



Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

Mailänder
Consult 

The background is a collage of transportation-related images. At the top, a woman and a man are walking with their bicycles on a city street. Below them, a hand holds a yellow contactless payment terminal with a red 'Signal kommt' display and a hand icon. To the right, a blue and yellow tram is visible. At the bottom, a high-speed train is shown at a station platform.

Voruntersuchung zur Machbarkeit Reaktivierung Dietzhölzta-, Weital- und Solmstalbahn

Ergebnisvorstellung, Videokonferenz, 23. März 2022

Agenda

- Allgemeine Einführung
 - Beauftragung
 - Leistungsumfang
 - Verfahren
- Vorstellung der untersuchten Strecken
 - Dietzhölztalbahn
 - Weitalbahn
 - Solmstalbahn
- Fazit

Beauftragung

- Über die VLDW wurden Untersuchungswünsche zur Reaktivierung von Schienenstrecken an den RMV herangetragen.
- RMV und VLDW kooperieren bei der Vergabe und der Durchführung der Untersuchung.
- 2021 wurde das Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV) in Kooperation mit dem Ingenieurbüro Mailänder Consult (MC) mit der Untersuchung beauftragt.
 - MC übernahm die Untersuchung der technischen Machbarkeit und der Kosten bei einer Reaktivierung.
 - Das ZIV war für die Potenzialabschätzung und die Bewertung der Ergebnisse zuständig.

Allgemeine Einführung

Leistungsumfang

- Untersuchung zur Reaktivierung der
 - Dietzhöltalbahn
 - Weitalbahn
 - Solmstalbahn

- Es handelt sich um eine **Voruntersuchung zur Machbarkeit**
 - erste Aussagen zur Machbarkeit der Strecken oder von Teilen dieser
 - Grobe Abschätzungen zu Kosten und Potenzialen
 - Ergebnis dient als Grundlage für evtl. weiterführende Untersuchungen

Allgemeine Einführung

Leistungsumfang

- Die Voruntersuchung beinhaltet folgende Kapitel
 - Bestandsaufnahme
 - Abschätzung Investitionsaufwand
 - Betriebskonzepte
 - Abschätzung MIV-Verlagerungspotenzial
 - Gesamtbewertung

Bestandsaufnahme

- Ortsbegehung der drei zu untersuchenden Strecken im März 2021
- Teilnahme eines Vertreters der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
- Ergänzende Bestandsunterlagen und Informationen aus Internetrecherche
- Informationen über rechtlichen Stand der Strecken (Widmung) mit Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Immobiliengesellschaft der DB AG (DBImm) erhoben
- Keine Trassen- oder Planunterlagen der DB AG zur Untersuchung verfügbar

Abschätzung Investitionsaufwand

- Abschätzung des Aufwandes der Reaktivierung
 - auf Basis Ergebnis Ortsbegang
 - auf Grundlage vergleichbarer Projekte und Bauleistungen
- Für Kostenschätzung Erfahrungswerte des Gutachters zugrunde gelegt
- Einheitspreise aus vergleichbaren Projekten
- Berücksichtigung von Unsicherheitsfaktoren entsprechend der Erkenntnisdichte
- Rückindizierung der Kosten auf den Preisstand 2016 (Standardisierte Bewertung)

Betriebskonzepte

- Ermittlung von möglichen Fahrprofilen für die zu reaktivierenden Bahnverbindungen
 - in enger Abstimmung mit dem RMV
 - eingeflossen sind Erfahrungswerte und Standardwerte (wie z.B. Standzeiten gemäß Konstruktionsregeln der DB Netz AG)
- Analyse des ÖPNV-Bestandsangebots
 - Sichtung relevanter Linien
 - Verlauf
 - Takt
 - Prüfung Fahrgastnachfrage
- Auswirkungen einer möglichen Reaktivierung auf das bestehende Busangebot
 - Ermittlung des Einsparungspotenzial der Busverbindungen
 - Können Kosten durch den Wegfall einer Linie oder Änderungen am Linienverlauf eingespart werden?

Abschätzung MIV-Verlagerungspotenzial

- Übernahme des „Hessenmodells“ von Hessen Mobil (Version Analyse 2018, Stand Mai 2021)
- Verfeinerung der Untersuchungskorridore im Verkehrsmodell, Plausibilisierung der Kfz-Modellbelastungen mit Hilfe der Zählraten aus der Straßenverkehrszählung 2015
- Umrechnung der Kfz-Nachfrage in „Personenwege per Kfz“, Hochrechnung auf die Prognose mit Hilfe des „Hessenmodells“ von Hessen Mobil (Prognose 2035)
- Identifikation von Quelle-Ziel Relationen mit maßgebend hoher Kfz-Nachfrage im Verkehrsmodell (schwach ausgeprägte Relationen wurden summarisch berücksichtigt)

Abschätzung MIV-Verlagerungspotenzial

- Zusammenstellung der wichtigsten verkehrlichen Kenngrößen für die identifizierten Relationen (Kfz: aus Verkehrsmodell, ÖV: 2 Fälle – ohne und mit Bahn aus Fahrplandaten und Betriebskonzept)
- Anwendung eines vereinfachten Verfahrens in Anlehnung an die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung (Version 2016) zur Abschätzung des Verlagerungspotenzials, insbesondere relevant:
 - Reisezeiten im Fahrzeug
 - Zu- und Abgangszeiten
 - Umstiege
 - Parkplatzverfügbarkeiten

Gesamtbewertung

- Bewertung der untersuchten Strecken angelehnt an das „Standardisierte Bewertungsverfahren“
- Vergleichbarkeit und Einordbarkeit durch Anwendung bundesweiteinheitlicher Einheitswerte und Parameter gegeben
- Bestimmung der erwarteten und erforderlichen Mehrverkehrsquoten als maßgebendes Kriterium für die Bewertung der Strecken
- Das Ergebnis liefert eine erste Einschätzung, ob ein förderfähiges Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten ist
 - Kein Ergebnis einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gemäß Regelverfahren der „Standardisierten Bewertung“

Vorstellung der untersuchten Strecken

Dietzhölzalbahn

Bestandsaufnahme

- 16,2 km zwischen Dillenburg und Ewersbach (eingleisig)
- Personenverkehr 1987 eingestellt
- Ab 2001 offiziell stillgelegt
- Lediglich 2,2 Km zw. Bf Dillenburg und Dillenburger Stahlwerk sind weiter in Betrieb
- Gleise zum Großteil vorhanden
- Brücke in Eschenburg nicht mehr vorhanden



