

Potenzialanalyse zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecken Ebersbach – Löbau / Oberoderwitz – Niedercunnersdorf

Zusammenfassung

Dresden, 31.01.2023

im Auftrag



**Sächsisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**
Wilhelm-Buck-Straße 2, 01097 Dresden



**LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und
ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH**
Ernst-Thälmann-Straße 5, 09661 Hainichen

erstellt durch



**vci VerkehrsConsult
Ingenieurgesellschaft mbH**
Brucknerstraße 9, 01309 Dresden

in Zusammenarbeit mit



spiekermann ingenieure GmbH
Turnerweg 8, 01097 Dresden



Institut für Bahntechnik GmbH
Wiener Str. 114-116, 01219 Dresden

1 Einleitung

Die Eisenbahnstrecke Ebersbach – Löbau ist eine der im Basisgutachten als untersuchungswürdig eingeschätzten Bahnstrecken. In direkter Nachbarschaft liegt die Eisenbahnstrecke Oberoderwitz – Niedercunnersdorf, die am Abzweig Niedercunnersdorf auf die Strecke Ebersbach – Löbau trifft. Beide Strecken können im sächsischen Eisenbahnnetz eine Verbindung zwischen den Hauptstrecken Dresden – Görlitz und Bischofswerda – Zittau herstellen. Eine Reaktivierung könnte mit GVFG-Mitteln unter Beteiligung des Freistaates Sachsen finanziert werden.

Die Strecke Ebersbach – Löbau sowie der Abschnitt vom Abzweig Niedercunnersdorf bis zum Bahnhof Niedercunnersdorf werden derzeit für den Güterverkehr genutzt und für die daraus entstehenden Anforderungen instandgehalten. Entsprechend befinden sich die Gleisanlagen auf den genannten Abschnitten in betriebsbereitem Zustand. Der verbleibende Abschnitt Niedercunnersdorf – Oberoderwitz wurde seit seiner Stilllegung im Februar 2003 nicht mehr genutzt und ist in entsprechend schlechtem Zustand.

Der regelmäßige Personenverkehr auf der Strecke Ebersbach – Löbau ruht seit Dezember 2002. Gelegentlich verkehren Personenzüge im Sonderverkehr (z. B. zum Tag der Sachsen in Löbau).

2 Rahmenbedingungen, Ergebnisse der Untersuchung

Die Potenzialanalyse betrachtet den Ist-Zustand 2019 und den Prognosehorizont 2030. Einem Szenario ohne Reaktivierung werden verschiedene Szenarien mit Reaktivierung gegenübergestellt. Auf Grund der Betrachtung beider Strecken und verschiedener Randbedingungen ergeben sich insgesamt acht untersuchte Szenarien. Die Szenarien wurden mit dem zuständigen Aufgabenträger ZVON abgestimmt.

Mit-Fall A geht betrieblich von einer Durchbindung der Züge über den eigentlichen Reaktivierungsabschnitt hinaus auf der Relation Görlitz – Löbau – Ebersbach – Rumburk aus. Untersucht wurden Untervarianten mit und ohne neue Haltepunkte sowie mit Einrichtung eines SPNV-Knotens entweder in Löbau oder in Ebersbach.

Mit-Fall B unterstellt einen Betrieb ausschließlich auf dem Reaktivierungsabschnitt zwischen Ebersbach und Löbau (Mit-Fall B1) bzw. eine Linienverlängerung bis Neugersdorf (Mit-Fall B2). Die Randbedingungen (räumliche Lage des SPNV-Knotens, Berücksichtigung neuer Haltepunkte) wurden zur Begrenzung der Anzahl der Mit-Fälle im Ergebnis der Untersuchungen zu Mit-Fall A wie folgt festgelegt: Zunächst keine Berücksichtigung neuer Haltepunkte sowie die fahrplantechnologische Einrichtung eines SPNV-Knotens in Ebersbach.

Mit-Fall C bezieht sich auf die Strecke Oberoderwitz – Niedercunnersdorf und unterstellt eine Durchbindung der Züge auf der Relation Zittau – Herrnhut – Löbau – Bautzen.

Mit-Fall D kombiniert die Reaktivierung beider Strecken.

Folgende Abbildung gibt einen Überblick zu den untersuchten Prognosefällen.

