



Machbarkeitsstudie Haltepunkt Ortenberg

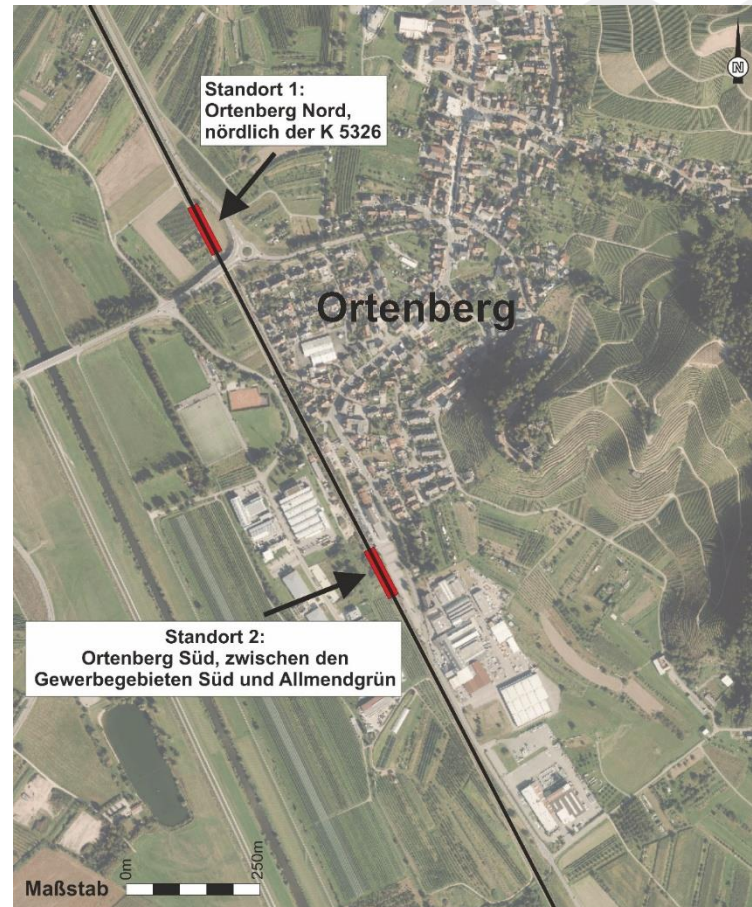
Abschlusspräsentation

➤ Gliederung

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung
2. Erschließungspotenzial
3. Bauliche Machbarkeit & Kostenschätzung
4. Ergebnisse des Vereinfachten Verfahrens
5. Zusammenfassung und Ausblick

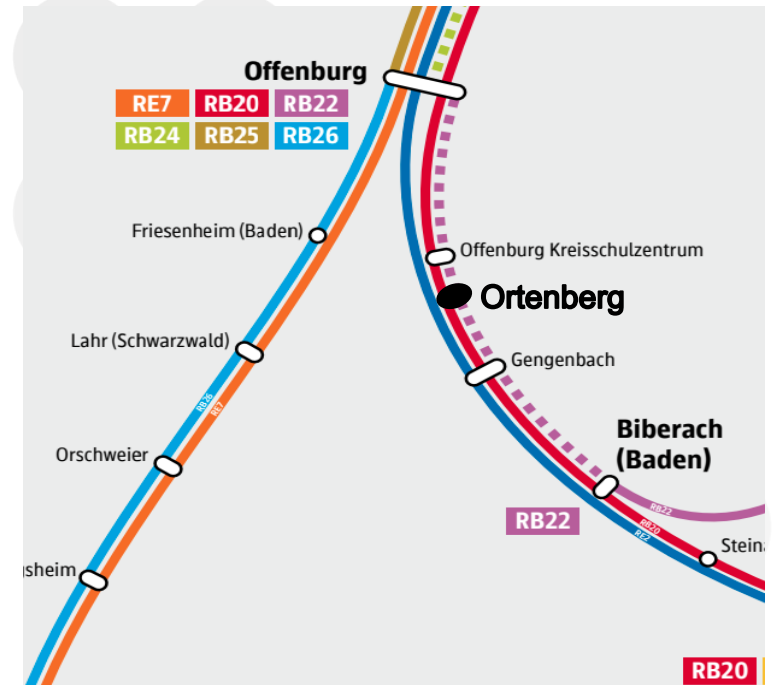
➤ Ausgangssituation und Aufgabenstellung