Vorstellung der untersuchten Strecken

Dietzhölzalbahn

Abschätzung Investitionsaufwand

Beispielhafte Kostentreiber der Strecke

- Rückbau der bestehenden Infrastruktur
- Leit- und Sicherungstechnik einschl. BÜ-Sicherungen
- Stationsneubau einschl. Ausstattung
- Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen



Vorstellung der untersuchten Strecken

Dietzhölzalbahn

Abschätzung Investitionsaufwand

Bereich	Preis (netto) in T€
Freimachen Bahntrasse	1.828
Wiederherstellung Bahnkörper (Unterbau, Oberbau)	16.474
Verkehrsstationen	4.048
Kunstbauwerke	5.098
bahntechn. Ausrüstung	14.307
Sonstige Folgekosten	1.644
Summe Investitionskosten	43.399

- Preis pro Kilometer:
ca. 3,2 Mio. €

Kostenposition	Investition Preisstand 2021 [T€]	Investition Preisstand 2016 [T€]	Kapital- dienst [T€/Jahr]	Unter- haltung- kosten [T€/Jahr]
Investitionskosten	43.399	38.701	1.777	583
Planungskosten (10%)	4.340	3.870	178	
Summe gesamt	47.739	42.571	1.955	583

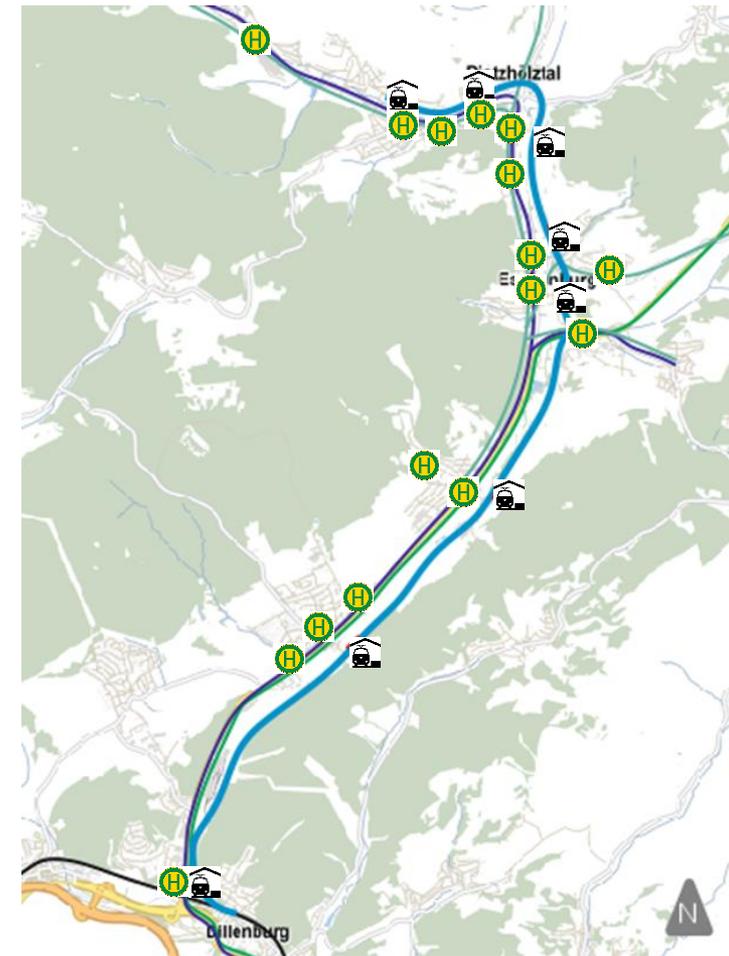
Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Formblätter des Standardisierten Bewertungsverfahrens

Vorstellung der untersuchten Strecken

Dietzhölztalbahn

Betriebskonzepte

- Derzeit sehr gutes Busangebot (X41 + 302)
- Betrieb der reaktivierten Bahn:
 - Bediente Haltepunkte
Dillenburg ZOB (Bahnhof);
Dillenburg Industriegebiet;
Frohnhausen; Bf Wissenbach;
Eibelshausen Schule; Bf Eibelshausen;
Steinbrücken; Ewersbach Industriegebiet;
Bf Ewersbach Mitte
 - Fahrzeit: 26 Min für 16,2 km bei 50 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit
 - Takt: täglich 60-Min. mit Verknüpfung in
Dillenburg Ri. Gießen (5 Min. Übergangszeit)



- Legende:
- Bahntrasse
 - X41
 - 301
 - 302
 - 🚉 Bahnhof
 - Ⓜ Bushaltestelle (Auswahl)

Dietzhölztalbahn

Betriebskonzepte

- Auswirkungen auf derzeitige Angebot im Falle einer Reaktivierung
 - Brechen der X41 in Eibelshausen mit Anschluss an Bahn Richtung Dillenburg
 - Einsparungspotenzial vorhanden
 - Umstieg erforderlich
 - Übrige Angebot bleibt insbesondere zur Sicherstellung des Schulverkehrs unverändert
 - Bahnstationen befinden sich größtenteils außerhalb der Ortszentren
 - Weglassen bestehender Linienfahrten hätte einen zu großen negativen Einfluss auf die Nutzer

