

# Konzept und Entscheidungsmethodik im Umgang mit kleinen Bahnhöfen und Haltepunkten

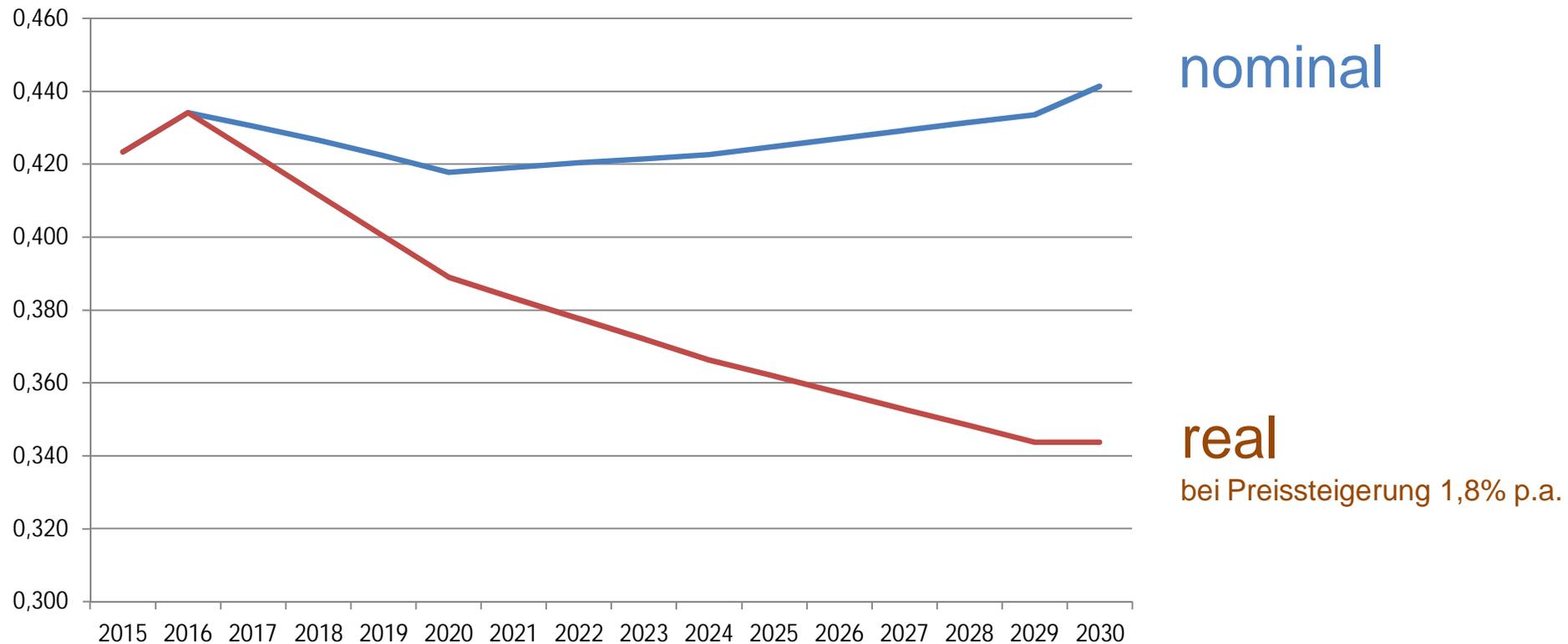


Stand 2015

agentur  
BAHNSTADT

# Regionalisierungsmittel für den ÖPNV/SPNV im Land Brandenburg

Basis „Asylkompromiss“ vom 25.09.2015 in Mrd. €



Gemessen an heutigen Preisen stehen 2030 **19% weniger Mittel** zur Verfügung.

Das bedeutet im Klartext:

- Abbestellung von schwach frequentierten Bahnlinien / Bahnhaltepunkten
- Reduzierung von Investitionen
- Konzentration auf starke Pendlerachsen Berlin/Umland und Projekte mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis
- aber auch: stärkere Mitfinanzierung durch Landesmittel, Kreise und Kommunen im ÖPNV

## Prüf- und Entscheidungsebenen bei Bahnhalt punkten

Drei Ebenen sind zur Prüfung, Bewertung und Entscheidung maßgeblich. Die Ebenen sind eine Teilmenge der jeweils nächstfolgenden Ebene.

### Betriebs- wirtschaftliche Ebene

- Direkte Kosten der Station
- Direkte Erlöse der Station

### Volkswirtschaftliche Ebene

- gesamtwirtschaftliche Kosten der Station
- gesamtwirtschaftlicher Nutzen der Station

### Regionalpolitische Ebene

- öffentlicher und politischer Aufwand
- öffentlicher und politischer Ertrag

# (1) Betriebswirtschaftliche Ebene

## Kosten

Nr.	Position
	KOSTEN
	<b>Infrastruktur</b>
I1	Baukosten Bahnsteige aktivierbar
I2	Baukosten Ingenieurbauwerke aktivierbar
I3	Baukosten nicht aktivierbar
I4	Baunebenkosten (Planung, Gebühren etc.)
I5	Projektmanagement intern und extern
I6	Kapitalkosten auf das eingesetzte Eigenkapital
	Abschreibung pro Jahr
	Restnutzungsdauer/Restbuchwert bei bestehenden Anlagen in Jahren
	Jahr der erforderlichen Ersatzinvestition
	<b>Betrieb Station</b>
S1	Instandhaltung, Wartung der Bahnsteiganlagen inkl. Ausstattung
S2	Instandhaltung, Wartung der Ingenieurbauwerke (PU, FU)
S3	Reinigung
S4	Winterdienst
S5	Energiekosten (Beleuchtung, DFI, Uhr etc.)
S6	Befahrung und Medienaktualisierung
S7	Overhead (BM, Operations)
S	Zwischensumme Betrieb Station
IS	Zwischensumme Infrastruktur/Station
	<b>Betrieb Verkehr</b>
V1	Energiekosten des EVU (Bremsen/Anfahren)
K	Summe KOSTEN (IS+V1)

