

Potenzialabschätzung Haltepunkte im Diemeltal

Ergebnisse zu den Planfällen für drei neue Haltepunkte im Diemeltal

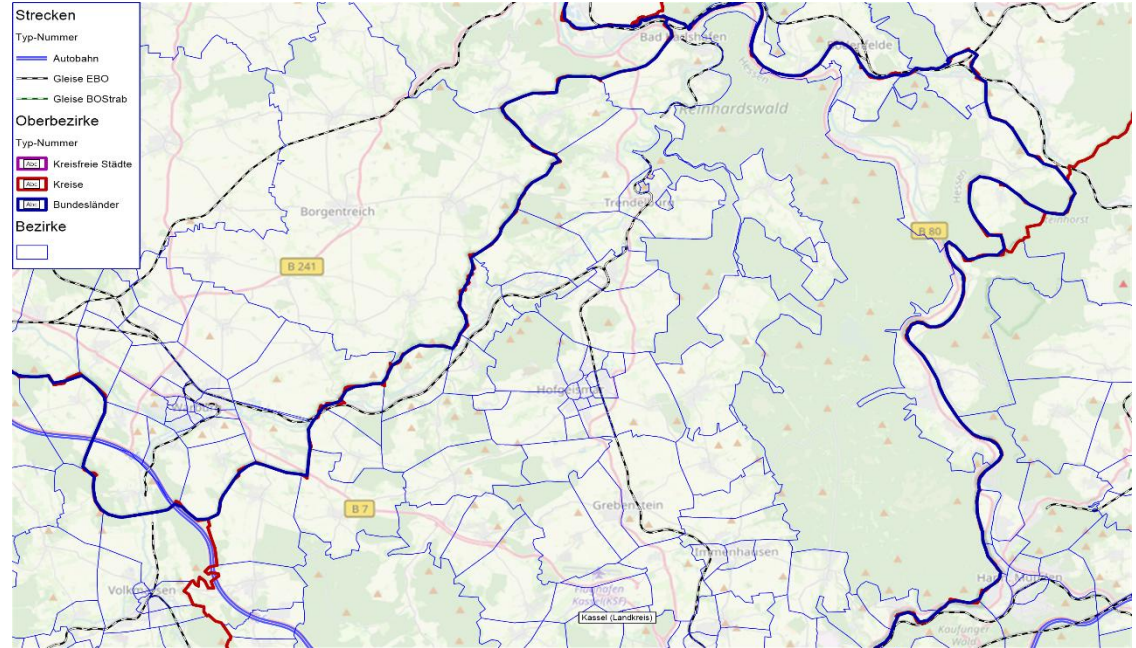
Ergebnisse der Neuberechnung vom Oktober 2024

