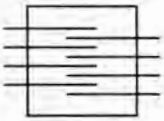
AKADEMIE FÜR TECHNIKFOLGENABSCHÄTZUNG
IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Ratgeber für Entscheidungsträger und Praxis

# Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr

Hestra-Verlag



AKADEMIE FÜR TECHNIKFOLGENABSCHÄTZUNG
IN BADEN-WÜRTTEMBERG

# *Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr*

## Ratgeber für Entscheidungsträger und Praxis

**Monika Herrmann**
**Diethard Schade**
**Rainer Schwarzmann**
**Marcus Steierwald**
**Eckehart Steinecke**
**Elmar Wienhöfer**

Hestra-Verlag

**Zum Titelbild:**

Leichter Dieseltriebwagen der Baureihe 640 für die DB AG.
Ein Fahrzeug der LINT-Familie von GEC ALSTHOM Linke-Hofmann-Busch, Salzgitter.

ISBN 3-7771-0276-8

Copyright © 1997 by Hestra-Verlag,
Postfach 10 07 51, D-64207 Darmstadt,
Telefon (0 61 51) 39 07-0, Fax (0 61 51) 39 07-77.
Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe — in jeglicher Form und Technik — vorbehalten.

Gestaltung und Produktionsleitung: Axel Pfeiffer, Darmstadt

Gesamtherstellung: Typo-Druck-Roßdorf GmbH

Printed in Germany

# Inhaltsverzeichnis

**Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen** ..... **9**

**Ziele und Adressaten des Handbuchs** ..... **11**

**1. Warum Reaktivierung?**

**1.1 Reaktivierung — eine neue Chance** ..... **13**

1.1.1 Stillegungsverfahren im Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Geschichte und Gründe ..... 13

1.1.2 Planungsrecht: Regionalisierung in den Bundesländern ..... 15

**1.2 Zielfindung**

1.2.1 Stärken und Schwächen des Öffentlichen Personennahverkehrs Möglichkeiten der Attraktivitätssteigerung ..... 18

1.2.2 Umfeld und Ziele einer Reaktivierung ..... 24

1.2.3 Planung und Zielkonflikte ..... 27

1.2.4 „Warum nicht?" — erste Ausschlußgründe ..... 32

**2. Erste Schritte**

**2.1 Systemanalyse** ..... **33**

2.1.1 Beurteilung des vorhandenen ÖV-Systems ..... 33

2.1.2 Abschätzung der potentiellen Nachfrage ..... 40

2.1.3 Eignungsfaktoren bestehender Strecken für eine Reaktivierung ..... 50

**2.2 Klärung der Rahmenbedingungen** ..... **54**

2.2.1 Rechtliche Grundlagen von Reaktivierung und Stillegung ..... 54

2.2.2 Zuschußfähigkeit und Finanzierungsmodalitäten ..... 57

2.2.3a Akzeptanz und Bürgerbeteiligung ..... 62

2.2.3b Unzureichende Diskursorientierung der üblichen Bürgerbeteiligung ..... 65

**2.3 Konkretisierung von Zielen und Zielkriterien — ökologische Aspekte.** **66**

2.3.1 Ziele, Kriterien und Maßnahmen im Thema Verkehr allgemein ..... 66

2.3.2 Ziele, Kriterien, Maßnahmen bei Durchführung einer Reaktivierungsmaßnahme ..... 68

2.3.3 Berücksichtigung von Aspekten der Ökologie und der Nachhaltigkeit ..... 70

**3. Konzeptionen**

**3.1 Planung ... 73**
3.1.1 Konkurrenzen und Alternativen ... 73
3.1.2 Betriebsordnung, Betriebskonzept, Bedienung und Standards ... 78
3.1.3 Kostenschätzung, Beispiele aus der Praxis ... 82
3.1.4 Planung durch Dritte ... 84
**3.2 Bewertung ... 85**
3.2.1 Betriebswirtschaftliche und Standardisierte Bewertung ... 85
3.2.2 Typische Probleme bei der Bewertung ... 87

**4. Entscheidung**

**4.1 Entscheidungsreife Planung, Kosten ... 93**
4.1.1 Umfang und Inhalt ... 93
4.1.2 Kostenzusammenstellung: Bau und Betrieb ... 94
**4.2 Formalisierte Entscheidung ... 97**
4.2.1 Gegenstände der Entscheidung ... 97
4.2.2 Planfeststellung ... 98

**5. Umsetzung**

**5.1 Ausschreibung ... 99**
5.1.1 Strecke und Fahrzeuge ... 99
5.1.2 Verkehrsleistungen ... 100
**5.2 Marketing ... 100**
5.2.1 Marketingkonzepte ... 100
5.2.2 Anlaufschwierigkeiten in der Praxis ... 103

**6. Spezielle Empfehlungen**

**6.1 Verfahrenstransparenz ... 105**
6.1.1 Erfahrungs- und Optimierungsprozeß ... 105
6.1.2 Erfolgskontrolle ... 106
**6.2 Kurzverfahren ... 107**
6.2.1 Kriterien ... 107
6.2.2 Checkliste zur Reaktivierung von Schienenstrecken ... 110
6.2.3 Wirtschaftliche Kenndaten ... 117

**Anhang**

**A. Beispiele aus der Praxis ... 118**
A.1 Beschreibung von Projekten in Baden-Württemberg ... 118
A.2 Allgemeine Erkenntnisse aus den Reaktivierungskonzepten ... 127

**B. Erfahrungen aus anderen Ländern ... 130**

**C. Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung ... 135**
C.1 Die Beteiligung der Bürger im Planungsprozeß ... 135
C.2 Voraussetzungen und Bedingungen für partizipative Planungsverfahren ... 143

**D. Hinweise zur verkehrlichen Systemanalyse ... 145**
D.1 Grundbegriffe und Grundlagen ... 145
D.2 Kenngrößen ... 147
D.3 Infrastrukturaufnahme ... 149

**E. Autoren ... 150**

**Register**

**Abbildungsverzeichnis ... 151**

**Tabellenverzeichnis ... 152**

**Literaturverzeichnis ... 154**

# Ziele und Adressaten des Handbuchs

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) hat im öffentlichen Bewußtsein eine zunehmend größere Bedeutung gewonnen: Die Negativwirkungen des ungebremst wachsenden Individualverkehrs (IV) haben den Wohn-, Erlebnis- und Aufenthaltswert unserer Straßenräume fast völlig zerstört. Viele Menschen haben sich daher darum bemüht, Fahrten auf Verkehrsträger mit geringeren Umweltschadenswirkungen zu verlagern. An den Schienenverkehr — ob S-Bahn, Vorortzug oder ICE — werden dabei besondere Erwartungen gestellt: Der Zug auf der Schiene fährt mehr Menschen sicherer und, bei ausreichender Auslastung, auch mit weniger Energieverbrauch als jedes andere Verkehrsmittel.

In den Jahren bis 1975 sind aber zahlreiche Schienenstrecken stillgelegt worden; die Gründe dafür werden in den folgenden Kapiteln noch ausführlich behandelt. Hier genügt dieser Grund: Es sind immer weniger Personen mit diesem Verkehrsmittel gefahren, und regional maßgeschneiderte Angebotskonzepte konnten wegen der zentralen Verwaltung des Schienenverkehrs nicht flexibel genug umgesetzt werden. Dazu kam, daß ein sehr starres System von Verordnungen, Zuständigkeiten und Konzessionen die Entscheidungsumsetzung verlangsamt und den Verkehrsmarkt sehr stark reguliert haben.

In den letzten fünf Jahren ist der zuvor festgefügte Verkehrsmarkt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Bewegung geraten:

- ▷ Im Zuge der sogenannten *Regionalisierung* ist die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder übergegangen.
- ▷ Die *Neuordnung* des Eisenbahnwesens hat bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) die Verantwortlichkeiten für Bahnbetrieb und Fahrweg getrennt.
- ▷ Durch die *Deregulierung* wird Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr möglich.
- ▷ Verkehrswissenschaft und -praxis haben neue Methoden entwickelt, mit denen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Attraktivität gesteigert werden kann.

Nun erheben insbesondere in den Gebieten am Rande der großen Zentren, aber auch im ländlichen Raum, viele Bürger und Politiker die Forderung nach der Wiederaufnahme (*Reaktivierung*) oder der Angebotsverbesserung (*Revitalisierung*) des Schienenpersonennahverkehrs auf den stillgelegten, den nur dem Güterverkehr dienenden oder den schlecht bedienten Schienenstrecken. Die vom Bund auf die Länder übergegangenen Regionalisierungsmittel (siehe Tabelle 1 auf Seite 12) haben geradezu eine Reaktivierungseuphorie geweckt. In vielen Landkreisen wird derzeit über solche Projekte nachgedacht.

Im Gegensatz zum Individualverkehr auf der Straße gibt es im Schienenverkehr des Öffentlichen Personennahverkehrs auf kommunaler bzw. Kreis-Ebene keine gegliederte Fachverwaltung, die die Vorgaben der Politik und die Anregungen aus der Bürgerschaft aufnehmen und umsetzen könnte. Viele der in diesem Buch beispielhaft aufgelisteten Reaktivierungen sind auf das Engagement Einzelner zurückzuführen. Bei der vorbereitenden Pilotstudie zu diesem Handbuch wurde deutlich, daß es Handlungsanweisungen und Handlungsempfehlungen für Vorüberlegungen und Vorplanungen nicht gibt. Entsprechend groß ist die Unsicherheit über Sinn und Zweck, Bedingungen und Kosten solcher Vorhaben. Teilweise entstehen bei politisch engagierten Bürgern Vorbehalte

**Tabelle 1: Regionalisierungsmittel in ausgewählten Bundesländern**

| | Summe 1996 [Mio. DM] | Summe 1997 [Mio. DM] | DM/Einwohner 1997 *) |
|---|---|---|---|
| Nordrhein-Westfalen | 1323 | 1921 | 110,- |
| Baden-Württemberg | 883 | 1279 | 125,- |
| Hamburg | 152 | 215 | 130,- |
| Saarland | 124 | 168 | 155,- |
| Bayern | 1387 | 1877 | 160,- |
| Thüringen | 353 | 485 | 190,- |
| Brandenburg | 586 | 750 | 295,- |

Quellen: ABB Henschel, amtl. Statistik *) Werte gerundet auf 5,-

gegenüber Politik und Verwaltung, da Entscheidung und Verfahren nicht transparent sind. Auch empfinden viele Menschen die Möglichkeiten der Bürgermitwirkung und der Bürgerbeteiligung als unzureichend.

Das Handbuch soll diese Informationslücke schließen und den kommunalen Mandataren (Politik und gestaltende Verwaltung), aber auch den interessierten Bürgern eine Handreichung geben, mit deren Hilfe die Möglichkeiten, Chancen und Risiken einer Reaktivierung erkundet werden können. Dabei wurde besonderer Wert gelegt auf eine Darstellung, die auch dem Laien einen Überblick verschafft und die Möglichkeit eröffnet, mit einfachen Mitteln Abschätzungen vorzunehmen und Vorplanungen zu überdenken.

Dabei ging es den Autoren nicht darum, ein Statement Pro oder Kontra zu verfassen. Jeder einzelne Fall muß sorgfältig betrachtet werden. Das Handbuch soll im Gegenteil unabhängig von Tendenzen eine klare, sachlich begründete Entscheidungshilfe sein, die den Planern und Interessierten die Entscheidung nicht abnimmt.

Besonderen Wert haben die Autoren auf die Darstellung des Entscheidungsprozesses gelegt. Auf diese Weise soll den Nutzern dieses Handbuchs die Orientierung bei einer so komplizierten und weitreichenden Entscheidung wie der Reaktivierung erleichtert werden.

Unter Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs soll im folgenden vorrangig die Aufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf gesamt- oder teil-stillgelegten Strecken verstanden werden. Reaktivierung bedeutet aber letztlich auch die Ausweitung vorhandener Angebote, also die Steigerung der Attraktivität. Auch Vorhaben einer solchen sogenannten *Revitalisierung* sind mit erheblichen Investitionen und der Gewährung von öffentlichen Geldern verbunden; sie sollen, wenn auch nur am Rande, angesprochen werden, um den damit befaßten Gremien eine Entscheidungshilfe zu geben.

Bereich der Fahrzeugförderung mit einer längeren *Vorfinanzierung* durch den Vorhabenträger gerechnet werden.

**a2.) nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)**

Bei der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken sowie bei der Erhöhung von Zugzahlen und Zuggeschwindigkeiten sind in der Regel zusätzliche technische Bahnübergangssicherungen erforderlich, teilweise sogar die Beseitigung von vorhandenen Bahnübergängen. Hierbei erfolgt die Finanzierung nach dem **Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)**, d.h. 1/3 trägt der Vorhabenträger, 1/3 Land oder Bund je nach Art der Strecke und 1/3 der Straßenbaulastträger. Auch hierbei können erhebliche Eigenanteile für Gemeinden und Kreise entstehen. Für die Gemeinden sind allerdings Zuschüsse für das auf sie entfallende Kostendrittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz möglich.

Die Mittelansätze im Landeshaushalt sowie im Bundeshaushalt für die jeweiligen Kostendrittel sind jedoch für mehrere Jahre ausgebucht, weil hieraus auch die vielen Bahnübergangsbeseitigungen im Zuge der Neubaustrecken der Deutschen Bahn AG zu finanzieren sind, so daß hier eine Vorfinanzierung des Vorhabenträgers notwendig werden wird.

**b) Betriebskostenzuschüsse**

**b1.) Abgeltung auferlegter Leistungen:**

Nach § 6 a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) alt, der nach Artikel 8 § 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27.12.1993 weiter gilt, haben Eisenbahnunternehmen aufgrund der Verordnung der Europäischen Gemeinschaft 1191/69 Anspruch auf den Ausgleich der Hälfte der Differenz zwischen den Kosten und den Einnahmen aus dem Schülertarif. Da es sich bei den zur Debatte stehenden Strecken meist um hohe Anteile an Schülerverkehr von 50 bis 70% handelt, kommen hier beachtliche Zuschüsse in Betracht. Zu beachten ist allerdings, daß bei gleichzeitiger Reduzierung des derzeitigen Busverkehrs die Zuschüsse für diesen geringer werden, so daß nur die Nettozuschüsse eingerechnet werden dürfen.

Ein weiterer Ausgleichsanspruch besteht nach § 15 Allgemeines Eisenbahngesetz für die Freifahrt von Schwerbehinderten durch das Sozialministerium.

**b2.) Ausgleich für die Unterhaltung von höhengleichen Kreuzungen:**

Nach § 16 (1) 3 Allgemeines Eisenbahngesetz sind den Eisenbahnen Belastungen für Aufwendungen zum Erhalt und Betrieb von höhengleichen Kreuzungen auszugleichen. Der Antrag hierfür ist jährlich beim Ministerium zu stellen. Er ist entsprechend den „Hinweisen zur Antragstellung" zu gestalten, die in Baden-Württemberg mit Verfügung

des Verkehrsministeriums vom 27.11.1992 an alle Nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Lande ergangen sind. Im Landeshaushalt sind hierfür derzeit ca. 5 Mio. DM veranschlagt.

### b3.) Regionalisierungsmittel für Status-quo-Leistungen:

Für die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs erhalten die Länder vom Bund folgenden finanziellen Ausgleich:

**Tabelle 19: Finanzieller Ausgleich zur Regionalisierung des SPNV vom Bund an die Länder bzw. Aufgabenträger des SPNV**

| Jahr | Transfermittel Mrd. DM | GVFG-Mittel Mrd. DM | Gesamtmittel in Mrd. DM |
|---|---|---|---|
| 1996 | 8,7 | 6,28 | 14,98 |
| 1997 | 12,0 | 3,28 | 15,28 |
| 1998 | 12,6 | 3,28 | 15,88 |
| | Beginn Dynamisierung, Wirkung 1. Revision | | |
| 1999 | 13,3 | 3,28 | 16,58 |
| 2000 | 14,0 | 3,28 | 17,28 |
| 2001 | 14,7 | 3,28 | 17,98 |

In Baden-Württemberg stehen damit in den Jahren 1996 und 1997 folgende Mittel für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung:

**Tabelle 20: Mittel für den SPNV in Baden-Württemberg in den Jahren 1996 und 1997**

| Jahr | Status-quo-Mittel Mio. DM | freie Mittel Mio. DM | Insgesamt Mio. DM |
|---|---|---|---|
| 1996 | 772,10 | 122,59 | 894,69 |
| 1997 | 780,40 | 498,48 | 1.278,88 |

Die Status-quo-Mittel sind die nach Absetzung der Einnahmen global ermittelten Kosten für die Zugkilometerleistungen der DB AG im Schienenpersonennahverkehr, wie sie für das Basisfahrplanjahr 1993/1994 einschließlich des Trassenpreises berechnet wurden. In diesen Kosten sind die bisher der Deutschen Bahn (DB) vom Bund zur Abgeltung betriebsfremder Lasten vor allem beim Ausbildungsverkehr gewährten Mittel enthalten.

Werden Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs von der Deutschen Bahn AG durch andere Verkehrsunternehmen übernommen, so besteht in Höhe der Zugkilometerleistungen des Fahrplanjahres 1993/ 1994 ein Anspruch auf diese Status-quo-Mittel. Da

**Abbildung 8: Beispiel für zur Zeit angebotene Fahrzeuge**

### Lokbespannter Zugverkehr

Die Standardalternative zum Triebwagen ist der lokbespannte Zugverkehr. Diese traditionelle Form des Bahnverkehrs weist nur einen Systemvorteil auf. Sie ermöglicht es, flexibel auf Nachfrageschwankungen zu reagieren, indem die Zahl der eingesetzten Wagen entsprechend angepaßt wird.

Dem stehen schwerwiegende Nachteile im Nahverkehr gegenüber (im Vergleich mit Triebwagen). Insbesondere die spezifischen Energieverbräuche und die Emissionen sowie die Personal- und die Investitionskosten sind höher, so daß im Nahverkehr, soweit es sich nicht um S-Bahn- oder S-Bahn-ähnliche Systeme mit hohem Aufkommen handelt, lokbespannter Zugverkehr als Alternative nicht in Betracht zu ziehen ist.

### Stadtbahn

Das Stadtbahnkonzept ist in der Verwendung für den reaktivierten SPNV eine alternative Betriebsform, die aus der Sicht des Nutzers alle Eigenschaften der Eisenbahn aufweist, aber Straßen- (bzw. Stadt-)Bahnfahrzeuge einsetzt. Bekannt wurde diese Betriebsform durch das sog, „Karlsruher Modell", bei dem Fahrzeuge eingesetzt werden, die sowohl für das Stromsystem der Deutschen Bahn (15 000 Volt) als auch für Stadtbahnstromsysteme (750 V) geeignet sind, und die die Rillengleise der Straßenbahnen und die Gleise der Deutschen Bahn befahren können. Sie bedienen das Umland über das vorhandene

Eisenbahnnetz und dann fahren direkt in die Stadt Karlsruhe (siehe Stadtbahn Bretten-Karlsruhe).

Die Systemvorteile sind in der übergangslosen Verknüpfung der beiden Systeme und in der Antriebsart zu sehen. Da Stadtbahnwagen elektrisch angetrieben sind, bewirken sie keine Luftschadstoffemissionen an der Strecke und sind deutlich leiser in der Anfahrphase.

Dabei sind die Anschaffungskosten deutlich höher als bei Dieselleichttriebwagen. Ein Stadtbahnwagen kostet ca. 4,5 Mio. DM. Mehr noch als die Fahrzeugbeschaffung belastet die notwendige Elektrifizierung das Investitionskonto. Eine Bahnstromelektrifizierung (15 kV) kostet je Streckenkilometer ca. 0,5 bis 1,0 Mio DM, eine Elektrifizierung

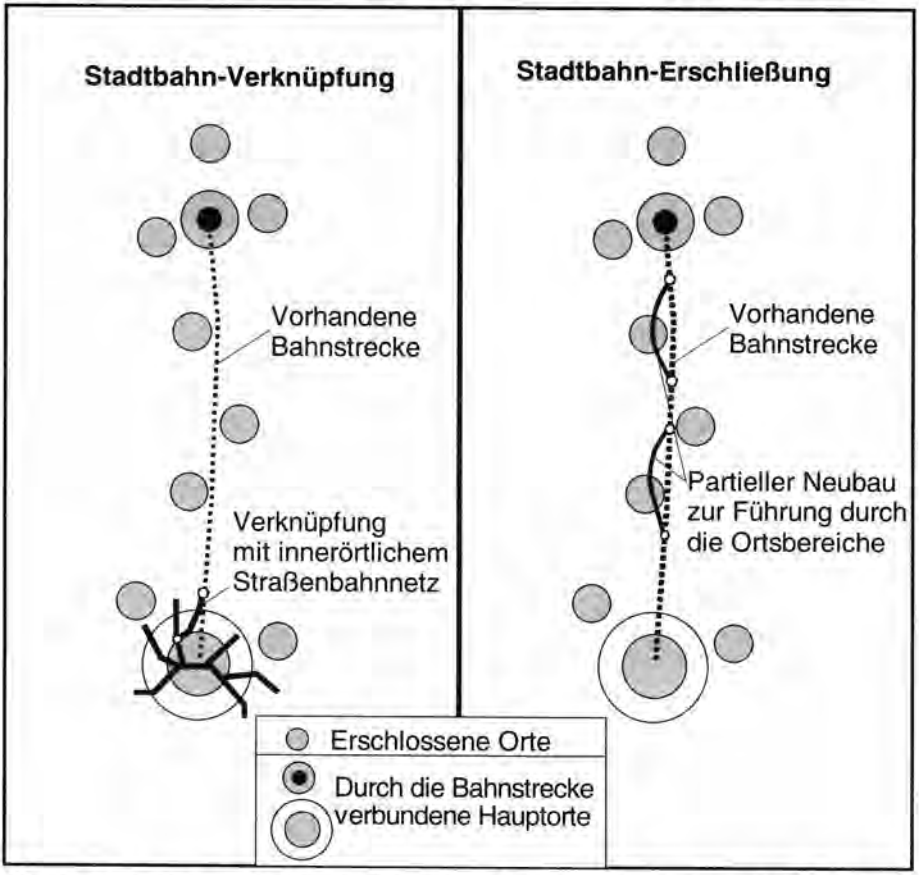



**Abbildung 9: Anbindung an ein Straßenbahnsystem/ Modifikation des Streckenverlaufs für einen Stadtbahnbetrieb**

dabei bewußt keine umfangreiche Abschätzung vorgenommen — eine Checkliste für ein fortgeschritteneres Stadium befindet sich unter 6.2.2 — sondern ein grober Überblick bzw. ein Problembewußtsein geschaffen werden.

Der erste Schritt in einem Kurzverfahren ist eine kritische Betrachtung der betreffenden Strecke. Wichtigster Punkt: Ist die Strecke noch genutzt (z.B. Güterverkehr), oder ist sie bereits förmlich stillgelegt? Dies hat rechtlich-formale und planerisch-finanzielle Hintergründe. Einen ersten Hinweis liefert der Ausbauzustand, bzw. Erhaltungszustand der Strecke (näheres läßt sich auch beim zuständigen Landratsamt/ bei Pro-Bahn/ oder dem Verkehrsministerium erfragen). Salopp ausgedrückt, wenn auf den Schienen Bäume wachsen, Tunnel eingestürzt sind und Bahnhöfe fremdgenutzt werden ist dies auf jeden Fall ein Hinweis, daß die Strecke nicht mehr — auch nicht für Güterverkehrs- oder Museumsfahrten — genutzt wird und werden kann. In diesem Fall ist mit einer kostenintensiven Neuerrichtung der Strecke zu rechnen, da Schotterbett, Schienenkörper und Streckenbauwerke neu errichtet werden müssen.

Nimmt man topographische Karten zur Hand lassen sich daraus bereits mehrere Faktoren entnehmen: der Verlauf der Schienenstrecke, ihre Lage zu den umgebenden Siedlungen, je nach Maßstab sogar ehemalige Haltestellen und Tunnel, der Verlauf des Straßennetzes, Querungen der Straße durch die Schiene und letztendlich die Geländeform.

Der Verlauf der Schienenstrecke ist aus mehreren Gründen interessant. Zum einen spielt dabei die umliegende Siedlungsstruktur und deren Lage zum Streckenverlauf eine wichtige Rolle. Orientieren sich die Siedlungen an der Bahnlinie, kommen sie dort gehäuft und in größerer Ausdehnung vor, liegt die Bahnlinie am Ortsrand oder in der Ortsmitte - oder herrscht eine disperse, dünne Siedlungsstruktur vor, die sich eher am Straßennetz orientiert und kaum Bezug zur Bahnlinie aufweist? Letzteres erschwert natürlich die Bündelung der künftigen Nutzer auf Haltestellen. Wie ist der Verlauf der Schienenstrecke verglichen mit der Länge einer entsprechenden Strecke auf der Straße? Gibt es aufgrund der Topographie (starke Einschnitte, Gefälle, Steigungen) für die Bahnlinie größere Umwegfahrten (längerer Streckenverlauf, viele Kehren) zu bewältigen, die zu Fahrzeitverlängerungen führen? Bei der Reaktivierung muß immer auch beachtet werden, ob nicht die Erschließung durch den Bus doch eine Alternative darstellt. Ist die Bahnstrecke — zeitlich betrachtet — mit dem Pkw konkurrenzfähig? Bei hohem Verkehrsaufkommen und Staus auf der Straße besitzt die Bahn manchmal auch einen Zeitvorteil gegenüber dem Pkw oder dem Bus. Ein weiteres Kriterium, das zum Teil der Karte entnommen werden kann, ist die Verknüpfung mit anderen Bahnstrecken. Besteht eine Anbindung an eine höherrangige Bahnverbindung (S-Bahn, Eilzug, Inter-Regio etc.)?

Querungen des Straßennetzes durch die Schienenstrecke können teilweise ebenfalls der Karte entnommen werden. Hier ist zu klären, ob diese höhengleich oder in Form von Über- oder Unterführungen bestehen. Die heutigen Sicherheitsvorschriften erfordern eine kostenintensive Absicherung höhengleicher Kreuzungen.

Das vorhandene örtliche Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr ist ebenfalls der Betrachtung wert. Auf die eventuell bestehenden Probleme des Busverkehrs, im Fahrtangebot, bei der Fahrtenhäufigkeit etc. ist bereits Kapitel 1.2.1 detailliert eingegangen.

Die folgende Checkliste ist also ein „Kurzverfahren„ in dem Sinne, daß die Sammlung der Daten und Informationen, die zum Ausfüllen nötig sind, einen ersten Überblick über den Stand und den Status der Reaktivierungs*möglichkeit* vermittelt. Die Spalte „Tendenz" kann keine endgültigen Antworten auf die Frage nach der Reaktivierungsmöglichkeit geben, da die örtlichen Situationen zu unterschiedlich sind; sie zeigt aber den Einfluß an, den das einzelne Kriterium auf die Gesamtentscheidung hat.

**Tabelle 36: „Kurzverfahren" — Checkliste 1**

| **Checkliste 1:**<br>**Klärung der Randbedingungen/Voraussetzungen** | **?**<br>**Zutreffend** | **„Tendenz"** |
|---|---|---|
| **1. Nutzung der Strecke** | | |
| — Strecke ist stillgelegt | | ↓ |
| — Strecke ist nicht stillgelegt, aber ohne Zugverkehr | | ↘ |
| — Strecke hat Güterverkehr | | → |
| — Strecke hat Personenverkehr/regelm.Museumsverkehr | | ↑ |
| **2. Ausbauzustand/ Erhaltungszustand der Strecke** | | |
| — Trasse ist entwidmet | | ↓ |
| — Trasse ist nicht entwidmet, aber Gleise sind abgebaut | | ↘ |
| — Gleise sind überwuchert, Schwellen teilw.zerstört | | ↘ |
| — Gleise sind betriebsbereit, aber Signaltechnik ist defekt | | ↗ |
| — Gleise, Signale und Übergänge sind betriebsbereit | | ↑ |
| **3. Streckenvergleich Straße - Schiene (zu wichtigen Zielen)** | | |
| — Schienenweg-Entfernung größer als 1,5 x Straßenentfernung | | ↘ |
| — kleiner, aber kein regelmäßiger Stau auf der Straße | | → |
| — deutlich kleiner als 1,5 x Straßenentfernung, regelm. Stau, zu wenige Parkplätze am Ziel | | ↑ |
| **4. Anbindung an weiterführendes Bahnnetz** | | |
| — nicht vorhanden/wenige Verbindungen, „nirgendwohin" | | ↘ |
| — vorhanden: RB, SE | | → |
| — vorhanden, Regionalexpreß, RB und SE | | ↗ |
| — vorhanden, S-Bahn | | ↑ |

→

## A.2 Allgemeine Erkenntnisse aus den Reaktivierungskonzepten

Die wesentlichen Fehler, die bei der Erarbeitung von Reaktivierungsprojekten gemacht werden, sind:

**Tabelle 39: Mängel und Haupt-Fehler bei Reaktivierungsprojekten**

1. Die Vorhaben sind zu kleinräumig. Unwirtschaftlicher Einsatz von Fahrzeugen und Personal. Bei Ansatz von 20 % Reservefahrzeugen ist eine Mindestanzahl von 5 Fahrzeugen notwendig. Vorhaben mit geringerem Fahrzeugeinsatz sollten nicht realisiert werden.
2. Zu geringer Ansatz der Investitionen. Die veranschlagten Baukosten werden um teilweise bis zu 100 % überschritten. Standardisierte Bewertungen bzw. Betriebskostenrechnungen beruhen damit auf falschen Vorgaben. Bei genaueren Kalkulationen dürften solche Vorhaben nicht umgesetzt werden.
3. Zu hoher Ansatz der Zuwendungsfähigkeit nach dem GVFG. Mit 85 % können nur zuwendungsfähige Kostenbestandteile bezuschußt werden. Es gibt keine Förderung für die Sanierung einer Eisenbahnstrecke!
4. Zu hoher Ansatz des Verkehrspotentials. Nach den Grundlagen der standardisierten Bewertung, die bisher bei solchen Kleinvorhaben allerdings nicht vorgeschrieben ist, kann ein gesamtwirtschaftlich positives Ergebnis grundsätzlich nur dann erreicht werden, wenn die Reisezeit im ÖPNV möglichst gleich oder kleiner als im Individualverkehr ist, einschließlich der Zu- und Abgangszeiten. Dies ist in der Fläche nur in bestimmten Fällen, z. B. bei starken Behinderungen auf der Straße im Berufsverkehr, der Fall. Verlagerungen vom Bus auf die Schiene sind kein neues Verkehrspotential.
5. Zu hoher Ansatz der Einnahmen. Realistisch sind wegen des hohen Anteils an Zeitkarten Einnahmen von ca. 0,10 DM je Reisendenkilometer entsprechend ca. 3 - 4 DM je Zugkilometer. Je besser das Fahrplanangebot ist, desto geringer sind die Einnahmen je Zugkilometer, weil z. B. Monatskarten dann stärker ausgenutzt werden, bzw. die Fahrten sich auf das vermehrte Angebot verteilen.
6. Keine genaue Kostenrechnung. Der Kostendeckungsgrad wird nicht aus der Gegenüberstellung der Kosten und der Erlöse, sondern aus dem für die Kommunen verbleibenden Zuschuß nach Absetzung aller sonstiger Zuschüsse ermittelt. Die reale Kostendeckung sollte etwa bei 50 % liegen, d. h. ein Zuschuß aus öffentlichen Mitteln maximal in Höhe von Fahrgeldeinnahmen. Bei der Kostenkalkulation werden Betriebskostendefizite beim reduzierten Busverkehr meist nicht beachtet.
7. Zu dichte Anordnung der Haltestellen.Schienenverkehr ist kein Busverkehr. Die Fahrzeiten werden unattraktiv, der Aufwand für Haltestellen, Fahrkartenautomaten u. a. viel zu hoch. Die Reisegeschwindigkeit im SPNV sollte nicht unter 40 km/Std liegen, um überhaupt mit dem Pkw einigermaßen konkurrieren zu können.

Den Ausführungen dieses Handbuchs liegen u. a. die folgenden, derzeit bekannten Reaktivierungs- und Revitalisierungsprojekte in Baden-Württemberg bzw. Bayern zugrunde:

**Tabelle 40: Reaktivierungs- und Revitalisierungsprojekte in Baden-Württemberg und Bayern**

| Nr. | Strecke | Typ | Länge | Initiative | Stand | Betreiber | Träger |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | siehe Tabelle in A.1 | | in km | | BA= Betriebsaufnahme | | Infrastruktur |
| 1 | Friedrichshafen—Ravensburg | 4 | 19 | Kommunen | BA 01.07.93 BOB (kommunale GmbH) | DB-AG | |
| 2 | Konstanz—Engen | 4 | 44 | Landratsamt | BA 1994 | MTHB im Auftrag d.DB AG | DB-AG |
| 3 | Schorndorf—Rudersberg | 3 | 11 | Kommunen | BA 01.01.95 | WEG | Zweckverband, gekauft |
| 4 | Böblingen—Dettenhausen | 2 | 17 | Kommunen | BA Nov. '96 | WEG | Zweckverband, gekauft |
| 5 | Radolfzell—Stockach | 2 | 17 | Kommunen | BA 08.09.96 | MTHB | Landkreis gepachtet |
| 6 | Tübingen—Herrenberg | 3 | 21 | Kommunen | In Umsetzung | Zug-Busgesellschaft RAB | Zweckverband, gekauft |
| 7 | Friedrichshafen—Radolfzell | 4 | 59 | Kommunen | Vorplanung | noch offen | DB-AG |
| 8 | Metzingen—Bad Urach | 2 | 10 | Ermstalbahn | In Planung | noch offen | Erms-Neckartalbahn AG |
| 9 | Ravensburg—Aulendorf | 4 | 22 | Kommunen | In Umsetzung | BOB | DB-AG |
| 10 | City-Bahn Schwarzwald | 2,3,4 | ca. 80 | Kommunen | In Planung | noch offen | DB-AG/ Kommunen |