## Erlöse

	ERLÖSE
	<b>Station</b>
E1	Stationspreiserlöse
	<b>Verkehr</b>
	Reisende pro Tag Mo-Fr (50% davon Sa/So/F)
E2	Fahrgelderlöse

## Salden

### Saldo Infrastruktur:

Stationspreiserlös (E1) – Zwischensumme (IS)

> entspricht Perspektive DB Station&Service AG

### Saldo Verkehr

Fahrgelderlös (E2) – Stationspreis (E1) – Energie (V1)

> entspricht Perspektive EVU/SPNV-Aufgabenträger

### Saldo Gesamt

Fahrgelderlös (E2) – Gesamtkosten (K)

> entspricht tatsächlichen Kosten/Erlösen der Station

*Die Methodik spiegelt eine reine Grenzkostenbetrachtung wider. Es wird unterstellt, dass keine Kosten oder Erlöse an anderer Stelle durch eine Veränderung der Reisendenzahlen bzw. die Entscheidung zu Beibehalt oder Auflassung der Station entstehen. Die erforderlichen Investitionen werden unabhängig von der Mittelherkunft (Eigenmittel oder BKZ) angesetzt. Im Fall des Einsatzes von Eigenmitteln sind Kapitalkosten zu kalkulieren.*

## Betriebswirtschaftliche Ebene

Musterkalkulation für Stationstyp 1  
(100m Außenbahnsteig, 1h/2h-Takt)

### Ergebnisse:

Ab einer Mindestzahl von 50 Reisenden pro Werktag ist das Gesamtsaldo positiv.

Die Kosten aus Sicht des EVU decken in diesem Fall nicht die Fahrgelderlöse (erst bei 59 Reisenden).

Je nach Berücksichtigung von Abschreibungen ist das Ergebnis für das Infrastrukturunternehmen in jedem Fall positiv/sehr positiv.

		Stationstyp 1	
Nr.	Position	Einheit	€
	<b>KOSTEN</b>		
	<b>Infrastruktur</b>		
I1	Baukosten Bahnsteige aktivierbar	3.000 €/m Bahnsteig	300.000
I2	Baukosten Ingenieurbauwerke aktivierbar		
I3	Baukosten nicht aktivierbar	10% von I1	30.000
I4	Baunebenkosten (Planung, Gebühren etc.)	18% von I1+I2	59.400
I5	Projektmanagement intern und extern	6% von I1+I2	19.800
I6	Kapitalkosten auf das eingesetzte Eigenkapital		
<b>I</b>	<b>Zwischensumme Infrastruktur</b>		<b>409.200</b>
	<i>Abschreibung pro Jahr</i>	<i>ND 40 Jahre Summe I1-I4</i>	10.230
	<i>Restnutzungsdauer/Restbuchwert bei bestehenden Anlagen in Jahren</i>	40	
	<i>Jahr der erforderlichen Ersatzinvestition</i>		
	<b>Betrieb Station</b>		
S1	Instandhaltung, Wartung der Bahnsteiganlagen inkl. Ausstattung	1,5% von Baukosten	4.500
S2	Instandhaltung, Wartung der Ingenieurbauwerke (PU, FÜ)		
S3	Reinigung	1% von Baukosten	3.000
S4	Winterdienst	0,5% von Baukosten	1.500
S5	Energiekosten (Beleuchtung, DFI, Uhr etc.)	0,25% von Baukosten	750
S6	Befahrung und Medienaktualisierung	pauschal	500
S7	Overhead (BM, Operations)	pauschal	500
<b>S</b>	<b>Zwischensumme Betrieb Station</b>		<b>10.750</b>
<b>IS</b>	<b>Zwischensumme Infrastruktur/Station</b>		<b>20.980</b>
	<b>Betrieb Verkehr</b>		
V1	Energiekosten des EVU (Bremsen/Anfahren)	3,00 €/Zughalt	31.020
<b>K</b>	<b>Summe KOSTEN (IS+V1)</b>		<b>52.000</b>
	<b>ERLÖSE</b>		
	<b>Station</b>		
E1	Stationspreiserlöse	2,90 €/Zughalt	29.986
	<b>Verkehr</b>		
	<i>Reisende pro Tag Mo-Fr (50% davon Sa/So/F)</i>	50	
E2	Fahrgelderlöse	3,40 €/Reisender	52.275
<b>SI</b>	<b>Saldo Infrastruktur (E1-IS)</b>	43%	<b>9.006</b>
	<i>Saldo Infrastruktur ohne Abschreibungen</i>		<b>19.236</b>
<b>SA</b>	<b>Saldo Verkehr (E2-E1-V1)</b>	<i>Annahme Bruttovertrag</i>	<b>-8.731</b>
<b>SG</b>	<b>Saldo Gesamt (E2-K)</b>		<b>275</b>

## Betriebswirtschaftliche Ebene

Für weitere gängige Stationstypen werden folgende Ergebnisse erreicht:

### Typ 2

- 2 Außenbahnsteige 155m, Zugang vom BÜ
- SPNV im Stundentakt Mo-So
- Invest: 1,27 Mio. €, Abschreibungen 32 T€/Jahr, Betriebskosten 29 T€/Jahr
- erforderliche Frequenz pro Werktag bei positivem Gesamtsaldo: **95 Reisende**
- negatives Infrastruktursaldo (-17%)

### Typ 3

- 2 Außenbahnsteige 155m, Zugang über Unterführung/Treppen
- SPNV im Stundentakt Mo-So
- Invest: 2,5 Mio. €, Abschreibungen 63 T€/Jahr, Betriebskosten 59 T€/Jahr
- erforderliche Frequenz pro Werktag bei positivem Gesamtsaldo: **153 Reisende**
- sehr negatives Infrastruktursaldo (-59%)

### Fazit

Werden die Investitionen unabhängig von der Finanzierung berücksichtigt, ist das Infrastruktursaldo unter den gegebenen Umständen (hier SP 2015, Kat. 6 Sachsen-Anhalt) in den Typfällen 2 und 3 negativ.