- Ziel: Untersuchung der Machbarkeit der Errichtung eines neuen Bahnhalt punktes in der Gemeinde Ortenberg mit Auswahl aus 2 Standorten



➤ Ausgangssituation und Aufgabenstellung

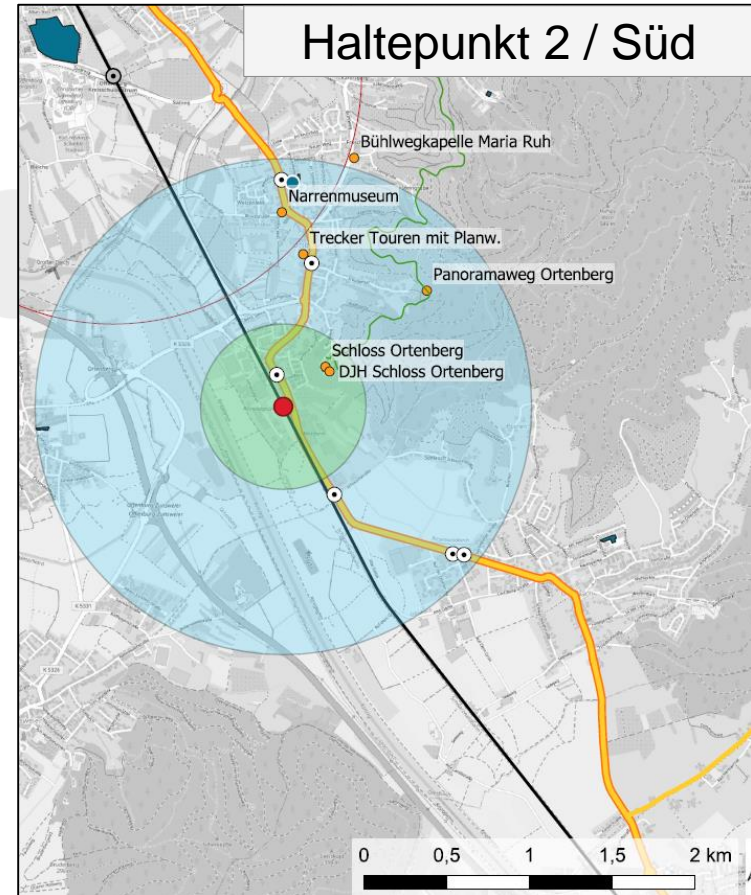
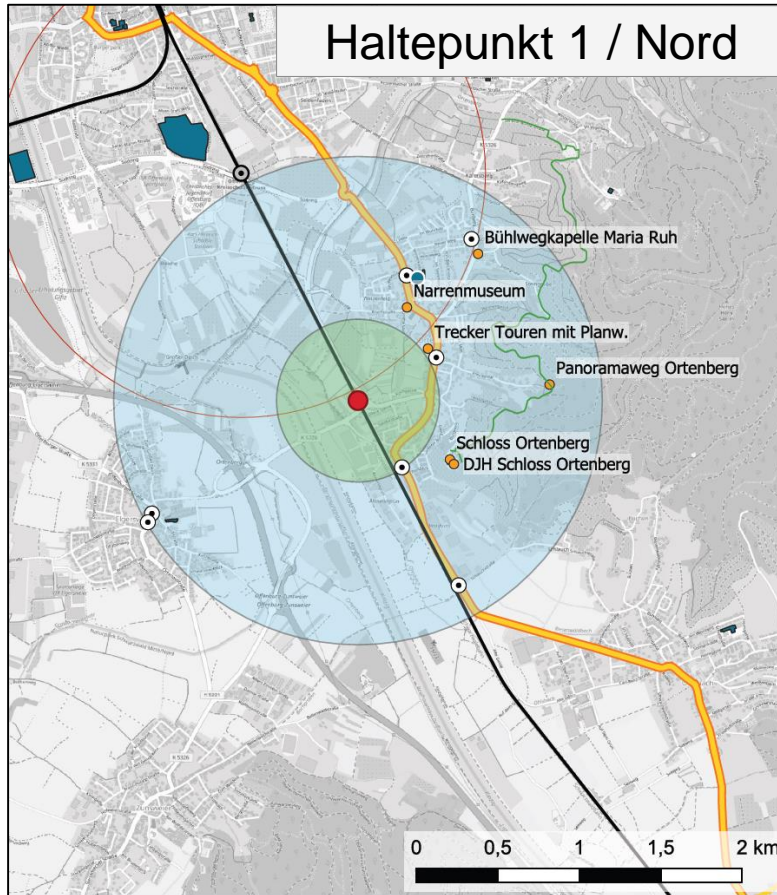
- Kein Haltepunkt in Ortenberg selbst, nächster Haltepunkt in Offenburg Kreisschulzentrum (2-3 km nördlich)
- Schwarzwaldbahn (KBS 720)
Offenburg - Singen - Konstanz
- **Ortenau S-Bahn** verkehrt als Linie RB 20 zwischen Offenburg und Freudenstadt mit täglich ca. 20 Fahrtenpaaren
- In Ortenberg verkehren die Buslinien 7160 (Offenburg – Wolfach) und 7134 (Offenburg – Berghaupten).
- Die Fahrtzeit von der Bushaltestelle Ortenberg Bahnhof nach Offenburg Bahnhof / ZOB beträgt 14-17 Minuten



