Nahverkehrsverbund Paderborn / Höxter

VORLAGE *für die Verbandsversammlung am 11.02.2019* ***Nr. 378/19***

TOP 6: Sachstandsbericht zur Elektrifizierung Sennebahn und Reaktivierung Almetalbahn

☒ *öffentlich* ☐ *nicht öffentlich*

☒ Beschlussvorlage ☐ Mitteilungsvorlage

Berichterstatter: Herr Atorf

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Elektrifizierung der Sennebahn zur Kenntnis.

2. Die Verbandsversammlung bittet den Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als zuständigen SPNV-Aufgabenträger, eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung sowie vorgeschaltet eine entsprechende Machbarkeitsstudie für die Almetalbahn erstellen zu lassen.

Dr. Ulrich Conradi
- Verbandsvorsteher -

Erläuterungsbericht:

Die CDU-Fraktion im nph hat mit der in der **Anlage 1 zur Vorlage 378/19** beigefügten Anfrage um einen Sachstandsbericht zur Elektrifizierung der Sennebahn und zur Situation auf der Almetalbahn gebeten.

A: Elektrifizierung Sennebahn

Die NWL-Verbandsversammlung hat in ihrer Sitzung am 12.04.2018 den NWL-Verbandsvorsteher beauftragt, eine Zukunftskonzeption für Dieselstrecken im Bereich des NWL zu entwickeln. Hierzu gehört auch die Sennebahn, welche im OWL-Dieselnetz Süd enthalten ist. Es soll für diese Netze geprüft werden, inwieweit Elektro- oder Batterie(Akku)-Triebfahrzeuge eingesetzt werden können. In die Betrachtung soll auch die Infrastruktur einbezogen werden, da eventuell eine Teil- oder auch Vollelektrifizierung einzelner Strecken und/oder eine Nachladeinfrastruktur an Bahnhöfen erforderlich werden.

Nach aktuellen Informationen der NWL-Geschäftsstelle wurde durch eine NWL-Arbeitsgruppe in Zusammenarbeit mit dem Büro „SMA und Partner AG" Zürich zunächst die derzeitige Situation der SPNV-Netzzuschnitte im NWL analysiert. In der aktuell laufenden Konzeptionsphase ist vornehmlich die Frage zu beantworten, welche Strecken zukünftig möglichst wirtschaftlich mit welchen Antriebssystemen zu befahren sind. Hierbei wird unterschieden zwischen einer Vollelektrifizierung der Triebfahrzeuge (Fahren unter Oberleitung) und akkubetriebenen Fahrzeugen. Letztere zeichnen sich dadurch aus, dass sie unter einer Oberleitung den innenliegenden Akku aufladen und anschließend auf nichtelektrifizierten Strecken fahren können. Gleichwohl sind diese Fahrzeuge durch den Akku allerdings auch weniger dynamisch im Antrieb.

Erste Ergebnisse der Studie sollen im Frühsommer beim NWL präsentiert werden. Ziel ist es, dass die sog. „Dieselnachfolgenetze" dann mit der entsprechenden Empfehlung für die eine oder andere Antriebsart in den Nahverkehrsplan des NWL übernommen und die Netzzuschnitte daraufhin ggfs. optimiert werden. Diese Netze bildet dann die Grundlage für die sich daran anschließenden Neu- bzw. Folgeausschreibungen.

B: Situation Almetalbahn

Zunächst soll eine kurze Ergebnisvorstellung der in 2010 vom nph durchgeführten „Standardisierte Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV" auf dem Streckenabschnitt der Almetalbahn zwischen Paderborn und Büren einschl. der Anbindungsoptionen des Flughafens Paderborn/Lippstadt erfolgen. Hieran schließt sich eine Folgenkostenberechnung an. Danach wird kurz über den aktuellen Stand der sog. „Potentialanalyse für stillgelegte Bahnstrecken" berichtet und zudem soll eine mögliche Perspektive für eine evtl. Reaktivierung der Almetalbahn aufgezeigt werden.