Dementsprechend ist das Verkehrssaldo hier bei Erreichen der Mindestreisendenzahl positiv, da höheren Fahrgelderlösen die fixen Stationspreise gegenüberstehen. In der Praxis ist dies jedoch nicht relevant, da der Stationspreis pro SPNV-Aufgabenträger als Mischkalkulation über die Kosten aller Stationen je Kategorie jährlich angepasst wird.

Letztendlich werden sämtliche Defizite durch die öffentliche Hand und damit den Steuerzahler getragen. Damit stellt sich die Frage, ob diese Mittel an anderer Stelle im ÖV-System für Betreiber und Nutzer wirkungsvoller eingesetzt werden können.

## (2) Volkswirtschaftliche Ebene

Bei der volkswirtschaftlichen Betrachtung werden neben der betriebswirtschaftlichen Seite auch die volkswirtschaftlich und systembedingt relevanten Aspekte integriert. Gängige Methode für Investitionen im ÖPNV unterhalb von 10 Mio. € ist dabei das sogenannte Projektdossierverfahren. Hierbei wird die erforderliche Anzahl von Ein- und Aussteigern (Reisenden) ermittelt, um Investition und Betrieb zu rechtfertigen.

Als volkswirtschaftlicher Nutzen werden dabei verlagerte Pkw-Fahrten monetär gewertet. Zusätzlich wird der Reisezeitverlust von durchfahrenden Reisenden angesetzt, der durch den zusätzlichen Stationshalt entsteht. Auf der Kostenseite sind die Investitionen in das Bahnhofsumfeld (P+R, B+R, Bus, Zuwegungen) enthalten, da nur dadurch die vollständige Funktionalität einer Bahnstation gewährleistet ist.

Das ermittelte Ergebnis wird in einem zweiten Schritt anhand der SPNV-Mobilitätsquote plausibilisiert. Dabei wird die erforderliche Reisendenzahl in das Verhältnis zu einem Wert gesetzt, der sich aus Einwohnern, Beschäftigten und Schulplätzen im Umfeld zusammensetzt. Die Quote sollte sich für SPNV im ländlichen Raum zwischen 4 und 8% bewegen.

Die erforderlichen Mindestreisendenzahlen bei einer volkswirtschaftlichen Betrachtung unterscheiden sich im Ergebnis nicht wesentlich von den Mindestzahlen aus betriebswirtschaftlicher Sicht.

*In dieser Ebene können weitere Effekte je nach spezifischer Situation berücksichtigt werden:*

- *Betriebsersparnisse im SPNV durch effektivere Betriebsführung nach Stationsschließungen (Umlafoptimierung bzw. –stabilisierung durch Fahrzeitgewinne bei Auflassung von mehreren Stationen entlang einer Strecke)*
- *Mehrkosten durch alternative Anbindung der Orte mit Stationsschließung durch Bus, Rufbus, Sammeltaxi etc.*
- *demografische Entwicklung im Zuge der Bewertung der SPNV-Mobilitätsquote*

## Volkswirtschaftliche Ebene

Musterkalkulation für Stationstyp 1  
(100m Außenbahnsteig, 1h/2h-Takt)

### Ergebnisse:

Ab einer Mindestzahl von  
**39 Reisenden** pro Werktag übersteigt  
der Nutzen die Kosten.

Die Mobilitätsquote beträgt 6,1% und  
ist damit plausibel.

### Typ 2

erforderliche Frequenz pro Werktag  
mit positivem Nutzen: **80 Reisende**

### Typ 3

erforderliche Frequenz pro Werktag  
bei positivem Nutzen: **142 Reisende**

*Die Ergebnisse sind abhängig von der Querschnittsbelastung an Reisenden auf der Gesamtstrecke. Zusätzliche Halte verlängern die Gesamtreisezeit und mindern die Attraktivität des SPNV. In der Musterrechnung ist eine Q-belastung von 500 Reisenden bei Typ 1, 1.000 bei Typ 2 und 2.000 bei Typ 3 angesetzt.*

		Stationstyp 1	
Nr.	Position	Einheit	
	KOSTEN		
	Infrastruktur		
1	Herstellungskosten Bahnsteige	Summe I1-I5	409.200
2	Herstellungskosten Umfeld (P+R, B+R, Bus, Zuwegungen)	pauschal	250.000
3	Summe Herstellungskosten		659.200
4	Abschreibungs- und Kapitalkosten p.a. (40 Jahre ND, 4%)		33.305
	Betriebs- und Vorhaltekosten		
5	Betriebskosten inkl. Instandhaltung/Wartung	Summe S1-S7	10.750
6	Energiekosten des EVU (Bremsen/Anfahren)	V1	31.020
7	Betriebskosten von adäquaten Ersatzangeboten bei Nichtbedienung (Bus, Taxi)		0
K	Summe KOSTEN	Summe Pos. 4 bis 7	75.075
	<b>Erforderliche Anzahl der Ein- und Aussteiger</b>		
8	Benötigte verlagerte Pkw-Fahrleistungen (bei 0,38 € Nutzen pro Pkw-km)	Pkw-km p.a.	197.566
9	Benötigte verlagerte Verkehrsleistung (bei 1,2 Pkm pro Pkw-km)	Pkm pro Jahr	237.079
10	Querschnittsbelastung der Strecke	500	
11	mittlere Reiseweite	40	
12	Verkehrsleistung durchfahrender Reisender (bei 290 Werktagen Mo-Sa)	Pos. 10 x Pos. 11 x 290	5.800.000
13	mittlere Reisezeit (in Minuten)	30	
14	Zeitverlust durch Aufenthalt an neuer Station (in Minuten)	1,4	
15	Nachfrageelastizität der Reisezeit	-0,8	
16	Änderungsquote der Verkehrsleistung	Pos. 14/13*15 in %	-3,7
17	Änderung der Verkehrsleistung durchfahrender Reisender	Pos. 16*Pos. 12	-216.533
18	Benötigte verlagerte Verkehrsleistung durch Reisende an der Station	Pos. 9-Pos. 17	453.613
E	Erforderliche Anzahl der Ein- und Aussteiger	Pos. 18/Pos.11/290 Werktage	39
	<b>Plausibilisierung: SPNV-Mobilität</b>		
19	Einwohner im 500m-Einzugsbereich (Faktor 1)	500	500
20	Einwohner im 500-1.000m-Einzugsbereich (Faktor 0,25)	500	125
21	Beschäftigte im 500m-Einzugsbereich (Faktor 1)	0	0
22	Beschäftigte im 500-1.000m-Einzugsbereich (Faktor 0,25)	50	13
23	Schulplätze Sekundarstufe II		0
24	Summe der Einwohnergleichwerte		638
M	Erforderliche SPNV-Mobilität an neuer Station	E/Pos. 24	6,1%