Vorstellung der untersuchten Strecken

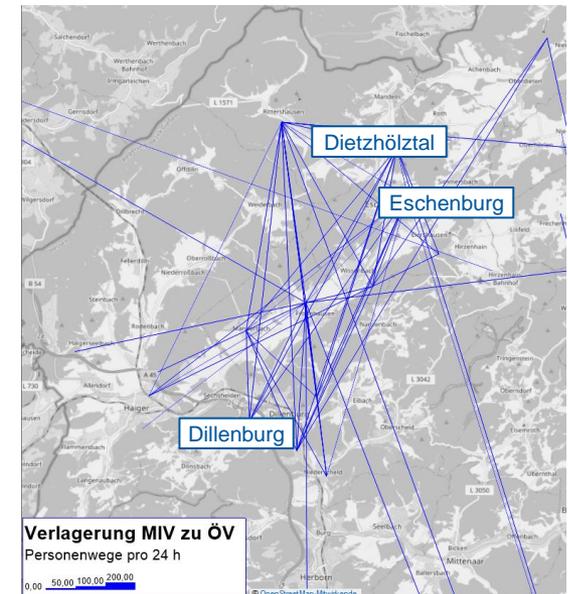
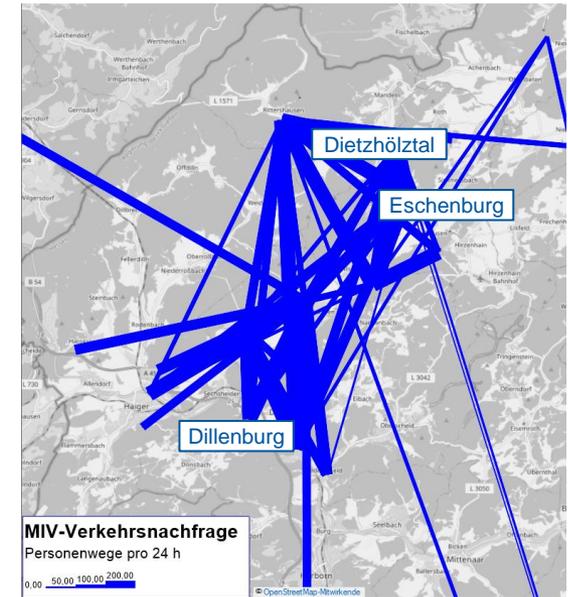
Dietzhölztalbahn

Abschätzung MIV-Verlagerungspotenzial

Als Potenzial im Mitfall wurde die Verlagerung von rd. **250 Wegen pro Tag** ermittelt, dies entspricht < 1% der per Kfz zurückgelegten Wege

Ausschlaggebend:

- Tür zu Tür Reisezeiten sind im ÖV auf vielen Relationen deutlich höher
- Insbesondere fallen die Zu- und Abgangszeiten im ÖV ins Gewicht (Ortsrandlage der Bahnstrecke)
- Bestehendes Busangebot wird überwiegend beibehalten, Fahrgäste dadurch bereits vom ÖV bedient



Vorstellung der untersuchten Strecken

Dietzhölzalbahn

Gesamtbewertung

- Hoher Preis pro Kilometer
 - Starke Konkurrenz durch bestehende Buslinien X41 und 302
 - Bahnhofpunkte außerhalb der Ortszentren
 - Erforderliche Mehrverkehrsquote übersteigt die erwartete Mehrverkehrsquote sehr deutlich
- **Keine Förderfähigkeit zu erwarten**

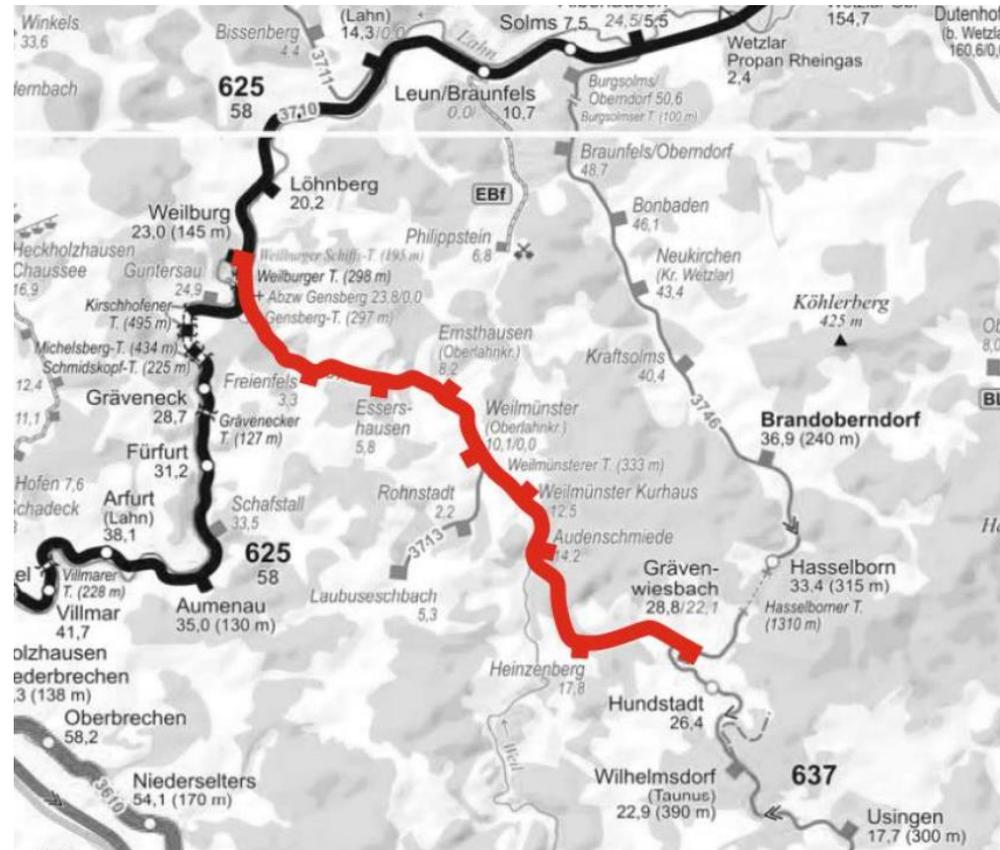
Kenngroße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse
Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur (Kosten)	T€/Jahr	1.770
Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	T€/Jahr	390
Summe erforderliche weitere Nutzen	T€/Jahr	2.160
Reisezeitnutzen	T€/Jahr	120
erforderlicher Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrleistungen	T€/Jahr	2.040
benötigte verlagerte Pkw-Fahrleistungen	1.000 Pkw-km/Jahr	6.200
benötigte verlagerte Verkehrsleistung	1.000 Pkw-km/Jahr	8.000
erforderliche Mehrverkehrsquote	%	114
Erwartungswert der Mehrverkehrsquote	%	9

