



Machbarkeitsstudie und Nutzen- Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Lumdatalbahn - Sachstand -

7. ÖFFENTLICHE SITZUNG DES KREISTAGSAUSSCHUSSES
FÜR INFRASTRUKTUR, UMWELT UND
ENERGIE DES LANDKREISES GIESSEN
GIESSEN, 14.09.2017

AGENDA

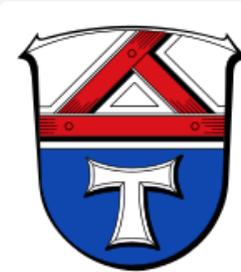
1. Zusammensetzung des Arbeitskreises
2. Historie und Untersuchungsgegenstände der Nutzen-Kosten-Untersuchung
3. ÖV-Angebote und Nachfrage im Ohnefall und im Mitfall
4. Prämissen mit Einfluss auf den Nutzen-Kosten-Indikator
5. Zusammenfassung des Sachstandes

Zusammensetzung des Arbeitskreises

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und
Landesentwicklung



Landkreis Gießen



Hessen Mobil



Gutachtergemeinschaft
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
Sweco GmbH



Zweckverband Oberhessische
Versorgungsbetriebe



Rhein-Main-Verkehrsverbund

Historie und Untersuchungsgegenstände der Nutzen-Kosten-Untersuchung



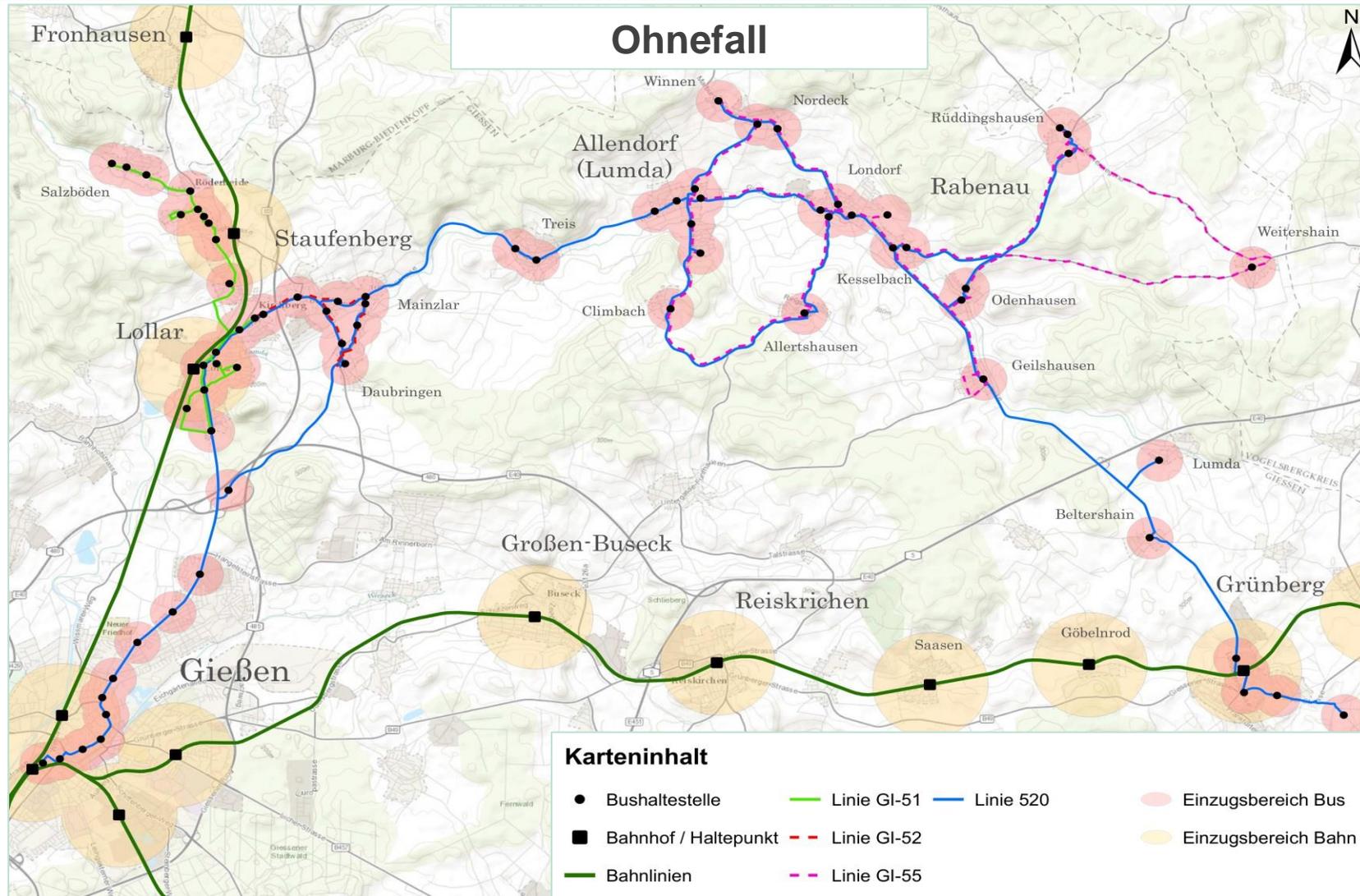
1991	Stilllegung der Strecke Londorf – Mainzlar (Güterverkehr Mainzlar – Lollar bis 2016)
1999	Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (1. Stufe) zur Reaktivierung der Lumdatalbahn
2013	Eine Vorstudie zur Prüfung der Reaktivierungschancen der Lumdatalbahn nach dem vereinfachten Projektdossierverfahren