➤ Ausgangssituation und Aufgabenstellung

- Es wurden 2 Standorte für den potenziellen Haltepunkt gemäß den Vorgaben des **Vereinfachten Verfahrens zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturvorhaben** der Standi 2016+ untersucht:
 - Erschließungspotenzial (Radius 500 bis 1.500 Meter)
 - Verkehrliche Wirkung und verkehrliche Nutzen (Abschätzung anhand von Strukturdaten und Modal Split; keine Verwendung eines Verkehrsmodells)
 - Infrastruktur- und Betriebskosten
 - Unfall- und Umweltfolgen MIV und ÖPNV
 - Zusammengefasste Bewertung

➤ Erschließungspotenzial



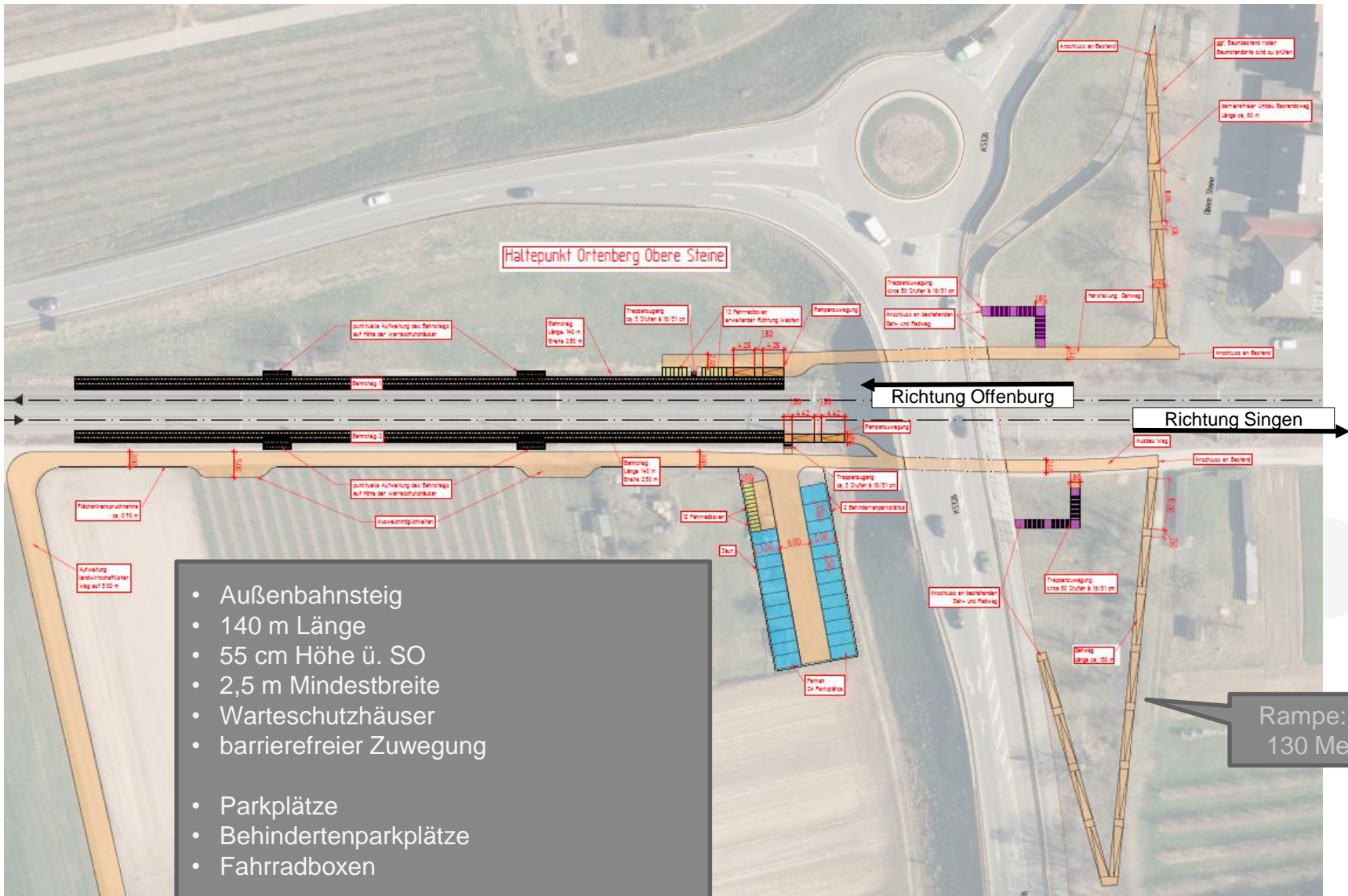
