



**RECHNUNGSHOF
RHEINLAND-PFALZ**

Auszug aus dem Jahresbericht 2018

**Nr. 14 Reaktivierung der Aartalbahn
zwischen Hahnstätten und Diez
- wirtschaftlichere Lösung zur Verbesserung
des öffentlichen Nahverkehrs möglich -**

Impressum:

Rechnungshof Rheinland-Pfalz
Gerhart-Hauptmann-Straße 4
67346 Speyer

Telefon: 06232 617-0
Telefax: 06232 617-100
E-Mail: Poststelle@rechnungshof.rlp.de
Internet: <https://rechnungshof.rlp.de>

**Nr. 14 Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Hahnstätten
und Diez
- wirtschaftlichere Lösung zur Verbesserung des öf-
fentlichen Nahverkehrs möglich -**

Die geplante Reaktivierung der Eisenbahnstrecke im Aartal zwischen Hahnstätten und Diez ist nicht wirtschaftlich.

Bei Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurden haushaltsrechtliche Vorgaben zum Teil nicht beachtet. Darüber hinaus wichen sie von einheitlichen Standards eines bundesweit angewandten Nachweisverfahrens für die Wirtschaftlichkeit von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr ab.

Kostenrisiken und Folgekosten wurden nicht in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen einbezogen. Best-Case-Szenarien führten dazu, dass der Nutzen des Projekts zu hoch bewertet wurde.

Der Prognosezeitraum bis 2020 war zu kurz gewählt. Längerfristige Entwicklungen, die sich nachteilig auf den Nutzen der Streckenreaktivierung auswirken können, wie zum Beispiel statistisch erwartete rückläufige Bevölkerungszahlen, blieben daher außer Betracht.

Infolge der Vorfestlegung auf das Verkehrsmittel Bahn wurden andere Lösungsvarianten zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs von dem Fachressort nicht untersucht. Gegenüber dem Reaktivierungsprojekt können durch ein Nahverkehrskonzept mit einem Express-Bus-system z. B. in Verbindung mit Anruflinientaxis zahlreiche Vorteile erreicht werden. Investitionskosten von mindestens 16 Mio. € können vermieden und für andere Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt werden. Außerdem lassen sich damit Qualitätsverbesserungen erzielen und Schadstoffemissionen gegenüber den im Fall einer Reaktivierung vorgesehenen Dieseltriebwagen verringern.

1 Allgemeines

1.1 Projektentwicklung und Prüfungsgegenstand

Bei der Aartalbahn handelt es sich um eine knapp 54 km lange eingleisige nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke, die ursprünglich von Wiesbaden über Bad Schwalbach nach Diez verlief und dort an die Lahntalbahn anschloss. Der Personenverkehr der Aartalbahn wurde sukzessive bis 1986 und der Güterverkehr 1999 eingestellt. Derzeit betreibt ein Verein auf einem Teilabschnitt der Strecke einen Draisinenverkehr als Freizeitangebot.¹

¹ www.arbeitskreis-aartalbahn.de

Seit 2008 gibt es Bestrebungen zur Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts zwischen Zollhaus bzw. Hahnstätten und Diez². Im Juli 2016 beschloss die Verbandsversammlung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, die Reaktivierung für den Personennahverkehr auf den 9 km langen Streckenabschnitt zwischen Hahnstätten und Diez zu beschränken³. Ergänzend ist ein Zubringerverkehr mit Anruflinientaxis geplant.



Die Abbildung zeigt den Streckenabschnitt der Aartalbahn. Die gepunktete Linie stellt die geplante Reaktivierung der Gleisinfrastruktur zwischen Hahnstätten und Diez dar, die gestrichelte Linie den bis Limburg mit zu befahrenden Streckenabschnitt der Lahntalbahn⁴.

Die bahntechnischen Planungen des Zweckverbands und der DB Netz AG sehen auch bauliche Maßnahmen vor, die gegenüber dem derzeitigen Zustand des Streckenabschnitts höhere Achslasten für den Güterverkehr ermöglichen. Die Investitionen für das Reaktivierungsprojekt von 16,8 Mio. €⁵ (Preisstand 2014) sollen mit Regionalisierungsmitteln finanziert werden⁶. Kostensteigerungen bei der Realisierung des Vorhabens sollen zu mindestens 98 % vom Land getragen werden⁷.

