

### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR





# STRECKENREAKTIVIERUNGEN UND MACHBARKEITSSTUDIEN IM NWL

SOEST, 12.06.2023



#### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

büro stadtVerkehr

# Strecke Lemgo-Lüttfeld - Barntrup



# **PRÄSENTATIONSÜBERSICHT**

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



# Strecke Lemgo-Lüttfeld – Barntrup

- Analysefall und Ohnefälle
- Betriebskonzept
- Infrastruktur
- NKU-Bewertung
- Fazit







# Analysefall und Ohnefälle 2032 und 2040

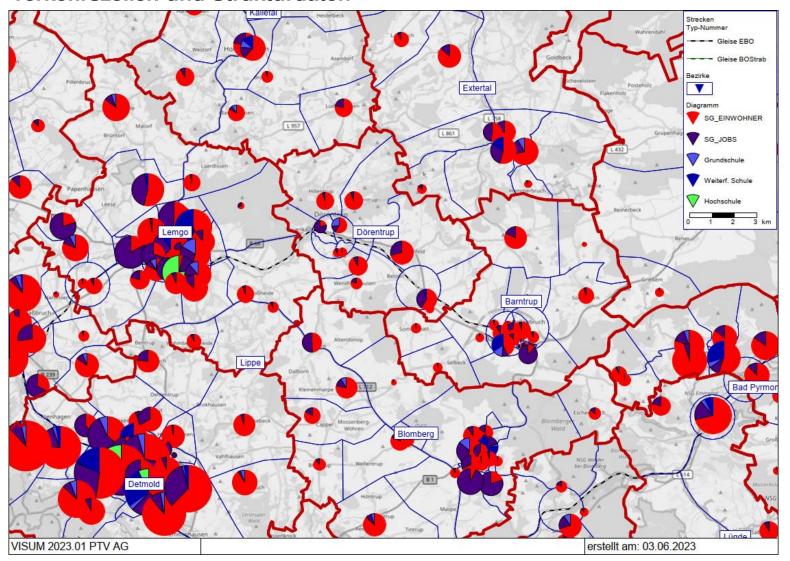


## VERKEHRSMODELL NWL

#### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



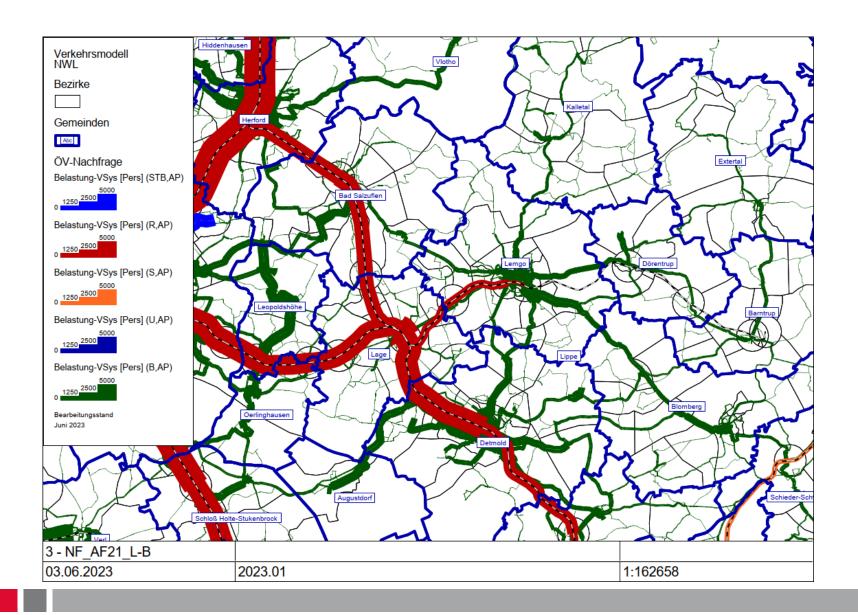
### Verkehrszellen und Strukturdaten





### NACHFRAGE IM ANALYSEFALL 2022





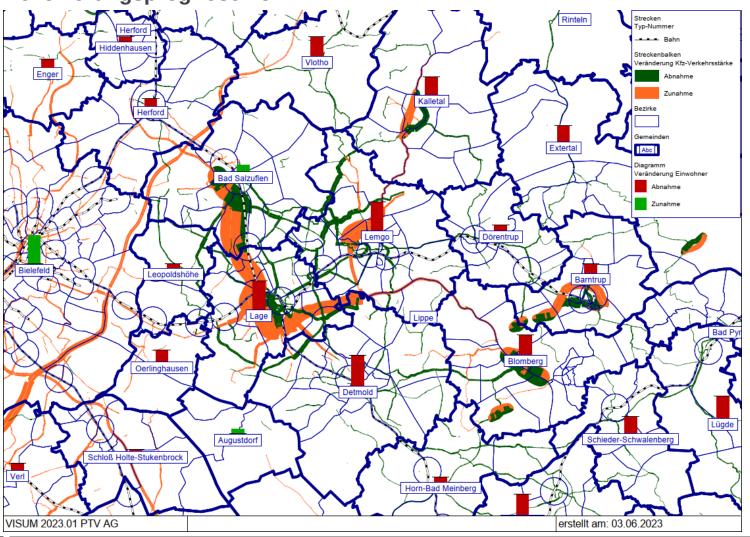


## OHNEFÄLLE 2032 UND 2040

#### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



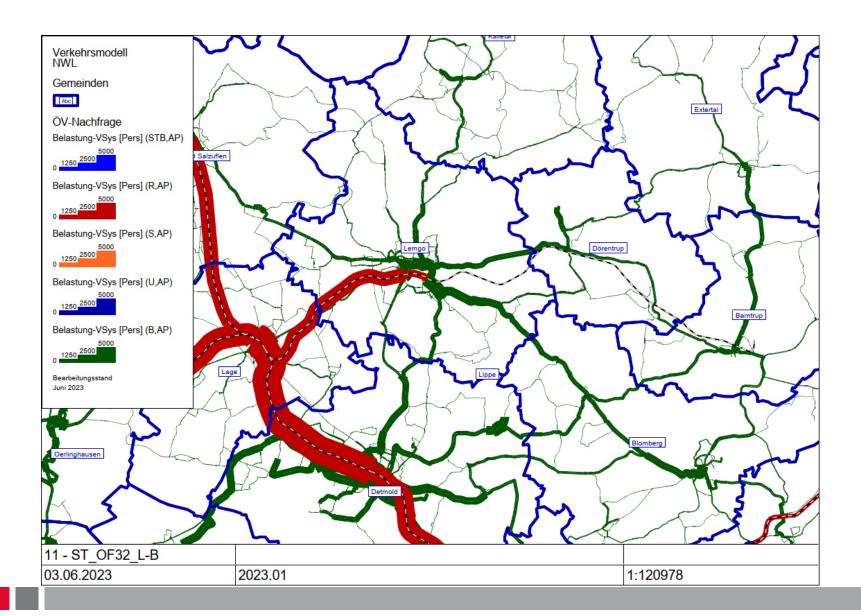
# Berücksichtigte geplante Straßenbaumaßnahmen und Bevölkerungsprognose von IT.NRW





# NACHFRAGE IM OHNEFALL 2032 – MIT RB UND RE NACH LEMGO

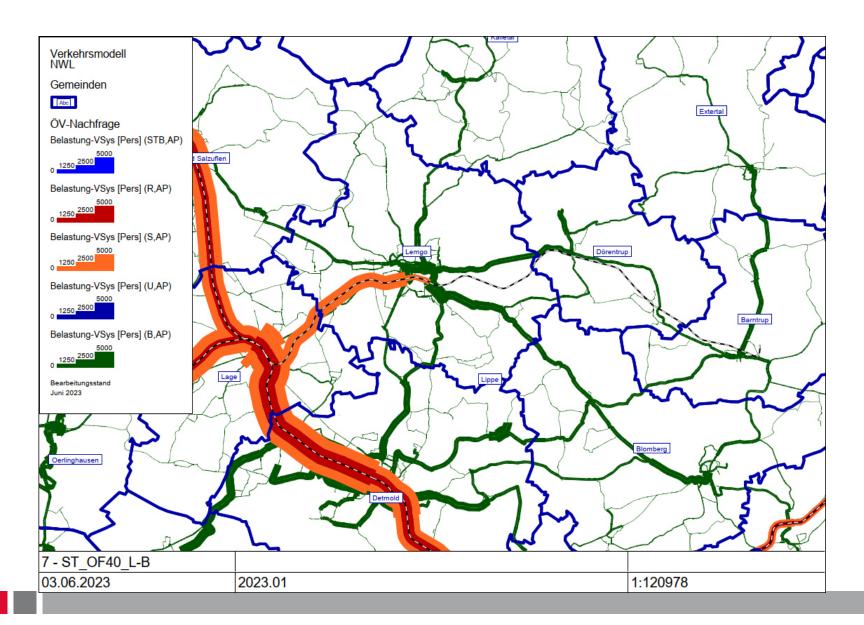