Vorstellung der untersuchten Strecken

Weitalbahn

Bestandsaufnahme

- 22 km zwischen Grävenwiesbach und Weilburg (eingleisig)
- Abschnitt Weilmünster – Grävenwiesbach 1969 für Personen- und Güterverkehr stillgelegt
- Abschnitt Weilburg – Weilmünster 1988 komplett stillgelegt
- Gleise fast vollständig abgebaut; Talbrücke bei Mönstadt (124m) nicht mehr vorhanden
- Abschnitt Weilburg - Weilmünster entwidmet (auf Teilen der Trasse wurde ein Rad- und Wanderweg (Weitalweg) gebaut)
- Vor dem Nordwestportal des Weilmünsterer Tunnels bestehen bereits Bebauungen



Vorstellung der untersuchten Strecken

Weitalbahn

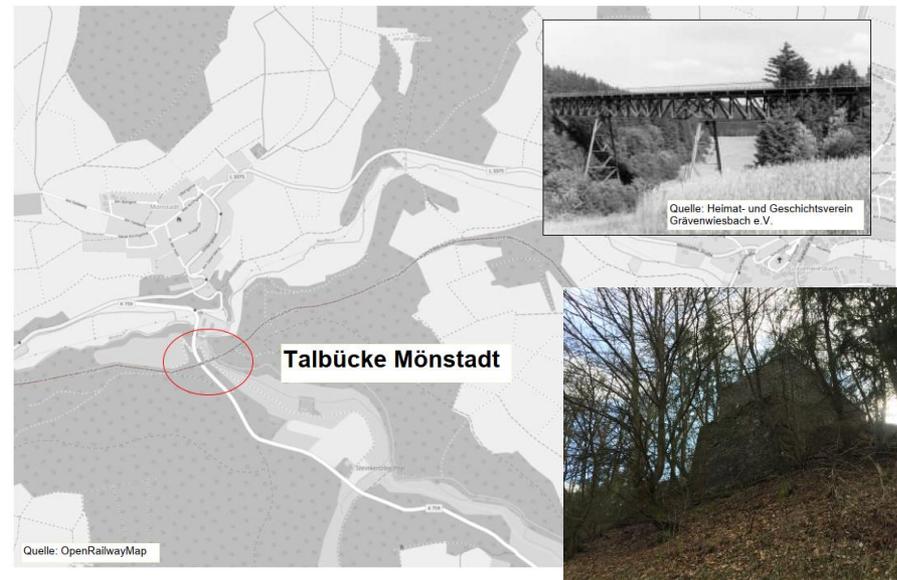
Abschätzung Investitionsaufwand

Beispielhafte Kostentreiber der Strecke

- Neubau Talbrücke Mönstadt
- Leit- und Sicherungstechnik einschl. BÜ-Sicherungen
- Stationsneubau einschl. Ausstattung
- Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen



Bebauung vor ehemaligem Tunnelportal
(Haus mit Türmchen)



Vorstellung der untersuchten Strecken

Weitalbahn

Abschätzung Investitionsaufwand

Bereich	Preis (netto) in T€
Freimachen Bahntrasse	600
Wiederherstellung Bahnkörper (Unterbau, Oberbau)	12.102
Verkehrsstationen	2.621
Kunstbauwerke	26.312
<u>bahntechn.</u> Ausrüstung	7.729
Sonstige Folgekosten	1.644
Summe Investitionskosten	51.008

- Bahnsteiglänge 120 m mit Zweigleisigkeit am Bf Heizenberg
- Weitere Ausführungsvarianten wurden geprüft
- Preis pro Kilometer: ca. 5,3 Mio. €

Kostenposition	Investition Preisstand 2021 [T€]	Investition Preisstand 2016 [T€]	Kapitaldienst [T€/Jahr]	Unterhaltungskosten [T€/Jahr]
Investitionskosten	51.008	44.514	1.604	463
Planungskosten (10%)	5.101	4.451	160	
Summe gesamt	56.109	48.965	1.764	463

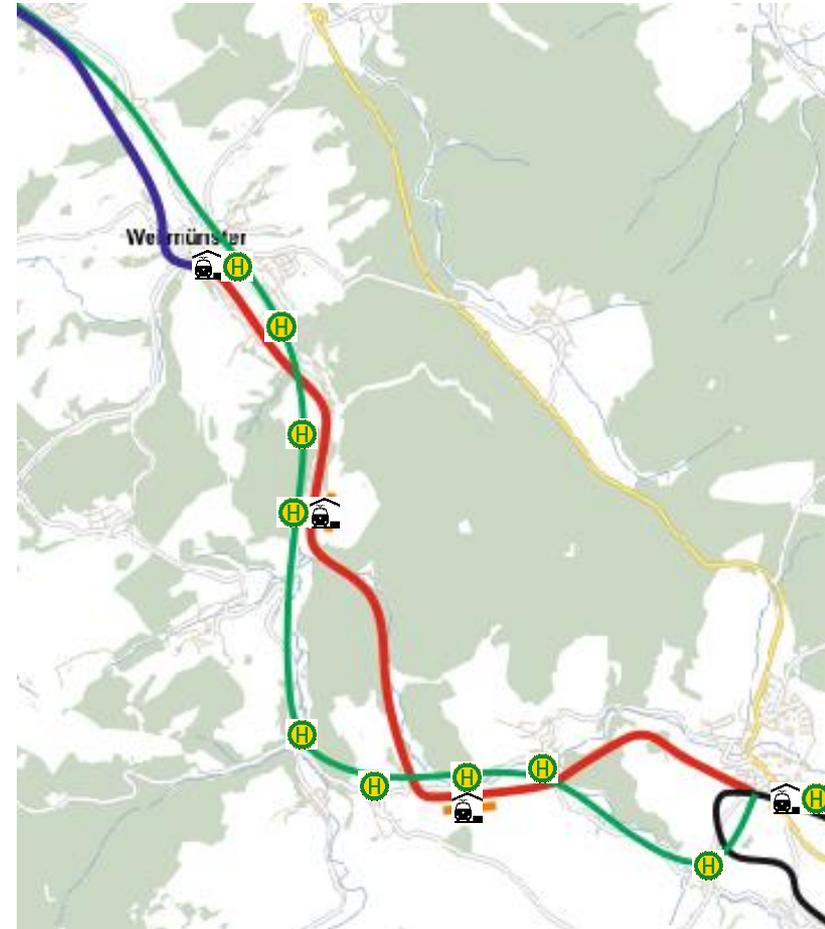
Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Formblätter des Standardisierten Bewertungsverfahrens