Zur Bewertung, ob das Projekt den Aufwand rechtfertigt, wurden seit 2008 im Auftrag des Zweckverbands bzw. der für Verkehr zuständigen Ministerien fünf Nutzen-Kosten-Untersuchungen erstellt. Sie wiesen für die Reaktivierung der Aartalbahn Nutzen-Kosten-Verhältnisse in einer Bandbreite von 0,87 bis 1,71 aus. Als wirtschaftlich

² Eigentümer des Streckenabschnitts zwischen Hahnstätten und Diez sind seit 2012 die Verbandsgemeinden Hahnstätten und Diez.

³ Vgl. Landtags-Vorlage 17/0415.

⁴ Quelle: Bericht des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE), Technische Universität Braunschweig, vom November 2017 „Gutachterliche Überprüfung der NKU für die geplante Reaktivierung der Aartalbahn“.

⁵ In den jeweils genannten Beträgen ist mit Ausnahme der jährlichen Fahrwegkosten die Umsatzsteuer enthalten.

⁶ Einzelplan 08 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Kapitel 08 11 Fördermaßnahmen und Projekte im Verkehrsbereich, Titel 891 41 Zuwendungen für Infrastrukturinvestitionen zur Reaktivierung von SPNV-Strecken.

⁷ Entwurf eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrags zwischen dem Land, dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, den Verbandsgemeinden Hahnstätten und Diez sowie einem - noch nicht feststehenden - Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das im Fall der Reaktivierung der Aartalbahn für die Baudurchführung, den Betrieb und die Unterhaltung der Strecke zuständig sein wird.

gilt ein Vorhaben, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis mindestens den Schwellenwert von 1,0 erreicht.

Nachfolgend sind die Untersuchungen mit den jeweiligen Ergebnissen dargestellt:

Nutzen-Kosten-Untersuchung	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Bemerkungen
November 2008	1,71	Reaktivierung der Strecke Zollhaus - Diez für Schienenpersonennahverkehr und Güterverkehr ⁸
Juli 2012	1,31	
Februar 2016	0,87 < 1,0	Reaktivierung der verkürzten Strecke Hahnstätten - Diez nur für Schienenpersonennahverkehr
Mai 2016	1,09	
Januar 2017	1,17	

Der Rechnungshof hat die 2016 und 2017 erstellten Nutzen-Kosten-Untersuchungen auf Übereinstimmung mit verfahrenstechnischen Standards und Beachtung haushaltsrechtlicher Vorgaben geprüft. Er hat dabei Ergebnisse eines Gutachtens des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE) der Technischen Universität Braunschweig einbezogen, das er mit der Prüfung der vorgenannten Nutzen-Kosten-Untersuchungen, der eisenbahntechnischen Planungen und Kostenberechnungen sowie einer Konzeptstudie zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs beauftragt hatte⁹.

1.2 Nutzen-Kosten-Untersuchungen nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen

Um die Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz öffentlicher Investitionsmittel zu vereinheitlichen und die Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben nach gleichen Maßstäben zu ermöglichen, wurde das Verfahren der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ eingeführt¹⁰. Es dient dazu, die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Investitionsvorhabens und damit auch die Förderwürdigkeit nachzuweisen sowie die finanziellen Auswirkungen in Form einer Folgekostenrechnung aufzuzeigen. Das Bundesverkehrsministerium hat den Ländern die Anwendung der Verfahrensregelungen in ihrem Zuständigkeitsbereich empfohlen.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung beruhen auf gesamtwirtschaftlich orientierten Nutzen-Kosten-Vergleichen eines sogenannten Ohne-Falls mit einem Mit-Fall:

- Der Ohne-Fall stellt die aktuelle Situation ohne Investitionsvorhaben unter Berücksichtigung der bis zum festgelegten Prognosehorizont realistischen Änderungen der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsangebots sowie der Ausschöpfung ggf. noch vorhandener Rationalisierungsreserven dar.
- Der Mit-Fall stellt die Situation mit realisiertem Investitionsvorhaben dar.

