



Fahrgastverband
PRO BAHN

- **Reaktivierung der Bahnstrecke
Schiltach – Schramberg -**
Verfasser: Armin Fenske, 24.11.2021
Pro Bahn Landesverband Baden-Württemberg

www.pro-bahn.de



Die Chancen für eine Reaktivierung stehen gut:

- ▶ Schramberg ist das einzige Mittelzentrum Baden-Württembergs ohne Schienenanschluss
- ▶ Schramberg ist bedeutend für den Tourismus.
- ▶ Die gleichzeitigen Angebotsverdichtungen im Busverkehr passen auch zur Strategie des Landes, in der mittels „Mobilitätsgarantie“ (durch Angebotsausweitungen) die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppelt werden sollen und Klimaneutralität bis 2040 angestrebt wird.
- ▶ Der Bund fördert Reaktivierungen mit bis zu 90%
- ▶ Das Land Baden-Württemberg unterstützt seit Neuestem auch reaktivierte Strecken mit Regionalisierungsmitteln, vgl. Hermann-Hesse-Bahn

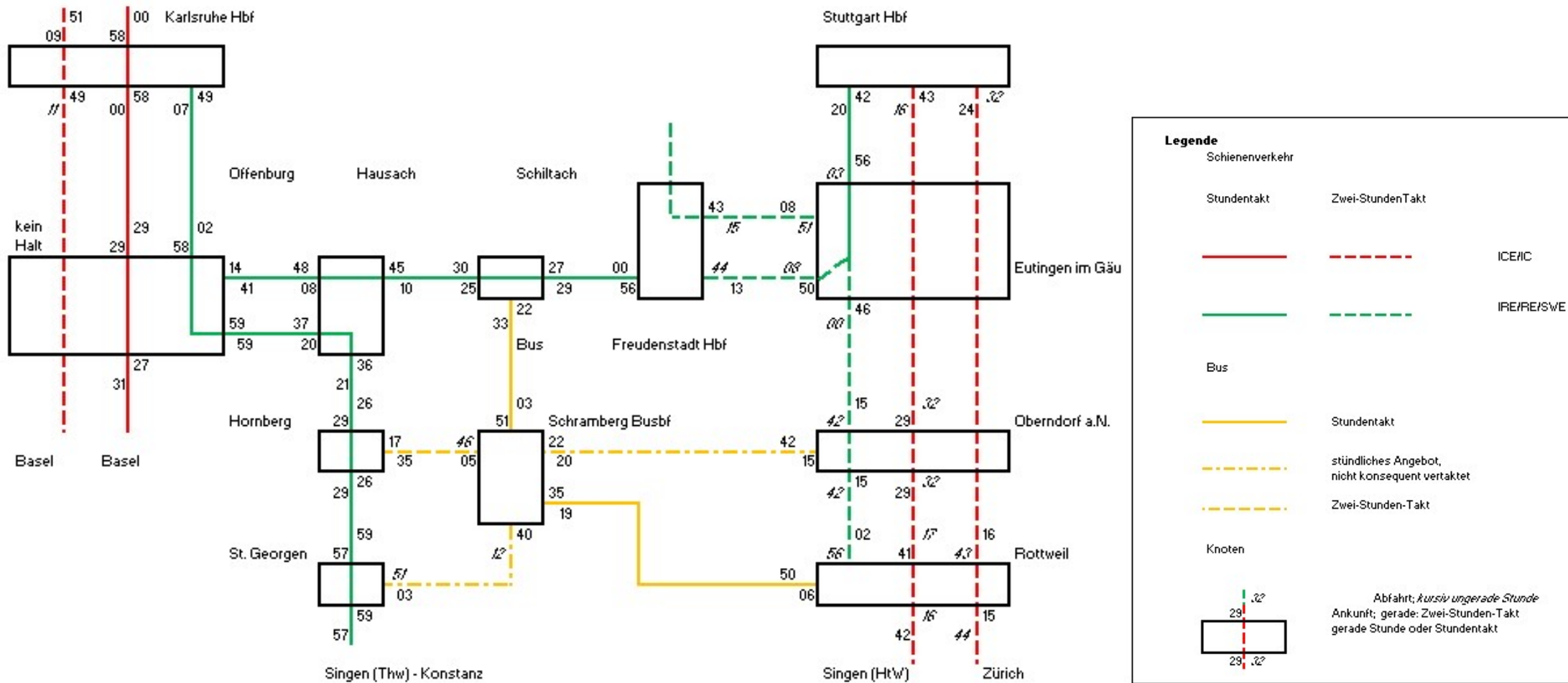
Die Reaktivierung bringt viele Vorteile, die mehr Fahrgäste bedeuten:

- ▶ Reisezeitersparnis
- ▶ bei Flügelkonzept Entfall des Umsteigens in Relation Schramberg-Offenburg
- ▶ Schienenbonus
- ▶ bei Doppeltraktion Offenburg - Freudenstadt kann ein Fahrzeug nach Schramberg "umgeklappt" werden, dadurch Fahrzeugsparnis
- ▶ Direkte Erreichbarkeit der Innenstadt Schrambergs durch zusätzliche Haltstellen
- ▶ Tourismusförderung (Events: "Da-Bach-na-Fahrt, Fasnet....)
- ▶ Erschließung Schrambergs, Wirtschaftsförderung

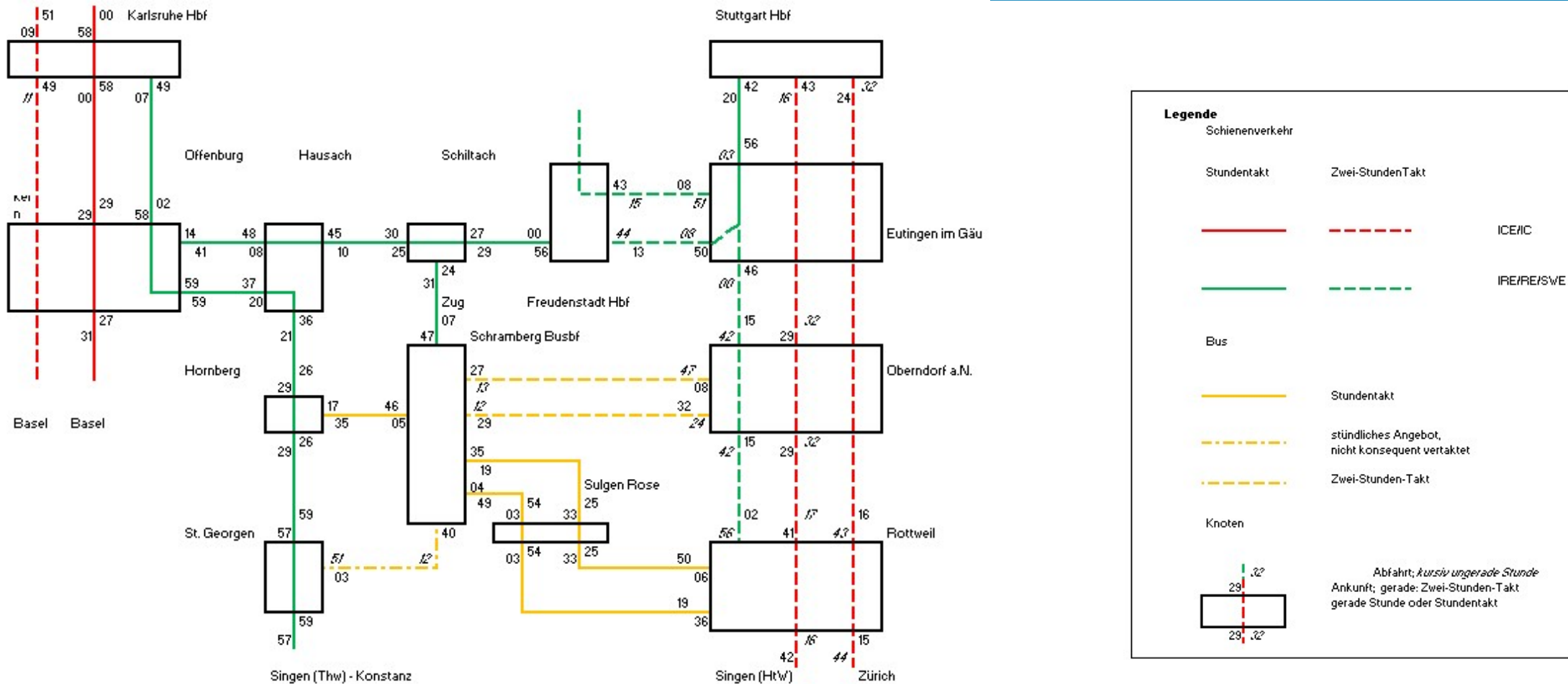
Auch nicht direkt an der Bahn liegende Orte würden vom verbesserten Buskonzept profitieren:

- ▶ Eingesparte Busleistungen sollen die Busverkehre auf den Achsen Schramberg - Hornberg (Anschluss nach Karlsruhe) und
- ▶ Schramberg – Oberndorf (Anschluss nach Stuttgart) verbessern,
- ▶ mehr attraktive Verbindungen in die Zentren Offenburg, Rastatt, Karlsruhe und Sindelfingen/ Böblingen und Stuttgart werden geschaffen
- ▶ Der Bustakt ins einwohnerstarke Sulgen (Linienast Schramberg – Rottweil) wird verbessert.
- ▶ Gleichzeitig werden damit die Anschlüsse für Sulgen in Schramberg von / nach Schiltach und Rottweil von/nach Singen verbessert, wo bisher Wartezeiten von mehr als einer halben Stunde vorhanden sind
- ▶ Der ÖPNV auf Schiene und Straße wird insgesamt gestärkt

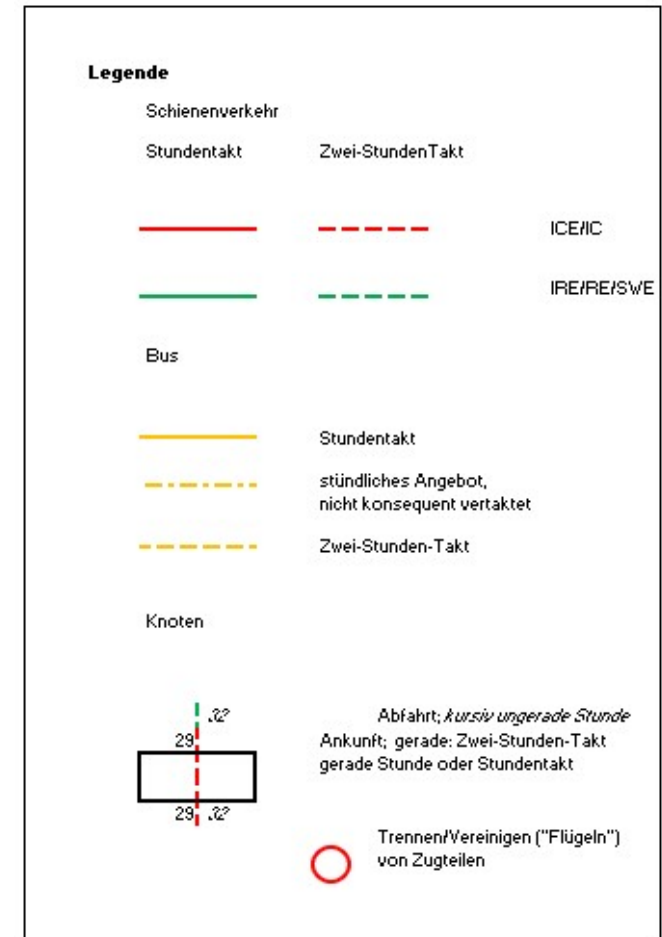
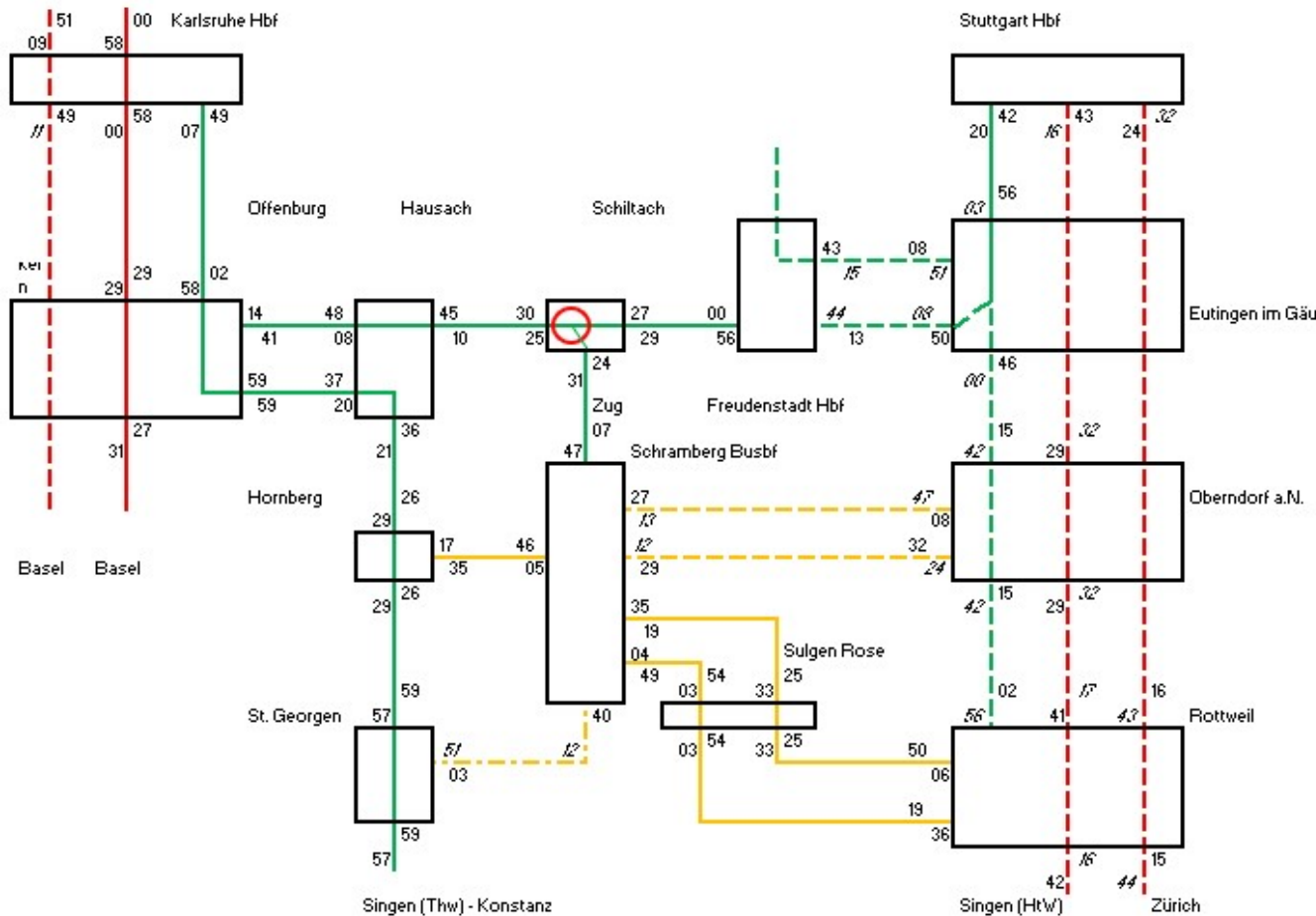
Zur Zeit sind die Buslinien nur teilweise vertaktet und es gibt häufig lange Wartezeiten beim Umsteigen:



Im Mitfall werden eingesparte Busleistung des Abschnitts Schiltach-Schramberg auf anderen Buslinien eingesetzt:



Das Mitall-Flügelkonzept ermöglicht zusätzliche Direktverbindungen Schramberg - Offenburg :



Pro Bahn hat den Infrastrukturaufwand anhand des Vorbildes Hermann-Hesse-Bahn ermittelt.

Anlageteil	Investitionen (Netto ohne Mehrwertsteuer)	Endwert *1	abzuschreibende Investitionen	Nutzungsdauer	Annuitätsfaktor	Abschreibung und Verzinsung	Unterhaltung je Jahr *1	
							Satz	Kosten
	T €	T€	T€	Jahre	T €/Jahr		%	€/Jahr
1	2	3	4	5	6	8	9	10
1 Grunderwerb	0	0	0	unendlich	0,0300	0	0,0	0
2 Bahnkörper			0					
2.1 in Bahnhöfen	0	0	0	70	0,0343	0	0,7	0
2.2 Bahntrassen auf freien Strecken	2.060	0	2.060	100	0,0316	66	0,6	12
3 Entwässerung des Bahnkörpers	773	0	773	75	0,0337	26	2,5	19
4 Böschungsbefestigung	0	0	0	40	0,0433	0	1,5	0
5 Stütz- und Futtermauern	450	0	450	50	0,0389	18	1,0	5
6 Tunnel: Investitionen (Sanierung)	1.800	0	1.800	100	0,0316	58	0,1	2
7 Bahnübergänge								
7.1 Erdkörper	2.700	0	2.700	100	0,0316	87	0,7	19
7.2 Technische Sicherung	3150	0	3.150	25	0,0574	184	7,0	221
8 Brücken, Bahnsteigübergänge- und -unterführungen								
8.1 Massivbau	3.000	0	3.000	90	0,0323	98	0,6	18
9 Bahnoberbau			0					
9.1 Gleise (Schotteroberbau)	4.500	675	3.825	30	0,0510	218	3,0	135
9.2 Gleise (Feste Fahrbahn)	845	0	845	50	0,0389	33	1,5	13
9.4 Weichen	1.080	162	918	20	0,0672	67	3,0	32
13 Haltestellen (Wartehäuschen, Wetterschutz)	0	0	0	20	0,0672	0	4,0	0
14 Haltestellenzubehör (Sitzbänke, Vitrinen, Sonstiges)	540	0	540	10	0,1172	64	4,0	22

Pro Bahn hat den Infrastrukturaufwand anhand des Vorbildes Hermann-Hesse-Bahn ermittelt.

