ÖPNV-Entwicklung im Überwald

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn

bergstraße.mobil

1. Oktober 2022 – 15 Uhr

Zoom-Meeting

Präsentation: Sven Wingerter

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Gliederung

I. Einführung

II. Reaktivierungsprojekte in Hessen

III. Grundlagen zur Überwaldbahn: Überblick / Draisinenbahn / jüngere Entwicklung

IV. Finanzierungsüberlegungen: Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV / Fördermöglichkeiten und Zuständigkeiten

V. Betriebliche Untersuchung des VRN: Betriebsvarianten und Bewertung

VI. Aktueller Stand und Ausblick

VII. Fragen / Anregungen / Diskussion

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Gliederung

I. **Einführung**

II. Reaktivierungsprojekte in Hessen

III. Grundlagen zur Überwaldbahn: Überblick / Draisinenbahn / jüngere Entwicklung

IV. Finanzierungsüberlegungen: Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV / Fördermöglichkeiten und Zuständigkeiten

V. Betriebliche Untersuchung des VRN: Betriebsvarianten und Bewertung

VI. Aktueller Stand und Ausblick

VII. Fragen / Anregungen / Diskussion

Aktueller Stand und Ausblick
Zeitliche Perspektive

- **2020 – Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024 – Aufnahme als Prüfauftrag**
- **2022 – 1 Jahr: Machbarkeitsuntersuchung – Vorplanung – Grobkostenschätzung**
- **2023 – 1 Jahr: Nutzen-Kosten-Untersuchung**
- 2024 – 1 Jahr: Politische Beratungen und Beschlussfassungen in den Gremien
- 2025 – ½ Jahr: Klärung Eigentums- und Vertragsangelegenheiten
- 2025 – 1 Jahr: Entwurfsplanung (cm-genau)
- 2026 – ½ Jahr: Genehmigungsplanung
- 2027 – 2 Jahre: Planfeststellverfahren
- 2029 – ½ Jahr: Klärung der Finanzierung
- 2029 – ½ Jahr: Bauplanung
- 2030 – 1 Jahr: Baudurchführung

→ **ca. 9 Jahre bis zur Umsetzung!**

→ **Betriebsaufnahme frühestens 2031 realistisch (unter politischen und planerischen Optimal-Bedingungen)**

Aktueller Stand und Ausblick
Welchen Nutzen hat eigentlich Abtsteinach?

Verkehrlicher Nutzen:

- Entlastung der Buslinien 680 und 681 in Ober- und Unter Abtsteinach durch Verlagerung von Fahrgästen aus Wald-Michelbach kommend, die künftig die Überwaldbahn nutzen
- Entlastung der Durchgangsstraßen in Ober- und Unter-Abtsteinach durch Verlagerung von MIV-Nutzern (Autofahrern) aus Wald-Michelbach kommend, die künftig die Überwaldbahn nutzen

Nutzen für den Gemeindehaushalt:

- nur die Reaktivierung für den SPNV entlastet den Gemeindehaushalt vollständig (!) von heutigen Kosten für Draisine bzw. dauerhaften Kosten für den Infrastrukturerhalt

Aktueller Stand und Ausblick
Welchen Nutzen hat eigentlich Mörlenbach?

Verkehrlicher Nutzen:

- zusätzliche Verbindung nach Weinheim (3 statt 2 Fahrten je Stunde unter der Woche / Halbstundentakt statt Stundentakt am Wochenende)
- zusätzlicher Bahnhof in zentraler Lage (auf Höhe Draisinenbahnhof)
- größter Reisezeitgewinn in Weiher (vgl. VRN-Reisezeitvergleich)
- Entlastung der Durchgangsstraßen in Weiher (und teilweise Mörlenbach) durch Verlagerung von MIV-Nutzern (Autofahrern) aus Wald-Michelbach kommend, die künftig die Überwaldbahn nutzen

Nutzen für den Gemeindehaushalt:

- nur die Reaktivierung für den SPNV entlastet den Gemeindehaushalt vollständig (!) von heutigen Kosten für Draisine bzw. dauerhaften Kosten für den Infrastrukturerhalt

Aktueller Stand und Ausblick
Nutzen für den Gemeindehaushalt – Abtsteinach und Mörlenbach

➔ **nur die Reaktivierung für den SPNV entlastet Gemeindehaushalte vollständig (!) von heutigen Kosten für Draisine bzw. dauerhaften Kosten für den Infrastrukturerhalt**

- heute: jährlich 18.000 Euro (Abtsteinach) bzw. 74.000 Euro (Mörlenbach) Gesellschafterzuschuss zum Ausgleich des Fehlbetrags für die Draisinennutzung
- auch nach Ende der Draisinennutzung: dauerhafte Kosten für Wartung und Instandhaltung der Strecke (aufgrund Verkehrssicherung und Denkmalschutz)

  → aktuelle Kosten für Streckenunterhalt: ca. 156.500 Euro (BP 2020)
- bei SPNV-Betrieb: Kosten für die Infrastruktur werden über eine Trassennutzungsgebühr an den SPNV-Betreiber weitergegeben (und somit über den Verkehrsvertrag und das SPNV-Budget finanziert – nicht durch die Gemeinden!)
- sinnvoll: Verkauf der Infrastruktur an DB-Netz AG als gemeinsamer Netzbetreiber für Weschnitztal- und Überwaldbahn (→ ggf. zusätzliche Verkaufserlöse)

Einführung
Warum ÖPNV ausbauen?

- Soziale Aspekte
  - Daseinsvorsorge gewährleisten
    - ➔ Inklusion

- Ökonomische Aspekte
  - Standortfaktor
  - ÖPNV ist sowohl günstiger (für den Einzelnen) als auch wirtschaftlicher (bei fairer Bewertung)!

- Ökologische Aspekte
  - Klimaschutz / (Ressourcen-)Nachhaltigkeit
    - ➔ Verkehrswende

Einführung
Verkehrswende

These:

Um auf dem Weg zur CO2-Neutralität ambitionierte Ziele („Halbierung des MIV“ oder „Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV“) im deutschen Durchschnitt erreichen zu können, müssen die Anstrengungen dort entsprechend mehr intensiviert werden, wo das Potential am Größten, das Angebot am Schwächsten ist.

➔ **Der Erfolg einer sozial und ökologischen Verkehrswende entscheidet sich umso mehr in ländlichen Räumen**.

Erfordert:

- eine feingliedrige Erschließung in der Fläche („Wie bringen wir den ÖPNV zu den Menschen?“ / Erschließung der „ersten bzw. letzten Meile“)
- eine höhere Bedeutung des SPNV (z.B. durch Reaktivierungen)

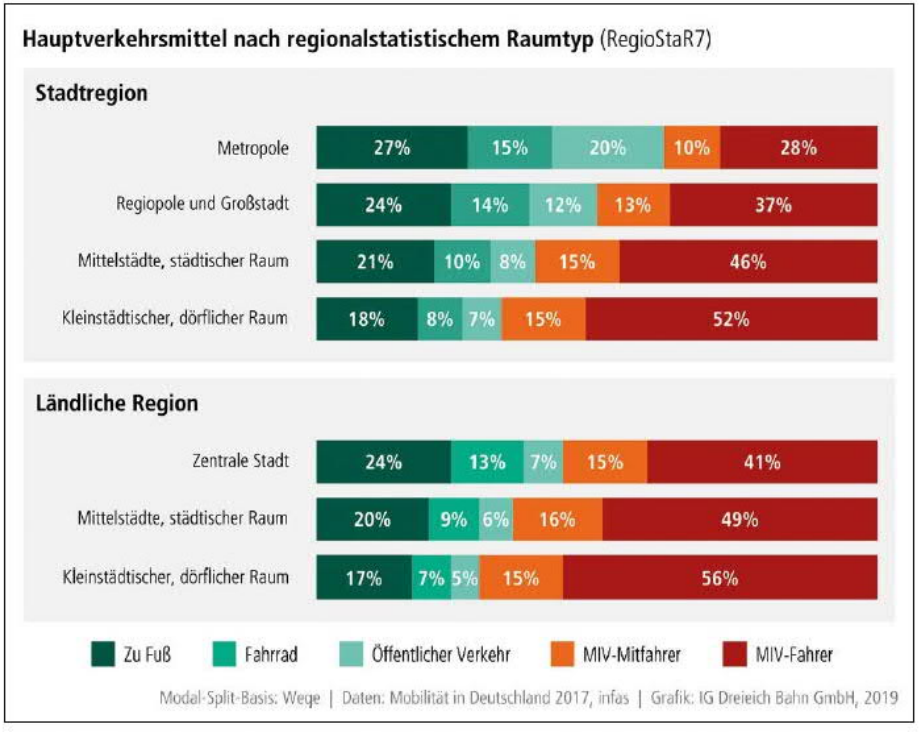


Abbildung 11: Modal Split (Basis Wege) nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7 (Grafik: IGDB GmbH)

