

<b>Landkreis Gießen</b> Der Kreisausschuss		Gießen, 28.08.2018
<b>Dezernat I</b> Die Landrätin	Name: Telefon: Fax: E-Mail: Gebäude: F	Anita Schneider 06 41 - 93 90 1737 06 41 - 93 90 16 00 anita.schneider@lkgi.de Raum: F112 a

## **Fragenkatalog der CDU-Kreistagsfraktion zum Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie und Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Reaktivierung der Lumdatalbahn vom 7. August 2018**

### **Grundsätzliche Vorbemerkungen**

Die Machbarkeitsstudie und Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Lumdatalbahn basiert auf einer groben Abschätzung der Investitionskosten und konzeptionellen Betriebsprogrammen. Ziel der Studie ist eine frühzeitige Vorausschätzung der Förderfähigkeit einer Reaktivierung. Scheint die Förderung möglich, sind konkretere Ingenieurplanungen, die im Vergleich zum bisherigen Aufwand mit deutlich höheren Kosten verbunden sind, finanziell vertretbar. Die Machbarkeitsstudie und NKU wurde Anfang des Jahres durch die zuständige Stelle des Landes Hessen geprüft. Seitens des Verkehrsministeriums wurde empfohlen, dass die ingenieurtechnischen Planungen nun angefangen werden sollen, damit die Vorausschätzung geprüft und bestätigt bzw. angepasst werden kann.

In der Machbarkeitsstudie wurde ein kombiniertes Betriebskonzept mit Bus und Bahn geprüft und der reinen Buserschließung gegenüber gestellt. Die Lumdatalbahn erzielt gegenüber dem Busverkehr deutliche Reisezeitverkürzungen, insbesondere für lange Strecken aus dem Lumdatal nach Gießen, Marburg und Frankfurt / Rhein-Main. Für bestimmte Relationen im Binnenverkehr verbleiben Busverbindungen, so z.B. zwischen Staufenberg über Lollar nach Gießen.

### **Reduzierung des Eisenbahnfahrzeug-Mehrbedarfs von zwei auf ein Fahrzeug**

Fragen 1 - 5:

In der Machbarkeitsstudie und NKU wurde als untersuchtes Bedienungsgebiet die Lumdatalbahn, das Teilstück der Strecke Lollar - Gießen sowie der das Lumdatal betreffende Einzugsbereich des Busnetzes festgelegt. Das hat zunächst zur Folge, dass die benötigten Betriebsprogramme in sich geschlossen erstellt und dafür der Fahrzeugbedarf ermittelt werden.

Im Bahnhof Gießen verkehren Dieseltriebwagen mit gleichartigen fahrdynamischen Eigenschaften und Beförderungskapazitäten, wie sie auch für die Lumdatalbahn angenommen wurden. Die genauere Prüfung des Fahrzeugeinsatzes im laufenden Betrieb ergab, dass die Fahrzeuge in Gießen zum Teil betriebsfreie Standzeiten aufweisen. Diese können genutzt werden, um den Einsatzplan für ein Fahrzeug auf der Lumdatalbahn abzudecken.

Aus diesem Grund wird in der Vorbereitung der nächsten Teilnetzausschreibung davon ausgegangen, dass, wenn die Lumdatalbahn reaktiviert und im entsprechenden Teilnetz betrieben wird, lediglich ein weiteres Fahrzeug benötigt wird. Das wird bei der derzeit stattfindenden Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen durch den RMV entsprechend berücksichtigt.

### **Berechnung der Infrastrukturinvestitionskosten**

Fragen 6 – 18:

Hinsichtlich der niedrigen Untersuchungstiefe der Machbarkeitsstudie handelt es sich bei den Infrastrukturinvestitionen um eine vereinfachte Kostenschätzung, auch unter Verwendung pauschaler Durchschnittswerte, auf der Grundlage einer Inaugenscheinnahme der stillgelegten Betriebsanlagen durch den Gutachter unter Ansatz des Preisstandes 2015/2016. Genauere Kostenbestimmungen erfordern einen Planungsprozess, in dem schrittweise die Erkenntnisse vertieft und die Kostenansätze jeweils überprüft werden. Bei einer wesentlichen Kostensteigerung wird das Ergebnis der NKU noch einmal geprüft und aktualisiert werden.