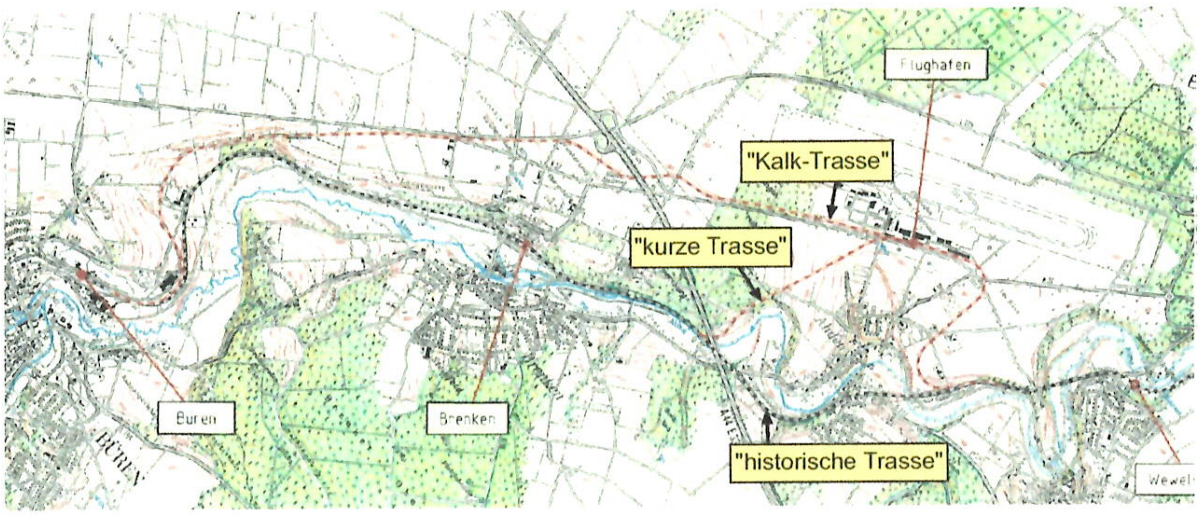
B.1: Standardisierte Bewertung einschl. Folgekostenrechnung

Mit der Standardisierten Bewertung wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Strecke Paderborn – Büren eingeleitet, welche das Ziel hatte, einen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) zu ermitteln, mit Hilfe dessen die gesamtwirtschaftliche Rentabilität nachgewiesen werden kann. Sobald der NKI ein Wert von 1,0 übersteigt, ist die Voraussetzung gegeben, das ein positiver Nutzen des Vorhabens vorliegt. Gleichzeitig werden hierdurch zwei Voraussetzungen erfüllt:

1. der Zugang zu öffentlichen Fördertöpfen des Landes oder des Bundes setzt zwingend einen positiven Nutzen voraus und
2. es kann sodann eine Folgekostenrechnung für das Vorhaben erfolgen.

Grundsätzlich ist an dieser Stelle anzumerken, dass eine „Standardisierte Bewertung" je nach Aufgabenstellung im Allgemeinen eine Gültigkeit bzw. Legitimität von ca. 5 bis 7 Jahren hat. Zwischenzeitlich können sich bestimmte Eingangsparameter wie z.B. Einwohnerentwicklung, Investitions-, Produktions- und Kapitaldienstkosten oder auch der technologische Fortschritt bei Emissionsbelastungen entscheidend verändern.

Es wurden seinerzeit insgesamt drei Ausbauvarianten für die Almetalbahn untersucht, welche nachfolgend mit den entsprechenden NKI-Ergebnissen in komprimierter Form dargestellt werden.



Abbildungen 1 und 2: Variantendiskussion Almetalbahn (nph/Spiekermann 2010)

Variante 1: „Kurze Trasse", d.h. von Büren aus kommend wird zwischen Brenken und Ahden eine Zuwegung zum Flughafen errichtet, die dann zwischen Ahden und Wewelsburg wieder auf die historische Trasse führt.
Anmerkung: Aufgrund der hohen Investitionskosten (u.a. Tunnel) wurde diese Variante nicht weiter verfolgt

Variante 2: „Kalk-Trasse", d.h. der Flughafen würde direkt von Büren aus ohne Halte in Brenken und Ahden an die Schienentrasse der Almetalbahn angebunden. Zwischen Ahden und Wewelsburg verschwenkt die Neubautrasse wieder auf die historische Trasse in Tallage: **Ergebnis NKI: 1,1**

Variante 3: „Historische Trasse", d.h. die „historische Trasse" wird komplett wieder reaktiviert und vom Haltepunkt Ahden wird der Flughafen mit einem attraktiven Busshuttle vom Bhf. Wewelsburg aus angedient. **Ergebnis NKI: 1,2**

Im Ergebnis wurde somit für die Folgekostenrechnung die Variante 3 weiterverfolgt.