Von besonderer Bedeutung für die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Mit-Falls sind die Fahrwegkosten, die für den Ohne-Fall angesetzt werden. Diese werden auf der Nutzenseite der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als „vermiedene Fahrwegkosten“ zugunsten des Mit-Falls berücksichtigt. Hohe Fahrwegkosten eines

⁸ Bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurden die Investitionen, die im Fall einer Reaktivierung der Strecke für Güterverkehr notwendig werden, nicht angesetzt.

⁹ Quelle: Rechnungshof Rheinland-Pfalz (<https://www.rechnungshof-rlp.de/Veroeffentlichungen/>).

¹⁰ Die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs wurde durch das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart und die Firma Intraplan Consult GmbH seit Anfang der 1980er-Jahre entwickelt. Die derzeit aktuelle Version 2016 löst die Vorgängerversion aus dem Jahr 2006 ab.

Ohne-Falls können rechnerisch zu einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis des Mit-Falls führen. Dieses entspricht dem Verhältnis des monetarisierten Nutzens und der Kosten - bezogen auf den durch das Verfahren einheitlich vorgegebenen Preisstand 2006.

2 Wesentliche Prüfungsergebnisse

2.1 Unzutreffende Wirtschaftlichkeitskennwerte, methodische Fehler, unvollständige Einbeziehung von Kosten, zu hoch bewerteter Nutzen

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung vom Mai 2016 war nicht prüfbar. Sie beschränkte sich auf einen Ergebnisbericht, der im Wesentlichen textliche Erläuterungen und nicht belegte Annahmen enthielt. Nur zwei von insgesamt 88 Formblättern, die nach den Verfahrensregelungen der Standardisierten Bewertung erforderlich sind, waren ausgefüllt. Für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Projekts wichtige Berechnungen und Nachweise fehlten. Das Ministerium reichte diese erst mit einer fünften Version der Nutzen-Kosten-Untersuchung im Jahr 2017 nach, zu der sich die folgenden Feststellungen ergaben.

2.1.1 Nutzen-Kosten-Verhältnisse

Das von dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau beauftragte Ingenieurbüro verglich in der fünften Nutzen-Kosten-Untersuchung den Mit-Fall „Reaktivierung der Aartalbahn von Hahnstätten bis Diez“ mit zwei Ohne-Fällen. Methodisch fehlerhafte Ansätze führten hierbei zu deutlich überhöhten Nutzen-Kosten-Verhältnissen:

- Der erste Ohne-Fall „Freizeitverkehr“ ging von der Annahme aus, dass die Strecke mit einem Investitionsvolumen von über 11,6 Mio. € (Preisstand 2014) für den Wochenendverkehr (50 Tage jährlich) mit historischen Schienenbussen reaktiviert wird. Das Ingenieurbüro errechnete hierfür ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,81. Der Ohne-Fall „Freizeitverkehr“ stellt jedoch ein eigenständiges Investitionsvorhaben dar, das als Mit-Fall zu werten ist. Dessen Wirtschaftlichkeit und Förderwürdigkeit hätten in einem gesonderten Verfahren geprüft werden müssen¹¹. Ungeachtet dieses methodischen Fehlers erreichte diese Fallgestaltung nach der Prüfung durch das IVE nur einen Wert von 0,42 unter Berücksichtigung günstiger Annahmen und der Feststellungen zu den Teilziffern 2.1.2 und 2.1.3¹².
- Dem Vergleich mit dem zweiten Ohne-Fall liegt eine Fortführung des Draisinenverkehrs zugrunde. Das von dem Ministerium beauftragte Ingenieurbüro ermittelte in seiner Untersuchung vom Februar 2016 zunächst ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,87 und erhöhte dieses bis Januar 2017 auf 1,17.

Die Verbesserung des Verhältniswerts war im Wesentlichen auf eine Fortschreibung der „vermiedenen Fahrwegkosten“ auf 171.000 € jährlich (Preisstand 2006) zurückzuführen. Darin waren Kosten für den Ausbau einer Betriebsstätte in Oberneisen sowie für den Ankauf von zehn Handhebeldraisinen und einer motorisierten Draisine enthalten, die nicht den Fahrwegkosten zugerechnet werden dürfen. Durch Rechnungen der Verbandsgemeinde Hahnstätten nachgewiesen waren 2013 bis 2015 lediglich Fahrwegkosten von durchschnittlich 2.000 € jährlich.