Der nächste Schritt des Projektes ist die Durchführung der Vorplanung. Darin werden die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen konkretisiert und mit einer Kostenschätzung versehen. In wieweit Flächen Dritter für eine Reaktivierung in Anspruch genommen werden müssen ist Gegenstand dieser Planung. Die in der Machbarkeitsstudie angenommenen Auflassungen und Ertüchtigungen von Bahnübergängen stellen eine auch mit Kostenansätzen bewertete Gutachtereinschätzung dar, die mit den jeweiligen Gemeinden und Straßenbaulastträgern im Weiteren zu besprechen ist.

Frage 11:

Der neue Haltepunkt Lollar-Nord ist zum einen für die Anwohner in seinem Erschließungsgebiet inkl. der Neubaugebiete in der Lumdaniederung gedacht. Damit bestehen schnelle Fahrtmöglichkeiten ohne Umstieg nach Gießen oder im weiteren Anschluss Richtung Frankfurt / Rhein-Main und Marburg. Zum anderen ist dieser Haltepunkt für die Schüler aus dem hinteren Lumdatal sowie aus Gießen, die zur Clemens-Brentano-Europa-Schule (CBES) fahren, von Interesse. Mit der Lumdatalbahn, welche eine höhere Sitzplatzkapazität als der Bus hat, und einem 10 Minuten-Fußweg können die Schüler die CBES schneller erreichen.

### **Kalkulationszins und Investitionskostenansatz**

Frage 19 - 23:

Der Kalkulationszinssatz wurde in der Verfahrensanleitung 2016 der Standardisierten Bewertung den aktuellen Marktgegebenheiten angepasst. Die Finanzierungskosten erscheinen damit realitätsnäher als bei Zugrundelegung des Kalkulationszinssatzes von 2006. Unabhängig davon werden sowohl die Kosten- wie auch die Erlösansätze in der jeweiligen Verfahrensanleitung auf das ihr zu Grunde liegende Bezugsjahr rückgerechnet. Sie werden im Standardisierten Bewertungsverfahren (Version 2006) aus Vereinheitlichungsgründen stets auf das Preisniveau von 2006 herunter gerechnet und für die Ermittlung der jährlichen

Kapitalkosten der anzuwendende Zinssatz in Ansatz gebracht. Auch rein preisbedingt gestiegene Investitionskosten Stand 2018 würden in der NKU auf 2006 abgezinst und gleich bleiben. Ob die Prämisse „Anwendung eines niedrigeren Kalkulationszinssatzes“ zur Anwendung kommen kann ist allerdings fraglich.

### **Betriebs- und Unterhaltungskosten**

Frage 24 - 25:

Im Rahmen der NKU ergeben sich rechnerische Werte aus der Anwendung des Standardisierten Bewertungsverfahrens.

Die tatsächlichen Betriebskosten richten sich nach dem erzielten Ausschreibungsergebnis. Die Unterhaltungskosten sind abhängig von den Konditionen des zukünftigen Betreibers, d.h. Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Mitfinanzierung des Landkreises ist noch offen.

### **Kostenbeteiligung der Anliegerkommunen**

Fragen 26 - 31:

Es liegt noch von keiner Anrainerkommune eine Zusage zur Übernahme von Investitionskosten vor, zumal die Kosten - die auf die Infrastrukturmaßnahmen der jeweiligen Stadt und Gemeinde fallen - noch nicht ermittelt wurden. Hierzu sind die weiteren Planungen und Kostenberechnungen notwendig, die mit der im Geschäftsgang befindlichen Kreistagsvorlage beschlossen werden sollen. Gemäß Ziffer 6 des Beschlussantrages soll der Kreisausschuss beauftragt werden, mit den Anliegerkommunen Lollar, Staufenberg, Allendorf/Lumda und Rabenau eine Abstimmung über die Finanzierung der künftigen Betriebskosten und der notwendigen Infrastruktur an den Bahnhaltepunkten herbeizuführen. Etwaige Investitionen der Kommunen an den Bahnhaltepunkten sind ebenfalls förderfähig.