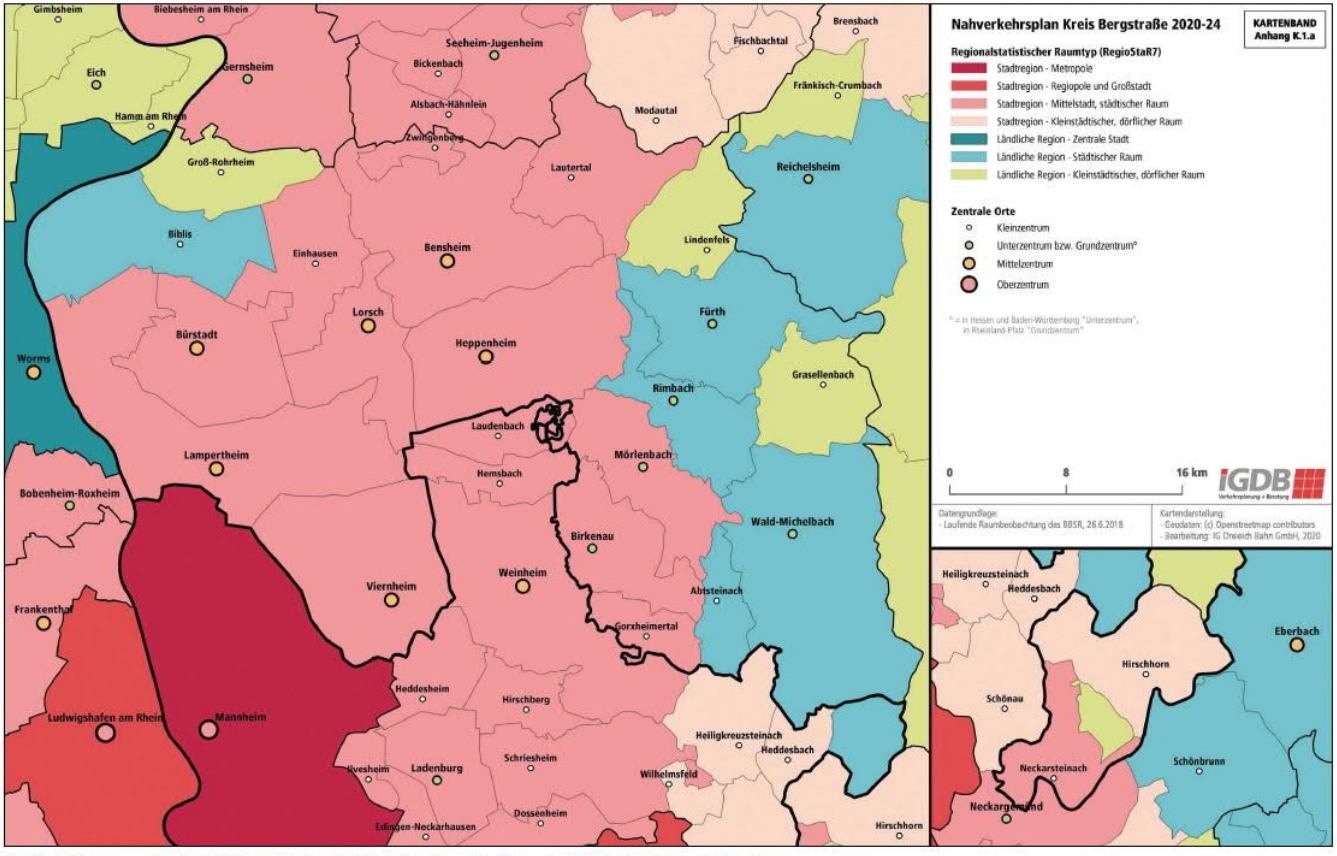


Abbildung 7: Kommunen nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStar7 und zentralen Orten (Datenquelle: BBSR, 2018; Bearbeitung: IGDB GmbH)

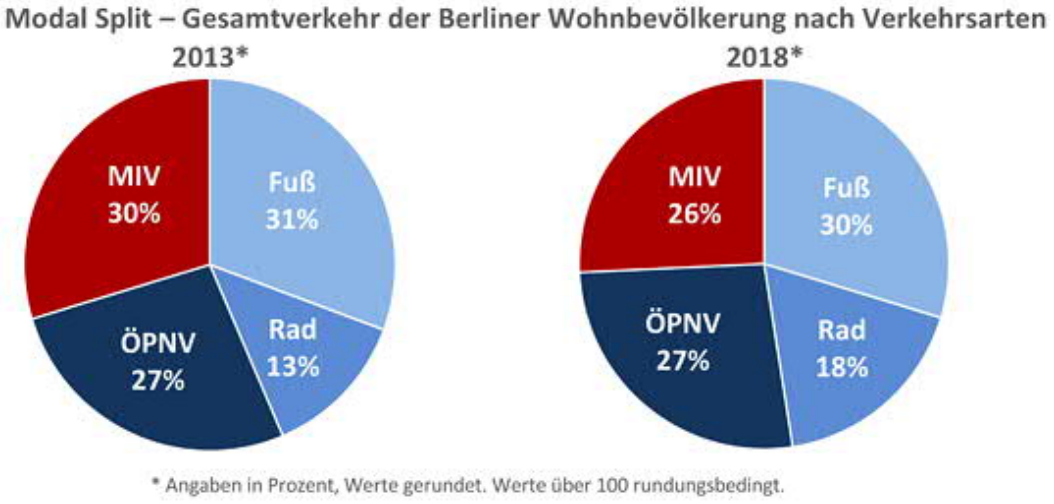
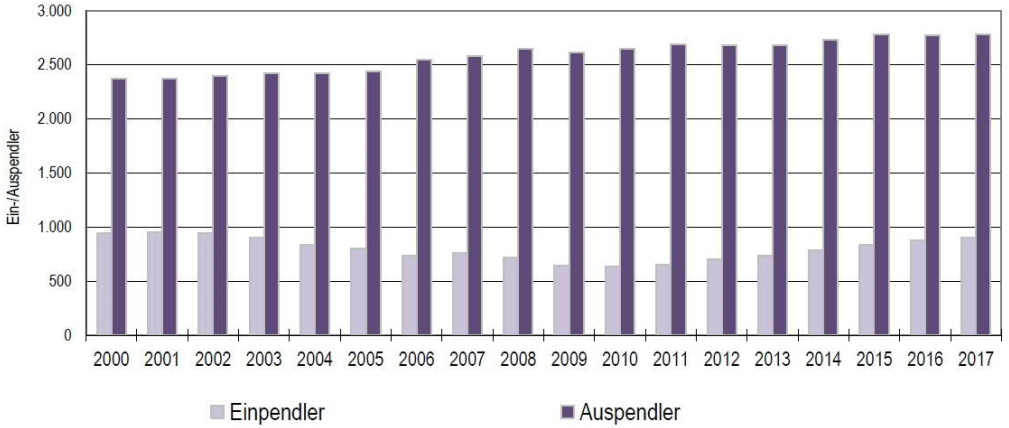


Bild: SenUVK Berlin
Quelle: https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.906382.php [letzter Abruf: 25.1.2022]

Pendlerbewegungen

Entwicklung der Pendlerbewegungen Wald-Michelbach von 2000 bis 2017

Wald-Michelbach besitzt einen hohen Auspendlerüberschuss. Die Zahl der Auspendler übersteigt die der Einpendler im Mittel der letzten fünf Jahre um das 3,3-fache.



