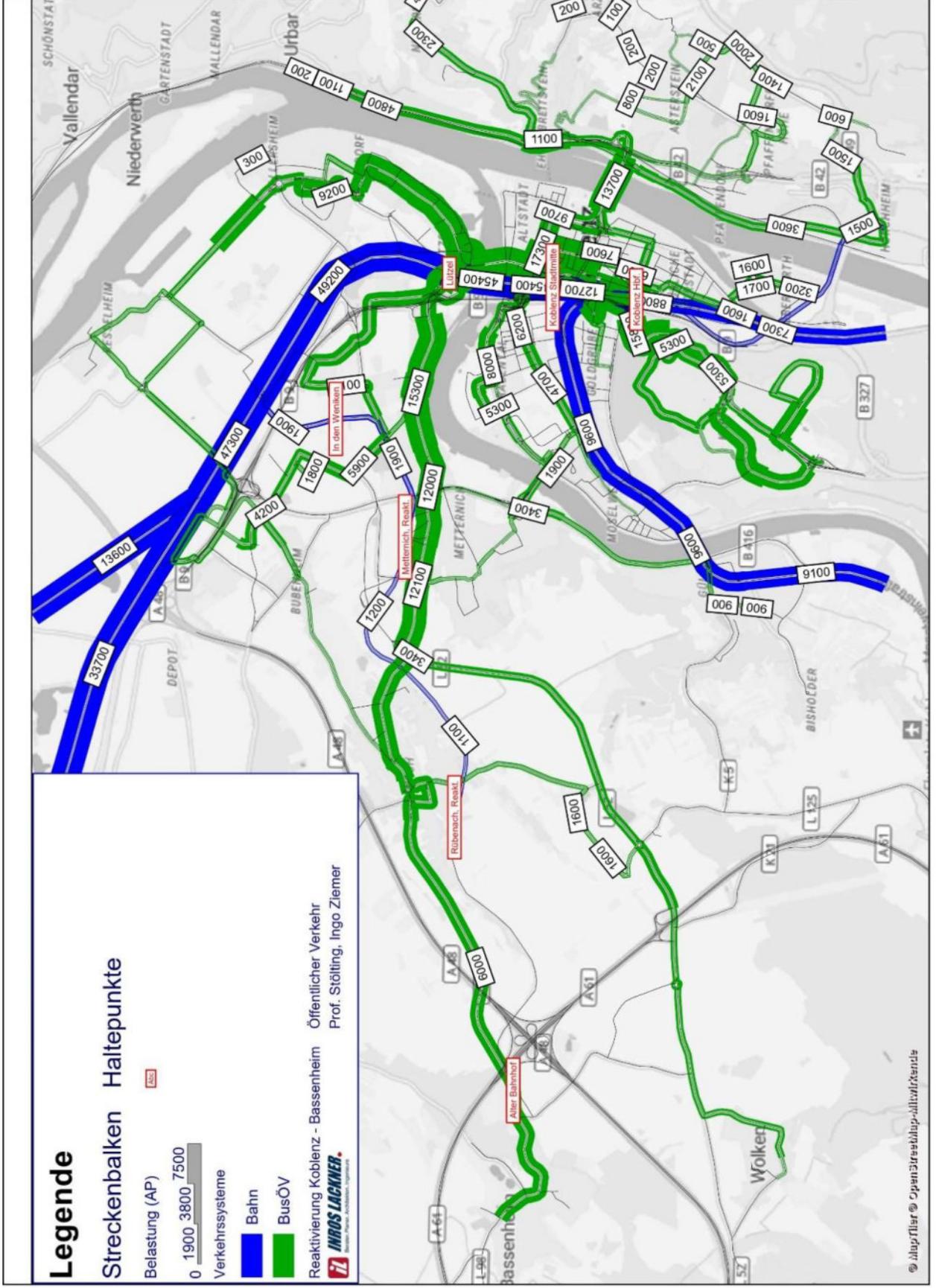


## Anlage 25: Verkehrsmodell – RB bis Rübenach



trafficsolutions

Mobilität für Menschen und Güter

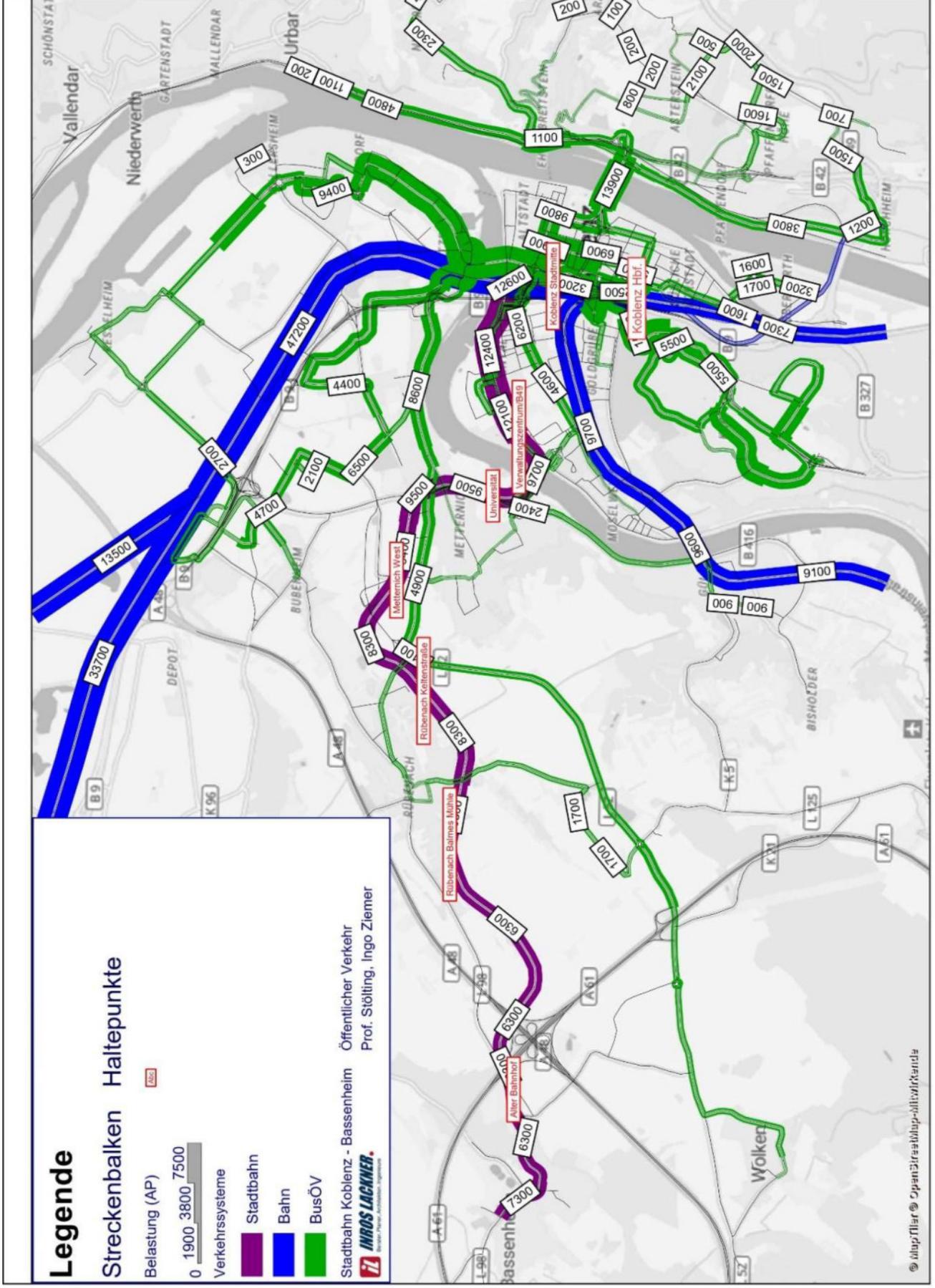


## Anlage 26: Verkehrsmodell – Stadtbahn bis Bassenheim



trafficsolutions

Mobilität für Menschen und Güter

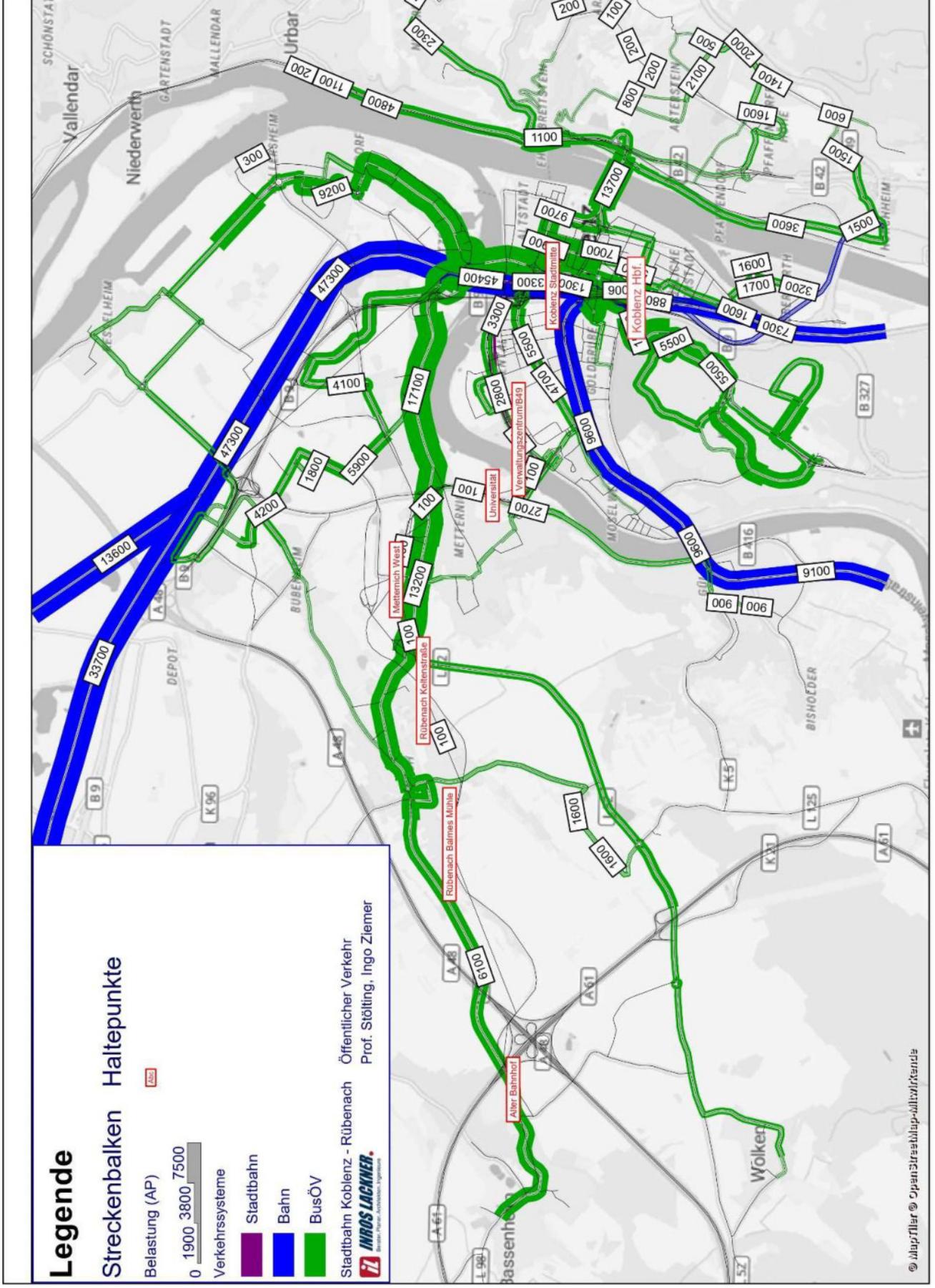


## Anlage 27: Verkehrsmodell – Stadtbahn bis Rübenach

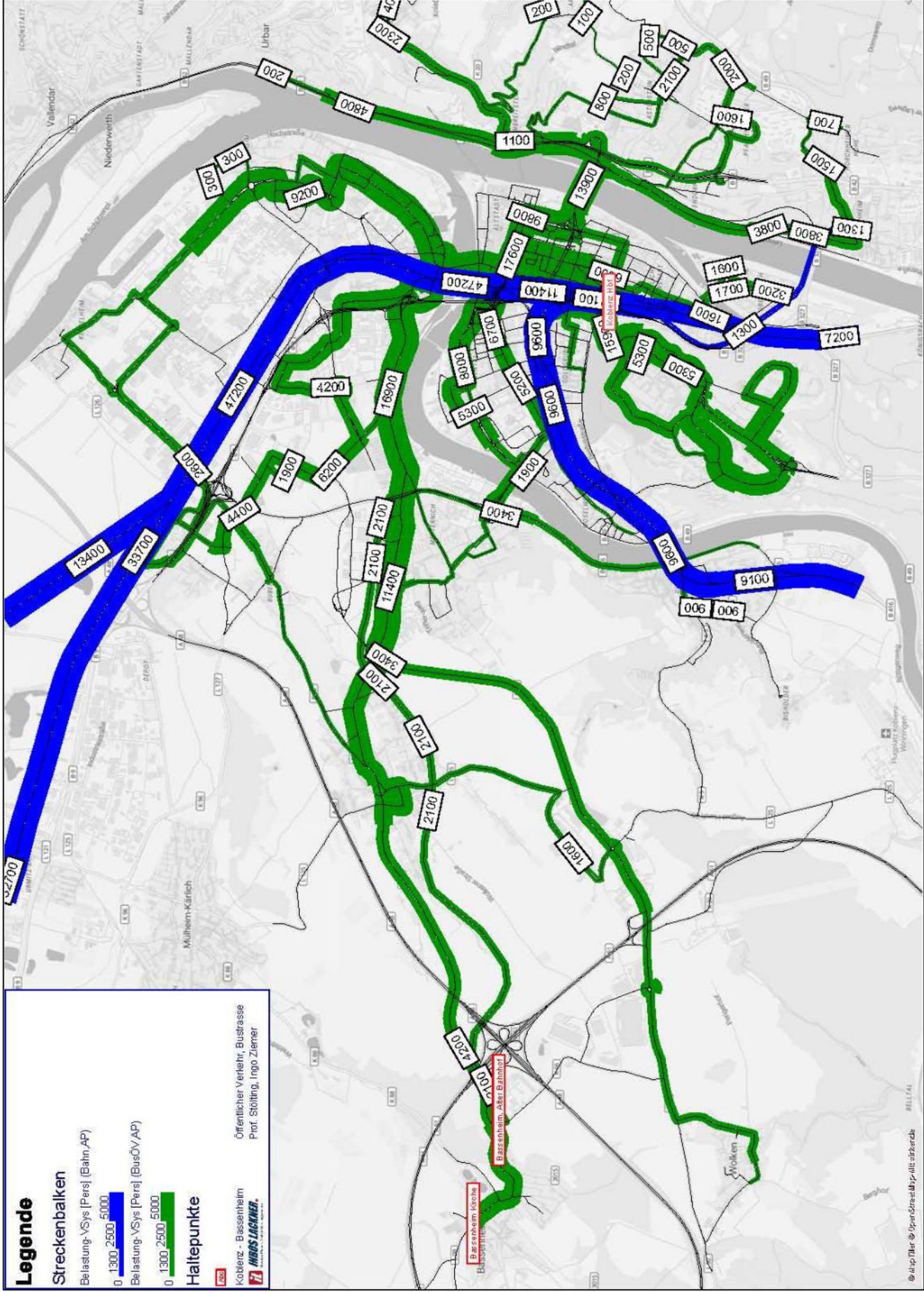


trafficsolutions

Mobilität für Menschen und Güter



## Anlage 28: Verkehrsmodell – Bustrasse

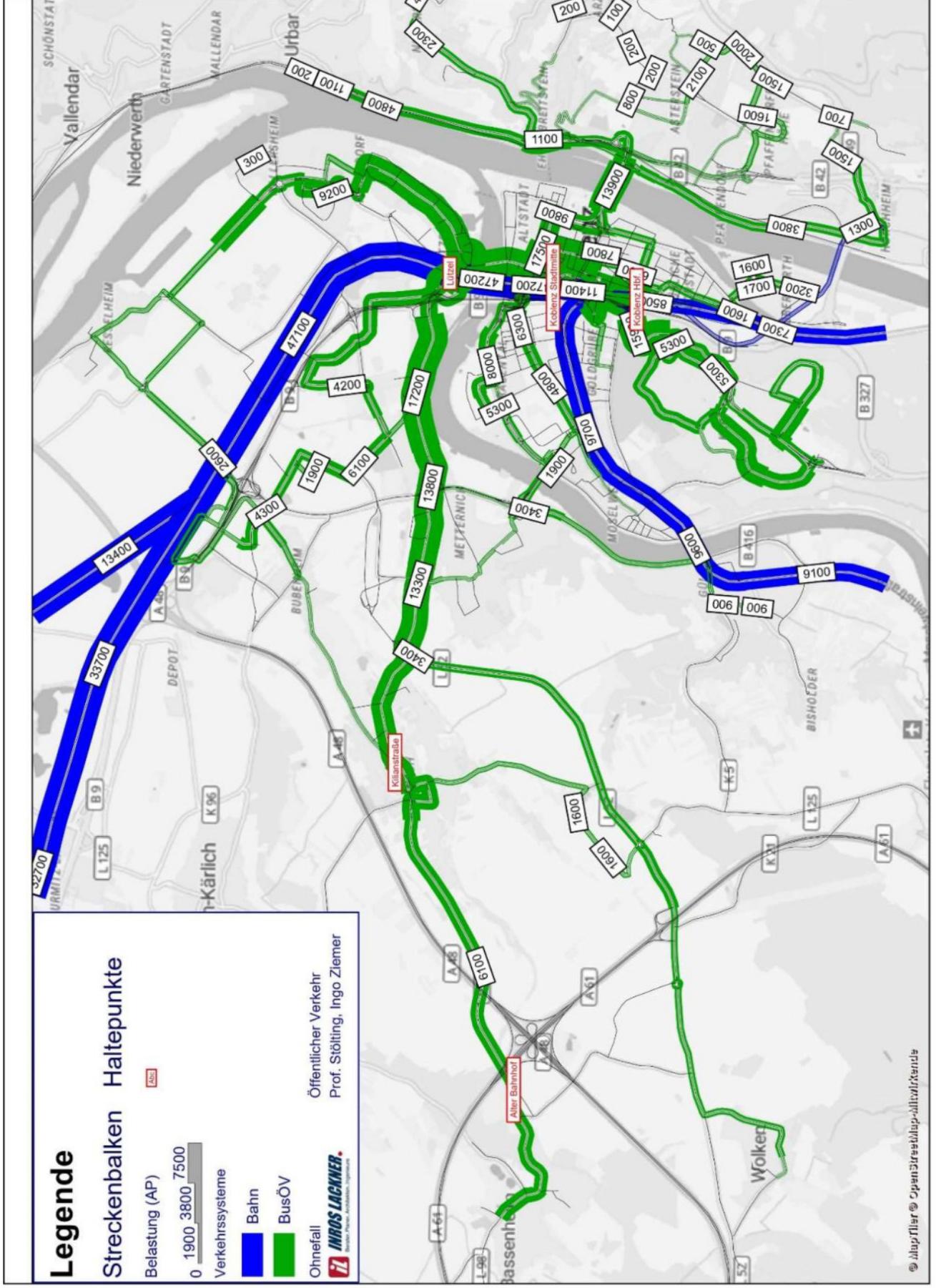


## Anlage 29: Verkehrsmodell – Ohnefall



trafficsolutions

Mobilität für Menschen und Güter



Anlage 30: Auszug aus dem Ministerialblatt RLP vom 31.03.2016:  
Förderung der Investitionen für die Reaktivierung oder Ertüchtigung  
von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in  
Rheinland-Pfalz außerhalb des Rheinland-Pfalz-Taktes (VV NE-Bahnen)

**Normgeber:** Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur  
**Aktenzeichen:** 375-44 567  
**Erlassdatum:** 08.03.2016  
**Fassung vom:** 08.03.2016  
**Gültig ab:** 01.04.2016  
**Gültig bis:** 31.12.2026  
**Quelle:**



**Gliederungs-Nr:** 932  
**Fundstellen:** MinBl. 2016, 90, MinBl. 2021, 204

---

**Förderung der Investitionen für die Reaktivierung oder Ertüchtigung  
von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in  
Rheinland-Pfalz außerhalb des Rheinland-Pfalz-Taktes (VV NE-Bahnen)**

**Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis**

- 1 Rechtsgrundlage, Zwecksetzung
  - 2 Zuwendungsgegenstand
  - 3 Zuwendungsempfänger
  - 4 Zuwendungsvoraussetzungen
  - 5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung
    - 5.1 Art der Zuwendung
    - 5.2 Umfang der Zuwendung
    - 5.3 Nicht zuwendungsfähige Ausgaben
    - 5.4 Höhe der Zuwendung
  - 6 Antragstellung
  - 7 Sonstige Bestimmungen
  - 8 Bewilligung und Auszahlung
  - 9 Schlussbestimmungen
- Anlagen (nichtamtliches Verzeichnis)

932

**Förderung der Investitionen  
für die Reaktivierung oder Ertüchtigung  
von nicht bundeseigenen öffentlichen  
Eisenbahninfrastrukturen in Rheinland-Pfalz  
außerhalb des Rheinland-Pfalz-Taktes  
(VV NE-Bahnen)**

**Verwaltungsvorschrift des Ministeriums des Innern,  
für Sport und Infrastruktur  
vom 8. März 2016 (375-44 567)**

**Fundstelle:** MinBl. 2016, S. 90

**1 Rechtsgrundlage, Zweckbindung**

Das Land Rheinland-Pfalz gewährt auf der Grundlage und nach Maßgabe der §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) vom 20. Dezember 1971 (GVBl. 1972, S. 2), zuletzt geändert durch § 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 467), BS 63-1, und der hierzu ergangenen Verwaltungsvorschrift zum Vollzug der Landeshaushaltsordnung (VV-LHO) vom 20. Dezember 2002 (MinBl. 2003 S. 22, 324; 2012 S. 410) sowie dieser Verwaltungsvorschrift zweckgebundene Zuwendungen zur Projektförderung

- 1.1 einmaliger Investitionen für die Reaktivierung oder nachhaltige Ertüchtigung (Gesamtmaßnahme) und
- 1.2 auf mehrere Jahre verteilter Investitionen zur Erhaltung der Betriebssicherheit (Einzelmaßnahme)

an öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen ohne tägliche Schienenpersonennahverkehre im Rheinland-Pfalz-Takt, die von nicht bundeseigenen Eisenbahnen betrieben werden.

