

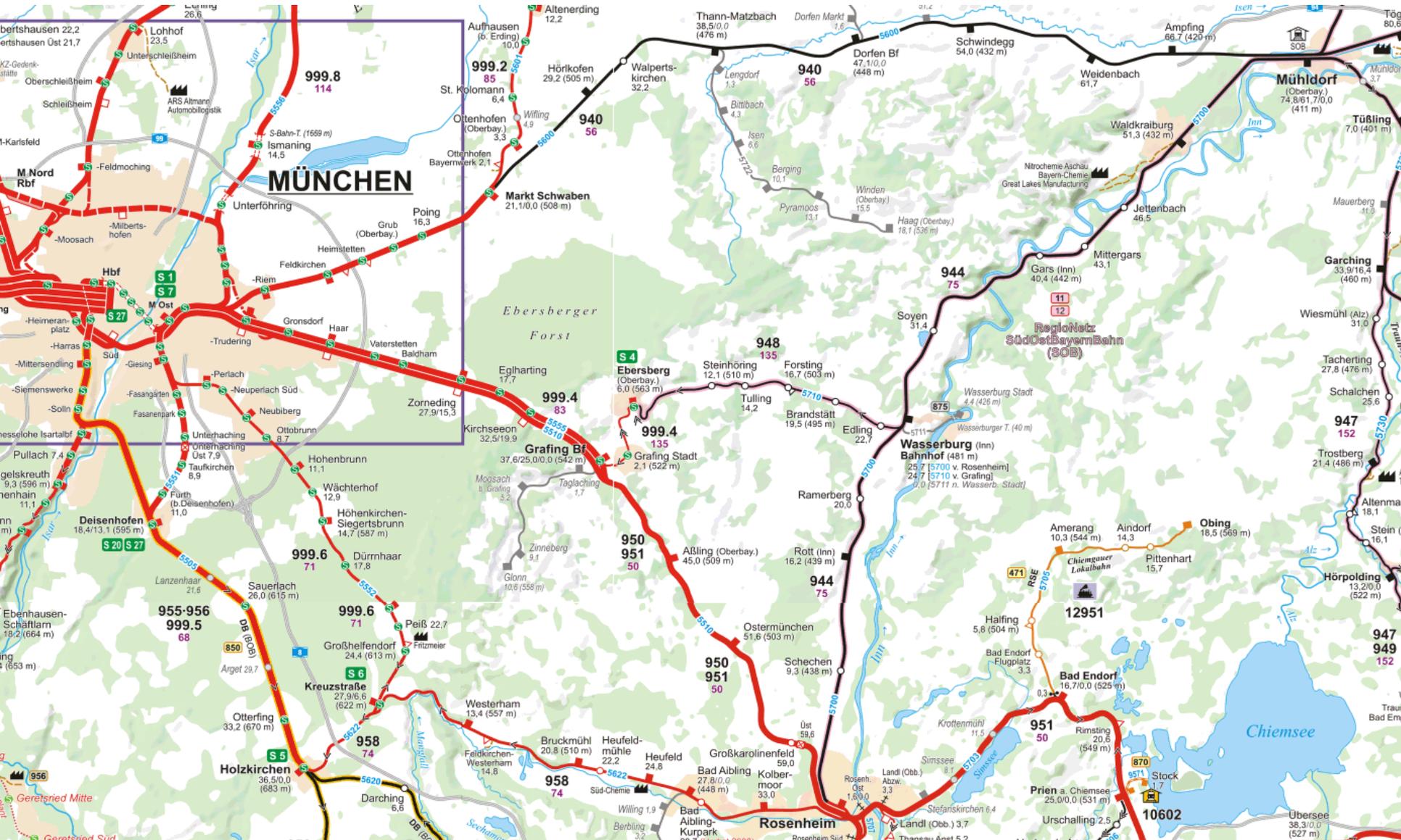
Die Klage gegen die Stilllegung der Wasserburger Altstadtbahn



4. Treffen der bayerischen Reaktivierungsinitiativen 18. März 2017

Norbert Moy, PRO BAHN Oberbayern e.V.