Einführung
Verkehrswende

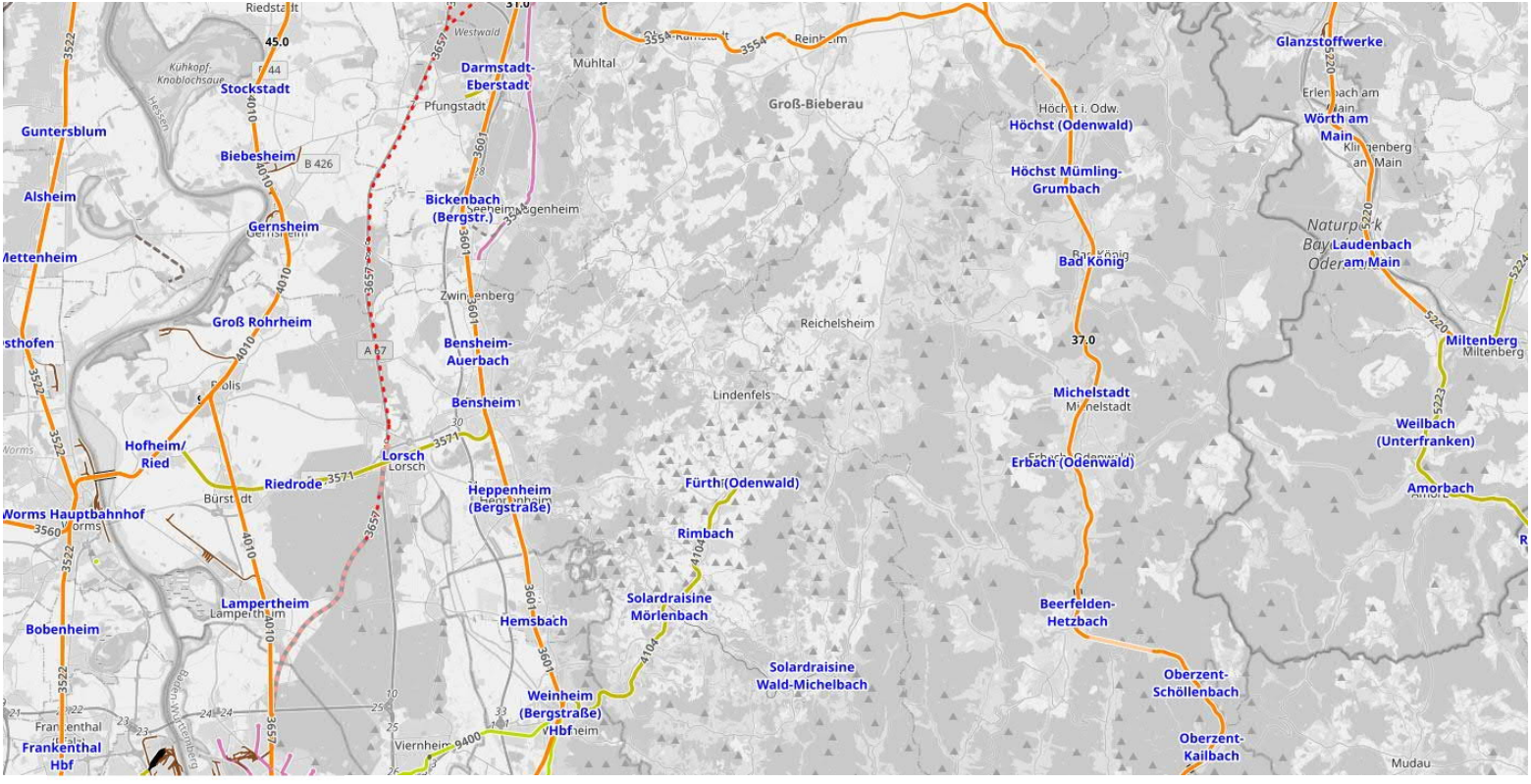
These:

Um auf dem Weg zur CO2-Neutralität ambitionierte Ziele („Halbierung des MIV“ oder „Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV“) im deutschen Durchschnitt erreichen zu können, müssen die Anstrengungen dort entsprechend mehr intensiviert werden, wo das Potential am Größten, das Angebot am Schwächsten ist.

➔ **Der Erfolg einer sozial und ökologischen Verkehrswende entscheidet sich umso mehr in ländlichen Räumen**.

Erfordert:

- eine feingliedrige Erschließung in der Fläche („Wie bringen wir den ÖPNV zu den Menschen?“ / Erschließung der „ersten bzw. letzten Meile“)
- eine höhere Bedeutung des SPNV (z.B. durch Reaktivierungen)



Quelle: www.openrailwaymap.org

Einführung
Regionalplan Südhessen

Wald-Michelbach war bisher bzgl. der Raum- und Siedungsstruktur als „Unterzentrum“ dem „Ordnungsraum“ zugeordnet – jetzt jedoch „ländlicher Raum“:

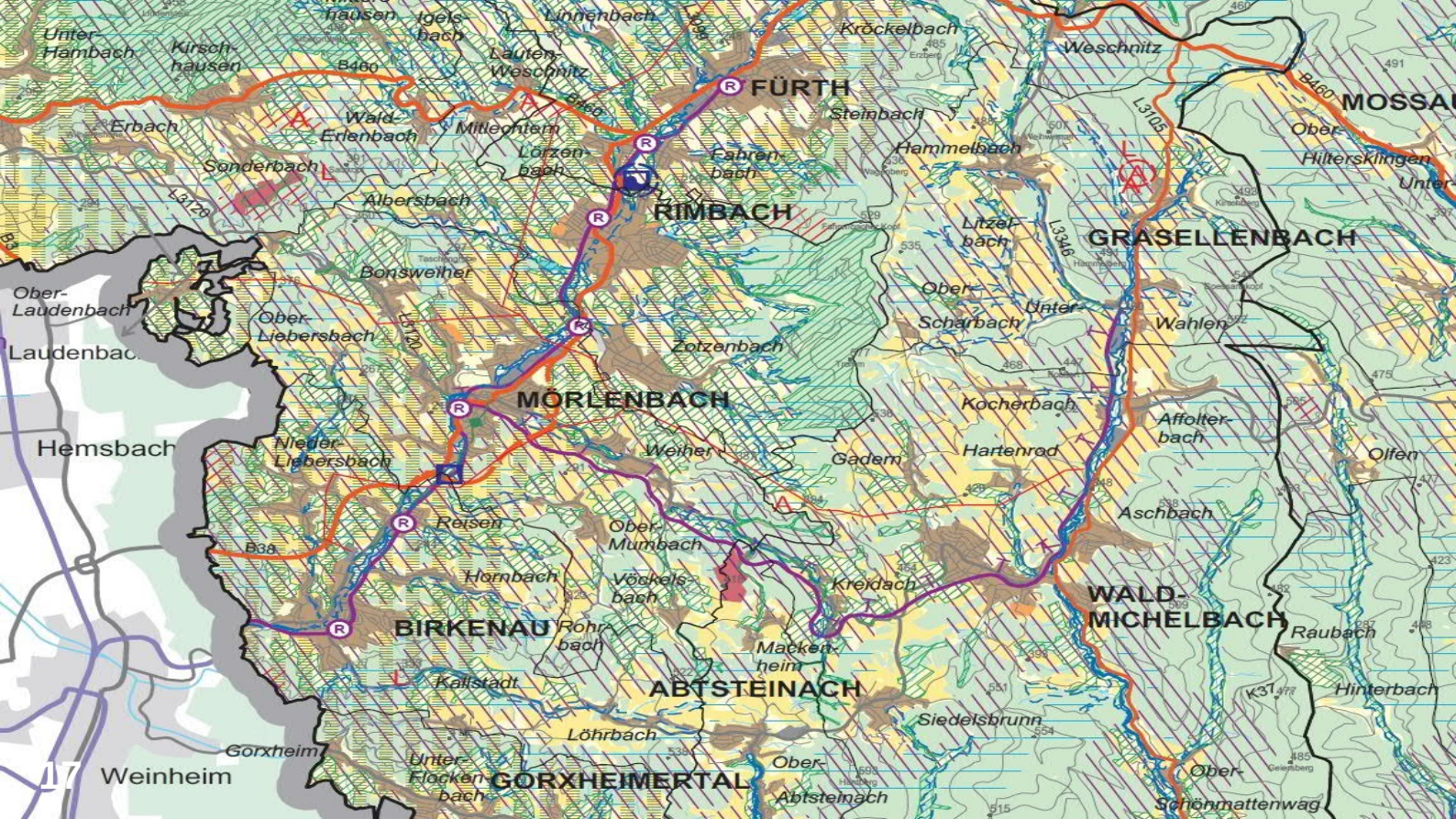
- für den Ordnungsraum sind „(…) leistungsfähige Verkehrsverbindungen auf den Nahverkehrs- und Regionalachsen durch attraktive Angebote insbesondere des schienengebundenen Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zu gewährleisten“ (S. 13).
- „Unterzentren kommen v. a. dann für über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungserweiterungen in Betracht, wenn sie angemessene Flächenreserven aufweisen und über gute - vorrangig schienengebundene - ÖPNV-Verbindungen mit den Mittel- und Oberzentren verfügen“ (S. 24).

➔ *Wald-Michelbach ist das einzige Unterzentrum im Kreis Bergstraße, das über keinen SPNV verfügt – und das sogar, obwohl die Trasse dafür vorhanden ist!*

„Der Trassenverlauf der folgenden Schienenstrecken ist für eine Wiederinbetriebnahme zu sichern: (...)

• Mörlenbach – Wald-Michelbach – Wahlen (Überwaldbahn) (…)

Planungen zum Bau oder zur Reaktivierung dieser Schienenstrecken sind weiterzuverfolgen“ (S. 102).


