Anlage 1 zu TOP 8

Machbarkeitsstudie Reaktivierung der Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt für den SPNV

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer
Friedrich Stute, M. Sc.
Fabian Zwick, M. Sc.

Projektvorstellung
Wer wir sind

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer
Institutsleiter

Friedrich Stute, M. Sc.
Wiss. Mitarbeiter

Fabian Zwick, M. Sc.
Wiss. Mitarbeiter

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

Projektvorstellung
Inhalte der Machbarkeitsstudie

Fahrplanbasierte Machbarkeitsstudie

Vorgabe

- Knotenzeiten Cloppenburg
- Knotenzeiten Westerstede-Ocholt

Für darauf aufbauende Fahrpläne werden Varianten entwickelt und geprüft.

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

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

Aufnahme IST-Zustand
Übersicht

- Gleisanlagen
  - auf Abschnitt Friesoythe – Cloppenburg sowie Sedelsberg – Westerstede-Ocholt vorhanden
  - zwischen Friesoythe und Sedelsberg vollständig zurückgebaut
    - Alter Trassenverlauf überbaut, aber nicht entwidmet
    - Moorähnliches Gebiet auf diesem Abschnitt
    - ➢ Neubau des Abschnittes kostenintensiv und aufwändig
  - Instandsetzungsbedarf der Gleisanlagen infolge Bewuchs und alter Holzschwellen
    - Schwellenaustausch
    - Durcharbeitung, Bettungsreinigung sowie teilweise Bettungserneuerung
- Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Strecken vorhanden, aber nicht barrierefrei
- Höchstgeschwindigkeit auf beiden Streckenabschnitten 30 – 40 km/h
  - Vereinzelt infolge von Langsamfahrstellen und BÜs nur 20 km/h

Aufnahme IST-Zustand
Übersicht

Bahnsteig Staatsforsten

- Keine Barrierefreiheit
- Hohe Vegetation

Quelle: Eigene Aufnahme

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
  - Sichtung bisheriger Gutachten
  - Betriebliche Untersuchung
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
  - Sichtung bisheriger Gutachten
  - Betriebliche Untersuchung
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
Sichtung bisheriger Gutachten

Die LNVG hat in den Jahre 2013 – 2015 verschiedene Strecken für eine Reaktivierung untersucht.
In mehreren Stufen wurden sowohl die

- Gesamtstrecke: Cloppenburg – Westerstede-Ocholt

als auch die

- Stichstrecke: Cloppenburg – Friesoythe und die
- Stichstrecke: Sedelsberg – Westerstede-Ocholt (nur Stufe 1)

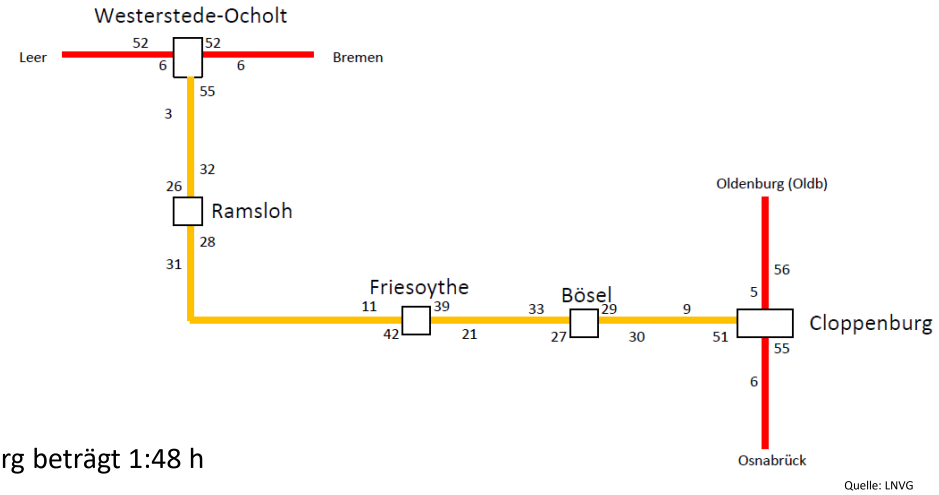
untersucht.

Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
Studie der LNVG 2013-2015

Betriebskonzept der LNVG (Cloppenburg – Westerstede-Ocholt)

Bahnhof / Haltestelle	Ankunft	Abfahrt
Westerstede -Ocholt		ab 07:03
Ramsloh	an 07:26	ab 07:31
Friesoythe	an 07:42	ab 08:21
Bösel	an 08:27	ab 08:30
Cloppenburg	an 08:51	

Quelle: Eigene Darstellung

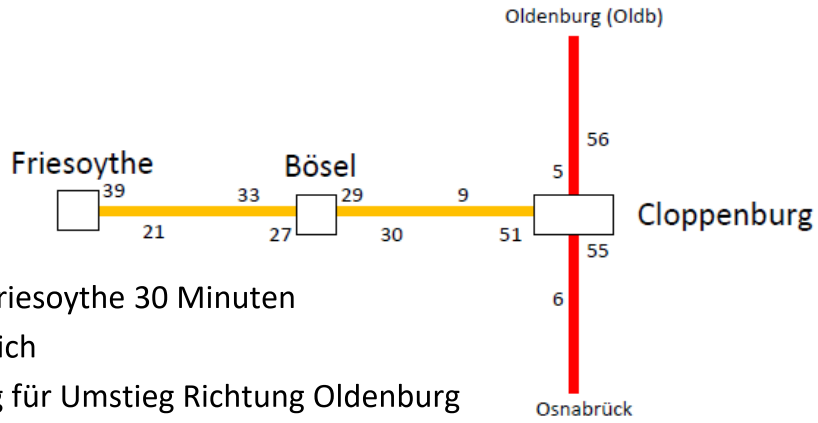


Quelle: LNVG

Fahrzeit Westerstede-Ocholt – Cloppenburg beträgt 1:48 h
Lange Standzeit in Friesoythe!

Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
Studie der LNVG 2013-2015

Betriebskonzept der LNVG (Cloppenburg – Friesoythe)



Fahrzeit Cloppenburg – Friesoythe 30 Minuten

Zwei Fahrzeuge erforderlich

Optimiert in Cloppenburg für Umstieg Richtung Oldenburg

Quelle: LNVG

Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
Studie der LNVG 2013-2015

Aus der Studie der LNVG 2013-2015 ergibt sich für die Strecken

- Geringe Bevölkerungsdichte im Verhältnis zur hohen Betriebslänge
  - Unattraktive Reisezeiten
  - Hohe Kosten

  → Strecken wurde nicht zur Reaktivierung vorgeschlagen

Um die Chancen einer Reaktivierung zu erhöhen, müssen:

- Die Reisezeiten im SPNV verringert werden
- Die Kosten verringert werden
- Oder Mehrverkehre durch Güterverkehr generiert werden

Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
c-Port Bericht zur eisenbahntechnischen Erschließung

Mit Schwerpunkt Schienengüterverkehr wurde ein trimodaler Knoten zwischen Friesoythe und Sedelsberg untersucht

- C-Port Zweckverband Interkommunaler Industriepark Küstenkanal
  - Aktuelle Mitglieder: Stadt Friesoythe, Gemeinde Saterland, Landkreis Cloppenburg
- Ziel: Trimodales Angebot für Industrie- und Gewerbegebiet am Küstenkanal schaffen
  - Umschlag von Wasser und Straße auf Schiene ermöglichen
- Ingenieurbüro w. Grote GmbH hat Untersuchung zur eisenbahntechnischen Erschließung durchgeführt
  - Technische Machbarkeit, Kosten, Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Mensch, Grunderwerb und erforderliche Sicherungsmaßnahmen wurden ermittelt
  - ➢ Geplante Baukosten in Höhe von ca. 25 Mio. €

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
  - Sichtung bisheriger Gutachten
  - Betriebliche Untersuchung
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