¹¹ § 7 Abs. 2 i. V. m. § 23 Landeshaushaltsordnung (LHO) vom 20. Dezember 1971 (GVBl. S. 2), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 467).

¹² Das Ministerium verfolgte den Ohne-Fall „Freizeitverkehr“ nach den Erörterungen mit dem Rechnungshof nicht mehr weiter.

Das Ministerium führte im Prüfverfahren an, dass das hohe Durchschnittsalter der für den Draisinenverkehr zuständigen Vereinsmitglieder künftig eine Änderung der Betriebskonzeption erfordere. Allerdings waren keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass die Verbandsgemeinde Hahnstätten beabsichtigt, einen professionell organisierten Draisinenverkehr zu finanzieren. Im Übrigen sind die mit der Änderung des Betriebskonzepts geplanten Infrastrukturinvestitionen zumindest teilweise als eigenständiger Mit-Fall zu qualifizieren. Als Ohne-Fall vertretbar ist nur eine Sicherung der stillgelegten Bahnstrecke und der Bahnübergänge mit Kosten von höchstens 28.000 € jährlich. Im Übrigen hat ein Ohne-Fall einen Endzustand darzustellen, der langfristig wirtschaftlich tragfähig ist. Dies wurde nicht nachgewiesen.

Das IVE ermittelte bei seiner Prüfung für diese Fallgestaltung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von bestenfalls 0,36¹³. Somit wurde der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Reaktivierungsprojekts auch hier nicht erbracht.

2.1.2 Nicht berücksichtigte Kostenrisiken

Kostenrisiken blieben bei den Nutzen-Kosten-Untersuchungen teilweise außer Betracht. Dies betraf beispielsweise geologisch-geotechnische Risiken¹⁴ sowie Risiken aus Lärmschutzanforderungen. In der Folge waren die jährlichen Kosten für Abschreibung, Verzinsung und Unterhaltung der Infrastruktur zu gering angesetzt. In Nutzen-Kosten-Untersuchungen sind derartige Risiken durch Szenario-Betrachtungen und Kostenzuschläge zu berücksichtigen, deren Höhe sich nach dem jeweils erreichten Planungsstand richtet.¹⁵ Dies bietet die Vorteile, dass

- gravierende Verschlechterungen des im Verlauf der Planung fortzuschreibenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses verhindert und
- Projektabbrüche in späten Planungsstadien sowie dadurch verursachte hohe Kosten vermieden werden können.

2.1.3 Besucherzahlen des in Hahnstätten geplanten Botanischen Gartens

Für die Nutzenseite der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nahm das Ingenieurbüro Fahrgastzahlen an, die es aus dem geschätzten Besucheraufkommen für einen bislang nicht realisierten Botanischen Garten in Hahnstätten hergeleitet hatte. Aufgrund eines Vergleichs u. a. mit dem Luisenpark in Mannheim ging es von 149.300 Besuchern jährlich oder 409 Besuchern täglich aus. Ob diese Zahlen erreicht werden können, ist zweifelhaft. Sachgerechter erscheint ein Vergleich mit in der Nähe gelegenen touristischen Angeboten, wie dem Märchenwald Burgschwalbach mit 20.000 Besuchern jährlich. Aus der Begründung zum Bebauungsplan für den Botanischen Garten geht überdies hervor, dass selbst der Träger der geplanten Einrichtung mit weit geringeren Besucherzahlen rechnet. Er erwartet werktags im Durchschnitt 20 sowie an Wochenenden und bei besonderen Veranstaltungen während der Sommermonate bis zu 200 Besucher täglich. Auf dieser Grundlage lassen sich im günstigsten Fall 26.000 Besucher jährlich oder 72 Besucher täglich ermitteln.

¹³ In die Ermittlung des Verhältniswerts wurden u. a. auf der Kostenseite Kostenrisiken und auf der Nutzenseite geringere Fahrgast- sowie Besucherzahlen für einen geplanten Botanischen Garten in Hahnstätten mit einbezogen, siehe Ausführungen zu den Teilziffern 2.1.2 und 2.1.3 dieses Beitrags.