- Zur Abschätzung der Potenziale wurden **Einwohner, Arbeitsplätze und Schülerzahlen** im Einzugsbereich des potenziellen Haltepunkts, sowie **Daten zum Modal Split** für die Region berücksichtigt
- **Überlappungsbereich** (Radius: 1,5 km) mit Haltepunkten „Offenburg Kreisschulzentrum“ **aufgrund natürlicher Grenzen** (Felder, Überlandstraßen) **eher nicht relevant**

➤ Erschließungspotenzial

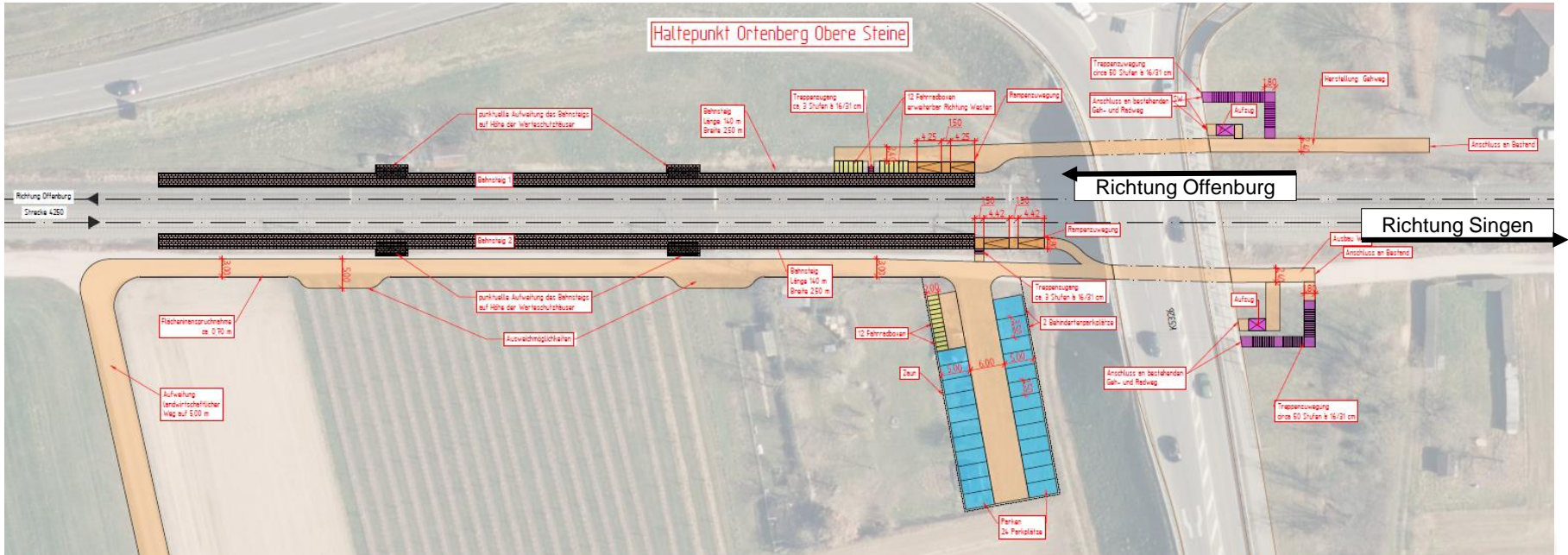
Einwohnergleichwert	Haltepunkt Nord / 1	Haltepunkt 2 / Süd
Einwohner (inkl. auspendelnder Schüler)	1419	1213
Arbeitsplätze	555	555
einpendelnde Schüler	0	0
Summe Einwohnergleichwert	1974	1768
anhand des Modal Splits prognostizierte Personenfahrten / Tag	257	230

