

Konzept für den Verkehr auf den Strecken des regionalen Netzes

Strecke Nr.	von ... nach	Linie RMV	Kursbuch DB 2005
611	Gießen – Gelnhausen	36	631
612	Friedberg – Wölfersheim – Hungen	31	632
613	Friedberg – Echzell – Nidda	32	632
614	Glauburg-Sockheim – Nidderau – Bad Vilbel	34	634
616	Friedberg – Friedrichsdorf (- Bad Homburg)	16	636
643	Friedberg – Nidderau – Hanau	33	633
	sowie in Auszügen:		
610	Gießen – Friedberg – Bad Vilbel – Frankfurt	30	630
642	Hanau – Kahl – Schöllkrippen	56	642

nach folgenden Vorgaben:

- **wirtschaftlicher Betrieb: Die Belastung für die öffentliche Hand ist geringer als im Ist-Zustand !**
- **optimale Anschlußbeziehungen**
- **Steigerung der Verkehrsleistung mit den vorhandenen Fahrzeugen**
- **Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf den vorhandenen Gleisanlagen**
- **behutsame Infrastrukturveränderungen (Wiederaufbau von Weichen und Bahnhofsgleisen)**

von: Nils Kahl
 Informatikkaufmann und Theologe
 Verkehrsplanung und Beratung
 Nieder Weisel, Butzbacher Straße 31
 35510 Butzbach
 Tel: 0 60 33 / 92 44 11
 email: nils@fahr-plan.info
 web: www.fahr-plan.info
 Alle Rechte vorbehalten

es folgen:

- . Seite 2 – 4: Idee und Kalkulation, Voraussetzungen und Möglichkeiten
- . Seite 5 – 20: Fahrplantabellen : so könnten die Züge fahren (Kalkulationsgrundlage)

Die Bahnreform befindet sich in einer entscheidenden Phase. Im Sommer oder Herbst 2006 entscheidet der Deutsche Bundestag, ob die Eisenbahninfrastruktur mit der Deutschen Bahn AG an der Börse verkauft wird und wer in Zukunft die Verfügung über diese Anlagen haben wird.

In dieser Lage lohnt es sich, Alternativen zum so genannten Integrationsmodell, jener Variante, die es vorsieht, weiterhin dem DB-Konzern die Vermarktung und Bewirtschaftung der Schienen exklusiv zuzugestehen, zu betrachten.

Modelle, nach denen regionale Zweckverbände oder kommunale Verkehrsbetriebe die Bewirtschaftung und den Betrieb von Eisenbahnstrecken übernommen hatten, führten nachweislich zu einer Attraktivitätssteigerung, zu einer höheren Verkehrsleistung und zu einer höheren Rentabilität – sei es durch die bessere Auslastung oder durch vereinfachte Verfahren und preiswertere Bauausführungen.

Eine wesentliche Ursache hierfür ist, dass der Betreiber selber darüber bestimmt, wie er den Betrieb führt und mit einfachen Maßnahmen die Produktivität steigert. So kostet zum Beispiel der Einbau einer automatischen Weiche ca. 60.000 Euro. Diese Investition hat sich schnell rentiert: Vier oder mehr Weichensteller, die diese Weiche im Schichtbetrieb zu bedienen hatten, können jetzt Züge fahren oder Fahrkarten verkaufen – also Dinge tun, mit denen Geld verdient wird. Außerdem wird die Strecke mit neuen Weichen leistungsfähiger und weniger verspätungsanfällig.

Eine andere Ursache ist darin begründet, dass der DB-Konzern die Preise für die Nutzung der Infrastruktur zentral festsetzt und die Verwendung der Nutzungsentgelte nicht kontrolliert werden kann. Bestellt ein Auftraggeber Verkehrsdienstleistungen bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, so fließt heute ein beträchtlicher Teil des Leistungsentgeltes als Trassen- und Stationsgebühr an den Infrastrukturbetreiber. Natürlich hat ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das wirtschaftlich mit dem Infrastrukturbetreiber verbunden ist, dann einen Wettbewerbsvorteil.

Will also ein Aufgabenträger sein Angebot steuern, muß er Einfluß auf die Betriebsführung der Infrastruktur haben. Mindestens muß es Alternativen zum Ist-Zustand geben: Aus der Monopolsituation muß eine Wettbewerbssituation werden. Entschließt sich ein Land bzw. ein Landkreis, die Vermarktung und Betriebsführung von in seinem Gebiet liegenden Eisenbahnanlagen selber zu übernehmen, muß dies möglich bleiben. Alles andere würde dem Eigentumsvorbehalt des Deutschen Grundgesetzes widersprechen. Im Zweifelsfall sollte eine Ausschreibung über die Beauftragung zur Betriebsführung durchgeführt werden.

Da schon heute sehr erfolgreich Eisenbahnverkehrsleistungen im Wettbewerb vergeben werden, an denen sich regionale Unternehmen beteiligen, ist es nur konsequent, dies auch auf die benutzten Anlagen auszudehnen. Die heute von interessierter Seite vorgebrachten Argumente für eine „integrierte Bahn“ übersehen meistens, daß die Verkehrsleistung bereits heute oft von Wettbewerbern der DB AG und ihrer Tochterunternehmen erbracht wird. Sie übersehen außerdem, daß nicht nur Loks und Wagen, sondern vor allem Strecken und Bauten mit öffentlichen Geldern finanziert worden sind. Die Entscheidung über die Gestaltung und Verwendung dieser Güter sollte deshalb nicht privaten Investoren überlassen werden.

Die Erfolge der Bahnreform sollten nicht durch erneute Monopolbildung gefährdet werden. Wenn Länder und Kreise Geld sparen, Arbeitsplätze schaffen und Verkehrsangebote ausbauen wollen, dann ist die Übernahme des Besitzes an oder der Betrieb der Infrastruktur in eine eigene Gesellschaft eine gute Möglichkeit dafür.

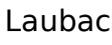
Dies wird im folgenden am Beispiel des Wetteraunetzes gezeigt.

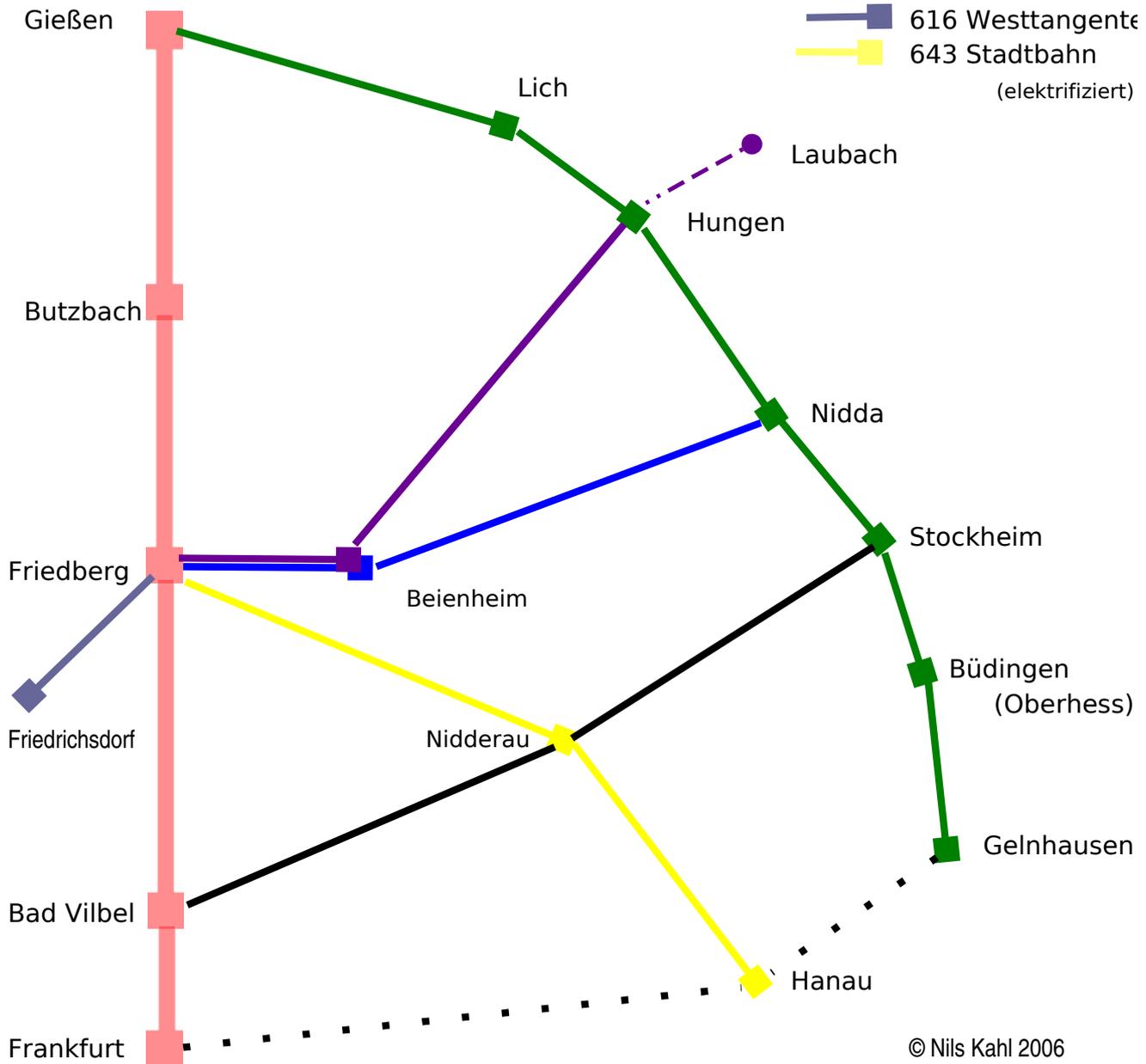
Das Konzept ist offen für Erweiterungen, berechnet wurden folgende Strecken:

fahr-plan.info

Wetteraunetz

Übersichtskarte

-  610 Main-Weser-Bahn
(elektrifiziert, DB Netz)
-  611 Lahn-Kinzig-Bahn
-  612 Horlofftalbahn
-  613 Horlofftalbahn
-  614 Niddertalbahn
-  616 Westtangente
-  643 Stadtbahn
(elektrifiziert)



© Nils Kahl 2006

Netzlänge: 242,8 km

davon DB: 66,0 km

davon el.: 98,8 km

vereinfachte Deckungsbeitragsrechnung ohne fixe Trassenpreise

Eine Fahrt mit dem RMV über 10 km kostet durchschnittlich 2 €. (Einzelfahrt Preisstufe 3: 2,10€)

Welche Kosten fallen dafür an ? (Fahrt mit GTW, 120 Sitzplätze, variable Kosten)		/km	/10 km
1. Treibstoff	geschätzter Verbrauch 1 l Diesel / km zu netto 1,20€:	1,20 €	12,00 €
2. Fahrzeug	Das Fz. kostete 2 Mio Euro und wird auf 20 Jahre abgeschrieben. In dieser Zeit legt es 20 * 300.000 km zurück. Instandhaltung und Finanzierung kosten jährlich 20% des Kaufpreises.	1,67 €	16,70 €
3. Personal	in 1 produktiver Fahrer Stunde zu 50€ fährt der Zug 47 km weit	1,06	10,64 €
gesamt	für die Zugfahrt selber müssen aufgewendet werden:		39,34 €
	angenommen, nach Abzug für Verwaltung und Vertrieb bleiben 1.60€ von der Fahrkarte Preisstufe 3 (=10km) für den Betrieb. Wie viele Leute müssen im Zug sitzen und bezahlen ?		24,6

Folge: Der Fahrplan muß so attraktiv sein, daß im Durchschnitt mehr als 24 Kunden im Zug sitzen. Jeder weitere zahlende Fahrgast trägt zur Deckung der fixen Kosten bei. Auch schwächer besetzte Züge (zB. am Abend) sind wichtig, sie sorgen für eine höhere Auslastung am Nachmittag und besseren Zeitkartenverkauf (zB. Kinofahrten)

Wozu braucht der Schienenpersonennahverkehr Zuschüsse?

Die Erfahrung zeigt, daß mit einem guten Angebot die Auslastung steigt, also mehr Leute mit dem Zug fahren werden (REGIOBAHN, Haller Willem uvm.). Wir können also davon ausgehen, daß die oben errechnete durchschnittl. Auslastung erreicht wird und für fixe Kosten (Verwaltung der Betriebsgesellschaften sowie Erwerb, Ausbau und Betrieb des Netzes) etwas übrig bleiben wird. Dem öffentlichen Schienenpersonennahverkehr stehen aber Zuschüsse zur Verfügung. Wenn der Unterhalt des Netzes durch diese Zuschüsse gedeckt wird, dann trägt jeder gewonnene Fahrgast zum wirtschaftlichen Gewinn der Betriebsgesellschaft bei. Folge: Das Personal und die Planer sind hoch motiviert und bekommen ihren Einsatz belohnt. Dies gelingt, wenn – wie hier gezeigt – Aufwand und Ertrag direkt gegenüber gestellt werden und nicht durch komplizierte Abrechnungssysteme verwischt werden, bei denen mit Abbestellungen „Kosten“ (des Auftraggebers) „gesenkt“ werden, was dem Infrastrukturbetreiber und den Kunden schadet.

Angenommen, der Aufgabenträger kauft das „Wetteraunetz“ von der DB für 4,2 Mio€ (das sind auf 90 Jahre Nutzung verteilt 46 tsd€ p.a.) und investiert in die Modernisierung der Anlagen den gleichen Betrag*. Bei 30 Jahren Nutzung schlägt dies mit 140.000€ pro Jahr zu Buche. Für Unterhalt und Betrieb (Strom, Personal, Versicherungen, Reparaturen) seien jährlich 3 Mio€ veranschlagt, für Verwaltung und Marketing 2 Mio. Kauf und Modernisierung sind also sehr billig! Es kommen also, grob geschätzt, 5.186.000€ jährlich an fixen Kosten zusammen, wenn man Betrieb, Verwaltung, Vertrieb und Ausbau zusammenrechnet. Der Fahrplanentwurf sieht 5,2 Mio Zugkilometer auf dem „Wetteraunetz“ vor. Die Rechnung ist einfach: Jeder Zugkilometer muß einen Euro erwirtschaften, wenn auf Zuschüsse ganz verzichtet werden muß. Wenn jeder Kunde, der 10 km weit fährt, 1,60€ zum Ergebnis beiträgt, müssen nur 30 Kunden durchschnittlich im Zug sitzen. Ich halte diese Vision für realistisch.

Butzbach-Nieder Weisel. im Juli 2006

Nils Kahl

Die ausführliche Kalkulation kann bei mir erfragt werden.

Die Fahrplanvorschläge sind in der Langfassung enthalten, welche in der fahr-plan.info-Werkstat bezogen werden kann.

*in einem ersten Schritt – Verbesserungen, die sich auszahlen, bleiben möglich.