



Bodo Löttgen MdL
CDU Fraktionsvorsitzender a.D.

Anlage 6

Marc Zimmermann MdL
Bündnis90/Die Grünen, Sprecher Handwerk & Mittelstand

Gordan Dudas MdL
SPD Sprecher Verkehrsausschuss

Landtag NRW • Platz des Landtags 1 • 40002 Düsseldorf

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes NRW
Herrn Minister Oliver Krischer
Stadtter 1
40219 Düsseldorf

Platz des Landtags 1
D-40221 Düsseldorf

E-Mail: bodo.loettgen@landtag.nrw.de
marc.zimmermann@landtag.nrw.de
gordan.dudas@landtag.nrw.de

go.Rheinland GmbH / VRS GmbH
Geschäftsführung
z.Hd. Herrn Dr. Norbert Reinkober
Deutzer Allee 4
50679 Köln

Düsseldorf, 2. November 2023

RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
Geschäftsführung
z.Hd. Joachim Großmann
Königswinterer Str. 52
53227 Bonn

Oberbergischer Kreis
Herrn Landrat Jochen Hagt
Moltkestraße 42
51643 Gummersbach

Frau Bürgermeisterin
Larissa Weber
Nümbrechter Straße 19
51545 Waldbröl

Herrn Bürgermeister
Rüdiger Gennies
Hauptstraße 12
51580 Reichshof-Denklingen

Herrn Bürgermeister
Ulrich Stücker
Bahnhofstraße 1
51674 Wiehl

Herrn Bürgermeister
Dr. Gero Karthaus
Engels-Platz 4
51766 Engelskirchen

Herrn Bürgermeister
Jörg Bukowski
Bahnhofstraße 2
51597 Morsbach

Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.
Herrn Vorsitzenden
Gerhard Mansel
Landwehrstr. 10
51709 Marienheide

- per E-Mail vorab -

Reaktivierungsverfahren für die Eisenbahnlinie im Wiehltal (Wiehltalbahn) / Machbarkeitsstudie

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im September 2023 wurde das Zwischenergebnis eines neuen, im sogenannten „Vereinfachten Verfahren“ durchgeführten Gutachtens bezüglich des Nutzen-Kosten Verhältnisses (NKV) der Eisenbahnlinie im Wiehltal (Wiehltalbahn) vorgestellt.

Im Vorfeld dieses Verfahrens wurden vom VDV (Verband deutscher Verkehrsunternehmen) im September 2022 eine neue, bundesweite Studie zu mehr als 250 Strecken im Hinblick auf ihr Reaktivierungspotential vorgestellt. Dabei belegte die Wiehltalbahn im Ranking nach Bevölkerungszahl den 3. Platz!

Umso erstaunlicher und gegen jede Erwartung ist die aktuelle Einstufung des Gutachters, die ein NKV von 0,1 ergab, welche sogar erheblich schlechter abschneidet, als das bisherige Gutachten aus dem Jahr 2016 mit einem NKV von 0,7.

Dies wirft aus unserer Sicht Fragen auf:

Aufgrund der sich verändernden Rahmenbedingungen für Klima und Umwelt, insbesondere aber auch zur Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum, bestand im politischen Raum weitgehend Einigkeit darüber, eine neue Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung der Wiehltalbahn in Auftrag zu geben. Diese weitgehende Einigkeit bezog sich ebenso auf die Vereinbarung, mit einer weiteren Machbarkeitsstudie auf die neuen Rahmenbedingungen für die Durchführung von standardisierten Bewertungen als rechtliche und organisatorische Grundlage zu warten.

Wohl die allermeisten, nicht zuletzt wir, hatten damit gerechnet, dass durch die neuen Indikatoren, die Umwelt- und Klimaaspekte stärker berücksichtigen, ein deutlich besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis als in der früheren Untersuchung aus 2016 (NKV 0,7) erzielt werden würde. Bereits in dieser Studie wurde für die Streckenreaktivierung ein Investitionsvolumen von rund 50 Mio. EUR ermittelt, aktuell spricht der Gutachter sogar von 70 Mio. Euro.

Nach der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr, Version 2016+, wird unzweifelhaft und verpflichtend für die Reaktivierung von Strecken mit einem Investitionsvolumen über 30 Mio. Euro ein Regelverfahren vorgeschrieben.

Dennoch hat sowohl der Auftraggeber Oberbergischer Kreis, als auch der der Aufgabenträger go.Rheinland die Studie im nicht zulässigen „Vereinfachten Verfahren“ (Investitionsvolumen kleiner als 30 Mio. €) ausgeschrieben und vergeben. Dies ist für uns ebenso unverständlich, wie die Tatsache, dass die Untersuchung im sogenannten „Vereinfachten Verfahren“ weitergeführt wurde, nachdem das Investitionsvolumen seitens des Gutachters auf aktuell 70 Mio. Euro festgelegt wurde.

Die Wahl dieser, aus unserer Sicht unzulässigen Untersuchungsmethode, führt in der Folge dazu, dass wesentliche Erhebungs- und Analysefaktoren des notwendigen Regelverfahrens keine Anwendung fanden. Die Einführung neuer Nutzenkomponenten wie z. B. des impliziten Fahrgastnutzens und der Anrechnung des Nutzens gesellschaftlich auferlegter Investitionen konnten somit keine positiven Effekte auf der Nutzenseite generieren. Es wurde auch unterlassen die zwingend vorgesehene Einbindung in ein ganzheitliches, modernes Verkehrskonzept zu untersuchen. Ebenso blieb eine schrittweise Beteiligung aller Akteure im Verfahren gänzlich aus, obwohl diese Kooperation in einer Grundlagenvereinbarung so vereinbart worden war.

Ebenso unverständlich ist uns, dass das veröffentlichte Zwischenergebnis aus diesem unzulässigen, vereinfachten Verfahren die Beteiligten dazu veranlasst hat, daraus öffentlich Rückschlüsse auch auf ein potentielles Ergebnis aus einem Regelverfahren zu ziehen. Ergebnisvergleiche mit anderen, ähnlichen Strecken zeigen, dass diese, nach Veröffentlichung der neuen Standardisierten Bewertung 2016+, grundsätzlich im „Regelverfahren“ auf aktuelle Kosten-Nutzen-Verhältnisse von 2,8 bis 6,3 kommen.

Wir bitten daher dringend um eine erneute, zeitnah durchgeführte und ergebnisoffene Untersuchung im einzig zulässigen „Regelverfahren“, die unter Einhaltung der in der Grundlagenvereinbarung festgehaltenen Transparenz durchgeführt wird.

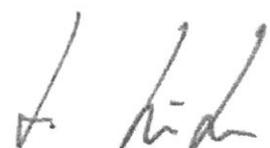
Mit freundlichen Grüßen



Bodo Löttgen MdL



Marc Zimmermann MdL



Gordan Dudas MdL