## NACHFRAGE IM OHNEFALL 2040 – MIT S-BAHN NACH LEMGO ALLE 30 MIN







### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität

Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



# Betriebskonzept



## BETRIEBSKONZEPT

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

büro stadtVerkehr

Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4	
Vorstufe 2032 mit 30-Minuten-Takt bis Barntrup	80-Minuten-Takt 60-Minuten-Takt		Zielnetz 2040 mit 60-Minuten-Takt bis Barntrup	
RE82 RB73  Bielefeld Hbf BI Ost Oldentrup Ubbedissen Oerlinghausen Helpup Ehlenbruch Lage Hörstmar Lemgo Lemgo-Lüttfeld Dörentrup Bega Barntrup	RE82 RB73  Bielefeld Hbf  BI Ost Oldentrup Ubbedissen Oerlinghausen Helpup Ehlenbruch Lage Hörstmar Lemgo Lemgo-Lüttfeld Dörentrup Bega Barntrup	RE82 S73  Bielefeld Hbf BI Ost Oldentrup Ubbedissen Oerlinghausen Helpup Ehlenbruch Lage Hörstmar Lemgo Lemgo-Lüttfeld Dörentrup Bega Barntrup	RE82 S73  Bielefeld Hbf BI Ost Oldentrup Ubbedissen Oerlinghausen Helpup Enlenbruch Lage Hörstmar Lemgo Lemgo-Lüttfeld Dörentrup Bega Barntrup	



