

# Schienenlückenschluss Werrabahn

## Machbarkeitsstudie und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

### Machbarkeit

Kunden: IHK zu Coburg und  
IHK Südthüringen

Ende: 2012



Infrastrukturkosten - Bewertungskriterien (BVWP 2003)

IV	FALLBEISPIELE	
A	SCHIENE	
1	Nutzen-Kosten-Analyse	545
1.1	Beschreibung und Grundlagen	245
1.2	Erstellung der Nutzen	
1.2.1	Senkung von Kosten der E	
1.2.2	Senkung von Kosten der E	
1.2.3	Transportkosten	254
1.2.4	Investitions	285
1.2.5	E	256
1.2.6	G	287
1.2.7	Achswegen (NR)	298
1.2.8	von Verkehrsleistungen (NR2)	259
1.2.9	von Verkehrsleistungen (NR3)	260
1.2.10	von Verkehrsleistungen (NR4)	261
1.2.11	von Verkehrsleistungen (NR5)	262
1.2.12	von Verkehrsleistungen (NR6)	264
1.2.13	Nutzen-Kosten-Verhältnis (NRV)	266
2	Umweltkostenabschätzung (URE)	267
3	Raumwirkungsabschätzung (RWA)	274

**Nutzen-Kosten-Analyse  
Bewertungsverfahren  
BVWP 2003**



Die 130 km lange Strecke der Werrabahn war durch die innerdeutsche Grenze getrennt worden, und die Gleise zwischen Eisfeld und Coburg wurden abgebaut. In die Liste der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wurde der Lückenschluss nicht aufgenommen.

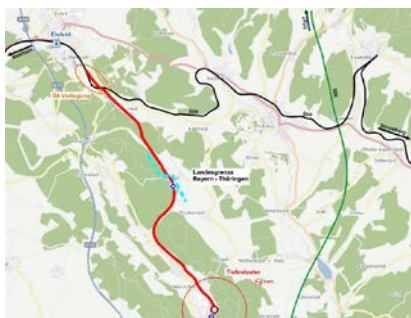
Im Jahr 2009 wurden in einer Machbarkeitsstudie Varianten für den Lückenschluss untersucht sowie Nachfragepotenziale im SPNV für eine Reaktivierung ermittelt, die aber als zu gering ausfielen.

Im Frühjahr 2012 haben die beiden IHK schließlich ein weiteres Gutachten beauftragt, mit Einbeziehung der Fernverkehrs-Nachfrage entlang der Achse Kassel - Werrabahn - Nürnberg. Mit einem neuen Fernverkehrsprodukt, dem sogenannten „X-Zug“, der auch dem Nahverkehr dienen soll, kann für den Lückenschluss im Zusammenspiel mit dem Nahverkehrsangebot eine zusätzliche Nachfrage von 1.800 Fahrgästen/Tag auf der Schiene erzielt werden.

Als Ergebnis eines Bewertungsverfahrens wird die Trasse durch das Lautertal empfohlen. Der eigentliche Lückenschluss erfordert eine 15,5 km lange Neubaustrecke mit einem zweigleisigen Begegnungsabschnitt. Die Baukosten betragen 137 Mio. €.

Damit gehört dieses Projekt im BVWP zu den kleinen Projekten. Der Kapitaldienst der Investition beläuft sich auf 6,1 Mio. €/Jahr. Die größten Nutzen resultieren aus der Verlagerung vom MIV auf die Schiene. Die Betriebsmehrkosten im Schienenverkehr halten sich in Grenzen. Daher ist ein NKI von 6,6 nicht verwunderlich. Mit einer zusätzlichen Elektrifizierung der Werrabahn wird immer noch ein NKI von 2,8 erreicht. Dabei sind mögliche Güterzugtrassen noch nicht berücksichtigt.

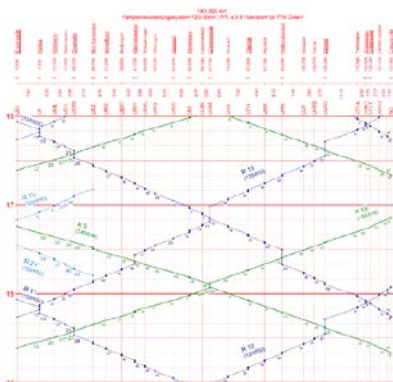
Eine Anmeldung für den BVWP 2015 durch die Freistaaten Bayern und Thüringen wird angestrebt.



Trasse durch das Lautertal



Eisenbahnüberführung bei Tremersdorf

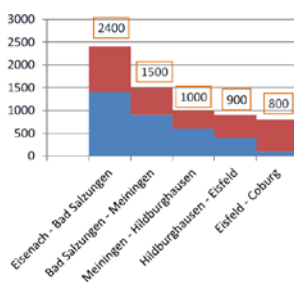


Bildfahrplan



Verkehrsmodell mit 59 Zellen

### Nutzen-Kosten-Analyse nach BVWP 2003



Verbiligung von Beförderungsvorgängen (NB)	34,2 Mio. €/Jahr
Erhaltung Verkehrswege (NW)	-0,7 Mio. €/Jahr
Erhöhung Verkehrssicherheit (NS)	2,9 Mio. €/Jahr
Verbesserung Erreichbarkeit (NE)	2,0 Mio. €/Jahr
Räumliche Vorteile (NR)	50 T€/Jahr
Entlastung der Umwelt (NU)	1,7 Mio. €/Jahr
<b>Summe Nutzen</b>	<b>40,1 Mio. €/Jahr</b>

ohne Güterverkehr

Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur	6,1 Mio. €/Jahr
<b>Summe Kosten</b>	<b>6,1 Mio. €/Jahr</b>

**NKI = 6,6**