Ein Rechtsanspruch des Antragstellers auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

**2 Zuwendungsgegenstand**

- 2.1 Gefördert werden anteilig
  - 2.1.1 Investitionsmaßnahmen als Gesamtmaßnahmen nach Nummer 1.1 oder als Einzelmaßnahmen nach Nummer 1.2,
  - 2.1.2 Planungsleistungen vorab zur Erlangung der Entscheidungsgrundlagen für eine Gesamtmaßnahme nach Nummer 1.1. Planungsleistungen entsprechend den Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) vom 10. Juli 2013 (BGBl. I S. 2276) als Grundlage für eine erste Entscheidung der Projektträger werden vorab durch das Land gefördert. Planungsleistungen entsprechend den Leistungsphasen 3 und 4 HOAI sind vom Antragsteller vorzufinanzieren, können aber ohne eine separate Zulassung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns nach Teil I Nr. 1.3 und Teil II Nr. 1.3 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO im Rahmen des Antragsverfahrens für die Durchführung des Projekts berücksichtigt werden.

- 2.2 Der Antragsteller hat sich spätestens bis zur Bewilligung der ersten Zuwendung für eine der Varianten gemäß Nummer 1.1 oder Nummer 1.2 verbindlich zu entscheiden.
- 2.3 Nach Abschluss der Gesamtmaßnahme gemäß Nummer 1.1 werden während der Zweckbindungsfrist des Zuwendungsbescheids für die betreffenden Eisenbahninfrastrukturen seitens des Landes grundsätzlich keine weiteren Maßnahmen nach dieser Verwaltungsvorschrift mehr gefördert.
- 3 Zuwendungsempfänger**
- 3.1 Zuwendungen können einzelnen kommunalen Gebietskörperschaften (verbandsfreien Gemeinden, Verbandsgemeinden, Landkreisen, kreisfreien Städten) oder kommunalen Zweckverbänden gemäß dem Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit gewährt werden.
- 3.2 Für Einzelmaßnahmen nach Nummer 1.2 können Zuwendungen auch unmittelbar an juristische Personen des privaten Rechts gewährt werden (Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit einer Genehmigung gemäß § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEG -).
- 4 Zuwendungsvoraussetzungen**
- 4.1 Die Maßnahme darf noch nicht begonnen sein (Teil I Nr. 1.3 und Teil II Nr. 1.3 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO). Planungsleistungen nach Nummer 2.1.2 Satz 2 bleiben davon unberührt.
- 4.2 Die Zuwendung darf nur gewährt werden, wenn der Antragsteller (vgl. Nummer 3) die wirtschaftliche und rechtliche Tragfähigkeit der Maßnahme über den Zeitraum der Zweckbindung (vgl. Nummer 7.1) nachweisen kann.
- 4.3 Der Antragsteller hat die zu der Eisenbahninfrastruktur gehörenden planfestgestellten Bahnflächen zu erwerben oder im Rahmen eines langlaufenden Pachtvertrags (mindestens für den Zweckbindungszeitraum) zu pachten. Er hat diese Absicht bei Antragstellung zu erklären und unter gleichzeitiger Vorlage von entsprechenden Angeboten des derzeitigen Eigentümers der Infrastruktur zu belegen.
- 4.4 Der Antragsteller hat die Wirtschaftlichkeit durch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nachzuweisen (§ 7 Abs. 2 LHO, Nummern 2 bis 4 zu § 7 LHO der VV-LHO). Diese Wirtschaftlichkeitsuntersuchung muss eine Prognose der Nutzerzahlen auf der Grundlage geeigneter Methoden beinhalten. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist dem Förderantrag beizufügen.
- 4.5 Die Prognose der touristischen Nutzer hat auf der Grundlage eines entsprechenden regionalen touristischen Gesamtkonzeptes zu erfolgen, aus dem der Nutzen der touristischen Ausflugsverkehre auf der Schiene ersichtlich wird. Auf eine solche Prognose kann verzichtet werden, wenn touristische Verkehre nach der Prognose der Nutzerzahl von untergeordneter Bedeutung sind.

- 4.6 Sofern in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gemäß Nummer 4.4 nicht eigenwirtschaftliche touristische Ausflugsverkehre einbezogen sind, hat der regional zuständige Zweckverband Schienenpersonennahverkehr auf der Grundlage einer möglichst detaillierten Abschätzung der Bestellerentgelte einen verbindlichen Grundsatzbeschluss über die Bestellung und Finanzierung der vorgesehenen touristischen Ausflugsverkehre auf der jeweiligen Strecke für den Zweckbindungszeitraum der Infrastrukturförderung nach dieser Verwaltungsvorschrift (vgl. Nummer 7.1) zu fassen. Eine Niederschrift des Grundsatzbeschlusses ist dem Antrag beizufügen.
- 4.7 Bei Strecken, für die in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gemäß Nummer 4.4 auch eine Nutzung durch Schienengüterverkehre angenommen wird, müssen zum Nachweis der Konkurrenzfähigkeit der Schienengüterverkehre gegenüber anderen Verkehrsträgern (z. B. Straße) belastbare Angaben zur Menge der auf der Schiene zu erwartenden Verkehre (Tonnagen bzw. Tonnenkilometer) vorgelegt werden.
- 4.8 Der Antragsteller muss über eine Genehmigung nach § 6 AEG als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfügen oder deren Erlangung für die zu fördernde Eisenbahninfrastruktur beabsichtigen. Der Antragsteller nach Nummer 3.1 kann sich diesbezüglich auch qualifizierter juristischer Personen des privaten Rechts bedienen, sofern diese im Wege eines den geltenden Vergabevorschriften entsprechenden öffentlichen Ausschreibungsverfahrens ermittelt werden.
- 4.9 Der Antragsteller benennt die maßgeblichen Parameter der Eisenbahninfrastruktur (Streckenklasse, Streckengeschwindigkeit), die durch die Investitionsmaßnahmen erreicht werden sollen, und hat deren dauerhafte Erhaltung während der Zweckbindungsfrist zuzusichern.
- 4.10 Der Antragsteller hat den Nachweis zu führen, welche Kosten für die Unterhaltung und Instandhaltung für eine unterbrechungsfreie betriebsbereite und sichere Vorhaltung der planfestgestellten öffentlichen Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Verkehrsstationen für die Dauer der Zweckbindung des Zuwendungsbescheids anfallen und wie er diese unter Berücksichtigung seiner dauernden Leistungsfähigkeit finanzieren will.
- 4.11 Kommunale Gebietskörperschaften, auch soweit sie an einer antragstellenden juristischen Person beteiligt sind, müssen ihre Einnahmequellen ausschöpfen (§ 94 der Gemeindeordnung).
- 4.12 Die vorgelegten Pläne müssen veranschlagungs- und ausführungsfähig sein (vgl. § 10 Abs. 2 der Gemeindehaushaltsverordnung).
- 4.13 Werden die Zuwendungen unmittelbar juristischen Personen des privaten Rechts gewährt (Nummer 3.2), soll ein etwaiger Erstattungsanspruch im Zuwendungsbescheid durch Sicherheitsleistungen des Zuwendungsempfängers gesichert werden (Teil I Nr. 5.3.1 zu § 44 Abs. 1

LHO der VV-LHO). Bei der Förderung juristischer Personen des privaten Rechts sind die allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) - Teil I Anlage 3 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO - zum Bestandteil des Zuwendungsbescheids zu machen.

- 4.14 Bei einer Förderung kommunaler Gebietskörperschaften sind die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Gebietskörperschaften und Zweckverbände (ANBest-K) - Teil II Anlage 3 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO - zum Bestandteil des Zuwendungsbescheids zu machen.

## **5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung**

### **5.1 Art der Zuwendung**

Die Zuwendungen werden im Rahmen der Projektförderung zur Anteilsfinanzierung als einmaliger nicht rückzahlbarer Baukostenzuschuss gewährt. Die Zuwendung ist bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag zu begrenzen.

### **5.2 Umfang der Zuwendung**

- 5.2.1 Zuwendungen zu Planungsleistungen analog HOAI, Leistungsphasen 1 bis 4, werden nur bei Gesamtmaßnahmen nach Nummer 1.1 gewährt.

- 5.2.2 Zuwendungen werden gewährt zu Lieferungen und Leistungen, die im Rahmen gewerblicher/freiberuflicher Betätigung erbracht werden.

- 5.2.3 Förderungsfähig sind Ausgaben, die unter Beachtung geltender preis- und vergaberechtlicher Bestimmungen entstehen, angemessen sind, den vertraglichen Vereinbarungen entsprechen und der Erfüllung des technischen Regelwerks dienen.

- 5.2.4 Die Förderung der Lieferung oder Leistung eines wirtschaftlichen Unternehmens der Kommune ist ausnahmsweise möglich, wenn sie nachweislich nur alleine durch dieses Unternehmen erbracht werden kann. Die Förderung der Lieferung oder Leistung einer Gesellschaft mit öffentlicher Beteiligung ist ausnahmsweise möglich, wenn sie unter wettbewerbs- und vergaberechtlichen Bestimmungen erbracht sind.

- 5.2.5 Arbeitsleistungen des Antragstellers im Rahmen der zuwendungsfähigen Baumaßnahme (Eigenleistungen) werden, soweit sie nach Art und Umfang vertretbar sind, als Eigenmittlersatz anerkannt. Die als Eigenleistung vorgesehenen Teilmaßnahmen sollen 30 v. H. der zuwendungsfähigen Gesamtkosten nicht überschreiten und sind im Rahmen der Antragstellung mit der Bewilligungsbehörde abzustimmen. Der Wert der Eigenleistungen ist durch die Ermittlung der ersparten Unternehmerleistung nachzuweisen.

### **5.3 Nicht zuwendungsfähige Ausgaben**

Zu den nicht zuwendungsfähigen Ausgaben gehören insbesondere

- 5.3.1 Personal- und Sachaufwendungen des Antragstellers, die im Zusammenhang mit der Erstellung des Förderantrags entstehen sowie Verwaltung/Bewirtschaftung der Fördermittel (Verwaltungskosten).
- 5.3.2 Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Aufbringung des Eigenanteils des Antragstellers und der Verwaltung oder der Vorfinanzierung der Fördermittel (Geldbeschaffungskosten und Zinsen) entstehen.
- 5.3.3 Grunderwerbs- bzw. Pachtkosten und Kosten des Eisenbahninfrastrukturanschlusses.
- 5.3.4 Investitionen an Verkehrsstationen und deren Umfeld.
- 5.3.5 Projektsteuerungskosten.
- 5.3.6 Ausgaben, die ein Dritter verpflichtet ist zu tragen (z. B. nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht).
- 5.3.7 Ausgabenanteile, in deren Höhe der Zuwendungsempfänger steuerliche Vergünstigungen in Anspruch nehmen kann (z. B. Vorsteuerabzug nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes).
- 5.3.8 Ausgaben für den laufenden Unterhalt und sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sowie der Verkehrsstationen während der Zweckbindungsfrist des Zuwendungsbescheids. Hierzu zählen u. a. auch jährliche Vegetationsarbeiten, das Freihalten der Entwässerungseinrichtungen und die turnusmäßigen Prüfungen der Eisenbahnanlagen.
- 5.4 Höhe der Zuwendung
  - 5.4.1 Für Gesamtmaßnahmen gemäß Nummer 1.1 werden Zuwendungen in Höhe von bis zu 85 v. H. der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt.
  - 5.4.2 Für Einzelmaßnahmen gemäß Nummer 1.2 werden Zuwendungen in Höhe von bis zu 50 v. H. der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt.
  - 5.4.3 Sofern eine Förderung über andere Förderprogramme (z. B. Schienengüterfernverkehrsnetzförderungs-gesetz vom 7. August 2013 - BGBl. I S. 3115 -) möglich ist, sind diese Fördermittel vorrangig in Anspruch zu nehmen. Ergänzend hierzu können Landeszuwendungen nach dieser Verwaltungsvorschrift bewilligt werden. Landeszuwendungen werden dabei maximal bis zur Erreichung des Höchstfördersatzes gemäß Nummer 5.4.1 gewährt.

- 5.4.4 Im Finanzierungsplan ist der Finanzierungsanteil der kommunalen Gebietskörperschaften vollständig nachzuweisen. Auch bei Einzelmaßnahmen gemäß Nummer 1.2 ist eine kommunale Beteiligung in Höhe von 15 v. H. an den Investitionskosten nachzuweisen.
- 5.4.5 Der Nachweis der Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Investitions- bzw. jährlichen Ausgaben (vgl. Nummer 5.3) und der Ausgaben gemäß Nummer 7.3 hat durch den Antragsteller für den Zweckbindungszeitraum (vgl. Nummer 7.1) auch für den Fall negativer Abweichungen von den Planungsannahmen vollständig zu erfolgen.
- 5.4.6 Eine nachträgliche Erhöhung der Landeszuwendung wegen eventueller Mehrausgaben (insbesondere aus Preissteigerungen) ist ausgeschlossen.

## **6 Antragstellung**

- 6.1 Für jedes Vorhaben ist ein Antrag nach Teil I Anlage 4 Muster 1 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO bei der Bewilligungsbehörde vorzulegen.
- 6.2 Neben den Nachweisen zu den Zuwendungsvoraussetzungen gemäß den Nummern 4.2 bis 4.10 sind mit dem Antrag die nachstehend bezeichneten Unterlagen vorzulegen:
- 6.2.1 Mit dem Erstantrag ist die verbindliche Erklärung gemäß Nummer 2.2 abzugeben.
- 6.2.2 Dem Antrag ist ein umfassender Erläuterungsbericht in einer Gliederung gemäß Anlage hinzuzufügen.
- 6.2.3 Bei Anträgen zu Einzelmaßnahmen gemäß Nummer 1.2 ist mit der ersten Antragstellung ein mittelfristiger Investitionsplan für die nächsten zehn Jahre vorzulegen.
- 6.2.4 Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme ist nachzuweisen (vgl. auch die Nummern 5.4.4 und 5.4.5). Bei Einzelmaßnahmen gemäß Nummer 1.2 ist eine Erklärung der Bereitschaft der Kommunen zur Mitfinanzierung ggf. erforderlicher weiterer Investitionsmaßnahmen gemäß Investitionsplan (vgl. Nummer 6.2.3) vorzulegen.
- 6.2.5 Sofern der Antragsteller eine Weiterleitung der Zuwendung an Dritte gemäß Nummer 7.7 beabsichtigt, ist dies bei der Beantragung anzugeben.
- 6.2.6 Von Antragstellern gemäß Nummer 3.1 ist eine Übersicht über die Haushalts- und Finanzlage (Teil II Anlage 1 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO) und eine kommunalaufsichtliche Stellungnahme über die finanzielle Leistungsfähigkeit zur Erbringung des finanziellen Eigenanteils und der nicht zuwendungsfähigen Ausgaben (vgl. Nummer 5.3) vorzulegen.

- 6.2.7 Antragsteller gemäß Nummer 3.2 haben zur Sicherung eines etwaigen Erstattungsanspruchs eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft oder eine vergleichbare Sicherheit vorzulegen (vgl. Nummer 4.13).

## **7 Sonstige Bestimmungen**

- 7.1 Die Zweckbindungsfrist bei Gesamtmaßnahmen gemäß Nummer 1.1 beträgt 15 Jahre. Die Zweckbindungsfrist für Einzelmaßnahmen gemäß Nummer 1.2 beträgt zehn Jahre. Im Einzelfall können auf begründeten Antrag hin abweichende Zweckbindungsfristen zugelassen werden.
- 7.2 Eine Einbeziehung der nicht zuwendungsfähigen Ausgabenpositionen gemäß den Nummern 5.3.1 bis 5.3.5 in die Kalkulation nach Nummer 4.10 ist für die Ermittlung der Trassenentgelte für touristische Verkehre nicht zulässig, sofern eine Förderung nach dieser Verwaltungsvorschrift erfolgt. Diese Kosten sind durch die Kommunen zu tragen.
- 7.3 Die Kosten für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung der Verkehrsstationen und deren Umfeld (vgl. Nummer 5.3.8) werden bei Gesamtmaßnahmen nach Nummer 1.1 durch die Kommunen getragen.
- 7.4 Eine Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs und damit einhergehende weitere Investitionen innerhalb des Zweckbindungszeitraums gemäß Nummer 7.1 sind förderungschädlich. Es entstehen in diesem Zusammenhang keine Rückzahlungsverpflichtungen für den Zuwendungsempfänger.
- 7.5 Forderungen der Landeseisenbahnaufsicht zur Gewährleistung der Betriebssicherheit bleiben unberührt. Insofern ist es sachgerecht, technische Fragen in den Antragsunterlagen im Vorfeld grundsätzlich mit der Landeseisenbahnaufsicht abzustimmen.
- 7.6 Zuwendungen zu Einzelmaßnahmen nach Nummer 1.2 werden für jedes Haushaltsjahr separat bewilligt. Verpflichtungsermächtigungen für solche Projekte sind im Landeshaushalt für maximal fünf Jahre vorgesehen.
- 7.7 Die Weiterleitung der Zuwendung von einem Antragsteller nach Nummer 3.1 an Dritte gemäß Nummer 3.2 kann in Form von Kostenerstattungen erfolgen. Die Bestimmungen der Nummer 5.3.7 gelten in diesem Fall auch für den Dritten.