# BETRIEBSLEISTUNG DER PLANFÄLLE

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



## Zusammenstellung der Eckdaten für das Betriebskonzept im SPNV

Zasaninenstending der Lekdaten für das Betriebskonzept im Griff							
Re	aktivierung L	_emgo-Lüttfeld –	<b>Barntrup Ost</b>				
		Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4		
		Vorstufe 30-Takt	Vorstufe 60-Takt	Zielkonzept 30-Takt	Zielkonzept 60-Takt		
Leistungsdaten							
Leistungen RB73 oder S73	Zugkm/a	247.171	247.171	381.739	247.171		
Leistungen RB82	Zugkm/a	134.568					
Saldo Zugkm/a	Zugkm/a	381.739	247.171	381.739	247.171		
Leistungen RB73 oder S73	Std./a	4.397	4.397	6.791	4.397		
Leistungen RB82	Std./a	2.394					
Saldo Betriebsstunden/a	Std./a	6.791	4.397	6.791	4.397		
Investitionskosten Fahrzeuge							
Fahrzeugmehrbedarf (Bemu)	Fz	1,1	1,1	1,1	1,1		
Kosten pro Fahrzeug	Tsd. EUR	5.850	5.850	5.850	5.850		
Fahrzeugkosten	Tsd. EUR	6.435	6.435	6.435	6.435		

#### Anmerkung:

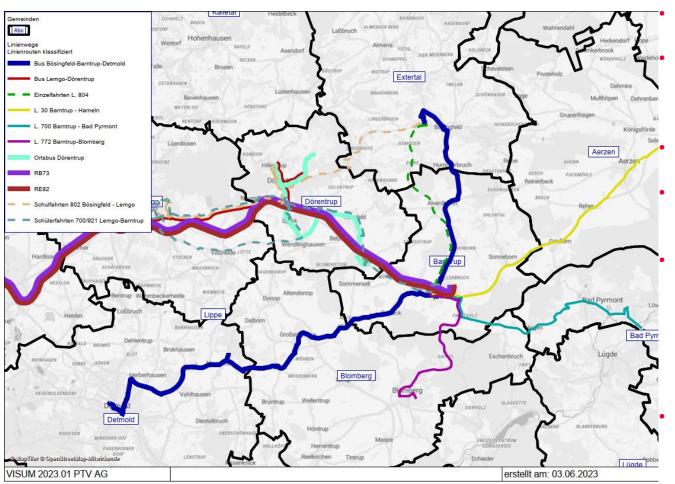
In den Fahrzeugmengen sind die eingesparten langen Wendezeiten in Lemgo-Lüttfeld berücksichtigt worden. Vorhandene Fahrzeuge werden durch die Reaktivierung produktiver eingesetzt.



### ANPASSUNG BUSVERKEHR

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

## büro stadtVerkehr



In Barntrup Anschluss nach:

Bad Pyrmont (Linie 700) im 60-Min-Takt Bösingfeld (Linie 912/804 aus Detmold) im 30/60-Min-Takt je nach Planfall Blomberg (Linie 772) im 60-Min-Takt Aerzen-Hameln (Linie 30) im 60-Min-Takt

Ortsbus vom Bahnhof Dörentrup in die Ortsteile (Humfeld, Hillentrup, Willinghausen) im 30/60-Min-Takt je nach Planfall, auch als On-Demand-Shuttle möglich

Reduzierung des Parallelverkehrs der Linien 700, 802, 912 auf Fahrten insb. für den Schülerverkehr



#### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

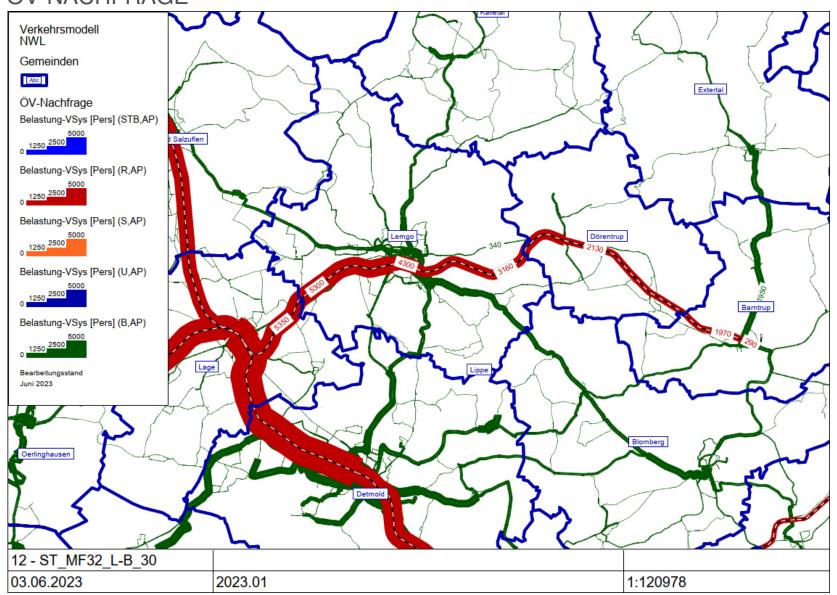


# Nachfrage in den Planfällen



## MF1: VORSTUFE 2032 – 30-MIN-TAKT ÖV-NACHFRAGE

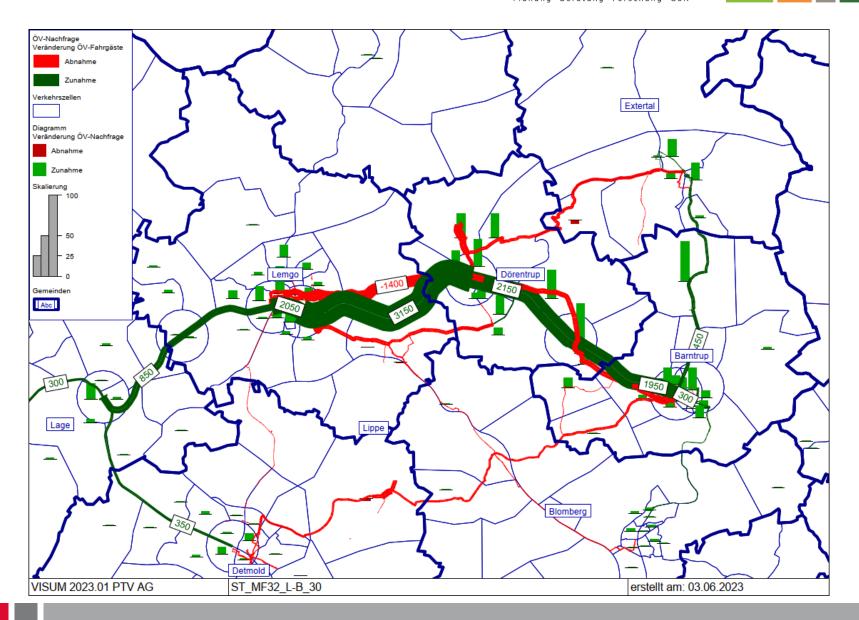






### MF1: VORSTUFE 2032 – 30-MIN-TAKT: VERÄNDERUNG ÖV-NACHFRAGE GEGENÜBER OHNEFALL 2032

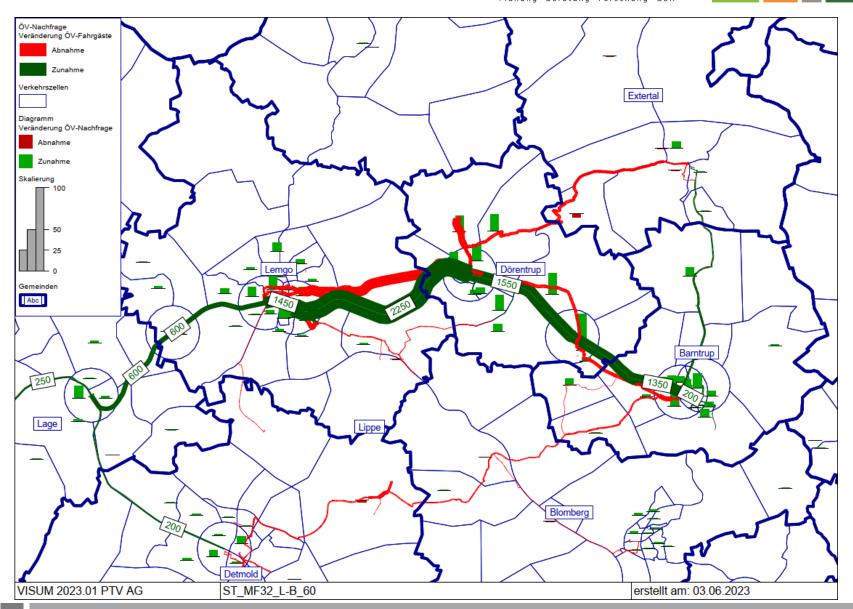






### MF2: VORSTUFE 2032 – 60-MIN-TAKT: VERÄNDERUNG ÖV-NACHFRAGE GEGENÜBER OHNEFALL 2032

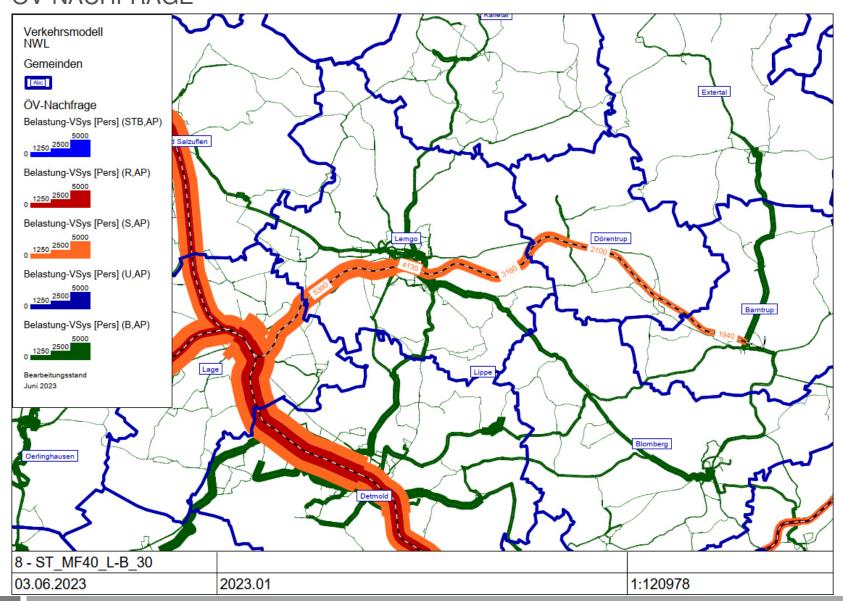






## MF3: ZIELNETZ 2040 – 30-MIN-TAKT ÖV-NACHFRAGE



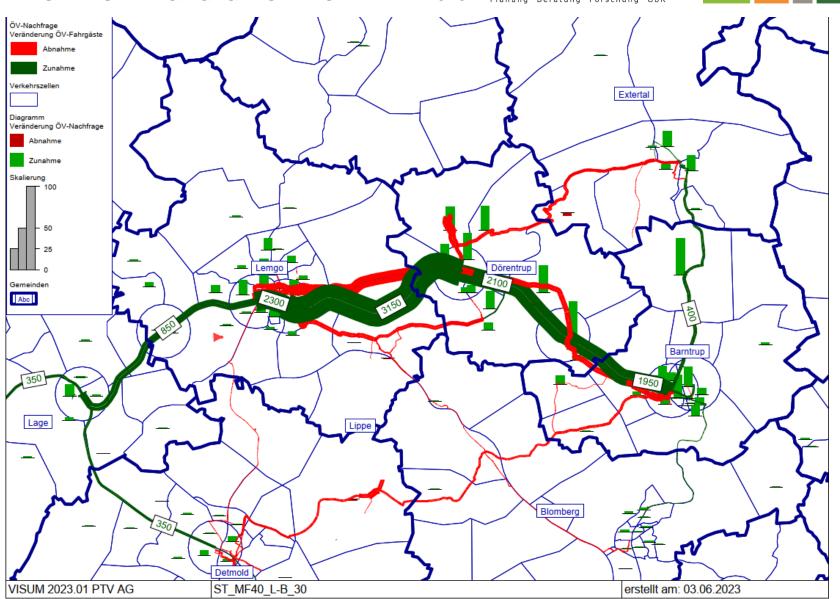




# MF3: ZIELNETZ 2040 – 30-MIN-TAKT: VERÄNDERUNG GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP ÖV-NACHFRAGE GEGENÜBER OHNEFALL 2040 Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

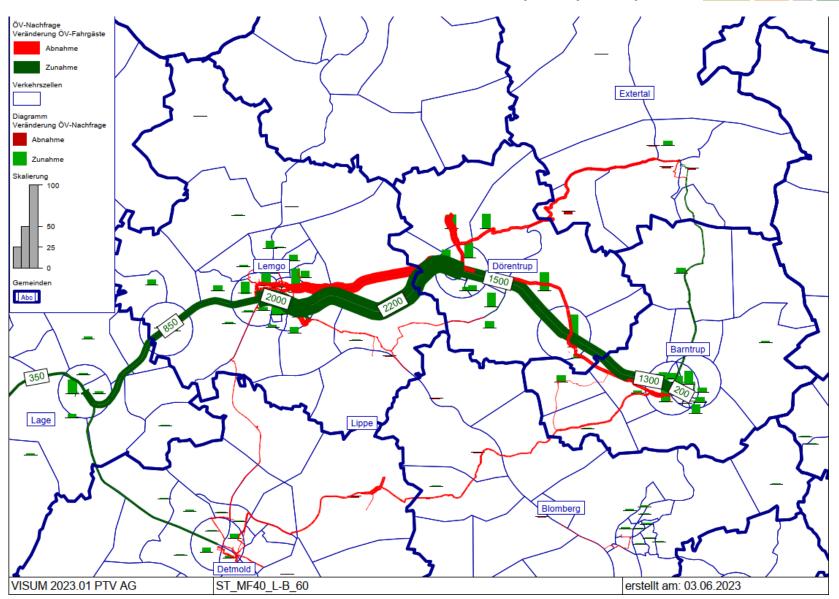
büro stadtVerkehr





# MF4: ZIELNETZ 2040 — 60-MIN-TAKT : VERÄNDERUNG GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP ÖV-NACHFRAGE GEGENÜBER OHNEFALL 2040 Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

büro stadtVerkehr





## **NACHFRAGEWIRKUNGEN**



Nachfragewirkungen							
		Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4		
		Vorstufe 30-Takt	Vorstufe 60-Takt	Zielkonzept 30-Takt	Zielkonzept 60-Takt		
vom MIV auf den ÖV verlagerte Fahrten	Fahrten/Tag	760	490	715	532		
Induzierte ÖV-Fahrten	Fahrten/Tag	277	144	266	158		
Verlagerte MIV-Km	km/Tag	29.648	19.353	28.887	23.001		
Induzierte ÖV-Fahrleistung	km/Tag	4.659	2.880	4.513	3.309		
mittlere Fahrtweite verlagerte Fahrten	km	39,0	39,5	40,4	43,2		
mittlere Fahrtweite induzierte Fahrten	km	16,8	19,9	16,9	20,9		



### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität

Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



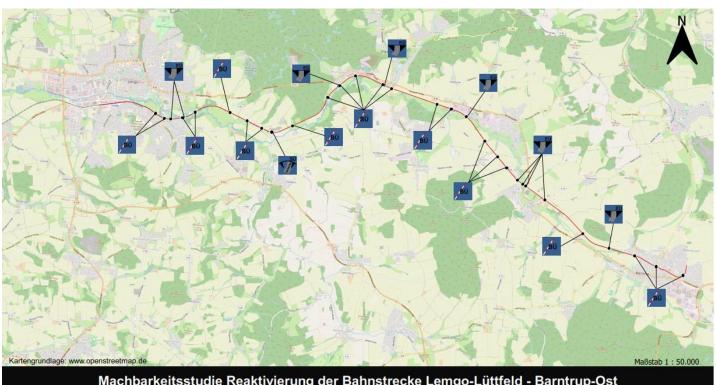
# Infrastruktur



# STRECKE A1 LEMGO-LÜTTFELD - BARNTRUP

### **GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP** Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR





Machbarkeitsstudie Reaktivierung der Bahnstrecke Lemgo-Lüttfeld - Barntrup-Ost

Plannummer 2.1 Bestandsaufnahme



Bahnübergang

Trassenband der Strecke A1





Eisenbahnüberführung



Straßenüberführung



Stand: Dez 2022

Arbeitsstand



# INFRASTRUKTURMAßNAHMEN: BEISPIEL LÜTTFELD







## **INFRASTRUKTURMABNAHMEN**

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



Planfall 1	ofall 1 Planfall 2 Planfall 3		Planfall 4					
Vorstufe: 30'-Takt zwischen	Vorstufe: 60'-Takt zwischen	Zielkonzept: 30'-Takt zwischen	Zielkonzept: 60'-Takt zwischen					
Lemgo-Lüttfeld und Barntrup	Lemgo-Lüttfeld und Barntrup	Lemgo-Lüttfeld	Lemgo-Lüttfeld					
Ost	Ost	und Barntrup Ost	und Barntrup Ost					
Maßnahmen								
– Reaktivierung mit einer	– Reaktivierung mit einer	– Reaktivierung mit einer	– Reaktivierung mit einer					
Streckenhöchstgeschwindigkeit	Streckenhöchstgeschwindigkeit	Streckenhöchstgeschwindigkeit	Streckenhöchstgeschwindigkeit					
von 80 km/h	von 80 km/h	von 80 km/h	von 80 km/h					
– Kreuzungsbahnhof in Bega		– Kreuzungsbahnhof in Bega						
(gleichzeitige Einfahrten		(gleichzeitige Einfahrten						
erforderlich)		erforderlich)						
		-Kreuzungsbahnhof in	-Kreuzungsbahnhof in					
		Lemgo-Lüttfeld	Lemgo-Lüttfeld					

### Weitere Maßnahmen:

- Ertüchtigung von Brückenbauwerken
- Rückbau / Ertüchtigung von Bahnübergängen
- Ersatzwege
- Schallschutzmaßnahmen



## **INFRASTRUKTURKOSTEN**

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



Lemgo-Lüttfeld - Barntrup Ost Kostenvergleich

	Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4
	Vorstufe: 30'-Takt zwischen Lemgo-	Vorstufe: 60'-Takt zwischen Lemgo-	Zielkonzept: 30'-Takt zwischen	Zielkonzept: 60'-Takt zwischen
	Lüttfeld und Barntrup Ost	Lüttfeld und Barntrup Ost	Lemgo-Lüttfeld und Barntrup Ost	Lemgo-Lüttfeld und Barntrup Ost
Zwischensummen				
Baukosten				
Grunderwerb	40.680,00	40.680,00	58.080,00	58.080,0
Gleisanlage	16.262.728,00	15.429.328,00	17.082.608,00	16.222.168,0
Leit- und Sicherungstechnik	7.433.800,00	6.333.800,00	8.533.800,00	7.433.800,0
Bahnstrom	1.500.000,00	1.500.000,00	1.500.000,00	1.500.000,0
Technische Anlagen	1.307.284,00	1.307.284,00	1.307.284,00	1.307.284,0
Ingenieurbauwerke	21.867.135,00	21.526.179,00	22.517.074,00	22.176.118,0
Baunebenkosten				
Planungfskosten gem. NKU	4.841.162,70	4.613.727,10	5.099.884,60	4.869.745,0
Bauplanungskosten	4.841.162,70	4.613.727,10	5.099.884,60	4.869.745,0
Gesamtkosten				
Baukosten	48.411.627,00	46.137.271,00	50.998.846,00	48.697.450,0
Baunebenkosten	9.682.325,40	9.227.454,20	10.199.769,20	9.739.490,0
Summe Netto	58.093.952,40	55.364.725,20	61.198.615,20	58.436.940,0

 Kostenschätzung erfolgt nach dem Kostenkennwertekatalog DB Richtlinie 808.0210A02 für den Preisstand 2022



### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



# **NKU-Bewertung**



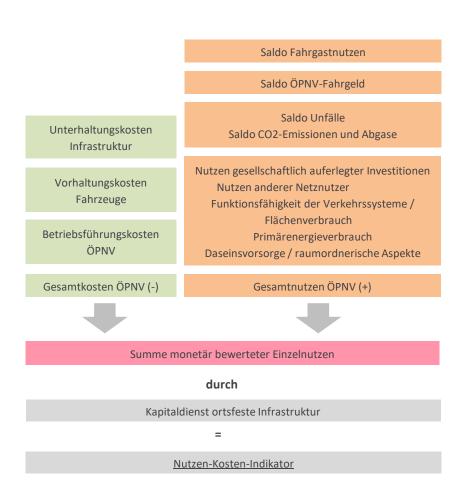
### STANDARDISIERTE BEWERTUNG 2016+

#### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



### Nutzen-Kosten-Bewertung gemäß standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV (Version 2016+)

- NKU-Verfahren ist Voraussetzung für eine Bezuschussung von ÖPNV-Investitionsmaßnahmen nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GFVG) bzw. nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG-NRW)
- NKU-Wert muss über 1 liegen
- Aktuelles Verfahren vom 07.07.2022.
- Das Verfahren erfolgt nach dem Mitfall-Ohnefall-Prinzip.
- Für die Nutzen-Kosten-Bewertung müssen diese auf den Preisstand 2016 heruntergebrochen werden.