Unter-
Hambach
Kirsch-
hausen
B460
Erbach
Wald-
Erlenbach
Sonderbach
L3120
Albersbach
Igels-
bach
Linnenbach
Lauten-
Weschnitz
Mittelohrn
Lorzen-
bach
FÜRTH
Kröckelbach
Weschnitz
Steinbach
Fahren-
bach
Hammelbach
RIMBACH
Litzel-
bach
L3346
GRASELLENBACH
L3105
Ober-
Hilterskling
Bonsweiher
Ober-
Laudenbach
Ober-
Liebersbach
Laudenbac
Zotzenbach
Ober-
Scharbach
Unter-
Wahlen
MÖRLENBACH
Kocherbach
Affolter-
bach
Hemsbach
Nieder-
Liebersbach
Weiher
Gadem
Hartenrod
Olfen
Reisen
B38
Ober-
Mumbach
Aschbach
Hornbach
Vöckels-
bach
Kreidach
WALD-
MICHELBACH
BIRKENAU
Rohr-
bach
Macken-
heim
Raubach
Kallstadt
ABTSTEINACH
K31
Hinterbach
Siedelsbrunn
Löhrbach
Gorxheim
Unter-
Flocken-
bach
GORXHEIMERTAL
Ober-
Abtsteinach
Ober-
Schönmattenwag
Weinheim

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Gliederung

I. Einführung

II. **Reaktivierungsprojekte in Hessen**

III. Grundlagen zur Überwaldbahn: Überblick / Draisinenbahn / jüngere Entwicklung

IV. Finanzierungsüberlegungen: Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV / Fördermöglichkeiten und Zuständigkeiten

V. Betriebliche Untersuchung des VRN: Betriebsvarianten und Bewertung

VI. Aktueller Stand und Ausblick

VII. Fragen / Anregungen / Diskussion

Reaktivierungsprojekte in Hessen

Bestandsaufnahme

„Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen“

Ermittlung prüfungswürdiger Strecken

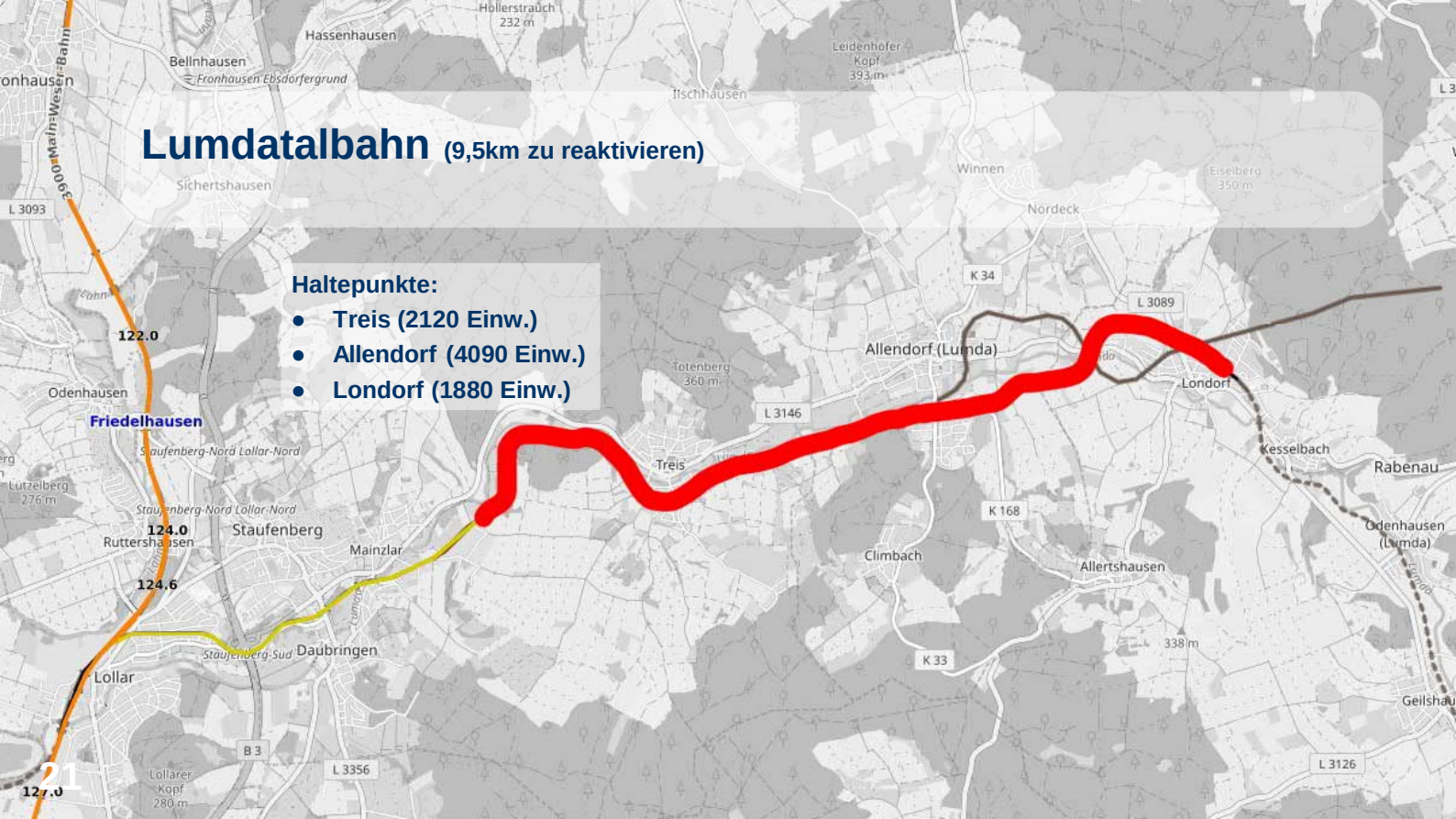
- Hessen mobil – erstmaliger Zusammenstellung: 30.6.2016
- Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen „Potential stillgelegter Strecken“ (AK Reaktivierung) – aktuellster Stand: 14.5. 2021

Ankündigung des Landes (Juli 2018):

Reaktivierung von 4 Bahnstrecken bis 2025

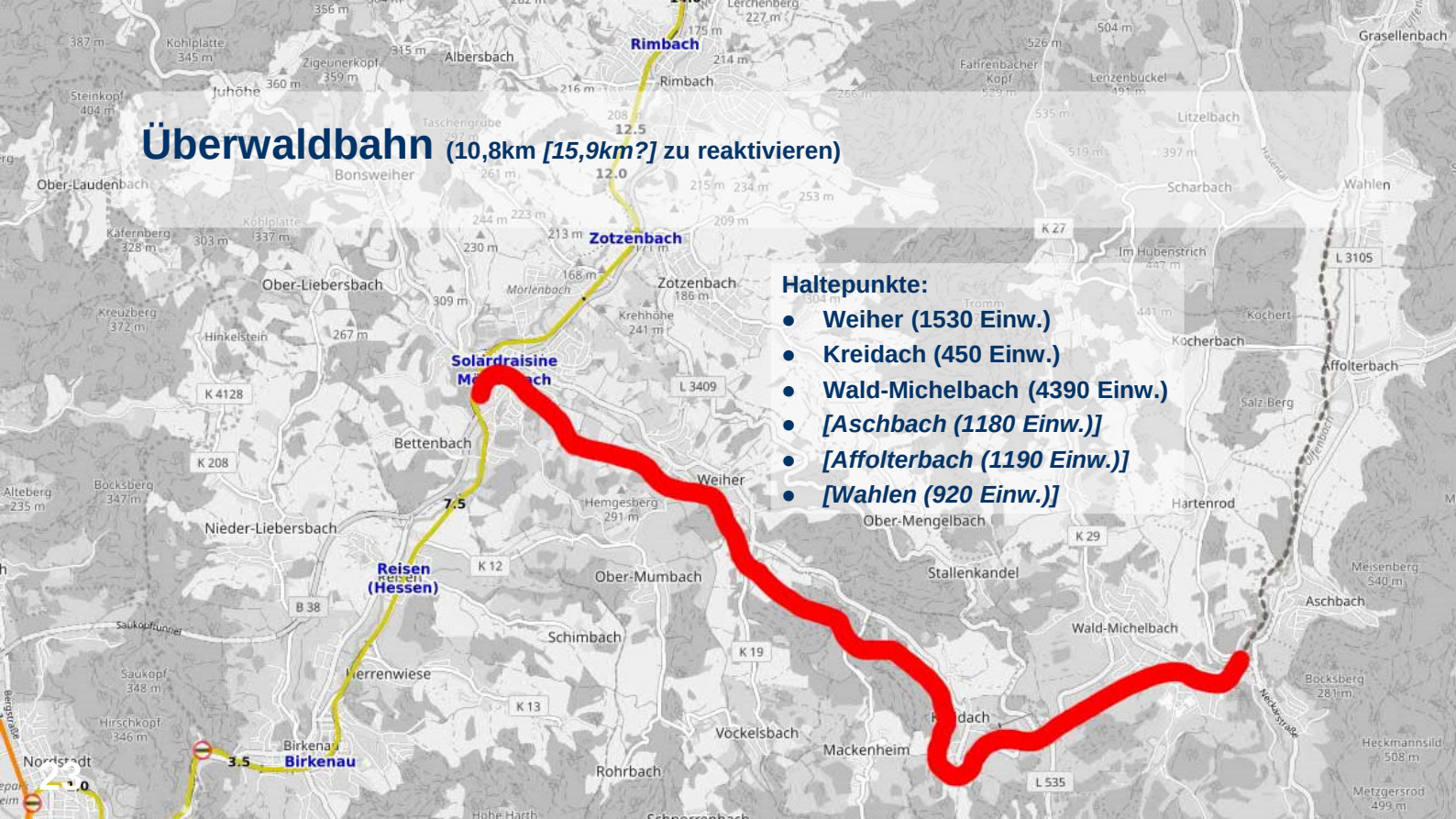
- Aartalbahn (Wiesbaden – Bad Schwalbach) → durch Bürgerentscheid vom 1.November 2020 „beerdigt“
- Horlofftalbahn (Wölfersheim – Hungen)
- Lumbdatalbahn (Lollar – Mainzlar – Londorf)
- Regionaltangente West (Neu-Isenburg – Neu-Isenburg Innenstadt)

