehrswege
- Bewertung der Kreuzungsmöglichkeiten
  - Kreuzungsbauwerke
  - Antrag auf Ausnahme für höhengleiche Kreuzung

	Var 1.1	Var 1.2	Var 2	Var 3
Anzahl Kreuzungspunkte	24	23	23	12



Var 1.1 Var 1.2 Var 2 Var 3

Trassierungsvarianten
Mögliche Verläufe

Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 2	Variante 3
„Dreiländersee“	„Bardel“	„Mitte“	„Autobahn“
Gesamtlänge 19,9 km Neubau ~9,2 km	Gesamtlänge 20,8 km Neubau ~10,1 km	Gesamtlänge 26,8 km Neubau ~9,5 km	Gesamtlänge 27,8 km Neubau ~8 km

Für alle Varianten wurden Fahrzeiten mit Streckenhöchstgeschwindigkeiten bis zu 100 km/h berechnet.

Es wird mit folgenden Bahnhöfen/ Haltepunkten (Hp) geplant:

- Gildehaus - neue Lage östlich des ehemaligen Hp, Varianten 1.1, 2 und 3, Kreuzungsbahnhof
  - in der ehemaligen Lage (bleibt Hp), Variante 1.2
- Bardel - nur Variante 1.2, Kreuzungsbahnhof
- Dreiländer See - alle Varianten (Hp)

Trassierungsvarianten

Angedachte Bahnhöfe/Haltepunkte

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Lage möglicher Bahnhof Gildehaus

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Lage möglicher Haltepunkt Dreiländersee

Trassierungsvarianten

Angedachte Bahnhöfe/Haltepunkte

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Lage möglicher Bahnhof Bardel

Variante 1.2

Modifizierte Trassierung

- zusätzlicher Halt Bardel, Entfernung zum Gymnasium ca. 800 m
- zweigleisiger Begegnungsabschnitt zwischen Bardel und Achterberg

Ziel

- Schülerverkehre auf die Bahn verlagern
- fliegende statt Standkreuzung mit Verkürzung der Fahrzeit Gronau – Bad Bentheim

Trassierungsvarianten

Erste Bewertung

Variante 1.1 - Dreiländersee

- Kürzeste Gesamtstrecke
- Viele Kreuzungspunkte

Variante 1.2 – Bardel

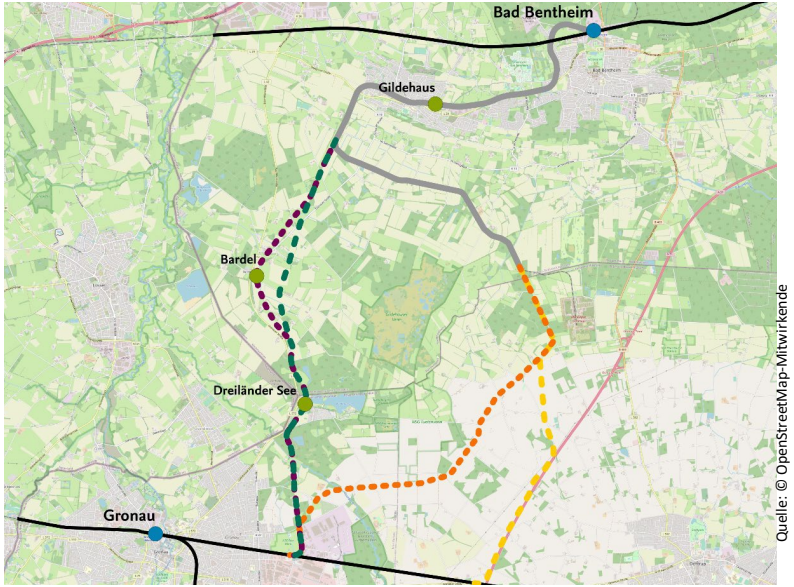
- Kurze Gesamtstrecke
- Viele Kreuzungspunkte

Variante 2 - Mitte

- Lange Gesamtstrecke, Fahrzeit nicht wettbewerbsfähig
- Viele Kreuzungspunkte

Variante 3 - Autobahn

- Lange Gesamtstrecke, Fahrzeit nicht wettbewerbsfähig
- Weniger Kreuzungspunkte



Var 1.1 Var 1.2 Var 2 Var 3

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung

Vorgaben

Folgende Randbedingungen waren maßgeblich für die betriebliche Untersuchung:

- Verlängerung der Linie Neuenhaus – Nordhorn – Bad Bentheim (RB 56)

- Einpassung in den Knoten Gronau (Deutschlandtakt)
  - Umstieg in Richtung Niederlande
  - Umstieg in Richtung Coesfeld
  - Umstieg in Richtung Münster

In den folgenden Folien wird die Verbindung Gronau – Bad Bentheim im aktuellen Planungsstand des Deutschlandtakts dargestellt.

Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung

Variante 1.1 - Dreiländersee - Fahrzeitbetrachtung

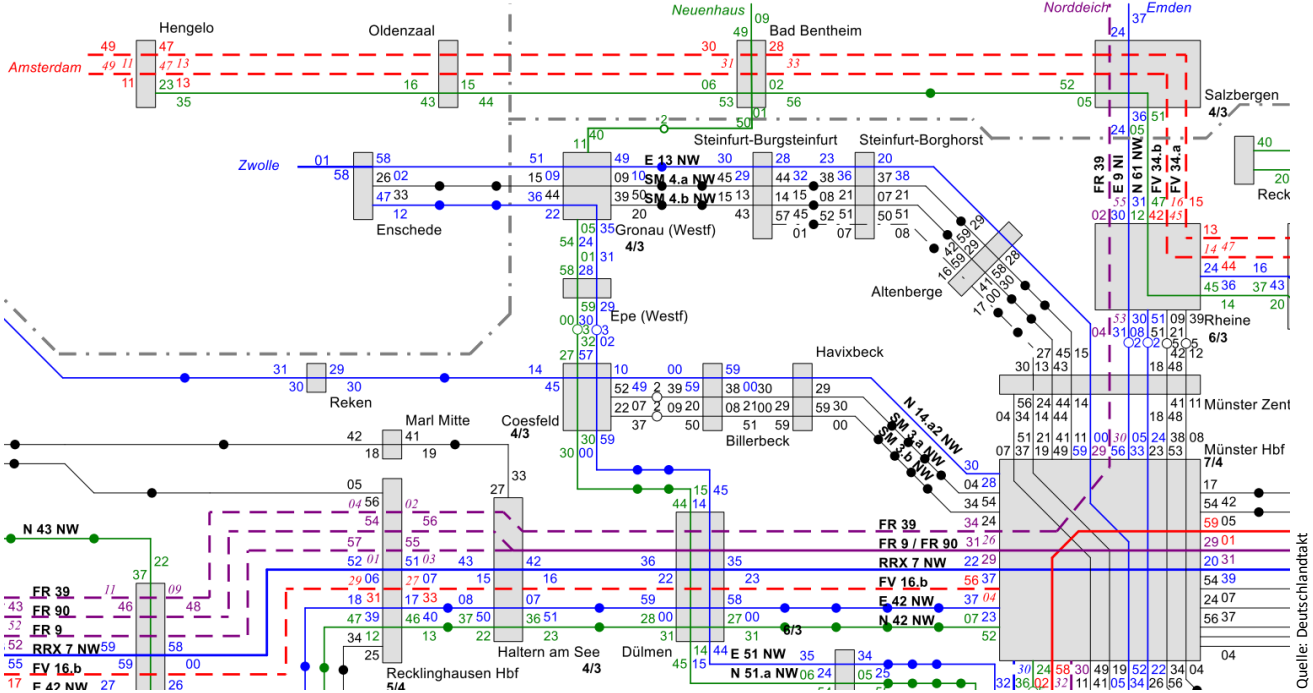
Randbedingungen:

V_{max} 100 km/h

Streckenlänge: 19,9 km

Kreuzung in Gildehaus

Verkehrshalte in Gildehaus und Dreiländersee



Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung

Variante 1.1 - Dreiländersee - Fahrzeitbetrachtung

Randbedingungen:

V_{max} 100 km/h
Streckenlänge: 19,9 km

Kreuzung in Gildehaus

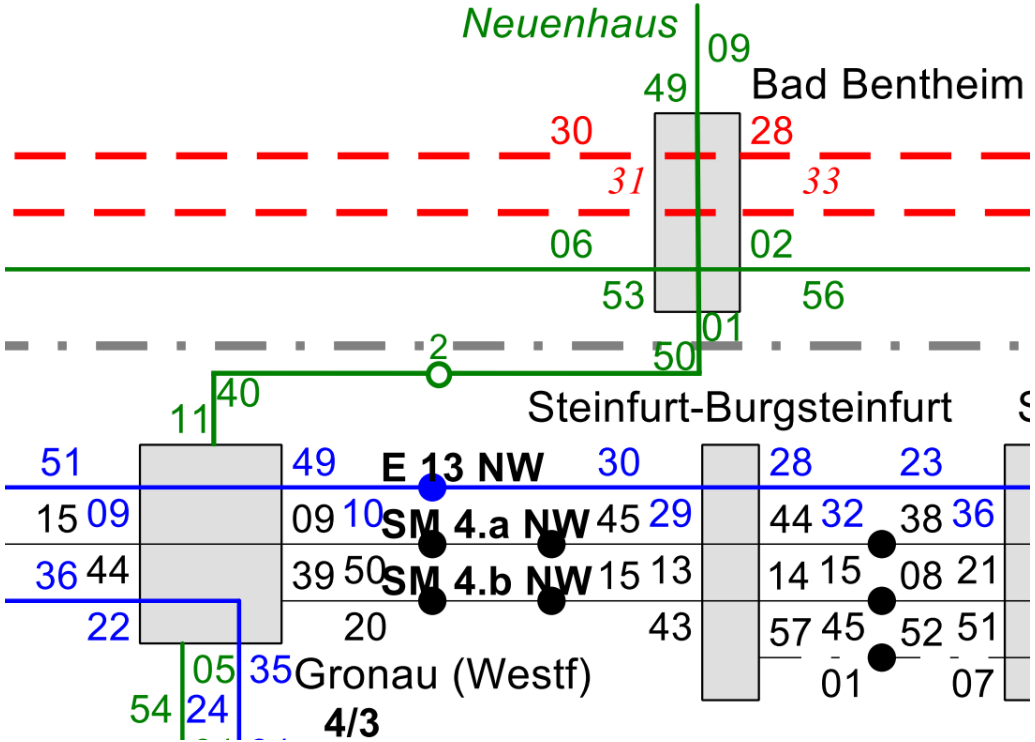
Verkehrshalte in Gildehaus und Dreiländersee

Fahrzeiten:

Bad Bentheim – Gronau
21 Minuten

Gronau – Bad Bentheim
21 Minuten

→ **Umsteigebeziehungen in Richtung und Gegenrichtung ungleich**



Quelle: Deutschlandtakt

Technische Universität Braunschweig
IVE

Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung

Variante 1.1 - Dreiländersee - Fahrzeitbetrachtung

Randbedingungen:

V_{max} 100 km/h
Streckenlänge: 19,9 km

Kreuzung in Gildehaus

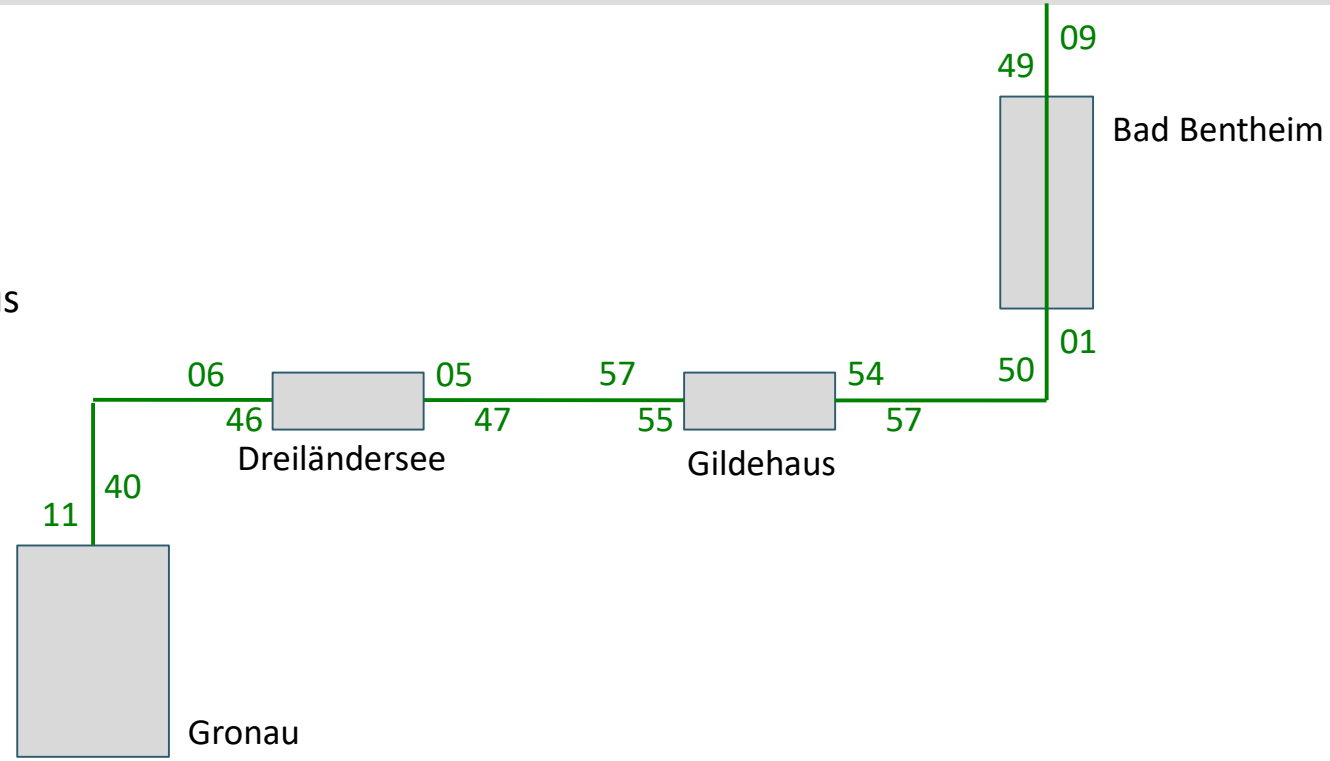
Verkehrshalte in Gildehaus und Dreiländersee

Fahrzeiten:

Bad Bentheim – Gronau
21 Minuten

Gronau – Bad Bentheim
21 Minuten

→ **Konkurrenzfähig zum Bus**



Technische Universität Braunschweig
IVE

Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung

Variante 1.2 - Bardel - Fahrzeitbetrachtung

Randbedingungen:

V_{max} 100 km/h
Streckenlänge: 20,8 km

Verkehrshalte in Gildehaus, Bardel, Dreiländersee

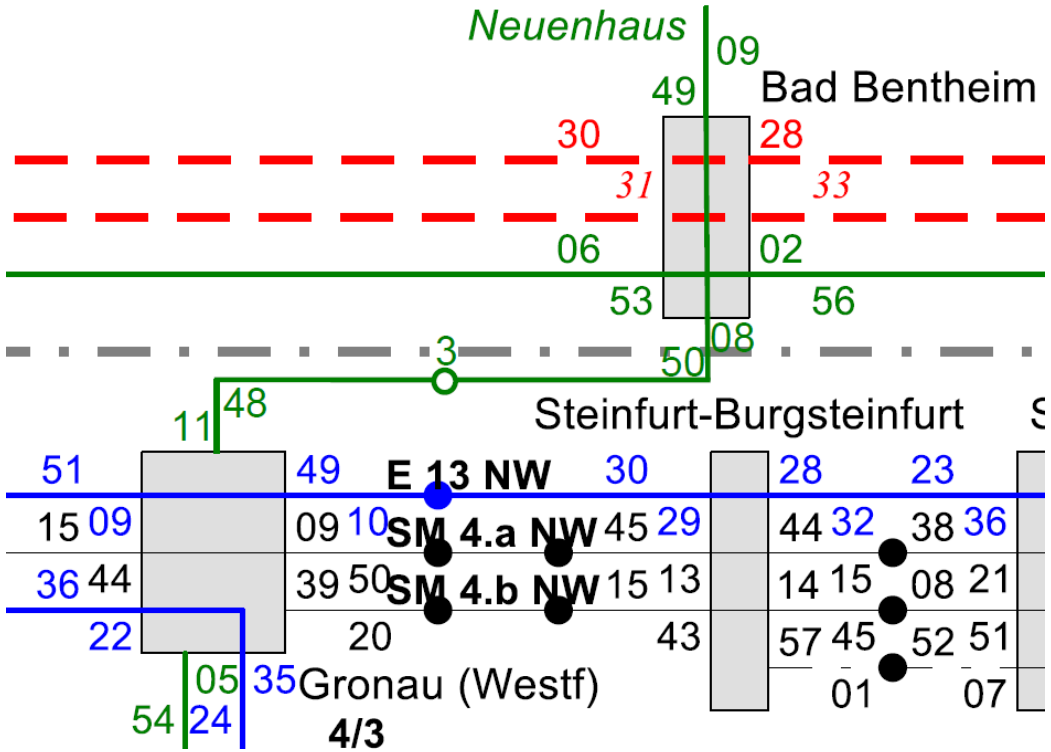
Zweigleisig Bardel - Achterberg

Fahrzeiten:

Bad Bentheim – Gronau
21 Minuten

Gronau – Bad Bentheim
20 Minuten

→ **Umsteigebeziehungen in alle Richtungen**



Technische Universität Braunschweig
IVE

Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung

Variante 1.2 - Bardel - Fahrzeitbetrachtung

Randbedingungen:

V_{max} 100 km/h
Streckenlänge: 20,8 km

Verkehrshalte in Gildehaus, Bardel, Dreiländersee

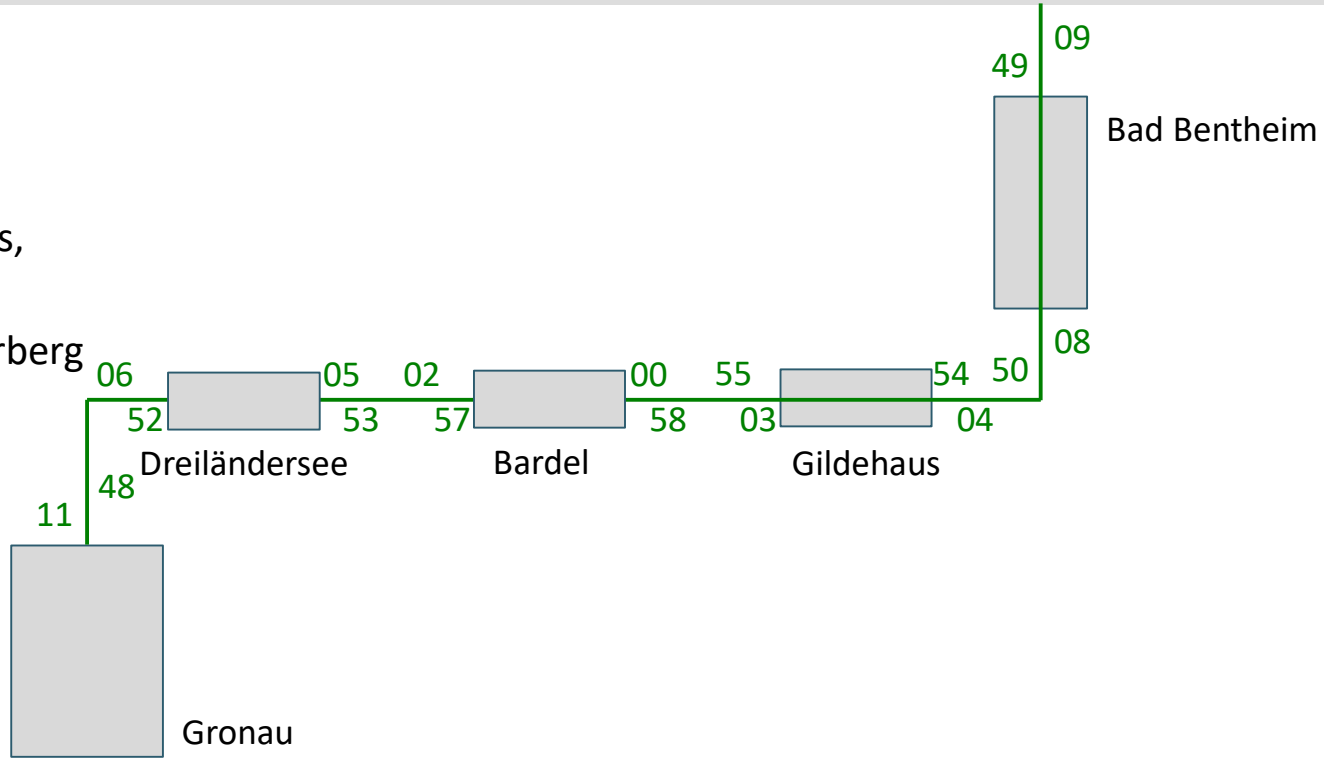
Zweigleisig Bardel - Achterberg

Fahrzeiten:

Bad Bentheim – Gronau
21 Minuten

Gronau – Bad Bentheim
20 Minuten

→ **Konkurrenzfähig zum Bus**



Technische Universität Braunschweig
IVE

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Behandlung der Bahnübergangsproblematik