Wasserburger Altstadtbahn



Wasserburger Altstadtbahn



Wasserburger Altstadtbahn



Wasserburger Altstadtbahn



Wasserburger Altstadtbahn

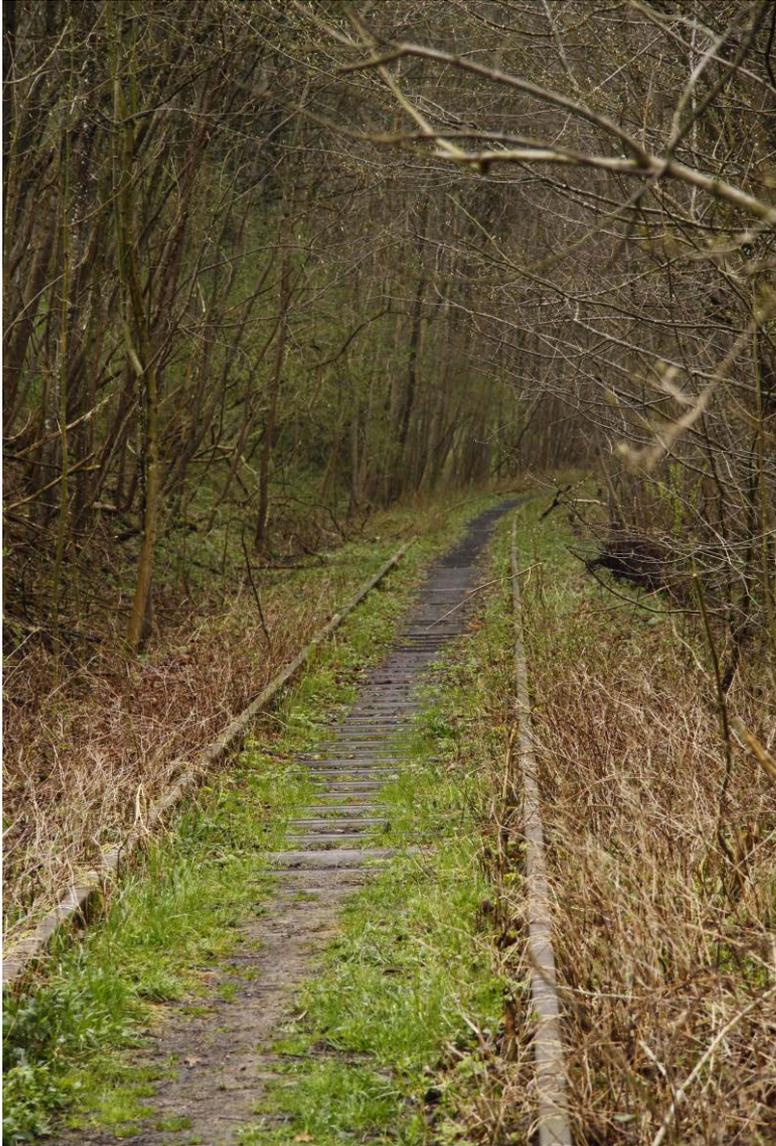
Knotenbahnhof Reitmehring „Wasserburg Bahnhof“ in den 80igern