Kassel–Herkules
Kassel
Korbach–Frankenberg
(Kurhessenbahn)
Kassel–Kaufungen
(Waldkappeler Bahn)
(Kassel–) Baunatal–
Schauenburg (–Naumburg)
Bahn reaktiviert Strecken
Machbarkeitsstudien laufen
In Betrieb
Marburg
HESSEN
Giessen
Lollar–Mainzlar–Londorf
(Lumdatalbahn)
Wölfersheim-Södel–Hungen
(Horlofftalbahn)
Friedberg
Bad Schwalbach
Wiesbaden–Bad Schwalbach
(Aartalbahn)
Frankfurt
Wiesbaden
Neu-Isenburg Bhf.–Neu-Isenburg Zentrum
Darmstadt
Darmstadt-Ost–Roßdorf–Großzimmern


Lumdatalbahn (9,5km zu reaktivieren)
Haltepunkte:
• Treis (2120 Einw.)
• Allendorf (4090 Einw.)
• Londorf (1880 Einw.)
3900 Main-Wesser-Bahn
Hollerstrauch 232 m
Hassenhausen
Bellnhausen
Fronhausen Ebsdorfergrund
Leidenhofer Kopf 393 m
Ilschhausen
Sichertshausen
Winnen
Nordeck
Eiselberg 350 m
L 3093
K 34
L 3089
122.0
Odenhausen
Friedelhausen
Staufenberg-Nord Lollar-Nord
Totenberg 360 m
Allendorf (Lumda)
Londorf
L 3146
Treis
Kesselbach
Rabenau
Lutzelberg 276 m
Staufenberg-Nord Lollar-Nord
124.0
Ruttershausen
Staufenberg
Mainzlar
K 168
Odenhausen (Lumda)
124.6
Climbach
Allertshausen
338 m
Staufenberg-Süd
Daubringen
K 33
Lollar
Geilshau
B 3
L 3356
L 3126
Lollarer Kopf 280 m

Horlofftalbahn (12,2km zu reaktivieren)
Haltepunkte:
Wohnbach – Berstadt (1050 Einw. + 1740 Einw.)
Inheiden (1150 Einw.)
Hungen (4600 Einw.)
Hungen
Bettenhausen
Münzenberg
Trais-Horloff
Inheiden
Utphe
Wohnbach
Berstadt
Steinheim
Unter-Widdersheim
Ober-Widdersheim
Häuserhof
Rodheim
Grebenberg
Sommerberg
Schieferberg
Wölfersheim/
Södel
Bellersheim
Trais-Horloff
L 3354
L 3131
L 3136
B 457
B 489
B 455
A 45
K 186
K 188
K 181
3741 Horlofftalbahn

Überwaldbahn (10,8km *[15,9km?]* zu reaktivieren)



Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Gliederung

I. Einführung

II. Reaktivierungsprojekte in Hessen

III. Grundlagen zur Überwaldbahn: Überblick / Draisinenbahn / jüngere Entwicklung

IV. Finanzierungsüberlegungen: Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV / Fördermöglichkeiten und Zuständigkeiten

V. Betriebliche Untersuchung des VRN: Betriebsvarianten und Bewertung

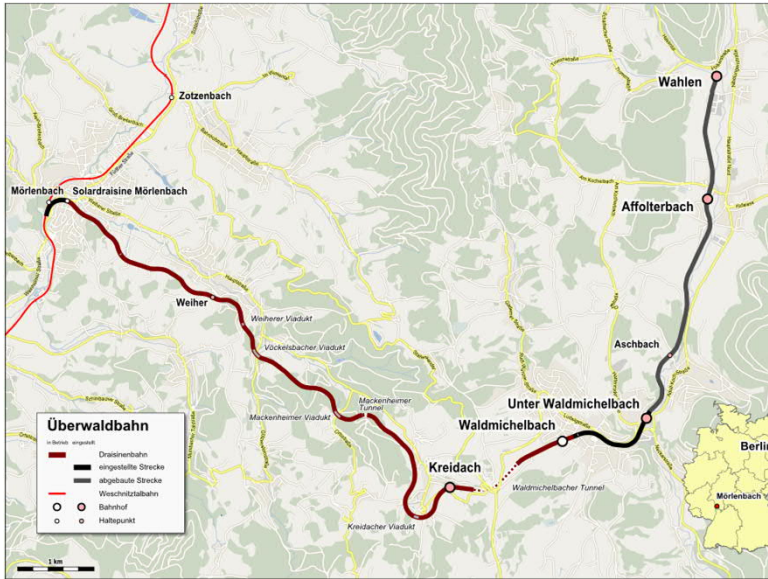
VI. Aktueller Stand und Ausblick

VII. Fragen / Anregungen / Diskussion

Grundlagen zur Überwaldbahn
Überblick

Streckenlänge: 15,9km bis Wahlen
(10,8km bis Unter-Wald-Michelbach)

- 1901: Inbetriebnahme
- 1983: letzter Personenzug
- 1984: letzter Güterzug bis Wahlen
- 1985: Demontage der Gleise zwischen Unter-Wald-Michelbach und Wahlen
- 1994: letzter Gütezerzug
- 2000: Bahntrassenradweg zwischen Unter-Wald-Michelbach und Wahlen
- 2000: Grosse-Gutachten
- 2013: Betriebsaufnahme Draisinenbahn



Grundlagen zur Überwaldbahn
Kreistagsbeschluss vom 11. Dezember 2000

Reaktivierung wird abgelehnt,

- „da die Investitions-, Unterhaltungs- und Betriebskosten von Seiten des Kreises und der betroffenen Gemeinden nicht aufgebracht werden können“
- touristische Nutzung ist zu prüfen

Jedoch:

Kosten müssen zum größten Teil gar nicht von kommunaler Seite übernommen werden!

- *für Investitionen:*
  - *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)*
  - *Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für bundeseigene Infrastruktur*
- *für Betrieb:*
  - *Regionalisierungsgesetz (RegG) + Eigenmittel Land Hessen*
  - *Finanzierungsvereinbarung VRN - Land Hessen => ÖPNV-Budget*

Grundlagen zur Überwaldbahn
Touristische Nutzung als „Solar“-Draisine

- Grundsatzbeschluss des Kreistags vom 10.12.2007
- Kauf der Trasse von der DB Netz AG
- Betriebsaufnahme im August 2013
- jährlich ca. 30. – 35.000 Fahrgäste
- jährliche Finanzierungslücke in Höhe von ca. 400.000 Euro
- Überwaldbahn gGmbH – Gesellschafter
  - Kreis (50%)
  - Mörlenbach (19%)
  - Abtsteinach (4%)
  - Wald-Michelbach (27%)
- Zweckbindung (wegen Förderung) über 15 Jahre (bis 2028)

Grundlagen zur Überwaldbahn
jüngere Entwicklung

Beschluss der Gemeindevertretung Wald-Michelbach am 17. April 2018

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Wald-Michelbach spricht sich dafür aus, die Reaktivierung der Überwaldbahn als Prüfauftrag in die Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplanes des Kreises Bergstraße und des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) aufzunehmen.

Die Prüfung (Machbarkeitsuntersuchung, volkswirtschaftliche Bewertung) sollte zeitnah erfolgen, um eine Gegenüberstellung zu entsprechenden Bewertungen der Draisinenbahn zu ermöglichen.