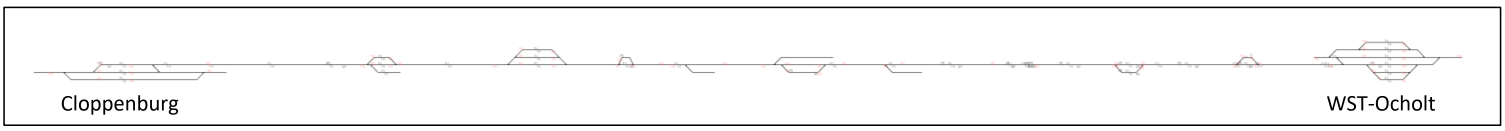
Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
Modellerstellung zur Fahrplankonstruktion

Datengrundlage:

- ✓ Streckenlänge
- ✓ Benötigte Maximalgeschwindigkeit
- ✓ Bogenradien
- ✓ Längsneigungen
- ✓ Anpassung der Streckengeschwindigkeit in Abhängigkeit der Radien
- ✓ Anschlussbahnhöfe in Cloppenburg und Westerstede-Ocholt
- ✓ Bahnhofsskizzen (Nutzlängen der Gleise)
- ✓ Restriktionen bei der Gleisnutzung
- ✓ Situation Bahnübergänge

Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
Modellerstellung zur Fahrplankonstruktion

Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt



Halte geplant in:

- Staatsforsten
- Garrel
- Bösel
- Friesoythe
- Sedelsberg
- Ramsloh
- Elisabethfehn
- Barßel

Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung

- Direktverbindung zwischen Cloppenburg und Westerstede-Ocholt
- Halte in Staatsforsten, Garrel, Bösel, Friesoythe, Sedelsberg, Ramsloh, Elisabethfehn und Barßel
- Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Fahrzeiten von 62 und 64 Minuten

→ Zwei Zugkreuzungen und drei Fahrzeuge sind notwendig

Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
Zwischenfazit

Machbarkeit einer durchgehenden Reaktivierung von Cloppenburg bis Westerstede-Ocholt

- Projekt nur förderwürdig, wenn Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1
- Erkenntnisse der Streckenbegehung decken sich mit Ergebnissen des C-Port Berichts
- Streckenabschnitt Friesoythe-Sedelsberg stellt große Herausforderung dar
- Reaktivierung des Streckenabschnitts aufwändig und kostenintensiv

In Absprache mit Lk Cloppenburg, der Emsländischen Eisenbahn GmbH und der Friesoyther Eisenbahngesellschafft mbH getrennte Untersuchung der Stichstrecken

- Cloppenburg – Friesoythe und
- Sedelsberg – Westerstede-Ocholt

Agenda

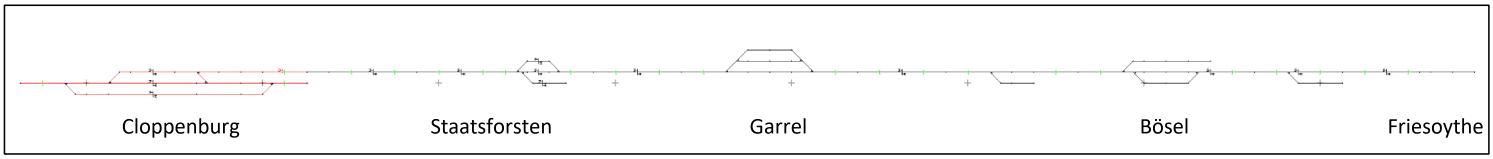
- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
  - Betriebliche Untersuchung
  - Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
  - Betriebliche Untersuchung
  - Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
Modellerstellung zur Fahrplankonstruktion

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe



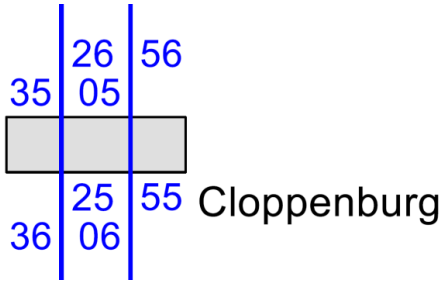
Halte sind möglich in:

- Staatsforsten
- Garrel
- Bösel

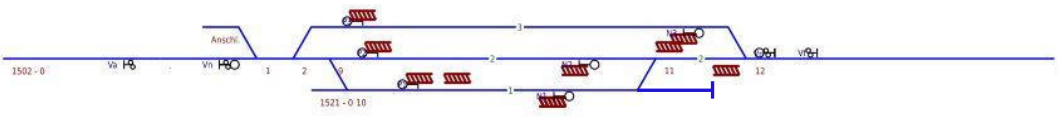
Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
Betriebliche Untersuchung

Bahnhof Cloppenburg

- Liegt an der Strecke 1502 (Oldenburg – Osnabrück)
- In 2030 soll RE 14 (blau) im Halbstundentakt verkehren
- Einbindung aus Richtung Friesoythe auf Stumpfgleis
  - Stumpfgleis in Verlängerung von Gleis 1
- Kein Taktknoten, daher kein zeitgleicher Umstieg in beide Fahrrichtungen des RE 14



Quelle: deutschlandtakt.de



Westerstede-Ocholt

Quelle: Infrastrukturregister DB Netz AG

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
Betriebliche Untersuchung

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe

Varianten 1a: V_{max} 80 km/h, Reisezeiten 24 Minuten

Varianten 2a: V_{max} 100 km/h, Reisezeiten 21 Minuten

ein Fahrzeug erforderlich; Verkehrshalte in Staatsforsten*, Garrel und Bösel

- Bei Ausrichtung auf Oldenburg
  - 13 Minuten Umsteigezeit von/ nach Oldenburg
  - 23 Minuten Umsteigezeit von/ nach Osnabrück
- Bei Ausrichtung auf Osnabrück
  - 8 Minuten Umsteigezeit von/ nach Osnabrück
  - 28 Minuten Umsteigezeit von/ nach Oldenburg

*= bei Fahrt ohne Halt in Staatsforsten verringert sich die Reisezeit um ca. 60 Sekunden (Varianten 1b und 2b)

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
Betriebliche Untersuchung

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe

Varianten 3: V_{max} 80 km/h und abschnittsweise 100 km/h, zwei Fahrzeuge erforderlich, Verkehrshalte in Staatsforsten, Garrel und Bösel

- Bei Ausrichtung auf Oldenburg (Reisezeit 26 Min)
  - 4 Minuten Umsteigezeit von/ nach Oldenburg
  - 14 Minuten Umsteigezeit von/ nach Osnabrück
- Bei Ausrichtung auf Osnabrück (Reisezeit 23 Min)
  - 4 Minuten Umsteigezeit von/ nach Osnabrück
  - 24 Minuten Umsteigezeit von/ nach Oldenburg

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
  - Betriebliche Untersuchung
  - Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen

- Instandsetzungsarbeiten (Schwellenaustausch, Durcharbeitung, Bettungserneuerung + -reinigung)
- Ausstattung der Strecke und Bahnhöfe mit Signalen, PZB, Achszählern und Gleissperren
- Ausstattung der Bahnsteige mit Wetterschutzhäuschen und Wegeleitsystemen
- Neubau eines Bahnsteiges und Stumpfgleises im Bahnhof Cloppenburg
- Umrüstung der Anschlussstelle Dieselstraße bei Garrel zu Betriebsbahnhof
- Neubau eines Bahnsteigs im Bahnhof Bösel
  - Anpassung der Trassierung, damit durchgehender Strang zum Bahnsteig führt

➢ Nicht ermittelt werden Kosten für den Grunderwerb, den Schallschutz und Ausgleichszahlungen für Umwege infolge der Aufhebung vorhandener BÜs

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Infrastrukturkosten

Kostenart [€]	Varianten 1a und 2a	Variante 1b und 2b	Variante 3
Instandsetzungsarbeiten	2.840.000,00 €	2.840.000,00 €	2.840.000,00 €
Gleisanlagen	1.115.000,00 €	1.115.000,00 €	1.525.000,00 €
Sicherungstechnik	2.430.000,00 €	2.430.000,00 €	2.735.000,00 €
Bahnsteiganlagen	275.000,00 €	195.000,00 €	290.000,00 €
29 Bahnübergänge	8.040.000,00 €	8.040.000,00 €	8.040.000,00 €
Ingenieurbauwerke	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Planungs- und Genehmigungskosten (18 %)	2.645.000,00 €	2.630.000,00 €	2.780.000,00 €
Risikozuschlag (30 %)	5.205.000,00 €	5.180.000,00 €	5.460.000,00 €
Gesamtkosten	**22.555.000,00 €**	**22.430.000,00 €**	**23.670.000,00 €**