Wasserburger Altstadtbahn



Wasserburger Altstadtbahn



Wasserburger Altstadtbahn



Wasserburger Altstadtbahn

1896

- Bahnstrecke Rosenheim - Mühldorf eröffnet

1902

- Wasserburger Altstadtbahn eröffnet

1905

- Inbetriebnahme Wasserburg - Ebersberg

1983

- Großversuch Busverkehr parallel zur Bahn - 13 Busse gegen 8 Züge

1987

- Dammrutsch - die Altstadtstrecke ist unterbrochen

1988

- Stilllegungsantrag des DB-Vorstandes

1989

- Nur noch 3 Zugpaare täglich

1994

- Das Bundesministerium für Verkehr lehnt Stilllegungsantrag der DB ab

1995

- Die Regionalisierung des SPNV

Wasserburger Altstadtbahn

1996

- Verkehrsangebot Ebersberg und Wasserburg wesentlich verbessert

2001

- Die Südostbayernbahn übernimmt den Filzenexpress

2004

- Die Stadt Wasserburg übernimmt die Infrastruktur der Altstadtbahnstrecke

2005

- Der Stadtrat beschließt, ein Gutachten erstellen zu lassen

2009

- Der Stadtrat gibt Gutachten endgültig in Auftrag, MVV-Tarif wird diskutiert,

2010

- Vorstellung des GEVAS-Gutachtens im Stadtrat

2011

- Der Stadtrat beschließt mit 18:7 Stimmen, die Entwidmung der Altstadtstrecke zu beantragen

