

Das 1000-er-Kriterium – Autobahn ohne Abfahrt?

Eine fachliche Diskussion zur umstrittenen Entscheidungshilfe für Bahnreaktivierungen in Bayern

Gerd Weibelzahl, Schatzmeister

VCD Landesverband Bayern

17.03.2018 Vortrag „Reaktivierungstreffen VCD Bayern“



**Wir bewegen Menschen –
ökologisch und sicher!**

Das 1000-er-Kriterium – Fachliche Grundlage

- Gesetzliche Grundlage für Land Bayern: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB Netz AG:
 - Diese dient aber weniger dem Ausbau des Schienennetzes, sondern eher der Erhaltung der Infrastruktur.
 - Nr. 1.2 LuFv: Erhaltung der Schienenwege umfasst Instandhaltung und Ersatzinvestitionen.
 - Nr. 1.4 LuFv: Maßnahmen des Bedarfsplanes sind keine Ersatzinvestitionen.
 - Nr. 8.7 LuFv: 20 % der Mittel sind für Nahverkehrsinvestitionen in Abstimmung mit den Bundesländern zu verwenden. Nähere Regelungen in Anlage 8.7.

Das 1000-er-Kriterium – Fachliche Grundlage

Anlage 8.7 LufV

- Mittel für Bayern: Mio. € 187 für fünf Jahre.
- Mittelverwendung muss volkswirtschaftlich vertretbar sein: Strecken: 1000 Rkm/km Streckenlänge, Bahnhöfe: 1000 Reisende bei Kategorie 1 und 100 Reisende bei Kategorie 2
- Keine Kofinanzierung von Projekten mit GVFG-Förderung, keine Finanzierung S-Bahn-Strecken

Das 1000-er-Kriterium – Vorgabe Nachweis-führung seitens des Bundes streckenbezogen

[Land und Bezeichnung des Vorhabens entsprechend Länderliste]							
Verkehrsprognose des Vorhabens für Infrastrukturmaßnahmen gemäß Anlage LuFV 8.7 an Strecken einschließlich zugehöriger Bahnhöfe und Stationen vor Beginn der Realisierung (Querschnittsbelastung mindestens 1.000 Reisenden-km je km Betriebslänge / Werktag)							
Eintritt der Prognose:	ab xx/20xx [spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel]			Prognose durch:	☐ Verkehrsministerium ☐ Aufgabenträger SPNV		
				(Zutreffendes ankreuzen)			
				berücksichtigte Linien:	RE 1, RE 2, RB 75, RB 76		
von	km	nach	km	Betriebslänge (km)	Anzahl Reisende Richtung u. Gegenrichtung (Durchschnitt im Erhebungszeitraum)	Reisenden-km Richtung u. Gegenrichtung (Durchschnitt im Erhebungszeitraum)	
A-dorf	0,000	B-heim	9,300	9,300	1.500	13.950	
B-heim	9,300	C-hausen	17,600	8,300	1.060	8.798	
C-hausen	17,600	D-stadt	34,700	17,100	900	15.390	
...							
...							
...							
SUMMEN :				34.700	38.138		

Ergebnis der Prognose des Infrastrukturvorhabens	
1.099	Reisenden-km je Kilometer Betriebslänge und Werktag [Reisenden-km (Richtung u. Gegenrichtung) : Betriebslänge]
X	Prognose erfüllt Grenzwerte: Realisierung im Rahmen des Programms nach LuFV Anlage 8.7 möglich. Spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme der Maßnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel ist die Überprüfung der Prognose anhand nachfolgender Seite 4 erforderlich
	Prognose erfüllt Grenzwert nicht: Keine Realisierung im Rahmen des Programms nach LuFV Anlage 8.7 möglich.

Soweit die Programmaufnahme auf Basis einer Verkehrsprognose erfolgt, wird der Nachweis des Eintritts dieser Prognose (erneute Dokumentation des Ist-Zustands) spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme der Maßnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel durch das Land erbracht. Werden zu diesem Zeitpunkt die Grenzwerte gemäß Ziffer 6 der Anlage 8.7 nicht erreicht, leistet das Land den für die Maßnahme eingesetzten Infrastrukturbeitrag des Bundes und der tatsächlich gezahlten zusätzlichen Dividenden der DB AG vollständig als Ausgleichszahlung an die EIU.

Ort / Datum: _____ Name: _____ Unterschrift (en) _____ Stempel des Landesministeriums und ggf. Aufgabenträgers: _____

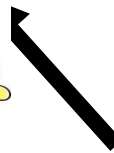
Das 1000-er-Kriterium – Land ist im Dilemma mit Rückzahlungspflicht

[Land und Bezeichnung des Vorhabens entsprechend Länderliste]								
Überprüfung der Verkehrsprognose für Infrastrukturmaßnahmen gemäß LuFV Anlage 8.7 an Strecken einschließlich zugehöriger Bahnhöfe und Stationen nach Inbetriebnahme (Querschnittsbelastung mindestens 1.000 Reisenden-km je km Betriebslänge / Werktag)								
Kurzbeschreibung der Einzelmaßnahmen :					Beteiligte Eisenbahninfrastrukturunternehmen: (Zutreffendes ankreuzen)			
Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen					☐ DB Netz ☐ DB Station&Service ☐ DB Energie			
Datum der Prognose:	xx. 20xx			Prognose durch:	☐ Verkehrsministerium ☐ Aufgabenträger SPNV			
Datum der Überprüfung:	xx. 20xx			Überprüfung durch:	☐ Verkehrsministerium ☐ Aufgabenträger SPNV			
von	km	nach	km	Betriebslänge (km)	Anzahl Reisende Richtung u. Gegenrichtung (Durchschnitt im Prüfungszeitraum)		Reisenden-km Richtung u. Gegenrichtung (Durchschnitt im Prüfungszeitraum)	
A-dorf	0,000	B-heim	9,300	9,300	Prognose	IST	Prognose	IST
B-heim	9,300	C-hausen	17,600	8,300	1.500	1.700	13.950	15.810
C-hausen	17,600	D-stadt	34,700	17,100	1.060	1.200	8.798	9.960
...					900	1.100	15.390	18.810
SUMMEN :				34.700			38.138	44.580
Ergebnis der Überprüfung der Prognose des Infrastrukturvorhabens					Soweit die Programmaufnahme auf Basis einer Verkehrsprognose erfolgte, wird hiermit der Nachweis des Eintritts dieser Prognose (erneute Dokumentation des Ist-Zustands spätestens 3 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme der Maßnahme folgenden Jahresfahrplanwechsel) durch das Land erbracht. Werden zu diesem Zeitpunkt die Grenzwerte gemäß Ziffer 6 der Anlage 8.7 nicht erreicht, leistet das Land den für die Maßnahme eingesetzten Infrastrukturbeitrag des Bundes und der tatsächlich gezahlten zusätzlichen Dividenden der DB AG vollständig als Ausgleichszahlung an die EIU.			
1.285	Reisenden-km je Kilometer Betriebslänge und Werktag [Reisenden-km (Richtung u. Gegenrichtung) : Betriebslänge]							
X	Überprüfung erfüllt Grenzwert (Keine Ausgleichszahlung erforderlich)							
	Überprüfung erfüllt Grenzwert nicht (Ausgleichszahlung ist erforderlich)							

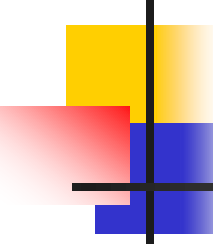
Hiermit wird die Richtigkeit der Überprüfung der Verkehrsprognose des Infrastrukturvorhabens bestätigt.

Ort / Datum: Name: Unterschrift (en) Stempel des Landesministeriums und ggf. Aufgabenträgers:

Das 1000-er-Kriterium – Land ist im Dilemma mit Rückzahlungspflicht



Welchen Bayern
sprechen wir an?



Das 1000-er-Kriterium – Missverständnis zwischen Fahrgastzahl und Reisenden-kilometer

Reaktivierung von Bahnstrecken

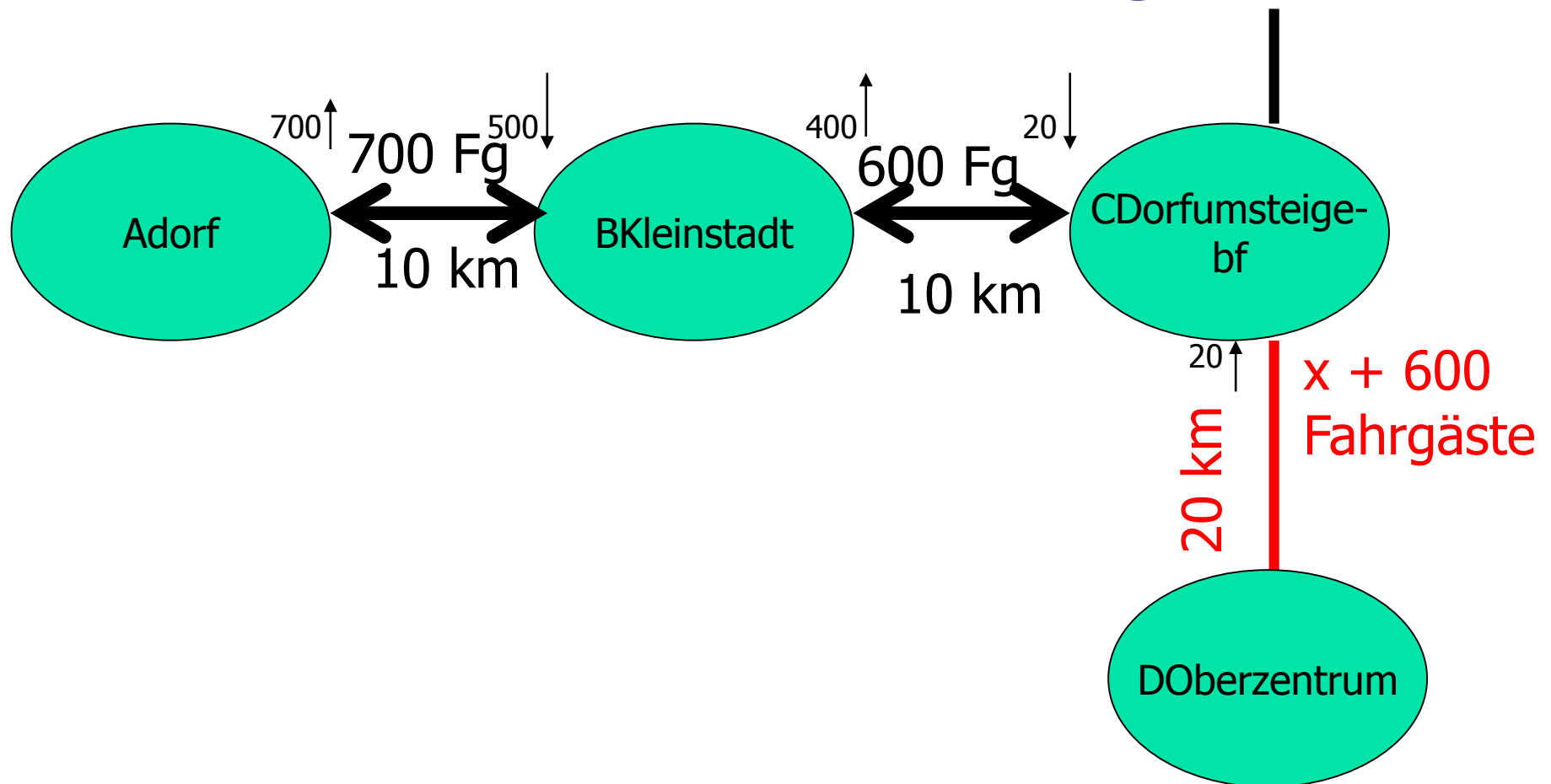
Für die Reaktivierung von Bahnstrecken setzt Bayern einen Grenzwert von prognostizierten 1.000 Personenfahrten pro Tag (Personenkilometer je Kilometer Streckenlänge) voraus. Begründet wird dies mit dem haushaltsrechtlichen Gebot zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit des Mitteleinsatzes.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche gesetzliche oder sonstige rechtliche Vorgabe begründet den Grenzwert von 1.000 Personenfahrten pro Tag (bitte Nennung der konkreten Quellen, eine allgemeine Aussage wie in LT-Drs. 16/9586 ist nicht ausreichend)?
2. Wie wurde der Grenzwert von konkret 1.000 Personenfahrten berechnet und begründet?

Quelle: Schriftliche Anfrage MdL Peter Meyer, Freie Wähler, an den Landtag vom 10.03.2016

Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer als Grundlage erfordert mehr als 1.000 Fahrgäste



Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer als Grundlage erfordert mehr als 1.000 Fahrgäste

Variante Einsteigerzahl			
Ort	Einsteiger		
Adorf	700		
Bkleinstadt	400		
SUMME	1.100		
Variante Reisendenkilometer LuFV			
Relation	Querschnitts- belastung	Strecken- kilometer	Reisenden- kilometer
Adorf - Bkleinstadt	700	10	7.000
Bkleinstadt - Odorfumsteige- bahnhof	600	10	6.000
SUMME			13.000
Strecken- kilometer			20
Rkm / Skm			650



Ergebnis: Wegen starken Binnenverkehr auf der zu reaktivierenden Strecke wird Bahnstrecke nicht reaktiviert.

Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer als Grundlage erfordert mehr als 1.000 Fahrgäste

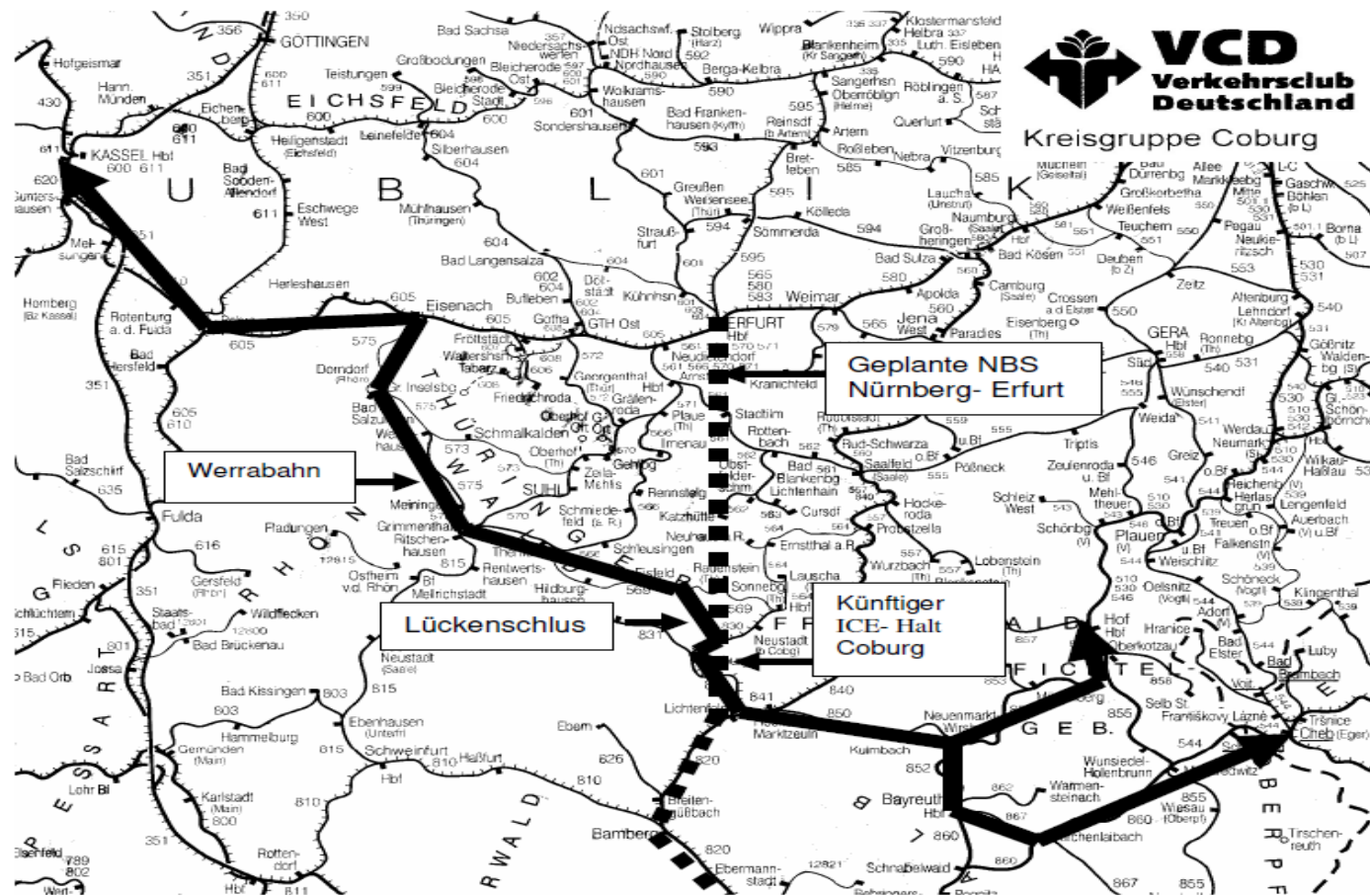
Variante Einsteigerzahl						
Ort	Einsteiger					
Adorf	700					
Bkleinstadt	400					
SUMME	1.100					
Variante Reisendenkilometer LuFV mit Verkehrsnetzeffekt						
Relation	Querschnitts- belastung	Strecken- kilometer	Reisenden- kilometer			
Adorf - Bkleinstadt	700	10	7.000			
Bkleinstadt - Cdorfumsteige- bahnhof	600	10	6.000			
Cumsteige- bahnhof - Dober- zentrum	580	20	11.600			
SUMME			24.600			
Strecken- kilometer			20			
Rkm / Skm			1.230			



**Ergebnis: Bei Berücksichtigung der tatsächlichen Fahrtstrecke der um-
Steigenden Fahrgäste wird Reisendenkilometerkriterium erfüllt.**

Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer – Extrembeispiel Werrabahnlückenschluss Coburg - Eisfeld

Die Werrabahn als Teil einer länderübergreifenden Querverbindung und als
Zubringer für einen künftigen ICE- Halt in Coburg



Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer – Extrembeispiel Werrabahnlückenschluss Coburg - Eisfeld

Frage 9:

Welches zusätzliche Umsteigerpotenzial, insbesondere aus Südthüringen, lässt sich nach Erkenntnissen der Landesregierung durch den Lückenschluss der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg, am Bahnhof Coburg erzielen?

Zu 9.:

Hinsichtlich des zusätzlichen Umsteigerpotenzials am Bahnhof Coburg liegen der Landesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Ausweislich der in der Antwort zu Frage 2 genannten Machbarkeitsstudie ist, bei einer Umsetzung der Vorzugsvariante zwischen Eisfeld und Coburg, ein mittleres Fahrgastpotenzial von ca. 750 Fahrgästen pro Tag zu erwarten.

Quelle: Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, Antwort vom 31.05.2011 auf kleine Anfrage von MdL Schubert (Bündnis 90 / Die Grünen)

Grundlage der Antwort war ein Gutachten, welches der Landkreis Coburg und die Stadt Coburg im Jahr 2008 beim Büro InfraNet aus Kassel in Auftrag gegeben haben.

Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer – Extrembeispiel Werrabahnلückenschluss Coburg - Eisfeld

- ✓ Im Rahmen der Potenzialabschätzung wurde für den Mit-Fall ein Zuwachs von 1.790 Fahrgästen/Tag im überregionalen Schienenverkehr ermittelt.
- ✓ Diese produzieren 460.570 zusätzliche Personenkilometer pro Tag auf der Schiene.
- ✓ Im Durchschnitt legen die zusätzlichen Fahrgäste somit 257 km pro Fahrt zurück.³⁶

Quelle: TTK GmbH: Bedarfs- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Investitionsvorhaben Schienenلückenschluss Südthüringen – Nordwestoberfranken

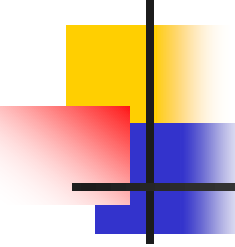
**TTK ermittelt bei überregionaler Sicht
in Etwa die 20-fache Pkm-Zahl**

Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer – Es kommt auf CDorfumsteigebahnhof an

Reaktivierungs- projekt	Anschluss nächste Bahnstrecke	Einwohner Umsteigebahnhof	Nächstes Oberzentrum	Einwohner Oberzentrum
Aschaffenburg – Großostheim	Aschaffenburg Süd	68.747	Aschaffenburg	68.747
Volkach – Seligenstadt	Seligenstadt b. Würzburg	116	Würzburg	^124.219
Jossa – Bad Brückenau	Jossa	639	Würzburg	124.219
Schweinfurt – Kitzungen	Schweinfurt Hbf	53.588	Schweinfurt	53.588
Coiburg – Eisfeld	Eisfeld	5.682	Eisenach	43.051
Strullendorf – Frensdorf	Strullendorf	7.736	Bamberg	70.084
Warmensteinach – Weidenberg	Weidenberg	6.387	Bayreuth	72.295
Amberg – Schnaittenbach	Amberg	44.059	Amberg	44.059
Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof	Maxhütte-Haidhof	10.474	Regensburg	142.292

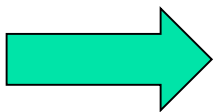
Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer – Es kommt auf CDorfumsteigebahnhof an

Reaktivierungs- projekt	Anschluss nächste Bahnstrecke	Einwohner Umsteigebahnhof	Nächstes Oberzentrum	Einwohner Oberzentrum
Eggmühl – Langquaid	Eggmühl	367	Regensburg	142,292
Viechtach – Gotteszell	Gotteszell	1.239	Deggendorf	36.373
Passau – Freyung	Passau	50.717	Passau	50.717
Passau – Hauzenberg	Passau	50.717	Passau	50.717
Bad Endorf – Obing	Bad Endorf	7.743	Rosenheim	60.711
Berchtesgaden – Königssee	Berchtesgaden	7.662	Salzburg	146.631
Landsberg – Schongau	Landsberg	27.712	Augsburg	281.111
	Schongau	12.193	Weilheim	21.574
Gessertshausen – Markt Wald	Gessertshausen	4.287	Augsburg	281.111
Dombühl – Dinkelsbühl	Dombühl	1.660	Ansbach	40.454
Gunzenhausen – Wassertrüdingen	Gunzenhausen	16.202	Ansbach	40.454

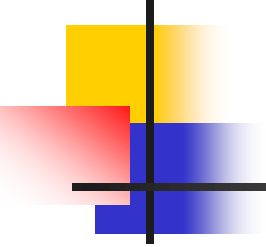


Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer – Ergebnis der Analyse

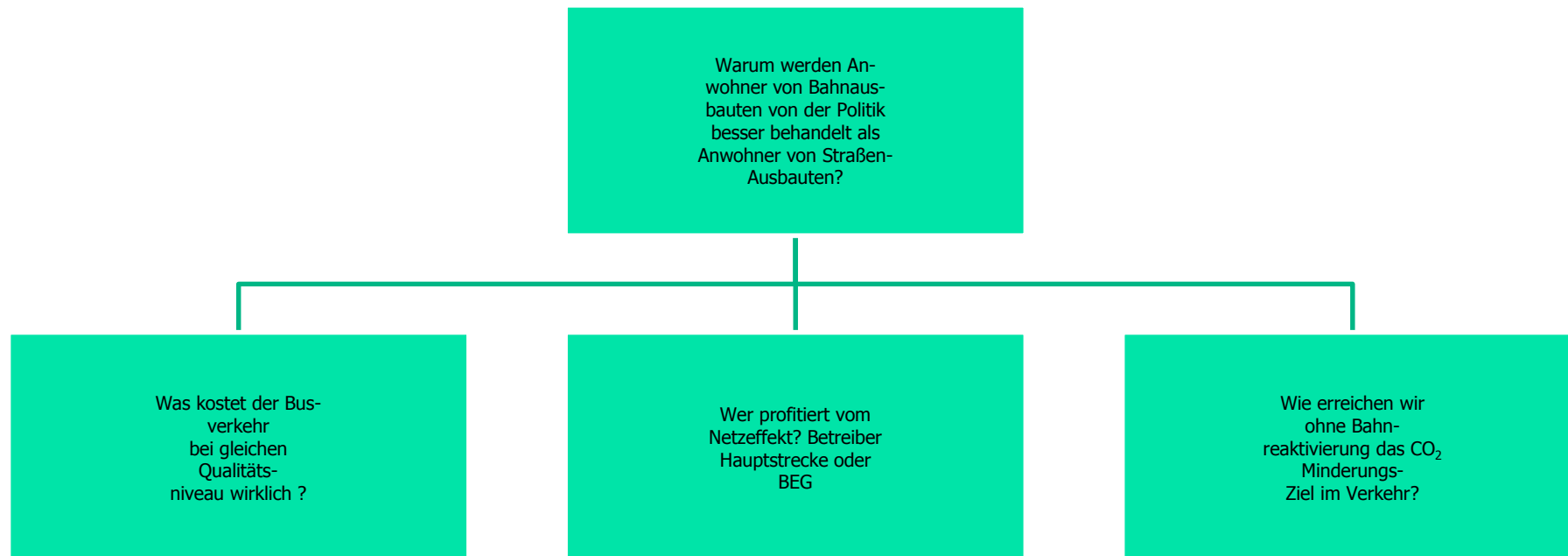
- **fast alle Umsteigebahnhöfe sind kleine Orte mit wenig Verkehrspotenzial für Orte entlang der zu reaktivierenden Strecke.**
- **bei Ansatz des 1000-er-Kriteriums bleibt ein Großteil der tatsächlichen Verkehrsnachfrage (= Netzeffekt) unberücksichtigt.**



Die Bewertung von Verkehrsinvestitionen für Bahnreaktivierungen nach dem 1000-er-Kriterium Rkm/km Streckenlänge führt zu falschen Ergebnis und entbehrt einer fachlichen Grundlage.



Das 1000-er-Kriterium – Reisendenkilometer – Offene Fragen zur Diskussion bei der Entscheidung für / gegen Bahnreaktivierungen





Das 1000-er-Kriterium – Zeit für Diskussionen

VIELEN DANK

Dipl-Betriebswirt (FH)

Gerd Weibelzahl

Schatzmeister VCD Bayern e.V.

Forsthub 10

96271 Grub am Forst

Tel.: 0160 / 9460 5819

E-Mail: gerd.weibelzahl@vcd-bayern.de