Für ggfs. nötige Investitionen sind im Besonderen die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie weitere Fördermöglichkeiten von Land, Bund und EU zu berücksichtigen. (…)

Grundlagen zur Überwaldbahn
jüngere Entwicklung

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024 (beschlossen am 9. November 2020)

(…) Aufgrund der grundsätzlichen verkehrlichen Vorteile des SPNV und mit Blick auf das strukturelle Entwicklungspotential für die Region sind die Möglichkeiten einer Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr zu prüfen. **Zu klären ist, unter welchen Bedingungen, mit welchen Betriebskonzepten und mit welchen weiteren Maßnahmen eine Reaktivierung der Überwaldbahn gesamtwirtschaftlich und verkehrlich empfohlen werden kann.**

In einem ersten Schritt wurden hierzu im Auftrag des Kreises erste Voruntersuchungen mit einer Fahrplanstudie durchgeführt. In einer technisch fundierten Machbarkeitsstudie sind in einem nächsten Schritt der für einen Regelbetrieb notwendige Investitionsaufwand zu ermitteln und kostenmäßig zu bewerten. Dem hierdurch ermittelten Aufwand ist der voraussichtlich zu erwartende Nutzen im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gegenüberzustellen.

Es ist sicherzustellen, dass eine Finanzierung nach denselben Grundsätzen wie bei vergleichbaren Reaktivierungsprojekten in Hessen gewährleistet werden kann. (…)

Grundlagen zur Überwaldbahn
Integriertes Gesamtkonzept / Zubringersystem

- Überwaldbahn
  - SCHNELLE (und bequeme) Verbindung in die Zentren
  - „Rückgrat“ eines attraktiven ÖPNV-Angebots für den Überwald
- Busliniennetz (Linien 680, 681, 685)
  - Erschließung, Verbindung und Anbindung der nicht von der Überwaldbahn erschlossenen Gemeinden
  - abgestimmte Fahrpläne / Teil des Integralen Taktfahrplans
- Flexibler Rufbus / On-Demand-Mobilität (Bsp. „Michelbus“)
  - nachfrageorientierte Erschließung, Verbindung und Anbindung auch der kleinen Ortsteile in der Fläche („Haustür-zu-Haustür“)
  - abgestimmt auf Fahrpläne der Überwaldbahn und der Buslinien
- Attraktive Park&Ride-Anlagen / Bike&Ride-Anlagen
- Mobilitätsmanagement (Maßnahmen, die auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zielen)

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Fragen zwischendurch?

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Gliederung

I. Einführung

II. Reaktivierungsprojekte in Hessen

III. Grundlagen zur Überwaldbahn: Überblick / Draisinenbahn / jüngere Entwicklung

IV. Finanzierungsüberlegungen: Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV / Fördermöglichkeiten und Zuständigkeiten

V. Betriebliche Untersuchung des VRN: Betriebsvarianten und Bewertung

VI. Aktueller Stand und Ausblick

VII. Fragen / Anregungen / Diskussion

Finanzierungsüberlegungen
Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV

Vergleich: Reaktivierung der Horlofftalbahn – Ansätze 2018:
(Oberbau und Unterbau je Kilometer jeweils ca. 0,5 Mio. Euro)

- ca. 1 Mio. Euro pro Kilometer

Kosten für Investitionsbedarf zur Reaktivierung der Überwaldbahn GESAMT:

- **ca. 14,5 Mio. Euro**

Kosten für vollständige Erneuerung von Ober- und Unterbau der Trasse:

- ca. 11 Mio. Euro

Kosten für 4 Haltepunkte (Weiher, Kreidach, 2xWald-Michelbach):

- ca. 2 Mio. Euro

Kosten für Ausbau Kreuzungsbahnhof Mörlenbach:
(zu berücksichtigen: 3 Weichen, Parallelgleis, Mittel-Bahnsteig, Signaltechnik)

- ca. 1,5 Mio. Euro

Finanzierungsüberlegungen
Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV

Fördermöglichkeiten:

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG):

- gilt u.a. für den „Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der (…) nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ (§2, Abs.1 GVFG)
- 90% Förderanteil – **13,05 Mio. Euro** (bis 2019 80% Förderanteil – 11,6 Mio. Euro)
- 10% Kommunaler Eigenanteil – **1,45 Mio. Euro** (bis 2019 20% Förderanteil – 2,9 Mio. Euro)
- Planungskosten (ca. 20% der Investitionssumme) sind förderfähig (10% der Investitionssumme) / Rest ist vom Träger zu übernehmen – **1,45 Mio. Euro**

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV):

- Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG
- ggf. anwendbar für Investitionen entlang der Weschnitztalbahn (Kreuzungsbahnhof Mörlenbach), da im Eigentum der DB Netz AG und damit bundeseigen
- ggf. anwendbar für Überwaldbahn – Bedingung: Rückübernahme durch DB Netz AG

Finanzierungsüberlegungen

Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV

	Draisine	SPNV
Projektkosten gesamt	**7,46 Mio. Euro**	**17,40 Mio. Euro (inkl. Planung 20%)**
Projektkosten / Investitionskosten förderfähig	6,43 Mio. Euro	14,50 Mio. Euro
Fördersumme	3,22 Mio. Euro (50%)	13,05 Mio. Euro (90%)
Eigenteil Rest der förderfähigen Kosten	**3,22 Mio. Euro (50%)**	**1,45 Mio. Euro (10%)**
Eigenanteil Planungskosten		**1,45 Mio. Euro**
Eigenanteil GESAMT	**4,25 Mio. Euro**	**2,90 Mio. Euro**

Betriebskosten
Grundlagen der SPNV-Finanzierung

Zwei Einnahmequellen für das betreibende Verkehrsunternehmen (bei Netto-Vertrag):

- Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen inkl. Schülerbeförderungsausgleich / Schwerbehindertenausgleich (bei Dieseltriebzügen: ca. 30% Kostendeckung im Bundesschnitt)
- Zuschuss des Aufgabenträgers gemäß Verkehrsvertrag („Öffentlicher Dienstleistungsauftrag“)

Zusammensetzung Zuschuss des Aufgabenträgers:

- Regionalisierungsmittel des Bundes gemäß Regionalisierungsgesetz (bundesweit ca. 8,65 Mrd. Euro / Anteil in Hessen ca. 626 Mio. Euro – *Stand 2018*)
- Mittel des Landes Hessen (ca. 124 Mio. Euro – *Stand 2018*)
- Mittel des Kreis Bergstraße („kommunaler Eigenanteil“ – ca. 11 Prozent der Zuschusskosten am SPNV im Kreis Bergstraße – *Stand 2018*)
- Kommunaler Eigenanteil ist abhängig von Finanzierungsvereinbarung der hessischen SPNV-Aufgabenträger (VRN, RMV, NVV) mit dem Land Hessen (alle 5 Jahre neu) und den Mehrbestellungen des Kreises

Finanzierungsüberlegungen
Betriebskosten (Schätzung – Betrieb DB-Regio als EVU)

Verkehrsvertrag Dieselnetz Südwest (Weschnitztalbahn und Nibelungenbahn)
(DB Regio als EVU): 15,99 Euro pro Kilometer (Annahme)

Jahresleistung für Dieselnetz Südwest im Kreis Bergstraße:

- 672.000 Kilometer (davon: 109.000 Kilometer Mehrbestellung seit 12/2015)

➔ **10.745.280 Euro Aufwand (davon: 1.742.910 Euro für die Mehrbestellung seit 12/2015)**

Jahresleistung für Überwaldbahn:

- 128.480 Kilometer (16 Fahrten pro Richtung pro Tag an 365 Tagen)

➔ **2.054.396 Euro Aufwand**

Jahresleistung für Weschnitztalbahn, Nibelungenbahn UND Überwaldbahn:

- 800.480 Kilometer

➔ **12.799.676 Euro Aufwand**

Finanzierungsüberlegungen
Betriebskosten (Schätzung – Betrieb DB-Regio als EVU)

Jahresleistung für Überwaldbahn:

- 128.480 Kilometer (16 Fahrten pro Richtung pro Tag an 365 Tagen)
- ➔ **2.054.396 Euro Aufwand**

Kommunaler Anteil:

- **bei 11%: ca. 226.000 Euro / bei 15% ca. 308.000 Euro !!!**

➔ entsprechender Bedarf ist für kommende Finanzierungsvereinbarungen mit dem Land Hessen anzumelden

- Erlöse fallen weg (da Netto-Verträge im VRN)
- Kosten für Streckenunterhalt können an EVU weitergereicht werden und sind im KM-Preis abgegolten – ca. 642.400 Euro (bei 5 Euro/km Trassengebühr)

Finanzierungsüberlegungen

Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV

	Draisine (BP 2020)	SPNV (DB-Regio)
Erträge / Erlöse	ca. 520.000 Euro	verbleiben bei EVU
Aufwand		
Personalaufwand	ca. 313.000 Euro	
Abschreibungen	ca. 169.000 Euro	
Streckenunterhalt	ca. 156.500 Euro	über Betreibervertrag
Sonst. betr. Aufwand	ca. 281.500Euro	15,99 Euro pro KM
Jahresfehlbetrag	**ca. 400.000 Euro**	**ca. 2.054.396 Euro**
Kommunaler Anteil	**ca. 400.000 Euro** *(100% kommunal)*	**ca. 226.000-308.000 Euro** *(bei 11%-15% kommunal)*

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Fragen zwischendurch?