Bei der sich anschließenden Folgekostenrechnung werden die Aufwendungen für den (verkehrlichen) Betrieb und die Aufwendungen für den Betrieb und die Aufrechterhaltung der Infrastruktur für einen Zeitraum von 30 Jahren berechnet. Unterstellt wurde hierbei folgendes Betriebskonzept:
- 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit
- 60-Minuten-Takt in der übrigen Verkehrszeit
- Entfall der Schnellbuslinie S60 zwischen Paderborn und Büren und
- Shuttle-Bus im 60-Minuten-Takt zwischen dem Flughafen und Wewelsburg Bhf.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine Reaktivierung der Almetalbahn auf dem bisherigen Streckennetz zwar volkswirtschaftlich sinnvoll ist, jedoch muss jährlich ein Betriebskostenzuschuss von 3,8 Mio. € aufgebracht werden, um den Betrieb zu realisieren.

Die nph-Verbandsversammlung hat daraufhin in ihrer Sitzung am 01.12.2011 beschlossen, eine Reaktivierung der Almetalbahn vor allem aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen zunächst nicht weiterzuverfolgen. Zusammen mit den Anrainerkommunen wurde der Konsens gefunden, die Trasse für zukünftige Generationen zu sichern und vor einer „Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken" (Entwidmung) zu bewahren.

B.2 Potenzialanalyse Deutscher Bahnkunden-Verband

Im Jahr 2016 haben sich der deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) und die DB Netz AG darauf verständigt, bundesweit eine Potenzialanalyse für stillgelegte Bahnstrecken anzubieten und für diese Strecken dann die Potentiale für eine Reaktivierung zu ermitteln. Diese gemeinschaftliche Potenzialanalyse wurde in einem sog. „Letter of Intent (LOI)" fixiert. Der Kreis Paderborn hat daraufhin mit Schreiben vom 08.06.2016 die Almetalbahn beim DBV eingeworben **(s. Anlage 2a zur Vorlage 378/19)**.

Nach aktuellen Informationen des DBV ist in den beiden letzten Jahren zunächst eine Sichtung der angemeldeten Projekte erfolgt. Es wurde sodann von der DB Netz AG eine Liste erstellt, in der die Reaktivierungspotentiale für jede angemeldete Strecke bewertet worden sind. Im Ergebnis steht für die Almetalbahn, dass diese in der Potenzialanalyse nicht berücksichtigt werden konnte, weil es die Eigentumsverhältnisse of-

fensichtlich nicht zu lassen. Näher Informationen hierzu sind der **Anlage 2b zur Vorlage 378/19** zu entnehmen.

B.3 Perspektive für die Almetalbahn

Das Vorhaben zur Reaktivierung der Almetalbahn ist nach wie vor im aktuellen Nahverkehrsplan des NWL enthalten. Im Gesamtkontext würde mit einer bis nach Brilon reaktivierten Almetalbahn voraussichtlich auch eine entsprechende verkehrliche Gesamtnetzwirkung insbesondere im Bereich Nordhessen erzielt werden können. (s. Abb. 3).

