

Begründung:

Auf Wunsch des HSK und der Anliegerstädte Arnsberg und Sundern ist der ZRL gebeten worden, die notwendigen Voruntersuchungen für eine Reaktivierung der Röhrtalbahn zu begleiten, da aufgrund des Zustandes der Infrastruktur zu erwarten sei, dass kurz- bis mittelfristig eine Entscheidung darüber getroffen werden müsse, was mit der Strecke der Röhrtalbahn zukünftig geschehen solle. Daraufhin wurde beschlossen, dass der HSK gemeinsam mit dem ZRL in enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Röhrtalbahn zwei Gutachten (Infrastruktur- und Potentialanalyse einschließlich Folgekostenbetrachtung) in Auftrag gibt, mit deren Hilfe die Chancen für einen möglichen SPNV-Betrieb untersucht werden.

Um eine Reaktivierung überhaupt durchführen zu können, ist man jedoch auf die Zuweisung von Fördermitteln angewiesen. Für die Gewährung von Fördermitteln des Landes und des Bundes ist der Nachweis eines ausreichenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses unabdingbar.

Im Rahmen der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes (IGVP) wurde die Strecke am 09.12.2005 schon einmal bewertet, jedoch nur pauschaliert, ohne sie dafür ausreichend detailliert untersucht zu haben. Zudem fehlte ein schlüssiges Betriebskonzept. Die damals erstellte Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen der IGVP ergab einen Nutzen-Kosten-Wert von 0,88. Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Wert < 1 werden jedoch von Bund und Land nicht weiterverfolgt oder gefördert.

In der 65. Verbandsversammlung des ZRL am 24.06.2010 in Soest, in der die Ergebnisse der Infrastrukturuntersuchung vorgestellt wurden, hat die Verbandsversammlung deshalb den Beschluss gefasst, eine Potentialuntersuchung inklusive einer vereinfachten standardisierten Bewertung durchführen zu lassen, die sich auf aktuelle Daten und auf eine realistische Betriebskonzeption stützt.

Nachdem die politischen Gremien von Arnsberg am 17.6.2010 und von Sundern am 24.6.2010 sowie der Ausschuss für Wirtschafts-, Struktur- und Fremdenverkehrsförderung des HSK am 31.05.2010 diesem Vorgehen zugestimmt hatten, wurde die gutachterliche Untersuchung beauftragt und durchgeführt.

Jetzt liegen die Ergebnisse der Potentialuntersuchung, der standardisierten Bewertung und der zusätzlich beauftragten Folgekostenberechnung vor. Die vom Gutachter erstellte Kurzfassung des Untersuchungsberichtes ist diesem Begründungstext als **Anlage** beigelegt.

Grundlagen

Grundlage für die Untersuchung waren die Vorgaben aufgrund von Vereinbarungen im Arbeitskreis Röhrtalbahn sowie Vorgaben aus der Infrastrukturuntersuchung.

So wurde dem Fahrplan das sogenannte Mischkonzept mit 3 Geschwindigkeiten 40/60/90 km/h zu Grunde gelegt und es wurde ein Stundentakt mit einer Fahrzeit von 25 Minuten pro Strecke unterstellt. Ebenso wie bei der Infrastrukturuntersuchung

wurden 2 Varianten (Flügelzug mit der Linie RE 57, Pendelzug) mit jeweils 2 Untervarianten (umfangreiches Busangebot, stark reduziertes Busangebot) untersucht.

Potential

Würde die verkehrliche Situation so erhalten bleiben, wie sie sich heute darstellt (Ohnefall), dann könne man laut Gutachter, hochgerechnet auf das Jahr 2025, mit 17.741 Fahrten im Öffentlichen Verkehr rechnen. Sollte die Röhrtalbahn reaktiviert werden, so würde das Verkehrsaufkommen im Öffentlichen Verkehr steigen – beim Pendelzugkonzept um ca. 1.100, beim Flügelzugkonzept sogar um ca. 1.800. Welche Variante im Busverkehr zum Tragen kommt, wirkt sich nur sehr unwesentlich auf die Zahlen aus. (Zugkm ca. 160 Tausend, Buskm ca. 240 Tausend)

Standardisierte Bewertung

Damit Vorhaben grundsätzlich förderfähig sind, muss ein Nutzen-Kosten-Wert (NKW) nachgewiesen werden, der größer als 1 ist.

Im Ergebnis erweist sich die Flügelzugvariante mit einem stark reduzierten Busangebot als die Variante mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Wert (NKW = 1,82). Danach folgt die gleiche Variante (Flügelzug) mit einem umfangreichen Busangebot (NKW = 1,57).