Untersuchungsgegenstände der jetzigen Machbarkeitsstudie und Nutzen-Kosten-Untersuchung:

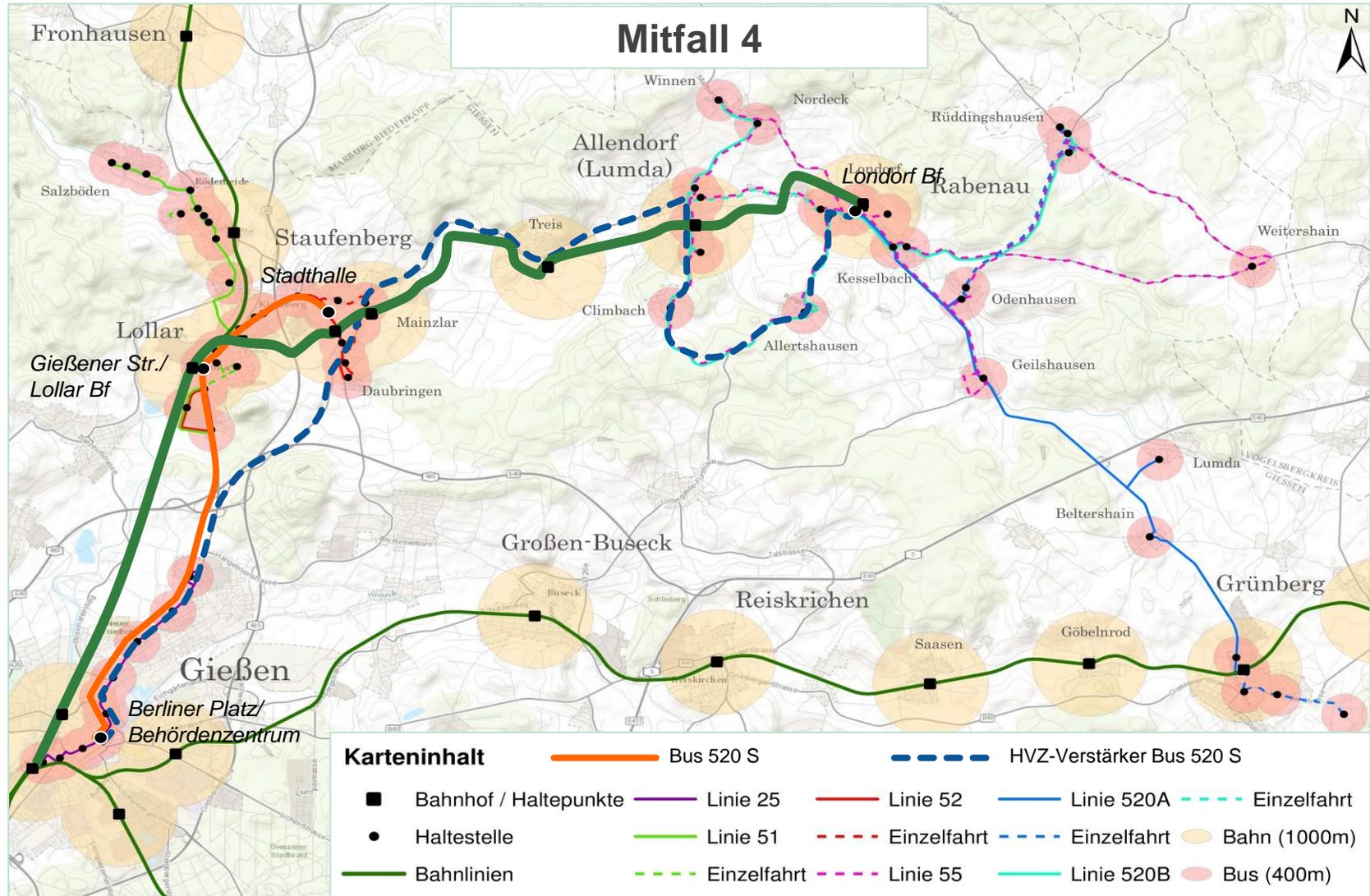
- Strukturentwicklungen
- Bedienungskonzepte Bus und Bahn
- Infrastrukturmaßnahmen zur Reaktivierung
- Maßnahmenwirkung auf Verkehrsnachfrage
- Gesamtwirtschaftliche Betrachtung und Bewertung

➔ **Nutzen-Kosten-Indikator (NKI)** anhand des Standardisierten Bewertungsverfahrens (Bei NKI > 1,0 ist das Vorhaben volkswirtschaftlich sinnvoll bzw. förderfähig.)

ÖV-Angebot Ohnefall (wie heute)



ÖV-Angebot Mitfall 4



ÖPNV-Nachfrage im Mitfall 4

Fahrgastgewinne

- etwa 470 Personen-Fahrten/Tag werden vom MIV auf den ÖPNV verlagert, davon
 - rd. + 210 ÖPNV-Fahrten/Tag mit Quelle/ Ziel Frankfurt a. M. / Rhein-Main
 - rd. + 100 ÖPNV-Fahrten/Tag mit Quelle/ Ziel Marburg
 - rd. + 50 ÖPNV-Fahrten/Tag mit Quelle/ Ziel Gießen

Fahrgastrückgänge

- etwa 255 Personen-Fahrten/Tag werden vom ÖPNV auf den Pkw zurückverlagert, davon
 - rd. – 205 ÖPNV-Fahrten/Tag zwischen Lumdatal und GI-Wieseck
 - rd. – 50 ÖPNV-Fahrten/Tag im Lumdatal

→ vom MIV zum ÖPNV verlagerter Verkehr: + 215 Personen-Fahrten/Tag

→ ÖPNV-Anteil steigt von 5,3 % (im Ohnefall) auf 5,5 % im Mitfall 4

→ Ca. 1.600 Fahrgäste am Normalwerktag auf der Lumdatalbahn



Prämissen mit Einfluss auf den Nutzen-Kosten-Indikator

Bestätigung eines zu erwartenden höheren Erwachsenenanteils der Nutzer der Lumdatalbahn als heute bei der Buslinie 520
dadurch höherer gesamtwirtschaftlicher Nutzen

Einbindung der Lumdatalbahn in ein größeres Betriebsnetz im Bahnhof Gießen
dadurch Optimierung der Personal- und Umlaufplanung und Senkung der anteiligen Betriebskosten für die Lumdatalbahn

Berücksichtigung der aktuellen Entwicklung des Kapitalmarktes
dadurch geringere Kostenbelastung bei der Abschreibung und Refinanzierung der Infrastruktur

Stabilisierung der Strukturentwicklung
durch aktive kommunale Strukturpolitik dem negativem Trend entgegenwirken verbessert die Basis für die Nutzenbewertung

Unter der Voraussetzung, dass die genannten Prämissen eingehalten werden und die damit prognostizierten Nutzenverbesserungen sich bestätigen, erscheint das Erreichen eines Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) von $> 1,0$ und damit eine volkswirtschaftliche Tragfähigkeit einer Reaktivierung der Lumdatalbahn möglich.



Voraussetzung für eine Reaktivierung

**Prüfung und Akzeptanz des
Untersuchungsergebnisses
beim Fördergeber**



**Einbindung der Lumdatalbahn in
größeres Betriebsnetz und
Optimierung des SPNV-
Fahrzeugbedarfs durch RMV**

**Förderung der
Strukturentwicklung im Lumdatal
durch Region**

**Finanzierung von Infrastrukturaufbau
durch Land, Landkreis, Kommunen
und Sicherstellung des Betriebs durch
ÖPNV-Aufgabenträger**

Vielen Dank!