Vorstellung der untersuchten Strecken

Weitalbahn

Betriebskonzepte

- Durch X89 derzeit sehr gutes Busangebot
- Betrieb der reaktivierten Bahn:
 - Bediente Haltepunkte
Grävenwiesbach
Heinzenberg
Audenschmiede
Weilmünster (Zentrum)
(Weilmünster Kurhaus aufgrund Nähe zur Endstation nicht eingeplant)
 - Fahrzeit: 13 Min für 10,2 km bei 60 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit
 - Takt: täglich 60-Min. mit Verknüpfung in Grävenwiesbach an Taunusbahn (5 Min. Übergangszeit)



- Legende:
- reaktivierende Bahntrasse
 - entwidmete Bahntrasse
 - X89
 - 🚉 Bahnhof
 - Ⓜ Bushaltestelle (Auswahl)

Weitalbahn

Betriebskonzepte

- Auswirkungen auf derzeitige Angebot im Falle einer Reaktivierung
 - Kein Einsparungspotenzial bei Linie X89
 - Brechen der Linie in Weilmünster nicht sinnvoll
 - im südl. Bereich Bedienung auch abseits der Bahntrasse
 - Übrige Angebot (LM-50, 68, 69) bleibt insbesondere zur Sicherstellung des Schulverkehrs unverändert

Vorstellung der untersuchten Strecken

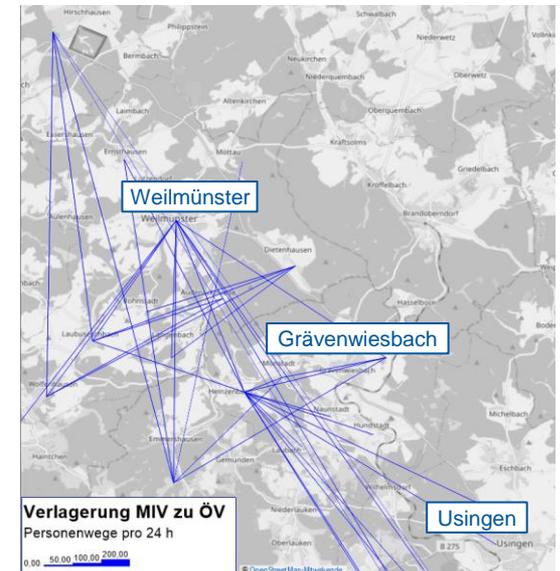
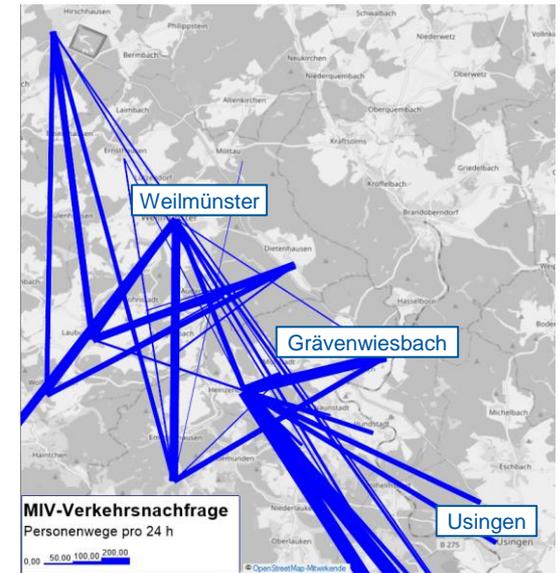
Weitalbahn

Abschätzung MIV-Verlagerungspotenzial

Als Potenzial im Mitfall wurde die Verlagerung von rd. **160 Wegen pro Tag** ermittelt, dies entspricht < 1% der per Kfz zurückgelegten Wege

Ausschlaggebend:

- Tür zu Tür Reisezeiten sind im ÖV auf vielen Relationen deutlich höher
- Insbesondere fallen die Zu- und Abgangszeiten im ÖV ins Gewicht
- Bestehendes Busangebot wird überwiegend beibehalten, Fahrgäste dadurch bereits vom ÖV bedient



Vorstellung der untersuchten Strecken

Weitalbahn

Gesamtbewertung

- Sehr hoher Preis pro Kilometer
 - Nahezu keine Einsparungen im Busangebot aufgrund komplexer Verknüpfungssituation
 - Erforderliche Mehrverkehrsquote übersteigt die erwartete Mehrverkehrsquote sehr deutlich
- **Keine Förderfähigkeit zu erwarten**

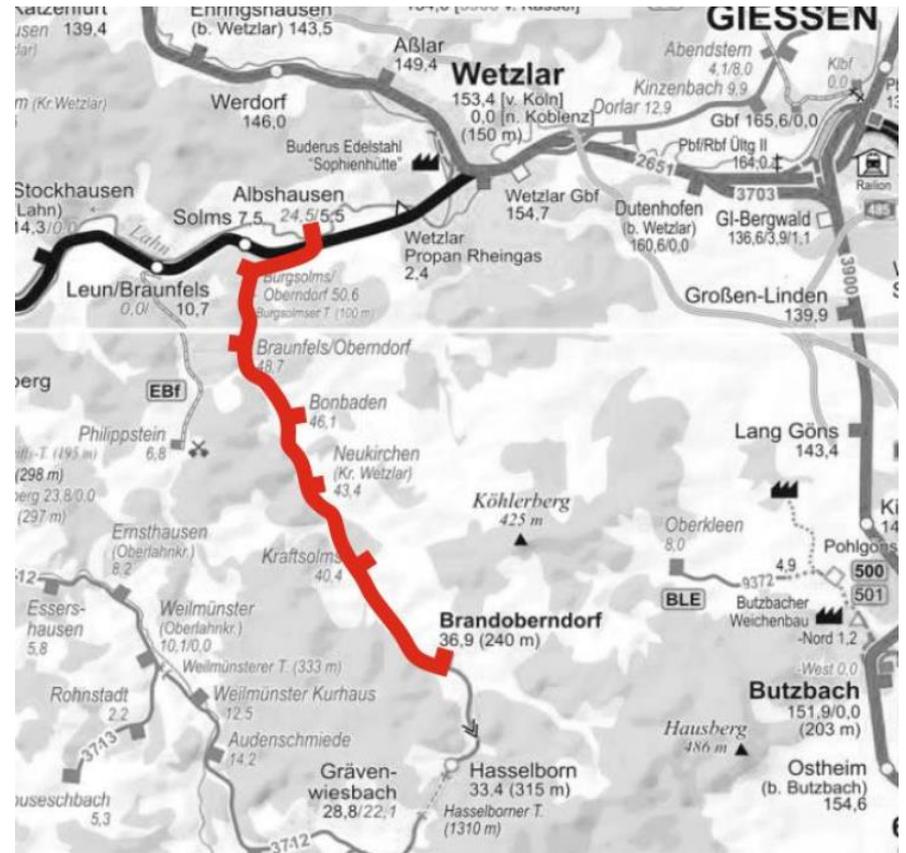
Kenngroße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse
Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur (Kosten)	T€/Jahr	1.600
Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	T€/Jahr	445
Summe erforderliche weitere Nutzen	T€/Jahr	2.045
Reisezeitnutzen	T€/Jahr	135
erforderlicher Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrleistungen	T€/Jahr	1.910
benötigte verlagerte Pkw-Fahrleistungen	1.000 Pkw-km/Jahr	5.790
benötigte verlagerte Verkehrsleistung	1.000 Pkw-km/Jahr	7.500
erforderliche Mehrverkehrsquote	%	364
Erwartungswert der Mehrverkehrsquote	%	38

