

Landkreis Gießen	
Der Kreisausschuss	Gießen, 11.03.2014
Dezernat I Die Landrätin	Name: Anita Schneider Telefon: 06 41 - 93 90 17 37 Fax: 06 41 - 93 90 16 00 E-Mail: anita.schneider@lkgi.de Gebäude: F Raum: F112a

Stabsstelle 91
Im Hause

**Bericht an den Kreistagsausschuss für Arbeit, Wirtschaft,
Kreientwicklung, Energie und Verkehr am 25.03.2014 über das
bisherige Verfahren und den aktuellen Sachstand der Prüfungen zur
Reaktivierung der Lumdatalbahn**

Nachdem am 11.10.2013 der Finanzierungsvertrag zwischen den Anlieger-
gemeinden Allendorf/Lumda, Lollar, Rabenau und Staufenberg, dem Landkreis
Gießen sowie der Lumdatalbahn-AG unterzeichnet worden war, beauftragte die
Lumdatalbahn-AG die IG Dreieich Bahn mit der Erstellung einer Vorstudie zur
Prüfung der Reaktivierungschancen der Eisenbahnstrecke Londorf - Lollar.

Die Studie sollte zudem Auskunft darüber geben, ob die Strecke Bestandteil der
regionalen und lokalen Nahverkehrspläne werden kann. Dazu bedarf es eines
positiven Ergebnisses für einen potentiellen Bahnbetrieb aus volkswirtschaftlicher
Sicht. Um das Kostenrisiko bei Durchführung einer Standardisierten Untersuchung
zu minimieren, hatte man sich auf eine Vorstudie in Form des Vereinfachten
Projektdossierverfahrens verständigt.

Zwischenergebnisse der Untersuchung wurden vom Gutachter in einem begleitenden Arbeitskreis vorgestellt.

Im Dezember 2013 legte die IG Dreieich Bahn dann den 71-seitigen Endbericht vor. Dieser enthält als Kernaussage ein Ergebnis aus einem Berechnungsverfahren, in dem ein Vergleich zwischen dem Ist-Zustand und dem Zustand mit den vorgesehenen Verbesserungen im Schienenverkehr gezogen wird.

Durch die Anwendung des Vereinfachten Projektdossierverfahrens sollte abgeschätzt werden, ob sich der für die Erzielung eines Nutzen-Kosten-Quotienten oberhalb 1,0 erforderliche Mehrverkehr im Bereich eines vorher abzuschätzenden Erwartungswertes bewegt.

Anhand der Blätter 1 – 6 des Anwenderleitfadens zum Vereinfachten Projektdossierverfahren sollen nachfolgend die einzelnen Bearbeitungsschritte und Zwischenergebnisse erläutert werden:

1. Im ersten Blatt, auf Seite 28 des Gutachtens, werden das Untersuchungsgebiet grafisch dargestellt und die vorzunehmenden Angebotsverbesserungen aufgeführt. Zu den erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zählen die Sanierung der Bahnstrecke, Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, der Ausbau der Station Mainzlar als Kreuzungsbahnhof sowie die Einrichtung einer zusätzlichen Station Lollar-Nord.
2. Blatt 2 (Seite 29) enthält die Teilstreckenlängen zwischen den Haltepunkten im Schienenverkehr. Für einen Vergleich zwischen den Reisezeiten im Schienenverkehr und der bestehenden Busbedienung der Linie 520 werden den Bahnhaltepunkten entsprechende Bushaltestellen zugeordnet. Im dem nachfolgenden Vergleich der Reisezeiten werden für alle Teilstrecken, mit Ausnahme der Relation Mainzlar – Treis, kürzere Reisezeiten im Schienenbetrieb berechnet. Zudem enthält Blatt 2 die abschnittsweise ermittelten Daten an Personenfahrten. Diese basieren auf einer Zählung des RMV auf der Linie 520. Diese wird komplett eingestellt.