Aber auch die Pendelzugvariante schneidet relativ gut ab. Zusammen mit dem abgespeckten Busangebot ergibt sich hier ebenfalls ein ausreichend guter Nutzen-Kosten-Wert (NKW = 1,49). Sogar die Pendelzugvariante, zusammen mit einem umfangreichen Busangebot, erreicht noch einen positiven Nutzen-Kosten-Wert (NKW = 1,25).

Der Gutachter kommt zu dem Schluss, dass damit der Nachweis der volkswirtschaftlichen Rentabilität gegeben ist.

Folgekostenberechnung

Mit der Reaktivierung einer Strecke ist es aber nicht allein getan. Der Eisenbahnbetrieb muss auch durchgeführt und finanziert werden. Dazu hat der Gutachter die Varianten miteinander verglichen und ist zu folgendem Schluss gekommen:

Das Pendelzugkonzept erweist sich mit insgesamt 887 TEuro pro Jahr Zuschussbedarf als die kostengünstigste Variante. Das Flügelzugkonzept würde dagegen 1.739 TEuro pro Jahr kosten.

Empfehlung des Gutachters

Aus Sicht des Gutachters rechtfertigen die Ergebnisse des Gutachtens eine Reaktivierung der Strecke für den SPNV. Es lohnt sich, die vorhandene Bahninfrastruktur langfristig zu erhalten.

Ergebnisse der Potentialuntersuchung und der Folgekostenbetrachtung einer Reaktivierung der Röhrtalbahn Neheim-Hüsten – Sundern**– öffentliche Sitzung –**

Um zukünftig dort SPNV-Verkehre einrichten und abwickeln zu können, sollte die jetzige Bahnanlage als betriebsfähige Anlage für den Güterverkehr erhalten bleiben, da im Falle einer Stilllegung ungemein höhere Investitionskosten anfallen würden.

Der Gutachter empfiehlt, vor allem mit Blick auf die betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Aspekte, das Pendelzugkonzept zu realisieren. Dabei sollte jedoch die Option des Flügelzugkonzeptes weiterhin baulich offen bleiben, was bei der Realisierung des Umbaus von Neheim-Hüsten im Rahmen der MOF berücksichtigt werden sollte.

Einschätzung der Ergebnisse der Untersuchungen für den ZRL und NWL und weitere Verfahrensschritte

Mit den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen hat der HSK eine Handlungsoption aufgezeigt bekommen, für die Zukunft die Entscheidungen treffen zu können, ob bei einer Fortschreibung der Bedarfsplanung des Landes die Strecke erneut in das Verfahren und in die Bewertung eingebracht werden kann.

Unabhängig davon können diese Ergebnisse bei entsprechender Beschlussfassung im NWL in den bereits beschlossenen Nahverkehrsplan des NWL eingebracht werden, um der Strecke einen anderen Status zu ermöglichen. Sie wäre damit keine Untersuchungsstrecke mehr, sondern vergleichbar mit den Strecken, deren NKW-wert über 1,0 liegt. Eine Priorisierung geht damit noch nicht einher. Darüber müsste die NWL-Verbandsversammlung zum gegebenen Zeitpunkt entscheiden, da bereits 3 Strecken (Osnabrück – Recke, Münster – Sendenhorst und Harsewinkel – Gütersloh – Verl) diesen Status haben.

Falls im Rahmen der Fortschreibung der Bedarfsplanung des Landes (derzeit ist offen, ob das Verfahren der IGVP noch einmal über die Bezirksplanungsräte zur Anwendung kommt) durch die vorliegende Neubewertung erreicht werden kann, die Reaktivierung entsprechend zu platzieren, wären die Grundlagen für die weiteren Schritte zur Realisierung der Maßnahme geschaffen.

Voraussetzung für die dann folgenden Schritte ist die auf Landesebene durchzuführende Bewertung aller Maßnahmen. Wenn die Maßnahme im Landesinteresse bewertet ist, dann bestehen die weitergehenden Voraussetzungen, von Seiten des Landes entsprechende Betriebsmittel (Regionalisierungsmittel für Verkehrsverträge) in der Zukunft zu berücksichtigen.

Insofern war es sinnvoll, auch die Folgekostenberechnung der beiden Betriebsvarianten durchführen zu lassen. Hier kommt der Gutachter zur Empfehlung, aus Kostengründen in der späteren Betrachtung sich vorrangig mit der Variante eines Pendelbetriebs zu beschäftigen, da betrieblich die Zahl der Fahrzeuge (Pendelbetrieb 1 Fahrzeug, Flügelvariante 3 Fahrzeuge) sich verdreifacht und entsprechend auch die Betriebskosten zumindest verdoppeln würden.