Beschreibung der Stationstypen	1 Bahnsteig 100 m	Kat. 7 Sachsen-Anhalt
	Neubau erforderlich	
	Stundentakt Mo-Fr 6-22h	
	2-h-Takt Sa/So/F 7-21 h	
	10.340 Zughalte p.a.	

## Zusammenfassung der wirtschaftlichen Kennzahlen

	Typ 1 (100m)	Typ 2 (2 x 155m)	Typ 3 (2 x 155m + PU/FÜ)
Mindestreisende betriebswirtschaftlich	50	95	153
Mindestreisende volkswirtschaftlich	39	80	132

### (3) Regionalpolitische Ebene

Neben den rationalen und berechenbaren betriebswirtschaftlichen Salden bzw. volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Faktoren spielen in der Praxis weitere Aspekte zur Gesamtbewertung des langfristigen Erhalts bzw. der Auflassung einer Bahnstation eine Rolle:

- Anbindung des ländlichen Raums auch bei sehr geringem Fahrgastpotenzial
- Bürgerunmut und Bürgerproteste gegen Stationsschließungen
- Sicherung einer Grundmobilität als politisches Signal
- Förderung des Tourismus
- sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Bahn, Bus und alternativen Bedienformen

Erfahrungen der vergangenen Jahre in verschiedenen Regionen (v.a. in den neuen Bundesländern) haben gezeigt, dass die Akzeptanz von Stationsschließungen nur dort vorhanden ist, wo

- die Station – meist aus historischen Gründen – ausweislich sehr ungünstig gelegen ist oder
- eine adäquate alternative ÖV-Bedienung eingerichtet und langfristig gesichert ist.

Die begrenzten und voraussichtlich zukünftig geringeren finanziellen Ressourcen für den ÖPNV/SPNV machen politische Entscheidungen zum Mitteleinsatz und damit zum Angebots- und Infrastruktumfang unumgänglich. Es hilft nichts, für sehr wenige Nutzer vergleichsweise teure Stationsinfrastruktur zu erhalten, wenn bei gleich hohem Mitteleinsatz für deutlich mehr Nutzer Verbesserungen möglich sind.

# Optimierungen

Ein optimaleres Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen ist erreichbar, wenn Kosten gesenkt und/oder Reisendenzahlen erhöht werden können. Hierfür gibt es eine Vielzahl von Ansatzpunkten:

## Reduzierung Kosten

- Einfache Baustandards
- Verzicht auf „Barrierefreiheit um jeden Preis“
- Sparsamer Betrieb (z.B. Energie)
  
- Übernahme von Vorhaltekosten durch die Gemeinden (z.B. Reinigung, Winterdienst, Kontrolldienste) in Kooperation mit der DB; Kostensenkung durch Ortsnähe, Qualitätsverbesserung und personelle Präsenz
  
- Bahnhofs-, Pflege- und Ordnungspartnerschaften zwischen Bahn und Gemeinden/Vereinen/Bürgern

## Standorte Sachsen-Anhalt: Halberstadt-Spiegelsberge

96.000,- €

- Außenbahnsteig 90m
- Bahnsteigkante komplett neu
- Asphaltbelag inkl. Blindenleitstreifen
- Sanierung DB PlusPunkt
- Befestigung Zufahrt und Pkw-Stellplätze

## Standorte Sachsen-Anhalt: Schierstedt

166.800,- €

- zwei Außenbahnsteige (120/140m)
- eine Bahnsteigkante komplett neu
- Asphaltbeläge inkl. Blindenleitstreifen
- zwei neue Wetterschutzhäuser inkl. Vitrinen
- Befestigung Zufahrt und Pkw-Stellplätze

## Standorte Sachsen-Anhalt: Schierstedt



## Standorte Sachsen-Anhalt: Wetterzeube

120.300,- €

- ein Mittelbahnsteig, zwei Kanten je 100m
- eine Bahnsteigkante komplett neu
- Betonsteinplatten inkl. Blindenleitstreifen
- Befestigung Zuwegung, Sitzbank

## Standorte Sachsen-Anhalt: Griebo



- zwei Außenbahnsteige, je 155m
- beide Bahnsteigkanten komplett neu
- Gussasphalt inkl. Blindenleitstreifen
- Rückbau ehem. Stationsgebäude

221.000,- €

# Neubau Bahnhaltepunkt Calbe (Saale) Stadt



- Neubau einer Bahnsteigkante (30m Länge)
- modulare Konstruktion (angemietet)
- Ausstattung: Wetterschutz, Radabstellbügel
- Planung/Bau innerhalb von 7 Monaten
- Inbetriebnahme Dezember 2014

160.000,- €

# Optimierungen

Ein optimaleres Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen ist erreichbar, wenn Kosten gesenkt und/oder Reisendenzahlen erhöht werden können. Hierfür gibt es eine Vielzahl von Ansatzpunkten:

## Reduzierung Kosten

- Einfache Baustandards
- Verzicht auf „Barrierefreiheit um jeden Preis“
- Sparsamer Betrieb (z.B. Energie)
  