Abstimmung mit der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

- Eisenbahnkreuzungsgesetz sieht keine neu zu errichtenden Bahnübergänge vor
  - gilt nur für klassifizierte Straßen, nicht für Wege

- Ausnahmegenehmigungen sind möglich bei schwachem Verkehr
  - sowohl auf Schiene als auch auf Straße

- Aktuelle Überlegung sieht bis zu 9 neue Bahnübergänge vor

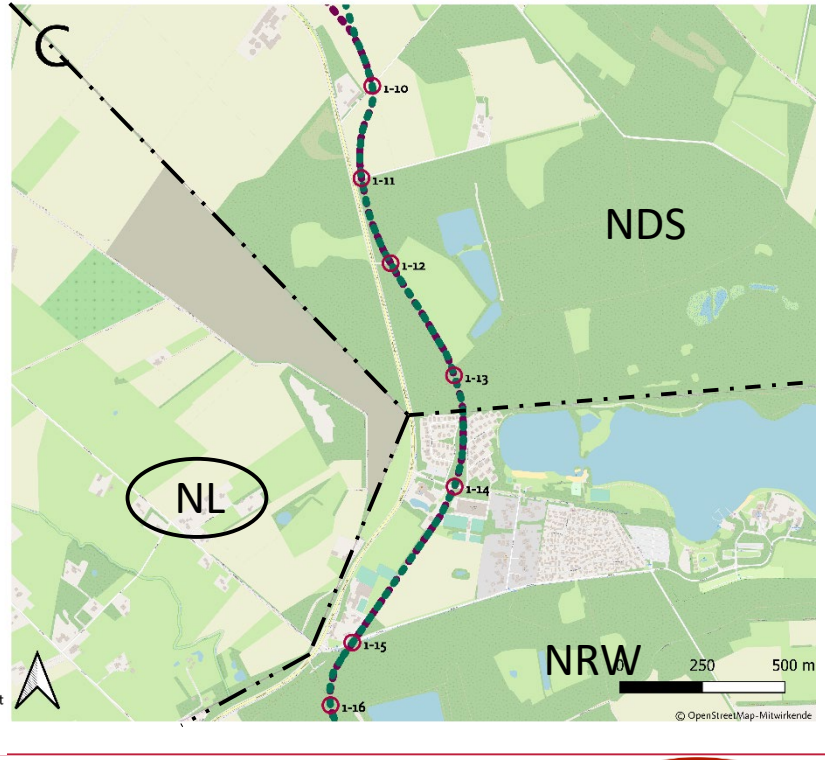
BÜ-Kategorien nach §11 (13) EBO:	
Kategorie 1	starker Verkehr > 2.500 Kfz/d
Kategorie 2	mäßiger Verkehr > 100 - < 2.500 Kfz/d
Kategorie 3	schwacher Verkehr < 100 Kfz/d

Behandlung der Bahnübergangsproblematik

Bahnübergänge

Infrastrukturvarianten 1.1 & 1.2 – Teil C

Kreuzung-Nr.	Name der Kreuzung	Art der Kreuzung
1-10	Am Fürstlichen Wald	Bahnübergang
1-11	Privatweg	Bahnübergang
1-12	Waldweg	Bahnübergang
1-13	Waldweg	Verlegung / Schließung der Straße
1-14	Brechter Weg	Verlegung / Schließung der Straße
1-15	Hagelsweg	Eisenbahnüberführung
1-16	Waldweg	Verlegung / Schließung der Straße

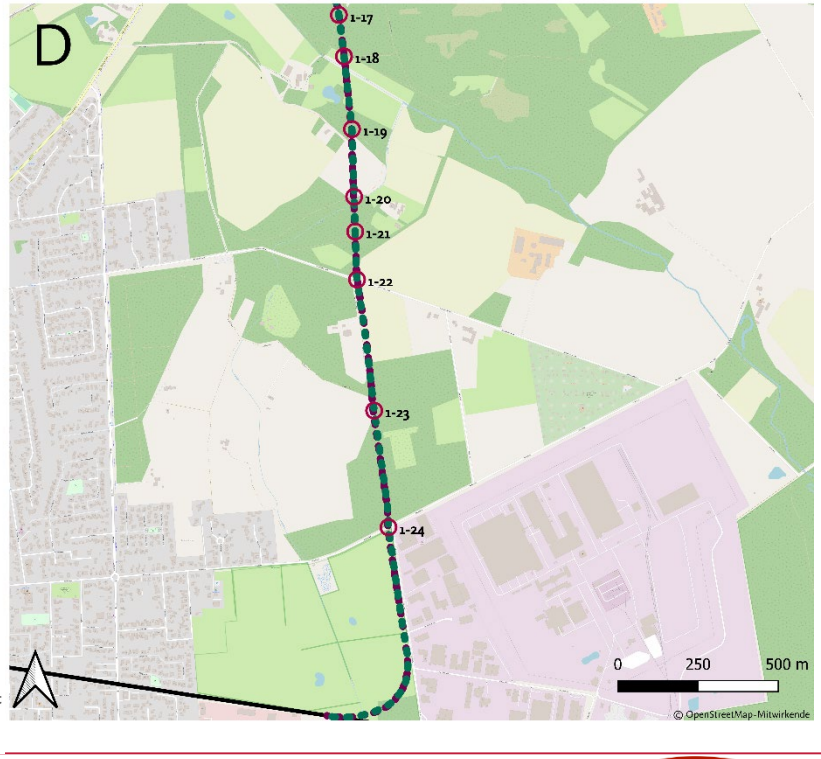


Behandlung der Bahnübergangsproblematik

Bahnübergänge

Infrastrukturvarianten 1.1 & 1.2 – Teil D

Kreuzung-Nr.	Name der Kreuzung	Art der Kreuzung
1-17	Waldweg	Verlegung / Schließung der Straße
1-18	Waldweg	Verlegung / Schließung der Straße
1-19	Privatweg	Bahnübergang
1-20	Privatweg	Bahnübergang
1-21	Privatweg	Bahnübergang
1-22	Schöttelkotter Damm	Straßenüberführung
1-23	Feldweg	Verlegung / Schließung der Straße
1-24	Kaiserstiege	Straßenüberführung



Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau - Münster

S-Bahn Münsterland + RE 13

Die Planungen für den Deutschlandtakt und des regionalen Aufgabenträgers sehen vor:

- Einen Halb-Stundentakt S-Bahn-Takt zwischen Münster – Gronau – (Enschede) und
- RE 13 Münster – Zwolle im Stundentakt

Beide Linien verdichten das Betriebsgeschehen gegenüber heute deutlich.

Ob eine Robustheitsprüfung für einen eingleisigen Betrieb zwischen Gronau und Ochtrup durchgeführt wurde ist unbekannt.

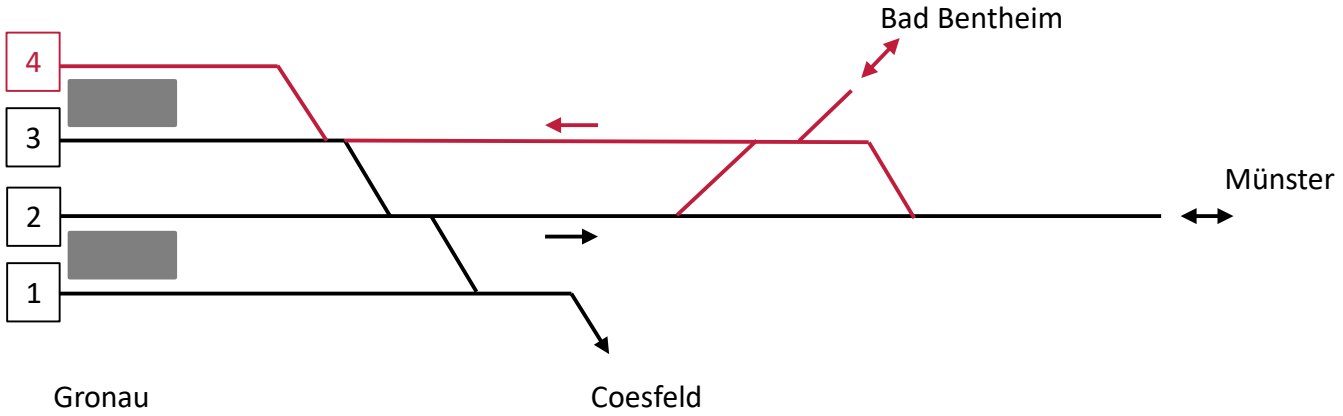
Für einen Betrieb in Richtung Bad Bentheim ist zumindest für die Variante 1.2 mit attraktiven Fahr- und Umsteigezeiten ein zweites Gleis notwendig.

Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau - Münster

Angenommene Infrastrukturmaßnahmen

Angenommene Maßnahmen:

- Verkürzter Zweigleisiger Ausbau der Strecke 2014 zwischen Gronau Abzweig in Richtung Bad Bentheim

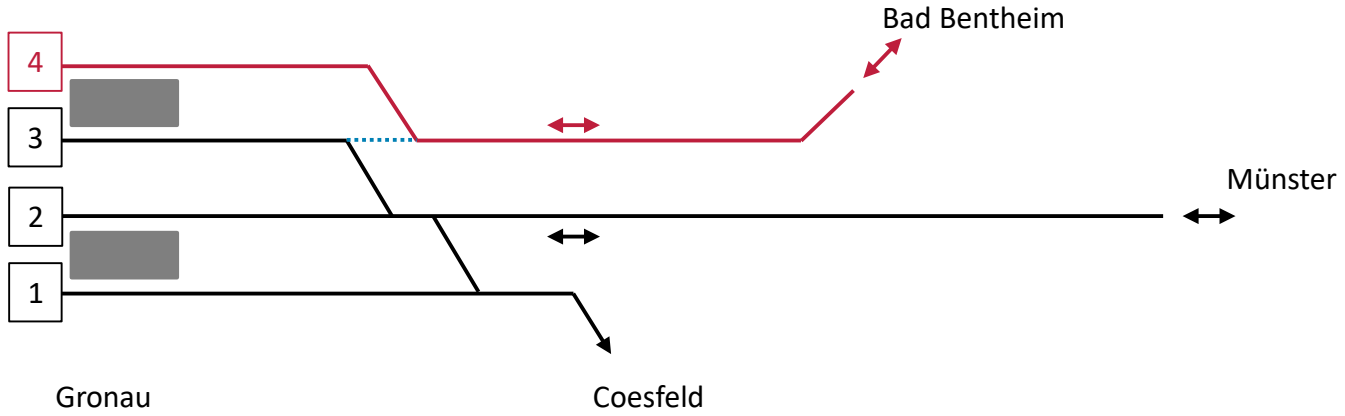


Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau - Münster

Angenommene Infrastrukturmaßnahmen

Alternativer Vorschlag:

- Strecke 2014 bleibt eingleisig
- BE-Strecke verläuft parallel zur Strecke 2014, aber betrieblich unabhängig



Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Kostenvergleich der Varianten

Kostenart [€]	Variante 1.1 – Dreiländersee	Variante 1.2 – Bardel
Erdbauwerke	1.810.000 €	2.570.000 €
Gleisanlagen	5.020.000 €	6.840.000 €
Sicherungstechnik	1.500.000 €	1.970.000 €
Bahnsteiganlagen	370.000 €	380.000 €
Bahnübergänge	4.200.000 €	4.500.000 €
Ingenieurbauwerke	6.510.000 €	6.820.000 €
Planungs- und Genehmigungskosten (18 %)	3.490.000 €	4.150.000 €
Risikozuschlag (30 %)	6.870.000 €	8.170.000 €
Gesamtkosten	**29.770.000 €**	**35.400.000 €**

Kosten für Grund und Boden nicht enthalten

Quelle: Eigene Darstellung

Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Übersicht

- Für Infrastruktur und den Betrieb vereinfachte Wirtschaftlichkeitsanalyse
- ÖPNV-Angebotskonzepte gegenüber dem Ist-Stand

- Grundlage Betriebskostenrechnung der Standardisierten Bewertung (**aktuell in Überarbeitung**)
- Umrechnung geschätzter Baukosten der Varianten gemäß Standardisierter Bewertung auf jährliche Investitions- und Unterhaltungskosten
- Mitfälle entsprechen den verschiedenen vorgestellten ÖPNV-Angebotskonzepten

- Ausschließlich Kostenseite gemäß Standardisierter Bewertung
- Möglicher Nutzen der Eisenbahninfrastruktur/Verbesserung wird nicht ermittelt

Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Betriebskostenanalyse der ÖPNV-Angebotskonzepte

- Neue Eisenbahnlinie verkehrt werktags von 5:00 - 22:00 Uhr im 60-Minuten-Takt (17 tägliche Umläufe)
- Berechnung von
  - Betriebslängen der Linien,
  - Anzahl der Halte,
  - Umlaufzeiten und
  - Personalzeiten

Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Betriebskostenanalyse der ÖPNV-Angebotskonzepte

Übersicht der Betriebskostenanalyse

Kostenart [€/a]	Variante 1.1 – Dreiländersee	Variante 1.2 – Bardel
Personalkosten	570.900 €	570.900 €
Unterhaltungskosten	207.600 €	231.700 €
Kapitaldienst	273.100 €	273.100 €
Energiekosten	121.600 €	127.100 €
Emissionskosten	10.700 €	11.100 €
Unfallkosten	89.900 €	94.900 €
Gesamtkosten	**1.273.700 €**	**1.289.800 €**

Quelle: Eigene Darstellung

Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Investitions- und Unterhaltungskosten

- Grundlage für Investitions- und Unterhaltungskosten bilden Kostenschätzungen

Kostenart [€/a]	Variante 1.1 – Dreiländersee	Variante 1.2 – Bardel
Investitionskosten	1.213.600 €	1.444.900 €
Unterhaltungskosten (nur BE Anteil)	282.000€	367.700 €
Gesamtkosten	**1.495.600 €**	**1.812.600 €**

Quelle: Eigene Darstellung

- Ermittelte jährlichen Investitions- und Unterhaltungskosten entsprechen nicht den realen Kosten

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Erstellung Infrastruktur Modell
- Trassierungsvarianten
- Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung
- Behandlung der Bahnübergangsproblematik
- Betriebliche Randbedingungen auf der Strecke Gronau – Münster
- Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Fazit

Machbarkeitsstudie Bad Bentheim - Gronau

- Vier Trassierungsvarianten betrachtet
- Grundlegende Randbedingungen für alle Varianten und Optionen sind gleich
- Reaktivierung/Neubau der Eisenbahnstrecke technisch möglich
- Nur Varianten 1.1 - Dreiländersee und 1.2 – Bardel sind weiter zu verfolgen

Fazit

Machbarkeitsstudie Bad Bentheim – Gronau, nächste Schritte

- Prüfung der Bahnübergänge in Niedersachsen
- Prüfung der Bahnübergänge in Nordrhein-Westfalen
- Vertiefte Planungen für Einführung der BE-Gleise in den Bahnhof Gronau
- Abstimmung mit DB Netz AG zwecks Einbindung in den Bahnhof Gronau
- Nachfrageermittlung und Nutzen-Kosten-Untersuchung

Technische Universität Braunschweig

IVE

Vielen Dank für Ihr Interesse

Technische Universität Braunschweig

IVE

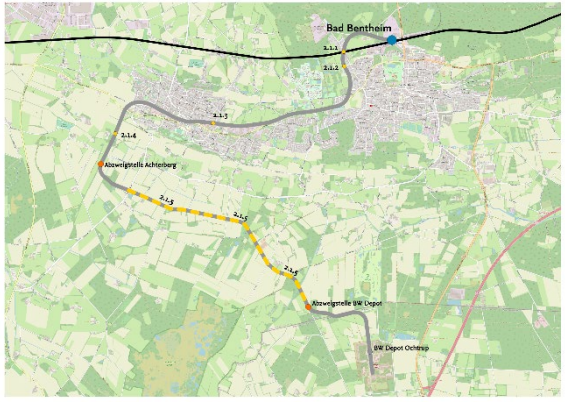
… und nun gern Fragen und Diskussion

Aufnahme IST-Zustand
Streckenbegehung

Streckenbegehung am 21.10.2020

Stahlbrücke über Eisenbahnstrecke und Hilgenstiege in sehr gutem Zustand.

Letzte Renovierung 1988

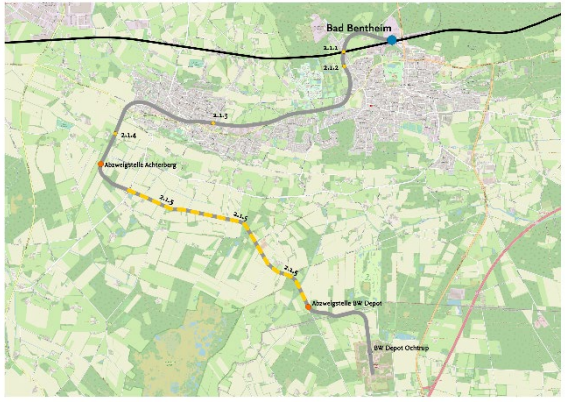


Quelle: Zwick

Aufnahme IST-Zustand
Streckenbegehung

Streckenbegehung am 21.10.2020

Gewölbebrücke über Hilgenstiege in gutem Zustand.



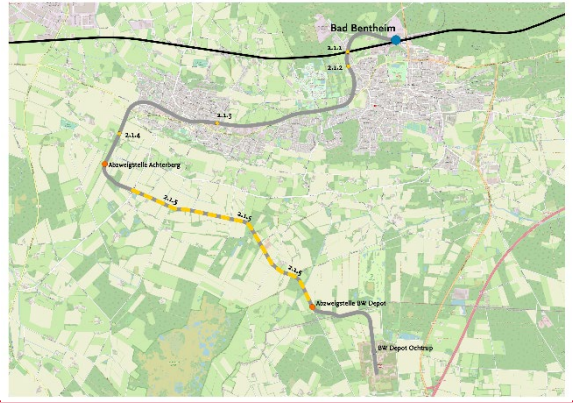
Quelle: Zwick

Aufnahme IST-Zustand
Streckenbegehung

Streckenbegehung am 21.10.2020

Eisenbahnüberführung bei der Achterberger Str., angrenzend an einen Bauernhof.

Detaillierte Prüfung notwendig

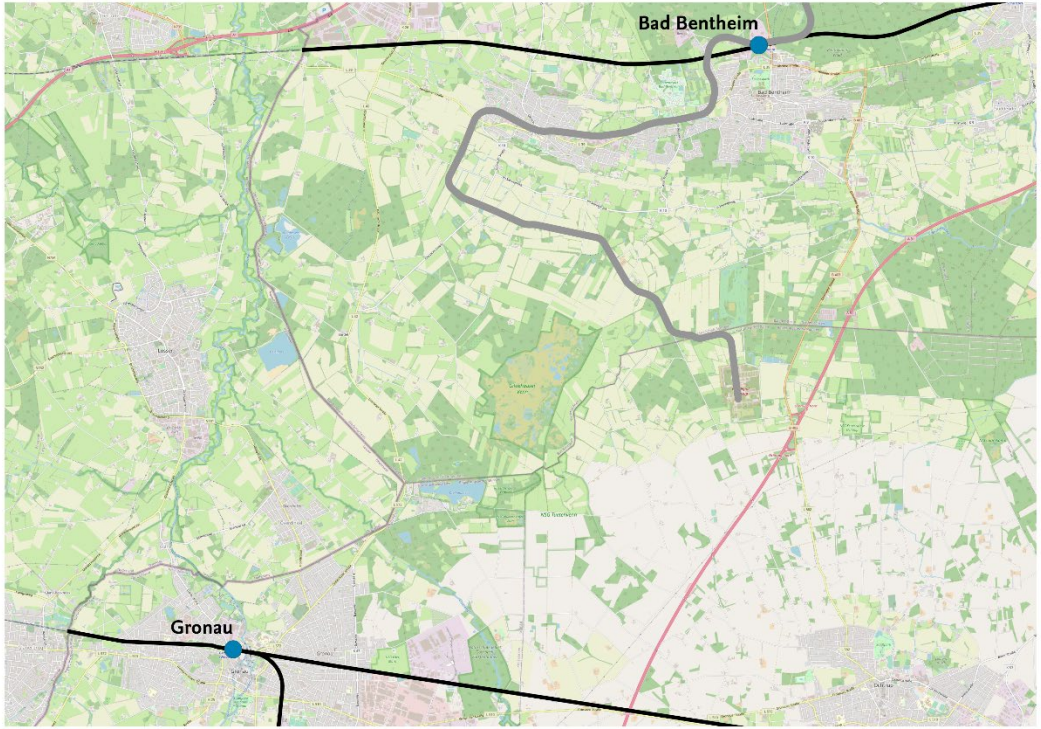


Quelle: Zwick

Erstellung Infrastruktur Modell

Anpassung der bestehenden Infrastruktur

Darstellung der Infrastruktur der Bentheimer Eisenbahn vom Bahnhof Bad Bentheim in Richtung Gronau bis Bundeswehr Depot Ochtrup.



