



Kosten-Nutzen-Untersuchung Wieslauterbahn – Integration Rheinland-Pfalz-Takt

➤ Projektziel und Untersuchungsgegenstand

Ziel:

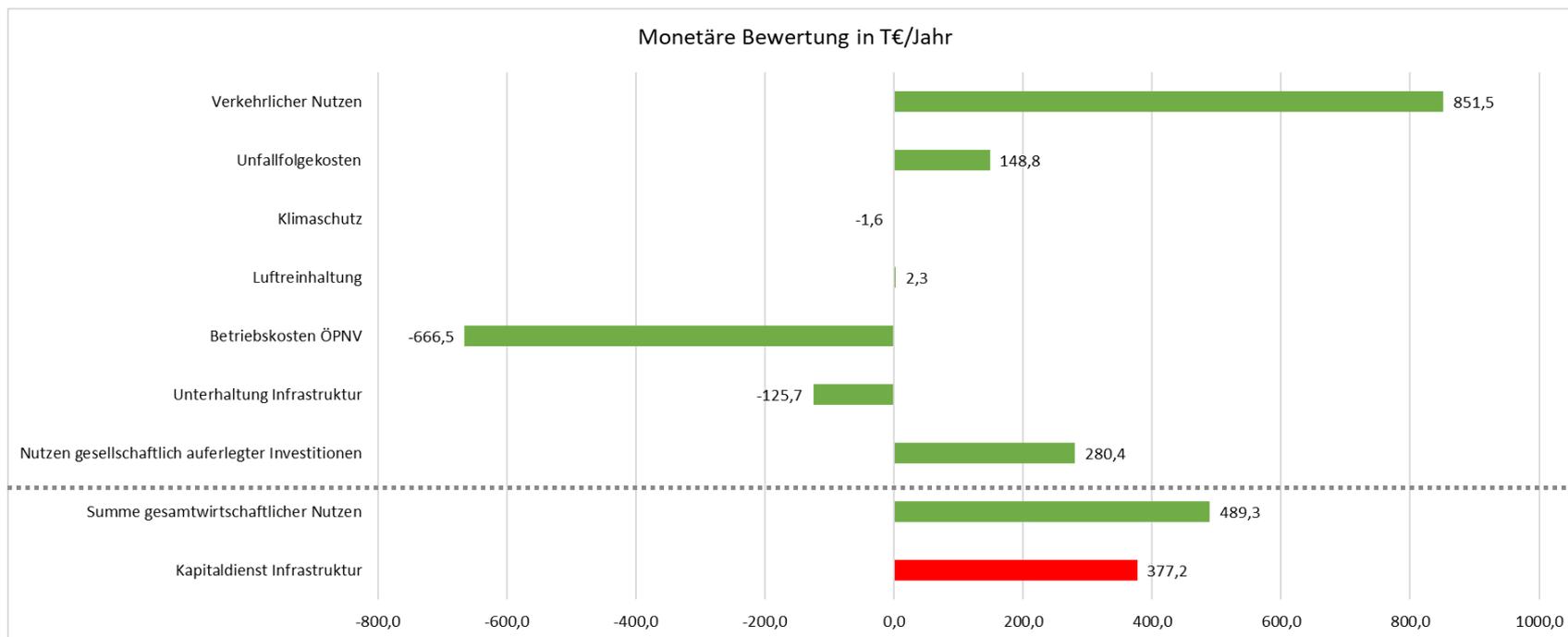
Prüfung der grundsätzlichen Eignung der Wieslauterbahn für eine ganztägige Bedienung an allen Wochentagen im Stundentakt (Rheinland-Pfalz-Takt)

Leistungsumfang

- ❖ Variantenentwicklung und -auswahl
- ❖ Ableitung der erforderlichen Infrastruktur
- ❖ Nutzen-Kosten-Untersuchung mit vereinfachter Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen für Reaktivierungsvorhaben unter Berücksichtigung der touristischen Verkehre



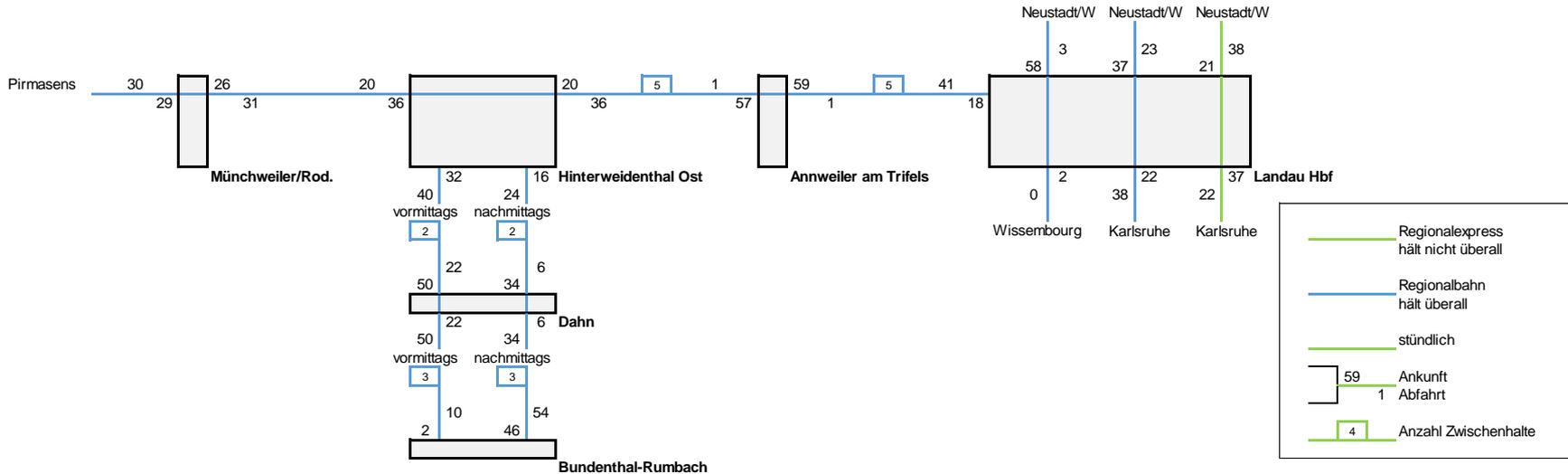
Vorzugsvariante Planfall 1.V1: Kosten-Nutzen-Verhältnis



Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,3

- Der jährliche gesamtwirtschaftliche Nutzen übersteigt den jährlichen Kapitaldienst für die Infrastruktur

Vorzugsvariante Planfall 1.V1 – Betriebskonzept



➤ Fahrzeugbedarf gegenüber Ohnefall:

- +1 batterie-elektrisches Fahrzeug als Pendelzug

➤ Infrastrukturbedarf:

- Ladestation Bundenthal-Rumbach
- Barrierefreier Ausbau der Bahnsteige

➤ Richtungsanschlüsse in Hinterweidenthal in Lastrichtung:

- Morgens/Vormittags: Wieslauterbahn -> Landau
- Nachmittags/Abends: Landau -> Wieslauterbahn

➤ Vorzugsvariante Planfall 1.V1: Investitionskosten

- **Maßnahmen im Ohnefall: Technische Sicherung der Bahnübergänge** sowie die **Sanierung des Oberbaus** (gemäß Förderbescheid)
- **Infrastrukturbedarf:**
 - Ladestation Budenthal-Rumbach
 - Barrierefreier Ausbau der Bahnsteige
- **Investitionskosten nach Kostenstand 2024** (inkl. 30% Sensitivitätszuschlag):

	Investitionen in Mio. EUR [2024]
Bahnkörper	0,0
Ladeinfrastruktur	5,2
Leit- und Sicherungstechnik (inkl. Weichen)	0,0
Haltepunkte	5,8
Gesamtkosten	11,0

- **Fahrwegkosten** gemäß Verfahrensanleitung (Kostenstand 2016, Berücksichtigung eines Sensitivitätszuschlag von 30%):
 - **Kapitalkosten: 377,2 TEUR** jährlich
 - **Unterhaltungskosten: 125,7 TEUR** jährlich

➤ Vorzugsvariante 1.V1: Verkehrliche Wirkungen

Verkehrliche Wirkungen unter Berücksichtigung der touristischen Verkehre:

- **Verkehrsverlagerung:**
 - **8.290 Personen-km** je Werktag
- **Verkehrsaufkommen** auf der Wieslauterbahn:
 - **1.220 Personenfahrten** je Werktag
- **Querschnittsbelastung** auf der Wieslauterbahn:
 - **632 Personen-km / Strecken-km** je Werktag

Methodischer Hinweis zur Berücksichtigung des touristischen Potentials:

- Nutzenermittlung aus touristischen Verkehren ist nicht Bestandteil des vereinfachten Verfahren für Reaktivierungsvorhaben.
- Ohne Berücksichtigung des touristischen Potentials ist ein nicht-förderfähiges Bewertungsergebnis zu erwarten.
- Aufgrund des großen Einflusses des touristischen Verkehrs auf die Bewertungsergebnisse ist eine frühzeitige Abstimmung mit dem Fördermittelgeber zu empfehlen.

➤ Untersuchungsergebnisse weitere Varianten

Eine **Verbesserung der Anschlüsse in Gegenlastrichtung** ist bei einem **Einsatz von zwei Fahrzeugen** und einer **signaltechnischen Einbindung des Kreuzungsbahnhofs Dahn** möglich:

- Die Wirkungen der verbesserten Anschlüsse bzw. des zusätzlichen Fahrzeugumlaufs sind ggf. in einem Verkehrsmodell zu vertiefen

Eine **Durchbindung nach Landau** ist voraussichtlich **nicht förderfähig**:

- Hohe Investitionskosten durch zusätzlich erforderliche Kreuzungsbahnhöfe auf der Queichtalbahn sowie hohe Betriebskosten übersteigen den Nutzen aus der Durchbindung bis Landau

➤ Fazit und Empfehlung

- **Vorzugsvariante Planfall 1.V1 ist voraussichtlich grundsätzlich förderfähig:**
 - Nutzenüberschuss aufgrund der geringen Investitionskosten
 - Verhältnismäßig geringe Querschnittsbelastung (632 Person-km pro Strecken-km) aufgrund Stichstreckencharakter, jedoch verkehrliche Wirkungen über die Wieslauterbahn hinaus – insbesondere durch das touristische Potential
 - Berücksichtigung des touristischen Potentials ist mit dem Fördermittelgeber abzustimmen
- **Eine Weiterentwicklung der Wieslauterbahn sollte weiterverfolgt werden:**
 - Unter Berücksichtigung des touristischen Potentials ist eine tägliche Bedienung der Wieslauterbahn grundsätzlich volkswirtschaftlich sinnvoll
 - Erforderliche Investitionen in die Infrastruktur sind vergleichsweise gering



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**