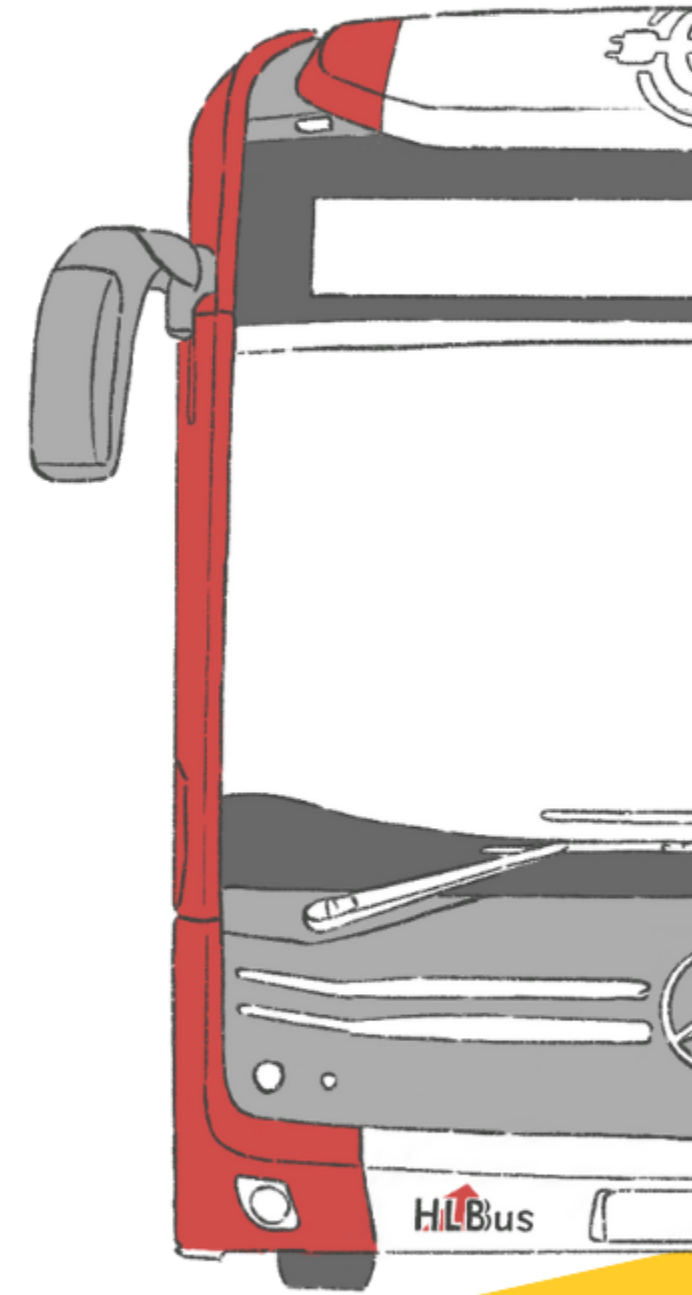


Reaktivierung Lumdatalbahn für den Schienenpersonennahverkehr

08.06.2026





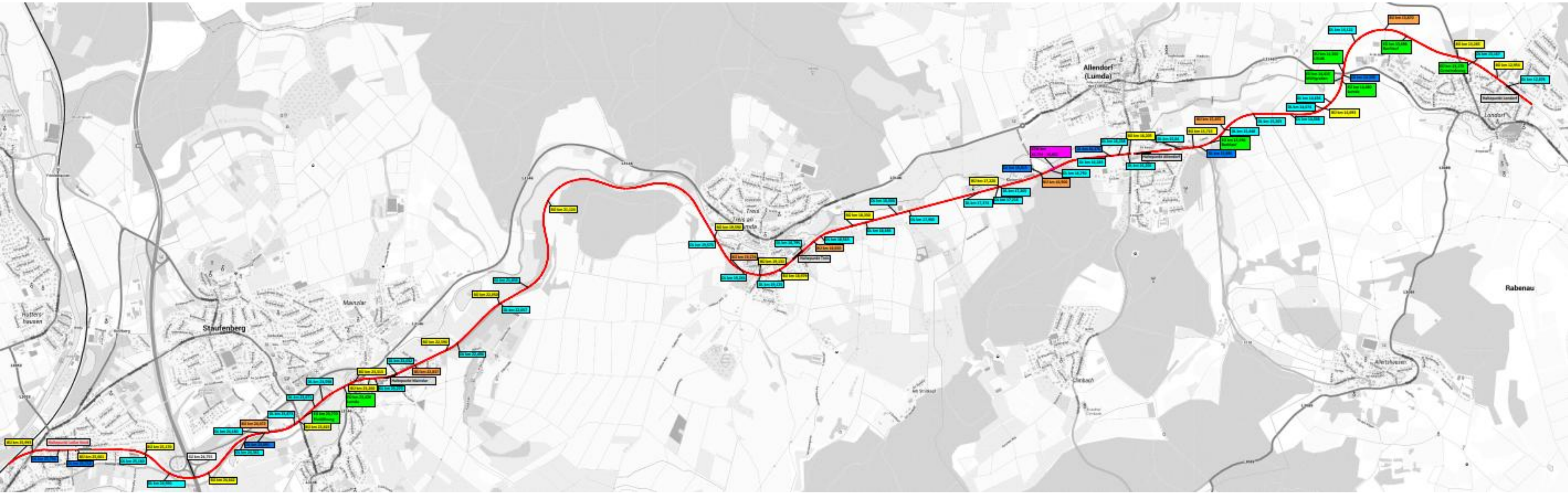
- Projektstruktur
- aktueller Sachstand Planungen
- indikative Nutzen-Kosten-Untersuchung auf Basis der Entwurfsplanung
- Ausblick Planfeststellungsverfahren



- Gliederung des Projekts in drei Stufen
 - **Stufe 1:** Leistungsphasen 1-3 nach HOAI (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung) mit abschließender konkreter Kostenberechnung (statt bisheriger Kostenschätzung)
 - Abschluss Q2/2026
- **Stufe 2:** Leistungsphase 4 nach HOAI (Genehmigungsplanung) zur Vorbereitung des anschließenden Planfeststellungsverfahrens
- Einreichung des Antrags auf Planfeststellung beim Regierungspräsidium Gießen voraussichtlich Q3/Q4 2027 mit anschließendem Planfeststellungsverfahren
- **Stufe 3:** Leistungsphasen 5-9 (Ausführungsplanung, Vergabe der Bau- und Lieferleistungen, Baudurchführung, Inbetriebnahme)
- Zeitrahmen: Start nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses



Übersichtslageplan



30B111E2.pdf