¹⁴ U. a. untergrundbedingte Risiken aus historischen Bergbaustollen, Verkarstungen (Höhlen) und Hangrutschungen.

¹⁵ Vgl. Standardisierte Bewertung, Version 2016.

Dadurch wurden die Fahrgastgewinne, die aus künftigen Besuchern der geplanten Einrichtung resultieren können, und damit der Nutzen zu hoch bewertet. Dessen ungeachtet bestehen auch im Hinblick auf den Baufortschritt und die wirtschaftliche Tragfähigkeit Zweifel an der Realisierung des Projekts.



Die Fotografien zeigen den Zustand des Botanischen Gartens im Januar 2018. Der erste Spatenstich erfolgte am 10. September 2013. Auf seiner Homepage wies der private Investor noch im Januar 2018 darauf hin, dass „einer Eröffnung im Frühjahr 2018 nichts mehr im Wege steht“, vgl. www.boga-hahnstaetten.de.

2.1.4 Prognosezeitpunkt und längerfristige Entwicklungen

Der für die Nutzen-Kosten-Untersuchung festgelegte Prognosehorizont 2020 war zu kurz gewählt. Absehbare längerfristige Entwicklungen wurden nicht angemessen berücksichtigt. Dies betraf beispielsweise den demografisch bedingten Rückgang der Bevölkerungszahlen bis 2035¹⁶ und Verbesserungen für den motorisierten Individualverkehr durch im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehene Straßenbaumaßnahmen¹⁷.

Zudem waren die den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zugrundeliegenden Nachfragedaten für den öffentlichen Verkehr veraltet. Die Zahl der Schüler als größte Nutzergruppe (69 %) ist gegenüber der Erhebung 2008 bis zum Schuljahr 2017/2018 deutlich gesunken. Es sind keine Hinweise ersichtlich, dass die Schülerzahlen in der Folgezeit deutlich ansteigen werden¹⁸. Außerdem ließen sich die prognostizierten Fahrgastzuwächse anhand der Pendlerstatistik des Statistischen Landesamts nicht plausibilisieren.

Bei den von dem IVE vorgenommenen Korrekturen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses sind die vorgenannten Gesichtspunkte noch nicht berücksichtigt. Diese bergen

¹⁶ Rheinland-Pfalz 2035 - Vierte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die verbandsfreien Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2013): In den Verbandsgemeinden Diez, Hahnstätten sowie Katzenelnbogen wurde jeweils ein Rückgang der Gesamtbevölkerung um über 7 % (landesweit: 3,8 %) und der Bevölkerungsgruppe der unter 20-jährigen um über 23 % (landesweit: 13 %) ermittelt. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Oktober 2015.

¹⁷ B 54 neu Ortsumgehung Limburg/Diez. Das Teilprojekt B 54 neu Ortsumgehung Flacht - Niederneisen ist im vordringlichen Bedarf eingestuft.

¹⁸ Statistik der Schülerzahl an allgemein- und berufsbildenden Schulen der Schuljahre 2008/2009 bis 2017/2018: Rückgang der Schülerzahl in den vorgenannten Verbandsgemeinden: 9,6 % (landesweit: 11,7 %) trotz Anstieg des Ausländeranteils um 49,3 % (landesweit: 23,7 %); Datenbasis Schulverzeichnisse des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz bis Januar 2018.

jedoch das Risiko, dass sich der Nutzen des Vorhabens rückläufig entwickeln kann. Vor diesem Hintergrund wäre es sachgerechter gewesen, als Prognosehorizont das im Vertrag „Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg“¹⁹ auch für die Aartalbahn als Laufzeitende festgelegte Jahr 2030 vorzusehen.

2.1.5 Folgekosten

Bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurde auf eine dem Projektstand angemessene Berechnung der Folgekosten verzichtet. Dies stand nicht im Einklang mit haushaltsrechtlichen Vorgaben²⁰ und Verfahrensregelungen der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweegeinvestitionen. Zudem war der Verzicht auch im Hinblick auf die vereinbarten Ausgleichsleistungen des Aufgabenträgers z. B. im Falle von Mindereinnahmen aus Fahrgelderlösen aufgrund eines rückläufigen Fahrgastaufkommens nicht vertretbar²¹.