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Gliederung

I. Einführung

II. Reaktivierungsprojekte in Hessen

III. Grundlagen zur Überwaldbahn: Überblick / Draisinenbahn / jüngere Entwicklung

IV. Finanzierungsüberlegungen: Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV / Fördermöglichkeiten und Zuständigkeiten

V. Betriebliche Untersuchung des VRN: Betriebsvarianten und Bewertung

VI. Aktueller Stand und Ausblick

VII. Fragen / Anregungen / Diskussion

Betriebliche Untersuchung des VRN
Betriebsvarianten

- Variante 1 – Inselbetrieb Wald-Michelbach – Mörlenbach
  a) mit Übereckanschluss Weinheim / Fürth
  b) mit lastrichtungsbezogenem Anschluss nach Weinheim

- Variante 2 – eigene Linie Wald-Michelbach – Weinheim
  a) zusätzlich zur Weschnitztalbahn
  b) durch Umlegung des Zwischentaktes der Weschnitztalbahn auf die Überwaldbahn

- Variante 3 – Kuppeln & Flügeln in Mörlenbach
  a) in Doppeltraktion
  b) in Dreifachtraktion

Betriebliche Untersuchung des VRN
Variantenbewertung

	Variante 1a Inselbetrieb Übereckanschluss	Variante 1b Inselbetrieb Anschluss Weinheim	Variante 2a Zusätzliche Linie	Variante 2b Umlegung Zwischentakt auf Überwaldbahn	Variante 3a Flügelkonzept Doppeltraktion	Variante 3b Flügelkonzept Dreifachtraktion
Infrastrukturbedarf Weschnitztalbahn	--	-	-	-	--	--
Betriebliche Auswirkungen Weschnitztalbahn	--	o	++	--	-	+
Fahrzeugbedarf	-	-	--	-	--	--
Reisezeiten	o	o	+	+	-	-

Betriebliche Untersuchung des VRN
Reisezeitvergleich

- Varianten 2a und b: Durchbindung Wald-Michelbach - Weinheim

Relation	Pkw HVZ	Pkw NVZ	ÖPNV heute	ÖPNV mit Überwaldbahn	ÖPNV Vergleich
Waldmichelbach - Mannheim	60	40	76	75	
Waldmichelbach - Weinheim	35	35	43	36	
Weiher - Mannheim	50	35	81	61	
Weiher - Weinheim	26	22	45	22	
Fürth - Mannheim	65	50	67	67	
Fürth - Weinheim	42	30	30	30	

Reisezeiten von Bahnhof oder zentrale Haltestelle zu Bahnhof ohne Berücksichtigung von Zu-/Abgangswege

Fahrzeitveränderung ÖPNV in Minuten

+10	+5	0	-5	-10

Betriebliche Untersuchung des VRN
Variantenbewertung

- Aus verkehrlicher und betrieblicher Sicht ist Variante 2a (Einrichtung einer zusätzlichen Linie Wald-Michelbach —Weinheim) die Vorzugsvariante.
  - beste Reisezeiten für Fahrgäste der Überwaldbahn
  - geringste betriebliche Auswirkungen für die Weschnitztalbahn
  - geringste bauliche Anpassungen im Bereich Mörlenbach Bahnhof
- Zwingend notwendig für diese Variante ist die Einrichtung einer Kreuzungsmöglichkeit auf der Überwaldbahn.
- Diese Variante führt jedoch für die SPNV-Aufgabenträger zu den höchsten zusätzlichen Betriebskosten (inkl. Trassen- und Stationspreise).

Betriebliche Untersuchung des VRN
Offene Fragen und Kritik

- Welche Fahrplandaten und fahrdynamischen Kennwerte / Fahrzeuge wurden zugrunde gelegt?
- Welche Optimierungsmöglichkeiten an der heutigen Infrastruktur sind möglich?
- Wurden durch Verkürzung von Mindesthalte- und Wendezeiten optimierte Varianten (abweichend von den SNB der DB Netz AG als begründete Ausnahmefälle) geprüft?
- Wie kommt die im Reisezeitvergleich genannte Zeit von 36 Minuten zustande?
- Aus welchen Gründen ist die Einrichtung einer Kreuzungsmöglichkeit auf der Überwaldbahn „zwingend notwendig“?
- Weitere Varianten denkbar?
- Durchbindungen nach Mannheim / Heidelberg?
- DB-Fahrplanstudie als Grundlage der betrieblichen Untersuchung liegt nicht vor
  - Fahrplandaten und Informationen über die zugrundeliegenden Annahmen fehlen
  - Reisezeitvergleich und Variantenbewertung ohne diese Daten nicht transparent nachvollziehbar
- Kommentierungen des VRN in Teilen tendenziös, subjektiv und das Ergebnis vorwegnehmend!

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Gliederung

I. Einführung

II. Reaktivierungsprojekte in Hessen

III. Grundlagen zur Überwaldbahn: Überblick / Draisinenbahn / jüngere Entwicklung

IV. Finanzierungsüberlegungen: Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV / Fördermöglichkeiten und Zuständigkeiten

V. Betriebliche Untersuchung des VRN: Betriebsvarianten und Bewertung

VI. Aktueller Stand und Ausblick

VII. Fragen / Anregungen / Diskussion

Aktueller Stand und Ausblick
Nächste Schritte

Betriebliche Untersuchung des VRN – liegt vor seit August 2019!

- Grundsatzentscheidung von Kreis und den betroffenen Gemeinden, ob eine Reaktivierung gutachterlich weiter untersucht werden soll
- Beauftragung einer zweistufigen NKU (Vorschlag VRN)
  - Technische Machbarkeitsstudie inkl. Grobkostenschätzung mit vereinfachter Nutzen-Kosten-Betrachtung

    Kosten abhängig vom Auftragsumfang ca. 60 – 80 T€ (Erfahrungswert)
  - Nutzen-Kosten-Untersuchung auf Grundlage der 1. Stufe mit verfeinerter Kostenschätzung (vereinfachte Vorplanung)

    Kosten abhängig vom Auftragsumfang ca.100 T€ (Erfahrungswert)
- Kostentragung mit kommunaler Beteiligung

→ **Status: Offen, da bisher keine Einigung über Verteilung der Kosten!**

Aktueller Stand und Ausblick
Nutzen-Kosten-Untersuchung: Standardisierte Bewertung (Werte 2016)

Nutzen:

- Einsparung an **ÖPNV-Reisezeit**
  (7 Euro / Stunde je Erwachsener – 2 Euro / Stunde je Schüler)
- Einsparung der **PKW-Fahrleistung / PKW-Betriebskosten**
  (0,28 Euro / km innerorts – 0,26 Euro / km außerorts)
- Einsparung an **CO_2-Emissionen und Emissionsschäden sonstiger Schadstoffe**
  (231 Euro / CO_2-Tonne, angesetzt sind: 261g/PKW-km innerorts – 206g/PKW-km außerorts)
- Einsparung **Unfallschäden**
- Einsparung durch Nutzen aus **zusätzlichen Mobilitätsmöglichkeiten**
- zusätzliche **Betriebskosten ÖPNV** („negativer" Nutzen)
- **Unterhaltungskosten Schieneninfrastruktur** („negativer" Nutzen)

Kosten:

- **Kapitaldienst Infrastruktur**
  (14,5 Mio. Euro: 483.333 Euro/Jahr, bei 30 Jahren Abschreibung)

➔ **Kosten-Nutzen-Indikator (> 1 wenn: Summe der Nutzen > 483.333 Euro)**

Verfahren 2016+
(zusätzliche Nutzenkomponenten):

- Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch
- Primärenergieverbrauch
- Daseinsvorsorge/raumordnerische Aspekte
- Resilienz von Schienennetzen

Aktueller Stand und Ausblick
Zeitliche Perspektive

- **2020 – Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024 – Aufnahme als Prüfauftrag**
- **2022 – 1 Jahr: Machbarkeitsuntersuchung – Vorplanung – Grobkostenschätzung**
- **2023 – 1 Jahr: Nutzen-Kosten-Untersuchung**
- 2024 – 1 Jahr: Politische Beratungen und Beschlussfassungen in den Gremien
- 2025 – ½ Jahr: Klärung Eigentums- und Vertragsangelegenheiten
- 2025 – 1 Jahr: Entwurfsplanung (cm-genau)
- 2026 – ½ Jahr: Genehmigungsplanung
- 2027 – 2 Jahre: Planfeststellverfahren
- 2029 – ½ Jahr: Klärung der Finanzierung
- 2029 – ½ Jahr: Bauplanung
- 2030 – 1 Jahr: Baudurchführung

→ **ca. 9 Jahre bis zur Umsetzung!**

→ **Betriebsaufnahme frühestens 2031 realistisch (unter politischen und planerischen Optimal-Bedingungen)**

Aktueller Stand und Ausblick

Finanzierungskonzept von Seiten des Kreises und der VRN GmbH

Gesamtkosten bis zu 180.000 €, davon 25% VRN GmbH (45.000 €).