- Übernahme von Vorhaltekosten durch die Gemeinden (z.B. Reinigung, Winterdienst, Kontrolldienste) in Kooperation mit der DB; Kostensenkung durch Ortsnähe, Qualitätsverbesserung und personelle Präsenz
- Bahnhofs-, Pflege- und Ordnungspartnerschaften zwischen Bahn und Gemeinden/Vereinen/Bürgern

## Erhöhung Reisendenzahlen

### *Aufgabe Land*

- Verbesserung Verkehrsangebot SPNV (Takt, Abfahrten)
- Förderung ÖPNV-Investitionsprogramm für Gemeinden

### *Aufgabe Gemeinde*

- Bau und Betrieb von Verknüpfungsanlagen im Umfeld (Radabstellplätze, P+R, Bushaltestellen)
- Bauliche Entwicklung/Verdichtung im Bahnhofsumfeld (gezielte Bauleitplanung)
- Fuß- und Radweganbindung der Bahnstation
- Ausschilderung der Bahnstation im Gemeindegebiet
- aktive Information der Bürger über Verkehrsangebote
- Vernetzung Bahn mit Tourismus/Vereinen
- Nutzung der Bahn für Dienst- und Schulfahrten
- Revitalisierung und Nutzung der Bahnhofsgebäude

### *Aufgabe Bürger*

- Häufigere Nutzung der Bahn im Alltag
- Übernahme von Pflegepartnerschaften für den Bahnhof

# Sachsen-Anhalt: Bahnhofswegweiser



# Radabstellplätze



# Busanbindung und Infotafeln



# Optimierungen

Ein optimaleres Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen ist erreichbar, wenn Kosten gesenkt und/oder Reisendenzahlen erhöht werden können. Hierfür gibt es eine Vielzahl von Ansatzpunkten:

## Reduzierung Kosten

- Einfache Baustandards
- Verzicht auf „Barrierefreiheit um jeden Preis“
- Sparsamer Betrieb (z.B. Energie)
  
- Übernahme von Vorhaltekosten durch die Gemeinden (z.B. Reinigung, Winterdienst, Kontrolldienste) in Kooperation mit der DB; Kostensenkung durch Ortsnähe, Qualitätsverbesserung und personelle Präsenz
- Bahnhofs-, Pflege- und Ordnungspartnerschaften zwischen Bahn und Gemeinden/Vereinen/Bürgern

Die Optimierung gerade auf der Potenzialseite kann oft mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen in kurzer Zeit erfolgen, so dass hier ablesbare Ergebnisse nach 1,5 – 2 Jahren erkennbar sein können.

Erst wenn die Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft sind, sollte die Bahnbedienung bei ungünstiger Nutzen-Kosten-Rechnung aufgegeben werden.

## Erhöhung Reisendenzahlen

### Aufgabe Land

- Verbesserung Verkehrsangebot SPNV (Takt, Abfahrten)
- Förderung ÖPNV-Investitionsprogramm für Gemeinden

### Aufgabe Gemeinde

- Bau und Betrieb von Verknüpfungsanlagen im Umfeld (Radabstellplätze, P+R, Bushaltestellen)
- Bauliche Entwicklung/Verdichtung im Bahnhofsumfeld (gezielte Bauleitplanung)
- Fuß- und Radweganbindung der Bahnstation
- Ausschilderung der Bahnstation im Gemeindegebiet
- aktive Information der Bürger über Verkehrsangebote
- Vernetzung Bahn mit Tourismus/Vereinen
- Nutzung der Bahn für Dienst- und Schulfahrten
- Revitalisierung und Nutzung der Bahnhofsgebäude

### Aufgabe Bürger

- Häufigere Nutzung der Bahn im Alltag
- Übernahme von Pflegepatenschaften für den Bahnhof

## Mobilität für die Bürger statt teure Infrastruktur

Für Bau, Betrieb und Vorhaltung der Infrastruktur sowie die zusätzlichen Zughalte entstehen wie dargestellt hohe Kosten. Die Stationen liegen nicht immer optimal zur Besiedlung, im ländlichen Raum verfügen ohnehin nur eine geringe Zahl von Orten und Ortsteilen über einen direkten Bahnanschluss.

### Modellrechnung für Stationstyp 2 (zweigleisig, Zugang über vorhandenen Bahnübergang)

- Investition (Bahnsteige/Umfeld):	1.750.000 € einmalig
- Abschreibungs- und Kapitalkosten:	90.000 € pro Jahr
- Kosten für den laufenden Betrieb:	29.400 € pro Jahr
- <u>Kosten für zusätzliche Zughalte:</u>	<u>37.000 € pro Jahr</u>
- <b>Summe jährliche Kosten:</b>	<b>ca. 156.400 €</b>

Es ist sinnvoll darüber nachzudenken, ob diese Mittel für tatsächlich nur 20-30 Fahrgäste (also 40-60 Reisende) pro Tag durch die öffentliche Hand bereitgestellt werden oder mit diesen Mitteln mehr Mobilitätseffekte erzielt werden können.