2.1.6 Modifikation des Regelverfahrens und geringere Planungskosten

Die Nutzen-Kosten-Untersuchungen seit 2016 beruhen auf einer Modifikation des Regelverfahrens. Die bei der Datenbeschaffung, der Auswertung und dem Berichtswesen vorgenommenen Vereinfachungen sowie der Verzicht auf Szenario-Betrachtungen standen teilweise nicht im Einklang mit methodisch gesicherten Standards. Außerdem lagen nach den Regelungen der Standardisierten Bewertung im Fall der Reaktivierung der Aartalbahn die Voraussetzungen für die Anwendung eines vereinfachten Verfahrens (sogenanntes Projektdossierverfahren) vor. Dieses Verfahren kann angewandt werden, wenn u. a.

- das Investitionsvolumen unter 25 Mio. € liegt,
- die zu reaktivierende Strecke eine Buslinie ersetzt,
- durch das Vorhaben keine zusätzliche Verknüpfung innerhalb eines Schienenverkehrsnetzes geschaffen wird (Netzschluss), sondern lediglich ein bestehendes Schienenverkehrsnetz um eine Stichstrecke erweitert wird (Netzergänzung).

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Reaktivierungsprojekts hätte so schneller und mit geringerem Aufwand geklärt werden können. Überdies hätte ein erheblicher Teil der bis Ende 2016 angefallenen Planungskosten von mehr als 1 Mio. € vermieden werden können.

2.2 Fehlende Prüfung von Alternativen

Die Nutzen-Kosten-Untersuchungen seit 2016 berücksichtigten ausschließlich Lösungsvarianten mit einer Reaktivierung der Strecke für den Schienenpersonennahverkehr. Ein optimiertes Busverkehrskonzept im Raum Aartal/Limburg wurde nicht untersucht, obwohl die Prüfung von Alternativen nach den haushaltsrechtlichen Bestimmungen geboten gewesen wäre.

Die Konzeptstudie des IVE sieht die Einrichtung eines Express-Bussystems in Verbindung mit Anruflinientaxis und ggf. Bürgerbussen vor. Die im Fall der Reaktivierung weiterhin notwendigen Schulbusfahrten hat das IVE in der Konzeptstudie unverändert übernommen. Im Ergebnis zeigt die Studie, dass sich im unteren Aartal ein in ökonomischer und ökologischer Hinsicht vorteilhafteres Nahverkehrsangebot entwickeln lässt. Ein ggf. als Pilotprojekt für den ländlichen Raum in Betracht zu

¹⁹ Vertragspartner sind die DB Regio AG, Regio Südwest (seit 1. Januar 2017 Region Mitte) als Verkehrsdienstleister sowie als Aufgabenträger die Zweckverbände SPNV-Nord und Nahverkehr Westfalen-Lippe sowie die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH.

²⁰ Nr. 2.2.2 - dritter Spiegelstrich - zu § 7 VV-LHO.

²¹ Der Vertrag „Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg“ sieht die Übernahme des Einnahmerisikos durch die Aufgabenträger vor.

ziehender Einsatz von emissionsarmen Bussen würde die ökologische Vorteilhaftigkeit der Alternative sogar noch steigern.

Ein solches System bietet gegenüber der Reaktivierung der Aartalbahn folgende Vorteile:

- Angebotsverdopplung zwischen Flacht und Hahnstätten gegenüber dem für den Schienenverkehr vorgesehenen Stundentakt,
- großteils bessere Standorte der Haltestellen und mehr Haltepunkte mit kürzeren Wegen zu den Siedlungsschwerpunkten und Schulen,
- kürzere Fahrzeiten als die derzeit bestehende Buslinie,²²
- Möglichkeit einer umsteigefreien Verbindung aus dem Aartal bis zum ICE-Bahnhof Limburg Süd,
- über 30 % geringerer Kraftstoffverbrauch und dadurch geringere Schadstoffemissionen pro Streckenkilometer und Fahrgast als mit den für die Aartalbahn vorgesehenen Dieseltriebwagen²³,
- bessere Möglichkeiten, mit unterschiedlichen Bus-Fahrzeugtypen flexibel und wirtschaftlich auf Nachfragerückgänge reagieren zu können,
- vergleichsweise geringe Investitionen in die Infrastruktur, die es ermöglichen, Kosten von mindestens 16 Mio. € zu vermeiden und für andere Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs einzusetzen.