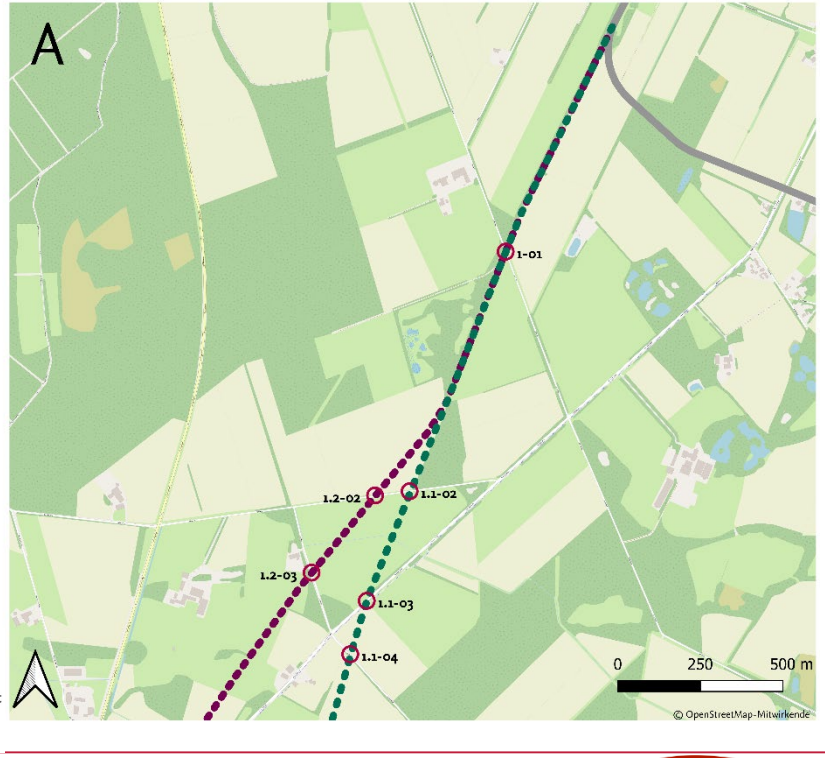
Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Behandlung der Bahnübergangsproblematik

Bahnübergänge

Infrastrukturvarianten 1.1 & 1.2 – Teil A

Kreuzung-Nr.	Name der Kreuzung	Art der Kreuzung
1-01	Moorweg	Bahnübergang
Variante 1.1 – Dreiländersee		
1.1-02	Igelweust	Verlegung / Schließung der Straße
1.1-03	Gronauer Straße	Straßenüberführung
1.1-04	Landwehrweg	Verlegung / Schließung der Straße
Variante 1.2 – Bardel		
1.2-02	Igelweust 1	Verlegung / Schließung der Straße
1.2-03	Igelweust 2	Bahnübergang

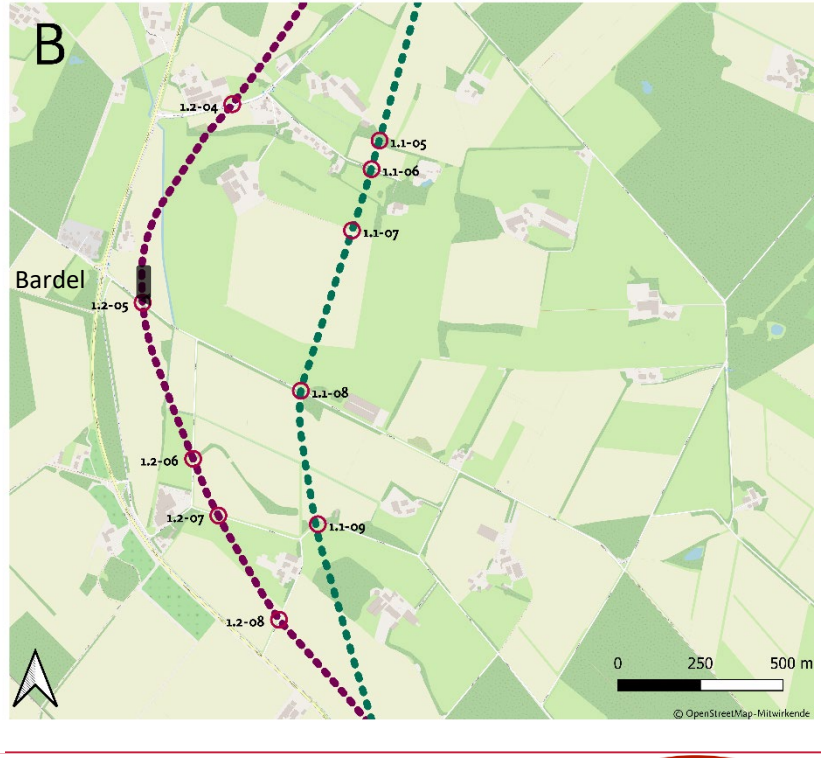


Behandlung der Bahnübergangsproblematik

Bahnübergänge

Infrastrukturvarianten 1.1 & 1.2 – Teil B

Kreuzung-Nr.	Name der Kreuzung	Art der Kreuzung
Variante 1.1 - Dreiländersee		
1.1-05	Privatweg	Verlegung / Schließung der Straße
1.1-06	In den Kämpen	Bahnübergang
1.1-07	Privatweg	Verlegung / Schließung der Straße
1.1-08	Ochtruper Diek	Straßenüberführung
1.1-09	Lurmannweg	Verlegung / Schließung der Straße
Variante 1.2 - Bardel		
1.2-04	Gronauer Straße	Eisenbahnüberführung
1.2-05	Ochtruper Diek	Straßenüberführung
1.2-06	Privatweg	Verlegung / Schließung der Straße
1.2-07	Fleuerweg	Bahnübergang
1.2-08	Lurmannweg	Verlegung / Schließung der Straße



Fleet

March 23, 2022

Written by Quintus Vosman

Belgian certification process completed for new NS fleet

The ICNGB fleet built by Alstom will operate between Amsterdam and Brussels.

Privacy - Voorwaarden

THE Belgian certification process for Netherlands Railways' (NS) 200km/h single-deck eight-car Intercity New Generation Belgium (ICNGB) high-speed trains has been completed.

The trains will operate in the Netherlands and Belgium and are a variant of the ICNG new generation inter-city sets used by NS.

Certifer acted as the designated body (DeBo) for the Belgian part of the project to check the trains conform with the country's Notified National Technical Rules.

Certifer is the Notified Body (NoBo) in the framework of the Technical Specifications for Interoperability - Command, Control and Signalling (TSI-CCS) which means the certification is relevant for both the Netherlands and Belgium. The certification files have been sent to the European Union Agency for Railways (ERA) which, if all legal requirements are met, will grant the Authorisation to Place on the Market (APOM),the legal permit to put a train into service.

ICNG and ICNGB trains are based on the Alstom Coradia Stream platform. NS ordered 49 five-car and 20 eight-car dual-voltage ICNG sets for use in the Netherlands on the HSL-South high-speed line and national network. The trains will replace the Traxx and ICRm coaching stock on the inter-city service between Amsterdam and Brussels

The ICNGB trains are equipped with 1.5kV dc, 3kV dc and 25kV 50Hz ac traction, whereas the ICNG sets only have 1.5kV dc and 25 kV 50 Hz ac capabilities.

Categories: Europe, Fleet, Main line, News

Tags: Alstom, Belgium, Certifer, DeBo, designated body, European Union Agency for Railways, ICNGB, Intercity New Generation Belgium, Netherlands, Netherlands Railways NS, NoBo, notified body, TSI-CCS

The ICNGB fleet.

Alstom has begun the development of an ICNGD for cross-border operation between the Netherlands and Germany and will be capable of operating using 1.5kV dc, 1.5kV 16.7Hz ac and 25kV 50Hz ac. Two prototypes have been ordered NS is expected to place a firm order in the near future.

For detailed data on Europ

Trending News

PK Transport Systems to supply 57 LRVs to St Petersburg

Privacy - Voorwaarden

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Elektrifizierung der Marschbahn: Land trägt finanzielles Risiko zunächst allein

Verwandte Themen:

Bus und Bahn (ÖPNV) [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/Themen/VerkehrInfrastruktur/BusBahn/busundbahn_oepnv.html]

Buchholz dankt Regional-Kooperation Westküste für Unterstützung der Planungen

Datum 22.03.2022
HEIDE/KIEL. Das Land Schleswig-Holstein wird die Planungen für die Marschbahnelektrifizierung zunächst selbst in die Hand nehmen. "Unser Verkehrsverbund NAH.SH bereitet derzeit die Ausschreibungen für die ersten Planungsleistungen vor. Im Sommer könnten dann die Arbeiten starten", sagte Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz heute (22. März) in Heide. Mit der Deutschen Bahn AG, der die Bahnstrecke gehört, sei ein entsprechender Planungsbegleitvertrag abgeschlossen worden. "Die DB Netz AG unterstützt uns derzeit insbesondere bei Fragen des Umweltrechts", so Buchholz. Insgesamt werde das Land mit rund 3,6 Millionen Euro in Vorleistung gehen.

Geplant ist laut Buchholz unter anderem, dass der Bund die Maßnahme nach dem so genannten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bezuschusst. Eine entsprechende Anmeldung sei bereits erfolgt. "Die endgültige Entscheidung über die Aufnahme ins Förderprogramm fällt der Bund aber erst mit der Fertigstellung der Unterlagen für die Planfeststellung. Wir tragen daher zunächst allein das finanzielle Risiko", so der Minister. Dies sei auch ein Zeichen dafür, welche Bedeutung die Landesregierung der Elektrifizierung der Marschbahn beimesse.

Und auch beim zweigleisigen Ausbau zwischen Niebüll und Sylt geht das Land finanziell in Vorleistung. Denn: Der Ausbau auf der Insel Sylt zwischen Morsum und Tinnum ist bisher noch nicht im Bedarfsplan für Bundesschienenwege enthalten und bremst die DB Netz AG somit bei den Planungen aus. Buchholz: "Damit der Ausbau auf Sylt allerdings nicht in Zeitverzug gerät, werden wir der DB Netz die Planungskosten zunächst vorfinanzieren. Damit ist eine zeitgleiche Planung für die beiden noch eingleisigen Abschnitte gesichert und eine beschleunigte Realisierung möglich."

Auch die in der Regionalen Kooperation Westküste zusammengeschlossenen vier Kreise Dithmarschen, Nordfriesland, Pinneberg und Steinburg, die Wirtschaftsförderungsgesellschaften dieser Kreise sowie die Industrie- und Handelskammern zu Kiel und zu Flensburg begrüßen den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Marschbahn. Während der Informationsveranstaltung im Berufsbildungszentrum Heide wurde am Abend eine Absichtserklärung zur Unterstützung der Marschbahnelektrifizierung aus der Region heraus durch die anwesenden Vertreter der Kreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland angekündigt. Florian Lorenzen, Landrat des Kreises Nordfriesland und Vorsitzender der Regionalen Kooperation Westküste sagte dazu: "Mit der Elektrifizierung schaffen wir die Voraussetzungen, dass zukünftige Generationen an Fernverkehrszügen umsteigefrei bis nach Sylt fahren können."