Entwurfsplanung – Eckpunkte

- Reaktivierung der Strecke Londorf nach Lollar (km 12,395 bis km 26,150) für den SPNV
- Geschwindigkeit: 80km/h mit örtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Verkehrsstationen: Lollar-Nord, Mainzlar, Treis, Allendorf, Londorf
- Verkehrsangebot: Stundentakt RB43 von Gießen nach Londorf

zentrale Gewerke der Planung

- Erneuerung des Oberbaus, Tiefbaus und Erdbaus
- Instandsetzung und Erneuerung der vorhandenen Brücken und Durchlässe
- Neuerrichtung der Ausrüstungstechnik (Leit- und Sicherungstechnik, Zugfunk, Stromversorgung)
- Erneuerung und Neubau von technischen Bahnübergangssicherungen
- Neubau der Entwässerungsanlagen
- Neubau Personenbahnhöfe
- Erstellung Baudurchführungskonzept

erfolgte Abstimmungen im Planungsprozess

- Anrainerkommunen im Hinblick auf Personenbahnhöfe und Bahnübergänge
- Anrainerkommunen und Behörden im Hinblick auf Entwässerung
- Bauprojekt Rhein-Main-Link (Starkstromleitung Staufenberg)
- DB InfraGO AG im Hinblick auf den Infrastrukturanschluss in Lollar
- diverse Behörden und Beteiligte im Hinblick auf Umwelt- und Naturschutzthemen