2.3 Künftige Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Aartal

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat erklärt, es erkenne eine kritischere Bewertung der Besucherzahlen des Botanischen Gartens sowie einen Sicherheitsaufschlag von 10 % bei den Baukosten an. Dies führe auch nach seiner Auffassung zu einem Nutzen-Kosten-Faktor unter 1, sodass eine Reaktivierung im Schienenpersonennahverkehr in der Relation Limburg - Diez - Hahnstätten nicht volkswirtschaftlich darstellbar sei. Allerdings sehe es den Faktor nur knapp unter 1. Dies liege an unterschiedlichen Meinungen, die es im Einzelnen zu den anderen vom Rechnungshof vorgetragenen Punkten dargelegt habe. Zudem bestehe - trotz der grundsätzlichen Einigkeit bezüglich der Skepsis zu den ursprünglich genannten Zahlen - eine unterschiedliche Einschätzung zur voraussichtlichen Höhe der Besucherzahlen.

Es sei nicht der politische Auftrag gewesen, Verbesserungen im Busverkehr zu untersuchen, sondern eine Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zu prüfen. Es werde anerkannt, dass mit dem Busverkehr im konkreten Einzelfall ein tragfähiges System geschaffen werden könne. Allerdings sei dieses noch nicht ausgearbeitet. Dies müsse bei einer Nichtverfolgung der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes Nord erfolgen. Das im Auftrag des Rechnungshofs entwickelte System würde dabei einer genauen Prüfung unterzogen. Zudem würden weitere Varianten geprüft.

Der Raum Aartal werde in einer Ergänzung des ÖPNV-Konzeptes Nord neu überplant. Die Thematik der Förderung klimafreundlicher Busantriebe werde bei der Überarbeitung der Förderkulissen im Rahmen der Revision des Nahverkehrsgesetzes und in der Ergänzungsuntersuchung zum ÖPNV-Konzept diskutiert. Insbesondere sei zu berücksichtigen, dass in der Nutzen-Kosten-Untersuchung die Straße für

²² Beispielsweise verringert sich die Fahrzeit auf der Strecke Hahnstätten - Limburg von derzeit 45 Minuten auf weniger als 23 Minuten nach einer geeichten Messfahrt des Zweckverbands SPNV-Nord. Fahrzeit Aartalbahn: 23 Minuten.

²³ Bus: 25 l/100 km oder 2 l/100 km und Fahrgast; Dieseltriebwagen: 80 l/100 km oder 3,3 l/100 km und Fahrgast (jeweils unter der Annahme der in der Nutzen-Kosten-Untersuchung vom Januar 2017 angesetzten Fahrgastzahlen ermittelt).

den Bus als gegeben unterstellt werde. Dies sei ohnehin eine systematische Benachteiligung des Schienenverkehrs. Blieben diese pauschalen Aussagen zur angeblichen Vorteilhaftigkeit des Busverkehrs so bestehen, würde dies auf Dauer nahezu jede Reaktivierung von Schienenstrecken verhindern und auch die Verkehre auf bestehenden Strecken in eine gefährliche Diskussion bringen.

Unabhängig von Fragen der Wirtschaftlichkeit von Verkehrsprojekten müsse der Landesregierung ein politischer Gestaltungsspielraum zugebilligt werden. So ermögliche der Schienenpersonennahverkehr beispielsweise wegen der Laufruhe, der Sitzteilung, der Fahrradmitnahmemöglichkeiten und der Verfügbarkeit von WC eine komfortablere Mobilität als der Bus. Diese Systemvorteile des Schienenpersonennahverkehrs sollten nicht nur Verdichtungsräumen vorbehalten sein, sondern auch als strukturpolitisches Instrument zum Erhalt der Attraktivität der ländlichen Räume und als Gegeninstrument zur Landflucht genutzt werden können.