## **8 Bewilligung und Auszahlung**

- 8.1 Zuwendungen werden durch das für das Eisenbahnwesen zuständige Ministerium gewährt. Form und Inhalt des Bewilligungsbescheids richten sich nach Teil II Nr. 4 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO bzw. bei Antragstellern nach Nummer 3.2 nach Teil I Nr. 4 zu § 44 Abs. 1 LHO der VV-LHO.
- 8.2 Die Bewilligungsbehörde kann auf begründeten Antrag hin Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen dieser Verwaltungsvorschrift zulassen. Ausnahmen zu den Nummern 5.4.1 bis 5.4.5 sind jedoch nicht zulässig. Die ausnahmebegründenden Umstände sind aktenkundig zu machen. Entstehen durch die Bewilligung einer einzelfallbezogenen Ausnahme zuwendungsfähige Ausgaben von mehr als 500.000 EUR, bedarf die Bewilligung der Ausnahme der Einwilligung des für Finanzen zuständigen Ministeriums.
- 8.3 Die Bereitstellung und Auszahlung der Zuwendung erfolgt auf der Grundlage der Bestimmungen der Nummer 1.4 ANBest-P bzw. der Nummer 1.3 ANBest-K durch das für das Eisenbahnwesen zuständige Ministerium. Die Auszahlung erfolgt anteilig auf Antrag des Zuwendungsempfängers.

## **9 Schlussbestimmungen**

Diese Verwaltungsvorschrift tritt am Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

### **Anlagen (nichtamtliches Verzeichnis)**

Anlage: Erläuterungsbericht - Gliederung des Inhaltsverzeichnisses

### **Weitere Fassungen dieser Vorschrift**

Vorschrift vom 08.03.2016, gültig ab 01.04.2016 bis 31.12.2026

Anlage 31: Nutzen-Kosten-Berechnung Reaktivierung Koblenz-  
Bassenheim SPNV

| Kategorie  | Kenngröße                                  | Zelle | Einheit                      | Betrag     | Quelle      |
|--|--|-------|------------------------------|------------|-------------|
| <b>Schienerverkehr</b>   |  |       |                              |            |             |
| <i>Eigenschaften der zusätzlichen Abschnitte</i>               |  |       |                              |            |             |
|  | Linienlänge einfach                        | (1)   | [km]                         | 13,7       | Eingabe     |
|  | Linienhalte je Richtung                    | (2)   | [Anzahl]                     | 7          | Eingabe     |
|  | Fahrzeit einfach                           | (3)   | [Minuten]                    | 24         | Eingabe     |
| <b>Fahrzeugeinsatz</b>   |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrzeugtyp                                | (4)   | [Bezeichnung]                | NV 1208EMU | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Fahrzeug                        | (5)   | [€/Fz-km]                    | 2,827      | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Energie Laufleistung            | (6)   | [€/Fz-km]                    | 0,389      | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Energie Halt                    | (7)   | [€/Fz-Halt]                  | 0,239      | Tabelle D-4 |
|  | Unfallkostenrate                           | (8)   | [ct/Zug-km]                  | 36,4       | Tabelle D-3 |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub> Laufleistung | (9)   | [g CO <sub>2</sub> /Fz-km]   | 1.342      | Tabelle D-4 |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub> Halt         | (10)  | [g CO <sub>2</sub> /Fz-Halt] | 825        | Tabelle D-4 |
|  | Schadstoffkostensatz Laufleistung          | (11)  | [€/Fz-km]                    | 0,031      | Tabelle D-4 |
|  | Schadstoffkostensatz Halt                  | (12)  | [€/Fz-Halt]                  | 0,019      | Tabelle D-4 |
|  | mittlere Zuglänge                          | (13)  | [Fahrzeuge/Zug]              | 1          | Eingabe     |
| <b>Kennziffern zusätzliche Leistung</b>                        |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrtenpaare je Werktag                    | (14)  | [Fahrtenpaare/Tag]           | 36         | Eingabe     |
|  | Fahrtenpaare je Jahr                       | (15)  | [Fahrtenpaare/Jahr]          | 12.600     |             |
|  | Fahrplanleistung                           | (16)  | [Zug-km/Jahr]                | 345.240    |             |
|  | Betriebsleistung                           | (17)  | [Fz-km/Jahr]                 | 345.240    |             |
|  | Fahrzeughalte                              | (18)  | [Fz-Halte/Jahr]              | 176.400    |             |
|  | Umlaufstunden                              | (19)  | [Stunden/Jahr]               | 12.600     |             |
| <b>Zusätzliche Betriebskosten Schienenverkehr</b>              |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrzeugkosten                             | (20)  | [T€/Jahr]                    | 976,0      |             |
|  | Energiekosten                              | (21)  | [T€/Jahr]                    | 176,5      |             |
|  | Personalkosten                             | (22)  | [T€/Jahr]                    | 579,6      |             |
|  | Summe Kosten                               | (23)  | [T€/Jahr]                    | 1732,1     |             |
| <b>Zusätzliche Unfall- und Umweltwirkungen Schienenverkehr</b> |  |       |                              |            |             |
|  | Unfallfolgekosten                          | (24)  | [T€/Jahr]                    | 125,7      |             |
|  | CO <sub>2</sub> -Emissionen                | (25)  | [t/Jahr]                     | 608,8      |             |
|  | Schadstoffemissionskosten                  | (26)  | [T€/Jahr]                    | 14,1       |             |

|  |      |                             |                  |
|--|------|-----------------------------|------------------|
| <b>Bus</b>                             |      |                             |                  |
| <i>Fahrzeugkenndaten</i>               |      |                             |                  |
| Kostensatz Betrieb                     | (27) | [€/Bus-km]                  | 2,7 Tabelle D-3  |
| Unfallkostenrate                       | (28) | [ct/Bus-km]                 | 21,3 Tabelle D-3 |
| Emissionsrate CO <sub>2</sub>          | (29) | [g CO <sub>2</sub> /Bus-km] | 886 Tabelle D-3  |
| Schadstoffkostensatz                   | (30) | [ct/Bus-km]                 | 2,1 Tabelle D-3  |
| <i>Kennziffern vermiedene Leistung</i> |      |                             |                  |
| geschätzte Einsparung Busleistung      | (31) | [%]                         | 70 Schätzung     |
| geschätzter Umwegfaktor Bus            | (32) |                             | 2,5 Schätzung    |
| Saldo Betriebsleistung Bus             | (33) | [Bus-km/Jahr]               | -604.170         |
| <i>Betriebskosten</i>                  |      |                             |                  |
| Saldo Betriebskosten Bus               | (34) | [T€/Jahr]                   | -1.631,3         |
| <i>Unfall- und Umweltwirkungen</i>     |      |                             |                  |
| Saldo Unfallfolgekosten                | (35) | [T€/Jahr]                   | -128,7           |
| Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen      | (36) | [t/Jahr]                    | -535,3           |
| Saldo Schadstoffemissionen             | (37) | [T€/Jahr]                   | -12,7            |
| <b>ÖPNV gesamt</b>                     |      |                             |                  |
| Saldo Betriebskosten                   | (38) | [T€/Jahr]                   | 100,8            |
| Saldo Unfallfolgekosten                | (39) | [T€/Jahr]                   | -3,0             |
| Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen      | (40) | [t/Jahr]                    | 73,5             |
| Saldo Schadstoffemissionskosten        | (41) | [T€/Jahr]                   | 1,4              |

Blatt 2-1 Relevante Gemeinden und ihre Eigenschaften

| Gemeinde<br>(1) | Typ<br>(2)       | Zentralität<br>(3) | Kreis<br>(4)  | Bahnanschluss     |                |
|-----------------|------------------|--------------------|---------------|-------------------|----------------|
|                 |                  |                    |               | Istzustand<br>(5) | Mitfall<br>(6) |
| Eingabe         | Eingabe          | Eingabe            | Eingabe       | Eingabe           | Eingabe        |
| Bassenheim      | Vorhabengemeinde | ohne               | Mayen-Koblenz | 0                 | 1              |
| Rübenach        | Vorhabengemeinde | ohne               | Koblenz       | 0                 | 1              |
| Metternich      | Vorhabengemeinde | ohne               | Koblenz       | 0                 | 1              |
| Koblenz         | Destination      | groß               | Koblenz       | 1                 | 1              |

| (1)              | (2)                          | (3)                    | (4)             | (5)   | (6)                            |
|------------------|------------------------------|------------------------|-----------------|---|--------------------------------|
| Vorhabengemeinde | Vorhabengemeinde/Destination | Straßenentfernung [km] | Abschlagsfaktor | Verkehrsaufkommen/Werktag [Personenfahrten/Werktag] | kreisintern                    |
| Eingabe          | Eingabe                      | Eingabe                | Eingabe         | Eingabe   | 1 wenn gleicher Kreis, sonst 0 |
| Bassenheim       | Rübenach                     | 4,9                    | 0,75            | 48,41   | 1                              |
| Bassenheim       | Metternich                   | 8,1                    | 0,75            | 184,26  | 1                              |
| Bassenheim       | Koblenz                      | 11,8                   | 0,75            | 1143,70   | 0                              |
| Rübenach         | Metternich                   | 2,5                    | 0               | 391,46  | 1                              |
| Rübenach         | Koblenz                      | 6,7                    | 0               | 2927,09   | 1                              |
| Metternich       | Koblenz                      | 4,2                    | 0               | 5575,20   | 1                              |
| GE Bubenheim     | Bassenheim                   | 8,1                    | 0               | 152,66  | 0                              |
| GE Bubenheim     | Rübenach                     | 4,6                    | 0,75            | 410,46  | 1                              |
| GE Bubenheim     | Metternich                   | 2,1                    | 0               | 442,84  | 1                              |
| GE Bubenheim     | Koblenz                      | 5,9                    | 0               | 1954,77   | 1                              |

| (1)          | (2)         | (7)         | Zentralität |             | Istzustand       |                 | (12)        |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|-----------------|-------------|
|              |             |             | von         | nach        | Bahmschluss nach | Anzahl Umstiege |             |
| (1)          | (2)         | (7)         | (8)         | (9)         | (10)             | (11)            | (12)        |
| Eingabe      | aus 2-1 (3) | aus 2-1 (3) | aus 2-1 (5) | aus 2-1 (5) | aus 2-1 (5)      | Eingabe         | Tabelle D-5 |
| Bassenheim   | ohne        | ohne        | 0           | 0           | 0                | 0               | 0,09        |
| Bassenheim   | Rübenach    | ohne        | 0           | 0           | 0                | 0               | 0,09        |
| Bassenheim   | Metternich  | ohne        | groß        | 0           | 1                | 0               | 0,1         |
| Rübenach     | Metternich  | ohne        | ohne        | 0           | 0                | 0               | 0,09        |
| Rübenach     | Koblenz     | ohne        | groß        | 0           | 1                | 0               | 0,1         |
| Metternich   | Koblenz     | ohne        | groß        | 0           | 1                | 0               | 0,1         |
| GE Bubenheim | Bassenheim  | ohne        | ohne        | 0           | 1                | 1               | 0,02        |
| GE Bubenheim | Rübenach    | ohne        | ohne        | 0           | 0                | 1               | 0,02        |
| GE Bubenheim | Metternich  | ohne        | ohne        | 0           | 0                | 1               | 0,02        |
| GE Bubenheim | Koblenz     | ohne        | groß        | 0           | 1                | 0               | 0,1         |

| (1)          | (2)         | (13)        | Mitfall         |                  | Verkehrsverlagerung |                           |                       |
|--------------|-------------|-------------|-----------------|------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------|
|              |             |             | Bahmschluss von | Bahmschluss nach | Aufkommen           | Leistung                  |                       |
| (1)          | (2)         | (13)        | (14)            | (15)             | (17)                | (18)                      |                       |
| Eingabe      | aus 2-1 (6) | aus 2-1 (6) | aus 2-1 (6)     | Eingabe          | (16)                | (17)                      | (18)                  |
| Bassenheim   | 1           | 1           | 1               | 0                | Tabelle D-5         | [Personenfahrten/Werktag] | [Personen-km/Werktag] |
| Bassenheim   | Rübenach    | 1           | 1               | 0                | 0,11                | 0,2                       | 1,2                   |
| Bassenheim   | Metternich  | 1           | 1               | 0                | 0,11                | 0,9                       | 7,5                   |
| Bassenheim   | Koblenz     | 1           | 1               | 0                | 0,18                | 22,9                      | 269,9                 |
| Rübenach     | Metternich  | 1           | 1               | 0                | 0,11                | 7,8                       | 19,6                  |
| Rübenach     | Koblenz     | 1           | 1               | 0                | 0,18                | 234,2                     | 1568,9                |
| Metternich   | Koblenz     | 1           | 1               | 0                | 0,18                | 446,0                     | 1873,3                |
| GE Bubenheim | Bassenheim  | 1           | 1               | 0                | 0,09                | 10,7                      | 86,6                  |
| GE Bubenheim | Rübenach    | 1           | 1               | 0                | 0,09                | 7,2                       | 33,0                  |
| GE Bubenheim | Metternich  | 1           | 1               | 0                | 0,09                | 31,0                      | 65,1                  |
| GE Bubenheim | Koblenz     | 1           | 1               | 0                | 0,18                | 156,4                     | 922,6                 |

Blatt 2-3 Verkehrlicher Nutzen und Änderung der Umwelt- und Unfallfolgen des Pkw-Verkehrs

| Kategorie  | Kenngroße                                    | Zelle | Einheit               | Betrag       | Quelle               |
|--|--|-------|-----------------------|--------------|----------------------|
| <b>Eingangsdaten</b>   |  |       |                       |              |                      |
| <i>Vorhabeneigenschaften</i>                                   |  |       |                       |              |                      |
|  | Gebietseigenschaft                           | (1)   |                       | Ballungsraum | Tabelle D-6          |
|  | Faktor Gebietseigenschaft                    | (2)   |                       | 1,2          | Tabelle D-6          |
|  | Netzbedeutung                                | (3)   |                       | Erschließung | Tabelle D-6          |
|  | Faktor Netzbedeutung                         | (4)   |                       | 1,3          | Tabelle D-6          |
| <b>Faktoren Reisezeit und induzierter Verkehr</b>              |  |       |                       |              |                      |
|  | Faktor Reisezeit                             | (5)   |                       | 0,872        | ((2) x (4) x 1,2) -1 |
|  | Faktor induzierter Verkehr                   | (6)   |                       | 0,2          | Tabelle D-6          |
|  | Gesamtfaktor                                 | (7)   |                       | 1,072        |                      |
| <b>Wertansätze Pkw</b>   |  |       |                       |              |                      |
|  | Betriebskostensatz                           | (8)   | [/Pkw-km]             | 0,22         | Tabelle D-3          |
|  | Unfallkostenrate                             | (9)   | [ct/Pkw-km]           | 8,5          | Tabelle D-3          |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub>                | (10)  | [g/Pkw-km]            | 127          | Tabelle D-3          |
|  | Schadstoffkostensatz                         | (11)  | [ct/Pkw-km]           | 0,4          | Tabelle D-3          |
| <b>Wirkungen und Nutzen</b>                                    |  |       |                       |              |                      |
| <i>Zusätzliche Unfall- und Umweltwirkungen Schienenverkehr</i> |  |       |                       |              |                      |
|  | geschätzte Änderung Busleistung              | (12)  | [%]                   |              | 70 Blatt 1, Zeile 31 |
|  | Globaler Zuschlag Angebotsänderung           | (13)  | [-]                   | 1,09         |                      |
|  | verlagerte Verkehrsleistung                  | (14)  | [Personen-km/Werktag] | 5283,96      |                      |
|  | verlagerte Pkw-Fahrleistung                  | (15)  | [1.000 Pkw-km/Jahr]   | 1219,38      |                      |
| <i>verkehrliche Nutzen</i>                                     |  |       |                       |              |                      |
|  | vermiedene Pkw-Betriebskosten                | (16)  | [T€/Jahr]             | 268,3        |                      |
|  | Nutzen aus Reisezeit und induziertem Verkehr | (17)  | [T€/Jahr]             | 287,6        |                      |
|  | Summe verkehrlicher Nutzen                   | (18)  | [T€/Jahr]             | 555,8        |                      |
| <b>Änderung der Umwelt- und Unfallfolgen des Pkw-Verkehrs</b>  |  |       |                       |              |                      |
|  | Saldo Unfallkosten                           | (19)  | [T€/Jahr]             | -103,6       |                      |
|  | Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen            | (20)  | [t/Jahr]              | -154,9       |                      |
|  | Saldo Schadstoffemissionskosten              | (21)  | [T€/Jahr]             | -4,9         |                      |

Blatt 3-1 Investitionen und Infrastrukturkosten

| (1)                  | (2)         | (3)                           | (4)         | (5)              | (6)             | (7)           | (8)                     |                     |
|----------------------|-------------|-------------------------------|-------------|------------------|-----------------|---------------|-------------------------|---------------------|
| Kostenposition       | Anlagenteil | Bezeichnung                   | Investition | Preisstand 2016  | Annuitätsfaktor | Kapitaldienst | Unterhaltungskostensatz | Unterhaltungskosten |
|                      |             |                               | [T€]        | [1/Jahr]         | [T€/Jahr]       | [%]           | [T€/Jahr]               |                     |
| Eingabe              | Eingabe     | Tabelle B-19                  | Eingabe     | Tabelle B-19     | [T€/Jahr]       | [%]           | Tabelle B-19            |                     |
| 1                    |             | 20 einmilige Aufwendungen     |             | 19,3             | 0,017           | 0,33          | 0                       | 0,00                |
| 2                    |             | 30 Trassen, Erdbauwerke       |             | 5,1              | 0,0237          | 0,12          | 0,5                     | 0,00                |
| 3                    |             | 60 Brücken                    |             | 2.800,0          | 0,0237          | 66,36         | 2                       | 5,60                |
| 4                    |             | 71 Gleise:Schotteroberbau     |             | 4.301,1          | 0,0428          | 184,09        | 30                      | 129,03              |
| 5                    |             | 73 Weichen                    |             | 1.564,6          | 0,0594          | 92,94         | 30                      | 46,94               |
| 6                    |             | 74 Oberbau Straßen            |             | 1.650,0          | 0,0494          | 81,51         | 10                      | 16,50               |
| 7                    |             | 100 Bahnsteige                |             | 1.950,0          | 0,0298          | 58,11         | 7                       | 13,65               |
| 8                    |             | 110 Zugsicherungs- und Signal |             | 2.650,0          | 0,0594          | 157,41        | 9                       | 23,85               |
| <b>Zwischensumme</b> |             |                               |             | <b>14.940,14</b> |                 | <b>640,87</b> |                         | <b>235,57</b>       |
| Planungskosten       |             |                               |             | 1.494,01         | 0,017           | 25,40         |                         | 0,00                |
| <b>Summe gesamt</b>  |             |                               |             | <b>16.434,15</b> |                 | <b>666,26</b> |                         | <b>235,57</b>       |

Blatt 3-2 Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen

| Kostenposition<br>(1) | Anlagen-Nr.<br>(2) | Anlage-Bezeichnung<br>(3) | Investition Preisstand 2016<br>(4) | Annuitätsfaktor<br>(5) | Unterhaltungskostensatz<br>(6) | Unterhaltungskosten<br>(7) |
|-----------------------|--------------------|---------------------------|------------------------------------|------------------------|--------------------------------|----------------------------|
|                       |                    |                           | [T€]                               | [1/Jahr]               | [%]                            | [T€/Jahr]                  |
| Eingabe               |                    | Tabelle B-19              | Eingabe                            | Tabelle B-19           | Tabelle B-19                   |                            |
|                       |                    |                           |                                    |                        |                                | 0                          |
|                       |                    |                           |                                    |                        |                                | 0                          |
|                       |                    |                           |                                    |                        |                                | 0                          |
|                       |                    |                           |                                    |                        |                                | 0                          |
|                       |                    |                           |                                    |                        |                                | 0                          |
| Zwischensumme         |                    |                           |                                    | 0                      |                                |                            |
| Planungskosten        |                    |                           |                                    | 0                      | 0,017                          |                            |
| Summe gesamt          |                    |                           |                                    |                        |                                | 0                          |