vorgesehene Förderung des Vorhabens

- Die vorhabenbezogenen zuwendungsfähigen Kosten für die Planung und den Bau des Vorhabens werden auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vollständig vom Bund und vom Land getragen.
- Einreichung des Förderantrags mit Vorliegen des Baurechtes (§3GVFG Absatz 1 Buchstabe c)
- Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgt zur Einreichung des Antrags auf Fördermittel
- indikative NKU (aktueller Sachstand)
 - Durchführung der indikativen Nutzen-Kosten-Untersuchung nach standardisierten Berechnungsverfahren (Version 2016+) auf Basis der Kostenberechnungen der Entwurfsplanung
 - Zwischenstand des Nutzen-Kosten-Indikators: 1,27 – Grundlage für die Fortführung der Stufe 2 [Genehmigungsplanung]

Durchführung Nutzen-Kosten-Untersuchung

- Bewertung der Maßnahme gemäß der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personenverkehrs (Version 2016+)“
- Mitfall-/Ohnefall-Prinzip
 - Vergleich eines Mitfalls (geplanter Zielzustand des Netzes zum geplanten Realisierungszeitpunkt mit geplanter Maßnahme) und einem Ohnefall (geplanter Zielzustand des Netzes zum geplanten Realisierungszeitpunkt ohne geplante Maßnahme)
- Grundlage zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage bildet die Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM)
 - Analysejahr 2018
 - Prognosehorizont 2035
- Das Untersuchungsgebiet orientiert sich an den bestehenden und prognostizierten Verkehrsbeziehungen zwischen dem näheren Untersuchungsgebiet entlang der Lumdatalbahn und den Verkehrszellen der VDRM.

Durchführung Nutzen-Kosten-Untersuchung

- angenommenes Verkehrsangebot im Mitfall
 - Ausbau der Bahnstrecke bis Londorf → Stundentakt zwischen Gießen und Londorf
 - neue Haltestellen Lollar Nord, Mainzlar, Treis, Allendorf und Londorf
 - Anpassungen an Linie 371
 - Fahrtenanzahl im Abschnitt Gießen – Lollar unverändert
 - Fahrtenanzahl im Abschnitt Lollar – Londorf (Stundentakt)
 - Einführung von Zubringerlinien für umliegende Gemeinden (2-Stundentakt)
- Verkehrliche Wirkungen im Vergleich zwischen Ohne- und Mitfall fallen positiv aus

Kenngröße	Einheit	Saldo Mitfall-Ohnefall
Fahrten ÖPNV (ohne induzierten Verkehr)	[Personenfahrten/Werktag]	1.530
Induzierter Verkehr ÖPNV	[Personenfahrten/Werktag]	200
ÖPNV-Anteil (mit induziertem Verkehr)	[%]	0,5
Verkehrsleistung MIV	[Pkm/Werktag]	-31.400
Werk tägliche Beförderungsleistung ÖPNV	[Pkm/Werktag]	21.800

Durchführung Nutzen-Kosten-Untersuchung

Teilindikator	Dimension der originären Messgröße	Wert der originären Messgröße	Bewertungsansatz		monetäre Bewertung [T€/Jahr]
Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV	[1.000 h/Jahr]	-157	-6,6	€/Stunde	1.035
Saldo ÖPNV-Fahrgeld	[1.000 Pkm/Jahr]	6.618	0,13	€/Pkm	860
Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	[T€/Jahr]	1.531,2	-1	-	-1.531,2
Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall	[T€/Jahr]	217,2	-1	-	-217,2
Saldo der Unfallfolgekosten	[T€/Jahr]	-519,8	-1	-	519,8
Saldo der CO ₂ -Emissionen	[t CO ₂ /Jahr]	-348	-670,0	€/t CO ₂	233
Saldo der Schadstoffemissionskosten	[T€/Jahr]	-11,6	-1	-	11,6
Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch	[1.000 Punkte]	7,2	15,5	€/(Punkt * Jahr)	111,8
Primärenergieverbrauch	[1.000 Punkte]	2,5	15,5	€/(Punkt * Jahr)	38,1
Daseinsvorsorge	[1.000 Punkte]	41,7	15,5	€/(Punkt * Jahr)	646,5
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen	[T€/Jahr]				1.708
Saldo Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur	[T€/Jahr]	1.163,3	1	-	1.163,3
Nutzen-Kosten-Indikatoren					
Nutzen-Kosten-Differenz	[T€/Jahr]				545
Nutzen-Kosten-Verhältnis	[-]				1,47
			<i>Sensitivitätsbetrachtung Kosten</i>		1,27