- **Aus Sicht der Potenzialanalyse weist der Haltepunkt Nord ein leicht höheres Potenzial auf, da er den Ortskern von Ortenberg besser erschließt.**
- **Haltepunkt Süd könnte zukünftig jedoch bei weiterer Entwicklung der Gewerbefläche Allmendgrün für Pendler interessant sein.**
- **Insgesamt sind die ermittelten Unterschiede im Erschließungspotenzial nicht groß genug, um eine eindeutige Empfehlung für einen der beiden Standorte auszusprechen.**

Infrastruktur - Bauliche Machbarkeit Standort 1 / Nord (Rampe)

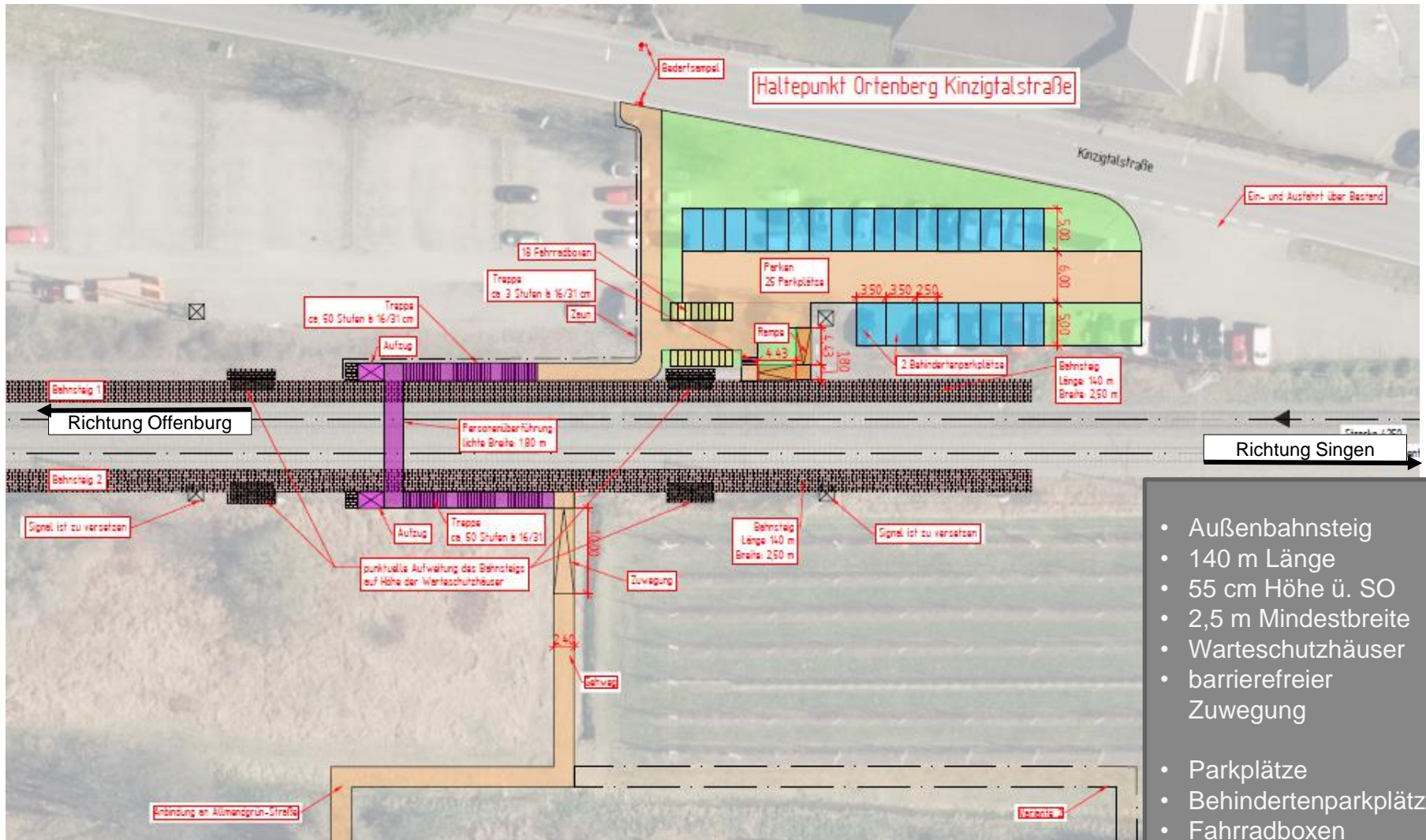


Infrastruktur - Bauliche Machbarkeit Standort 1 / Nord (Aufzug)



- ❖ **Barrierefreiheit durch Aufzüge sichergestellt, mit geringeren Eingriffen in die Böschung**
- ❖ **Aufzüge aufwändig im Unterhalt**

Infrastruktur - Bauliche Machbarkeit Standort 2 / Süd



- Außenbahnsteig
- 140 m Länge
- 55 cm Höhe ü. SO
- 2,5 m Mindestbreite
- Warteschutzhäuser
- barrierefreier Zuwegung
- Parkplätze
- Behindertenparkplätze
- Fahrradboxen

➤ Infrastrukturkosten

Infrastrukturkosten [netto]	Haltepunkt Nord / 1 – Variante Rampe	Haltepunkt Nord / 1 – Variante Aufzug	Haltepunkt 2 / Süd