Hierzu bemerkt der Rechnungshof Folgendes:

- Das von dem Ministerium auf einen Wert knapp unter 1,0 korrigierte Nutzen-Kosten-Verhältnis basiert auf teilweise unrealistischen Best-Case-Szenarien. Werden der Ermittlung weniger optimistische Szenarien zugrunde gelegt, sinkt das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf 0,36.
- Soweit das Ministerium von einer systematischen Benachteiligung des Schienenpersonennahverkehrs gegenüber der Straße ausgeht, wird darauf hingewiesen, dass Fahrweginvestitionen auch bei Bussystemen anfallen können und in Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu berücksichtigen sind, so z.B. bei Haltestellen, Lichtsignalanlagen, Umbaumaßnahmen an Straßenkreuzungen sowie bei Busfahrstreifen auf überlasteten Streckenabschnitten. Im Übrigen wird der Schienenpersonennahverkehr aufgrund seiner Fahrzeug- und Stationsausstattung auf der Nutzenseite der Berechnungen nach der Standardisierten Bewertung regelmäßig durch einen sogenannten „Bahnbonus“ privilegiert. Darüber hinaus kehrt sich eine eventuelle Benachteiligung bei höheren Fahrgastzahlen und -zuwachsen in der Regel in eine wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit gegenüber der Straße um.
- Dem vom Ministerium angeführten Vorteil einer komfortableren Mobilität des Schienenpersonennahverkehrs steht der wenig attraktive Zustand des nicht barrierefreien Bahnhofs Diez gegenüber, der nicht den gesetzlichen Anforderungen²⁴ entspricht.

²⁴ § 3 Abs. 6 und 7 Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516), BS 924-8.



Die Fotografien zeigen den in erheblichem Umfang sanierungs- und modernisierungsbedürftigen Bahnhof Diez. Ein konkreter Realisierungshorizont für planerische Überlegungen zur Herstellung der Barrierefreiheit wurde dem Rechnungshof nicht genannt.

- Es ist zweifelhaft, ob die Reaktivierung einer 9 km langen Nebenstrecke in der Region ein geeignetes Instrument zur Verhinderung der Landflucht und zum Erhalt der Attraktivität des ländlichen Raums sein kann. Darüber hinausgehende strukturpolitische Vorteile wären zu konkretisieren und durch empirisch abgesicherte Studien zu belegen.
- Die Prüfungsfeststellungen des Rechnungshofs und das in Auftrag gegebene Gutachten enthalten keine pauschalen Aussagen, sondern konkrete Belege für die wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit eines Express-Bussystems in einem räumlich abgegrenzten Untersuchungsgebiet.
- Der Gestaltungsspielraum der Entscheidungsträger wurde vom Rechnungshof nicht infrage gestellt. Allerdings sollten die Entscheidungsgrundlagen entsprechend den haushaltsrechtlichen Vorgaben und den Standards des bundesweit angewandten Nachweisverfahrens unter Einbeziehung möglicher Lösungsvarianten zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs ordnungsgemäß vorbereitet werden. Dies war bei den Nutzen-Kosten-Untersuchungen nicht gewährleistet.

3 Folgerungen

3.1 Zu den nachstehenden Forderungen wurden die gebotenen Folgerungen bereits gezogen oder eingeleitet:

Der Rechnungshof hatte gefordert, in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Kostenrisiken durch angemessene Risikozuschläge zu berücksichtigen, deren Höhe sich am erreichten Planungsstand orientiert.

3.2 Folgende Forderungen sind nicht erledigt:

Der Rechnungshof hat gefordert,

- a) in die Entscheidung über die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Aartal die Feststellungen des Rechnungshofs hinsichtlich der nicht belegten Wirtschaftlichkeit der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Hahnstätten und Diez und der ökologischen und ökonomischen Vorteile eines Express-Bussystems sowie des Einsatzes emissionsarmer Busse einzubeziehen und über das Ergebnis der diesbezüglichen Untersuchungen zu berichten,
- b) bei künftigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Projekten des öffentlichen Personennahverkehrs die haushaltsrechtlichen Vorgaben und die Verfahrensvorschriften der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen unter Einbeziehung alternativer Lösungsmöglichkeiten und Szenario-Betrachtungen sowie sachgerechter Prognosehorizonte und Folgekosten zu beachten,
- c) bei künftigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen Mit-Fälle nur mit solchen Ohne-Fällen zu vergleichen, die langfristig wirtschaftlich tragfähig sind.