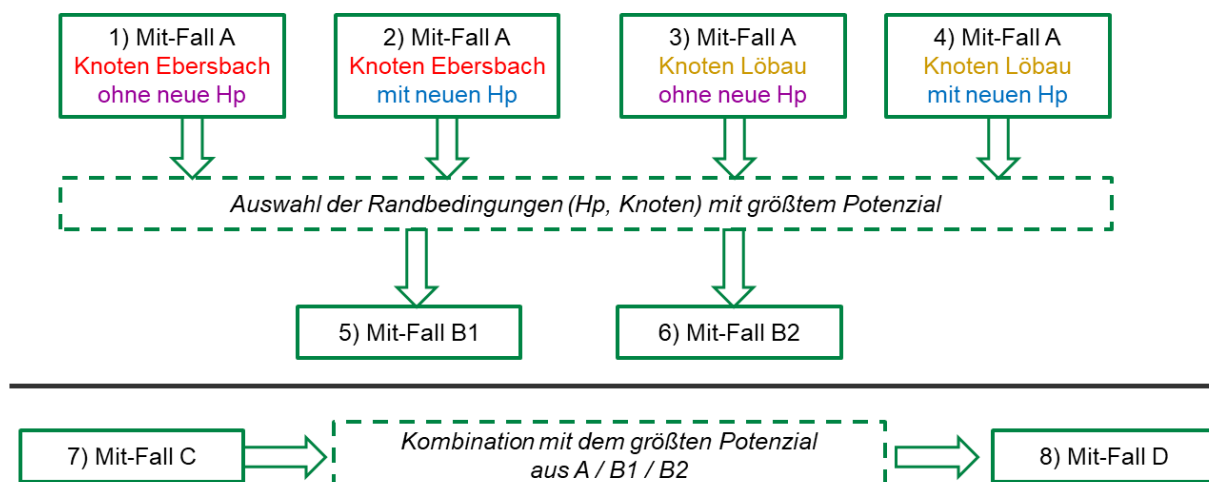


Abbildung 1: Gesamtübersicht Prognosefälle

Für die Strecke **Ebersbach – Löbau** wird unter der Voraussetzung einer umsteigefreien Verbindung zwischen Görlitz und Rumburk und einem in Ebersbach angelegtem SPNV-Knoten (Mit-Fälle A1 / A2) ein **Fahrgastpotenzial** von **270 bis 300 Personenfahrten/Werktag** (Querschnittsbelegung), mit neuen Haltepunkten **bis 340 Fahrgästen/Werktag** (jeweils in der Querschnittsbelegung), erreicht. Das entspricht einer Nachfrage, die nach aktuellen Maßstäben nicht als SPNV-relevant einzuschätzen ist. Die neuen Haltepunkte generieren jeder für sich lediglich 10 – 20 Einsteiger, wirken aber auch auf andere Haltepunkte, so dass insgesamt 80 zusätzliche Einsteiger erreicht werden können. Auf Grund der geringen Einsteigerzahlen wurden die weiteren Mit-Fälle ohne die neuen Haltepunkte untersucht.

In den Mit-Fällen B_n wird ein **Fahrgastpotenzial** von **220 bis 270 Personenfahrten/Werktag** in der Querschnittsbelegung erreicht. Aus der Differenz zu der in den A-Fällen erreichbaren Nachfrage wird die Wirkung der Durchbindung ersichtlich.

Für die Strecke **Oberoderwitz – Niedercunnersdorf** (Mit-Fall C) werden mit der unterstellten Durchbindung der Züge von Zittau bis Bautzen **320 – 370 Personenfahrten/Werktag** in der Querschnittsbelegung möglich. Diese Strecke erreicht damit höhere Werte als Ebersbach – Löbau, wenngleich auch diese Werte noch nicht in einen Bereich kommen, der sofort eine SPNV-Relevanz markieren würde.

Bei **Reaktivierung beider Strecken** (Mit-Fall D) werden **270 – 370 Personenfahrten/Werktag** (Querschnittsbelegung) mit dem Verkehrsmodell ausgewiesen. Im gemeinsam befahrenen Abschnitt zwischen Abzweig Niedercunnersdorf und Löbau werden bis zu 620 Fahrgäste/Werktag erreicht, allerdings ist dafür der unterstellte Stundentakt auf beiden Strecken erforderlich.