Quelle: Eigene Darstellung

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Übersicht

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

- Grundlage ist die Betriebskostenrechnung der Standardisierten Bewertung
- Mitfall entspricht dem vorgestellten ÖPNV-Angebotskonzept

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

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
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

Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Betriebskostenanalyse der ÖPNV-Angebotskonzepte

Kostenart [€/a]	Varianten 1 und 2	Variante 3
Personalkosten	285.000,00 €	571.000,00 €
Unterhaltungskosten	213.000,00 €	249.000,00 €
Kapitaldienst	137.000,00 €	273.000,00 €
Energiekosten	159.000,00 €	159.000,00 €
Emissionskosten	14.000,00 €	14.000,00 €
Unfallkosten	117.000,00 €	117.000,00 €
Gesamtkosten	**925.000,00 €**	**1.383.000 €**

Quelle: Eigene Darstellung

Agenda

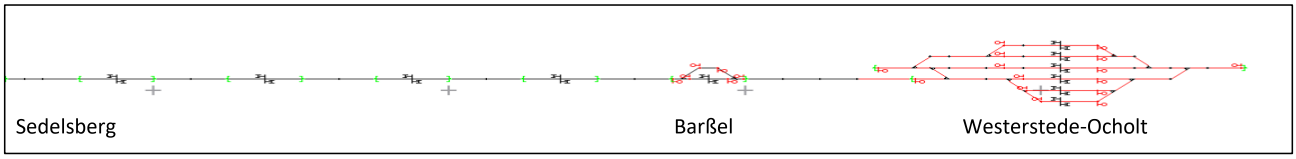
- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
  - Betriebliche Untersuchung
  - Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
  - Betriebliche Untersuchung
  - Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
Modellerstellung zur Fahrplankonstruktion

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt

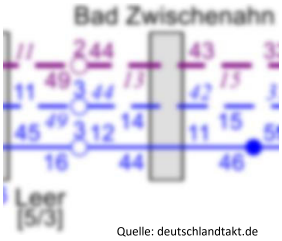


Halte sind möglich in:

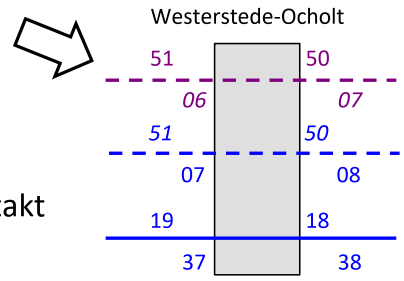
- Barßel
- Elisabethfehn
- Ramsloh
- Scharrel

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
Erkenntnisse der betrieblichen Untersuchung

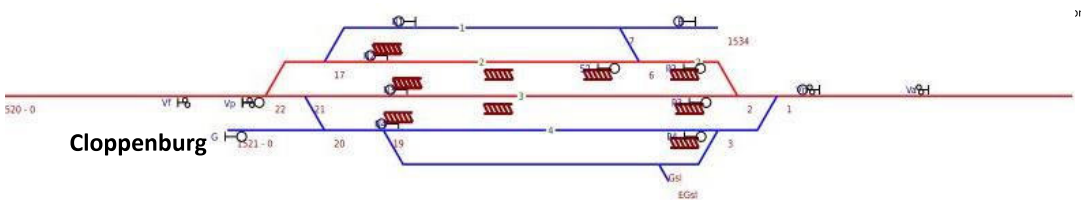
Bahnhof Westerstede-Ocholt



Quelle: deutschlandtakt.de



- Liegt an der Strecke 1520 (Oldenburg – Leer)
- RE 98 verkehrt im Stundentakt (blau)
- RE 8 (blau) und FR 14 (lila) verkehren alternierend im Zweistundentakt
- kein Taktknoten