Blatt 4 Zusammenstellung Unfall- und Umwelteinwirkungen des Vorhabens

| Kategorie                        | Zeile | Einheit   | MIV | ÖPNV | Gesamt          |
|----------------------------------|-------|-----------|-----|------|-----------------|
| <b>Unfallfolgekosten</b>         | (1)   | [T€/Jahr] |     | -104 | -3              |
| <b>Klimaschutz</b>               |       |           |     |      |                 |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen      | (2)   | [t/Jahr]  |     | -155 | 74              |
| Kostensatz CO <sub>2</sub>       | (3)   | [€/t]     |     |      | 670 Tabelle D-3 |
| Klimaschutzkosten                | (4)   | [T€/Jahr] |     |      | -54             |
| <b>Schadstoffemissionskosten</b> | (5)   | [T€/Jahr] |     | -5   | 1               |
|                                  |       |           |     |      | -4              |

Blatt 5 Gesamtwirtschaftliche Bewertung

| Teilindikator                                     | Zeile | Einheit   | Wert   |
|---|-------|-----------|--------|
| verkehrlicher Nutzen                              | (1)   | [T€/Jahr] | 555,8  |
| Unfallfolgekosten                                 | (2)   | [T€/Jahr] | 106,7  |
| Klimaschutz                                       | (3)   | [T€/Jahr] | 54,5   |
| Luftreinhaltung                                   | (4)   | [T€/Jahr] | 3,5    |
| Betriebskosten ÖPNV                               | (5)   | [T€/Jahr] | -100,8 |
| Unterhaltung Infrastruktur                        | (6)   | [T€/Jahr] | -235,6 |
| Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen | (7)   | [T€/Jahr] | 0,0    |
| Summe Nutzen                                      | (8)   | [T€/Jahr] | 384,1  |
| Kapitaldienst Infrastruktur                       | (9)   | [T€/Jahr] | 666,3  |
| Nutzen-Kosten-Differenz                           | (10)  |           | -282,1 |
| Nutzen-Kosten-Verhältnis                          | (11)  |           | 0,58   |

Anlage 32: Nutzen-Kosten-Berechnung Reaktivierung Koblenz-  
Bassenheim SPNV und SGV

| Kategorie  | Kenngröße                                  | Zelle | Einheit                      | Betrag     | Quelle      |
|--|--|-------|------------------------------|------------|-------------|
| <b>Schieneverkehr</b>  |  |       |                              |            |             |
| <i>Eigenschaften der zusätzlichen Abschnitte</i>               |  |       |                              |            |             |
|  | Linienlänge einfach                        | (1)   | [km]                         | 13,7       | Eingabe     |
|  | Linienhalte je Richtung                    | (2)   | [Anzahl]                     | 7          | Eingabe     |
|  | Fahrzeit einfach                           | (3)   | [Minuten]                    | 24         | Eingabe     |
| <b>Fahrzeugeinsatz</b>   |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrzeugtyp                                | (4)   | [Bezeichnung]                | NV 120BEMU | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Fahrzeug                        | (5)   | [€/Fz-km]                    | 2,827      | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Energie Laufleistung            | (6)   | [€/Fz-km]                    | 0,389      | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Energie Halt                    | (7)   | [€/Fz-Halt]                  | 0,239      | Tabelle D-4 |
|  | Unfallkostenrate                           | (8)   | [ct/Zug-km]                  | 36,4       | Tabelle D-3 |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub> Laufleistung | (9)   | [g CO <sub>2</sub> /Fz-km]   | 1.342      | Tabelle D-4 |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub> Halt         | (10)  | [g CO <sub>2</sub> /Fz-Halt] | 825        | Tabelle D-4 |
|  | Schadstoffkostensatz Laufleistung          | (11)  | [€/Fz-km]                    | 0,031      | Tabelle D-4 |
|  | Schadstoffkostensatz Halt                  | (12)  | [€/Fz-Halt]                  | 0,019      | Tabelle D-4 |
|  | mittlere Zuglänge                          | (13)  | [Fahrzeuge/Zug]              | 1          | Eingabe     |
| <b>Kennziffern zusätzliche Leistung</b>                        |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrtenpaare je Werktag                    | (14)  | [Fahrtenpaare/Tag]           | 36         | Eingabe     |
|  | Fahrtenpaare je Jahr                       | (15)  | [Fahrtenpaare/Jahr]          | 12.600     |             |
|  | Fahrplanleistung                           | (16)  | [Zug-km/Jahr]                | 345.240    |             |
|  | Betriebsleistung                           | (17)  | [Fz-km/Jahr]                 | 345.240    |             |
|  | Fahrzeughalte                              | (18)  | [Fz-Halte/Jahr]              | 176.400    |             |
|  | Umlaufstunden                              | (19)  | [Stunden/Jahr]               | 12.600     |             |
| <b>Zusätzliche Betriebskosten Schienenverkehr</b>              |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrzeugkosten                             | (20)  | [T€/Jahr]                    | 976,0      |             |
|  | Energiekosten                              | (21)  | [T€/Jahr]                    | 176,5      |             |
|  | Personalkosten                             | (22)  | [T€/Jahr]                    | 579,6      |             |
|  | Summe Kosten                               | (23)  | [T€/Jahr]                    | 1732,1     |             |
| <b>Zusätzliche Unfall- und Umweltwirkungen Schienenverkehr</b> |  |       |                              |            |             |
|  | Unfallfolgekosten                          | (24)  | [T€/Jahr]                    | 125,7      |             |
|  | CO <sub>2</sub> -Emissionen                | (25)  | [t/Jahr]                     | 608,8      |             |
|  | Schadstoffemissionskosten                  | (26)  | [T€/Jahr]                    | 14,1       |             |



|  |                                  |  |                  |
|--|----------------------------------|--|------------------|
| <b>Bus</b>                             |                                  |  |                  |
| <i>Fahrzeugkennndaten</i>              |                                  |  |                  |
| Kostensatz Betrieb                     | (27) [€/Bus-km]                  |  | 2,7 Tabelle D-3  |
| Unfallkostenrate                       | (28) [ct/Bus-km]                 |  | 21,3 Tabelle D-3 |
| Emissionsrate CO <sub>2</sub>          | (29) [g CO <sub>2</sub> /Bus-km] |  | 886 Tabelle D-3  |
| Schadstoffkostensatz                   | (30) [ct/Bus-km]                 |  | 2,1 Tabelle D-3  |
| <i>Kennziffern vermiedene Leistung</i> |                                  |  |                  |
| geschätzte Einsparung Busleistung      | (31) [%]                         |  | 70 Schätzung     |
| geschätzter Umwegfaktor Bus            | (32)                             |  | 2,5 Schätzung    |
| Saldo Betriebsleistung Bus             | (33) [Bus-km/Jahr]               |  | -604.170         |
| <i>Betriebskosten</i>                  |                                  |  |                  |
| Saldo Betriebskosten Bus               | (34) [T€/Jahr]                   |  | -1.631,3         |
| <i>Unfall- und Umweltwirkungen</i>     |                                  |  |                  |
| Saldo Unfallfolgekosten                | (35) [T€/Jahr]                   |  | -128,7           |
| Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen      | (36) [t/Jahr]                    |  | -535,3           |
| Saldo Schadstoffemissionen             | (37) [T€/Jahr]                   |  | -12,7            |
| <b>ÖPNV gesamt</b>                     |                                  |  |                  |
| Saldo Betriebskosten                   | (38) [T€/Jahr]                   |  | 100,8            |
| Saldo Unfallfolgekosten                | (39) [T€/Jahr]                   |  | -3,0             |
| Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen      | (40) [t/Jahr]                    |  | 73,5             |
| Saldo Schadstoffemissionskosten        | (41) [T€/Jahr]                   |  | 1,4              |

Blatt 2-1 Relevante Gemeinden und ihre Eigenschaften

| Gemeinde   | Typ              | Zentralität | Kreis         | Bahnanschluss |            |
|------------|------------------|-------------|---------------|---------------|------------|
|            |                  |             |               | Istzustand    | Mitfall    |
| <b>(1)</b> | <b>(2)</b>       | <b>(3)</b>  | <b>(4)</b>    | <b>(5)</b>    | <b>(6)</b> |
| Eingabe    | Eingabe          | Eingabe     | Eingabe       | Eingabe       | Eingabe    |
| Bassenheim | Vorhabengemeinde | ohne        | Mayen-Koblenz | 0             | 1          |
| Rübenach   | Vorhabengemeinde | ohne        | Koblenz       | 0             | 1          |
| Metternich | Vorhabengemeinde | ohne        | Koblenz       | 0             | 1          |
| Koblenz    | Destination      | groß        | Koblenz       | 1             | 1          |

Relationen, Relationseigenschaften und Modal-Split-Wirkungen

| Vorhabengemeinde<br>(1) | (2)                          | (3)                    | (4)             | (5)   | (6)                            |
|-------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------|---|--------------------------------|
| Vorhabengemeinde        | Vorhabengemeinde/Destination | Straßenentfernung [km] | Abschlagsfaktor | Verkehrsaufkommen/Werltag [Personenfahrten/Werltag] | kreisintern                    |
| Eingabe                 | Eingabe                      | Eingabe                | Eingabe         | Eingabe   | 1 wenn gleicher Kreis, sonst 0 |
| Bassenheim              | Rübenach                     | 4,9                    | 0,75            | 49  | 1                              |
| Bassenheim              | Metternich                   | 8,1                    | 0,75            | 184   | 1                              |
| Bassenheim              | Koblenz                      | 11,8                   | 0,75            | 1144  | 0                              |
| Rübenach                | Metternich                   | 2,5                    | 0               | 391   | 1                              |
| Rübenach                | Koblenz                      | 6,7                    | 0               | 2927  | 1                              |
| Metternich              | Koblenz                      | 4,2                    | 0               | 5575  | 1                              |
| GE Bubenheim            | Bassenheim                   | 8,1                    | 0               | 152,66  | 0                              |
| GE Bubenheim            | Rübenach                     | 4,6                    | 0,75            | 410,46  | 1                              |
| GE Bubenheim            | Metternich                   | 2,1                    | 0               | 442,84  | 1                              |
| GE Bubenheim            | Koblenz                      | 5,9                    | 0               | 1954,77   | 1                              |

|                  |                              | Zentralität nach |             |                   | Istzustand         |                |             |
|------------------|------------------------------|------------------|-------------|-------------------|--------------------|----------------|-------------|
| Vorhabengemeinde | (2)                          | (7)              | (8)         | (9)               | (10)               | (11)           | (12)        |
| Vorhabengemeinde | Vorhabengemeinde/Destination | von              | nach        | Bahnanschluss von | Bahnanschluss nach | Anzahl Umsätze | Modal-Split |
| Eingabe          | Eingabe                      | aus 2-1 (3)      | aus 2-1 (3) | aus 2-1 (5)       | aus 2-1 (5)        | Eingabe        | Tabelle D-5 |
| Bassenheim       | Rübenach                     | ohne             | ohne        | 0                 | 0                  | 0              | 0,09        |
| Bassenheim       | Metternich                   | ohne             | ohne        | 0                 | 0                  | 0              | 0,09        |
| Bassenheim       | Koblenz                      | ohne             | groß        | 0                 | 0                  | 1              | 0,1         |
| Rübenach         | Metternich                   | ohne             | ohne        | 0                 | 0                  | 0              | 0,09        |
| Rübenach         | Koblenz                      | ohne             | groß        | 0                 | 0                  | 1              | 0,1         |
| Metternich       | Koblenz                      | ohne             | groß        | 0                 | 0                  | 1              | 0,1         |
| GE Bubenheim     | Bassenheim                   | ohne             | ohne        | 0                 | 0                  | 1              | 0,02        |
| GE Bubenheim     | Rübenach                     | ohne             | ohne        | 0                 | 0                  | 1              | 0,02        |
| GE Bubenheim     | Metternich                   | ohne             | ohne        | 0                 | 0                  | 1              | 0,02        |
| GE Bubenheim     | Koblenz                      | ohne             | groß        | 0                 | 0                  | 1              | 0,1         |

|                  |                              | Mitfall           |                    |                | Verkehrsverlagerung                                     |                       |
|------------------|------------------------------|-------------------|--------------------|----------------|---|-----------------------|
| Vorhabengemeinde | (2)                          | (13)              | (14)               | (15)           | (17)  | (18)                  |
| Vorhabengemeinde | Vorhabengemeinde/Destination | Bahnanschluss von | Bahnanschluss nach | Anzahl Umsätze | Aufkommen   | Leistung              |
| Eingabe          | Eingabe                      | aus 2-1 (6)       | aus 2-1 (6)        | Eingabe        | [Personenfahrten/Werltag] (16) - (12) x (5) x (1 - (4)) | [Personen-km/Werltag] |
| Bassenheim       | Rübenach                     | 1                 | 1                  | 1              | 0   | 0,2                   |
| Bassenheim       | Metternich                   | 1                 | 1                  | 1              | 0,11  | 7,5                   |
| Bassenheim       | Koblenz                      | 1                 | 1                  | 1              | 0,18  | 270,0                 |
| Rübenach         | Metternich                   | 1                 | 1                  | 1              | 0,11  | 19,6                  |
| Rübenach         | Koblenz                      | 1                 | 1                  | 1              | 0,18  | 1568,9                |
| Metternich       | Koblenz                      | 1                 | 1                  | 1              | 0,18  | 1873,2                |
| GE Bubenheim     | Bassenheim                   | 1                 | 1                  | 1              | 0,09  | 86,6                  |
| GE Bubenheim     | Rübenach                     | 1                 | 1                  | 1              | 0,09  | 33,0                  |
| GE Bubenheim     | Metternich                   | 1                 | 1                  | 1              | 0,09  | 65,1                  |
| GE Bubenheim     | Koblenz                      | 1                 | 1                  | 1              | 0,18  | 922,6                 |

| Kategorie  | Kenngroße                                    | Zeile | Einheit               | Betrag  | Quelle               |
|--|--|-------|-----------------------|---|----------------------|
| <b>Eingangsdaten</b>   |  |       |                       |   |                      |
| <i>Vorhabeneigenschaften</i>                                   |  |       |                       |   |                      |
|  | Gebietseigenschaft                           | (1)   |                       | Ballungsraum                                      | Tabelle D-6          |
|  | Faktor Gebietseigenschaft                    | (2)   |                       |   | 1,2 Tabelle D-6      |
|  | Netzbedeutung                                | (3)   |                       | Erschließung                                      | Tabelle D-6          |
|  | Faktor Netzbedeutung                         | (4)   |                       |   | 1,3 Tabelle D-6      |
| <b>Faktoren Reisezeit und induzierter Verkehr</b>              |  |       |                       |   |                      |
|  | Faktor Reisezeit                             | (5)   |                       | $0,872 \cdot (2) \cdot (4) \cdot (1,2) \cdot (1)$ |                      |
|  | Faktor induzierter Verkehr                   | (6)   |                       |   | 0,2 Tabelle D-6      |
|  | Gesamtfaktor                                 | (7)   |                       | 1,072   |                      |
| <b>Wertansätze Pkw</b>   |  |       |                       |   |                      |
|  | Betriebskostensatz                           | (8)   | [€/Pkw-km]            |   | 0,22 Tabelle D-3     |
|  | Unfallkostenrate                             | (9)   | [ct/Pkw-km]           |   | 8,5 Tabelle D-3      |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub>                | (10)  | [g/Pkw-km]            |   | 127 Tabelle D-3      |
|  | Schadstoffkostensatz                         | (11)  | [ct/Pkw-km]           |   | 0,4 Tabelle D-3      |
| <b>Wirkungen und Nutzen</b>                                    |  |       |                       |   |                      |
| <i>Zusätzliche Unfall- und Umweltwirkungen Schienenverkehr</i> |  |       |                       |   |                      |
|  | geschätzte Änderung Busleistung              | (12)  | [%]                   |   | 70 Blatt 1, Zeile 31 |
|  | Globaler Zuschlag Angebotsänderung           | (13)  | [-]                   |   | 1,09                 |
|  | verlagerte Verkehrsleistung                  | (14)  | [Personen-km/Werktag] | 5283,9  |                      |
|  | verlagerte Pkw-Fahrleistung                  | (15)  | [1.000 Pkw-km/Jahr]   | 1219,4  |                      |
| <i>verkehrliche Nutzen</i>                                     |  |       |                       |   |                      |
|  | vermiedene Pkw-Betriebskosten                | (16)  | [T€/Jahr]             | 268,3   |                      |
|  | Nutzen aus Reisezeit und induziertem Verkehr | (17)  | [T€/Jahr]             | 287,6   |                      |
|  | Summe verkehrlicher Nutzen                   | (18)  | [T€/Jahr]             | 555,8   |                      |
| <b>Änderung der Umwelt- und Unfallfolgen des Pkw-Verkehrs</b>  |  |       |                       |   |                      |
|  | Saldo Unfallkosten                           | (19)  | [T€/Jahr]             | -103,6  |                      |
|  | Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen            | (20)  | [t/Jahr]              | -154,9  |                      |
|  | Saldo Schadstoffemissionskosten              | (21)  | [T€/Jahr]             | -4,9  |                      |

Investitionen und Infrastrukturkosten

Blatt 3-1

| (1)                  | (2)                    | (3)                       | (4)          | (5)             | (6)             | (7)           | (8)                     |                     |
|----------------------|------------------------|---------------------------|--------------|-----------------|-----------------|---------------|-------------------------|---------------------|
| Kostenposition       | Anlagenteil            | Bezeichnung               | Investition  | Preisstand 2016 | Annuitätsfaktor | Kapitaldienst | Unterhaltungskostensatz | Unterhaltungskosten |
| Eingabe              | Eingabe                | Tabelle B-19              | [T€]         | [1/Jahr]        | [T€/Jahr]       | [%]           | [T€/Jahr]               |                     |
|                      |                        |                           | Tabelle B-19 | Tabelle B-19    | Tabelle B-19    |               |                         |                     |
| 1                    | Eingabe                | 20                        | 19,3         | 0,017           | 0,33            |               | 0                       | 0,00                |
| 2                    | einmalige Aufwendungen |                           |              |                 |                 |               |                         |                     |
| 2                    | 30                     | Trassen, Erdbauwerke      | 5,1          | 0,0237          | 0,12            |               | 0,5                     | 0,00                |
| 3                    | 60                     | Brücken                   | 2800,0       | 0,0237          | 66,36           |               | 2                       | 5,60                |
| 4                    | 71                     | Gleise:Schotteroberbau    | 4301,1       | 0,0428          | 184,09          |               | 30                      | 129,03              |
| 5                    | 73                     | Weichen                   | 1564,6       | 0,0594          | 92,94           |               | 30                      | 46,94               |
| 6                    | 74                     | Oberbau Straßen           | 1650,0       | 0,0494          | 81,51           |               | 10                      | 16,50               |
| 7                    | 100                    | Bahnsteige                | 1950,0       | 0,0298          | 58,11           |               | 7                       | 13,65               |
| 8                    | 110                    | Zugsicherungs- und Signal | 2650,0       | 0,0594          | 157,41          |               | 9                       | 23,85               |
| <b>Zwischensumme</b> |                        |                           | 14.940,14    |                 | 640,87          |               |                         | 235,57              |
| Planungskosten       |                        |                           | 1.494,01     | 0,017           | 25,40           |               |                         | 0,00                |
| <b>Summe gesamt</b>  |                        |                           | 16.434,15    |                 | 666,26          |               |                         | 235,57              |

