



VORLAGE für die *Verbandsversammlung* am 27.09.2010

TOP 1 **Standardisierte Bewertung Almetalbahn**

Gemäß Beschluss der nph-Verbandsversammlung vom 20.06.2007 hat der nph im April 2008 die Spiekermann AG, Düsseldorf auf der Grundlage einer Ausschreibung gemäß VOL/A mit der Durchführung der Standardisierten Bewertung für die Almetalbahn mit der Anbindung des Flughafens Paderborn-Lippstadt und Durchbindung bis nach Bielefeld beauftragt. Die Standardisierte Bewertung ist ein bundesweit einheitliches Verfahren für Investitionsvorhaben mit voraussichtlich > 25 Mio. €, mit dem die volkswirtschaftliche Rentabilität anhand eines Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) nachgewiesen wird. Sie stellt darüber hinaus die formale Voraussetzung für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dar. Liegt der NKI über 1,0 so zeigt das Investitionsvorhaben einen volkswirtschaftlichen Nutzen auf.

Im Mai 2006 war bereits eine „Machbarkeitsstudie Flughafenbahn Paderborn-Lippstadt“ vorgelegt worden, in der 2 Trassenvarianten für eine Reaktivierung untersucht worden waren. Von diesen wurde für die jetzt vorgelegte Standardisierte Bewertung zunächst die in **Anlage 1a** dargestellte Variante 2 („Kalktrasse“) ausgewählt, da sie nach inzwischen aktualisiertem Kostenstand mit 42,97 Mio € deutlich geringere Investitionskosten als für die Variante 1 (47,92 Mio. €) aufweist. Der Nutzen beider Varianten ist dabei vergleichbar. Als Betriebsprogramm für die Almetalbahn wurde dabei jeweils ein Stundentakt mit Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit gewählt. Das Busnetz wurde dabei innerhalb des betrachteten Verkehrskorridors angepasst und eine Durchbindung der Almetalbahn über die Sennebahn bis nach Bielefeld berücksichtigt.

Im Vergleich zu einem optimierten Ohne-Fall (*Erschließung des Almetals nur durch Busse*) ergibt die Standardisierten Bewertung für eine Reaktivierung der Almetalbahn gemäß Variante 2 ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von **1,1**. Nachfragesteigerungen, wie sie beispielsweise auf der Sennebahn in den vergangenen Jahren de facto erzielt wurden, durften dabei aufgrund der strikten Regeln für das bundesweit einheitliche Bewertungsverfahren nicht berücksichtigt werden. Rechnet man ähnliche Effekte auch bei einer reaktivierten Almetalbahn ein, erreicht der NKI einen Wert von **1,4**. (*Berechnung des Gutachters aufgrund eigener Auswertungen des nph auf der Sennebahn, bei der die Motivation von Neukunden seit Betriebsaufnahme des neuen Betreibers erhoben wurde*).

Im Zuge der Diskussion mit dem Gutachter wurde deutlich, dass die doppelte Überwindung der Höhendifferenz durch die Almetalbahn in Variante 2 solch hohe Kosten verursacht, dass eine direkte Anbindung des Flughafens durch die Schiene angesichts der dadurch induzierten Verkehrsnachfrage (<10% an der Gesamtnachfrage) nicht gerechtfertigt erscheint. Vor diesem Hintergrund wurde gemeinsam mit dem Gutachter über eine kostengünstigere Alternative für eine Reaktivierung der Almetalbahn hinsichtlich der Investitionskosten nachgedacht.

Im März 2010 wurde der Gutachter daraufhin mit der Durchführung einer Bewertung einer **zusätzlichen Variante** beauftragt, in der die Almetalbahn nur auf der vorhandenen Eisenbahntrasse („historische Trasse“) verkehrt und der Flughafen dabei durch einen attrak-



VORLAGE für die *Verbandsversammlung* am 27.09.2010

tiven Bus-Shuttle zum Haltepunkt Wewelsburg (ca. 3 km von den Terminals des Flughafens) angebunden wird. Eine solche Variante 3 würde die verkehrliche Erschließung des Almetals gegenüber der Variante 2 sogar noch steigern.