2012

- Stadtrat beschließt mit 18:7 Stimmen, die Stilllegung der Strecke zu beantragen.

2012

- Gründung der WAB

Wasserburger Altstadtbahn

2013

- Erhöhung Geschwindigkeit des Filzenexpress auf 80 km/h

2014

- Fertigstellung Kreuzungsbahnhof Steinhöring

2014

- §11 AEG-Verfahren: Verhandlungen mit der Stadt

2014

- Einführung Stundentakt bis Reitmehring

2015

- Antrag der Stadt auf dauernde Einstellung des „Betriebs“

2015

- Einführung MVV-Tarif bis Reitmehring

2016

- Konsortium WAB beklagt den Stilllegungsbescheid des Freistaats

2016

- Stundentakt jetzt auch am Wochenende

????

- Elektrifizierung

????

- Eröffnung der Altstadtbahn

Wasserburger Altstadtbahn

2012: Gründung eines Bieterkonsortiums
„Wasserburger Altstadtbahn GbR“

BayernBahn

BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH

innrail

RSE

Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH



Fahrgastverband
PRO BAHN

„Wasserburger Altstadtbahn GbR“

Unser Plan:

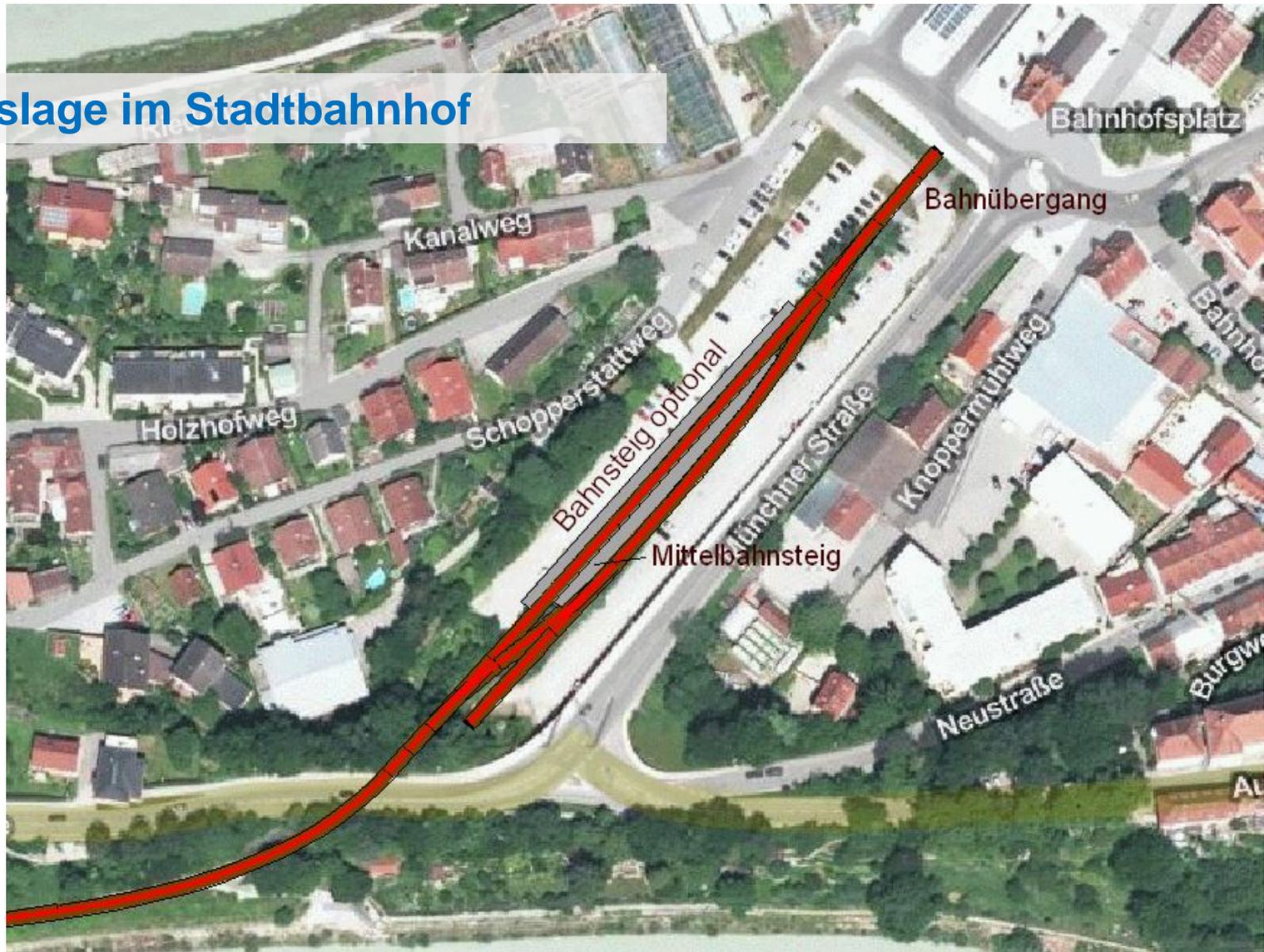
**2 Stufen: Erst Befahrbarkeit für Saisonverkehr herstellen –
dann Ausbau für SPNV**