Blatt 3-2 Nutzen gesellschaftlich aufgelegter Investitionen

| (1) Kostenposition | (2) Anlagenteil Nr. | (3) Anlagenteil Bezeichnung   | (4) Investition Preisstand 2016 | (5) Annuitätsfaktor | (6) Unterhaltungskostensatz | (7) Unterhaltungskosten |
|--------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------|
| (1)                | (2)                 | (3)                           | (4) [T€]                        | (5) [1/Jahr]        | (6) [%]                     | (7) [T€/Jahr]           |
| Eingabe            | Eingabe             | Tabelle B-19                  | Eingabe                         | Tabelle B-19        | Tabelle B-19                |                         |
| 1                  |                     | 20 einmalige Aufwendungen     | 11,8                            | 0,017               | 0,00                        | 0,20                    |
| 2                  |                     | 30 Trassen, Erdbauwerke       | 1,7                             | 0,0237              | 0,50                        | 0,04                    |
| 3                  |                     | 60 Brücken                    | 2800,0                          | 0,0237              | 2,00                        | 71,96                   |
| 4                  |                     | 71 Gleise:Schotteroberbau     | 1567,6                          | 0,0428              | 30,00                       | 114,12                  |
| 5                  |                     | 73 Weichen                    | 494,8                           | 0,0594              | 30,00                       | 44,24                   |
| 6                  |                     | 74 Oberbau Straßen            | 1800,0                          | 0,0494              | 10,00                       | 106,92                  |
| 7                  |                     | 100 Bahnsteige                | 0,0                             | 0,0298              | 7,00                        | 0,00                    |
| 8                  |                     | 110 Zugsicherungs- und Signal | 3900,0                          | 0,0594              | 9,00                        | 266,76                  |
| Zwischensumme      |                     |                               | 10575,93                        |                     |                             | 604,24                  |
| Planungskosten     |                     |                               | 1586,39                         | 0,017               |                             | 26,97                   |
| Summe gesamt       |                     |                               |                                 |                     |                             | 631,21                  |

Blatt 4 Zusammenstellung Unfall- und Umwelteinwirkungen des Vorhabens

| Kategorie                   | Zeile | Einheit   | MIV  | ÖPNV | Gesamt          |
|-----------------------------|-------|-----------|------|------|-----------------|
| Unfallfolgekosten           | (1)   | [T€/Jahr] | -104 | -3   | -107            |
| Klimaschutz                 | (2)   | [t/Jahr]  | -155 | 74   | -81             |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen | (3)   | [€/t]     |      |      | 670 Tabelle D-3 |
| Kostensatz CO <sub>2</sub>  | (4)   | [T€/Jahr] |      |      | -54             |
| Klimaschutzkosten           | (5)   | [T€/Jahr] | -5   | 1    | -4              |
| Schadstoffemissionskosten   | (5)   | [T€/Jahr] | -5   | 1    | -4              |

Blatt 5

Gesamtwirtschaftliche Bewertung

| Teilindikator                                     | Zeile | Einheit   | Wert    |
|---|-------|-----------|---------|
| verkehrlicher Nutzen                              | (1)   | [T€/Jahr] | 555,8   |
| Unfallfolgekosten                                 | (2)   | [T€/Jahr] | 106,7   |
| Klimaschutz                                       | (3)   | [T€/Jahr] | 54,5    |
| Luftreinhaltung                                   | (4)   | [T€/Jahr] | 3,5     |
| Betriebskosten ÖPNV                               | (5)   | [T€/Jahr] | -100,8  |
| Unterhaltung Infrastruktur                        | (6)   | [T€/Jahr] | -235,6  |
| Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen | (7)   | [T€/Jahr] | 631,2   |
| Summe Nutzen                                      | (8)   | [T€/Jahr] | 1.015,3 |
| Kapitaldienst Infrastruktur                       | (9)   | [T€/Jahr] | 666,3   |
| Nutzen-Kosten-Differenz                           | (10)  |           | 349,1   |
| Nutzen-Kosten-Verhältnis                          | (11)  |           | 1,52    |

Anlage 33: Nutzen-Kosten-Berechnung Reaktivierung Koblenz-  
Rübenach SPNV

| Kategorie  | Kenngroße                                  | Zelle | Einheit                      | Betrag     | Quelle      |
|--|--|-------|------------------------------|------------|-------------|
| <b>Schieneverkehr</b>  |  |       |                              |            |             |
| <i>Eigenschaften der zusätzlichen Abschnitte</i>               |  |       |                              |            |             |
|  | Linienlänge einfach                        | (1)   | [km]                         | 10,4       | Eingabe     |
|  | Linienhalte je Richtung                    | (2)   | [Anzahl]                     | 6          | Eingabe     |
|  | Fahrzeit einfach                           | (3)   | [Minuten]                    | 20         | Eingabe     |
| <b>Fahrzeugeinsatz</b>   |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrzeugtyp                                | (4)   | [Bezeichnung]                | NV 120BEMU | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Fahrzeug                        | (5)   | [€/Fz-km]                    | 2,827      | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Energie Laufleistung            | (6)   | [€/Fz-km]                    | 0,389      | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Energie Halt                    | (7)   | [€/Fz-Halt]                  | 0,239      | Tabelle D-4 |
|  | Unfallkostenrate                           | (8)   | [ct/Zug-km]                  | 36,4       | Tabelle D-3 |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub> Laufleistung | (9)   | [g CO <sub>2</sub> /Fz-km]   | 1.342      | Tabelle D-4 |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub> Halt         | (10)  | [g CO <sub>2</sub> /Fz-Halt] | 825        | Tabelle D-4 |
|  | Schadstoffkostensatz Laufleistung          | (11)  | [€/Fz-km]                    | 0,031      | Tabelle D-4 |
|  | Schadstoffkostensatz Halt                  | (12)  | [€/Fz-Halt]                  | 0,019      | Tabelle D-4 |
|  | mittlere Zuglänge                          | (13)  | [Fahrzeuge/Zug]              | 1          | Eingabe     |
| <b>Kennziffern zusätzliche Leistung</b>                        |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrtenpaare je Werktag                    | (14)  | [Fahrtenpaare/Tag]           | 36         | Eingabe     |
|  | Fahrtenpaare je Jahr                       | (15)  | [Fahrtenpaare/Jahr]          | 12.600     |             |
|  | Fahrplanleistung                           | (16)  | [Zug-km/Jahr]                | 262.080    |             |
|  | Betriebsleistung                           | (17)  | [Fz-km/Jahr]                 | 262.080    |             |
|  | Fahrzeughalte                              | (18)  | [Fz-Halte/Jahr]              | 151.200    |             |
|  | Umlaufstunden                              | (19)  | [Stunden/Jahr]               | 10.500     |             |
| <b>Zusätzliche Betriebskosten Schienenverkehr</b>              |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrzeugkosten                             | (20)  | [T€/Jahr]                    | 741        |             |
|  | Energiekosten                              | (21)  | [T€/Jahr]                    | 138,1      |             |
|  | Personalkosten                             | (22)  | [T€/Jahr]                    | 483,0      |             |
|  | Summe Kosten                               | (23)  | [T€/Jahr]                    | 1362,0     |             |
| <b>Zusätzliche Unfall- und Umweltwirkungen Schienenverkehr</b> |  |       |                              |            |             |
|  | Unfallfolgekosten                          | (24)  | [T€/Jahr]                    | 95,4       |             |
|  | CO <sub>2</sub> -Emissionen                | (25)  | [t/Jahr]                     | 476,5      |             |
|  | Schadstoffemissionskosten                  | (26)  | [T€/Jahr]                    | 11,0       |             |



|  |   |         |             |
|--|---|---------|-------------|
| <b>Bus</b>                             |   |         |             |
| <i>Fahrzeugkenndaten</i>               |   |         |             |
| Kostensatz Betrieb                     | <b>(27)</b> [€/Bus-km]                  | 2,7     | Tabelle D-3 |
| Unfallkostenrate                       | <b>(28)</b> [ct/Bus-km]                 | 21,3    | Tabelle D-3 |
| Emissionsrate CO <sub>2</sub>          | <b>(29)</b> [g CO <sub>2</sub> /Bus-km] | 886     | Tabelle D-3 |
| Schadstoffkostensatz                   | <b>(30)</b> [ct/Bus-km]                 | 2,1     | Tabelle D-3 |
| <i>Kennziffern vermiedene Leistung</i> |   |         |             |
| geschätzte Einsparung Busleistung      | <b>(31)</b> [%]                         | 0       | Schätzung   |
| geschätzter Umwegfaktor Bus            | <b>(32)</b>                             | 2,5     | Schätzung   |
| Saldo Betriebsleistung Bus             | <b>(33)</b> [Bus-km/Jahr]               | 0       |             |
| <i>Betriebskosten</i>                  |   |         |             |
| Saldo Betriebskosten Bus               | <b>(34)</b> [T€/Jahr]                   | 0       |             |
| <i>Unfall- und Umweltwirkungen</i>     |   |         |             |
| Saldo Unfallfolgekosten                | <b>(35)</b> [T€/Jahr]                   | 0,0     |             |
| Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen      | <b>(36)</b> [t/Jahr]                    | 0,0     |             |
| Saldo Schadstoffemissionen             | <b>(37)</b> [T€/Jahr]                   | 0,0     |             |
| <b>ÖPNV gesamt</b>                     |   |         |             |
| Saldo Betriebskosten                   | <b>(38)</b> [T€/Jahr]                   | 1.362,0 |             |
| Saldo Unfallfolgekosten                | <b>(39)</b> [T€/Jahr]                   | 95,4    |             |
| Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen      | <b>(40)</b> [t/Jahr]                    | 476,5   |             |
| Saldo Schadstoffemissionskosten        | <b>(41)</b> [T€/Jahr]                   | 11,0    |             |

Blatt 2-1 Relevante Gemeinden und ihre Eigenschaften

| Gemeinde   | Typ              | Zentralität | Kreis      | Bahnanschluss |            |
|------------|------------------|-------------|------------|---------------|------------|
|            |                  |             |            | Istzustand    | Mitfall    |
| <b>(1)</b> | <b>(2)</b>       | <b>(3)</b>  | <b>(4)</b> | <b>(5)</b>    | <b>(6)</b> |
| Eingabe    | Eingabe          | Eingabe     | Eingabe    | Eingabe       | Eingabe    |
| Rübenach   | Vorhabengemeinde | ohne        | Koblenz    | 0             | 1          |
| Metternich | Vorhabengemeinde | ohne        | Koblenz    | 0             | 1          |
| Koblenz    | Destination      | groß        | Koblenz    | 1             | 1          |

Blatt 2-2 Relationen, Relationseigenschaften und Modal-Split-Wirkungen

| (1)              | (2)                          | (3)                    | (4)             | (5)                       | (6)                            |
|------------------|------------------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|--------------------------------|
| Vorhabengemeinde | Vorhabengemeinde/Destination | Straßenentfernung [km] | Abschlagsfaktor | Verkehrsaufkommen/Werktag | kreisintern                    |
| Eingabe          | Eingabe                      | Eingabe                | Eingabe         | [Personenfahrten/Werktag] | 1 wenn gleicher Kreis, sonst 0 |
| Rübenach         | Metternich                   | 2,5                    | 0               | 391                       | 1                              |
| Rübenach         | Koblentz                     | 6,7                    | 0               | 2927                      | 1                              |
| Metternich       | Koblentz                     | 4,2                    | 0               | 5575                      | 1                              |
| GE Bubenheim     | Rübenach                     | 4,6                    | 0,75            | 410,46                    | 1                              |
| GE Bubenheim     | Metternich                   | 2,1                    | 0               | 442,84                    | 1                              |
| GE Bubenheim     | Koblentz                     | 5,9                    | 0               | 1954,77                   | 1                              |

| (1)              | (2)                          | (7)         | Zentralität |             | (8)                | (9)                | (10)            | (11)        | (12) |
|------------------|------------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------------|--------------------|-----------------|-------------|------|
|                  |                              |             | von         | nach        |                    |                    |                 |             |      |
| Vorhabengemeinde | Vorhabengemeinde/Destination | von         | aus 2-1 (3) | aus 2-1 (3) | Bahnanschluss nach | Bahnanschluss nach | Anzahl Umsteige | Modal-Split |      |
| Eingabe          | Eingabe                      | aus 2-1 (3) | aus 2-1 (3) | aus 2-1 (5) | aus 2-1 (5)        | Eingabe            | Eingabe         | Tabelle D-5 |      |
| Rübenach         | Metternich                   | ohne        | ohne        | 0           | 0                  | 0                  | 0               | 0,09        |      |
| Rübenach         | Koblentz                     | ohne        | groß        | 0           | 0                  | 1                  | 0               | 0,1         |      |
| Metternich       | Koblentz                     | ohne        | groß        | 0           | 0                  | 1                  | 0               | 0,1         |      |
| GE Bubenheim     | Rübenach                     | ohne        | ohne        | 0           | 0                  | 0                  | 1               | 0,02        |      |
| GE Bubenheim     | Metternich                   | ohne        | ohne        | 0           | 0                  | 0                  | 1               | 0,02        |      |
| GE Bubenheim     | Koblentz                     | ohne        | groß        | 0           | 0                  | 1                  | 0               | 0,1         |      |

| (1)              | (2)                          | (13)              | Mitfall            |                    | (14)        | (15)                          | (16)                          | (17) | (18) |
|------------------|------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------|-------------------------------|-------------------------------|------|------|
|                  |                              |                   | Bahnanschluss von  | Bahnanschluss nach |             |                               |                               |      |      |
| Vorhabengemeinde | Vorhabengemeinde/Destination | Bahnanschluss von | Bahnanschluss nach | Anzahl Umsteige    | Modal-Split | Aufkommen                     | Verkehrsverlagerung Leistung  |      |      |
| Eingabe          | Eingabe                      | aus 2-1 (6)       | aus 2-1 (6)        | Eingabe            | aus 2-1 (6) | [Personenfahrten/Werktag]     | [Personen-km/Werktag]         |      |      |
| Eingabe          | Eingabe                      | aus 2-1 (6)       | aus 2-1 (6)        | Eingabe            | Tabelle D-5 | (16) - (12) x (5) x (1 - (4)) | (16) - (12) x (5) x (1 - (4)) |      |      |
| Rübenach         | Metternich                   | 1                 | 1                  | 0                  | 0           | 0,11                          | 7,8                           |      |      |
| Rübenach         | Koblentz                     | 1                 | 1                  | 0                  | 0           | 0,18                          | 234,2                         |      |      |
| Metternich       | Koblentz                     | 1                 | 1                  | 0                  | 0           | 0,18                          | 446,0                         |      |      |
| GE Bubenheim     | Rübenach                     | 1                 | 1                  | 0                  | 0           | 0,09                          | 7,2                           |      |      |
| GE Bubenheim     | Metternich                   | 1                 | 1                  | 0                  | 0           | 0,09                          | 31,0                          |      |      |
| GE Bubenheim     | Koblentz                     | 1                 | 1                  | 0                  | 0           | 0,18                          | 156,4                         |      |      |
|                  |                              |                   |                    |                    |             |                               | 922,6                         |      |      |

Blatt 2-3 Verkehrlicher Nutzen und Änderung der Umwelt- und Unfallfolgen des Pkw-Verkehrs

| Kategorie  | Kenngröße                                    | Zeile | Einheit             | Betrag       | Quelle               |
|--|--|-------|---------------------|--------------|----------------------|
| <b>Eingangsdaten</b>   |  |       |                     |              |                      |
| <i>Vorhabeneigenschaften</i>                                   |  |       |                     |              |                      |
|  | Gebietsseignschaft                           | (1)   |                     | Ballungsraum | Tabelle D-6          |
|  | Faktor Gebietsseignschaft                    | (2)   |                     | 1,2          | Tabelle D-6          |
|  | Netzbedeutung                                | (3)   |                     | Erschließung | Tabelle D-6          |
|  | Faktor Netzbedeutung                         | (4)   |                     | 1,3          | Tabelle D-6          |
| <b>Faktoren Reisezeit und induzierter Verkehr</b>              |  |       |                     |              |                      |
|  | Faktor Reisezeit                             | (5)   |                     | 0,872        | (2) x (4) x 1,2 ) -1 |
|  | Faktor induzierter Verkehr                   | (6)   |                     | 0,2          | Tabelle D-6          |
|  | Gesamtfaktor                                 | (7)   |                     | 1,072        |                      |
| <b>Wertansätze Pkw</b>   |  |       |                     |              |                      |
|  | Betriebskostensatz                           | (8)   | €/Pkw-km            | 0,22         | Tabelle D-3          |
|  | Unfallkostenrate                             | (9)   | ct/Pkw-km           | 8,5          | Tabelle D-3          |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub>                | (10)  | g/Pkw-km            | 127          | Tabelle D-3          |
|  | Schadstoffkostensatz                         | (11)  | ct/Pkw-km           | 0,4          | Tabelle D-3          |
| <b>Wirkungen und Nutzen</b>                                    |  |       |                     |              |                      |
| <i>Zusätzliche Unfall- und Umweltwirkungen Schienenverkehr</i> |  |       |                     |              |                      |
|  | geschätzte Änderung Busleistung              | (12)  | %                   |              | 0 Blatt 1, Zeile 31  |
|  | Globaler Zuschlag Angebotsänderung           | (13)  | -                   | 1,3          |                      |
|  | verlagerte Verkehrsleistung                  | (14)  | Personen-km/Werktag | 5827,1       |                      |
|  | verlagerte Pkw-Fahrleistung                  | (15)  | 1.000 Pkw-km/Jahr   | 1344,7       |                      |
| <i>verkehrliche Nutzen</i>                                     |  |       |                     |              |                      |
|  | vermiedene Pkw-Betriebskosten                | (16)  | T€/Jahr             | 295,8        |                      |
|  | Nutzen aus Reisezeit und induziertem Verkehr | (17)  | T€/Jahr             | 317,1        |                      |
|  | Summe verkehrlicher Nutzen                   | (18)  | T€/Jahr             | 613,0        |                      |
| <b>Änderung der Umwelt- und Unfallfolgen des Pkw-Verkehrs</b>  |  |       |                     |              |                      |
|  | Saldo Unfallkosten                           | (19)  | T€/Jahr             | -114,3       |                      |
|  | Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen            | (20)  | t/Jahr              | -170,8       |                      |
|  | Saldo Schadstoffemissionskosten              | (21)  | T€/Jahr             | -5,4         |                      |

Investitionen und Infrastrukturkosten

Blatt 3-1

| (1)                  | (2)              | (3)                           | (4)                         | (5)             | (6)           | (7)                     | (8)                 |
|----------------------|------------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------|---------------|-------------------------|---------------------|
| Kostenposition       | Anlageanteil Nr. | Anlageanteil Bezeichnung      | Investition Preisstand 2016 | Annuitätsfaktor | Kapitaldienst | Unterhaltungskostensatz | Unterhaltungskosten |
|                      |                  |                               | [T€]                        | [1/Jahr]        | [T€/Jahr]     | [%]                     | [T€/Jahr]           |
| Eingabe              | Eingabe          | Tabelle B-19                  | Eingabe                     | Tabelle B-19    | Tabelle B-19  |                         |                     |
| 1                    |                  | 20 einamilige Aufwendungen    | 17,2                        | 0,017           | 0,29          | 0                       | 0,00                |
| 2                    |                  | 30 Trassen, Erdbauwerke       | 3,4                         | 0,0237          | 0,08          | 0,5                     | 0,00                |
| 3                    |                  | 60 Brücken                    | 2.800,0                     | 0,0237          | 66,36         | 2                       | 5,60                |
| 4                    |                  | 71 Gleise:Schotteroberbau     | 3.113,0                     | 0,0428          | 133,23        | 30                      | 93,39               |
| 5                    |                  | 73 Weichen                    | 1.125,2                     | 0,0594          | 66,84         | 30                      | 33,76               |
| 6                    |                  | 74 Oberbau Straßen            | 1.350,0                     | 0,0494          | 66,69         | 10                      | 13,50               |
| 7                    |                  | 100 Bahnsteige                | 1.950,0                     | 0,0298          | 58,11         | 7                       | 13,65               |
| 8                    |                  | 110 Zugsicherungs- und Signal | 1.200,0                     | 0,0594          | 71,28         | 9                       | 10,80               |
| <b>Zwischensumme</b> |                  |                               | <b>11.558,76</b>            |                 | <b>462,88</b> |                         | <b>170,70</b>       |
| Planungskosten       |                  |                               | 1.155,88                    | 0,017           | 19,65         |                         | 0,00                |
| <b>Summe gesamt</b>  |                  |                               | <b>12.714,64</b>            |                 | <b>482,53</b> |                         | <b>170,70</b>       |