Auf der Suche nach Finanzierungsmodellen für einen künftigen Betrieb wurde ein mittelständisches Unternehmen aus der Bauwirtschaft gefunden, das deutschlandweit ein Projekt sucht, bei dem es als Projektträger und Betreiber den Nachweis wirtschaftlicherer Lösungen für den Eisenbahnbetrieb führen kann. Von diesem wurden die Baukosten für eine Reaktivierung der Almetalbahn auf dem noch nicht untersuchten Streckenabschnitt zwischen der bisher geplanten Ausfädelung zum Flughafen südlich von Wewelsburg und der Wiedereinfädelung auf die alte Trasse südlich von Ahden ermittelt und dem nph dann für seine weiteren Untersuchungen zur Verfügung gestellt. Die nötigen Investitionskosten würden danach mit insgesamt **29,37 Mio. €** deutlich geringer ausfallen als im Vergleich zur Variante 2.

Die entsprechenden Kostendaten wurden anschließend vom Gutachter übernommen und einer Standardisierten Bewertung der 3. Variante zugrunde gelegt. Das Ergebnis zeigt, dass mit der Variante 3 mit einem NKI von 1,2 ein höherer Wert als für Variante 2 erreicht werden kann. Die volkswirtschaftliche Rentabilität einer Reaktivierung der Almetalbahn ist damit eindeutig nachgewiesen. Werden darüber hinaus behutsam auch die z.B. auf der Sennebahn feststellbaren Nachfrageeffekte bei einer Optimierung des SPNV-Angebotes berücksichtigt (s.o), ergibt sich sogar ein **NKI von 1,5**. Eine vom Gutachter erstellte Zusammenfassung seiner Untersuchungsergebnisse ist in **Anlage 1b** beigefügt. Die kompletten Ergebnisse werden vom Gutachter auf der *Verbandsversammlung* des nph am 27.09. präsentiert.

Es wird vorgeschlagen, die **Variante 3** für die Reaktivierung der Almetalbahn in den Nahverkehrsplan des NWL aufzunehmen, um damit eine spätere Umsetzung sicherzustellen (*Ab 2011 wird der NWL für eine mögliche Umsetzung des Projektes zuständig sein.*). Zugleich sollte bereits jetzt noch durch den nph die entsprechende Folgekostenrechnung (Stufe 2) in Auftrag gegeben werden, um auf NWL-Ebene möglichst frühzeitig fundierte Entscheidungsgrundlagen für künftige Leistungsausweitungen vorweisen zu können. Eine komplette Standardisierte Bewertung ist für die anderen geplanten Reaktivierungen im Bereich des NWL bisher noch von keinem der betreffenden Mitgliedsverbände erarbeitet worden.

Angesichts des nun vorliegenden Bewertungsfaktors sollte die Option für eine Reaktivierung der Almetalbahn vor Ort weiter offen gehalten und die Ende 2010 auslaufende Kostenbeteiligung des nph bei der zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht für die Almetalbahn durch den Kreis Paderborn dementsprechend aufrechterhalten werden. Finanziert werden kann dies ebenso wie die Folgekostenuntersuchung durch die im Bereich des SPNV beim nph noch bestehende Bugwelle eingesparter SPNV-Transfermittel. Auch wenn diese ab dem 01.01.2011 beim Dachverband NWL verwaltet wird, kann sie gleichwohl im Rahmen der Teilraumergebnisrechnung vom nph weiter genutzt werden.



VORLAGE für die Verbandsversammlung am 27.09.2010

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung beschließt, das Projekt „Reaktivierung der Almetalbahn“ in Form von Variante 3 in den Katalog der mittelfristig angestrebten Ausweitung des SPNV-Angebotes des NWL-Nahverkehrsplanes aufzunehmen.
2. Der bisherige Gutachter für die Standardisierte Bewertung der Almetalbahn soll mit einer Untersuchung der Folgekosten für die Realisierung der Variante 3 beauftragt werden. Zu diesem Zweck sind vom NWL aus der Bugwelle des nph **25.000 €** abzurufen und in den Haushalt des nph einzustellen.
3. Der Kreis Paderborn soll für längstens 4 weitere Jahre ab 2011 bei der Sicherstellung der zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht auf der Trasse der alten Almetalbahn finanziell unterstützt werden. Pro Jahr werden dazu vom nph max. **30.000 €** zur Verfügung gestellt. Die entsprechenden Mittel sind vom NWL aus der Bugwelle des nph abzurufen und in den Haushalt des nph einzustellen.
4. Über eine Ausdehnung der Standardisierten Bewertung in Hinblick auf einen weiteren Ausbau der Almetalbahn über Büren hinaus bis nach Brilon (Stufe 3) und eine entsprechende Erweiterung der Folgekostenrechnung (Stufe 4) soll erst nach Zustimmung des NWL zu einer Reaktivierung der Almetalbahn gemäß Variante 3 beraten werden.