Zwischensumme 135.000 €, davon 50% Kreis (67.500 €) und
50% beteiligte Gemeinden Abtsteinach, Mörlenbach, Wald-Michelbach (67.500 €).

Dieser Anteil von 67.500 € der Gemeinden soll wiederum im Verhältnis der aktuellen Beteiligungsquoten an der Überwaldbahn gGmH aufgeteilt werden:

	Beteiligung	Stufe 1	Stufe 2	GESAMT
Abtsteinach	4,5%	2.700 €	3.375 €	6.075 €
Mörlenbach	18,5%	11.100 €	13.875 €	24.975 €
Wald-Michelbach	27%	16.200 €	20.250 €	36.450 €

Aktueller Stand und Ausblick
Berechtigte Fragen an den Kreis und die VRN GmbH

- **Wieso beteiligt sich die VRN GmbH nur mit 25% an den Gesamtkosten der NKU?**
  - *der VRN ist zuständige SPNV-Aufgabenträgerorganisation gemäß HessÖPNVG.*
  - *der VRN ist dies überhaupt nur und ausschließlich für den Kreis Bergstraße.*
  - *im Gebiet des RMV (z.B. Lumbdatalbahn / Horlofftalbahn) trägt die RMV GmbH 50% an den Gesamtkosten*
- **Woraus finanziert die VRN GmbH die 25%ige Beteiligung an den Gesamtkosten?**
  - *Ist das etwa aus dem ÖPNV-Budget für den Kreis Bergstraße? Oder sind es Eigenmittel des VRN (Verbandsumlage), sonstige Projekt- und Fördermittel, …?*
- **Warum schlägt der VRN ein „zweistufiges“ Verfahren für die NKU vor?**
  - *Technische Machbarkeitsstudie, Vorplanung, Kostenschätzung und NKU sind in einem „einstufigen“ Verfahren möglich (anstelle doppelter Kostenschätzung und doppelter NKU)*
  - *ein einstufiges Verfahren wäre deutlich günstiger (ca. 100.000 € statt 180.000 €)*
- **Wie kommt der Kreis als SPNV-Aufgabenträger auf die Idee, die Gemeinden zu beteiligen?**

Aktueller Stand und Ausblick
Beschlussvorschlag in Abtsteinach

Stellungnahme der Verwaltung:

Vorausgesetzt, dass seitens der Gemeinde Abtsteinach die Beauftragung eines zweistufigen Bewertungsverfahrens befürwortet wird, sollten die Kosten jedoch von der Überwaldbahn gGmbH als Nutzungsberechtigte für die Strecke einschl. Infrastruktur übernommen werden.

Beschlussvorschlag:

Die Durchführung eines 2-stufigen Bewertungsverfahrens zur Reaktivierung der Überwaldbahn für den Personenverkehr wird befürwortet.

Eine anteilige Kostenübernahme von 4,5 % (6.075 €) wird abgelehnt.

Sofern nach Abzug des 25%igen Anteils der VRN GmbH an den Gesamtkosten von 180.000 €, die Überwaldbahn gGmbH als Nutzungsberechtigte für die Strecke einschl. Infrastruktur die Restfinanzierung übernimmt, wird dem als Gesellschafter zugestimmt.

Aktueller Stand und Ausblick
Welchen Nutzen hat eigentlich Abtsteinach?

Verkehrlicher Nutzen:

- Entlastung der Buslinien 680 und 681 in Ober- und Unter Abtsteinach durch Verlagerung von Fahrgästen aus Wald-Michelbach kommend, die künftig die Überwaldbahn nutzen
- Entlastung der Durchgangsstraßen in Ober- und Unter-Abtsteinach durch Verlagerung von MIV-Nutzern (Autofahrern) aus Wald-Michelbach kommend, die künftig die Überwaldbahn nutzen

Nutzen für den Gemeindehaushalt:

- nur die Reaktivierung für den SPNV entlastet den Gemeindehaushalt vollständig (!) von heutigen Kosten für Draisine bzw. dauerhaften Kosten für den Infrastrukturerhalt

Aktueller Stand und Ausblick
Welchen Nutzen hat eigentlich Mörlenbach?

Verkehrlicher Nutzen:

- zusätzliche Verbindung nach Weinheim (3 statt 2 Fahrten je Stunde unter der Woche / Halbstundentakt statt Stundentakt am Wochenende)
- zusätzlicher Bahnhof in zentraler Lage (auf Höhe Draisinenbahnhof)
- größter Reisezeitgewinn in Weiher (vgl. VRN-Reisezeitvergleich)
- Entlastung der Durchgangsstraßen in Weiher (und teilweise Mörlenbach) durch Verlagerung von MIV-Nutzern (Autofahrern) aus Wald-Michelbach kommend, die künftig die Überwaldbahn nutzen

Nutzen für den Gemeindehaushalt:

- nur die Reaktivierung für den SPNV entlastet den Gemeindehaushalt vollständig (!) von heutigen Kosten für Draisine bzw. dauerhaften Kosten für den Infrastrukturerhalt

Aktueller Stand und Ausblick
Nutzen für den Gemeindehaushalt – Abtsteinach und Mörlenbach

➔ **nur die Reaktivierung für den SPNV entlastet Gemeindehaushalte vollständig (!) von heutigen Kosten für Draisine bzw. dauerhaften Kosten für den Infrastrukturerhalt**

- heute: jährlich 18.000 Euro (Abtsteinach) bzw. 74.000 Euro (Mörlenbach) Gesellschafterzuschuss zum Ausgleich des Fehlbetrags für die Draisinennutzung
- auch nach Ende der Draisinennutzung: dauerhafte Kosten für Wartung und Instandhaltung der Strecke (aufgrund Verkehrssicherung und Denkmalschutz)

  → aktuelle Kosten für Streckenunterhalt: ca. 156.500 Euro (BP 2020)
- bei SPNV-Betrieb: Kosten für die Infrastruktur werden über eine Trassennutzungsgebühr an den SPNV-Betreiber weitergegeben (und somit über den Verkehrsvertrag und das SPNV-Budget finanziert – nicht durch die Gemeinden!)
- sinnvoll: Verkauf der Infrastruktur an DB-Netz AG als gemeinsamer Netzbetreiber für Weschnitztal- und Überwaldbahn (→ ggf. zusätzliche Verkaufserlöse)

Aktueller Stand und Ausblick
Zeitliche Perspektive

- **2020 – Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-2024 – Aufnahme als Prüfauftrag**
- **2022 – 1 Jahr: Machbarkeitsuntersuchung – Vorplanung – Grobkostenschätzung**
- **2023 – 1 Jahr: Nutzen-Kosten-Untersuchung**
- 2024 – 1 Jahr: Politische Beratungen und Beschlussfassungen in den Gremien
- 2025 – ½ Jahr: Klärung Eigentums- und Vertragsangelegenheiten
- 2025 – 1 Jahr: Entwurfsplanung (cm-genau)
- 2026 – ½ Jahr: Genehmigungsplanung
- 2027 – 2 Jahre: Planfeststellverfahren
- 2029 – ½ Jahr: Klärung der Finanzierung
- 2029 – ½ Jahr: Bauplanung
- 2030 – 1 Jahr: Baudurchführung

→ **ca. 9 Jahre bis zur Umsetzung!**

→ **Betriebsaufnahme frühestens 2031 realistisch (unter politischen und planerischen Optimal-Bedingungen)**

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Gliederung

I. Einführung

II. Reaktivierungsprojekte in Hessen

III. Grundlagen zur Überwaldbahn: Überblick / Draisinenbahn / jüngere Entwicklung

IV. Finanzierungsüberlegungen: Vergleich Investitions- und Betriebskosten Draisine vs. SPNV / Fördermöglichkeiten und Zuständigkeiten

V. Betriebliche Untersuchung des VRN: Betriebsvarianten und Bewertung

VI. Aktueller Stand und Ausblick

VII. Fragen / Anregungen / Diskussion

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn
Fragen / Anregungen / Diskussion

Sachstand zur Reaktivierung der Überwaldbahn

Vielen Dank
für die
Aufmerksamkeit!

Sven Wingerter
Dürr-Ellenbacherstr. 29
69483 Wald-Michelbach
Tel. 0163 – 8144475 / Mail: SvenWingerter@gmx.de