Blatt 3-2

Nutzen gesellschaftlich aufgelegter Investitionen

| Kostenposition<br>(1) | Anlagenteil Nr.<br>(2) | Anlagenteil Bezeichnung<br>(3) | Investition Preisstand 2016<br>(4) | Annuitätsfaktor<br>(5)   | Unterhaltungskostensatz<br>(6) | Unterhaltungskosten<br>(7) |
|-----------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|----------------------------|
|                       | Eingabe                | Tabelle B-19                   | [T€]<br>Eingabe                    | [1/Jahr]<br>Tabelle B-19 | [%]<br>Tabelle B-19            | [T€/Jahr]                  |
|                       |                        |                                |                                    |                          |                                | 0                          |
|                       |                        |                                |                                    |                          |                                | 0                          |
|                       |                        |                                |                                    |                          |                                | 0                          |
|                       |                        |                                |                                    |                          |                                | 0                          |
|                       |                        |                                |                                    |                          |                                | 0                          |
| <b>Zwischensumme</b>  |                        |                                |                                    | 0                        |                                |                            |
| Planungskosten        |                        |                                |                                    | 0                        | 0,017                          |                            |
| <b>Summe gesamt</b>   |                        |                                |                                    |                          |                                | 0                          |

Blatt 4

Zusammenstellung Unfall- und Umwelteinwirkungen des Vorhabens

| Kategorie                        | Zeile      | Einheit   | MIV | ÖPNV | Gesamt          |
|----------------------------------|------------|-----------|-----|------|-----------------|
| <b>Unfallfolgekosten</b>         | <b>(1)</b> | [T€/Jahr] |     |      |                 |
| <b>Klimaschutz</b>               |            |           |     |      |                 |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen      | <b>(2)</b> | [t/Jahr]  |     | -114 | -19             |
| Kostensatz CO <sub>2</sub>       | <b>(3)</b> | [€/t]     |     | -171 | 306             |
| Klimaschutzkosten                | <b>(4)</b> | [T€/Jahr] |     |      | 670 Tabelle D-3 |
| <b>Schadstoffemissionskosten</b> | <b>(5)</b> | [T€/Jahr] |     | -5   | 11              |
|                                  |            |           |     |      | 6               |

| Teilindikator                                     | Zeile | Einheit   | Wert    |
|---|-------|-----------|---------|
| verkehrlicher Nutzen                              | (1)   | [T€/Jahr] | 613,0   |
| Unfallfolgekosten                                 | (2)   | [T€/Jahr] | 18,9    |
| Klimaschutz                                       | (3)   | [T€/Jahr] | -204,8  |
| Luftreinhaltung                                   | (4)   | [T€/Jahr] | -5,6    |
| Betriebskosten ÖPNV                               | (5)   | [T€/Jahr] | -1362,0 |
| Unterhaltung Infrastruktur                        | (6)   | [T€/Jahr] | -170,7  |
| Nutzen gesellschaftlich aufgelegter Investitionen | (7)   | [T€/Jahr] | 0,0     |
| Summe Nutzen                                      | (8)   | [T€/Jahr] | -1111,2 |
| Kapitaldienst Infrastruktur                       | (9)   | [T€/Jahr] | 482,5   |
| Nutzen-Kosten-Differenz                           | (10)  |           | -1593,8 |
| Nutzen-Kosten-Verhältnis                          | (11)  |           | -2,30   |

Anlage 34: Nutzen-Kosten-Berechnung Reaktivierung Koblenz-  
Rübenach SPNV und SGV

| Kategorie  | Kenngroße                                  | Zeile | Einheit                      | Betrag     | Quelle      |
|--|--|-------|------------------------------|------------|-------------|
| <b>Schieneverkehr</b>  |  |       |                              |            |             |
| <i>Eigenschaften der zusätzlichen Abschnitte</i>               |  |       |                              |            |             |
|  | Linienlänge einfach                        | (1)   | [km]                         | 10,4       | Eingabe     |
|  | Linienhalte je Richtung                    | (2)   | [Anzahl]                     | 6          | Eingabe     |
|  | Fahrzeit einfach                           | (3)   | [Minuten]                    | 20         | Eingabe     |
| <b>Fahrzeugeinsatz</b>   |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrzeugtyp                                | (4)   | [Bezeichnung]                | NV 1208EMU | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Fahrzeug                        | (5)   | [€/Fz-km]                    | 2,827      | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Energie Laufleistung            | (6)   | [€/Fz-km]                    | 0,389      | Tabelle D-4 |
|  | Kostensatz Energie Halt                    | (7)   | [€/Fz-Halt]                  | 0,239      | Tabelle D-4 |
|  | Unfallkostenrate                           | (8)   | [ct/Zug-km]                  | 36,4       | Tabelle D-3 |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub> Laufleistung | (9)   | [g CO <sub>2</sub> /Fz-km]   | 1.342      | Tabelle D-4 |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub> Halt         | (10)  | [g CO <sub>2</sub> /Fz-Halt] | 825        | Tabelle D-4 |
|  | Schadstoffkostensatz Laufleistung          | (11)  | [€/Fz-km]                    | 0,031      | Tabelle D-4 |
|  | Schadstoffkostensatz Halt                  | (12)  | [€/Fz-Halt]                  | 0,019      | Tabelle D-4 |
|  | mittlere Zuglänge                          | (13)  | [Fahrzeuge/Zug]              | 1          | Eingabe     |
| <b>Kennziffern zusätzliche Leistung</b>                        |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrtenpaare je Werktag                    | (14)  | [Fahrtenpaare/Tag]           | 36         | Eingabe     |
|  | Fahrtenpaare je Jahr                       | (15)  | [Fahrtenpaare/Jahr]          | 12.600     |             |
|  | Fahrplanleistung                           | (16)  | [Zug-km/Jahr]                | 262.080    |             |
|  | Betriebsleistung                           | (17)  | [Fz-km/Jahr]                 | 262.080    |             |
|  | Fahrzeughalte                              | (18)  | [Fz-Halte/Jahr]              | 151.200    |             |
|  | Umlaufstunden                              | (19)  | [Stunden/Jahr]               | 10.500     |             |
| <b>Zusätzliche Betriebskosten Schienenverkehr</b>              |  |       |                              |            |             |
|  | Fahrzeugkosten                             | (20)  | [T€/Jahr]                    | 740,9      |             |
|  | Energiekosten                              | (21)  | [T€/Jahr]                    | 138,1      |             |
|  | Personalkosten                             | (22)  | [T€/Jahr]                    | 483,0      |             |
|  | Summe Kosten                               | (23)  | [T€/Jahr]                    | 1362,0     |             |
| <b>Zusätzliche Unfall- und Umweltwirkungen Schienenverkehr</b> |  |       |                              |            |             |
|  | Unfallfolgekosten                          | (24)  | [T€/Jahr]                    | 95,4       |             |
|  | CO <sub>2</sub> -Emissionen                | (25)  | [t/Jahr]                     | 476,5      |             |
|  | Schadstoffemissionskosten                  | (26)  | [T€/Jahr]                    | 11,0       |             |

|  |                                  |  |                  |
|--|----------------------------------|--|------------------|
| <b>Bus</b>                             |                                  |  |                  |
| <i>Fahrzeugkennndaten</i>              |                                  |  |                  |
| Kostensatz Betrieb                     | (27) [€/Bus-km]                  |  | 2,7 Tabelle D-3  |
| Unfallkostenrate                       | (28) [ct/Bus-km]                 |  | 21,3 Tabelle D-3 |
| Emissionsrate CO <sub>2</sub>          | (29) [g CO <sub>2</sub> /Bus-km] |  | 886 Tabelle D-3  |
| Schadstoffkostensatz                   | (30) [ct/Bus-km]                 |  | 2,1 Tabelle D-3  |
| <i>Kennziffern vermiedene Leistung</i> |                                  |  |                  |
| geschätzte Einsparung Busleistung      | (31) [%]                         |  | 0 Schätzung      |
| geschätzter Umwegfaktor Bus            | (32)                             |  | 2,5 Schätzung    |
| Saldo Betriebsleistung Bus             | (33) [Bus-km/Jahr]               |  | 0                |
| <i>Betriebskosten</i>                  |                                  |  |                  |
| Saldo Betriebskosten Bus               | (34) [T€/Jahr]                   |  | 0                |
| <i>Unfall- und Umweltwirkungen</i>     |                                  |  |                  |
| Saldo Unfallfolgekosten                | (35) [T€/Jahr]                   |  | 0                |
| Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen      | (36) [t/Jahr]                    |  | 0                |
| Saldo Schadstoffemissionen             | (37) [T€/Jahr]                   |  | 0                |
| <b>ÖPNV gesamt</b>                     |                                  |  |                  |
| Saldo Betriebskosten                   | (38) [T€/Jahr]                   |  | 1362,0           |
| Saldo Unfallfolgekosten                | (39) [T€/Jahr]                   |  | 95,4             |
| Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen      | (40) [t/Jahr]                    |  | 476,5            |
| Saldo Schadstoffemissionskosten        | (41) [T€/Jahr]                   |  | 11,0             |

Blatt 2-1 Relevante Gemeinden und ihre Eigenschaften

| Gemeinde   | Typ              | Zentralität | Kreis      | Bahnanschluss |            |
|------------|------------------|-------------|------------|---------------|------------|
|            |                  |             |            | Istzustand    | Mitfall    |
| <b>(1)</b> | <b>(2)</b>       | <b>(3)</b>  | <b>(4)</b> | <b>(5)</b>    | <b>(6)</b> |
| Eingabe    | Eingabe          | Eingabe     | Eingabe    | Eingabe       | Eingabe    |
| Rübenach   | Vorhabengemeinde | ohne        | Koblenz    | 0             | 1          |
| Metternich | Vorhabengemeinde | ohne        | Koblenz    | 0             | 1          |
| Koblenz    | Destination      | groß        | Koblenz    | 1             | 1          |

Blatt 2-2 Relationen, Relationseigenschaften und Modal-Split-Wirkungen

| (1)              | (2)                          | (3)                  | (4)            | (5)                       | (6)                            |
|------------------|------------------------------|----------------------|----------------|---------------------------|--------------------------------|
| Vorhabengemeinde | Vorhabengemeinde/Destination | Strabentfernung [km] | Abschlagfaktor | Verkehrsaufkommen/Werktag | kreisintern                    |
| Eingabe          | Eingabe                      | Eingabe              | Eingabe        | [Personenfahrten/Werktag] | 1 wenn gleicher Kreis, sonst 0 |
| Rübenach         | Metternich                   | 2,5                  | 0              | 391,46                    | 1                              |
| Rübenach         | Koblenz                      | 6,7                  | 0              | 2927,09                   | 1                              |
| Metternich       | Koblenz                      | 4,2                  | 0              | 5575,20                   | 1                              |
| GE Bubenheim     | Rübenach                     | 4,6                  | 0,75           | 410,46                    | 1                              |
| GE Bubenheim     | Metternich                   | 2,1                  | 0              | 442,84                    | 1                              |
| GE Bubenheim     | Koblenz                      | 5,9                  | 0              | 1954,77                   | 1                              |

|                  |                              | Zentralität |             |                   | Istzustand         |                 |             |
|------------------|------------------------------|-------------|-------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------|
| (1)              | (2)                          | (7)         | (8)         | (9)               | (10)               | (11)            | (12)        |
| Vorhabengemeinde | Vorhabengemeinde/Destination | von         | nach        | Bahnanschluss von | Bahnanschluss nach | Anzahl Umstiege | Modal-Split |
| Eingabe          | Eingabe                      | aus 2-1 (3) | aus 2-1 (3) | aus 2-1 (5)       | aus 2-1 (5)        | Eingabe         | Tabelle D-5 |
| Rübenach         | Metternich                   | ohne        | ohne        | 0                 | 0                  | 0               | 0,09        |
| Rübenach         | Koblenz                      | ohne        | groß        | 0                 | 0                  | 1               | 0,1         |
| Metternich       | Koblenz                      | ohne        | groß        | 0                 | 0                  | 1               | 0,1         |
| GE Bubenheim     | Rübenach                     | ohne        | ohne        | 0                 | 0                  | 0               | 0,02        |
| GE Bubenheim     | Metternich                   | ohne        | ohne        | 0                 | 0                  | 0               | 0,02        |
| GE Bubenheim     | Koblenz                      | ohne        | groß        | 0                 | 0                  | 1               | 0,1         |

|                  |                              | Mitfall           |                    |                 | Verkehrsverlagerung |                                 |                       |
|------------------|------------------------------|-------------------|--------------------|-----------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------|
| (1)              | (2)                          | (13)              | (14)               | (15)            | (16)                | (17)                            | (18)                  |
| Vorhabengemeinde | Vorhabengemeinde/Destination | Bahnanschluss von | Bahnanschluss nach | Anzahl Umstiege | Modal-Split         | Aufkommen                       | Leistung              |
| Eingabe          | Eingabe                      | aus 2-1 (6)       | aus 2-1 (6)        | Eingabe         | Tabelle D-5         | [Personenfahrten/Werktag]       | [Personen-km/Werktag] |
|                  |                              |                   |                    |                 |                     | ((16) - (12)) x (5) x (1 - (4)) |                       |
| Rübenach         | Metternich                   | 1                 | 1                  | 0,11            | 0                   | 7,8                             | 19,6                  |
| Rübenach         | Koblenz                      | 1                 | 1                  | 0,18            | 0                   | 234,2                           | 1568,9                |
| Metternich       | Koblenz                      | 1                 | 1                  | 0,18            | 0                   | 446,0                           | 1873,3                |
| GE Bubenheim     | Rübenach                     | 1                 | 1                  | 0,09            | 0                   | 7,2                             | 33,0                  |
| GE Bubenheim     | Metternich                   | 1                 | 1                  | 0,09            | 0                   | 31,0                            | 65,1                  |
| GE Bubenheim     | Koblenz                      | 1                 | 1                  | 0,18            | 0                   | 156,4                           | 922,6                 |

| Kategorie  | Kenngröße                                    | Zeile | Einheit               | Betrag       | Quelle              |
|--|--|-------|-----------------------|--------------|---------------------|
| <b>Eingangsdaten</b>   |  |       |                       |              |                     |
| <i>Vorhabeneigenschaften</i>                                   |  |       |                       |              |                     |
|  | Gebietseigenschaft                           | (1)   |                       | Ballungsraum | Tabelle D-6         |
|  | Faktor Gebietseigenschaft                    | (2)   |                       | 1,2          | Tabelle D-6         |
|  | Netzbedeutung                                | (3)   |                       | Erschließung | Tabelle D-6         |
|  | Faktor Netzbedeutung                         | (4)   |                       | 1,3          | Tabelle D-6         |
| <i>Faktoren Reisezeit und induzierter Verkehr</i>              |  |       |                       |              |                     |
|  | Faktor Reisezeit                             | (5)   |                       | 0,872        | (2) x (4) x 1,2) -1 |
|  | Faktor induzierter Verkehr                   | (6)   |                       | 0,2          | Tabelle D-6         |
|  | Gesamtfaktor                                 | (7)   |                       | 1,072        |                     |
| <i>Wertansätze Pkw</i>   |  |       |                       |              |                     |
|  | Betriebskostensatz                           | (8)   | [€/Pkw-km]            | 0,22         | Tabelle D-3         |
|  | Unfallkostenrate                             | (9)   | [ct/Pkw-km]           | 8,5          | Tabelle D-3         |
|  | Emissionsrate CO <sub>2</sub>                | (10)  | [g/Pkw-km]            | 127          | Tabelle D-3         |
|  | Schadstoffkostensatz                         | (11)  | [ct/Pkw-km]           | 0,4          | Tabelle D-3         |
| <b>Wirkungen und Nutzen</b>                                    |  |       |                       |              |                     |
| <i>Zusätzliche Unfall- und Umweltwirkungen Schienenverkehr</i> |  |       |                       |              |                     |
|  | geschätzte Änderung Busleistung              | (12)  | [%]                   |              | 0 Blatt 1, Zeile 31 |
|  | Globaler Zuschlag Angebotsänderung           | (13)  | [-]                   |              | 1,3                 |
|  | verlagerte Verkehrsleistung                  | (14)  | [Personen-km/Werktag] | 5827,3       |                     |
|  | verlagerte Pkw-Fahrleistung                  | (15)  | [1.000 Pkw-km/Jahr]   | 1344,8       |                     |
| <i>verkehrliche Nutzen</i>                                     |  |       |                       |              |                     |
|  | vermiedene Pkw-Betriebskosten                | (16)  | [T€/Jahr]             | 295,8        |                     |
|  | Nutzen aus Reisezeit und induziertem Verkehr | (17)  | [T€/Jahr]             | 317,1        |                     |
|  | Summe verkehrlicher Nutzen                   | (18)  | [T€/Jahr]             | 613,0        |                     |
| <i>Änderung der Umwelt- und Unfallfolgen des Pkw-Verkehrs</i>  |  |       |                       |              |                     |
|  | Saldo Unfallkosten                           | (19)  | [T€/Jahr]             | -114,3       |                     |
|  | Saldo CO <sub>2</sub> -Emissionen            | (20)  | [t/Jahr]              | -170,8       |                     |
|  | Saldo Schadstoffemissionskosten              | (21)  | [T€/Jahr]             | -5,4         |                     |

Blatt 3-1

Investitionen und Infrastrukturkosten

Lützel bis Metternich + Metternich bis Rübenach - SGV

| (1)                  | (2)         | (3)                           | (4)         | (5)             | (6)             | (7)           | (8)                     |                     |
|----------------------|-------------|-------------------------------|-------------|-----------------|-----------------|---------------|-------------------------|---------------------|
| Kostenposition       | Anlagenteil | Bezeichnung                   | Investition | Preisstand 2016 | Annuitätsfaktor | Kapitaldienst | Unterhaltungskostensatz | Unterhaltungskosten |
| Eingabe              | Eingabe     | Eingabe                       | [T€]        | [1/Jahr]        | [T€/Jahr]       | [%]           | [T€/Jahr]               |                     |
|                      |             | Tabelle B-19                  |             | Tabelle B-19    |                 |               | Tabelle B-19            |                     |
| 1                    | Eingabe     | 20 einamlige Aufwendungen     | 17,2        | 0,017           | 0,29            | 0             | 0,00                    |                     |
| 2                    |             | 30 Trassen, Erdbauwerke       | 3,4         | 0,0237          | 0,08            | 0,5           | 0,00                    |                     |
| 3                    |             | 60 Brücken                    | 2.800,0     | 0,0237          | 66,36           | 2             | 5,60                    |                     |
| 4                    |             | 71 Gleise:Schotteroberbau     | 3.113,0     | 0,0428          | 133,23          | 30            | 93,39                   |                     |
| 5                    |             | 73 Weichen                    | 1.125,2     | 0,0594          | 66,84           | 30            | 33,76                   |                     |
| 6                    |             | 74 Oberbau Straßen            | 1.350,0     | 0,0494          | 66,69           | 10            | 13,50                   |                     |
| 7                    |             | 100 Bahnsteige                | 1.950,0     | 0,0298          | 58,11           | 7             | 13,65                   |                     |
| 8                    |             | 110 Zugsicherungs- und Signal | 1.200,0     | 0,0594          | 71,28           | 9             | 10,80                   |                     |
| <b>Zwischensumme</b> |             |                               | 11.558,76   |                 | 462,88          |               | 170,70                  |                     |
| Planungskosten       |             |                               | 1.155,88    |                 | 0,017           |               | 19,65                   |                     |
| <b>Summe gesamt</b>  |             |                               | 12.714,64   |                 | 482,53          |               | 170,70                  |                     |