3. Blatt 3 (Seite 30) enthält in Spalte 3 die Reisendenmengen im Status quo. Multipliziert mit den Teilstreckenlängen und den Reisezeitersparnissen ergeben sich abschnittsweise Reisezeitveränderungen. Die Hochrechnung auf das Jahr erfolgt durch Multiplikation mit dem Faktor 290. Dieser Faktor stellt einen Mittelwert zwischen dem Faktor 250 für die Gruppe der Schüler und dem Faktor 300 für Erwachsene dar.
4. Auf Blatt 4 (Seite 31) wird der Wert für die **erwartete Mehrverkehrsquote** errechnet. Bei dessen Berechnung werden die
- 1) Reisezeitveränderungen,
 - 2) Bedienungshäufigkeiten
 - 3) durchschnittlichen Umsteigehäufigkeiten
- im Mitfall (Bahnbetrieb) und im Istzustand (Busbedienung) einbezogen. Dazu werden die unter 1) - 3) angegebenen Nachfrageelastizitäten auf Blatt 4 (unten) eingesetzt. Eine Nachfrageelastizität der Reisezeit von -0,8 bedeutet beispielsweise, dass sich aus einer Reisezeitveränderung von -10% eine Mehrverkehrsquote von $(-0,8) \times (-10) = 8\%$ ergibt. Daraus folgt als Ergebnis eine zu erwartende Mehrverkehrsquote von 90 in Zeile 3.

Da die Bedienungshäufigkeit und die Anzahl der Umsteigevorgänge beim Bahnbetrieb mengenmäßig nicht von der bestehenden Busbedienung abweichen, erhält auch die kumulierte Mehrverkehrsquote (nur) den Wert 90. Folglich resultiert der Wert für die erwartete Mehrverkehrsquote allein aus den berechneten Reisezeitverkürzungen im Schienenverkehr.

5. Auf Blatt 5 (Seiten 32 und 33) werden die verkehrlichen und wirtschaftlichen Kenndaten ermittelt, die dann in das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der erforderlichen Mehrverkehrsquote eingehen. Ermittelt werden im Einzelnen das Mehrangebot an Zugfahrleistungen, der Investitionsbedarf in ortsfeste Infrastruktur und Schienenfahrzeuge, die Verkehrsnachfrage, der Reisezeitnutzen sowie die Salden der Betriebskosten zwischen Bahn- und Busbetrieb.

6. Die in Blatt 5 ermittelten Ergebnisse fließen in die Berechnung der **erforderlichen Mehrverkehrsquote** in Blatt 6 auf Seite 34 des Gutachtens ein. Grundannahme dabei ist, dass das Verhältnis zwischen den Kosten des Bahnbetriebs und den zu erwartenden verlagerten Verkehrsleistungen mindestens ausgeglichen sein muss. Die erforderliche Mehrverkehrsquote ist also bei einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,0 erreicht.

Ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,0 bedeutet, dass die Summe der Nutzen in Zeile 17.2 dem Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur in Zeile 17.1 entsprechen muss. Zieht man von der Summe der erforderlichen Nutzen den Saldo der ÖV-Betriebskosten in Zeile 17.3 und den Reisezeitnutzen in Zeile 17.4 ab, so ergibt sich in der Zeile 17.5 der erforderliche Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrleistungen. Ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,0 ergibt sich dadurch, indem man den in Geldwert ausgedrückten Nutzen (Zeile 17.5) durch den spezifischen gesamtwirtschaftlichen Nutzen aus vermiedenen Pkw-Fahrleistungen in Höhe von 0,38 €/Pkw-km dividiert. Die so errechneten Pkw-Fahrleistungen pro Jahr werden in Zeile 17.7 noch mit einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Pkw multipliziert. Im Ergebnis liegt die erforderliche Mehrverkehrsquote in Zeile 17.8 damit bei 86 Prozent.

Fazit:

Damit ist die erwartete Mehrverkehrsquote mit dem Wert 90 höher als die erforderliche Mehrverkehrsquote. Mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,04 liegt das Ergebnis der Untersuchung im positiven Bereich.

Deshalb empfiehlt der Gutachter, die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen für diese Strecke durchzuführen.

Die Anliegergemeinden der Strecke, der Landkreis Gießen und der ZOV als lokaler Aufgabenträger haben sich am 17.02.2014 im Grundsatz auf die Durchführung einer Folgeuntersuchung verständigt.

In einem Gespräch am 26.03.2014 soll der RMV als Auftraggeber für die erforderliche Standardisierte Bewertung der Bahnstrecke gewonnen werden.



Anita Schneider
(Landrätin)