…n deutschlandtakt.de und bahn.de erstellt

Quelle: Infrastrukturregister DB Netz AG

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
Betriebliche Untersuchung

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt

Variante 11: V_{max} 80 km/h, zwei Fahrzeuge erforderlich, Verkehrshalte in Barßel, Elisabethfehn, Ramsloh und Scharrel, Reisezeit 29 Minuten

- Ausrichtung auf Oldenburg
  - 5 Minuten Umsteigezeit von/ nach Oldenburg
  - 18 Minuten Umsteigezeit von/ nach Leer

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
Betriebliche Untersuchung

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt

Variante 12a: V_{max} 80 km/h und abschnittsweise 100 km/h, ein Fahrzeug erforderlich, Verkehrshalte in Barßel, Elisabethfehn*, Ramsloh und Scharrel, Reisezeiten 24 Minuten

- Ausrichtung auf Oldenburg
  - 13 Minuten Umsteigezeit von/ nach Oldenburg
  - 26 Minuten Umsteigezeit von/ nach Leer

*= Elisabethfehn kann nur bei einer Verlegung des Verkehrshalts Sedelsberg Richtung Norden bedient werden (Variante 12b)

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
  - Betriebliche Untersuchung
  - Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung
- Fazit

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen

- Instandsetzungsarbeiten (Schwellenaustausch, Durcharbeitung, Bettungserneuerung + -reinigung)
- Ausstattung der Strecke und Bahnhöfe mit Signalen, PZB, Achszählern und Gleissperren
- Ausstattung der Bahnsteige mit Wetterschutzhäuschen und Wegeleitsystemen
- Neubau eines Bahnsteiges in Sedelsberg, Ramsloh und Barßel
  - Anpassung der Trassierung in Barßel, damit durchgehender Strang zum Bahnsteig führt
- Umrüstung der Ladestraßen bei Sedelsberg und Ramsloh zu Betriebsbahnhöfen
- Neubau der Brücken über „Sagter Ems“ bei Scharrel und bei Ramsloh

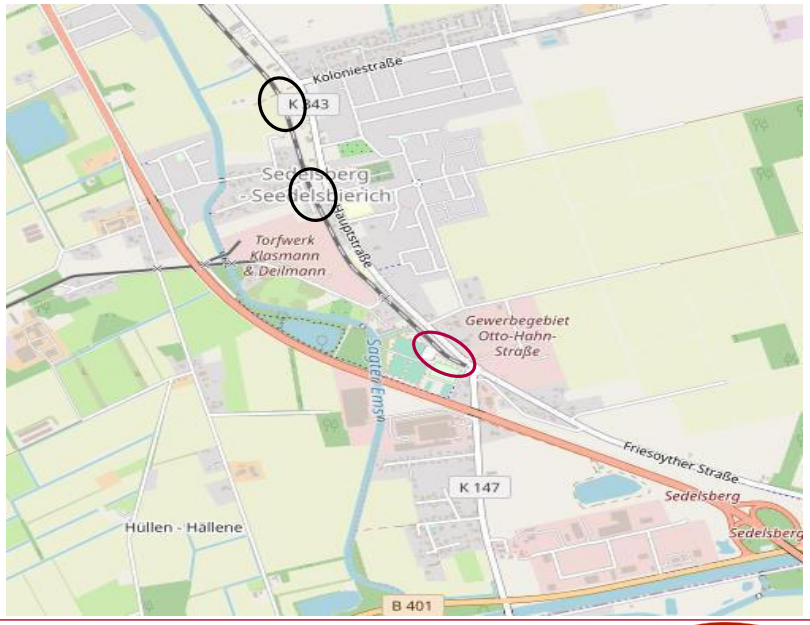
➢ Nicht ermittelt werden Kosten für den Grunderwerb, den Schallschutz und Ausgleichszahlungen für Umwege infolge der Aufhebung vorhandener BÜs

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Verlegung Verkehrshalt Sedelsberg

Mögliche Orte sind:

- der Bereich südlich des Erlenwegs/ Höhe Hauptstraße 67
- der Bereich am Ende der Sackgasse Carl-Deilmann-Straße



Quelle:openstreetmap.org

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Infrastrukturkosten

Kostenart [€]	Variante 11	Variante 12a	Variante 12b
Instandsetzungsarbeiten	3.220.000,00 €	3.220.000,00 €	3.220.000,00 €
Gleisanlagen	900.000,00 €	545.000,00 €	545.000,00 €
Sicherungstechnik	2.650.000,00 €	2.330.000,00 €	2.330.000,00 €
Bahnsteiganlagen	515.000,00 €	435.000,00 €	350.000,00 €
33 Bahnübergänge	9.250.000,00 €	9.250.000,00 €	9.250.000,00 €
Ingenieurbauwerke	2.135.000,00 €	2.135.000,00 €	2.135.000,00 €
Planungs- und Genehmigungskosten (18 %)	3.360.000,00 €	3.225.000,00 €	3.210.000,00 €
Risikozuschlag (30 %)	6.610.000,00 €	6.340.000,00 €	6.310.000,00 €
Gesamtkosten	**28.640.000,00 €**	**27.480.000,00 €**	**27.350.000,00 €**

Quelle: Eigene Darstellung

Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
Ermittlung Teilindikatoren Nutzen-Kosten-Aufstellung

Betriebskostenanalyse der ÖPNV-Angebotskonzepte

Kostenart [€/a]	Varianten 11	Variante 12a und 12b
Personalkosten	571.000,00 €	285.000,00 €
Unterhaltungskosten	269.000,00 €	233.000,00 €
Kapitaldienst	273.000,00 €	137.000,00 €
Energiekosten	177.000,00 €	177.000,00 €
Emissionskosten	16.000,00 €	16.000,00 €
Unfallkosten	131.000,00 €	131.000,00 €
Gesamtkosten	**1.437.000 €**	**979.000,00 €**

Quelle: Eigene Darstellung

Agenda

- Projektvorstellung
- Aufnahme IST-Zustand
- Gesamtstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Stichstrecke Cloppenburg – Friesoythe
- Stichstrecke Sedelsberg – Westerstede-Ocholt
- Fazit

Fazit
Machbarkeitsstudie Cloppenburg – Westerstede-Ocholt

- Sowohl die Untersuchung der LNVG, als auch die aktuelle Untersuchung zeigt, dass eine Reaktivierung im Abschnitt Friesoythe wegen der Überbauung der gewidmeten Trasse planungsrechtlich langwierig und teuer sein wird.
- Als nächster Schritt sollte eine Nachfrageermittlung und Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Gesamtstrecke durchgeführt werden:
  - Bei einem Ergebnis >1 sollte eine Reaktivierung angestrebt werden, die Umsetzung aber in Teilschritten erfolgen, damit auf den Stichstrecken „kurzfristig“ ein Vorlaufbetrieb aufgenommen werden kann.
  - Bei einem Ergebnis <1 sollten getrennte Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Stichstrecken durchgeführt werden.
  - Eine Reaktivierung kann dann in Abhängigkeit dieser Einzeluntersuchungen erfolgen.

Fazit
Machbarkeitsstudie Cloppenburg – Westerstede-Ocholt

- Gesamtstrecke und getrennte Stichstrecken wurden untersucht
- Grundlegende Randbedingungen für alle Varianten und Optionen wurden erarbeitet
- Reaktivierung der untersuchten Stichstrecken ist technisch möglich
- Verschiedene Betriebsvarianten sind möglich und wurden untersucht
- Lückenschluss Friesoythe – Sedelsberg ist planerisch anspruchsvoll

Fazit

Machbarkeitsstudie Cloppenburg – WST-Ocholt, nächste Schritte

- Entscheidung über die Betriebsvarianten
- Prüfung der Bahnübergänge in Abhängigkeit der betrieblichen Zielgeschwindigkeit
- Entscheidung über Halte im Streckenverlauf
- Nachfrageermittlung und Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Weitere politische Beratungen

Technische Universität Braunschweig
IVE

Vielen Dank