Blatt 3-2 Nutzen gesellschaftlich aufgelegter Investitionen

| Kostenposition       | Anlagenteil Nr. | Anlagenteil Bezeichnung       | Investition Preisstand 2016 | Annuitätsfaktor | Unterhaltungskostensatz | Unterhaltungskosten |
|----------------------|-----------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------|-------------------------|---------------------|
| (1)                  | (2)             | (3)                           | (4)                         | (5)             | (6)                     | (7)                 |
|                      |                 |                               | [T€]                        | [1/Jahr]        | [%]                     | [T€/Jahr]           |
| Eingabe              | Eingabe         | Tabelle B-19                  | Eingabe                     | Tabelle B-19    | Tabelle B-19            |                     |
|                      |                 |                               |                             |                 |                         |                     |
| 1                    |                 | 20 einmilige Aufwendungen     | 6,6                         | 0,017           | 0                       | 0,11                |
| 2                    |                 | 30 Trassen, Erdbauwerke       | 1,7                         | 0,0237          | 0,5                     | 0,04                |
| 3                    |                 | 60 Brücken                    | 2.800,0                     | 0,0237          | 2                       | 71,96               |
| 4                    |                 | 71 Gleise:Schotteroberbau     | 553,7                       | 0,0428          | 30                      | 40,31               |
| 5                    |                 | 73 Weichen                    | 545,8                       | 0,0594          | 30                      | 48,79               |
| 6                    |                 | 74 Oberbau Straßen            | 450,0                       | 0,0494          | 10                      | 26,73               |
| 7                    |                 | 100 Bahnsteige                | -                           | 0,0298          | 7                       | -                   |
| 8                    |                 | 110 Zugsicherungs- und Signal | 1.050,0                     | 0,0594          | 9                       | 71,82               |
| <b>Zwischensumme</b> |                 |                               | 5407,73                     |                 |                         | 259,76              |
| Planungskosten       |                 |                               | 811,1595                    | 0,017           |                         | 13,79               |
| <b>Summe gesamt</b>  |                 |                               |                             |                 |                         | 273,55              |

Blatt 4

Zusammenstellung Unfall- und Umwelteinwirkungen des Vorhabens

| Kategorie                        | Zeile      | Einheit   | MIV  | ÖPNV | Gesamt          |
|----------------------------------|------------|-----------|------|------|-----------------|
| <b>Unfallfolgekosten</b>         | <b>(1)</b> | [T€/Jahr] | -114 | 95   | -19             |
| <b>Klimaschutz</b>               |            |           |      |      |                 |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen      | <b>(2)</b> | [t/Jahr]  | -171 | 476  | 306             |
| Kostensatz CO <sub>2</sub>       | <b>(3)</b> | [€/t]     |      |      | 670 Tabelle D-3 |
| Klimaschutzkosten                | <b>(4)</b> | [T€/Jahr] |      |      | 205             |
| <b>Schadstoffemissionskosten</b> | <b>(5)</b> | [T€/Jahr] | -5   | 11   | 6               |

| Teilindikator                                     | Zeile | Einheit   | Wert     |
|---|-------|-----------|----------|
| verkehrlicher Nutzen                              | (1)   | [T€/Jahr] | 613,0    |
| Unfallfolgekosten                                 | (2)   | [T€/Jahr] | 18,9     |
| Klimaschutz                                       | (3)   | [T€/Jahr] | -204,8   |
| Luftreinhaltung                                   | (4)   | [T€/Jahr] | -5,6     |
| Betriebskosten ÖPNV                               | (5)   | [T€/Jahr] | -1.362,0 |
| Unterhaltung Infrastruktur                        | (6)   | [T€/Jahr] | -170,7   |
| Nutzen gesellschaftlich aufgelegter Investitionen | (7)   | [T€/Jahr] | 273,6    |
| Summe Nutzen                                      | (8)   | [T€/Jahr] | -837,6   |
| Kapitaldienst Infrastruktur                       | (9)   | [T€/Jahr] | 482,5    |
| Nutzen-Kosten-Differenz                           | (10)  |           | -1.320,2 |
| Nutzen-Kosten-Verhältnis                          | (11)  |           | -1,74    |

Anlage 35: Beschlussvorlage Erhaltung der Reaktivierungsoption für  
die Bahnstrecke 3015



Koblenz – Magnet am Deutschen Eck:  
Die Stadt zum Bleiben.

## Beschlussvorlage

|                     |  |  |  |
|---------------------|--|--|--|
| Vorlage-Nr.:        | BV/0658/2015   | Datum:   | 30.11.2015   |
| <b>Baudezernent</b> |  |  |  |
| Verfasser:          | 61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung   | Az:  | 61.1/VP  |
| <b>Gremienweg:</b>  |  |  |  |
| 18.12.2015          | Stadtrat   | <input type="checkbox"/> einstimmig<br><input type="checkbox"/> abgelehnt<br><input type="checkbox"/> verwiesen<br><input type="checkbox"/> Enthaltungen | <input type="checkbox"/> mehrheitlich Kenntnis<br><input type="checkbox"/> vertagt<br><input type="checkbox"/> Gegenstimmen<br><input type="checkbox"/> ohne BE abgesetzt<br><input type="checkbox"/> geändert |
|                     | TOP öffentlich   |  |  |
| 17.12.2015          | Fachbereichsausschuss IV   | <input type="checkbox"/> einstimmig<br><input type="checkbox"/> abgelehnt<br><input type="checkbox"/> verwiesen<br><input type="checkbox"/> Enthaltungen | <input type="checkbox"/> mehrheitlich Kenntnis<br><input type="checkbox"/> vertagt<br><input type="checkbox"/> Gegenstimmen<br><input type="checkbox"/> ohne BE abgesetzt<br><input type="checkbox"/> geändert |
|                     | TOP nicht öffentlich   |  |  |
| 07.12.2015          | Haupt- und Finanzausschuss   | <input type="checkbox"/> einstimmig<br><input type="checkbox"/> abgelehnt<br><input type="checkbox"/> verwiesen<br><input type="checkbox"/> Enthaltungen | <input type="checkbox"/> mehrheitlich Kenntnis<br><input type="checkbox"/> vertagt<br><input type="checkbox"/> Gegenstimmen<br><input type="checkbox"/> ohne BE abgesetzt<br><input type="checkbox"/> geändert |
|                     | TOP nicht öffentlich   |  |  |
| Betreff:            | Grundsatzbeschluss zu der Nordentlastung L52 und der Erhaltung der Reaktivierungsoption für die Bahnstrecke 3015 |  |  |

### Beschlussentwurf:

Zur Absicherung und Beschleunigung der Straßenbaumaßnahme „Nordentlastung / L52 neu“ ist eine neue Form für die Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption der stillgelegten Bahnstrecke 3015 zu wählen. Die Verwaltung wird beauftragt,

- den Ankauf der gewidmeten Eisenbahnanlage von der Abzweigung an der Linken Rheinstrecke bis zum Streckenkilometer 10,050 auf Bassenheimer Gemarkung vorzubereiten und
- dem Ausschuss für Allgemeine Bau- und Liegenschaftsverwaltung einen entsprechenden Vertragsentwurf zur Beschlussfassung vorzulegen.

### Begründung:

Die Stadt Koblenz und das Land Rheinland-Pfalz verfolgen seit der Stilllegung 2003 das Anliegen, die Reaktivierungsoption für die Eisenbahnanbindung unserer Stadtteile sowie von GVZ und Industriepark A 61 langfristig zu sichern. Dies erfolgt bislang durch eine Einbeziehung des Streckenabschnitts in den Rahmenvertrag zur Infrastruktursicherung stillgelegter Bahnstrecken, den das Land und die DB AG geschlossen haben. Er wurde Anfang 2014 verlängert. Hauptzweck ist die Aufrechterhaltung des eisenbahnrechtlichen Widmungsstatus.

Die Stadt unterstützt die bisherigen Vertragsregelungen durch Mitfinanzierung der Kosten, die die DB Netz AG dem Land für Verkehrssicherungsaufwendungen in Rechnung stellt. Das ist im Mittel bislang ein sehr geringer Betrag von ca. 100 € pro Monat (d.h. ca. 1.200 € pro Jahr), der bisher zwischen Stadt und Land hälftig aufgeteilt wird.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Nordtangente Mettemich/L 52 neu berücksichtigt die Beschlusslage und Zielstellung, die Widmung der Eisenbahnstrecke aufrechtzuerhalten.

Demnach sollten geplante Kreuzungsbauwerke mit der z.Z. stillgelegten Bahnstrecke Koblenz - Bassenheim erst dann errichtet werden, wenn die Strecke wieder in Betrieb genommen würde. Diese volkswirtschaftlich sinnvolle Lösung wurde damals zwar vom Eisenbahnbundesamt gebilligt, einige Jahre später, 2014, wurde aber von dieser Bundesbehörde die Forderung erhoben, beim Straßendurchbruch Metternich praktisch zeitgleich mit der Straßenneubaumaßnahme ein Brückenbauwerk zu errichten. Eine mehrjährige Streckenunterbrechung verstöße gegen den Widmungsstatus. Diese Auslegung des Eisenbahnrechts wird vom Land Rheinland-Pfalz nicht geteilt.

Zur Regelung des Sachverhalts unter den Prämissen

- a) den Straßenneubau kostengünstig (d.h. bis auf weiteres ohne Kosten für ein Brückenbauwerk) und unverzögert zu realisieren und
- b) die Wiederinbetriebnahmemöglichkeit der Bahnstrecke auch weiterhin zu gewährleisten,

empfiehlt sich der Wechsel der Eisenbahnaufsicht vom Bund zum Land. Dieser ergibt sich automatisch, sobald die Bahnstrecke nicht mehr zum DB-Konzern gehört. Mit dem Kauf der Strecke durch die Stadt Koblenz erhält das Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz die Eisenbahnaufsicht. Von dort wurde bereits erklärt, dass die planfestgestellte Verfahrensweise akzeptiert wird. Der Eigentümerwechsel erspart also die derzeit unnötige Ausgabe für ein Brückenbauwerk beim Straßendurchbruch Metternich.

Die DB AG ist bereit, die Fläche samt Eisenbahnanlage zum Buchwert an die Stadt abzugeben, das heißt für 87.450 € brutto (79.500 € netto plus Nebenkosten von 10%). Das Angebot ist nur gültig bei Übernahme und Weiterführung als gewidmete Eisenbahn (s.u.) und bis zum 31. März 2016.

Im Falle einer Entwidmung („Freistellung von Bahnbetriebszwecken“) verlöre die Strecke ihr Baurecht und die Betriebserlaubnis. Eine Wiederinbetriebnahme gälte dann, auch wenn noch Gleise lägen, als „Neubau“, der an den modernen Auflagen und immensen Verfahrenskosten und -risiken scheitern würde.

Eine Wiederinbetriebnahme ist derzeit nicht konkret absehbar, aber dennoch - je nach Expertise - „nicht ausgeschlossen“ bzw. „mittel- bis langfristig machbar und sinnvoll“. Allein in Rheinland-Pfalz wurden seit 1994 ca. 15 Bahnstrecken und Streckenabschnitte, die einstmals als „unwirtschaftlich“ aufgegeben worden waren, wieder in Betrieb genommen. Darunter ca. 100 km im SPNV und ca. 45 km im touristischen Ausflugsverkehr. Im Rahmen einer Neuordnung der regionalen Busverkehre könnte der SPNV hier durchaus wieder in Frage kommen, um die Stadtteile Rübenach und Metternich von Kfz-Fahrten zu entlasten. Dort selbst behielt der Stadtbus eine tragende Rolle, weil die Bahnstationen peripher liegen. Im Güterverkehr bestehen beachtliche Potentiale im Streckenumfeld, die bislang noch ausschließlich über die Straße bedient werden (Ikea, Amazon, Lidl). Unter geänderten Rahmenbedingungen, z.B. Umweltauflagen, kann es durchaus interessant werden, entsprechende Anlieferungen über die Schiene abzuwickeln (vgl. EU-Weißbuch zum Verkehr von 2011). Mit der Sicherung der Strecke leisten die Stadt Koblenz und das Land Rheinland-Pfalz einen wichtigen Beitrag im Hinblick auf ein nachhaltiges und krisensicheres Verkehrssystem, also Zukunftsvorsorge für die Erhaltung der hiesigen Arbeitsstätten und -plätze. Zwei Standbeine (Straße und Bahn) sind besser als eines (Straße alleine).

Die potentiell abzweigende Neubaustrecke zur Gleisanbindung des GVZ an der A 61 ist bereits verjährungsfrei planfestgestellt. Zudem hat das Land sich hier bereits vor Jahren verpflichtet, den etwaigen Streckenneubau sehr großzügig zu fördern (Bestandteil des Ausgleichspakets von Land und Bund zur Entschädigung der Stadt Koblenz im Zusammenhang mit der ICE-Neubaustrecke Frankfurt - Köln).

Aus verkehrstechnischen Gründen erwirbt und sichert die Stadt Koblenz auch einen Abschnitt von ca. 1 km Länge auf Bassenheimer Gemarkung (Notwendigkeit zur Anfahrbarkeit des GVZ an der A 61, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit zur zusätzlichen Zugkreuzungsoption, Erhöhung der Streckenwirtschaftlichkeit durch weitere Güterverkehrspotenziale im Raum Bassenheim).

Für den Grunderwerb sind unter der Projektnummer P611055 Mittel von 90.000 € im aktuellen Haushaltsplanentwurf 2016 aufzunehmen.

Die Pflegemaßnahmen im Zusammenhang mit der Infrastruktursicherung beschränken sich auf das für die Verkehrssicherungspflicht Erforderliche, also auf Arbeiten, die Schäden Dritter abwenden. Das sind insbesondere: Die Unterhaltung der Fahrbahn an Bahnübergängen sowie der Decken bzw. Gewölbe bei Überführungsbauwerken (Schutz vor etwaigen losen Bauteilen), die Aufrechterhaltung des Wasserabflusses bei Entwässerungsrohren und Durchlässen sowie die Beseitigung oder Kappung von instabilen Bäumen oder problematischem Überhang, der die Nutzung von Nachbargrundstücken beeinträchtigt).

Bislang belaufen sich die damit einhergehenden Kosten i.M. auf ca. 1.200 € pro Jahr, bislang hälftig auf Stadt und Land aufgeteilt. Bis auf weiteres ist auch künftig im Mittel ungefähr mit einem ähnlich niedrigen konsumtiven Durchschnittsbetrag zu rechnen. Die Verwaltung wird das Land bitten, auch künftig die Hälfte dieser Ausgabe zu übernehmen.

Im Reaktivierungsfalle würden größere Aufwendungen anfallen, die dann jedoch grundsätzlich von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder dem Land getragen würden.

Bezogen auf die Haftung und etwaige Sanierungsverantwortung im Zusammenhang mit Altablagerungen auf dem Bahngelände ist noch eine detaillierte Regelung auszuhandeln.

Für den Radverkehr zwischen Rübenach und Bassenheim (Anbindung an den verlängerten Maifeldradweg) stehen alternativ zur Bahntrasse mehrere parallele Wirtschaftswege zur Verfügung, die allerdings noch einzelne Netzlücken aufweisen. Die Schließung dieser Netzlücken ist deutlich kostengünstiger als der gelegentlich vorgeschlagene Umbau der Eisenbahnstrecke zu einem Radweg. Ein solcher setzt eine Entwidmung der Eisenbahn voraus, was gleichbedeutend mit einer unumkehrbaren Aufgabe der Bahnstreckenreaktivierungsoption wäre. Hiervon ist fachlich bei dieser Strecke aus Gründen der Daseinsfürsorge für Wirtschaft und Bevölkerung dringend abzuraten.

Im Falle einer Entwidmung, z.B. für eine Radwegnutzung, wäre mit einem mindestens 10-fachen Kaufpreis zu rechnen, da dann die Grundstückswerte der anliegenden Flächen angesetzt werden müssten. Die DB AG verkauft die Bahnstrecke nur mit einer Nachzahlungsmehrerlösklausel. Würde die Stadt eines Tages die Eisenbahnnutzung aufgeben, müsste sie die Wertdifferenz nachzahlen, außerdem den Materialwert der überlassenen Stahlschienen und -schwelen. Das o.g. Kaufpreisangebot schließt sie ein, und somit einen beachtlichen Materialwert.

Zusammenfassend empfiehlt die Verwaltung, dass der Ankauf der Trasse möglichst bald erfolgen soll, um Schaden für die Stadt abzuwenden (insbesondere ggf. verlorene Ausgaben für das z.Z. nicht erforderliche Brückenbauwerk.)

Zusammenfassend ist festzuhalten:

Der Ankauf der Strecke ermöglicht sowohl den kostengünstigen und raschen Bau der Nordentlastung als auch die Aufrechterhaltung der Wiederinbetriebnahmemöglichkeiten für die Bahnstrecke.

Anlage 36: Unterrichtsvorlage und Ratsanhörung 2018 zur Zukunft der  
Bahnstrecke Koblenz-Bassenheim



## Unterrichtungsvorlage

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| Vorlage: UV/0475/2018   |  | Datum: 08.11.2018   |   |
| <b>Baudezernent</b>   |  |   |   |
| Verfasser:  | 61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung | Az.: 61.1/VP  |   |
| <b>Betreff:</b>   |  |   |   |
| Zukunft der Bahnstrecke Koblenz - Rübenach - Metternich - Bassenheim /<br>Zusammenfassung der Ratsanhörung vom 27.09.2018 |  |   |   |
| Gremienweg:   |  |   |   |
| 21.02.2019  | Stadtrat                                   | <input type="checkbox"/> einstimmig<br><input type="checkbox"/> abgelehnt<br><input type="checkbox"/> verwiesen | <input type="checkbox"/> mehrheitl.<br><input type="checkbox"/> Kenntnis<br><input type="checkbox"/> vertagt<br><input type="checkbox"/> Enthaltungen |
|   | TOP öffentlich                             |   | <input type="checkbox"/> ohne BE<br><input type="checkbox"/> abgesetzt<br><input type="checkbox"/> geändert<br><input type="checkbox"/> Gegenstimmen  |
| 11.02.2019  | Haupt- und Finanzausschuss                 | <input type="checkbox"/> einstimmig<br><input type="checkbox"/> abgelehnt<br><input type="checkbox"/> verwiesen | <input type="checkbox"/> mehrheitl.<br><input type="checkbox"/> Kenntnis<br><input type="checkbox"/> vertagt<br><input type="checkbox"/> Enthaltungen |
|   | TOP öffentlich                             |   | <input type="checkbox"/> ohne BE<br><input type="checkbox"/> abgesetzt<br><input type="checkbox"/> geändert<br><input type="checkbox"/> Gegenstimmen  |
| 29.01.2019  | Fachbereichsausschuss IV                   | <input type="checkbox"/> einstimmig<br><input type="checkbox"/> abgelehnt<br><input type="checkbox"/> verwiesen | <input type="checkbox"/> mehrheitl.<br><input type="checkbox"/> Kenntnis<br><input type="checkbox"/> vertagt<br><input type="checkbox"/> Enthaltungen |
|   | TOP öffentlich                             |   | <input type="checkbox"/> ohne BE<br><input type="checkbox"/> abgesetzt<br><input type="checkbox"/> geändert<br><input type="checkbox"/> Gegenstimmen  |

### Unterrichtung:

Bei der ca. einstündigen Ratsanhörung zur Zukunft der Bahnstrecke Koblenz-Lützel – Metternich – Rübenach – Bassenheim in der Ratssitzung am 27.09.2018 haben sechs geladene Experten unterschiedlicher Fachrichtungen ihre Stellungnahme zur folgenden Fragen vorgebracht:

a) Welche Vor- und Nachteile hätte die angedachte „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (Entwidmung)?

b) Kann die inzwischen teilweise zugewachsene Eisenbahnstrecke, seit 35 Jahren im Personenverkehr und seit 15 Jahren im Güterverkehr stillgelegt, wieder ein wirtschaftlich tragfähiger Teil eines künftigen Verkehrssystems werden?