Wiederherstellung in 7 Phasen

Ermittlung der Wiederherstellungskosten (ca. 1,5 Mio Euro)

Wasserburger Altstadtbahn

Gleislage im Stadtbahnhof



Wasserburger Altstadtbahn

Die Verhandlungen mit der Stadt zur Übernahme der Strecke nach §11 AEG:
Immer neue Felsbrocken müssen aus dem Weg geräumt werden

Finanzierung mit
Sicherheitsgarantie
für die Stadt

Gutachten, Kosten-
Nutzen Index < 1

Ihr braucht eine
Planfeststellung!

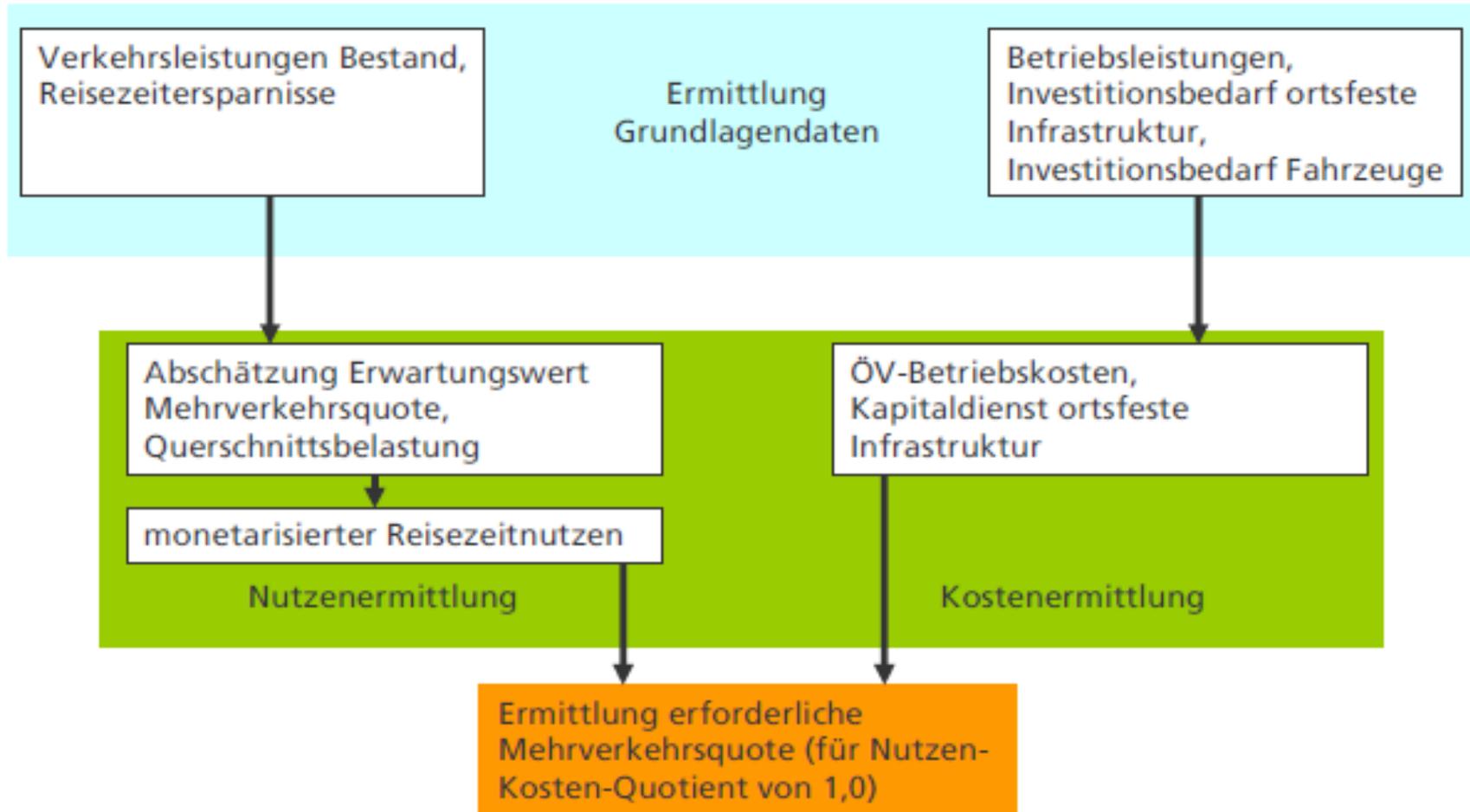
BEG bestellt
keine Züge

FFH-Gebiet:
Genehmigung von
der EU?

Wasserburger Altstadtbahn

Das Gutachten von GEVAS / Zierl

Mit vereinfachtem **Projekt dossierverfahren** zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Nahverkehrs



Das Ergebnis:

| Kenngröße | Dimension | Untersuchungs- ergebnisse (Planfall 3) | | Untersuchungs- ergebnisse (Variante Knoienbahnhof) | |
|---|-------------------|---|----------------------|--|----------------------|
| | | nur Strecke selbst | mit KBS 944 & 948 | nur Strecke selbst | mit KBS 944 & 948 |
| Erforderliche Mehrverkehrsquote für einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,0 | | | | | |
| Summe erforderliche Nutzen (-Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur) | T€/Jahr | 403 | 403 | 403 | 403 |
| Saldo der ÖV-Betriebskosten | T€/Jahr | 389 | 389 | 509 | 509 |
| Reisezeitnutzen | T€/Jahr | 86 | 113 | 109 | 136 |
| erforderliche Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrlleistungen | T€/Jahr | 706 | 679 | 803 | 776 |
| Benötigte verlagerte Pkw-Fahrlleistungen (0,386/km) | 1.000 Pkw-km/Jahr | 1.857 | 1.787 | 2.113 | 2.041 |
| Benötigte verlagerte Verkehrsleistungen | 1.000 Pkm/Jahr | 2.228 | 2.144 | 2.536 | 2.449 |
| Erforderliche Mehrverkehrsquote | % | 371 | 357 | 282 | 272 |
| Erwartungswert für die Mehrverkehrsquote | % | 49 | 75 | 32 | 48 |
| Nutzen-Kosten-Quotient | | 0,13 | 0,21 | 0,11 | 0,16 |

Tabelle 21 Ermittlung der erforderlichen Mehrverkehrsquote

Wasserburger Altstadtbahn

| Kenngröße | Dimension | Untersu- ergebnisse |
|---|-------------------|------------------------|
| | | nur Strecke selbst |
| Erforderliche Mehrverkehrsquote für einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,0 | | |
| Summe erforderliche Nutzen (-Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur) | T€/Jahr | 403 |
| Saldo der ÖV-Betriebskosten | T€/Jahr | 389 |
| Reisezeitnutzen | T€/Jahr | 86 |
| erforderliche Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrleistungen | T€/Jahr | 706 |
| Benötigte verlagerte Pkw-Fahrleistungen (0,38€/km) | 1.000 Pkw-km/Jahr | 1.857 |
| Benötigte verlagerte Verkehrsleistungen | 1.000 Pkm/Jahr | 2.228 |
| Erforderliche Mehrverkehrsquote | % | 371 |
| Erwartungswert für die Mehrverkehrsquote | % | 49 |
| Nutzen-Kosten-Quotient | | 0,13 |

$$\text{NKI} = \frac{\text{Nutzen}}{\text{Aufwand}} > 1$$

Basisdaten für die volkswirtschaftliche Bewertung

- 400 ÖV-Fahrten zwischen Reitmehring und Wasserburg Stadt (Ist-Fall)
- Erwartete Mehrverkehrsquote 49 % = 195 zusätzliche Fahrten im Planfall.
- Investition 9,3 Mio €, Annuität 4,33% auf 40 Jahre
- Spezifischer Nutzen von vermiedenen Pkw-Betriebsleistungen in Höhe von 0,38 €/Pkw-km, Besetzungsgrad 1,2 Personen/Pkw

$$\text{NKI} = \frac{\text{Nutzen}}{\text{Aufwand}} > 1$$

$$\text{NKI} = \frac{N_{\text{Reisezeitverkürzung}} + N_{\text{eingesparten Pkw-km}}}{K_{\text{invest}} + K_{\text{ÖV-Betriebskosten}}} > 1$$

Formel umstellen unter der Prämisse $\text{NKI} = 1$

$$N_{\text{eingesparten Pkw-km}} = K_{\text{invest}} + K_{\text{ÖV-Betriebskosten}} - N_{\text{Reisezeitverkürzung}}$$

Daraus abgeleitet „Erforderliche Mehrverkehrsquote“

Wasserburger Altstadtbahn

$N_{\text{reisezeitverkürzung}}$ monetarisierte Reisezeitnutzen: 86 T€/Jahr
Basis : 6 Euro / Stunde

K_{invest} Kapitaleinsatz ortsfeste Infrastruktur 403 T€/Jahr
Basis: 9,3 Mio Invest, Annuität 4,33 % 40 Jahre

$K_{\text{ÖV-Betriebskosten}}$ Energie, Fahrzeug Personal 389 T€/Jahr

| | | |
|------------------------------------|---------|-----|
| Energie | T€/Jahr | 213 |
| Unterhaltung Fahrzeuge | T€/Jahr | 37 |
| Kapitaleinsatz Fahrzeuge | T€/Jahr | 0* |
| Fahrpersonal | T€/Jahr | 0* |
| Unterhaltung Schieneninfrastruktur | T€/Jahr | 140 |
| Summe ÖV-Betriebskosten | T€/Jahr | 389 |

Daraus der erforderliche Nutzen aus eingesparten Pkw-km:

$$N_{\text{eingesparten Pkw-km}} = K_{\text{invest}} + K_{\text{ÖV-Betriebskosten}} - N_{\text{reisezeitverkürzung}} = 706 \text{ T€/Jahr}$$

Wasserburger Altstadtbahn

$$N_{\text{eingesparten Pkw-km}} = 706 \text{ T€}/\text{Jahr}$$

Daraus die benötigten verlagerten Pkw-Kilometer:

$$\text{Pkw_KM_erf} = 706 \text{ T€}/\text{Jahr} / 0,38 \text{ €/km} = 1.857.000 \text{ Pkw-km}/\text{Jahr}$$

Daraus die erforderlichen Personenkilometer auf der Schiene:

$$\text{Personen-km_erf} = 1.857.000 \text{ Pkw-km}/\text{Jahr} * 1,2 = 2.228.000 \text{ Pkm}$$

Und nun die erforderliche Mehrverkehrsquote:

$$\text{MVQ_erf} = \frac{2.228.000 \text{ Pkm}}{400 \text{ Fahrten} * 4,1 \text{ km} * 365 \text{ Tage}} = 371 \%$$

$$\text{MVQ_erwartet} = 49 \% \quad \longrightarrow \quad \text{Quotient} = 49 / 371 = 0,13$$

Und jetzt die „Alternativen Fakten“:

| | Gutachten: | Korrekt: |
|---|----------------|---------------|
| Energiekosten: | 213.000 €/Jahr | 58.000 €/Jahr |
| Basis: 61028 Zug-km/Jahr, Dieserverbrauch VT 648 0,792 l/km, 1,20 €/l | | |
| Instandhaltung Fahrzeug: | 37.000 €/Jahr | 32.000 €/Jahr |
| Basis: 61028 Zug-km/Jahr, Instandhaltung VT 648: 0,51 €/km | | |
| Instandhaltung Strecke: | 140.000 €/Jahr | 36.800 €/Jahr |
| Basis: Aussage Stadt W'burg | | |

Nutzen eingesparte Pkw-km:

$$195 \text{ Fahrten} * 365 \text{ Tage} * \mathbf{34 \text{ km}} * 0,38 \text{ €/km} = 920.000 \text{ €}$$

$$\text{NKI} = \frac{N_{\text{Reisezeitverkürzung}} + N_{\text{eingesparten Pkw-km}}}{K_{\text{invest}} + K_{\text{ÖV-Betriebskosten}}} = 1,9$$

Warum und worüber streiten sich das WAB-Konsortium und Stadt/Freistaat ?

Position der Stadt:

1. Strecke volkswirtschaftlich unrentabel , s. GEVAS-Gutachten
2. FFH-Gebiet, naturschutzrechtliche Genehmigung nicht möglich.
3. Freistaat bestellt keine Zugleistungen da Fahrgastzahlen < 1000
4. Stadt verlangt Finanzierungskonzept mit hohen Investitionen Dritter in ihr Eigentum bei gleichzeitigen Sicherheitsleistungen für die Stadt.

Position WAB GbR / PRO BAHN:

1. Strecke vorerst auch ohne Bestellung des Freistaats , BayernBahn hat Trassen für täglichen Betrieb bestellt.
2. AEG und Rechtssprechung (Hunsrückbahn-Urteil) verlangen vom EIU die betriebsfähige Vorhaltung der Infrastruktur – auch bei beabsichtigter Stilllegung, WAB verlangt Ablöse des Zustands mind. In Höhe der ersparten Instandhaltungsaufwendungen multipliziert mit den Jahren. Statt der 140.000 € will die Stadt aber nur 40.000 € zugestehen.

Urteil zur Hunsrückbahn - Leitsatz:

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) verpflichtet, ihre Strecken in einem betriebssicheren Zustand für den Eisenbahnverkehr vorzuhalten und nicht betriebssichere Strecken wieder in einen betriebssicheren Zustand zu versetzen. Die Infrastrukturunternehmen können sich von dieser Pflicht nicht durch eine betriebliche Sperrung der Strecke befreien.

Ist einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen der weitere Betrieb einer Strecke wirtschaftlich nicht mehr zumutbar, ist es darauf verwiesen, dies in dem nach § 11 AEG vorgeschriebenen Stilllegungsverfahren geltend zu machen; der Einwand der Unwirtschaftlichkeit kann grundsätzlich nicht gegen die Durchsetzung einer bestehenden Betriebspflicht geltend gemacht werden.

Wasserburger Altstadtbahn

Und der wahre Grund für den Widerstand gegen die Bahn:



Wasserburger Altstadtbahn

Der Dammrutsch

1987



1997



2007



2017

Mehr Infos und Bilder unter
www.pro-bahn.de/wasserburg



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!