Die Elektrifizierung der Marschbahn hätte nach übereinstimmender Auffassung aller Beteiligten viele Vorteile. So würde bei den Fernzügen der zeitraubende Lokwechsel in Itzehoe wegfallen und die Regionalbahnen könnten von Hamburg umsteigefrei bis nach Heide fahren. "Die elektrischen Züge wären nicht nur klimafreundlicher, sondern auch wesentlich leiser. Für Anwohner an der Strecke würde es also wesentlich ruhiger und mit den Schadstoff-Emissionen der Diesellokomotiven wäre es auch vorbei", sagte Buchholz.

Alle Medien-Informationen direkt erhalten?

RSS Abonnieren Sie hier unseren Newsfeed. [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Service/RSS/rss_node.html]

Wichtiger Hinweis zur Nutzung von RSS-Feeds
Sie benötigen zum Lesen von RSS-Feeds eine Erweiterung Ihres Browsers. Bitte recherchieren Sie mit dem Suchbegriff ‚Feed-Reader' nach Erweiterun-

gen (auch Add on genannt) und installieren Sie eine der angebotenen Erweiterungen.

Über E-Mail-Postfach abonnieren

Alternativ können Sie den Feed über Ihr E-Mail-Postfach abonnieren. Dazu kopieren Sie bitte den Link auf den Feed und fügen Sie ihn in die RSS-Funktion Ihres Postfachs ein.

Sollte der Link nicht akzeptiert werden, ersetzen Sie das "https" am Anfang des Links durch "feed" (ohne Anführungszeichen).

22.03.22 Hamburg

Bahnprojekt Wunderline Ausbau Groningen-Bremen

Planfeststellungsunterlagen für den zweiten Streckenabschnitt eingereicht

Gestern hat die Deutsche Bahn die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beantragt. Die Genehmigungsunterlage für den Ausbau der Bahnstrecke Groningen-Bremen - auch „Wunderline“ genannt - wurde für den zweiten Planfeststellungsabschnitt (PFA 2: Ems-Gemeindegrenze Bunde) der Baustufe 1 eingereicht.

Die eingereichten Planfeststellungsunterlagen werden anschließend durch das EBA geprüft. Nach der Prüfung wird das Anhörungsverfahren eröffnet. Im Rahmen dieses Verfahrens werden Behörden und Bürger:innen beteiligt. Die Unterlagen werden dabei für die Dauer von einem Monat öffentlich ausgelegt.

Die 173 Kilometer lange Strecke zwischen Bremen und Groningen verbindet Norddeutschland mit dem Norden der Niederlande. 124 Kilometer der Strecke verlaufen dabei über deutschen Boden. Der Ausbau der Strecke ermöglicht eine schnellere und komfortablere Verbindung zwischen den beiden Städten Bremen und Groningen.

Durch die sogenannte Wunderline verkürzt sich die Fahrzeit für Reisende ab Ende 2024 zwischen dem niederländischen Groningen und Bremen künftig auf weniger als zweieinhalb Stunden.

Bereits am 11. Februar dieses Jahres wurde der PFA 1 für die Baustufe 1 beim EBA eingereicht: In Baustufe 1 verkürzt sich die Fahrzeit zunächst auf knapp 2 Stunden 30 Minuten. Hierfür finden Arbeiten zwischen Ihrhove und der deutsch/niederländischen Grenze sowie zwischen Papenburg und Leer statt. Dieser Streckenabschnitt soll bis Ende 2024 in Betrieb gehen.

Für den dritten Abschnitt (PFA 3: Gemeindegrenze Bunde-Staatsgrenze) werden die Unterlagen ebenfalls im ersten Halbjahr 2022 zur Genehmigung eingereicht.

Ausführliche Informationen zum Bauprojekt „Wunderlinie“ gibt es **hier**.

Pressekontakt

Tim Cappelmann
Leiter und Sprecher
Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen
Deutsche Bahn AG

E-Mail

+49 (0) 40 3918-4498

© 2022 Deutsche Bahn AG

Quellenangabe der Bilder

[1] DB AG / Andreas Sahlmann [2] Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee [3] DB AG / Volker Emersleben [4] DB AG / Volker Emersleben [5] DB AG/ Christian Bedeschinski [6] DB AG / Markus Kehen [7] Oliver Lang [8] DB/Andreas Sahlmann [9] Deutsche Bahn / Volker Emersleben [10] Deutsche Bahn AG [11] Nenov Brothers / fotolia.com [12] Bobo / fotolia.com [13] DB AG / Andreas Sahlmann

RP ONLINE

+++ EILMELDUNG +++

Altersbezüge werden erhöht: Renten steigen um bis zu 6,12 Prozent

NRW / Städte / Kleve

70 Millionen Euro Investitionen

Startschuss für den neuen Niersexpress

11. Mai 2021 um 17:07 Uhr | Lesedauer: 5 Minuten

Beim Niersexpress haben immer wieder Verspätungen für Ärger gesorgt. Damit soll zukünftig Schluss sein. Foto: Norbert Prümen

Kreis Kleve. Die Bahnstrecke zwischen Kleve und Kempen wird für 70 Millionen Euro saniert, die Stellwerke werden digitalisiert. Die Arbeiten haben schon begonnen, in zwei Etappen sollen sie bis Herbst kommenden Jahres abgeschlossen sein. Was auf Pendler jetzt zukommt.

Die RE10-Bahnstrecke zwischen Kleve und Kempen wird mit Finanzmitteln des Bundes grundlegend modernisiert und mit neuester Stellwerks- und Signaltechnik ausgerüstet. Die Arbeiten haben bereits begonnen. Innerhalb kürzester Zeit sollen die Stellwerke in Kleve, Bedburg-Hau, Goch, Weeze, Kevelaer, Geldern, Vernum, Nieukerk, Aldekerk und Kempen durch moderne elektronische Technik ersetzt werden. Läuft alles nach Plan, erfolgt die Bedienung ab Herbst 2022 aus den sechs digital aufgerüsteten Stellwerken in Kleve, Bedburg-Hau, Goch, Kevelaer, Nieukerk und Kempen.

Bis zum 4. Dezember sollen die Maßnahmen auf dem ersten Streckenabschnitt zwischen Kleve und Geldern abgeschlossen sein. Die Bauarbeiten auf dem zweiten Abschnitt von Geldern bis Kempen sollen danach beginnen und bis Herbst 2022 fertig werden. Die Gesamtsumme der Investitionen in die neueste Stellwerks- und Signaltechnik beläuft sich in den nächsten 1,5 Jahren auf nunmehr knapp 70 Millionen Euro.

LESEN SIE AUCH

Sanierung des RE10

Großer Schritt in Richtung Zukunft

INFO

Sieben Projekte im Schnellläuferprogramm

Hintergrund Das sogenannte Schnellläufprorgramm ist ein Konjunkturprogramm zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie. Der Bund stellt hierfür Mittel in Höhe von 500 Millionen Euro zur Verfügung. Innerhalb kürzester Zeit wird in insgesamt sieben Projekten die vorhandene Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik durch moderne und digitale Stellwerkselemente ersetzt.

Projekte Neben der Linie des RE10 zwischen Kleve und Kempen werden in Finnentrop (Sauerland) die Ruhr-Sieg-Strecke, in Rheinland-Pfalz die Strecke Wörth-Germersheim-Speyer sowie in Bayern die Strecke Ansbach-Triesdorf grundlegend saniert. Im bayerischen Zwiesel, auf der Strecke zwischen Gera (Thüringen) und Weischlitz (Sachsen) sowie auf der Strecke von Lichtenfels über Coburg (Bayern) bis nach Sonneberg (Thüringen) werden digitale Stellwerke gebaut.

Das Schienennetz soll dadurch zuverlässiger werden, wie es von der Bahn heißt. Dafür gibt es aber einiges zu erneuern: Auf rund 20 Kilometern sind Kabeltiefbauarbeiten erforderlich. Etwa 170 Signale und 30 Weichen werden neu errichtet oder an die moderne Technik angepasst. Gleiches gilt auch für die 76 Bahnübergänge auf der Strecke. In den vergangenen Monaten war beim Thema Niersexpress von gleich mehreren Seiten Druck aufgebaut worden. Verspätungen und veraltete Technik sorgten immer wieder für Ärger. Klar war: Es muss etwas passieren. Da gibt es die von CDU-Bundestagsmitglied Stefan Rouenhoff initiierte Gesprächsrunde der Kreis Klever Bundes- und Landtagsabgeordneten mit Vertretern von Anrainerkommunen und der Deutschen Bahn, dem VRR sowie der Nordwestbahn. Und auch die Bürgermeister im Kreis Kleve hatten sich zusammengeschlossen, um für Bewegung auf der Schiene zu sorgen. Jetzt ist es soweit.

Die ersten Kabeltiefbauarbeiten haben schon begonnen. Die beiden Klever Bundestagsabgeordneten Stefan Rouenhoff (CDU) und Barbara Hendricks (SPD) demonstrieren in einer gemeinsamen Mitteilung Einigkeit beim Thema Bahnstrecke. „Wir freuen uns sehr, dass die Arbeiten auf der RE10-Strecke zwischen Kleve und Kempen nun so richtig an Fahrt aufnehmen. Dies ist ein echter Meilenstein“, heißt es. „Mit den bereitgestellten Finanzmitteln des Bundes für unsere linksrheinische Bahnstrecke wird die Stellwerks- und Signaltechnik jetzt auf den neuesten Stand gebracht. Das trägt zu einer höheren Verlässlichkeit der Schienenverbindung bei, auf die Berufspendler, Schüler und viele andere Fahrgäste so dringend angewiesen sind.“

Und wie das mit Bauarbeiten an Verkehrsknotenpunkten eben so ist: Bevor es für die Pendler und Bahnfahrer langfristig besser wird, sorgen die Baustellen kurzfristig erstmal für Einschränkungen. Wegen der umfangreichen Arbeiten wird es vom 22. Mai bis zum 2. Juli nächtliche Sperrungen geben, ab dem 16. August bis zum 4. Dezember folgen Vollsperrungen zwischen Kleve und Geldern. Weitere Sperrungen zwischen Geldern und Kempen befinden sich derzeit noch in der Abstimmung, wie es von der Bahn heißt.

Für die Linie RE 10 (Niersexpress) ergeben sich ganz konkret folgende Änderungen: Vom Abend des 22. Mai bis 2. Juli wird nachts der Streckenabschnitt zwischen Krefeld und Kleve durch einen Schienenersatzverkehr mit Bussen bedient. Derzeit geplant wird außerdem das Ersatzbuskonzept für die Streckensperrung zwischen Geldern und Kleve von Mitte August bis Dezember. Die Fahrgäste sollen rechtzeitig über die Einzelheiten informiert werden.

