

8.2 Erlösprognose SPNV

Erlösabschätzungen werden im Schienenpersonennahverkehr über die Verkehrsleistung (Personen-km) ermittelt. Neben der Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV (BAG SPNV) hat der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Werte veröffentlicht, die geeignet erscheinen, eine Prognose der Einnahmen durch die zu erwartenden Fahrgäste zu stellen.

Fahrgäste je Tag	Pkm/Jahr	Erlös/Pkm SPNV (nach BAG SPNV „Positionspapier 2010“ 0,055 bis 0,07 EUR)	Erlöse(EUR)/Jahr
2.168	6.550.162	0,055	360.259
2.168	6.550.162	0,070	458.511

Tabelle 6 - Erlösprognose auf Basis BAG SPNV-Angaben

Fahrgäste je Tag	Pkm/Jahr	Erlös/Pkm SPNV (nach VDV "ÖPNV 2025)	Erlöse (EUR)/Jahr
2.168	6.550.162	0,065	425.761

Tabelle 7 - Erlösprognose auf Basis VDV-Angaben

8.3 Kosten der Infrastrukturnutzung

Die folgenden Tabellen stellen die Trassen- und Stationsnutzungsgebühren unter Berücksichtigung unterschiedlicher Bewirtschaftung im Abschnitt Lollar – Lollard dar. Die Gebühren sind dem Trassenpreiskatalog 2013 der DB AG bzw. der RSE (vergleichbare Strecke) entnommen.

Die Kosten der Infrastrukturnutzung sind im Zug-km-Preis der Tabelle 5 berücksichtigt.

Trasse Abschnitt	Länge	Trassen- gepreis/ km (EUR)	Fahrten je Rich- tung	Betriebs- tage/a	km/a	Kosten/a (EUR)
Gießen Bf - Lollar	6,20	4,64	34	290	79.112	366.803
Lollar - Lon- dorf	5,00	4,77	34	290	63.800	304.230
Trassenge- bühren						671.033
Station	Bewirt- schaftung	Stations- preis 2013	Abfahr- ten/ An- künfte	Betriebs- tage/a		Kosten/a (EUR)
Gießen	DB Station und Service	13,57	34	290		133.800
Gießen Oswaldsgar- ten	DB Station und Service	2,74	68	290		54.033
Lollar	DB Station und Service	2,74	68	290		54.033
Lollar Nord	DB Station und Service	2,74	68	290		54.033
Staufenberg- Daubringen	DB Station und Service	2,74	68	290		54.033
Staufenberg- Mainzlar	DB Station und Service	2,74	68	290		54.033
Treis (Lumda)	DB Station und Service	2,74	68	290		54.033
Allendorf (Lumda)	DB Station und Service	2,74	68	290		54.033
Lollard	DB Station und Service	2,74	34	290		27.016
Stationsge- bühren						539.046
Gesamt						1.210.079

Tabelle 8 - Infrastrukturkosten – Netzbetreiber DB AG

Trasse Abschnitt	Länge	Trassen- gepreis/ km (EUR)	Fahrten je Rich- tung	Betriebs- tage/a	km/a	Kosten/a (EUR)
Gießen Bf - Lollar	6,20	4,64	34	290	79.112	366.803
Lollar - Lon- dorf	5,00	6,00	34	290	63.800	382.800
Trassenge- bühren						749.603
Station	Bewirt- schaftung	Stations- preis 2013	Abfahr- ten/ An- künfte	Betriebs- tage/a	0	Kosten/a (EUR)
Gießen	DB Station und Service	13,57	34	290		133.800
Gießen Oswaldgarten	DB Station und Service	2,74	68	290		54.033
Lollar	RSE	0	68	290		0
Lollar Nord	RSE	0	68	290		0
Staufenberg- Daubringen	RSE	0	68	290		0
Staufenberg- Mainzlar	RSE	0	68	290		0
Treis (Lumda)	RSE	0	68	290		0
Allendorf (Lumda)	RSE	0	68	290		0
Londorf	RSE	0	34	290		0
Stationsge- bühren						187.833
Gesamt						937.436

Tabelle 9 - Infrastrukturkosten DB AG nur auf Bestandsstrecken; Lollar – Londorf RSE

Das Streckennutzungspreissystem der RSE beinhaltet im Unterschied zu dem der DB AG die Nutzung der Stationen.

Eine Bewirtschaftung des Abschnitts Lollar – Londorf kann nach vorliegenden Daten in der Regie der RSE ca. 270 TEUR jährlich günstiger sein.

9 Fazit / Ausblick

Die Ergebnisse des Vereinfachten Projektdossierverfahrens lassen für die Lumdatalbahn auch in bei einer ggf. notwendigen detaillierten Untersuchung im Rahmen einer Standardisierten Bewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von $> 1,0$ erwarten.