Vorstellung der untersuchten Strecken

Solmstalbahn

Bestandsaufnahme

- 24,5 km zwischen Grävenwiesbach und Albshausen (eingleisig)
- Personenverkehr 1985 und Güterverkehr 1988 eingestellt
- Strecke 1988 stillgelegt
- Grävenwiesbach – Brandoberndorf 1999 reaktiviert
- Empfangsgebäude der Stationen überwiegend in Privatbesitz (Burgsolms/Oberndorf abgebaut)
- Gleise fast vollständig abgebaut; Trasse vorhanden; Ingenieurbauwerke teilweise nicht mehr instandgehalten
- Tunnelleinschnitte in Burgsolms verfüllt



Vorstellung der untersuchten Strecken

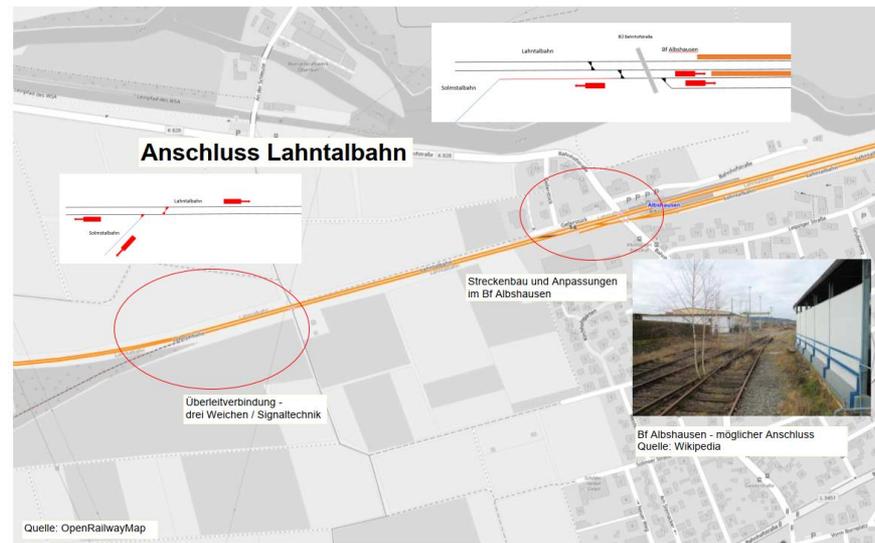
Solmstalbahn

Abschätzung Investitionsaufwand

Beispielhafte Kostentreiber der Strecke



- Aushub Tunnелеinschnitt
- Neubau fehlende Bauwerke
- Leit- und Sicherungstechnik einschl. BÜ-Sicherungen
- Stationsneubau einschl. Ausstattung
- Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen



Vorstellung der untersuchten Strecken

Solmstalbahn

Abschätzung Investitionsaufwand

Bereich	Preis (netto) in T€
Freimachen Bahntrasse	1.076
Wiederherstellung Bahnkörper (Unterbau, Oberbau)	20.819
Verkehrsstationen	3.145
Kunstbauwerke	22.618
<u>bahntechn.</u> Ausrüstung	8.058
Sonstige Folgekosten	1.644
Summe Investitionskosten	57.360

- Bahnsteiglänge 120 m, höhengleicher Anschluss Lahntalbahn
- Weitere Ausführungsvarianten wurden geprüft
- Preis pro Kilometer: ca. 3,5 Mio. €

Kostenposition	Investition Preisstand 2021 [T€]	Investition Preisstand 2016 [T€]	Kapitaldienst [T€/Jahr]	Unterhaltungskosten [T€/Jahr]
Investitionskosten	57.361	49.969	1.911	648
Planungskosten (10%)	5.736	4.997	191	
Summe gesamt	63.097	54.966	2.102	648

Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Formblätter des Standardisierten Bewertungsverfahrens

Vorstellung der untersuchten Strecken

Solmstalbahn

Betriebskonzepte

- Derzeitige Busangebot insbesondere auf den Schulverkehr ausgerichtet
- Betrieb der reaktivierten Bahn:
 - Bediente Haltepunkte
Brandoberndorf; Kraftsolms;
Neukirchen; Bonbaden
Braunfels-Oberndorf
Burgsolms-Oberndorf; Albshausen
 - Fahrzeit: 21 Min für 16,4 km bei 60 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit
 - Takt: täglich 60-Min. mit Verknüpfung in
Brandoberndorf an Taunusbahn und in
Wetzlar an das dortige Angebot



- Legende:
- Bahnrinne
 - 171
 - 174
 - 177
 - 185
 - 🚂 Bahnhofpunkt
 - Ⓜ Bushaltestelle (Auswahl)

Solmstalbahn

Betriebskonzepte

- Auswirkungen auf derzeitige Angebot im Falle einer Reaktivierung
 - Busangebot bleibt nahezu unverändert bestehen
 - kaum Spielraum durch starke Ausrichtung auf Schulverkehr
 - bestehende Busangebot ist überwiegend ringförmig angeordnet und ermöglicht die Verknüpfung abseits der Reaktivierungsstrecke (besonders Richtung Schwalbach)
 - Lediglich Anpassung einzelner Linienfahrten möglich