Die Betrachtung der sensitiven Kosten beinhalten 10% Aufschlag gemäß Verfahrensanleitung (Entwurfsplanung) sowie einen Preisaufschlag von 10% für den Anlagenteil 71 (Gleise: Schotteroberbau)

Fazit: Bei der Reaktivierung der Lumdatalbahn handelt es sich um eine förderfähige Maßnahme (Stand: Kostenberechnung Entwurfsplanung)

Planfeststellungsverfahren

- Grundlagen:
 - Die Lumdatalbahn ist eine dem Eisenbahnbetrieb gewidmete Strecke. Die Änderungen, welche für die Realisierung des zukünftigen Verkehrsangebotes notwendig werden, werden gemäß §18 AEG (Erfordernis der Planfeststellung) geprüft und entsprechend eingeordnet.
 - Ein Auftaktgespräch mit der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Gießen) hat am 21.05.26 stattgefunden, in welchem ein Austausch über die Rahmenbedingungen zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erfolgte.
 - Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (§25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz) ist für das Q3/Q4 2026 geplant, d.h. deutlich vor Einreichung des PFV-Antrages beim RPGL.
 - Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen werden die Planrechtfertigung und die Alternativen-Prüfung weiter detailliert.



Planfeststellungsverfahren

1. Erstellung der Unterlagen

- Planfeststellungsunterlagen werden erstellt
- Antragsstellung beim RPIG frühestens ab Q3/2027

2. Vollständigkeitsprüfung

- Vollständigkeitsprüfung der Unterlagen durch RPIG

3. Einleitung des Verfahrens

- Start des Planfeststellungsverfahrens nach Bestätigung der Vollständigkeit der Unterlagen durch das RPIG

4. Veröffentlichung

- Durchführung des formellen Anhörungsverfahrens und Gelegenheit zur Stellungnahme und Einwendung (§73VwVfG)

5. Bearbeitung der Stellungnahmen

- Sortierung der Stellungnahmen
- Beantwortung der Stellungnahmen durch Vorhabenträger

6. Erörterungstermin

- Durchführung des Erörterungstermins nach §73 VwVfG

7. Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses

- Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gemäß durch die Behörde

8. Erlass des Planfeststellungsbeschlusses

- Bekanntmachung des Beschlusses und anschließende Veröffentlichung (§74 VwVfG)

Rot -> Vorhabenträger

Grün -> Genehmigungsbehörde

Blau -> Genehmigungsbehörde + Öffentlichkeit

Grau -> Vorhabenträger + Genehmigungsbehörde + Öffentlichkeit

- bis Q4/2026: Start der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach §25 Absatz 3 VwVfG
- bis Q3/ 2027: Erstellung der Unterlagen mit dem Ziel der Antragsstellung auf Planfeststellung beim Regierungspräsidium Gießen (Einleitung nach Vollständigkeitsprüfung durch RP GI)
- Abschluss des PFV: Aktualisierung der NKU auf Grundlage der aktualisierten Kosten bei Vorliegen des Baurechts
- Vorliegen des Baurechts: Antragstellung Förderung nach §3 GVFG
- Hinweise:
 - Bericht zur indikativen Nutzen-Kosten-Untersuchung (Stand Entwurfsplanung) und die Präsentation werden auf der HLB-Website veröffentlicht
 - Anfragen zum Sachstand: lumdata1@h1b-online.de



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