Baukosten gesamt, inkl. Planungs- und Verwaltungskosten	4.571.800	4.786.500	4.452.500
davon maximale Förderung LGVFG (bis zu 75% der förderfähigen Kosten)	3.039.600	3.183.900	2.954.300
Resultierender Eigenanteil	1.532.200	1.584.600	1.498.200

- **Über das LGVFG können bis zu 50% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.**
- **Das LGVFG erlaubt außerdem eine Förderung von bis zu 75%, wenn das Infrastrukturprojekt im Landesinteresse liegt oder einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz leistet.**

➤ Gesamtwirtschaftliche Bewertung

Nutzen [T€/Jahr]	Haltepunkt Nord / 1 – Variante Rampe	Haltepunkt Nord / 1 – Variante Aufzug	Haltepunkt 2 / Süd
Reisezeitnutzen	27,7	27,7	23,0
eingesparte Pkw- Betriebskosten	61,5	61,5	52,9
Unfallfolgekosten	23,8	23,8	20,5
Klimaschutz	21,4	21,4	18,1
Luftreinhaltung	1,0	1,0	0,9
Betriebskosten ÖPNV	-24,1	-24,1	-24,1
Unterhaltung Infrastruktur	-14,8	-27,1	-25,1
Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen (=Barrierefreiheit)	13,7	52,2	52,2
Summe Nutzen	110,2	136,3	118,2
Kosten [T€/Jahr]			
Kapitaldienst Infrastruktur	87,3	114	104,6
Nutzen-Kosten- Verhältnis	1,26	1,20	1,13