## Mobilität für die Bürger statt teure Infrastruktur

### Denkbare alternative Mittelverwendung: **regionales Mobilitätsbudget**

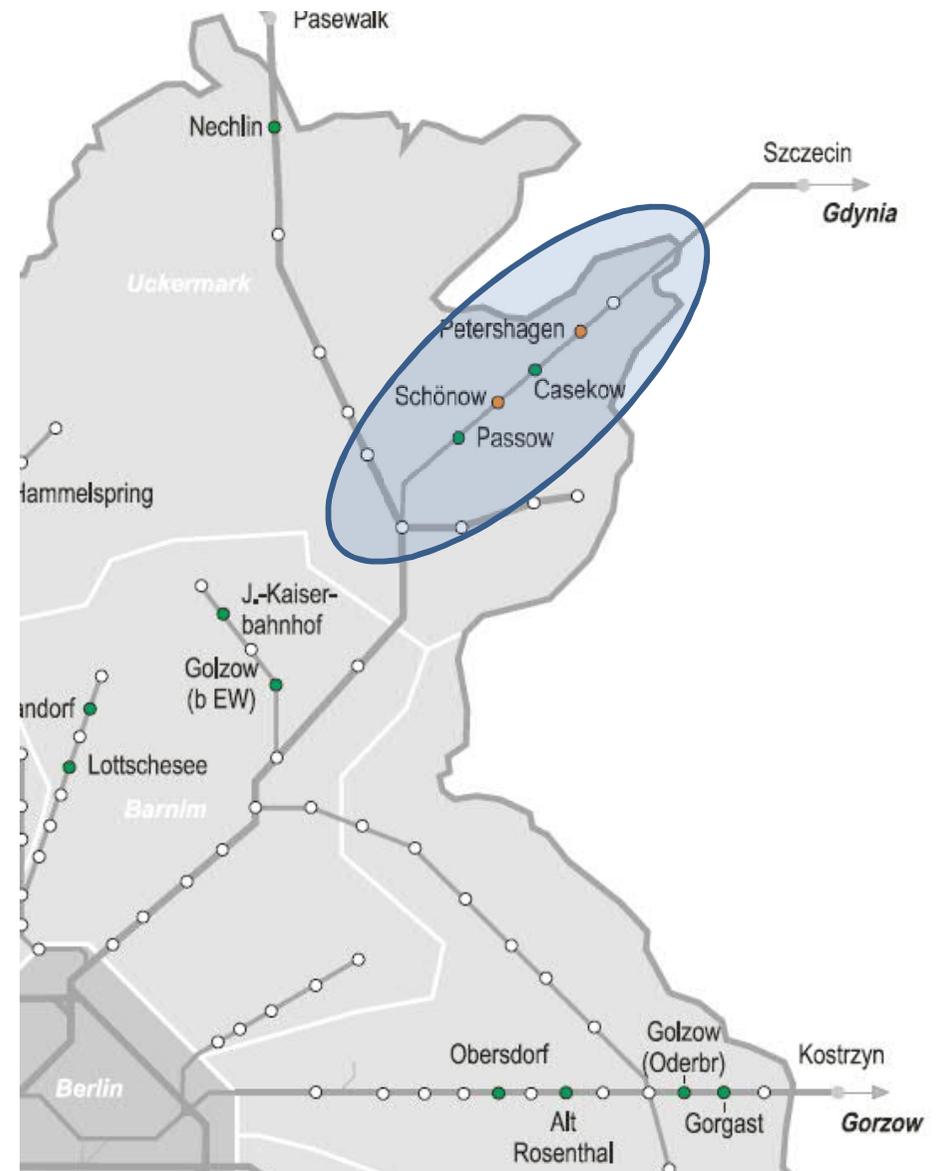
- Beschaffung von Kleinbussen mit barrierefreien Einstiegen; Investzuschüsse für öffentliche/private Fahrdienste
- Konzentration des barrierefreien Stationsausbaus auf die verbleibenden Stationen
- Schaffung von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn, Bus, Pkw und Fahrrad; Service- und Mobilitätszentralen
  
- Betriebskostenfinanzierung eines lokalen Kleinbusnetzes mit Erschließung aller Orte und Ortsteile in der Region
- Integration von Taxidiensten und gewerblichen sowie privaten Fahrangeboten
- Zuschüsse für Bürgerbusse

Das Modell setzt eine breite Bürgerbeteiligung sowie eine Flexibilisierung von bislang praktizierten Finanzierungsverfahren bei Investitionen und Betriebskosten voraus. Zudem ist das Personenbeförderungsrecht zu betrachten. In einigen Regionen gibt es erste Modellprojekte mit ähnlicher Ausrichtung (z.B. „Garantiert mobil!“ im Odenwaldkreis).

## Praxisbeispiel Bahnstrecke Angermünde – Stettin/Szczecin

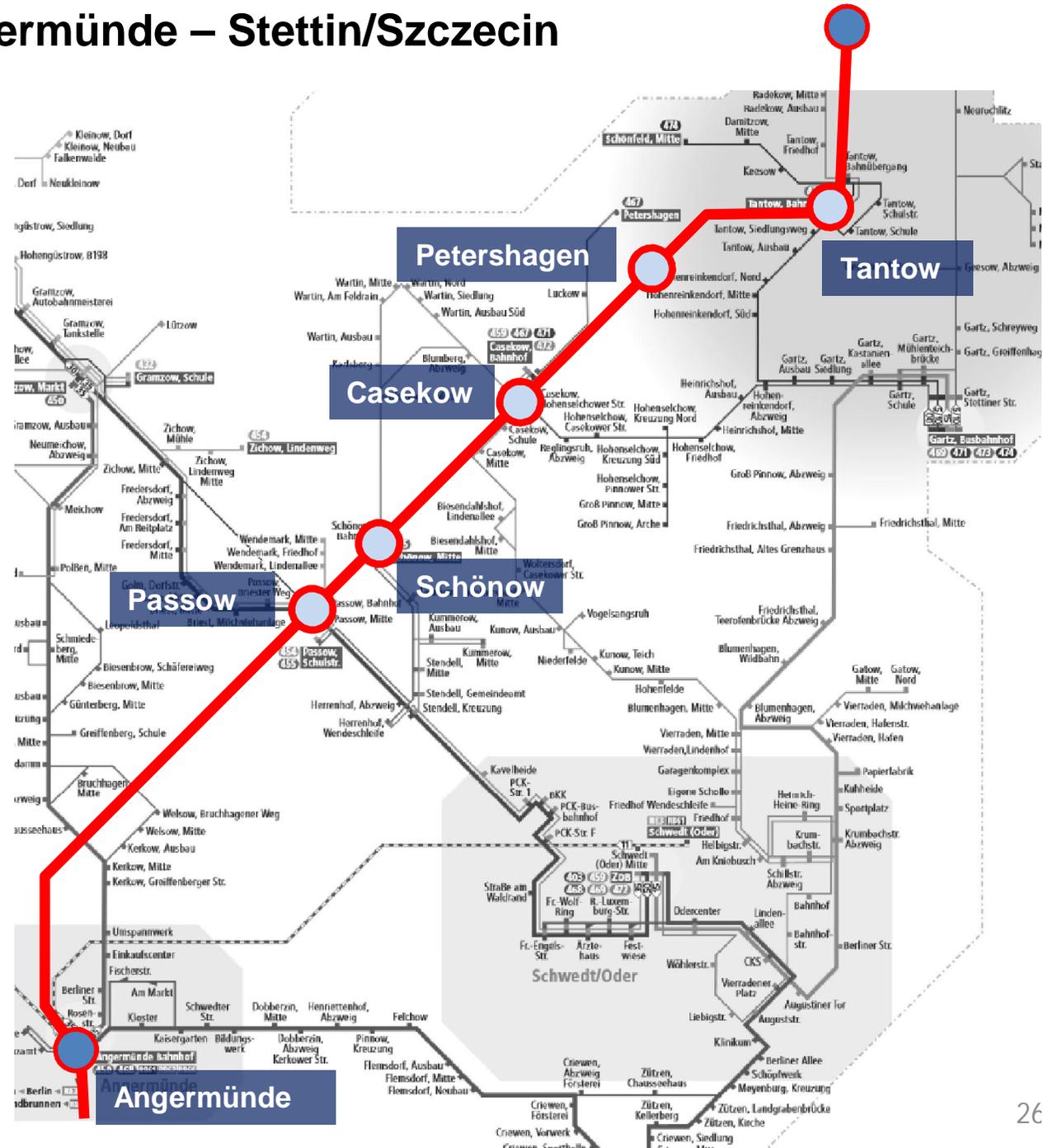
An der Bahnstrecke Angermünde – Tantow im Norden Brandenburgs lässt sich exemplarisch der Umgang mit kleinen und sehr kleinen Stationen betrachten. Es bestehen folgende Ausgangsbedingungen:

- Verbindung zwischen den Zentren Berlin und Stettin/Szczecin
- sehr dünn besiedelte Region (30 Einwohner / km<sup>2</sup>)
- einige Bahnstationen als Verknüpfungspunkte zu Verkehrsmitteln in die Region (Bus, P+R)
- mehrere Bahnstationen mit abseitiger Lage und extrem geringem Fahrgastaufkommen
- Strecke soll ausgebaut werden (Ziel zweigleisig und elektrifiziert), daher absehbar erheblicher Investitionsbedarf in die Stationsinfrastruktur
- SPNV aufgrund der Verbindungsfunktion langfristig gesichert
- derzeit 8 Bahnverbindungen pro Tag Angermünde – Stettin/Szczecin (kein Takt), davon 3 RE Berlin – Szczecin (teilweise kein Halt an allen Stationen)



# Praxisbeispiel Bahnstrecke Angermünde – Stettin/Szczecin

	Passow	Schönow	Casckow	Petershagen	Tantow
Reisende 2014 Mo-Fr	47	33	59	23	92
Reisende 2014 Sa/So	16	12	24	12	65
Einwohner	1000	300	1000	200	750
Abstand zur Besiedlung (m)	200-1500	400-1000	0-1000	400-1000	0-1000
Einsteiger je Einwohner Mo-Fr	2,4%	5,5%	3,0%	5,8%	6,1%
Stationskategorie (SPS 2015)	6	7	7	6	6