Vorstellung der untersuchten Strecken

Solmstalbahn

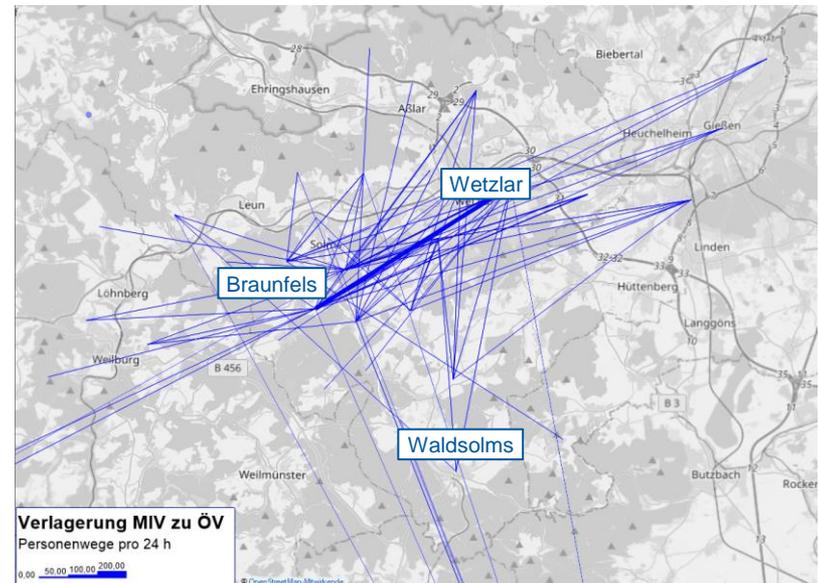
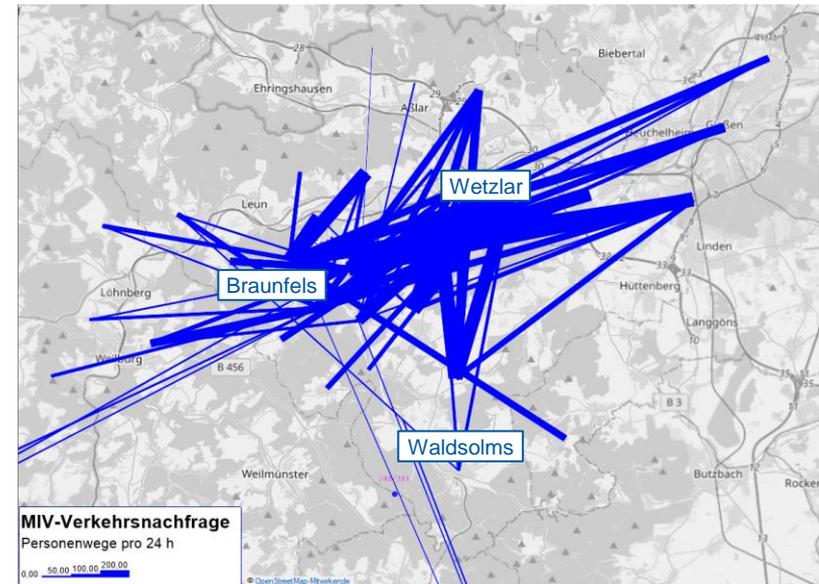
Abschätzung MIV-Verlagerungspotenzial

Als Potenzial im Mitfall wurde die Verlagerung von rd. **700 Wegen pro Tag** ermittelt, dies entspricht rd. 2% der per Kfz zurückgelegten Wege

Sichtbare Verlagerungen insbesondere auf Verbindungen von / nach Wetzlar, spez. von / nach Burgsolms, Braunfels, Bonbaden (nördlicher Abschnitt der Reaktivierungsstrecke)

Ausschlaggebend:

- Tür zu Tür Reisezeiten im ÖV grundsätzlich höher als im MIV
- Zu- und Abgangszeiten im ÖV verhältnismäßig hoch im Vergleich zur Fahrzeit



Vorstellung der untersuchten Strecken

Solmstalbahn

Gesamtbewertung

- Hoher Preis pro Kilometer
- Nahezu keine Einsparungen im Busangebot aufgrund Verflechtungen abseits der Strecke
- Positiv Effekte durch Potenziale aus Einsparungen von Reisezeit und Umstiegen sowie den Verflechtungen nach Wetzlar
- Erforderliche Mehrverkehrsquote übersteigt die erwartete Mehrverkehrsquote

Kenngröße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse
Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur (Kosten)	T€/Jahr	1.900
Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	T€/Jahr	500
Summe erforderliche weitere Nutzen	T€/Jahr	2.400
Reisezeitnutzen	T€/Jahr	460
erforderlicher Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrleistungen	T€/Jahr	1.940
benötigte verlagerte Pkw-Fahrleistungen	1.000 Pkw-km/Jahr	5.900
benötigte verlagerte Verkehrsleistung	1.000 Pkw-km/Jahr	7.650
erforderliche Mehrverkehrsquote	%	142
Erwartungswert der Mehrverkehrsquote	%	112

→ Keine Förderfähigkeit zu erwarten

Teilreaktivierung Solmstalbahn

Idee

- Gesamter Abschnitt der Solmstalbahn unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht förderfähig
- Projektbeteiligten sahen die Chance auf eine Reaktivierung des Abschnitts Brandoberndorf nach Kraftsolms
 - Als Verlängerung der Taunusbahn
 - Ausweitung der Verbindung zum Rhein-Main-Gebiet
 - Betriebliche Anpassungen überschaubar
 - Verhältnismäßig kostengünstig zu realisieren
- Zusätzliche Untersuchung des Teilabschnitts gemäß der bisherigen Methodik

Vorstellung der untersuchten Strecken

Teilreaktivierung Solmstalbahn

Bestandsaufnahme und Abschätzung Investitionsaufwand

- Kostentreiber der Gesamtstrecke (Tunneleinschnitt, Neubau Bauwerke) fallen weg
- Lediglich kurzer Abschnitt von 3,5 Km zu reaktivieren
- Kein Anschluss an Lahntalbahn führt zu geringeren Kosten der Sicherungstechnik