Wesentlichen Einfluss auf die Berechnung der Nachfragepotenziale hat die künftige Reisezeit im auf der zu reaktivierenden Strecke. Dabei ist weniger relevant im Zuge der Lumdatalbahn hohe Geschwindigkeiten zu erzielen, sondern wie es möglich sein wird, die zusätzlichen Züge auf der heute bereits sehr stark belegten Main-Weser-Bahn zwischen Lollar und Gießen sowie die Züge im Bahnhof Gießen zu integrieren. An diesem Abschnitt müssen die kürzesten möglichen Fahrzeiten realisiert werden.

Ob es notwendig sein wird insbesondere im Korridor Staufenberg einen schienenparallelen Busverkehr aufrecht zu erhalten, sollte den Ergebnissen der detaillierten Standardisierten Untersuchung vorbehalten bleiben.

Zusammenfassung der wichtigsten Kennwerte für den Planfall:

- Investitionen Infrastruktur: 10,9 Mio EUR (Abschnitt Lollar – Londorf)
- Investitionen Fahrzeuge: 9,0 Mio EUR (erforderliche Triebwagen)
- Betriebskosten/Jahr: 3,7 Mio EUR (Zugverkehr Linie 38 - nach Regelsätzen der standardisierten Bewertung)
- Betriebskosten/Jahr: 1,7 Mio EUR (Status quo: Linie 520)
- Erlöse/Jahr: 0,4 Mio EUR (durch Mehrverkehr)

10 Tabellen- und Abbildungsverzeichnisverzeichnis

Tabelle 1 – Frühere Gutachten zur Lumdatalbahn (Auszug)	6
Tabelle 2 - Gutachten zur Kommunalisierung der Infrastruktur.....	7
Tabelle 3 - Kostenansätze Infrastruktur	13
Tabelle 4 - Kennwerte der fahrzeugbezogenen Betriebskostenermittlung.....	17
Tabelle 5 - Kostenprognose - Fahrplan 2013 Bus 520 und Zug 38 Planfall.....	41
Tabelle 6 - Erlösprognose auf Basis BAG SPNV-Angaben	42
Tabelle 7 - Erlösprognose auf Basis VDV-Angaben.....	42
Tabelle 8 - Infrastrukturkosten – Netzbetreiber DB AG	43
Tabelle 9 - Infrastrukturkosten DB AG nur auf Bestandsstrecken; Lollar – Londorf RSE.....	44
Abbildung 1 - Vereinfachtes Projektdossierverfahren - Arbeitsschritte	5
Abbildung 2 – Querschnittsnachfrage Linie 520 (Basis: RMV-Erhebung 2010).....	9
Abbildung 3 – Ein- und Aussteiger Bus (orange) und Zug (grün) im Korridor Lollar - Staufenberg (Basis: RMV-Erhebung 2010).....	10
Abbildung 4 – Ein- und Aussteiger im Korridor Treis - Londorf (Basis: RMV-Erhebung 2010) ...	10
Abbildung 5 - Quelle-Ziel-Beziehungen der Fahrgäste der Linie 520.....	11
Abbildung 6 - Station in einfacher Ausführung	12
Abbildung 7 - Beispielhafte Verknüpfung Bahn/Bus, wie sie auch in Londorf realisiert werden könnte (EIU: DB AG)	13
Abbildung 8 – Typ LINK II (Hersteller PESA).....	14
Abbildung 9 - Triebwagen der Baureihe 646.....	15
Abbildung 10 - Lumdatalbahn - Fahrschaubild Triebwagen BR 646 (GTW 2/6)	15
Abbildung 11 – (Baureihe 650 – Regioshuttle RS1	16
Abbildung 12 - Lumdatalbahn - Fahrschaubild Triebwagen BR 650 (RS 1).....	16
Abbildung 13 - Gießen Bf - Fahrwegkreuzung Nordkopf	19
Abbildung 14 - Staufenberg-Daubringen (Juni 2013)	21
Abbildung 15 - Staufenberg-Mainzlar (Juni 2013)	22
Abbildung 16 - Allendorf-Treis (Juni 2013) - möglicher Kreuzungsbahnhof.....	23
Abbildung 17 - Bahnhof Londorf (Juni 2013)	24
Abbildung 18 - Netz der Zubringerlinien zur Lumdatalbahn	25
Abbildung 19 - Fahrplanentwurf Gießen – Lollar - Londorf	26
Abbildung 20 – Lollar – Bevölkerungsentwicklung	36
Abbildung 21 – Staufenberg – Bevölkerungsentwicklung	37
Abbildung 22 – Allendorf (Lumda) – Bevölkerungsentwicklung	38
Abbildung 23 – Rabenau - Bevölkerungsentwicklung	39
Abbildung 24 – Lollar - Trassennahe Ausweisung eines Neubaugebiets.....	40

11 Anlagen

- Auszüge der Präsentationen vom
 - o 23.01.2013 in Lollar,
 - o 07.03.2013 in Londorf und
 - o 14.10.2013 in Staufenberg