➤ Multikriterielle Bewertung der Standorte

	Haltepunkt Nord / 1 – Variante Rampe	Haltepunkt Nord / 1 – Variante Aufzug	Haltepunkt 2 / Süd (mit Aufzug)
Baulicher Aufwand	0 (Eingriff in Böschung, inkl. Abstützung nötig; 3 Bäume zu entfernen)	++	+ (ebene Fläche, aber Aufbau der Überführung mit kurzem Eingriff in den Bahnverkehr)
Unterhaltungskosten	gering	hoch (Wartung/Inspektion Aufzüge)	hoch (Wartung/Inspektion Aufzüge)
Herstellung Barrierefreiheit	lange Rampe notwendig, aber keine Ausfall-Problematik	Aufzug störanfällig und wartungsintensiv, durchgängige Nutzung kann nicht immer gewährleistet werden.	Aufzug störanfällig und wartungsintensiv, durchgängige Nutzung kann nicht immer gewährleistet werden.
Ortserschließung	bessere Erschließung des Ortskerns; schlechtere Erschließung Gewerbegebiete	bessere Erschließung des Ortskerns; schlechtere Erschließung Gewerbegebiete	schlechtere Erschließung des Ortskerns, aber gute Erschließung des Arbeitgebers Westform und ggf. steigendes Potenzial bei Entwicklung des Gewerbegebiets Allmendgrün
Anbindung ÖPNV	nächster Bushalt ca. 700 Meter entfernt, ÖPNV-Verknüpfung müsste erst hergestellt werden.	nächster Bushalt ca. 700 Meter entfernt, ÖPNV-Verknüpfung müsste erst hergestellt werden.	Anbindung über bestehende Haltestelle "Alter Bahnhof" problemlos möglich (ca. 200 Meter)
Nutzen-Kosten Index	1,26	1,20	1,13

- **Alle Standorte erreichen mit ihrem Fahrgastpotenzial einen NKI von >1**
- **Der Haltepunkt Süd ist deutlich besser an das Busnetz anzuschließen als Haltepunkt Nord.**
- **Eine Rampenlösung (ohne Aufzug) ist nur am Haltepunkt Nord möglich.**

➤ Fazit und Ausblick

- Für die Gemeinde Ortenberg wurden zwei Standorte für einen Bahn-Haltepunkt anhand der Vorgaben des Vereinfachten Verfahrens für den Neubau von Schienenstationen bewertet. Dabei kommt kein Verkehrsmodell zum Einsatz, sondern die Berechnungen basieren auf Strukturdaten und dem Modal Split der Region.
 - Aufgrund des geringen Investitionsvolumens schwankt das Bewertungsergebnis in Abhängigkeit der angesetzten SPNV-Mobilität stark.
 - Touristische Verkehre werden im vereinfachten Verfahren nicht gesondert angesetzt, sondern spiegeln sich im allgemeinen Modal Split der Region wider.
-
- **Im Ergebnis wurde für beide Standorte ein Nutzen-Kosten Verhältnis von >1 ermittelt. Das Ergebnis ist jedoch nicht stabil, sondern schwankt in Abhängigkeit zu den angenommenen SPNV-Nutzerwerten. Wenn möglich, sollte deswegen der Modal Split kleinräumig empirisch bestimmt werden, um die Rechnung abzusichern.**
 - **Der multikriterielle Vergleich der Standorte führt zu keinem eindeutigen Vorzugsstandort. Allerdings gibt es verschiedene Aspekte, die nur an einem der beiden Standorte (gut) realisierbar sind, bspw. die Anbindung an das bestehende Busnetz am Standort 2 / Süd. Die Abwägung der Vor- und Nachteile muss im weiteren Verlauf auf Gemeindeebene erfolgen.**
 - **Zur weiteren Bewertung des Haltepunkts bedarf es außerdem einer Prüfung der betrieblichen Integration in die Betriebskonzepte durch die NVBW.**



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**