



Maßstäbe zur Reaktivierung von Schienenwegen – Einführung und Hintergründe

Mainz, 28.11.2023



Inhalt

1. Funktionsweise der Standardisierten Bewertung

2. Standardisierte Bewertung 2016+ (Kurzerläuterung)

3. Ergänzendes Ranking der Reaktivierungskandidaten

4. Weiteres Vorgehen



1. FUNKTIONSWEISE DER STANDARDISIERTEN BEWERTUNG 2016

In einer z. T. aufwändigen Analyse werden die Nutzen- und Kosten-Elemente der NKU ermittelt:

(16) Einzelnutzen:

- Reisezeitgewinn ÖV;
- Verlagerung von Fahrgästen von MIV auf ÖPNV in Pkm;
- Reisezeitgewinn;
- Umwelteffekte.

(17+18) Kosten:

- Baukosten, zum Preisstand 2016;
- Umweltkosten, Unfallkosten;
- Betriebskosten.

1. FUNKTIONSWEISE DER STANDARDISIERTEN BEWERTUNG 2016



Fiktive Beispielrechnung zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI)

Nr. (Formblatt)	<u>Nutzen-Kosten- Zusammenstellung</u>	monetäre Bewertung [T EUR/Jahr]	
16	Summe monetär bewerteter Einzelnutzen	3.000	zu ermitteln
17	Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ÖPNV im MIT- Fall	1.900	zu ermitteln
18	Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im OHNE-Fall	- 900	zu ermitteln
19 = 17+18	Saldo Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur	1.000	zu berechnen

1. FUNKTIONSWEISE DER STANDARDISIERTEN BEWERTUNG 2016



Grundsätzliche Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI)

<u>Nutzen-Kosten-Indikatoren</u>			
$20 = 16 - 19$	Nutzen-Kosten-Differenz	2.000	zu berechnen
$21 = 16 / 19$	Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,0	zu berechnen



Inhalt

1. Funktionsweise der Standardisierten Bewertung
- 2. Standardisierte Bewertung 2016+ (Kurzerläuterung)**
3. Ergänzendes Ranking der Reaktivierungskandidaten
4. Weiteres Vorgehen

2. STANDARDISIERTE BEWERTUNG 2016+ KURZERLÄUTERUNG



Verbesserungen in der Standi 2016+

- Stärkere Bewertung möglicher CO₂-Einsparungen (670 EUR/t);
- Bessere Bewertung von Regionalstrecken aufgrund optionaler Nutzenbausteine:
 - Saldo Geräuschbelastung (z.B. Schienenstrecke wird verlegt, Schallschutzerfordernis) → in RLP kaum relevant;
 - Kosten für gesellschaftlich auferlegte Investitionen im Mitfall (Barrierefreiheit, Brandschutz) werden gegengerechnet;
 - Nutzen für andere Netznutzer (SPFV und SGV) → jetzt „offiziell“ anwendbar;
 - Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch (Reduzierung Pkw-Fahrleistung);

2. STANDARDISIERTE BEWERTUNG 2016+ KURZERLÄUTERUNG



Verbesserungen in der Standi 2016+

- Saldo Primärenergieverbrauch (Zusatznutzen) → „Doppelbewertung“ Energieeinsparung (CO₂);
- Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte (Widerstandswerte Zentrale-Orte-Konzept);
- Resilienz von Schienennetzen (alternative Fahrmöglichkeiten bei Streckensperrung) → hoher Zusatzaufwand.

Schlussfolgerung:

- ➔ Es gibt zahlreiche Verbesserungen in der Standardisierten Bewertung 2016+, die Bahnreaktivierungsprojekte insgesamt positiver bewerten;
- ➔ Die Wahrscheinlichkeit von $NKI > 1$ ist größer als bislang.



Inhalt

1. Funktionsweise der Standardisierten Bewertung
2. Standardisierte Bewertung 2016+ (Kurzerläuterung)
- 3. Ergänzendes Ranking der Reaktivierungskandidaten**
4. Weiteres Vorgehen



3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN

In der Umsetzung befindliche Strecken:

- Trierer Weststrecke (im Bau);
- Homburg – Zweibrücken (Planfeststellung abgeschlossen).