Vorgetragen haben: Michael Carl (BUND), Christian Jütte (IHK), Prof. Urs Kramer (Uni Passau und Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht), Prof. Jörg Lux (Hochschule Koblenz), K.-P.-Naumann (Pro Bahn) und Dr. Christoph Zimmer (BPV Consult Koblenz; ohne Folien). Vier Fachleute haben im Ergebnis die Aufrechterhaltung der Widmung für Bahnbetriebszwecke empfohlen, zwei dagegen keinen Bedarf dafür gesehen. Die beigefügte Übersicht fasst die jeweiligen Aussagen zusammen.

### Anlage:

- Übersicht mit den Kernaussagen der Fachleute

Weitere Unterlagen im Ratsinfosystem und im öffentlichen Bürgerportal unter [www.koblenz.de](http://www.koblenz.de):

- Einführungsfolien der Verwaltung
- Vortragsfolien und Skripte der Experten

**Historie:**

BV/658/2015 (Grundsatzbeschluss zu der Nordentlastung L52 und der Erhaltung der Reaktivierungsoption für die Bahnstrecke 3015):

- HuFA v. 07.12.2015 (NÖ; Vorberatung)
- FBA IV v. 17.12.2015 (NÖ; dito)
- Rat v. 21.12.2015 (TOP 16 Ö; Beschluss)

BV/0277/2017 (Freistellung der Bahnstrecke 3015 von Lützel nach Bassenheim):

- HuFA v. 19.06.2017 (TOP 23 Ö; ohne Beschlussempfehlung)
- Wirtschaftsförderungsausschuss v. 21.06.2017 (TOP 1 Ö; dito)
- Rat v. 29.06.2018 (TOP 21 Ö; Absetzung)

BV/0431/2017 (Freistellung der Bahnstrecke 3015 von Lützel nach Bassenheim):

- HuFA v. 21.08.2017 (TOP 15 Ö; ohne Beschlussempfehlung)
- Rat v. 31.08.2017 (TOP 11 Ö; Absetzung)

sowie

AT/0043/2018 (Antrag der Ratsfraktionen Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, BIZ und FBG zur Einberufung einer Expertenanhörung zum Thema „Entwidmung Bahntrasse“)

- Rat vom 26.04.2018 (TOP 29 Ö, geändert beschlossen, Verweisung in den FBA IV)

BV/0628/2018 (Expertenanhörung zum etwaigen Antrag auf "Freistellung von Bahnbetriebszwecken" für die Bahnstrecke 3015 Koblenz-Lützel - Metternich - Rübenach – Bassenheim)

- FBA IV v. 07.08.2018 (TOP 13 Ö; Vorberatung)
- HuFA vom 20.08.2018 (TOP 9 Ö; Vorberatung)
- Rat vom 30.08.2018 (TOP 2.2.1 Ö; geändert beschlossen).

1

**Stadtrat Koblenz, Sitzung am 27.9.2018**

**Expertenanhörung zur Beschlussvorlage „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ für die Bahnstrecke 3015 Koblenz-Lützel - Metternich - Rübenach - Bassenheim**

**Zusammenfassung der Einzelstellungennahmen**

Geladene und mitwirkende Experten:

- [1] Prof. Urs Kramer, Universität Passau (Jurist)
- [2] Dr. Christoph Zimmer, BPV-Consult, Koblenz (Bauingenieur, Logistiker)
- [3] Christian Jütte, Industrie- und Handelskammer Koblenz (Verbandsvertreter)
- [4] Prof. Joerg Lux, Hochschule Koblenz (Ökonom, Logistiker)  
[Aussagen von Prof. Lux unterliegen dem Copyright]
- [5] Karl-Peter Naumann, Pro Bahn Bundesverband (Verbandsvertreter)
- [6] Michael Carl, BUND Landesverband Rheinland-Pfalz (Verbandsvertreter)

**Vorteile der angedachten „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (Entwidmung)**

- Rechtsfolge der Freistellung: „Planvorrang“ des § 38 S. 1 BauGB gilt nicht mehr  
→ Planungshoheit der Stadt Koblenz für die Grundstücke [1]
- Vermeidung hoher Reaktivierungskosten  
(wenngleich diese i. d. R. von Bahnunternehmen oder dem Land getragen werden) [1]
- Trassengelände wäre für andere Zwecke nutzbar, perspektivisch z.B.  
Erweiterungsflächen für angrenzende Gewerbe- und Industriegebiete [3]
- Neue Planungsmöglichkeiten für die Region [5]
- Keine Vorteile aus Umweltsicht durch die Entwidmung [6]

2

Nachteile der angedachten „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (Entwidmung)

- Starke Erschwerung einer dauerhaften Reaktivierung als Bahnstrecke nach der Freistellung der Grundstücke von Bahnbetriebszwecken. [1]
- Keine Sicherheit für den Trassenerhalt  
(etwaiger Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur Erhaltung einer Reaktivierungsoption, z.B. durch „Nichtverkauf“ von Teilflächen wäre nach der Freistellung praktisch jederzeit wieder änderbar) [1]
- Unsichere Erfolgsaussichten des Antrages auf Freistellung [1]
- Zahlungsnachforderungen der DB Netz AG an die Stadt aus dem Kaufvertrag  
→ Marktpreisdifferenznachzahlung beim Grunderwerb,  
→ Metallwerterstattung für die Schienen und Stahlschwellen [1]
- Bau von Radwegen auf Bahntrassen aufwändig und teuer  
→ Altlasten etc. [1]
- Rechtliche Bewertung einer etwaigen späteren Reaktivierung nach einer Entwidmung als „Neubau“:  
→ Notwendigkeit erneuter Planfeststellung  
(→ Klagerechte aller Betroffenen, Verzögerungen, ggf. Projektaufgabe),  
→ Anwendbarkeit heute gültiger, strengerer Lärm-Grenzwerte etc.  
(→ erhöhter Kostenaufwand, geringere Realisierungsaussichten),  
→ Unzulässigkeit von Bahnübergängen  
(→ teure Brückenbauten oder Unterbrechung von Straßen und Wegen) [1]
- Nach einer Entwidmung wird Neuaufgabe des Bahnbetriebs deshalb praktisch undenkbar [5, 6]
- Chance, das Gewerbegebiet mit Amazon u.a. Firmen sowie auch Ikea (und viele weitere) an diese Bahnlinie anzuschließen, würde bei einer Entwidmung für immer vergeben [6]
- Chance auf kleine Verbesserung für das Verkehrschaos in der Stadt würde vergeben [6]
- Aufgabe von Infrastruktur, die in Zukunft nützlich sein kann [5]
- Ziel der Bundesregierung zur Verlagerung auf die Schiene würde erschwert [5, 6]\*

Anmerkung: Der IHK Koblenz sind keine Nachteile einer Entwidmung bekannt [3]

3

Kann die Eisenbahnstrecke wieder ein wirtschaftlich tragfähiger Teil eines künftigen Verkehrssystems werden?

**Verkehrliches Potenzial der Strecke:**

- Allgemein „NEIN“

- Aufwändige Instandsetzung mit hohen Kosten, fehlendes Finanzierungskonzept [3]
- Nach IHK-Einschätzung nicht rentabel [3]
- Zurzeit ist der IHK kein interessierter Betreiber bekannt [3]

- Allgemein „JA“

- Die Eisenbahnstrecke kann wieder ein wirtschaftlich tragfähiger Teil eines künftigen Verkehrssystems werden (Voraussetzung: belastbare Kosten-/Nutzenanalyse; Studie des Kreis MYK zur SPNV-Wiederinbetriebnahme aus 1998 hatte positive Einschätzung) [6]
- Zahlreiche Parallelfälle von erfolgreichen Streckenreaktivierungen in Deutschland, insbesondere in Rheinland-Pfalz im Ausflugs-, Regelpersonen- und Güterverkehr [1]
- Beispiele aus Rheinland-Pfalz zeigen, wie Reaktivierung gelingen kann:
  - ca. 15 Strecken mit 145 km Länge seit 1994 wieder in Betrieb genommen (z.B. Personenverkehr: 1994 Grünstadt – Eisenberg, 1995 Verlängerung Ramsen, 1995 Monsheim – Grünstadt, 1995 Winden – Bad Bergzabern, 1997 Winden – Wissembourg, 1999 Alzey – Kirchheimbolanden, 1999 Kreuzberg – Ahrbrück (2001 bis Bonn), 2000 Kaisersesch – Mayen, 2002 Wörth – Lauterbourg, 2014 Heimbach – Baumholder [5, 6]; z.B. Güterverkehr: 1998 Brohl – Brenk, 2006 Raubach – Selters [nachträgliche redaktionelle Ergänzung];
  - bei praktisch allen Reaktivierungen wurden die Prognosen übertroffen. [6]

- Güterverkehr „JA“

- Strecke hat überdurchschnittlich gute Ausgangsbedingungen für eine Reaktivierung im Güterverkehr, z.B. durch Direktanbindung an den Güterbahnhof Lützel [2]
- Regionale Potentiale: Güterverkehr aus Industriegebiet, regionales Container-Terminal [5]
- Grundstücke würden für evtl. zukünftige Industrieansiedelung mit monolithischer Massen-Produktstruktur nutzbar (z.B. Fahrzeugbau, Fall aber sehr unwahrscheinlich) [4]
- Schon heute Existenz aufkommensstarker Gewerbebetriebe an der Strecke bzw. an der anschließenden planfestgestellten Anschlussbahn (Amazon-Logistik, Lidl-Logistik, Ikea-Markt, Canyon Bikes etc.) [1]
- Großdruckereien können hohen Bahnanteil beim Empfang und Versand aufweisen (unter heutigen Bedingungen schon 50 %, RZ-Druck bisher Lkw-erschlossen) [2]
- Streckenerhaltung ist mittel- bis langfristige Standortabsicherung für lokales Gewerbe bei Veränderungen in der Logistikbranche oder bei den Rahmensetzungen [2]
- Firmen in Bahnnahe haben Bahnbindungsoption und somit mehr Zukunftssicherheit (Unterschiede bei Rewe und Lidl in Koblenz, Hinweis auf das bereits sehr hohe Bahnaufkommen im Schweizer Lebensmittelhandeleinzelhandel) [2]
- Druckerei der Rhein-Zeitung könnte bei Bahnbindung Fracht auf der Schiene empfangen und ggf. auch versenden (Vergleichsbeispiel Großdruckerei für Grußkarten an einer reaktivierten Strecke: jeweils ca. 50% Bahnanteil im Frachtein- und Ausgang) [2]
- Bahnbindung würde Tausende Lkw-Fahrten pro Jahr überflüssig machen und die Schadstoffbelastung im Umfeld des Gewerbegebietes deutlich senken (möglichst Einsatz lokal emissionsfreier Schienenfahrzeuge, z.B. Akku, Brennstoffzelle) [6]

4

- Absehbare Verschärfungen bei den Abgaswerten und drohende Fahrverbote könnten auch Betriebe können künftig zu einem Bewusstseinswandel bei Betrieben bezüglich der Güterbahnanbindung/-nutzung führen [6]
- Sicherung der Strecke ist wichtiger Beitrag im Hinblick auf ein nachhaltiges Verkehrssystem, d.h. auch Zukunftsvorsorge für die Erhaltung der Arbeitsplätze (Bahnanbindung als Standortvorteil) [6]
- Umschlag von Containern auch ohne Kran und umfangreiche Gleisanlagen auf den Firmengrundstücken möglich; weitere Verteilungsmöglichkeit für Firmengelände: selbstfahrende Einheiten (schon bei der BASF im Einsatz) [5]

- Güterverkehr „NEIN“

- Vorhandene Gebäudestruktur der Logistik-Zentren für wirtschaftliche Bahnanlieferung nicht geeignet, Hallenstruktur müsste komplett geändert werden, da Güterzüge nur von der Seite entladen werden können (Ausnahme Container, wobei dann auf dem Gelände Schienen/Weichenfunktion sowie Krananlage zur Vereinzelung benötigt würden) [4]
- Zurzeit kein konkreter Bedarf von IHK-Mitgliedsunternehmen zur Nutzung der Strecke bekannt [3]
- Kein Bedarf durch jetzige Logistikstruktur der Unternehmen, da vielfach Warenverteilzentren / Paketdienste dort angesiedelt sind (Amazon, Lidl, Hermes usw.), welche geringe Bestandsreichweiten mit hoher und steigender Lieferflexibilität aufweisen [4]
- Nur wenige Versender/Lieferanten verfügen über einen eigenen Bahnanschluss und sind i.d.R. auf Lkw-Versand ausgerichtet [4]
- Durch unterschiedliche Artikelstruktur verschiedener Hersteller erfolgt Anlieferung in Kleimmengen, somit für Bahnverkehr unrentabel (Bahntransport bei geringen Mengen unter 500.000 Tonnen zurzeit unwirtschaftlich) [4]
- Warenverteilzentren beliefern vielfach Geschäfte über Lkw oder Privathaushalte über DHL, was mit der Bahn nicht möglich ist [4]
- Trend beim Versand geht zu schnellerer Anlieferung im Halbtages-/ Stundentakt [4]

- Personenverkehr „JA“

- Im SPNV bundesweit viele positive Reaktivierungsbeispiele, z.B. Schönbuchbahn, Usedomer Bäderbahn (+1.153 % Fahrgäste), Brügge – Marienheide, Böblingen – Dettenhausen (+ 300 %), Taunusbahn Grävenwiesbach-Friedrichsdorf (+ 633 %) ... [5]
- Grundsätzlich wäre Ausweitung des ÖPNV positiv [3]
- Strecke kann wichtige Rolle in einem neuen ÖPNV-Konzept spielen [6]
- Ggf. Veränderung der Haltepunkte [3]
- Bahnhofpunkt-Option Bundeswehrzentrankrankenhaus [6]
- Haltepunkt Stadtmitte macht Bahnfahren attraktiver [5]
- Attraktives Angebot für Pendler [5]
- Fahrzeiten ggf. kürzer als beim MIV und Bus [6]

- Personenverkehr „NEIN“

Anmerkung: Keine entsprechenden Aussagen.

**Sonstige Aussagen:**

- Radwege sind eine sinnvolle und ökologische Ergänzung unserer Verkehrswege, aber:
  - Brauchen wir diese Bahnstrecke wirklich nicht mehr?
  - Wird sie in Zukunft wirklich keine Chance haben ?
  - An vielen ungenutzten Bahnstrecken vermisst man die Bahn inzwischen. [5]
- Umwandlung in einen Radweg ist keine Alternative:
  - Radwege dürfen nicht in Konkurrenz zum öffentlichen Nahverkehr treten
  - Radverkehr kann auch andere Trassen benutzen, Bahnlinien nicht
  - Radweg auf der Bahntrasse wäre erheblich teurer als Nutzung paralleler Wirtschaftswege (u.a. wegen der Nachzahlungsklausel im Kaufvertrag mit der DB). [6]
- Spezifische Zusatzkosten bei Bahnstreckenradweg-Projekten, z.B. durch Altlasten. [1]
- Hinweise zur Radroute Koblenz – Bassenheim:
  - Viele Radroutenabschnitte sind schon vorhanden (Wirtschaftswege etc.),
  - Neubaubedarf im vorhandenen Wege-/Straßennetz für den Radverkehr umfasst wenige kurze Lückenschlüsse und z.Z. Belagsverbesserungen,
  - Die Ergänzung und Aufwertung vorhandener städtischer Wege (und Nebenstraßen) ist kostengünstiger und schneller umsetzbar als ein Bahndamm-Radweg. [6]
- Ein zukünftiges Verkehrssystem für Koblenz darf nicht nur Elektroautos umfassen (Stau- und Parkplatzprobleme bleiben bei diesem Autotyp erhalten). [6]
- Hoffnung auf die baldige Umstellung des Straßengüterverkehrs auf Elektro-Lkw ist unrealistisch (Kosten, Betriebssicherheit, Störungspotenzial für den Pkw-Verkehr bei und nach Sturm, Landschaftsintegration usw.). [2]
- Die Politik fordert seit längerer Zeit, dass mehr Verkehr auf die Schiene kommt, tut aber zu wenig dafür; hier bestünde die Möglichkeit. [6]
- Regionalplanung wünscht bzw. fordert die Erhaltung der Strecke (siehe Zitate als dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald)\*\* [6]
- Koblenz hat entsprechende Fördergelder für die GVZ-Anbindung genommen, eine Umsetzung des Anschlusses steht aber in den Sternen. [6]
- Appell des BUND: „Nutzen Sie die Möglichkeiten, die eine (vorhandene) Bahnstrecke bietet! Nutzen Sie die Chance, den Innenstadtverkehr wenigstens etwas zu reduzieren! Beginnen Sie mit einer konsequenten Verkehrswende in Ihrer Stadt (Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung in Koblenz unterdurchschnittlich)! Die Stadt Koblenz ist Eigner der Strecke - machen Sie was daraus!“ [6]
- Stadtrat muss heute nicht direkt über eine Reaktivierung entscheiden, sondern nur darüber, ob eine solche in Zukunft (realistisch) möglich bleiben soll. [2]
- Wesentlich ist die Aufrechterhaltung der rechtlichen Widmung für Bahnbetriebszwecke; bauliche Unterbrechungen (z.B. zur temporären Umnutzung der Trasse für andere Zwecke) sind grundsätzlich möglich (z.B. Lagerfläche Fa. König). [1]

6

#### Zitierte Verweise [6]

##### **\* Ziel der Verkehrsverlagerung der Bundesregierung auf die Schiene:**

Die Bundesregierung will „bis 2030 (...) die Zahl der Fahrgäste verdoppeln und mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene bringen, (...) das umweltfreundlichste Verkehrsmittel der digitalen Gesellschaft“ (Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Juni 2018).

„Unsere Schienenwege sind die Lebensadern unseres Landes. Wir müssen sie stärken, damit sie die Menschen und Güter noch besser an ihre Ziele bringen.“ (Enak Ferlemann, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Parlamentarischer Staatssekretär, MdB, Juni 2018)

##### **\*\* Vorgaben der Regionalplanung (Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017):**

###### Grundsatz 130

*Der Güterverkehr soll so weiterentwickelt werden, dass die Wirtschaftsstandorte in der Region durch leistungsfähige Anbindungen an die großen Wirtschaftszentren gesichert und gestärkt werden, durch eine leistungsfähige Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraßen möglichst hohe Anteile des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und auf die Wasserwege verlagert werden, nicht verlagerungsfähige Straßengüterverkehre so gelenkt werden, dass Städte, Gemeinden und sensible Landschaftsräume vom Güterverkehr entlastet werden.*

*Begründung/Erläuterung: Eine herausragende Bedeutung kommt dem im Aufbau befindlichen Güterverkehrszentrum in Koblenz zu. Dabei müssen die drei Elemente des Güterverkehrszentrums, das Straßengüterverkehrsverteilszentrum, der Industriehafen und das Eisenbahnfrachtzentrum (Güterbahnhof), so miteinander verbunden werden, dass die Verknüpfung der drei Verkehrssysteme Straße, Schiene, Wasser möglichst leistungsfähig und reibungslos erfolgt.*

###### Ziel 132

*Das Güterverkehrszentrum Koblenz ist mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße leistungsfähig zu verknüpfen.*

*Begründung/Erläuterung: Identisch mit derjenigen zu Grundsatz 130.*

###### Grundsatz 134

*Das bestehende Schienenstreckennetz soll zur langfristigen Sicherung und für den Ausbau des Schienengüterverkehrs erhalten bleiben.*

*Begründung/Erläuterung: Für das Schienenverkehrsnetz kommt auch die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken in Betracht.*

DOB 61.1/Sb – 4.12.2018