Auch der VRR begrüßt den Start der Baumaßnahme. Schließlich sei diese auch maßgeblich durch das finanzielle Engagement des Verkehrsverbunds im Vorfeld angestoßen worden. Der Erfolg hat manchmal eben viele Väter (und Mütter). Zur Erklärung: Der VRR hatte vorab vier Millionen Euro zur Prüfung und Umsetzung der Verbesserungen bei der Infrastruktur der Bahnstrecke bereitgestellt. Dieser Finanzierung sei es auch zu verdanken gewesen, dass die Maßnahme in das Schnellläuferprogramm der Bundesregierung aufgenommen wurde.

Der Bund stellt 500 Millionen Euro für moderne Stellwerkstechnik aus dem Konjunkturprogramm zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie bereit. Innerhalb kürzester Zeit wird in insgesamt sieben Projekten die vorhandene Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik durch digitale Stellwerkselemente modernisiert. Von diesen sieben bundesweiten Projekten ist die Bahnverbindung ab Kleve eine.

Der VRR geht davon aus, dass die Modernisierung und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik zu einer wesentlichen Verbesserung der aktuellen betrieblichen Verhältnisse auf der Strecke beitragen wird, wie es heißt. „Die Digitalisierung revolutioniert nachhaltigen Bahnverkehr: kürzere Fahrzeiten, kürzere Wartezeiten, präzise Kundeninformation.“

Es sind noch keine Kommentare vorhanden.

Pressekonferenz

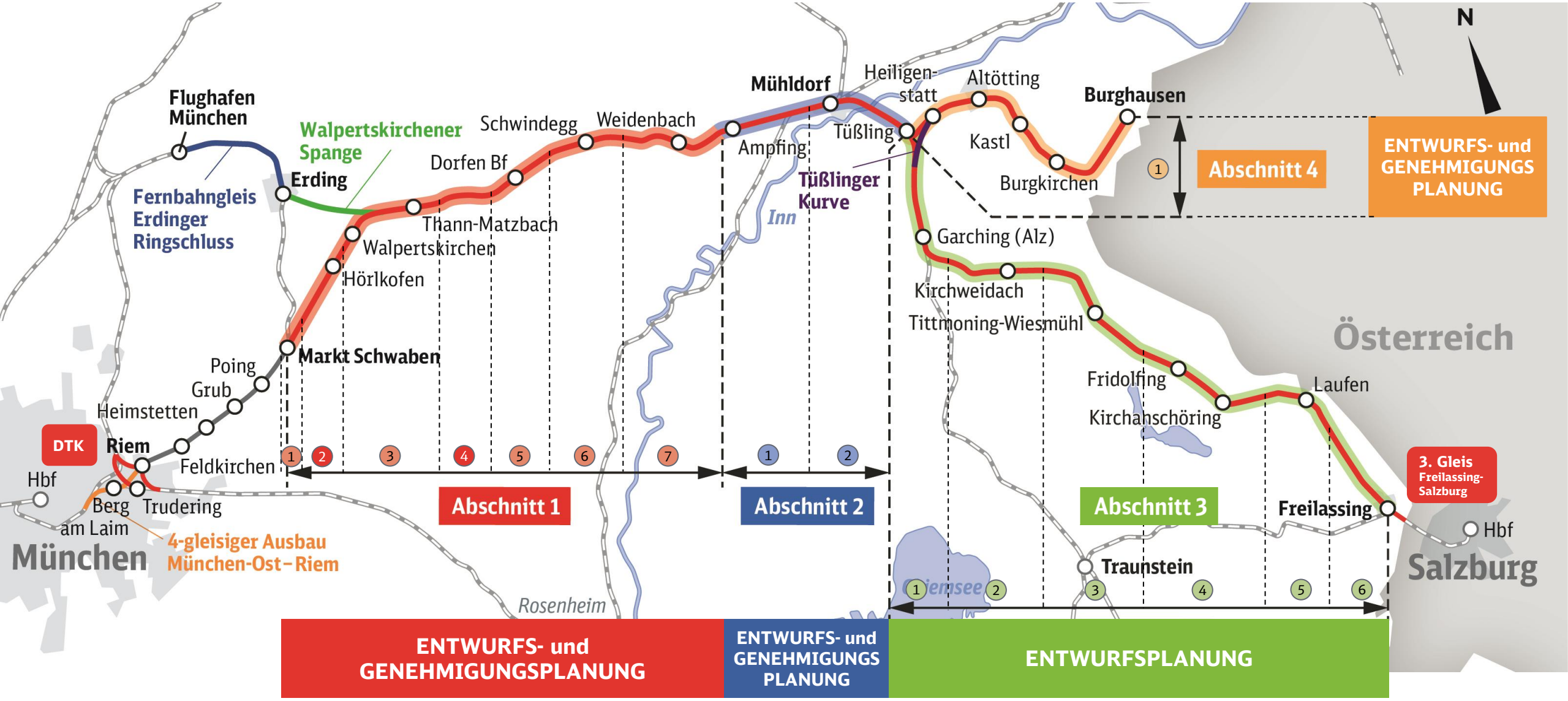
Ausbaustrecke (ABS) 38 München – Mühldorf – Freilassing

21.03.2022

Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe" der Europäischen Union

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Projektstand: Rückblick, Aktuelles und Ausblick



Ergebnisse der Scoping-Verfahren

Unterschied Zeitabfolge im PFV und MgvG

Scoping gemäß Planfeststellungsverfahren

Festlegung des Untersuchungsrahmens kann **vor, mit oder nach Einreichung des Antrags auf Planfeststellung** angestoßen werden.

Scoping gemäß Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz

Festlegung des Untersuchungsrahmens kann **nur vor Einreichung der Genehmigungsunterlagen** (= Antrag auf Planfeststellung) angestoßen werden.

Anpassungen der ABS 38-Terminschiene

Verschiebung der Gesamtinbetriebnahme

BÜ Weidenbach

- Ministerentscheid zu BÜ Weidenbach in 2021
- **Komplette Neuplanung** einer Eisenbahnüberführung

→ Planungen im PFA 1.7 verschieben sich.

Auswirkungen durch die Anwendung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzs (MgvG)

- Durchführung **Scoping-Verfahren** mit Öffentlichkeitsbeteiligung bis Einreichung Genehmigungsunterlagen gemäß MgvG
- 16 Maßnahmengesetze möglich; **Gesetzesverabschiedung** im Bundestag beansprucht mehr Zeit ggü. einem Planfeststellungsbeschluss
- **Verfahrensschritte sind neu** für Projekt und EBA
- Einhalten der **Beschwerdefrist** von einem Jahr

→ Verzögerung durch Umsetzung der Anforderungen aus dem MgvG ggü. regulärem Planfeststellungsverfahren verzögern das Projekt.

Die Gesamtinbetriebnahme der ABS 38 verschiebt sich um mehrere Jahre

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Rückblick 2021 für die gesamte ABS 38

396 Stakeholder-Anfragen

52 Veranstaltungen physisch oder virtuell (ABS 38 & DTK)

63 Meldungen auf der Projekt-Homepage

9 Infomails mit **654** Abonnent:innen

16 Presseinformationen

21 InfoCenter-Öffnungstage (pandemiebedingt eingeschränkt)

46.000 Homepage-Besuche

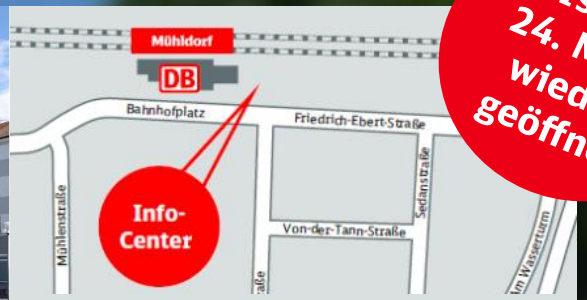
12 Videos auf Youtube mit **148** Abonnent:innen

Kommunikation und Öffentlichkeit

Die ABS 38: Für Südostbayern. Fürs Klima. Für die Menschen.

Schreiben Sie uns!

Klicken Sie sich rein!



Vrsl. ab 24. März wieder geöffnet

Am Bahnhof Mühldorf
Donnerstags 14 - 18 Uhr
An Feiertagen geschlossen
Gruppenführungen auf Anfrage

Weitere Veranstaltungen in 2022 geplant

Infomail abonnieren
unter: www.abs38.de/infomail.html

Projektbeirat ABS 38

- Knapp 30 Mitglieder und Mandatsträger aus Politik und Wirtschaft
- Leitung: Herr **Klaus-Dieter Josel**, DB-Konzernbevollmächtigter

Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit

16.03.22 Leer

Friesenbrücke - Europas größte Hub-Dreh-Brücke

Verwaltungsvereinbarung für den Schiffs- und Eisenbahnverkehr unterzeichnet • Ab Ende 2024 wieder durchgehende Züge zwischen Leer und Groningen • Neue Friesenbrücke öffnet und schließt minutenschnell • Flüssigerer Verkehr für Bahn und Schiffe

Ende 2024 soll bei Weener die größte Hub-Dreh-Brücke Europas in Betrieb gehen. Bahn- und Schiffsverkehr profitieren künftig von minutenschnellen Öffnungs- und Schließzeiten der technisch anspruchsvollen Hub-Dreh-Konstruktion.

Gestern wurden die Rahmenbedingungen für den künftigen Betrieb der neuen Friesenbrücke mit Festlegungen zur Brückenposition sowohl im geöffneten wie auch im geschlossenen Zustand als auch einzuhaltenden Öffnungs- und Bewegungszeiten in einer Verwaltungsvereinbarung geregelt. Vertreter der Deutschen Bahn (DB) und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) unterzeichneten dazu in Leer gemeinsam die Vereinbarung.

Ein weiterer Inhalt der Vereinbarung ist die einheitlich geregelte Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden und dem Verantwortlichen für den Betrieb im Schifffahrts- und Eisenbahnverkehr, die durch klare Handlungsanweisungen und Meldeketten beschrieben wird. Um die Verkehrssituation an der künftigen Friesenbrücke besser einschätzen zu können, wurde eigens durch einen gemeinsam akzeptierten Gutachter der Begegnungsverkehr im Schiffssimulator in Echtzeit simuliert. Zusätzliche Sicherheit bietet künftig auch eine Statusanzeige der Brücke. Sie macht den Zustand der Brücke (geöffnet, geschlossen oder in Bewegung befindlich) für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar.

v.l.n.r. Detlef Barner, Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Bremen, DB Netz AG, Marcus Kuhn, Leiter Betrieb Netz Bremen, DB Netz AG, Hermann Poppen, Amtsleiter, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee

Durch die Friesenbrücke und die sogenannte Wunderline verkürzt sich die Fahrzeit für Reisende ab Ende 2024 zwischen dem niederländischen Groningen und Bremen künftig auf weniger als zweieinhalb Stunden. Gleichzeitig werden mit dem Brückenneubau die Wirtschaft und der Tourismus in der Region gestärkt.

Das 337 Meter lange Bauwerk bekommt auf 145 Metern ein bewegliches Mittelteil. Das 1.800 Tonnen schwere Element lässt sich digital steuern und in wenigen Minuten um 90 Grad drehen. Schiffe, die auf eine Öffnung angewiesen sind, wie Seeschiffe oder Binnenschiffe mit hohem Aufbau, erhalten durch die Drehung eine ausreichende Durchfahrtsbreite, um sicher durch die Öffnung zu navigieren. Ein zusätzlicher Anprallschutz im Wasser sorgt für maximale Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Die Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehre werden dadurch jederzeit gewährleistet. Auf der Friesenbrücke entsteht außerdem ein zweieinhalb Meter breiter Fuß- und Radweg. Bevor die Arbeiten für die neue Brücke Mitte 2022 starten können, baut die DB derzeit die alte Brückenkonstruktion zurück.

Pressekontakt

Tim Cappelmann
Leiter und Sprecher
Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen
Deutsche Bahn AG

E-Mail

+49 (0) 40 3918-4498

© 2022 Deutsche Bahn AG

Ausbau Niebüll-Klanxbüll und Morsum-Tinnum: DB bereitet die Planung vor

Öffentlichkeit wird früh informiert • Kürzere Fahrzeiten und verbesserte Pünktlichkeit • Aktuell Grundlagenermittlung und Vorplanung • Online-Bürger:innen-Information am Donnerstag, 28. April

Die Planungen für den zweigleisigen Ausbau der Marschbahn zwischen Niebüll und Klanxbüll (13 Kilometer) werden um den Abschnitt Morsum bis Tinnum (6 Kilometer) erweitert. Grundlage des Projektes ist der Bundesverkehrswegeplan.

Zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen Morsum und Tinnum soll ein zweites Gleis errichtet werden.

Der Abschnitt Niebüll-Klanxbüll soll für den Personenverkehr auf eine Streckengeschwindigkeit von 140 km/h statt bisher 100 km/h ausgebaut werden. Für den Abschnitt Morsum-Tinnum wird das ebenfalls geprüft. Diese Maßnahmen sollen die Fahrzeit verkürzen sowie die Qualität und Pünktlichkeit im Bahnverkehr weiter verbessern.

Der Ausbau zwischen Niebüll und Klanxbüll wird mit Bundesmitteln finanziert. Der Abschnitt Morsum-Tinnum ist noch nicht in das Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen. Eine Aufnahme ist für voraussichtlich 2023 geplant. Um dennoch mit den Planungen des Abschnitts Morsum-Tinnum beginnen zu können, stellt das Land Schleswig-Holstein bis dahin eine Vorfinanzierung bereit. Die Gesamtkosten für den zweigleisigen Ausbau für Niebüll-Klanxbüll und Morsum-Tinnum werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit rund 221 Millionen Euro beziffert.

Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz zeigte sich über den Planungsbeginn erfreut: „Mit der Vorfinanzierung des zweigleisigen Ausbaus auf der Insel Sylt zwischen Morsum und Tinnum zeigt die Landesregierung einmal mehr, welchen hohen Stellenwert sie dieser Strecke beimisst. Der Landesregierung ist es sehr wichtig, dass beide Ausbaustrecken gemeinsam geplant, gebaut und fertiggestellt werden. Nur so lässt sich die Betriebsqualität spürbar steigern."

Auch Manuela Herbort, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, äußerte sich positiv zu den beginnenden Planungen: „Wir freuen uns, dass wir nun auch mit den Planungen für den Abschnitt Morsum-Tinnum beginnen können. Der zweigleisige Ausbau ist ein wichtiger Baustein, um die Qualität und Stabilität auf der gesamten Marschbahn von Hamburg bis nach Westerland zu steigern. Die Öffentlichkeitsbeteiligung für den Abschnitt Niebüll-Klanxbüll ist vergangenes Jahr erfolgreich angelaufen. Auch entlang des Abschnitts Morsum-Tinnum werden wir die Region von Anfang an bei den Planungen beteiligen und uns gemeinsam für eine schnelle Umsetzung des Projektes einsetzen."

Für den Abschnitt Niebüll-Klanxbüll ist die Grundlagenermittlung und Vorplanung im vollen Gange. Für den Abschnitt Morsum-Tinnum werden dafür aktuell die notwendigen Vorbereitungen getroffen. Die Untersuchungen umfassen Baugrund, Umwelt, Schallschutz, Flächenbedarf und Bauablauf sowie Bahnbetrieb. Im Rahmen der Vorplanung werden verschiedene Varianten für das zweite Gleis planerisch untersucht. Auf Basis der Vorplanungsergebnisse wird der Deutsche Bundestag im Rahmen einer parlamentarischen Befassung über die Fortführung des Projektes entscheiden. Bei einer positiven Entscheidung erfolgt anschließend die konkrete Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die ausgewählte Variante. Später wird sich der Deutsche Bundestag noch einmal auf Grundlage des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes mit dem Projekt befassen.

Ein Termin für den Baubeginn oder die Inbetriebnahme des zweiten Gleises ist aufgrund dieses Prozesses derzeit noch nicht planbar.

Die Bauarbeiten sollen möglichst unter dem „rollenden Rad" realisiert werden, also bei laufendem Bahnbetrieb auf der Strecke.

Die DB bietet am **Donnerstag, 28. April von 17 bis 19 Uhr eine Online-Bürger:innen-Information** zu dem Projekt an.
Unter https://www.db-buergerdialog.de/niebuell-tinnum gibt es weitere Informationen.

Mehr Informationen zum Ausbau im Internet unter:
https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/niebuell-klanxbuell

© 2022 Deutsche Bahn AG

Quellenangabe der Bilder

[1] DB AG / Andreas Sahlmann [2] Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee [3] DB AG / Volker Emersleben [4] DB AG / Volker Emersleben [5] DB AG/ Christian Bedeschinski [6] DB AG / Markus Kehen [7] Oliver Lang [8] DB/Andreas Sahlmann [9] Deutsche Bahn / Volker Emersleben [10] Deutsche Bahn AG [11] Nenov Brothers / fotolia.com [12] Bobo / fotolia.com [13] DB AG / Andreas Sahlmann

21.03.22 Mühldorf

Neuer Zeitplan für das Ausbauprojekt München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38)

Erste Abschnitte genehmigungsreif • Rahmenbedingungen der Planungsabschnitte verändern sich • Umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung wird fortgeführt

Neue Rahmenbedingungen beim Ausbauprojekt München - Mühldorf – Freilassing führen zu einem neuen Zeitplan. Darüber informierte der DB-Konzernbevollmächtigte Klaus-Dieter Josel in der Sitzung des Projektbeirates in Mühldorf. Zum einen greift ein neues Gesetz (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz/MgvG) und zum anderen wird der Bau einer Eisenbahnbrücke bei Weidenbach als Ersatz für einen Bahnübergang in das Projekt integriert. Die Inbetriebnahme verzögert sich daher um mehrere Jahre.

Das Projekt hat in den vergangenen zwei Jahren große Fortschritte erzielt. Das Projektteam führte erste Abschnitte erfolgreich und im Zeitplan bis zur Genehmigungsreife. Die Planungen für die Abschnitte Ottenhofen – Wörth, Schwindegg – Obertaufkirchen und Ampfing – Mettenheim stellte das Projekt 2021 der Öffentlichkeit vor und übergab diese zur Vorprüfung an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die breite Öffentlichkeitsbeteiligung führt das Projekt dieses Jahr fort. Die Planungen für mehrere Informationsveranstaltungen laufen. Ein Fokus liegt beim Austausch mit Grundstückseigentümer:innen.

Zu den neuen Rahmenbedingungen sagt Klaus-Dieter Josel: „Aus dem Gesetz resultieren neue Anforderungen und Verfahrensschritte, die zu einer Änderung des Projektablaufes und damit leider zu mehreren Jahren Terminverschiebung führen.“ Eine konkrete Jahreszahl könne derzeit noch nicht genannt werden.

„Anders als im ursprünglichen Zeitplan vorgesehen, konnten wir einige Verfahrensschritte nicht parallel vornehmen, sondern wir mussten sie zeitlich staffeln. So zum Beispiel das Scoping-Verfahren, bei dem der Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt wird. Dieses Verfahren muss nach dem neuen Gesetz, anders als im Planfeststellungsverfahren, vor dem Einreichen der Genehmigungsunterlagen durchgeführt werden. Hierfür war eine zusätzliche Öffentlichkeitsbeteiligung mit Online-Konsultation gefordert“, erläutert Gesamtprojektleiter Klaus-Peter Zellmer.

Er betont: „Auch wenn wir im Bereich Weidenbach entsprechend dem Ministerentscheid aus 2021 komplett neu planen müssen, setzen wir die Planung in allen Abschnitten fort. Wir erwarten zeitnah die Rückmeldung des Eisenbahn-Bundesamtes zu den Scoping-Verfahren. Für den Abschnitt Markt Schwaben – Ampfing liegt uns der Abschlussbericht bereits vor. Die daraus resultierenden Auflagen arbeiten wir im nächsten Schritt in die Planung ein.“

Download

Präsentation zur Pressekonferenz

Die Ausbaustrecke 38 - Für Südostbayern. Für das Klima. Für die Menschen.

Die 145 Kilometer lange Ausbaustrecke 38 von München über Mühldorf nach Freilassing und Burghausen wird durchgehend elektrifiziert und in weiten Teilen zweigleisig ausgebaut, um den künftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden. Der Bund hat die DB Netz AG mit den Planungen beauftragt. Nach Ende des Ausbaus ist eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf bis zu 200 Kilometer pro Stunde möglich. Nicht zuletzt verringert mehr Verkehr auf der Schiene sowie der Einsatz von Elektroloks den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase. Weitere Informationen unter: www.abs38.de.

Nach der pandemiebedingten Pause öffnet das InfoCenter in Mühldorf wieder. Besucher:innen können ab Donnerstag, 24. März 2022, zwischen 14 und 18 Uhr die Ausstellung besuchen und sich zum Großprojekt informieren.

Kontakt

Anton Knapp
Sprecher Großprojekte Bayern
Deutsche Bahn AG

E-Mail

+49 (0) 89 1308-1512

© 2022 Deutsche Bahn AG

Quellenangabe der Bilder

[1] mhp-pic / fotolia.com [2] Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee [3] DB AG / Volker Emersleben [4] Deutsche Bahn AG [5] Deutsche Bahn AG [6] Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben [7] S-Bahn München / wunderland media GmbH [8] DB AG / Markus Kehen [9] Nenov Brothers / fotolia.com [10] Bobo / fotolia.com [11] mhp-pic / fotolia.com