Aufgabenstellung

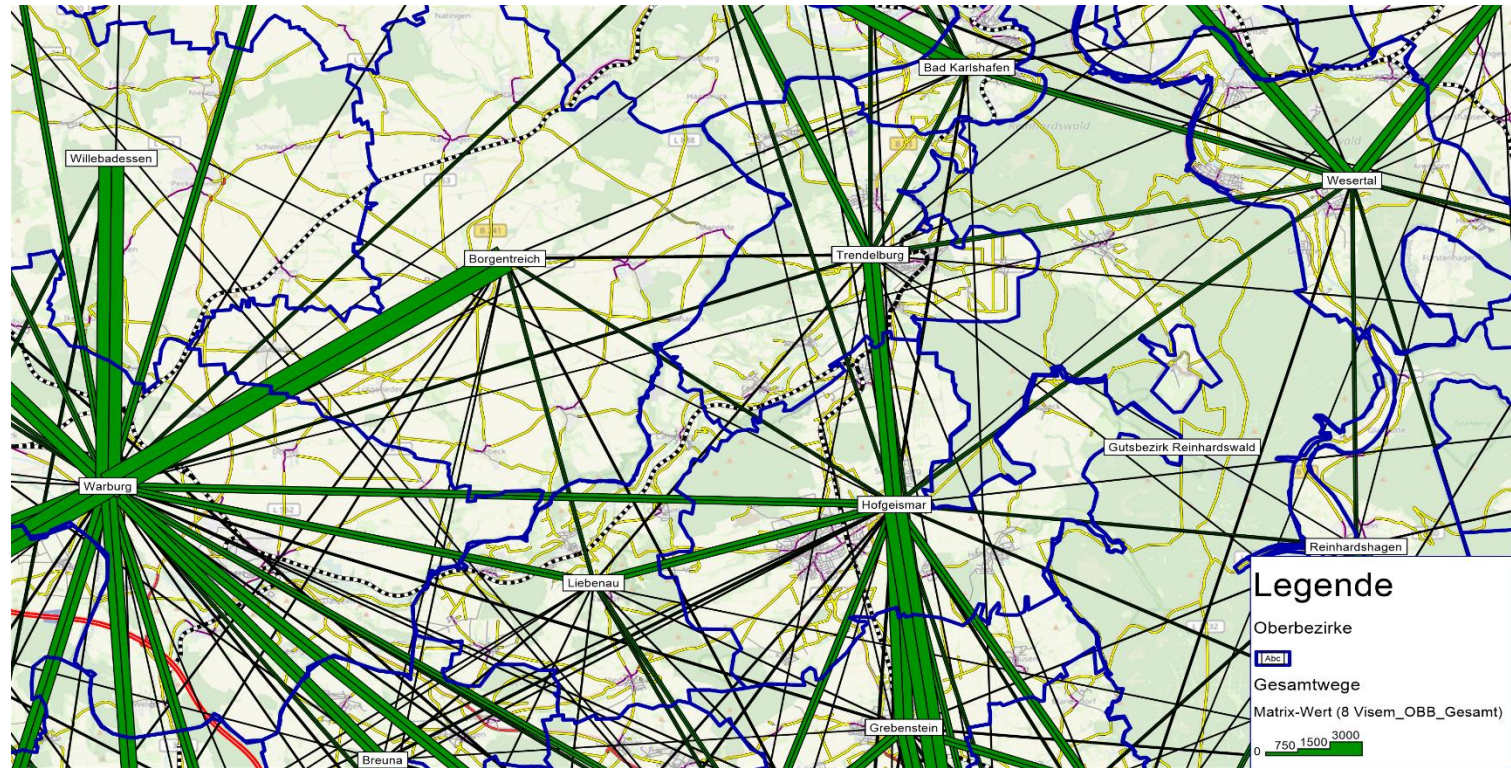
- Mit dem Verkehrsmodell des NVV sollte eine Potenzialabschätzung für drei neue Haltepunkte im Diemeltal untersucht werden.
- Das Verkehrsmodell des NVV bildet den Alltagsverkehr an einem Normal-Werktag ab. Das Modell bildet die Aktivitäten Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Erledigung und (Alltags-)Freizeit ab.