Anlageteil	Investitionen (Netto ohne Mehrwertsteuer)		abzuschreibende Investitionen	Nutzungsdauer	Annuitätsfaktor	Abschreibung und Verzinsung		Unterhaltung je Jahr *1	
	Endwert *1					Satz	Kosten		
	T €	T €						%	€/Jahr
1	2	3	4	5	6	8	9	10	
15 Bahnsteige und Rampen	540	0	540	50	0,0389	21	1,5	8	
16 Wasser- und sonstige Versorgungsleitungen, Entwässerungsleitungen	229	0	229	50	0,0389	9	0,7	2	
17 Stellwerks- und Blockeinrichtung	0	0	0	30	0,0510	0	3,0	0	
18 Signale, elektr. Antriebe Gleisfreimeldeeinrichtungen	565	0	565	25	0,0574	33	6,0	34	
19 Kabel (Signal-, Fernmelde-, Starkstromkabel)	547	0	547	20	0,0672	37	1,5	8	
20 Fernmeldeanlagen, RBL-Anlagen	188	0	188	20	0,0672	13	7,0	13	
21 Fahr- und Speiseleitungen (incl. Masten)	0	0	0	35	0,0465	0	2,5	0	
22 Umformerwerke, Unterwerke (elektr. u. maschineller Teil)	0	0	0			0	2,0	0	
23 Lichtversorgungsnetz, Außenbeleuchtung	243	0	243	30	0,0510	13	4,7	11	
24 Maschinenartige Anlagen (Rolltreppen, Aufzüge usw.)	0	0	0			0	7,0	0	
25 Stromschieneanlage	0	0	0			0	0,5	0	
26 Lärmschutzwände und -fenster	0	0	0			0	2,1	0	
27 Verkaufsautomaten	0	0	0	8	0,1425	0	17,5	0	

Pro Bahn hat den Infrastrukturaufwand anhand des Vorbildes Hermann-Hesse-Bahn ermittelt.

Anlageteil	Investitionen (Netto ohne Mehrwertsteuer)		abzuschreibende Investitionen	Nutzungsdauer	Annuitätsfaktor	Abschreibung und Verzinsung		Unterhaltung je Jahr *1	
	T €	T€				T€	Jahre	T €/Jahr	Satz
1	2	3	4	5	6	8	9	10	
30 Tunnel	0	0	0			0		0	
31 Brücken	1.000	0	1.000			0		0	
32 Untergrund, Unterbau, Wälle, Frostschuttschicht, Ausgleichsmaßnahmen	450	0	450			0		0	
33 Tragschichten	270	0	270			0		0	
34 Fahrbahndecken			0			0		0	
34.1 Asphalt (Binder)	225	0	225			0		0	
34.2 Asphalt (Deckschicht)	225	0	225			0		0	
34.3 Beton			0			0		0	
35 Straßenausstattung			0			0		0	
36 Lärmschutzwände und -fenster			0			0		0	
37 Maßn. o. Unterh.-kosten (ÖV u. IV)			0			0		0	
38 Rückbau bisheriger Radweg	1.000	0	1.000						
Zwischensumme	26.380								
Planungskosten 10%	2.638							0	
EBA-Gebühren 1,5% auf Zwischensumme	396					0		0	
Summe	11	29.413				12	0	13	573

Die Fahrgastzahlen reichen nach Landesvorgabe bereits jetzt für eine Reaktivierung – mit der Bahn steigen sie weiter.

- ▶ Nach Analyse der Pendlerdaten, Hochrechnung auf alle Verkehrszwecke und Umlegung derjenigen, die von der Bahn nutzen könnten, auf die Achse Schiltach – Schramberg würden bereits heute (Busverkehr = Ohnefall) 779 Fahrgäste / Tag an Mo – Fr den Bus nutzen.
- ▶ Eine Betrachtung der tatsächlichen Fahrgastzahlen der Regiobuslinie Schiltach – Schramberg – Rottweil unter der Annahme, dass sie zu rund einem Drittel auf Schiltach – Schramberg entfallen, ergibt knapp 600 Fahrgäste pro Tag – im Vergleich zu oben insgesamt ca. 600 – 800 Fahrgäste am Tag.
- ▶ Da das Modell stimmt, kann darauf aufbauend eine Nachfrageprognose für die Bahn (Mitfall) berechnet werden. **Wegen Reisezeitersparnis, Wegfall von Umsteigevorgängen beim Flügelkozept und wegen des Schienenbonus wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet, sodass die Landesvorgabe für eine Reaktivierung von 750 Fahrgästen /Tag überschritten wird.**
- ▶ Weitere Nutzenkomponenten sind durch das verbesserte Buskonzept auf den anderen Linien zu erwarten.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.