Eine Aussage zu den Betriebskosten kann derzeit nicht getroffen werden, da hierzu Verhandlungen zur Übernahme eines Teils dieser Kosten mit dem RMV noch zu führen sind.

Die Ergebnisse der aktuellen Entscheidungen der Stadt- und Gemeindeparlamente werden im Kreistagsausschuss für Infrastruktur, Umwelt und Energie vorgestellt.

### **Auswirkungen der Reaktivierung auf das Verkehrsangebot im Lumdatal und die Anbindung des Lumdatals an Gießen-Wieseck**

Frage 32:

Es gibt noch keine Planungen von Zusatzangeboten, welche tatsächlich auftretende Bedarfslücken abdecken. Im Binnenverkehr böten sich ggf. Bedarfsverkehre an.

### **Wohnbebauung entlang der Strecke**

Frage 33 – 35:

Im Rahmen der weiteren Planungen und des Planrechtsverfahrens wird geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte eingehalten und Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden. Sollten diese notwendig werden, zählen sie zu den Baukosten und werden gefördert.

### **Sicherungsmaßnahmen der Bahnstrecke**

Fragen 36 – 37:

Im Rahmen der weiteren Planungen und zur Vorbereitung des Planrechtsverfahrens wird geprüft, welche Sicherungsmaßnahmen jeweils erforderlich sind.

### **Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h**

Fragen 38 – 41:

Im Bereich Daubringen und Mainzlar wird auf die zulässige Streckengeschwindigkeit von 80 km/h verzichtet. Ansonsten ist eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h vorgesehen. Genaueres ergibt die noch durchzuführende Planung.

### **Planungskosten**

Fragen 42 – 44:

Die Planungskosten bis zur Leistungsphase 4 nach HOAI werden auf 1,2 Mio. Euro geschätzt. Hiervon tragen der ZOV und der RMV jeweils 50 Prozent. Ab der Leistungsphase 5 bis 9 nach HOAI beruht die Schätzung auf der Annahme, dass die Planungskosten 15 Prozent der Baukosten betragen. Dies wären rund 1,6 Mio. €, deren Finanzierung zwischen RMV und Landkreis noch nicht feststeht.

### **Sonstiges**

Frage 45:

Im Rahmen des kleinräumigen Demografiemonitorings des Landkreises wurden Bevölkerungsprognosen für die Kreiskommunen erarbeitet, welche vor Ort unter Einsicht von Flächennutzungsplänen und des Regionalplanes mit den Bürgermeistern/Haupt- und Bauamtsleitern plausibilisiert wurden. Für die Anrainerkommunen ergeben sich folgende Vorausschätzungen:

**Tabelle: Bevölkerungsprognose für die Anrainerkommunen der Lumdatalbahn 2012-2016, Haupt- und Nebenwohnsitze**

Kommune	Bevölkerungsentwicklung 2012-2016 (in %)	LKGI 2016-2030 nach Plausibilitätsanalyse (in %)
Allendorf (Lumda)	+0,17	-6,80
Lollar	+4,48	+7,20
Rabenau	+0,51	+0,85
Staufenberg	+2,65	+3,33

Quelle:  
LKGI.

Zum 31. Dezember 2016 lebten 28.996 Menschen mit Haupt- und Nebenwohnsitz in den vier aufgeführten Kommunen. Bis 2030 wird die Einwohnerzahl um 2,8 Prozentpunkte auf 29.808 Personen ansteigen.

In der Stützperiode 2012 bis 2016 – also der Zeitraum, welcher der Fortschreibung der Einwohnerzahl zugrunde liegt – stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 5.262 auf 5.843 Personen an. Eine Projektion im Hinblick auf die Beschäftigtenzahl macht wenig Sinn, da die für die Ermittlung dieser Prognose, anders als bei der Bevölkerungsprognose, eine Vielzahl von Entwicklungen fortgeschrieben werden müsste, die mitunter sehr kurzfristig sind oder sich nur schwierig vorwegnehmen und abschätzen lassen.

  
Anita Schneider  
Landrätin