Auch vor dem Hintergrund der Vorbereitung der Ausschreibung des erweiterten Sauerlandnetzes, der auch eine Anpassung und Optimierung des Fahrplankonzeptes zu Grunde liegen wird, zeichnen sich Erkenntnisse ab, dass ein Flügelkonzept in Ne-

Ergebnisse der Potentialuntersuchung und der Folgekostenbetrachtung einer Reaktivierung der Röhrtalbahn Neheim-Hüsten – Sundern

– öffentliche Sitzung –

heim-Hüsten betrieblich nicht realisiert werden kann und von daher derzeit planerisch nicht mehr verfolgt wird. Die Planungsüberlegungen für die Folgeausschreibung des erweiterten Sauerlandnetzes werden von den möglichen Planungen einer späteren Reaktivierung der Röhrtalbahn derzeit nicht tangiert und auch nicht berücksichtigt.

Bezüglich der Um- und Ausbaumaßnahmen des Bahnhofs Neheim-Hüsten im Rahmen der Modernisierungsoffensive ist in den Planungen für den südlich gelegenen Seitenbahnsteig Richtung Arnsberg die Option offen zu halten, dass dieser Bahnsteig auch mit einer weiteren Bahnsteigkante für das Gleis der Röhrtalbahn versehen werden kann.

Daten im Überblick

Streckenlänge	13,6 km
Betriebsleistung	160.000 Zugkm pro Jahr
Investitionskosten (Umbau der Strecke laut Infrastrukturgutachten)	12.860 TEuro (netto)
Kosten Bahnsteig, Signalisierung NH (Pendelzug)	1.250 TEuro
Kosten Anpassung, Signalisierung NH (Flügelzug)	250 TEuro
Fahrgäste im Querschnitt pro Werktag (Pendelzug)	1.400 – 1.600 FG/Werktag
Fahrgäste im Querschnitt pro Werktag (Flügelzug)	1.800 – 1.900 FG/Werktag
Zusätzliche Nachfrage im Querschnitt (Pendelzug)	920 – 870 FG/Werktag
Zusätzliche Nachfrage im Querschnitt (Flügelzug)	720 – 1.170 FG/Werktag
Betriebskosten (Pendelzug)	1.725 TEuro pro Jahr
Betriebskosten (Flügelzug)	3.230 TEuro pro Jahr
Einnahmen (Pendelzug) *	838 TEuro pro Jahr
Einnahmen (Flügelzug) *	1.491 TEuro pro Jahr
Zuschussbedarf (Pendelzug)	887 TEuro (bis 660 TEuro)
Zuschussbedarf (Flügelzug)	1.739 TEuro
Nutzen-Kosten-Wert (Pendelzug)	1,49
Nutzen-Kosten-Wert (Flügelzug)	1,82

* Der Gutachter geht von einem durchschnittlichen Einnahmesatz von 10 Cent (brutto) pro Personenkm aus. Umgerechnet ergeben sich daraus 5,24 Euro pro Zugkm (brutto). Nach den Erfahrungen des ZRL sind die angenommenen Werte recht optimistisch.

Das Betriebskonzept geht grundsätzlich von einem Stundentakt in der Bedienung (werktags 16, werktags außer Samstag 15 und sonn- und feiertags 14 Zugpaare) aus. Dies ergibt insgesamt 160,8 TZugkm pro Jahr. Für die Pendelzugvariante sind als Gesamtkosten für den Betrieb einschließlich Infrastrukturkosten in Höhe von 1,725 Mio. €/Jahr (10,72 €/Zugkm) errechnet worden. Auf der Einnahmeseite sind relativ hohe Werte vom Gutachter (Jahreseinnahme in Höhe von 838 T€) errechnet worden, die derzeit nicht mit den Einnahmen im Sauerlandnetz verglichen werden können. Für die interne Betrachtung der Folgekosten im NWL stellt daher der Betriebskostensatz ohne Berücksichtigung der Einnahmeseite die sichere Grundlage für die Finanzplanung dar.

Da diese Kosten aus den derzeitigen Zuweisungen der Regionalisierungsmittel an die 3 Zweckverbände nicht abgedeckt sind, kann der NWL die Planungen zur Realisierung der Maßnahme immer nur unter der Maßgabe der Mittelaufstockung und Bereitstellung dieser Mittel durch das Land vornehmen, wenn die anderen Verfahrensschritte der Bereitstellung von Landesmitteln für den Ausbau geklärt sind.