Alle Szenarien einer Reaktivierung erfordern **Anpassungen im regionalen Bus-Netz**, um Parallelverkehre zu vermeiden und das ÖSPV-Angebot auf den neuen SPNV auszurichten. Für den Untersuchungsraum bedeutet das die Verlegung oder Brechung von Linienläufen, den Entfall ganzer Linien oder auch die Ausdünnung aktueller Angebote.

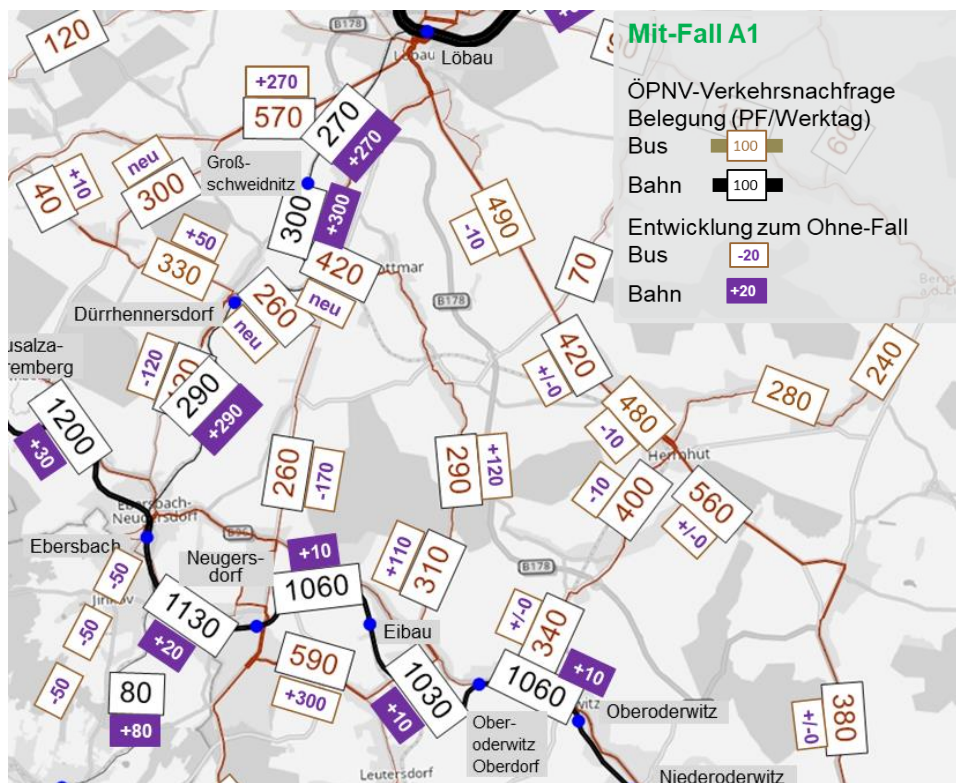


Abbildung 2: Querschnittsbelegung mo-fr im Mit-Fall A1 (Durchbindung Görlitz – Rumburk ohne neue Haltepunkte) und Entwicklung zum Ohne-Fall

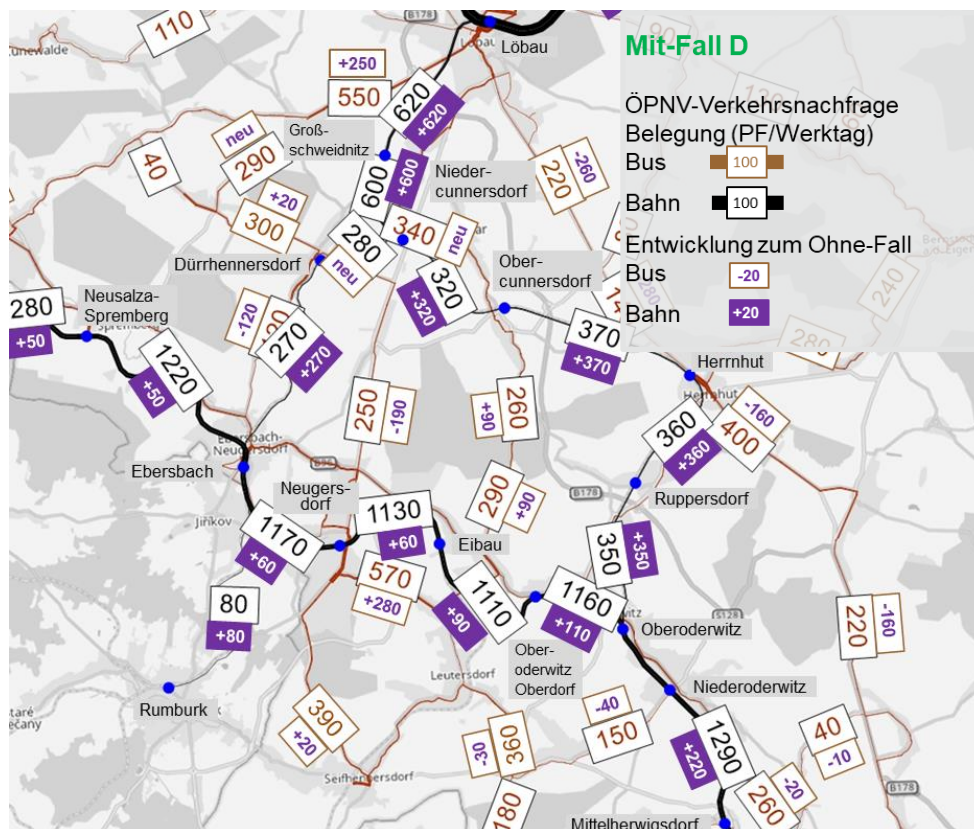


Abbildung 3: Querschnittsbelegung im Mit-Fall D (Reaktivierung beider Strecken)

3 Verkehrliche Wirkungen und Variantenbewertung

Nachfolgende Tabelle 1 zeigt für die in die Untersuchung einbezogenen Linien die erzielbaren verkehrlichen Wirkungen. Mit der Neufassung der Standardisierten Bewertung (Version 2016+) werden vermiedene CO₂-Emissionen deutlich stärker monetär bewertet, so dass dieser Kennziffer eine besondere Bedeutung zukommt. Bei Reaktivierung nur einer der beiden Strecken können die meisten MIV-Fahrten in den A-Fällen vermieden und dementsprechend die größten Einsparungen an CO₂-Emissionen erzielt werden. Bei Reaktivierung beider Strecken sind die Einsparungen entsprechend größer.

Tabelle 1: Verkehrliche Wirkungen der Mit-Fälle A – D der Strecken Ebersbach – Löbau und Oberoderwitz – Niedercunnersdorf (werktäglicher Verkehr)

	Mit-Fall A1 Knoten Ebersbach	Mit-Fall A2 Knoten Ebersbach	Mit-Fall A3 Knoten Löbau	Mit-Fall A4 Knoten Löbau
ÖV-Neuverkehr [Personenfahrten/Tag]	310	340	310	340
davon vermiedener MIV [Personenfahrten/Tag]	240	250	240	250
davon induzierter ÖV [Personenfahrten/Tag]	70	90	70	90
Vermiedener MIV [Tsd. Pkw-km/Jahr]	1.231,2	1.330,3	1.198,7	1.287,9
Einsparung CO ₂ -Emissionen [t/Jahr]	156	169	152	164
	Mit-Fall B1	Mit-Fall B2 Neugersdorf	Mit-Fall C Herrnhut	Mit-Fall D beide Strecken
ÖV-Neuverkehr [Personenfahrten/Tag]	220	220	290	470
davon vermiedener MIV [Personenfahrten/Tag]	170	180	240	370
davon induzierter ÖV [Personenfahrten/Tag]	50	40	50	100
Vermiedener MIV [Tsd. Pkw-km/Jahr]	537,0	570,1	843,8	1.684,1
Einsparung CO ₂ -Emissionen [t/Jahr]	68	72	107	214

Zur Variantenbewertung erfolgt eine Betrachtung des Verhältnisses von Nutzen und Aufwand. Der zusätzlich erreichbaren Beförderungsleistung (Personenkilometer) wird der jeweils dafür erforderliche zusätzliche betriebliche Aufwand (Fahrzeugkilometer)

gegenübergestellt. Der Koeffizient aus den zusätzlich erreichbaren Personenkilometern (Pkm) und den dafür erforderlichen zusätzlichen Fahrzeugkilometern (Fzgkm) zeigt die Variante mit dem günstigsten Nutzen-Aufwand-Verhältnis an (s. Tabelle 2 + 3).

Strecke Ebersbach – Löbau:

Hinsichtlich des betrieblichen Aufwands unterscheidet sich der Mehrbedarf an Fahrzeugkilometern selbstverständlich deutlich zwischen den Varianten mit (Mit-Fälle A) und ohne Durchbindung (Mit-Fälle B). Das Betriebskonzept ÖSPV unterscheidet sich hingegen zwischen den Mit-Fällen A und B nicht.

Die Mit-Fälle B1 und B2 weisen die günstigsten Verhältnisse von Nutzen und Aufwand aus. Allerdings generieren die in diesen Mit-Fällen unterstellten Betriebskonzepte eine nur sehr niedrige SPNV-Nachfrage und nur ca. zwei Drittel der im Vergleich zu einer Durchbindung bis Görlitz (Mit-Fälle A_n) erreichbaren zusätzlichen Beförderungsleistung.

Die Mit-Fälle A_n erreichen im Vergleich zu den Mit-Fällen B_n nur vergleichsweise niedrige Pkm/Zkm-Koeffizienten. Ursächlich dafür ist, dass mit der in den A-Fällen unterstellten Durchbindung keine entsprechend größere Nachfragewirkung erzielt werden kann. Einem fast fünffach größerem Aufwand (A/B) steht eine „nur“ 70 % (A2/B1) bzw. 60 % (A1/B1) höhere Nachfrage gegenüber. Dennoch bleibt zu berücksichtigen, dass nur mit der Durchbindung überhaupt Querschnittsbelegungen von 300 und mehr Personenfahrten pro Werktag erreicht werden können.

Tabelle 2: Nutzen-Aufwand-Verhältnis der Mit-Fälle Ebersbach – Löbau

		MF A1	MF A2	MF A3	MF A4	MF B1	MF B2
zusätzliche Beförderungsleistung [Tsd. Pkm]	ÖSPV	780	710	710	730	550	520
	SPNV	2.110	2.360	1.420	1.540	1.260	1.300
	ÖPNV	2.890	3.070	2.130	2.270	1.810	1.820
zusätzlicher betrieblicher Aufwand [Tsd. Fzgkm]	ÖSPV	-70	-70	-70	-70	-70	-70
	SPNV	549	549	549	549	166	205
	ÖPNV	479	479	479	479	96	135
Koeffizient [Pkm/Fzgkm]	ÖSPV	-11,1	-10,1	-10,1	-10,4	-7,9	-7,4
	SPNV	3,8	4,3	2,6	2,8	7,6	6,3
	ÖPNV	6,0	6,4	4,4	4,7	18,9	13,5

Hinweis zu Tabellen 2 und 3: Der ausgewiesene Koeffizient sollte möglichst groß sein, wenn zusätzlich betrieblicher Aufwand und verkehrlicher Nutzen entstehen (Maximierung der Nachfragesteigerung). Abweichend davon gilt spezifisch für die vorliegende Konstellation mit reduzierten Aufwänden, dass der Koeffizient möglichst klein sein sollte (Maximierung der Nachfragesteigerung trotz geringerem betrieblichen Aufwand bzw. Minimierung des Nachfragerückgangs). Grundsätzlich sollte der im Gesamtsystem ÖPNV erreichbare Koeffizient maßgeblich sein.

Strecke Oberoderwitz – Niedercunnersdorf und Kombination mit Ebersbach – Löbau:

Mit einer Reaktivierung der Strecke Oberoderwitz – Niedercunnersdorf wird im Vergleich zu einer Reaktivierung der Strecke Ebersbach – Löbau im SPNV zwar ein größerer Zuwachs der Beförderungsleistung erreicht, dieser geht allerdings deutlich zu Lasten der Nachfrage im ÖSPV. Im Ergebnis steht für das Gesamtsystem ÖPNV ein ungünstigeres Verhältnis von Nutzen und Aufwand als bei einer Reaktivierung der Strecke Ebersbach – Löbau.

Mit einer Reaktivierung beider Strecken (Mit-Fall D) verbessert sich das Nutzen-Aufwand-Verhältnis. Die zusätzlich erreichbare ÖPNV-Beförderungsleistung liegt im Vergleich zum präferierten Mit-Fall A1 für die Reaktivierung Ebersbach – Löbau um ca. 40 % höher, allerdings entsteht auch mehr als doppelt so hoher betrieblicher Aufwand.

Tabelle 3: Nutzen-Aufwand-Verhältnis der Mit-Fälle Oberoderwitz – Niedercunnersdorf und bei Reaktivierung beider Strecken

		MF C	MF D
zusätzliche Beförderungsleistung [Tsd. Pkm]	ÖSPV	-2.500	-1.750
	SPNV	3.680	5.850
	ÖPNV	1.180	4.100
zusätzlicher betrieblicher Aufwand [Tsd. Fzgkm]	ÖSPV	-30	-100
	SPNV	617	1.166
	ÖPNV	587	1.066
Koeffizient [Pkm/Fzgkm]	ÖSPV	83,3	17,5
	SPNV	6,0	5,0
	ÖPNV	2,0	3,8

4 Potenziale Schienengüterverkehr (SGV)

Neben den Potenzialen einer Streckenaktivierung für den SPNV wurden auch Potenziale des Schienengüterverkehrs betrachtet.

Aktuell wird die Strecke gelegentlich für Gütertransporte der BayWA AG (eigener Gleisanschluss im Bahnhof Niedercunnersdorf) und der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG, Transport von Betriebsstoffen) genutzt. Zur Eruiierung weiterer Potenziale wurden relevante Unternehmen im engeren Einzugsbereich der Untersuchungsstrecken befragt. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der auf der Strecke Ebersbach – Löbau und bis zum Bahnhof Niedercunnersdorf bereits vorhandene Schienengüterverkehr noch ausbaufähig ist. Als potenzielle Kunden kommen die eisenbahnaffinen Branchen, insbesondere der Steinbruch Ebersbach und die Betonwerke der Region, ggf. auch der in Obercunnersdorf ansässige Schrotthandel, in Betracht. Für den

Steinbruch Ebersbach sind allerdings die bei gleichzeitiger Bedienung mit SPNV entstehenden Konfliktpotenziale zu berücksichtigen und entsprechende Lösungsmöglichkeiten zu suchen (z. B. eigenes Ladegleis).

5 Kosten

5.1 Investitionskosten Infrastruktur

Die für eine Streckenreaktivierung erforderlichen Investitionsmaßnahmen wurden durch eine Streckenbegehung ermittelt. Die kostenmäßige Untersetzung erfolgte unter Nutzung spezifischer Kostenansätze aus dem Kostengruppenkatalog der DB AG sowie Erfahrungen des Gutachters aus anderen Projekten.

Nachfolgende Tabellen zeigt eine Übersicht der zu erwartenden Kosten für die betrachteten Reaktivierungsvarianten:

Tabelle 4: Investitionskosten in den Mit-Fällen A und B zur Streckenreaktivierung Ebersbach – Löbau

Posten	Mit-Fälle A1 / A3 (Durchbindung ohne neue Hp)	Mit-Fälle A2 / A4 (Durchbindung mit neuen Hp)	Mit-Fall B1 (Löbau – Ebersbach)	Mit-Fall B2 (Löbau – Neugersdorf)
Abbruch / Recycling / Erdbau / Oberbau	13,87 Mio. €	13,87 Mio. €	13,91 Mio. €	14,35 Mio. €
Leit- und Sicherungs- technik / Straßenbau	4,23 Mio. €	4,23 Mio. €	3,98 Mio. €	4,72 Mio. €
Haltepunkte	0,24 Mio. €	0,48 Mio. €	0,43 Mio. €	0,61 Mio. €
Ingenieurbauwerke	2,50 Mio. €	2,50 Mio. €	2,50 Mio. €	2,50 Mio. €
<i>Summe Baukosten</i>	<i>20,84 Mio. €</i>	<i>21,08 Mio. €</i>	<i>20,82 Mio. €</i>	<i>22,19 Mio. €</i>
Planungskosten (25 % der Baukosten)	5,21 Mio. €	5,27 Mio. €	5,20 Mio. €	5,55 Mio. €
Grundstückskosten	0,01 Mio. €	0,02 Mio. €	0,01 Mio. €	0,01 Mio. €
GESAMT inkl. Planung	26,05 Mio. €	26,36 Mio. €	26,03 Mio. €	27,74 Mio. €
Spezifische Kosten	1,7 Mio. €/km	1,8 Mio. €/km	1,7 Mio. €/km	1,9 Mio. €/km

Tabelle 5: Investitionskosten in den Mit-Fällen C und D zur Streckenreaktivierung Oberoderwitz – Niedercunnersdorf bzw. Ebersbach / Oberoderwitz – Löbau

Posten	Mit-Fall C* Abzw Oberoderwitz – Löbau	Mit-Fall D* (gemeinsame Betrachtung)
Abbruch / Recycling / Erdbau / Oberbau	21,36 Mio. €	29,90 Mio. €
Leit- und Sicherungstechnik / Straßenbau	8,14 Mio. €	9,75 Mio. €
Haltepunkte	0,98 Mio. €	1,10 Mio. €
Ingenieurbauwerke	8,68 Mio. €	10,31 Mio. €
<i>Summe Baukosten</i>	<i>39,17 Mio. €</i>	<i>51,06 Mio. €</i>
Planungskosten (25 % der Baukosten)	9,79 Mio. €	12,76 Mio. €
Grundstückskosten	0,01 Mio. €	0,01 Mio. €
GESAMT inkl. Planung	48,96 Mio. €	63,82 Mio. €
Spezifische Kosten	2,2 Mio. €/km	2,0 Mio. €/km

* ohne neue Haltepunkte, mit neuen Haltepunkten zusätzlich 300.000 € Gesamtkosten (inkl. Planung)

Die Kosten für die Reaktivierung der Strecke Ebersbach – Löbau sind in den Mit-Fällen A1/A3 und B1 mit jeweils ca. 26 Mio. € nahezu gleich. Der Mit-Fall B2 erfordert auf Grund des Ausbaus des jetzigen Hp Neugersdorf zum Bahnhof mit ca. 27,7 Mio. € etwas höhere Aufwendungen, die sich auch in etwas höheren spezifischen Kosten niederschlagen. Auf Grund des wesentlich schlechteren Infrastrukturzustandes sind für die Reaktivierung der Herrnhuter Strecke (Mit-Fall C) in allen Positionen deutlich höhere Aufwendungen als für eine Reaktivierung Ebersbach – Löbau erforderlich. Dem entsprechend liegen die spezifischen Kosten pro Kilometer auch deutlich höher. Eine Reaktivierung beider Streckenabschnitte (Mit-Fall D) verursacht selbstverständlich die höchsten absoluten Kosten, wengleich hierbei Synergieeffekte entstehen. Die Maßnahmen im Abschnitt Abzw Niedercunnersdorf – Löbau sind in diesem Fall nur einmal notwendig, sie können für beide Strecken genutzt werden. Auf Grund dieser Synergieeffekte liegen die spezifischen Kosten pro Kilometer etwas unter denen einer alleinigen Reaktivierung der Herrnhuter Bahn.

5.2 Betriebskosten

Auf Basis der vorliegenden Daten für Laufleistungen, Fahrzeugkonfigurationen, Investitionskosten für Fahrzeuge und Infrastruktur sowie unter Berücksichtigung der Vorgehensweise und Wertvorgaben der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr (Version 2016+) wurden die ÖPNV-Betriebskosten sowie die unter Hinzurechnung der Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur resultierenden ÖPNV-Gesamtkosten in einer separaten Untersuchung jeweils für die Mit- und Ohne-Fälle der einzelnen Strecken ermittelt.

Für die Bewertung der einzelnen Mit-Fälle wurde die mit der Streckenreaktivierung zusätzlich erreichbare ÖPNV-Beförderungsleistung (Pkm = Nutzen) ins Verhältnis gesetzt zu den zusätzlich entstehenden Gesamtkosten ÖPNV (€). Das Verhältnis (Pkm/€) wird durch den Nutzen-Kosten-Koeffizienten ausgedrückt. Zusätzlich bezieht sich dabei immer auf den Vergleich zum Fall ohne Streckenreaktivierung (Ohne-Fall).

Die nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung ermittelten ÖPNV-Kosten können allerdings keinen ausreichenden Aufschluss über den durch die SPNV-Aufgabenträger zu leistenden Zuschussbedarf geben, da einige Faktoren nicht berücksichtigt werden. Dazu zählen u. a. Kosten für Marketing und Vertrieb sowie die Aufschläge für Wagnis und Gewinn, die ein EVU in seiner Kalkulation berücksichtigen wird. Die Abschätzung des für die SPNV-Leistung erforderlichen Zuschussbedarfs muss daher unabhängig von der Ermittlung der ÖPNV-Kosten nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung erfolgen.

Grundlage der Ermittlung des Zuschussbedarfs, der die Infrastrukturnutzungsentgelte beinhaltet, ist ein Ansatz von 12,00 €/Zkm¹. Zum Vergleich: Im Jahr 2020 war für SPNV-Leistungen der Produktkategorie RegionalBahn im Freistaat Sachsen ein Zuschuss von 11,13 €/Zkm erforderlich.²

In der folgenden Tabelle sind die beschriebenen Kennziffern für die untersuchten Mit-Fälle zusammengestellt.

¹ Annahme soll Anfang 2023 noch durch Experteninterviews verifiziert werden

² Quelle: SPNV-Monitor Sachsen

Tabelle 6: ÖPNV-Kosten und Zuschussbedarf der untersuchten Mit-Fälle A bis D für die Strecken Ebersbach – Löbau und Oberoderwitz – Niedercunnersdorf

Mit-Fall	zusätzliche Beförderungs- leistung ÖPNV	Saldo Gesamtkosten ÖPNV (Stand. Bewertung)	Koeffizient Nutzen/Kosten ÖPNV	Zuschussbedarf* SPNV (Schätzung)
	Mio. Pkm/a	Mio. €/a	Pkm/€	Mio. €/a
A1	2,89	1,48	2,0	6,6
A2	3,07	1,48	2,1	6,6
A3	2,13	1,48	1,4	6,6
A4	2,27	1,48	1,5	6,6
B1	1,81	0,71	2,6	2,0
B2	1,82	0,76	2,4	2,5
C	1,18	2,66	0,4	7,4
D	4,10	3,97	1,0	14,0

* Zuschussbedarf für gesamten Linienverlauf

Im Vergleich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (zusätzliche Beförderungsleistung in Pkm/a bezogen auf die Gesamtkosten) erhält Mit-Fall B1 mit einem Koeffizient von 2,6 den höchsten Wert gefolgt von Mit-Fall B2 mit 2,4. Die Mit-Fälle A_n bleiben mit einem Wert von 2,0 bzw. 2,1 (Mit-Fall A1/A2) und 1,4 bzw. 1,5 (Mit-Fall A3/A4) dahinter zurück. Insbesondere die Mit-Fälle A1 und A2 erreichen zwar eine deutlich höhere ÖPNV-Beförderungsleistung als die Mit-Fälle B1 und B2 (+60 %), allerdings sind auf Grund der Durchbindung bis Görlitz die entstehenden ÖPNV-Gesamtkosten auch doppelt so hoch.

Der zu erwartende Zuschussbedarf ist ebenfalls von der Linienlänge abhängig. Während für die kurze Verbindung zwischen Ebersbach und Löbau unter den getroffenen Annahmen mit einem Bedarf von 2 Mio. € zu rechnen ist, wären für eine Durchbindung bis Görlitz bereits 6,6 Mio. € erforderlich. Bei einer Wiederaufnahme des SPNV auf beiden Strecken wäre mit einem jährlichen Zuschussbedarf von 14 Mio. € zu rechnen.

Die Reaktivierung beider untersuchter Strecken kann auf Grund der damit verbundenen Kosten und der im Gegenzug zu erwartenden Nachfrage wohl ausgeschlossen werden.

Bei einer Entscheidung für eine Reaktivierung einer der beiden Strecken in der Oberlausitz wäre der Strecke Ebersbach – Löbau der Vorzug zu geben. Eine Entscheidung zwischen einer Durchbindung über die Streckenendpunkte hinaus oder einer ausschließlichen Bedienung des Reaktivierungsabschnitts Ebersbach – Löbau ist in Abhängigkeit von den dauerhaft verfügbaren Mitteln zur Finanzierung des SPNV-Betriebs zu treffen, da die Durchbindungsvariante den mehr als dreifachen Aufwand zur Bezuschussung der Leistungen erfordert.

Grundsätzlich sollte bei allen anstehenden Entscheidungen aber auch die Möglichkeit der weiteren Attraktivierung des ÖSPV-Angebotes nicht unberücksichtigt bleiben.