

### **Kennzahlen zum SPNV-Reaktivierungsprojekt Harsewinkel – Gütersloh – Verl:**

- **Investitionskosten:** Insgesamt ist mit Investitionskosten in Höhe von 34,5 Mio. € zu rechnen. Hierin sind sämtliche Maßnahmen zur Herrichtung der Streckeninfrastruktur (Gleisbau, Leit- und Sicherungstechnik, Bahnstationen und technische Fahrgastinformation) enthalten. Maßnahmen, die nicht unmittelbar für den Betrieb des SPNV notwendig sind und durch die Städte vsl. auch ohne die Reaktivierung des SPNV umgesetzt werden (z. B. Errichtung von Verknüpfungspunkten / Mobilstationen oder von Bushaltestellen für die Zubringerverkehre zu den Verknüpfungspunkten) sind in der v. g. Summe nicht enthalten.
- **Streckenlänge:** Die Streckenlänge des Schienenstrangs zwischen Harsewinkel und Verl beträgt 27,5 km.
- **Anzahl und Lage der Stationen:** Insgesamt sollen 8 Bahnstationen neu eingerichtet werden. Dies sind im Gebiet der Stadt Harsewinkel: Harsewinkel und Marienfeld; im Gebiet der Stadt Gütersloh: Blankenhagen, Carl-Miele-Straße, Welle und Spexard; im Gebiet der Stadt Verl: Eiserstraße und Verl. Der Hauptbahnhof Gütersloh (DB) wird direkt bedient, die Züge sollen dort auf Gleis 1 halten. Die Realisierung von zwei weiteren Stationen wurde in Rahmen der Standardisierten Bewertung sensitiv betrachtet: Dies sind auf Gütersloher Stadtgebiet die Haltepunkte (Hp) Kahlertstraße (zwischen Hauptbahnhof und Blankenhagen) sowie Auf der Haar (zwischen Welle und Spexard). Sie sind in den Nutzen-Kosten-Faktor von 1,6 jedoch nicht eingeflossen.
- **Bahnübergänge:** Aktuell existieren auf dem Streckenabschnitt 78 Bahnübergänge, im Durchschnitt damit alle 350 Meter einer. 26 Bahnübergänge sind aktuell technisch mit Blinklichtern, Lichtsignalen oder Lichtsignalen mit Halbschranken gesichert. Viele Bahnübergänge sind derzeit mittels Übersicht und Pfeifsignal gesichert. Im Rahmen der Errichtung des SPNV sollen 21 Bahnübergänge entwidmet, d. h. geschlossen werden. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Privatwege und Feldzufahrten. Abstimmungen mit Beteiligten privater Bahnübergänge haben noch nicht stattgefunden, diese werden beginnen, sobald die angestrebte Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan erfolgt ist. Die Schließung der Bahnübergänge wird nicht zu langen Umwegfahrten für die Betroffenen führen, da der jeweils nächste verbleibende Bahnübergang in der Regel nicht weiter als 300 Meter entfernt liegt. Nach den Umbaumaßnahmen für den SPNV werden alle verbleibenden 57 Bahnübergänge mit modernen Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken ausgestattet sein. Damit wird ein höheres Sicherheitsniveau erreicht und das Pfeifen der Züge entfallen.
- **Fahrzeuge:** Zum Einsatz kommen etwas kleinere Züge als die, wie man sie z. B. vom Haller Willem (Zugstrecke Osnabrück, Halle, Bielefeld) oder vom Warendorfer (Zugstrecke Münster, Warendorf, Gütersloh, Bielefeld) kennt. Diese verfügen regelmäßig über mehr als 150 Plätze. Ziel des NWL ist es, einen lokal emissionsfreien SPNV-Betrieb zu gewährleisten, also anstelle von Dieselfahrzeugen alternative, ökozertifizierte Antriebe wie Akku- oder Wasserstoffantrieb einzusetzen. Diese Antriebsart hat neben der CO<sub>2</sub>-Neutralität den Vorteil, weniger Lärm zu „produzieren“ als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Bei der Standardisierten Bewertung wurden rein rechnerisch Dieselfahrzeuge berücksichtigt, da für die neuen Antriebsarten noch keine standardisierten Werte vorliegen.
- **Lärm:** Zum Lärmschutz ist weiter zu beachten, dass durch die technische Sicherung der Bahnübergänge das „Pfeifen“ entfällt und mit der Durcharbeitung der Gleisinfrastruktur eine deutlich bessere Gleislage entsteht, die zu einer Verringerung der Fahrgeräusche führt.