Hinweis: Jenseits der Reaktivierungskandidaten stehen auch Ausbauprojekte fest bzw. werden untersucht, deren Realisierung eine Finanzierungskonkurrenz darstellen könnten. Diese sind u.a.:

- Zweigleisiger Ausbau der Eifelhauptbahn (feststehend);
- Elektrifizierung der Moselweinbahn (feststehend);
- Oberleitungsinselanlagen für das Pfalznetz (feststehend);
- Elektrifizierung/Ausbau Alsenzbahn & Strecke Neustadt – Wörth.

3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
KLIMASCHUTZ, UMWELT,
ENERGIE UND MOBILITÄT

Übersicht der infrage kommenden Bahnstrecken:

1. Aartalbahn (Diez – Wiesbaden)	→ Teil-NKU liegt vor
2. Brexbachtalbahn (Engers – Siershahn)	→ NKU steht aus
3. Eifelquerbahn (Abschnitt Kaisersesch – Gerolstein)	→ NKU liegt vor
4. Hunsrückquerbahn (Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren)	→ NKU steht aus
5. Kasbachtalbahn (Linz – Kalenborn)	→ NKU steht aus
6. Koblenz-Lützel – Bassenheim	→ NKU steht aus (beauftragt durch Stadt Koblenz)
7. Glantalbahn (Staudernheim – Lauterecken sowie Lauterecken – Altenglan)	→ NKU liegt vor
8. Zellertalbahn (Langmeil – Monsheim)	→ NKU steht aus
9. Eistalbahn (Eiswoog – Enkenbach)	→ NKU steht aus
10. Landau – Germersheim	→ NKU liegt vor
11. Landau – Herxheim	→ NKU liegt vor
12. Wieslauterbahn (Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach)	→ NKU steht aus



3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN

Hintergründe für das ergänzende Ranking:

- Der NKI ist zunächst ein theoretischer Vergleichswert, der den volkswirtschaftlichen Nutzen beschreibt:
 - z.B.: $\text{NKI} = 1,5$ bedeutet, dass für 1 EUR Investition ein Nutzen von 1,50 EUR entsteht
- Nur NKU mit einem $\text{NKI} \geq 1$ können mit Bundesmitteln gefördert werden.
 - Somit können nur Strecken mit einem $\text{NKI} \geq 1$ im Ranking berücksichtigt werden.

3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN



Hintergründe für das ergänzende Ranking:

- Es werden aus finanziellen Gründen nicht alle für eine Wiederinbetriebnahme in Frage kommenden Bahnstrecken direkt reaktiviert werden können;
- zur Reihung der zu reaktivierenden Strecken sollen auch betriebliche, nachfrageseitige und umweltbezogene Kriterien mit einbezogen werden (vgl. folgende Folie: Kriterien).



3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN

Die Ergebnisse durchgeführter NKU, der NKI, reicht als Kriterium nicht aus, um die für die Bürger, die Umwelt und aus bahnbetrieblicher Sicht die optimalen Strecken herauszuarbeiten.

Es werden u.a. folgende Kriterien das Ranking unterstützen:

1. Kriterium NKI;

2. Kriterien Bahnbetrieb:

- Streckenbedeutung (z.B. Stich-, Verbindungs-, Resilienzstrecke, Fahrpläneinbindung)
- Netzwirkung (SPNV und ÖSPV);

3. Kriterien Nachfrage/Bevölkerung:

- Erreichbarkeit (Regionalerschließung, Daseinsvorsorge);
- Anzahl erschlossener Einwohner;
- touristische Aspekte



3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN

4. Kriterien Umwelt- und Klimaschutz:

- CO2-Ausstoß, MIV-Verlagerung, Stauvermeidung.

Die Strecken werden anhand der bewerteten und gewichteten Kriterien in eine Priorisierung gebracht. Diese gibt dann das weitere Vorgehen für die Planungen zur Wiederinbetriebnahmen an.



Inhalt

1. Funktionsweise der Standardisierten Bewertung
2. Standardisierte Bewertung 2016+ (Kurzerläuterung)
3. Ergänzendes Ranking der Reaktivierungskandidaten
- 4. Weiteres Vorgehen**



4. WEITERES VORGEHEN

Vorgehensweise

- Erarbeiten und Abstimmen sowie Festlegen der Kriterien;
- Erstellen noch fehlender NKU durch die ZV (1. Halbjahr 2024);
- Zusammenstellen der NKU – Ergebnisse für das Ranking;
- Wertung durchführen;
- Bekanntmachen der Ergebnisse (Sommer 2024);
- Entsprechend des Ranking-Ergebnisses die Planungen für die Wiederinbetriebnahme aufnehmen;
- GVFG-Mittel beantragen.