# KAPITAL- UND UNTERHALTSKOSTEN DER INFRASTRUKTUR





## Zusammenstellung der Eckdaten für die Infrastruktur im SPNV

Labanimonotonaria doi Londaton far dio infraotrattar informat							
Reaktivierung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost							
		Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4		
		\/	\/	7-II	7-11		
		Vorstufe 30-Takt	Vorstufe 60-Takt	Zielkonzept 30-Takt	Zielkonzept 60-Takt		
Infrastrukturkosten							
Infrastrukturkosten 2021	Tsd. EUR	48,412	46,137	50,999	48,697		
Planungskosten (10%)	Tsd. EUR	4,841	4,614	5,100	4,870		
Summe (2021)	Tsd. EUR	53,253	50,751	56,099	53,567		
Infrastrukturkosten 2016	Tsd. EUR	39,176	37,259	41,350	39,412		
Planungskosten (10%)	Tsd. EUR	3,918	3,726	4,135	3,941		
Summe (2016)	Tsd. EUR	43,093	40,985	45,484	43,353		
Kapitalkosten Infrastruktur	Tsd. EUR/a	1,814	1,710	1,930	1,825		
Unterhaltung ortsfeste Infrastruktur Mitfall	Tsd. EUR/a	412	384	444	415		
Kapitalkosten Infrastruktur mit Risikopuffer 30%	Tsd. EUR/a	2,359	2,224	2,509	2,373		
Unterhaltung ortsfeste Infrastruktur Mitfall							
mit Risikopuffer 30%	Tsd. EUR/a	536	499	577	540		



## BETRIEBSKOSTEN BAHN

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



## Zusammenstellung der Eckdaten für die Betriebskosten

Zusanimenstenung der Eckdaten für die Dethebskosten							
Reaktivierung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost							
		Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4		
		Vorstufe 30-Takt	Vorstufe 60-Takt	Zielkonzept 30-Takt	Zielkonzept 60-Takt		
Betriebskosten SPNV							
Nutzungsdauer in Jahren	Jahre	30	30	30	30		
Kapitalkosten Fahrzeuge	Tsd. EUR/a	275,4	275,4	275,4	275,4		
zeitabh. Unterhaltungskosten für FZ	Tsd. EUR/a	63,5	63,5	63,5	63,5		
laufleistungsabh.Unterhaltungskosten für FZ	Tsd. EUR/a	328,9	212,5	328,9	212,5		
Energiekosten ÖPNV	Tsd. EUR/a	297,7	192,3	297,7	192,3		
Personalkosten ÖPNV	Tsd. EUR/a	313.6	202.6	313.6	202.6		



## **FAHRGASTNUTZEN**

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



# Fahrgastnutzen und ÖPNV-Fahrgeld

Reaktivierung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost

Reaktivierung Leingo-Luttield – Barntrup Ost						
		Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4	
		Vorstufe 30-Takt	Vorstufe 60-Takt	Zielkonzept 30-Takt	Zielkonzept 60-Takt	
Saldo Reisezeit Erwachsene [h/Tag]	h/d	-455	-372	-432	-431	
Saldo Reisezeit Schüler [h/Tag]	h/d	-101	-104	-97	-111	
Saldo Reisezeitgewinne in Stunden pro Jahr	Tsd.h/a	-162	-138	-154	-157	
Kosten pro eingesparte Reisestunde	Euro/h	6,60	6,60	6,60	6,60	
Saldo Fahrgastnutzen	Tsd. EUR/a	1.067	910	1.015	1.036	
Beförderungsleistungsänderung ÖPNV	Tsd. Pkm/a	34.307	22.233	33.400	26.309	
Erlöse pro pkm	EUR/km	0,13	0,13	0,13	0,13	
Saldo ÖPNV-Fahrgeld	Tsd. EUR/a	4.460	2.890	4.342	3.420	



## UNFALLKOSTEN, CO2, SCHADSTOFFEMISSIONEN

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



Unfallkosten							
Reaktivierung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost							
		Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4		
		Vorstufe 30-Takt	Vorstufe 60-Takt	Zielkonzept 30-Takt	Zielkonzept 60-Takt		
Saldo Unfallkosten MIV	Tsd. EUR/a	582	380	567	451		
Saldo Unfallkosten ÖPNV	Tsd. EUR/a	-154	-73	-156	-72		
Saldo der Unfallkosten	Tsd. EUR/a	427	306	411	379		