- **Erschlossene Einwohner:** Mit Harsewinkel und Verl werden zwei Kommunen wieder an das NRW-Schienennetz angebunden. Die Anzahl der Einwohner im unmittelbaren fußläufigen (!) Einzugsbereich der Stationen (1 km Radius) beträgt etwa 45.000 und ist um einiges höher, wenn man das Fahrrad, den Pkw oder Zubringerbusse als zusätzliches Transportmittel zu den neuen Stationen dazurechnet. Im Gütersloher Stadtgebiet werden die Konversionsflächen Mansergh Quartier und Flugplatz Gütersloh bei der Standardisierten Bewertung mit Blick auf den Prognosehorizont konservativ anteilig berücksichtigt.
- **Erschlossene Arbeitsplätze:** Die Anzahl der Arbeitsplätze im unmittelbaren fußläufigen Einzugsbereich der Stationen (1 km Radius) beträgt etwa 26.000 und ist um einiges höher, wenn man das Fahrrad, den Pkw oder Zubringerbusse als zusätzliches Transportmittel zu den neuen Stationen dazurechnet.
- **Fahrplankonzept:** Die Züge sollen ca. zwischen 6 und 22 Uhr zwischen Verl und Harsewinkel im 60-Minuten-Takt pendeln, die Zielgeschwindigkeit beträgt überwiegend 80 km/h. Die Fahrzeit zwischen Harsewinkel und Gütersloh Hauptbahnhof wird vsl. 16 Minuten betragen und damit schneller als der heutige Schnellbus der Linie 71 (25 Minuten Fahrzeit) und mindestens genauso schnell wie eine Fahrt mit dem Pkw sein (gemäß Routenplaner Google Maps je nach Tageszeit zwischen 17 und 25 Minuten). Die Fahrzeit zwischen Verl und Gütersloh Hauptbahnhof wird vsl. 17 Minuten betragen und damit schneller als der Bus der Linie 73 (28 Minuten Fahrzeit) und mindestens genauso schnell wie eine Fahrt mit dem Pkw sein (gemäß Routenplaner Google Maps je nach Tageszeit ebenfalls zwischen 17 und 25 Minuten). Da der Zug nicht von Staus auf den Straßen (insbesondere auf der L757 zwischen Verl und Gütersloh) beeinflusst wird und die TWE-Strecke auch nicht wie viele andere Eisenbahnstrecken von Verspätungen des Fernverkehrs der Deutschen Bahn betroffen sein kann, wird die Verlässlichkeit des Fahrplans – also die Pünktlichkeit – deutlich größer als bei den Buslinien sein. Dieser Vorteil ist insbesondere für den Linienabschnitt zwischen Verl und Gütersloh herauszustellen.
- **Bus-Fahrpläne:** Mit der Aufnahme des SPNV-Betriebs auf der TWE-Strecke werden die heute bestehenden Schnellbusfahrten der Linien 71 zwischen Harsewinkel und Gütersloh sowie Fahrten der Linie 73 zwischen Verl und Gütersloh zu den Zeiten, in denen zukünftig der Zug fährt, nicht mehr notwendig: Diese Fahrten werden im Wesentlichen zugunsten des Zugverkehrs entfallen. Erschließungsfahrten im Busnetz bleiben jedoch erhalten. Und Busfahrten, die dann stattfinden, wenn der Zug nicht fährt (früh morgens und spät abends) entfallen ebenfalls nicht. Auch auf den nicht durch den SPNV bedienten Streckenabschnitten Versmold-Greffen-Harsewinkel und Hövelhof-Kaunitz-Verl werden keine Fahrten der Linien 71 und 73 gestrichen. Die Leistungen im Busbereich, die zukünftig entfallen, sollen nicht ersatzlos entfallen, sondern vielmehr das bestehende Angebot auf den beiden betroffenen Linien 71 und 73 auf den Abschnitten Versmold-Greffen-Harsewinkel sowie Hövelhof-Kaunitz-Verl verbessern. So ist geplant, auf der Linie 71 von Versmold über Greffen bis Harsewinkel einen durchgehenden Halbstundentakt zu entwickeln: Wechselweise wird dann von Versmold ein bis Gütersloh durchgehender Regionalbus im Stundentakt und zur anderen halben Stunde einen Schnellbus im Stundentakt mit Anschluss an den SPNV am Bahnhof Harsewinkel geben. Ähnlich soll bei der Linie 73 verfahren werden, dort können die eingesparten Leistungen für eine Verbesserung des Angebotes mindestens zwischen Kaunitz und Verl eingesetzt werden.
- **Tarif:** Tarifliche Änderungen wird es als Folge der Reaktivierung des SPNV nicht geben: Da in Nordrhein-Westfalen im Nahverkehr Busse und Bahnen dieselben Tarife anwenden (Gemeinschaftstarife: WestfalenTarif und NRW-Tarif), bleibt preislich alles unverändert. Fahrgäste können mit ihren Tickets z. B. für die Hinfahrt den SPNV nutzen und auf dem