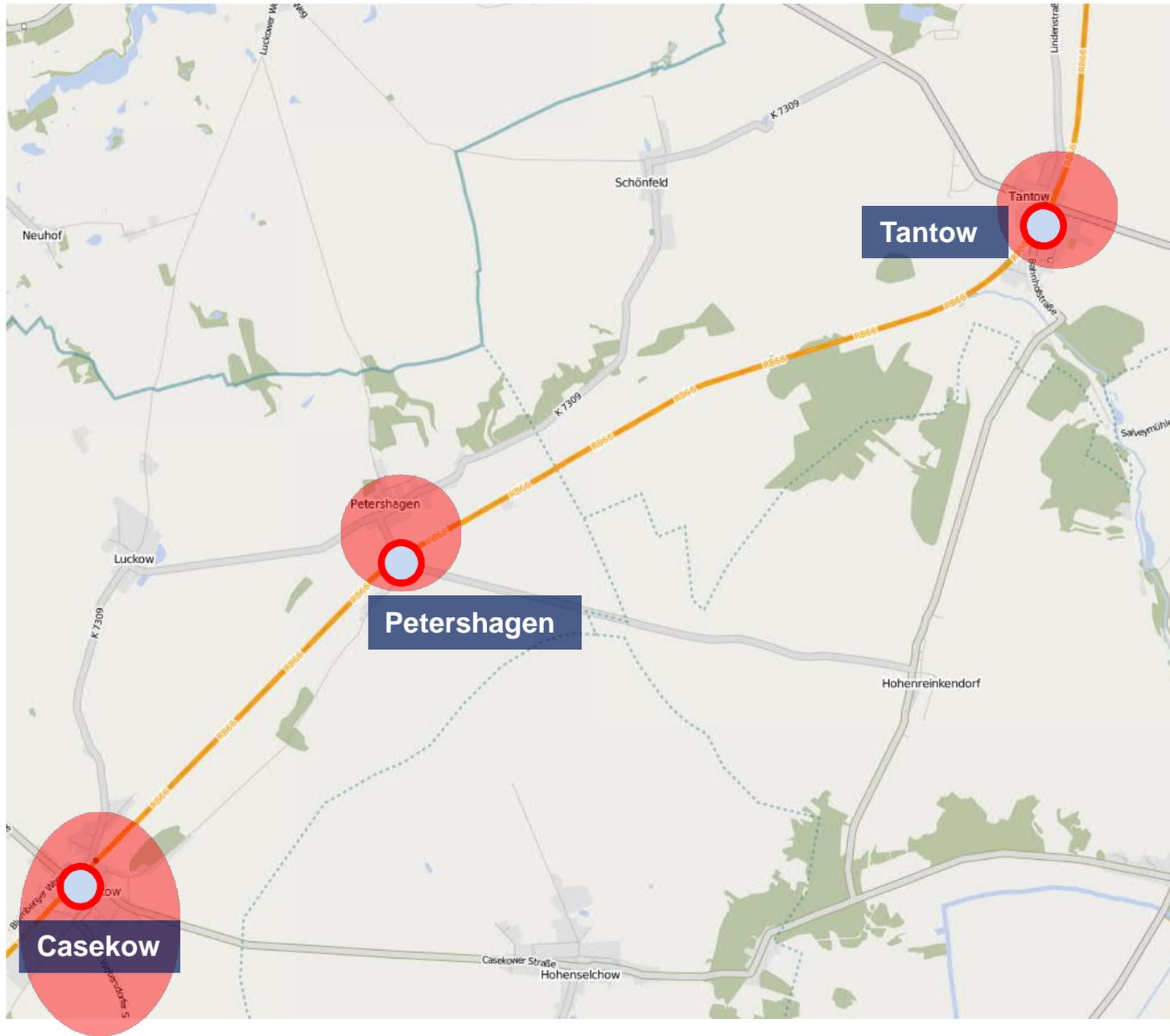
# Bahnhof Tantow



# Haltepunkt Schönnow

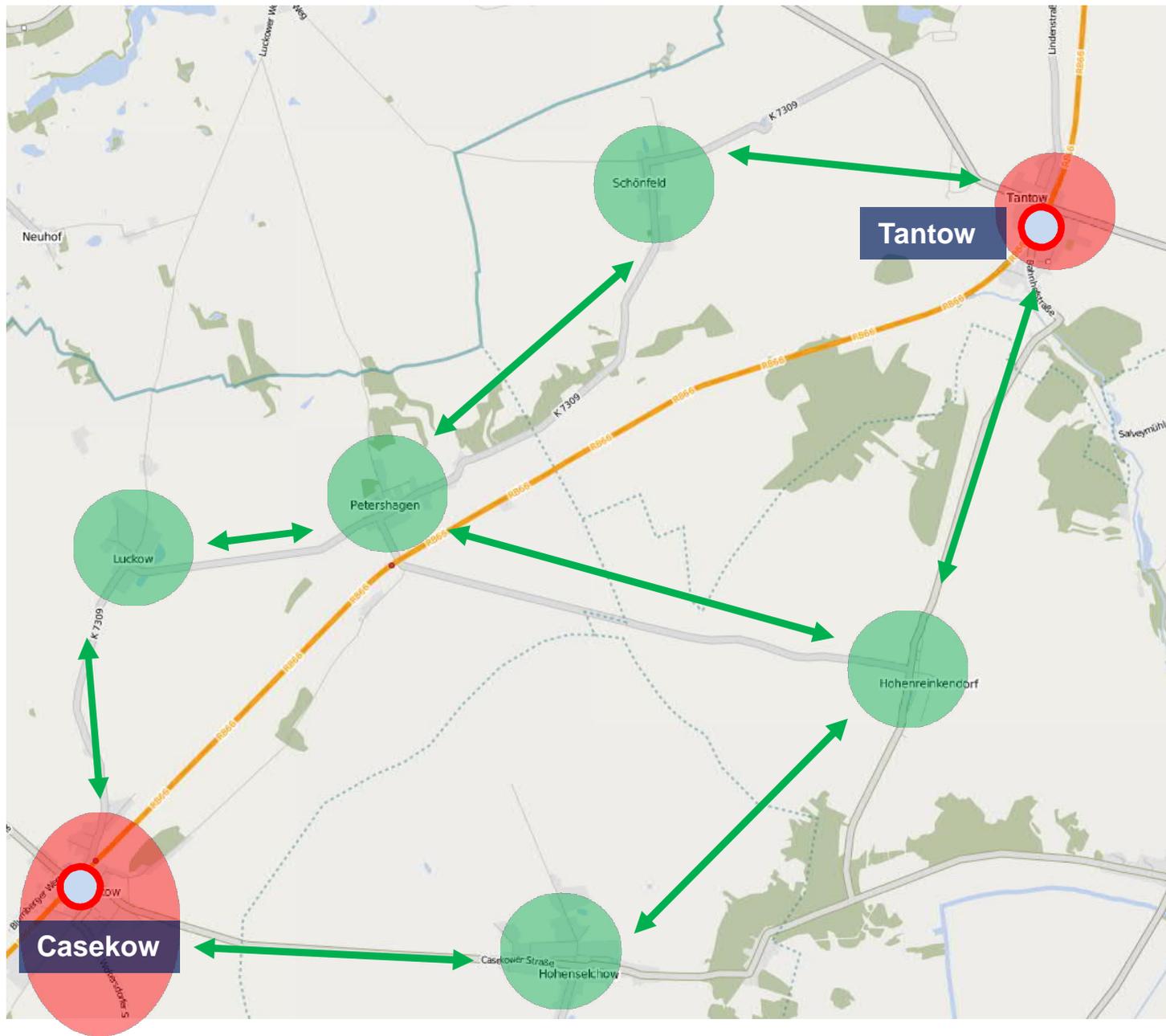


# Praxisbeispiel Bahnstrecke Angermünde – Stettin/Szczecin



Situation heute

## Praxisbeispiel Bahnstrecke Angermünde – Stettin/Szczecin



Situation zukünftig?

- flexible Anbindung aller Ortsteile im Umfeld
- Mobilität für mehr Menschen
- Verknüpfung Bahn/Bus an attraktiven Punkten
- Neue Verbindungen auch zwischen den Ortsteilen

*agentur*  
**BAHNSTADT**

Schönhauser Allee 6/7, 10119 Berlin

Tel. (030) 40 50 577 – 10, Fax. – 12

[www.bahnstadt.de](http://www.bahnstadt.de)

Bearbeitung: Stephan Wilhelm

Stand 2015