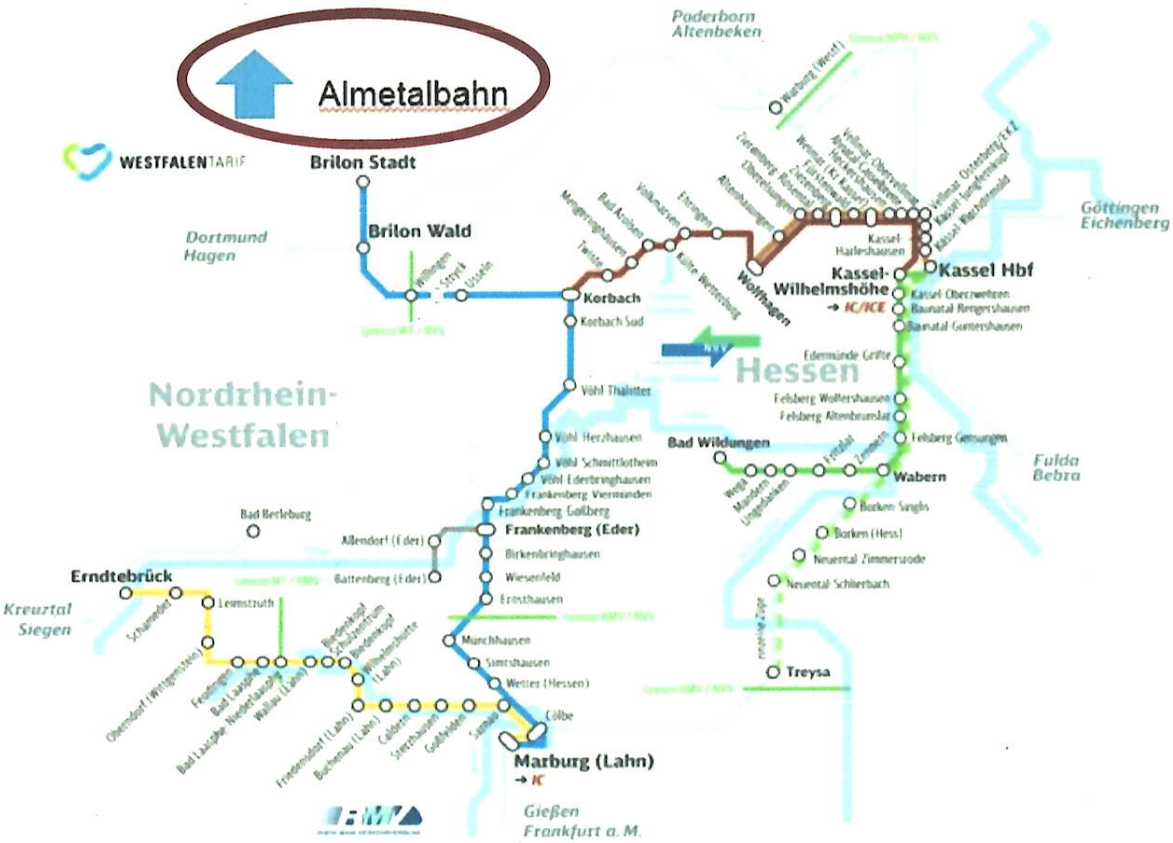


Abb. 3: Liniennetz Hessen 2018 (Quelle: Kurhessenbahn 2018)

Folgende Voraussetzungen müssen für eine Reaktivierung von Bahnstrecken in NRW erfüllt sein:

- Aufnahme des Vorhabens im Nahverkehrsplan des SPNV-Aufgabenträgers
- Erstellung einer aktuellen „Standardisierten Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV" in Verbindung mit
- einer vorgeschalteten Machbarkeitsstudie hinsichtlich des Betriebs und des Neubaus der strecken- und bahnstationsseitigen Infrastruktur (v.a. Kostenermittlung)
- Beantragung des Vorhabens für den ÖPNV-Bedarfsplan; hieraus abgeleitet anschließend

- Aufnahme des Vorhabens in den Infrastrukturfinanzierungsplan
- Nach erfolgter Finanzierungszusage kann dann in die Planungs- und Bauphase eingestiegen werden

Vor diesem Hintergrund sollte die nph-Verbandsversammlung den NWL als zuständigen Aufgabenträger bitten, eine aktuelle „Standardisierte Bewertung für die Almetalbahn" sowie vorgeschaltet eine entsprechende „Machbarkeitsstudie" erstellen zu lassen. Um die o.a. Gesamtnetzwirkung zu erzielen, sollte dann auch der Abschnitt zwischen Büren und Brilon mit in die Bewertung einbezogen werden.

Für die Abwicklung des vorstehenden Prozessablaufes bis zur möglichen Betriebsaufnahme wird – entsprechende Ergebnisse der jeweiligen Studien und Untersuchungen sowie befürwortende Entscheidungen der zuständigen Entscheidungsträger unterstellt – erfahrungsgemäß ein Zeitraum von mindestens 10 bis 15 Jahren in Ansatz zu bringen sein.