Rückweg den Regionalbus nutzen. Unabhängig hiervon wird aktuell an einer ganzen Reihe von tariflichen Änderungen gearbeitet (Einführung eines AzubiTickets oder von JobTickets) und es gibt Bestrebungen, den Tarif grundsätzlich einfacher und günstiger zu gestalten. Die Reaktivierung des SPNV ist für diese Bestrebungen kein Hinderungsgrund.

Durch die Realisierung neuer Stationen wird es indes die bisher nicht bestehende Möglichkeit geben, zukünftig Fernverkehrsfahrkarten direkt ab Harsewinkel oder Verl z. B. nach Hamburg, Berlin oder München zu kaufen. Bisher kann eine Fahrkarte für den Fernverkehr erst ab Gütersloh genutzt werden. Fahrgäste aus Verl, die z. B. mit dem Zug nach Berlin fahren wollen, müssen heute noch zwei Tickets kaufen: eine für den Bus von Verl nach Gütersloh und eine Zugfahrkarte von Gütersloh nach Berlin.

- **Prognostizierte Fahrgastzahlen:** Gutachterlich wird von einer Inanspruchnahme des SPNV von rd. 3.100 Fahrgästen je Tag (Prognosewert 2030 laut Gutachter PTV) ausgegangen. Dieser Wert bezieht sich auf die gesamte Strecke. Die Höhe dieses Wertes entspricht dem vergleichbarer SPNV-Strecken im Gebiet des NWL. Zum Vergleich: Der Haller Willem weist zwischen Bielefeld und Dissen-Bad Rothenfelde (also NRW-Abschnitt) täglich etwa 4.200 Fahrgäste auf, wobei hier abschnittsweise eine Taktverdichtung zum angenäherten 30-Minuten-Takt gefahren wird. Das Potenzial für die Nutzung eines schnellen und verlässlichen SPNV ist im gesamten Korridor Harsewinkel – Gütersloh – Verl hoch: Hier befinden sich die Relationen, auf denen im Rahmen der Mobilitätsumfrage im Jahr 2014 eine hohe Anzahl von unternommenen Wegen zwischen den Kommunen festgestellt wurde. An einem Durchschnittstag werden laut dieser Umfrage zwischen Harsewinkel und Gütersloh rd. 12.000 Wege unternommen, zwischen Verl und Gütersloh sind es 15.000. Dazu kommt eine erhebliche Anzahl von Wegen innerhalb der drei Städte sowie zu Zielen, die zukünftig mit einem Umstieg erreicht werden können (z. B. Bielefeld). Aktuell vorliegende Bewegungsdaten aus einer Analyse von Mobilfunkdaten bestätigen diese Werte im Wesentlichen.
- **Auswirkungen auf den Güterverkehr:** Das SPNV-Fahrplankonzept ist selbstverständlich so konzipiert, dass problemlos weiterhin Tag und Nacht Güterzüge auf der TWE verkehren können.  
Ohne die Reaktivierung der TWE-Strecke für den SPNV ist es allerdings unwahrscheinlich, dass auf der Strecke langfristig noch Güterverkehr stattfinden kann. Die wenigen Güterzüge, die die Strecke nutzen, rechtfertigen für den privaten Infrastruktureigentümer (Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH; ein Unternehmen der Captrain Deutschland GmbH) auf längere Sicht keine dauerhafte Bestandssicherung der Strecke.
- **Maßnahmen im Umfeld der Strecke:** Mit einer Reaktivierung des SPNV auf der Strecke soll insbesondere die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln (Busse, Fahrrad, PKW, Taxi, AnrufSammelTaxi, perspektivisch auch CarSharing, BikeSharing oder autonom fahrende Zubringerkleinbusse) an den Endpunkten ausgebaut werden. Hierzu sollen sog. Mobilstationen in Harsewinkel und Verl entstehen. Auf die einzelnen Ausstattungsmerkmale solcher Verknüpfungspunkte soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden, zumal diese grundsätzlich auch ohne eine Reaktivierung des SPNV umgesetzt werden könnten. Mit einer Reaktivierung des SPNV werden derartige Verknüpfungspunkte indes sehr viel attraktiver und verkehrlich bedeutender.