Verkehrsmodell NVV

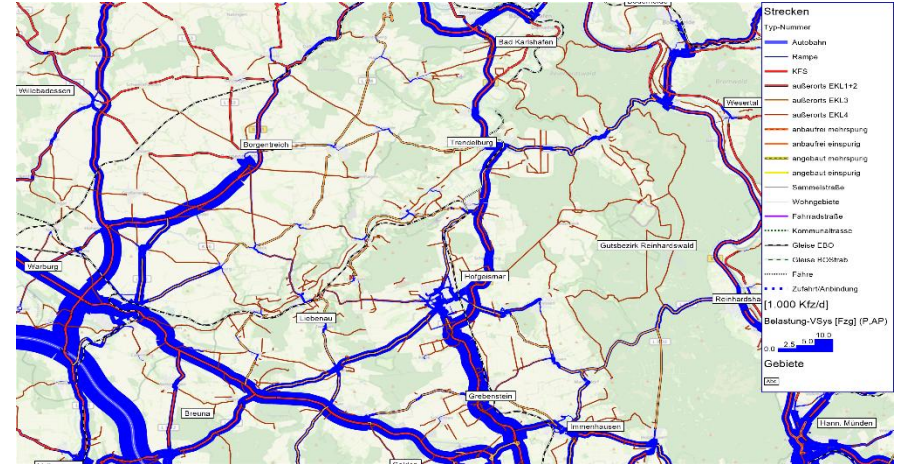
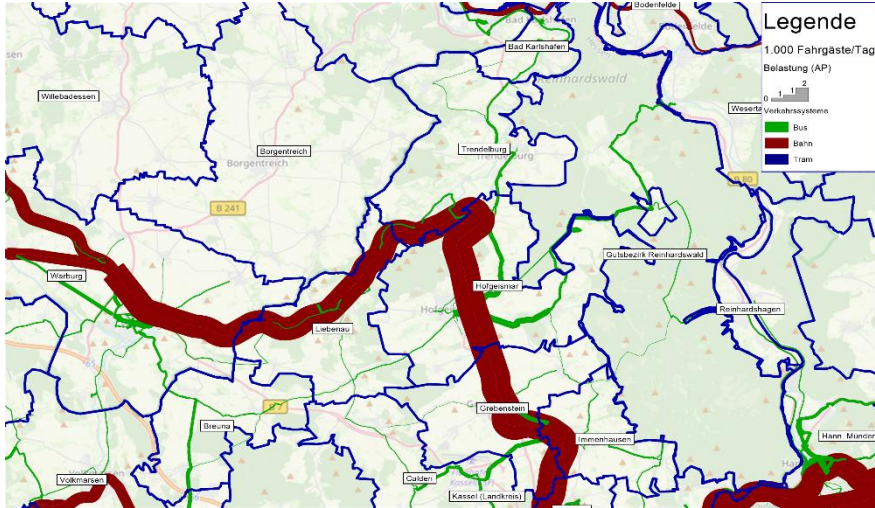
- Das Verkehrsmodell des NVV bildet den NVV-Raum mit 2.800 Verkehrszellen kleinräumig ab.
- Im Analyse- und Prognose-Nullfall werden die Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖPNV, Pkw-Mitfahrer:in und Pkw-Fahrer:in abgebildet.



Verkehrsmodell NVV - Gesamtwege



Verkehrsmodell NVV – Verkehrsnachfrage im ÖV und Kfz-Verkehr im Ohnefall



Standardisierte Bewertung 2016+

- Die Potenzialabschätzung erfolgt nach der aktuell gültigen Verfahrensanweisung der „Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeginvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+“
- Hierfür werden Mitfälle (mit Reaktivierung) mit dem Ohnefall (Vergleichsszenario ohne Reaktivierung) verglichen.
- Für jede Quell-Ziel-Relation wird berechnet, welcher Anteil des gesamten motorisierten Verkehrs (MIV+ÖV) sich durch die Veränderungen des ÖV-Angebots vom MIV auf den ÖV verlagern würde.
- Einflussgrößen: Fahrzeit (mit kleinem „Schienenbonus“ für SPNV), Zu- und Abgangszeiten, Umsteigehäufigkeit, Wartezeiten (Takt)

Planfall „Stationen im Diemeltal“

- Ohnefall:

- RE 11 (RRX) alle 60 Min Düsseldorf – Paderborn – Warburg – Kassel, nur mit Halt in Hofgeismar
- RE17 Hagen – Warburg – Hofgeismar – Kassel um 30 Min versetzt zum RE 11 , ohne Zusatzhalte

Der Ohnefall dient als Referenzfall für die Bewertung der neuen Haltepunkte nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung 2016+.

- Mitfall:

- RE 17 Hagen – Kassel mit 3 zusätzlichen Haltepunkte zwischen Warburg und Hofgeismar

Neue Haltepunkte im Diemeltal

3 Haltepunkte mit Außenbahnsteigen und Anschluss mit Rampen an bestehende Unterführungen/Brücken.

Haueda: Außenbahnsteige mit Rampen zur „Alte Lange Straße“ (westlich oder östlich)

Lamerden: Außenbahnsteige nördlich der Brücke der L 3210 mit Zugängen über die Teilabschnitte der Straße „An der Bahn“

Liebenau: nicht altes Bahnhofsgelände, sondern zentrale Lage nahe Bushaltestelle Ostheimer Straße



Mit Zusatzhalten (ggü. RE17 bis Kassel)

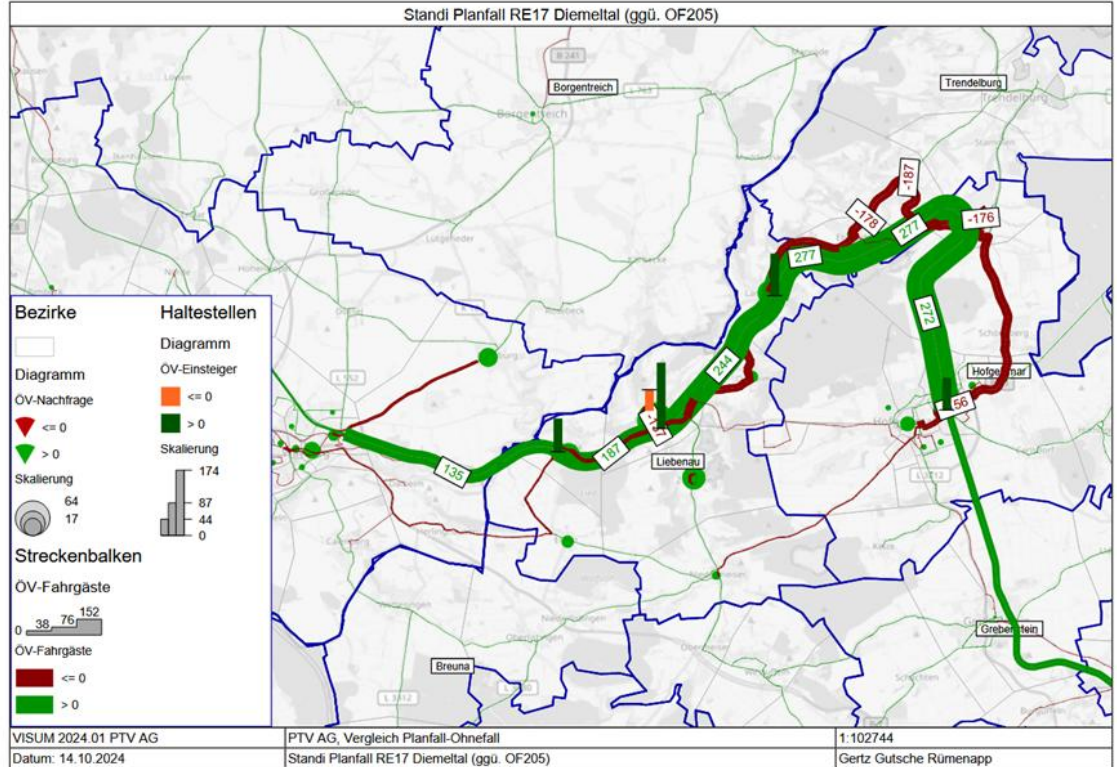
Querschnittsbelastungen

Haueda – Warburg +135

Liebenau – Hofgeismar +270

Ein-/Aussteiger

- Warburg +70
- Haueda 170
- Liebenau 340
- Lamerden 210
- Hofgeismar +170



Neue Haltepunkte Haueda, Liebenau, Lamerden

- Geringe Betriebskosten (nur Energieverbrauch beim Anfahren an neuen Stationen)

Zusammenstellung der Eckdaten für die Betriebskosten		
Haltepunkte Diemeltal		
		Standi Planfall RE17 mit Zwischenhalten
Betriebskosten SPNV		
Nutzungsdauer in Jahren	Jahre	30
Kapitalkosten Fahrzeuge	Tsd. EUR/a	0
zeitabh. Unterhaltungskosten für FZ	Tsd. EUR/a	0
laufeLeistungsabh. Unterhaltungskosten für FZ	Tsd. EUR/a	0
Energiekosten ÖPNV	Tsd. EUR/a	58
Personalkosten ÖPNV	Tsd. EUR/a	0

Neue Haltepunkte Haueda, Liebenau, Lamerden

Nachfragewirkungen		
		Diemeltal (ggü. OF205)
vom MIV auf den ÖV verlagerte Fahrten	Fahrten/Tag	263
Induzierte ÖV-Fahrten	Fahrten/Tag	76
Verlagerte MIV-Km	km/Tag	5,552
Induzierte ÖV-Fahrleistung	km/Tag	1,003
mittlere Fahrtweite verlagerte Fahrten	km	21.1
mittlere Fahrtweite induzierte Fahrten	km	13.2

Neue Haltepunkte Haueda, Liebenau, Lamerden

Fahrgastnutzen und ÖPNV-Fahrgeld

Haltepunkte Diemeltal

		Diemeltal (ggü. OF205)
Saldo Reisezeit Erwachsene [h/Tag]	h/d	-114
Saldo Reisezeit Schüler [h/Tag]	h/d	-42
Saldo Reisezeitgewinne in Stunden pro Jahr	Tsd.h/a	-45
Kosten pro eingesparte Reisestunde	Euro/h	6.60
Saldo Fahrgastnutzen	Tsd. EUR/a	296
Beförderungsleistungsänderung ÖPNV	Tsd. Pkm/a	1.966
Erlöse pro pkm	EUR/km	0.13
Saldo ÖPNV-Fahrgeld	Tsd. EUR/a	256

CO2-Belastungen und Schadstoffemissionen

Haltepunkte Diemeltal

		Diemeltal (ggü. OF205)
Saldo CO2-Emissionen Betrieb MIV	to/a	-163
Saldo CO2-Emissionen Betrieb ÖPNV	to/a	9
Saldo CO2-Emissionen Fahrzeugherstellung MIV	to/a	-53
Saldo CO2-Emissionen Fahrzeugherstellung ÖPNV	to/a	0
Saldo CO2-Emissionen Infrastrukturherstellung ÖPNV	to/a	11
Saldo CO2-Emissionen gesamt	to/a	-196
Kostensatz CO2-Emissionen	E/to	-670
Saldo CO2-Emissionen	Tsd. EUR/a	131
Schadstoffkosten pro Jahr im MIV		5
Schadstoffkosten pro Jahr im ÖPNV		0
Saldo Schadstoffe	Tsd. EUR/a	5

Unfallkosten

Haltepunkte Diemeltal

		Diemeltal (ggü. OF205)
Saldo Unfallkosten MIV	Tsd. EUR/a	109
Saldo Unfallkosten ÖPNV	Tsd. EUR/a	0
Saldo der Unfallkosten	Tsd. EUR/a	109

Neue Haltepunkte Haueda, Liebenau, Lamerden

Nutzwertanalytische Indikatoren		
Haltepunkte Diemeltal		
		Diemeltal (ggü. OF205)
Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionskosten	Tsd. EUR/a	16
Nutzen anderer Netznutzer	Tsd. EUR/a	
Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme	Tsd. EUR/a	26
Primärenergieverbrauch	Tsd. EUR/a	6
Daseinsvorsorge	Tsd. EUR/a	279
Summe	Tsd. EUR/a	328

Planfall Haltepunkte Diemeltal: Fazit

- Durch Einsatz von beschleunigungsstarken BEMU-Fahrzeugen können Zusatzhalte mit dem RE17 gegenüber dem Ohnefall ohne Fahrzeitverlust bedient werden. Der RE17 kann im Ohnefall auch ohne die Zwischenhalte aufgrund von Trassenkonflikten nicht früher in KS-Wilhelmshöhe ankommen. Daher führt die Bedienung der Haltepunkte im Diemeltal zu keiner Fahrzeitverlängerung.
- Kaum zusätzliche Betriebskosten
- Gutes Nachfragepotenzial für alle drei Haltepunkte
- In Liebenau Haltepunkt möglichst nah am Ortskern
- Gutachterliche Ersteinschätzung: Eine Nutzen-Kosten-Bewertung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung würde deutlich über 1,0 liegen und die Maßnahme wäre damit förderfähig.

VERKEHR UND MOBILITÄT



BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND INFRASTRUKTUR



SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND FINANZEN



PROGNOSE REGIONALER ENTWICKLUNGEN