## CO2-Belastungen und Schadstoffemissionen

Reaktivierung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost						
		Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4	
		Vorstufe 30-Takt	Vorstufe 60-Takt	Zielkonzept 30-Takt	Zielkonzept 60-Takt	
Saldo CO2-Emissionen Betrieb MIV	to/a	-869	-567	-847	-674	
Saldo CO2-Emissionen Betrieb ÖPNV	to/a	130	-64	130	-64	
Saldo CO2-Emissionen Fahrzeugherstellung MIV	to/a	-281	-183	-273	-218	
Saldo CO2-Emissionen Fahrzeugherstellung ÖPNV	to/a	15	15	15	15	
Saldo CO2-Emissionen Infrastrukturherstellung ÖPNV	to/a	24	24	24	25	
Saldo CO2-Emissionen gesamt	to/a	-980	-774	-950	-915	
Kostensatz CO2-Emissionen	E/to	-670	-670	-670	-670	
Saldo CO2-Emissionen	Tsd. EUR/a	657	519	637	613	
Schadstoffkosten pro Jahr im MIV		27	18	27	21	
Schadstoffkosten pro Jahr im ÖPNV		-3	2	-3	2	
Saldo Schadstoffe	Tsd. EUR/a	24	19	24	23	



## NUTZWERTANALYTISCHE INDIKATOREN



Nutzwertanalytische Indikatoren							
Reaktivierung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost							
			Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4	
			Vorstufe 30-Takt	Vorstufe 60-Takt	Zielkonzept 30-Takt	Zielkonzept 60-Takt	
Nutzen gesellschaftlich auferlegter							
Investitionskosten		Tsd. EUR/a	15	14	17	15	
Nutzen anderer Netznutzer		Tsd. EUR/a					
Funktionsfähigkeit der Verkehrsysteme		Tsd. EUR/a	139	94	137	118	
Primärenergieverbrauch		Tsd. EUR/a	-38	-26	-34	-47	
Daseinsvorsorge		Tsd. EUR/a	1.644	1.143	1.308	899	
	Summe	Tsd. EUR/a	1.759	1.225	1.427	986	



## NUTZEN-KOSTEN-INDIKATOR

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



## Nutzen-Kosten-Indikator (incl. 30% Risikopuffer für Infrastrukturkosten)

Reaktivierung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost							
		Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4		
		Vorstufe 30-Takt	Vorstufe 60-Takt	Zielkonzept 30-Takt	Zielkonzept 60-Takt		
Saldo Fahrgastnutzen	Tsd. EUR/a	1,067.2	909.5	1,015.0	1,035.9		
Saldo ÖPNV-Fahrgeld	Tsd. EUR/a	4,459.9	2,890.3	4,342.0	3,420.2		
Saldo ÖPNV-Betriebskosten (SPNV)	Tsd. EUR/a	-1,279.1	-946.3	-1,279.1	-946.3		
Saldo ÖPNV-Betriebskosten (Bus)	Tsd. EUR/a	68.5	276.5	68.5	276.5		
Unterhaltung ortsfeste Infrastruktur Mitfall	Tsd. EUR/a	-536	-499	-577	-540		
Unterhaltung ortsfeste Infrastruktur Ohnefall		0	0	0	0		
Saldo Unfallkosten	Tsd. EUR/a	427	306	411	379		
Saldo CO2-Emissionen	Tsd. EUR/a	657	519	637	613		
Saldo Schadstoffemissionen Saldo Geräuschbelastungen	Tsd. EUR/a Tsd. EUR/a	24	19	24	23		
Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionskosten	Tsd. EUR/a	15	14	17	15		
Nutzen anderer Netznutzer	Tsd. EUR/a						
Funktionsfähigkeit der Verkehrsysteme	Tsd. EUR/a	139	94	137	118		
Primärenergieverbrauch	Tsd. EUR/a	-38	-26	-34	-47		
Daseinsvorsorge	Tsd. EUR/a	1,644	1,143	1,308	899		
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen	Tsd. EUR/a	6,648	4,700	6,068	5,248		
Kapitalkosten Infrastruktur Mitfall	Tsd. EUR/a	2,359	2,224	2,509	2,373		
Kapitalkosten Infrastruktur Ohnefall		0	0	0	C		
Saldo Kapitalkosten für die ortsfeste Infrastruktur		2,359	2,224	2,509	2,373		
NKI-Wert mit 30% Risikopuffer Infrastruktur		2.8	2.1	2.4	2.2		



### **FAZIT**

#### GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR



Die Reaktivierung der Bahnstrecke Lemgo – Barntrup ist nach derzeitigem Kenntnisstand förderfähig mit einem Nutzen-Kosten-Indikator deutlich über 1,0.

Ein 30-Minuten-Takt bis Barntrup verursacht nur relativ geringe Mehrkosten gegenüber einem 60-Minuten-Takt, führt aber zu deutlich höheren Fahrgastgewinnen und einem höheren volkswirtschaftlichen Nutzen.

Der Fahrplan im Zielnetz bietet Fahrgästen aus Lemgo nach Bielefeld durch den Wegfall des Koppelns/Flügelns in Lage deutliche Zeitvorteile gegenüber dem Fahrplan der Vorstufe 2032. Für Fahrgäste aus Barntrup sind die Zeitvorteile geringer. Durch die Zugkreuzung in Lemgo-Lüttfeld verlängern sich die Fahrzeiten Barntrup – Lemgo Bf. etwas.

Daher ist der NKI des Mitfalls 3 etwas geringer als der Mitfall 1. Diese Zahlen spiegeln allerdings den Nutzen der Maßnahme für Fahrgäste aus Lemgo und aus Richtung Detmold Richtung Bielefeld nicht wider.