Vorstellung der untersuchten Strecken

Teilreaktivierung Solmstalbahn

Abschätzung Investitionsaufwand

Bereich	Preis (netto) in T€
Freimachen Bahntrasse	243
Wiederherstellung Bahnkörper (Unterbau, Oberbau)	4.663
Verkehrsstationen	1.048
Kunstbauwerke	164
<u>bahntechn.</u> Ausrüstung	3.213
Sonstige Folgekosten	411
Summe Investitionskosten	9.742

- Preis pro Kilometer: ca. 2,5 Mio. €
- ca. 1 Mio. niedriger als bei der Gesamtstrecke

Kostenposition	Investition Preisstand 2021 [T€]	Investition Preisstand 2016 [T€]	Kapitaldienst [T€/Jahr]	Unterhaltungskosten [T€/Jahr]
Investitionskosten	9.742	8.682	417	153
Planungskosten	974	868	42	
Summe gesamt	10.716	9.550	459	153

Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Formblätter des Standardisierten Bewertungsverfahrens

Teilreaktivierung Solmstalbahn

Betriebskonzepte

- Bedienung Abschnitt Brandoberndorf bis Kraftsolms als reine Verlängerung der Taunusbahn
 - 3,5 km
 - 4 Min Fahrzeit
 - 60-Min-Takt (täglich)
 - Keine Halte zwischen Brandoberndorf und Kraftsolms
- Auswirkungen auf derzeitige Angebot im Falle einer Reaktivierung
 - Keine größeren Veränderungen am bestehenden Buskonzept
 - Buslinien im Untersuchungsgebiet bedienen derzeit auch die umliegenden Kommunen (z.B. Kröffelbach)
 - Brandoberndorf bereits als Umsteigepunkt zwischen Schiene und Bus ausgebaut

Vorstellung der untersuchten Strecken

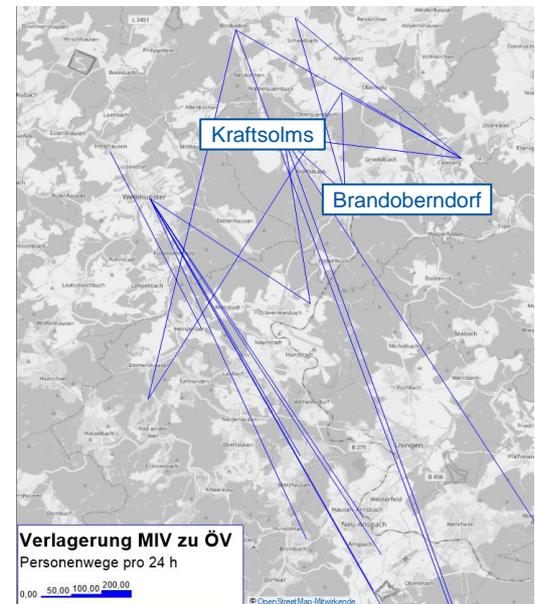
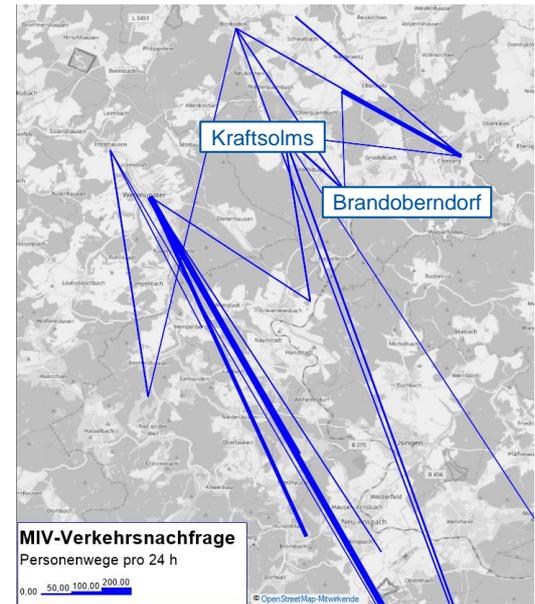
Teilreaktivierung Solmstalbahn

Abschätzung MIV-Verlagerungspotenzial

Als Potenzial im Mitfall wurde die Verlagerung von rd. **50 Wegen pro Tag** ermittelt, dies entspricht rd. 1% der per Kfz zurückgelegten Wege

Ausschlaggebend:

- Tür zu Tür Reisezeiten sind im ÖV auf vielen Relationen deutlich höher



Teilreaktivierung Solmstalbahn

Gesamtbewertung

- Preis pro Kilometer niedriger als bei Gesamtabschnitt
- Vergleichsweise stark reduzierte Kosten aufgrund Wegfall der Kostentreiber
- Den Kosten können jedoch nur sehr geringe Nutzen entgegengesetzt werden
- Erforderliche Mehrverkehrsquote übersteigt die erwartete Mehrverkehrsquote sehr deutlich

Kenngröße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse
Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur (Kosten)	T€/Jahr	420
Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	T€/Jahr	230
Summe erforderliche weitere Nutzen	T€/Jahr	650
Reisezeitnutzen	T€/Jahr	100
erforderlicher Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrleistungen	T€/Jahr	550
benötigte verlagerte Pkw-Fahrleistungen	1.000 Pkw-km/Jahr	1.660
benötigte verlagerte Verkehrsleistung	1.000 Pkw-km/Jahr	2.150
erforderliche Mehrverkehrsquote	%	420
Erwartungswert der Mehrverkehrsquote	%	100

→ Keine Förderfähigkeit zu erwarten

Fazit

- Im Ergebnis reicht bei keiner der 4 untersuchten Strecken das Nachfragepotenzial aus, um die erheblichen Kosten auszugleichen.
- Am erfolgversprechendsten stellt sich eine mögliche Reaktivierung des kompletten Abschnitts der Solmstalbahn dar
 - dies ist insbesondere auf die Verbindung bis nach Wetzlar zurückzuführen
- Empfehlung einer systemoffenen Überprüfung der Verbesserungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebots im Bereich Braunsfels – Albstadt – Wetzlar
- Geänderte Voraussetzungen könnten durchaus zu anderen Ergebnissen führen
 - Strukturveränderungen
 - Preisentwicklung
 - Förderentwicklung
 - Neues Verfahren der Standardisierten Bewertung (u.a. Berücksichtigung eines Umweltfaktors)



Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme