

200 Jahre

S

taudenbahn

1911 – 2111

80 Jahre Personenverkehr
20 Jahre Stillstand und Gutachten
100 Jahre Zukunft???



S-Bahn für unsere Region

Um die Investitionskosten für die Strecke zu ermitteln wurde vom Wirtschaftsministerium in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Augsburg eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die Studie wurde im Dezember 2010 abgeschlossen.

Dem Arbeitskreis dem neben dem Wirtschaftsministerium, die BEG, der Landkreis, die BBG-Stauden gehörte auch ich (Bürgermeister Böck, Langenneufnach) als Vertreter der Stauden an. Als Mitglied des AK's habe ich das wesentliche der Studie in Kurzform dargestellt. Ebenso Argumente PRO STAUDENBAHN.

In der Machbarkeitsstudie wurde die Strecke von Gessertshausen bis Langenneufnach Süd (14,3 km) betrachtet.

Es wurden 4 Varianten untersucht:

Variante 1: Durchbindung in der Hauptverkehrszeit von Augsburg bis Bahnhof Langenneufnach

- Elektrifizierung
- Erneuerung der kompletten Strecke von Gessertshausen bis Bahnhof Langenneufnach

Variante 2: Dieselbetrieb, Inselbetrieb von Gessertshausen bis Haltepunkt Langenneufnach Süd

- keine Elektrifizierung
- Erneuerung der kompletten Strecke von Gessertshausen bis Langenneufnach Süd
- Betrieb mit Dieseltraktion
- es wird ein zusätzliches Abstellgleis im Bahnhof Gessertshausen benötigt.
- Inselbetrieb als betrieblich einfachste Variante, d.h. die Züge pendeln zwischen Gessertshausen und dem Endbahnhof Langenneufnach Süd.

Variante 3: Ganztägiges Durchbinden von Augsburg bis Haltepunkt Langenneufnach Süd

- Elektrifizierung
- Erneuerung der kompletten Strecke von Gessertshausen bis Langenneufnach Süd
- Einlegen von zusätzlichen Zügen in den Fahrplan zwischen Augsburg und Gessertshausen

Variante 4: Durchbinden von Augsburg bis Bahnhof Fischach

- Elektrifizierung
- Erneuerung der kompletten Strecke von Gessertshausen bis Fischach

Auszug aus der Machbarkeitsstudie

Die Investitionskosten wurden dabei für eine Maximallösung und für einen geringeren Ausbaustandard ermittelt.

Beide Ausbaulösungen gewährleisten einen sicheren Betrieb über mind. 15 Jahre.

Nach der Studie müssen die Schienen erneuert werden.

Der Oberbau (Schotter) ist zu erneuern.

Optimallösung – Der gesamte Schotter wird erneuert.

Minimallösung – Der Oberbau wird nur durchgearbeitet und teilweise erneuert.

S-Bahn für unsere Region

Kostenschätzung lt. Gutachten:

Oberbau		
Max:	9,8 Mio €	Min: 6,1 Mio €
Haltepunkte:	1,5 Mio €	
Elektrifizierung:	2,3 Mio €	
Leit- und Sicherungstechnik:	860.000,-- € bis 1,5 Mio € (je nach Variante)	
Kabelanlagen, Schranken, Lichtzeichen	1,8 Mio €	

Varianten im Vergleich

Varianten im Vergleich			
Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Investitionen in Mio. € (optimaler Ansatz)			
16,4	15,0	17,9	9,3
Investitionen in Mio. € (minimaler investiver Ansatz)			
12,9	11,3	14,2	7,2
zusätzlicher Fahrzeugbedarf (ohne Reserve)			
1x ET 440	1x Diesel-TW	1x ET 440	-
zusätzliche Betriebsleistung in Zugkilometer pro Jahr			
144 802	144 802	241 746	169 519

Auszug aus der Machbarkeitsstudie

Bei Variante 4 fallen als Zubringer nur auf der Strecke Langenneufnach Süd und Bahnhof Fischach noch zusätzliche Bus km an die der AVV/Landkreis bestellen muss. Dies sind im Jahr 95.311 km.

In dieser Studie wurden jeweils die gesamten Investitionen für die unterschiedlichen Planungsalternativen angegeben. Die Aufteilung der Investitionen auf die verschiedenen Baulast- oder Aufgabenträger war nicht Teil dieser Studie. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Finanzierung der Bahnübergänge nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in einer Kreuzungsvereinbarung zu regeln ist. Bei einer solchen Maßnahme gilt dann die Kostenfolge nach § 13 des Gesetzes, wonach die Kosten zwischen dem Baulastträger des Schienenweges, dem Straßenbaulastträger und dem Bund (bei bundeseigenen Eisenbahnen) bzw. Land (bei nicht bundeseigenen Eisenbahnen) zu dritteln sind. Ferner gibt es für den Neubau bzw. die Sanierung der Haltepunkte Finanzierungszusagen von den Anrainergemeinden.

Auszug aus der Machbarkeitsstudie

Für eine genaue Kostenaufstellung müssen diese Kosten separat ermittelt werden, was nicht Auftrag des Gutachtens war.

Anmerkung:

Die Kosten der Bahnsteige und Bahnhöfe sollten über das AVV-Schnittstellenprogramm finanziert werden, ansonsten GVFG. Die Bahnübergänge werden zu einem Drittel vom Land, zu einem weiteren Drittel vom Straßenbaulastträger getragen. Letzterer erhält dafür Zuschüsse. Den Infrastrukturbetreiber betrifft somit nur ein Drittel; nur dieses geht in die Erstinvestitionsmasse ein. Die Kosten für die technische Sicherung eines Bahnübergangs belaufen sich auf ca. 150.000 € netto

5 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die technische und betriebliche Machbarkeit konnte für alle vier untersuchten Varianten nachgewiesen werden.

Die Investitionen unterscheiden sich in den Varianten 1 bis 3 mit einem Spektrum von 15,0 Mio. € in Variante 2 bis 17,9 Mio. € in Variante 3 nur wenig. Die Unterschiede liegen in der entfallenden Elektrifizierung in Variante 2 und in den eingesparten Kosten für den in Variante 1 nicht weiter berücksichtigten Streckenabschnitt Langenneufnach Bf – Langenneufnach Süd.

In Variante 4 sind die erforderlichen Investitionen mit 9,3 Mio. € deutlich niedriger.

Bei der zugkilometrischen Betriebsleistung liegen die Varianten 1 und 2 gleichauf, da jeweils nur das Angebot auf der Staudenbahn neu hinzu kommt. Aufgrund der günstigeren Anschaffungskosten für den Dieseltriebwagen sind in Variante 2 geringere Betriebskosten zu erwarten als in Variante 1. In den Varianten 3 und 4 wird auch das Angebot auf dem Streckenabschnitt Gessertshausen – Augsburg aufgestockt. Die Mehrleistung dort beträgt ca. 100.000 Zkm pro Jahr. In Variante 3 wird ein zusätzliches Fahrzeug vom Typ ET 440 benötigt. In Variante 4 können die betrieblichen Mehrleistungen ohne zusätzliches Fahrzeug geleistet werden.

In der Gesamtbetrachtung ist der Inselbetrieb nach Variante 2 die kostengünstigste Alternative. Diese Variante bietet dem Fahrgast aber die geringsten Vorteile, da weiterhin alle Fahrgäste mit Start oder Ziel in Augsburg in Gessertshausen umsteigen müssen.

Die Variante 4 bietet den Fahrgästen aus Margertshausen und Fischach optimale Bedingungen. Für Fahrgäste aus Langenneufnach ist die Situation aber nur unwesentlich besser als heute, da nach wie vor ein Teil des Weges mit dem Bus zurückgelegt werden muss und für Fahrten von und nach Augsburg ein Zwang zum Umsteigen besteht.

In Variante 1 fallen gegenüber Variante 2 etwas höhere Investitionen für die Elektrifizierung an und sie erfordert den Einsatz eines größeren und teureren Fahrzeuges. Mit der Schaffung von Direktverbindungen in den Hauptverkehrszeiten wird aber die Attraktivität des Angebotes deutlich gesteigert. Die Nutzen-Kosten-Relation liegt in dieser Variante sicherlich höher als in Variante 2.

Im Vergleich zu Variante 4 ist die Attraktivität des Angebotes von Variante 1 als vergleichbar einzustufen. Den Nachteilen, die sich in Variante 4 für die Fahrgäste aus Langenneufnach ergeben, stehen Vorteile aus der ganztägigen direkten Verbindung für Fahrgäste aus Fischach und Margertshausen gegenüber. Kostenseitig ist Variante 4 als etwas günstiger einzustufen. Es werden zwar etwas höhere Betriebsleistungen gefahren, diese werden jedoch überwiegend außerhalb der Hauptverkehrszeiten erbracht, so dass im Mittel geringere Gestehungskosten je Zkm anfallen werden. Hierfür spricht auch der Aspekt, dass in Variante 4 kein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird.

Variante 3 ist im Hinblick auf die Kosten die teuerste Variante. Sie stellt aber auch die für die Fahrgäste beste Lösung dar. Die Betriebsleistungen steigen zwar deutlich an, sie werden aber überwiegend in den Nebenverkehrszeiten erbracht, so dass die Kosten nicht im gleichen Maße ansteigen.

Der Inselbetrieb nach Variante 2 ist vor dem Hintergrund der sehr hohen Einstiegskosten und den vergleichsweise bescheidenen Vorteilen für die Fahrgäste nicht zu empfehlen.

Bei den Varianten 1, 3 und 4 ist festzustellen, dass der Fahrgastnutzen mit der Höhe des investiven und betrieblichen Aufwandes steigt. Somit kann für keine der drei Varianten ein eindeutiges Votum zugesprochen werden. Die Entscheidung für oder gegen die Maßnahmen ist vor dem Hintergrund der verfügbaren finanziellen Mittel zur Verbesserung des Angebotes im SPNV in diesem Verkehrsraum zu treffen.

S-Bahn für unsere Region

Künftiges Angebot:

Lt. Studie würden von Montag bis Freitag bei Variante 3 von Langenneufnach nach Augsburg 16 Züge je Richtung fahren (60 Minutentakt).

Am Wochenende würden 9 Züge je Richtung fahren (2-Studentakt).

Fahrzeit 33 Minuten Langenneufnach Süd/Augsburg Hbf
Kein Umsteigen notwendig

Jetziges Angebot (ab Langenneufnach/Süd):

Busfahrten:

	Aus Augsburg	Richtung Augsburg
Montag bis Freitag:	15	14 (wobei 1 Bus vom Landkreis und den Gemeinden bezahlt wird)
Samstag:	1	2
Sonntag:	2	2

- Keine Anbindung der Stauden an Augsburg am Wochenende
 - Keine Naherholung am Wochenende möglich – Ausflügler können Nahverkehr nicht nutzen
 - Umsteigen in Gessertshausen notwendig
 - Fahrzeit: ca. 48 Minuten Langenneufnach Süd/Augsburg Hbf
 - Lange Wege im Bahnhof Gessertshausen vor allem für ältere Fahrgäste und Kleinkinder
-

Zuständigkeiten

- Die Gemeinden entlang der Strecke sind Eigentümer der Strecke von Gessertshausen bis Markt Wald.
- Die BBG-Stauden hat die Verkehrssicherungspflicht vertraglich von dem Gemeinden übernommen. Diese Aufgaben kann nur ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen durchführen.
- Im Falle einer Bestellung muss der Verkehr ausgeschrieben werden.

Durchführung der Fahrten

Es ist falsch, dass die BBG Stauden oder die Stauden-Verkehrs GmbH (SVG) die Strecke unbedingt im täglichen Verkehr fahren will. Es wird kein Posten für diese Gesellschaften geschaffen oder deren Job gesichert. Auch nach Aussage von Hr. Teichmann als deren Geschäftsführer macht es Sinn, wenn die DB diese Strecke bedienen würde.

Gymnasium Diedorf

- Gymnasium wurde für den westlichen Landkreis gebaut
- Auch aus den Stauden sollen Schüler das Gymnasium besuchen
- Gymnasium wird ohne Bahnanschluss in Frage gestellt
- Fahrzeit mit Staudenbahn 21 Minuten Langenneufnach Süd/Diedorf

Fahrzeugaufkommen B 300

- Der Ausbau der Umgehung Diedorf/Gessertshausen ist in weiter Ferne
- Die Hälfte der Fahrzeuge durch Gessertshausen kommt aus den Stauden
- Die Staudenbahn kann sehr zeitnah für Gessertshausen und Diedorf eine Reduzierung der KFZ-Belastung herbeiführen
- Wer Gessertshausen und Diedorf entlasten will, kann nicht gegen die Staudenbahn sein

Buskonzession der RBA

Die jetzigen Buskilometer sind als Zubringer notwendig, so dass es für die Konzessionäre keine Verschlechterung gibt.

Buskonzession der RBA läuft wohl nur mehr bis 2012. Das bedeutet, dass sie bald wieder ausgeschrieben werden muss – bzw. verlängert werden muss. Damit wäre jetzt der richtige Zeitpunkt für die Reaktivierung.

S-Bahn für unsere Region

Förderung

- Der Freistaat verlangt den hohen Ausbaustandard
- Er will momentan nichts für den Ausbau bezahlen
- Die Kosten des geforderten hohen Standards sind vom Freistaat mit zu finanzieren
- Andernorts hat der Freistaat für deren Strecken auch einen Zuschuss gegeben
- Im Raum München und Nürnberg fährt die S-Bahn. Dies soll für den Raum Augsburg als drittgrößten Ballungsraum wohl nicht gelten
- Bei einer S-Bahn ist der Staat bei den Investitionen mit in der Pflicht
- S-Bahn für den drittgrößten Ballungsraum in Bayern

Gleichzeitig bindet sich der Freistaat mit dem **Olympiagesetz**:

- Zusicherung dass ein Defizit in Höhe von 1/3 vom Freistaat übernommen wird
- Förderung von Infrastrukturmaßnahmen in den Austragungsorten
- Förderung der Spielstätten, des Umwelt- und Nachhaltigkeitskonzepts, Anteilige Finanzierung der Paralympics - bis zu 215 Mio €
- Bürgschaften gegenüber dem Organisationskomitee – bis zu 20 Mio €
- Bürgschaft für Rückbau der Anlagen 10 Mio €

Es ist zu befürchten, dass andere Regionen durch Olympia das Nachsehen haben werden.

Zukunftsrat der Staatsregierung

- „... Umso entscheidender ist die Verkehrsanbindung des ländlichen Bayerns an die wirtschaftlichen Zentren. Das Streckennetz des Liniennahverkehrs ist teilweise bis zu 50% geringer als in anderen Bundesländern.“
- „... durch eine bessere Anbindung könnte die ländliche Bevölkerung nicht nur an der wirtschaftlichen Stärke der Zentren partizipieren, sondern auch durch Zugang zu Bildung und Kultur wesentlich die Lebensqualität steigern.“

Andere Strecken

- Tegernseebahn
Förderung der Infrastruktur 50 %
Trassenpreis dennoch ca. 6,20 €/km
- S-Bahn Nürnberg
2010 das Netz verdreifacht auf jetzt 224 km mit 74 Stationen
Selbst Gemeinden mit 982 Einwohnern (Hartmannshof) und 42 km von Nürnberg entfernt haben einen Stundentakt.

Warum Staudenbahn

- Staudenbahn ist die Basis für eine gesunde Entwicklung des Siedlungs- und Naherholungsraums Stauden. Die Stauden als „grüne Lunge“ Augsburgs muss attraktiv erschlossen werden. Nur so können die Stärken der Stauden (günstiger Wohnungsraum, Naherholungsraum Augsburgs) wirken.
- Drastischer Wertverlust bei Immobilien
- Es gilt den Wertverfall durch die drohende Abwanderung zu verhindern.
- Die Stauden müssen als Wirtschafts-, Siedlungs- und Naherholungsraum eine positive Zukunftsperspektive bekommen.
- Staudenbahn hilft Familien, den Zweitwagen einzusparen. Das spürt jeder am eigenen Geldbeutel!
- Gehen die Jungen, hat dies Auswirkungen auf die Steuerkraft, das Vereinsleben, schlichtweg die Zukunft der Region. Es droht eine Abwärtsspirale bzw. französische Verhältnisse; dort stehen im ländlichen Raum die Hälfte der Bausubstanzen leer. Der Begriff „Naturpark“ bekäme dann eine ganze neue Bedeutung.
- Es gibt keine einzige Reaktivierung in Deutschland, die die Erwartungen nicht erfüllt hat. Die Prognosen wurden überall bei weitem übertroffen.
- Die Befragung der Pendler durch die RES sowie die Umfrage der Zeitung bestätigen, dass die Bürger die Staudenbahn nutzen würden.

Der Landkreis und die Gemeinden können die Investitionskosten nicht alleine finanzieren.

Gelder für die Investitionsförderung als auch für die Bestellung des Verkehrs im SPNV sind vorhanden
Wollen wir, dass unser Raum auch davon partizipiert oder sind wir großzügig und überlassen diese Mittel anderen Regionen um deren Zukunft auf unsere Kosten zu sichern?

Wir fordern:

- Gleichbehandlung unseres Raumes – wie bei anderen Regionen
- Finanzielle Unterstützung durch den Freistaat
- S-Bahn für den Großraum Augsburg (und nicht nur S-Bahn ähnlicher Verkehr)

Zukunft für die Stauden Mit einer guten Anbindung an das Zentrum

Bayerns Verkehrsminister zu Äußerungen in einem dpa-Artikel, wonach der Freistaat kategorisch die Reaktivierung von Bahnstrecken ablehne (u.a. erschienen: SZ vom 3.6.2003)

Wiesheu: "Gerade das Beispiel Staudenbahn beweist das Gegenteil"

MÜNCHEN Die Äußerungen des schwäbischen PRO-BAHN-Vertreters Karl Wöhl im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Staudenbahn sind nach Ansicht von Bayerns Verkehrsminister Otto Wiesheu völlig daneben. Die Staudenbahn war der bisher einzige und erste Fall einer Reaktivierung von Bahnstrecken in Bayern, bei dem die Vorgaben des Ministeriums, die sich im übrigen an dem Modell Baden-Württembergs orientieren, erfüllt wurden. Deshalb hat der Freistaat Bayern einen finanziellen Beitrag zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke geleistet. Ob sich die Reaktivierung bewahrt, muss die Zukunft zeigen, auch wenn die Vorzeichen hierfür gut aussehen. Gerade die Staudenbahn beweist, dass der Freistaat der Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken durchaus offen gegenübersteht. "

Hinweis: Einmaliger finanzieller Beitrag für die Befahrbarkeit Langenneufnach/Markt Wald und Brückensanierung Langenneufnach



Eröffnung der Bahnbrücke in Langenneufnach im Jahre 2003

Diese Eröffnung darf nicht die letzte sein!

ZUKUNFT JETZT

26.01.2011
Bürgermeister Josef Böck
Langenneufnach