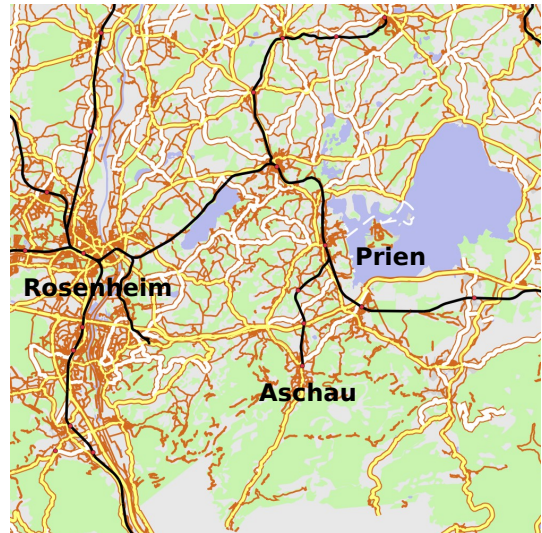


# Taktverdichtung auf der Bahnstrecke Rosenheim - Prien (Kursbuchstrecke 951, Streckennummer 5703)

## Ausgangssituation

Auf der Strecke München - Rosenheim - Salzburg fährt etwa jede Stunde ein Nahverkehrs zug, zusätzlich gibt es Fernverkehrs- und Güterzüge. In Rosenheim zweigt unter anderem die Strecke nach Kufstein - Innsbruck, die nördliche Brennerzulaufstrecke, mit Fern- Nah- und Güterverkehr ab. In Rosenheim gibt es heute einen Taktknoten zur Minute 30 im Nahverkehr und einen Knoten zur Minute 00 im Fernverkehr. Die Übergangszeit zwischen den Taktzügen des Nah- und Fernverkehrs beträgt in Rosenheim eine halbe Stunde. Dementsprechend wenig attraktiv sind die Fahrzeiten für Nutzer des Fernverkehrs auf der Strecke Rosenheim - Salzburg. Aus anderen Richtungen sieht es dank zusätzlicher Züge teilweise besser aus.



In Prien zweigt von der Hauptstrecke Rosenheim - Salzburg die Bahn nach Aschau, die Chiemgaubahn, ab. Ihre Züge orientieren sich sowohl am Nah- als auch am Fernverkehr, die Übergangszeiten in Prien sind nicht immer attraktiv. Die Fahrzeiten in die Prien benachbarten Orte an der Hauptstrecke, Bad Endorf und Bernau am Chiemsee, schwanken zwischen etwa 25 Minuten und deutlich mehr als einer Stunde.

## Vorgeschlagene Verbesserung

Die Züge zwischen Prien und Aschau sollen bis Rosenheim verlängert werden und dort auf den Fernverkehrsknoten ausgerichtet werden.

## Kosten

Der Aufgabenträger muß zusätzlich Zugkilometer bestellen. Bei einer Länge von 23 Kilometern mit einer zusätzlichen Fahrt pro Richtung und Stunde an allen Tagen des Jahres handelt es sich bei 16 Betriebsstunden um  $23 * 2 * 16 * 365$  Kilometer, also um etwa 270.000 Kilometer pro Jahr im Nahverkehr. Diese Mehrleistung kostet unter zwei Millionen Euro pro Jahr, selbst bei den hohen Preisen des allgemeinen Verkehrsdurchführungsvertrages. Beim Börsengang der DB AG wurde eine Kapitalrendite von 15% angestrebt. Der Zins für die Kapitalisierung der laufenden Kosten kann mit ca. zehn Prozent veranschlagt werden, damit läge eine entsprechende Investitionssumme bei etwa 20 Millionen Euro. Eine genauere Abschätzung auf der Basis aktueller Zahlen bleibt einer detaillierteren Projektuntersuchung vorbehalten.

## Nutzen

Die Fremdenverkehrsregion "westlicher Chiemgau" wird wesentlich besser an den Fernverkehr angebunden. Die Zeitersparnis im Fernverkehr beträgt pro Fahrt etwa 25 Minuten. Beides nutzt gleichermaßen der Wohnbevölkerung und den Gästen.

Allein in den drei Gemeinden Bad Endorf, Prien und Aschau wohnen etwa 25.000 Menschen. Wenn im Schnitt 20 Prozent einmal jährlich einen Fernzug für eine Reise über München hinaus nutzten, sind das 5.000 Reisen. Zur Wohnbevölkerung kommen 175.000 Übernachtungsgäste jährlich. Bei einem Modal Split von 20 Prozent im Ferienverkehr der Bahnhofsorte und einem Zuschlag für Fahrgäste aus bahnhofsfernen Orten sind das insgesamt mindestens 46.000 Personen mit je zwei Fahrten oder gut 250 Fahrgäste täglich.

Etwa die Hälfte dieser Fahrgäste fährt über Stuttgart, ein Vergleich mit der Strecke Ulm - Stuttgart liegt nahe. Dort soll eine etwa gleich große Zeitersparnis mit der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm zum Preis von zwei Milliarden Euro [1] erreicht werden. Wie sinnvoll ist es, für die gleiche Zeitersparnis den gut 100-fachen Betrag zu investieren? Es müssten täglich deutlich mehr als 25.000 Fahräste von der Neubaustrecke profitieren.

Fahrgastzahlen für die Strecke Ulm - Stuttgart konnten nicht gefunden werden. Zur Abschätzung wird deshalb die heutige Streckenbelegung herangezogen. In jeder Richtung verkehren 60-65 Züge, etwa ein Drittel Nahverkehr, der Rest zur Hälfte EC/IC- und ICE-Züge. Die Fahrzeitverkürzung durch die Tunnelstrecken wirkt sich im Nahverkehr höchstens teilweise aus, wichtig ist sie für den Fernverkehr.

Zweimal pro Stunde fährt in jeder Richtung ein Fernverkehrszug. Als Faustregel gilt für eine Fernverkehrslinie in voller Zuglänge 11.000 Fahrgäste pro Tag. Da die Züge erst ab Stuttgart richtig ausgelastet werden, ist ein Abschlag von 15 Prozent angemessen. Die IC-Züge auf der Strecke verkehren überwiegend mit sieben Wagen, also halber Zuglänge. Auch ein Teil der ICE-Züge verkehrt mit nur einem Zugteil, also halber Länge. Damit kann für die zwei Fernverkehrslinien die Anzahl der Nutznießer der Beschleunigung mit täglich 14.000 Personen abgeschätzt werden.

Wahrscheinlich ist die Zahl der Nutznießer der neuen Albquerung erheblich niedriger, da die Mehrzahl der IC/EC-Züge zwischen Ulm und Stuttgart mehrfach hält und deshalb die Neubaustrecke nicht nutzen kann. Damit profitieren diese Züge und ihre Fahrgäste auch nicht von der Verkürzung der Fahrzeit. Eine detailliertere Untersuchung würde ein Betriebskonzept für das Gesamtprojekt Stuttgart 21 voraussetzen. Ein solches existiert aber nicht - oder ist zumindest nicht veröffentlicht worden.

Auch ohne die Kritik des Bundesrechnungshofes [2] an den zu niedrigen Ansätzen für die Kosten der Albquerung zu vertiefen, heißt das: Die zusätzlichen Züge zwischen Prien und Rosenheim sind volkswirtschaftlich etwa doppelt so sinnvoll wie die Albquerung. Nebenbei: Wenn die Neubaustrecke über die Alb realisiert wird, addieren sich die Effekte, beide Projekte stehen nicht in Konkurrenz.

Nicht zu vernachlässigen ist auch der zusätzliche Nutzen des verdichteten Zugangebots. Die Strecke Rosenheim - Prien wird vom Nahverkehr zweimal pro Stunde, also doppelt so häufig wie heute, bedient. Das bedeutet eine wesentlich attraktivere Anbindung der Kreisstadt Rosenheim für den östlichen Landkreis und eine verbesserte Erschließung der Fremdenverkehrsregion "westlicher Chiemgau".

Gleichzeitig wird die Übereckverbindung von Aschau nach Salzburg verbessert. Die gegenüber dem heutigen Zustand stark verkürzten Umsteigezeiten machen die Fahrt mit der Eisenbahn wesentlich attraktiver. Jede unterbliebene Autofahrt entlastet die Umwelt und stärkt den Wohn- und Erholungswert der Region.

## **Stand der Realisierung**

Der Vorschlag wird hierrmit zur Diskussion gestellt.

## **Weitere Perspektiven**

Längerfristig soll der Fernverkehr zwischen München und Salzburg über Mühldorf geleitet werden. Dann ist die Strecke Rosenheim - Salzburg deutlich weniger belastet als heute. Selbst wenn dann der Verkehr auf der Relation Innsbruck - (Kufstein - Rosenheim) - Salzburg zunimmt, gibt es freie Kapazitäten. Damit wäre zusätzliche Halte möglich. Drei Haltepunkte in Stephanskirchen, Krottenmühl und Rimsting würden zusätzliches Fahrgastpotential erschließen. An allen drei Standorten existiert bereits heute eine Überquerung der Bahn für den Straßenverkehr. Die Haltepunkte sind deshalb ohne aufwendige Überführungsbauwerke realisierbar. Wenn nur die hier geforderten zusätzlichen Züge dort halten, genügen kurze Bahnsteige. In einer standardisierten Bauweise lassen sich alle drei Haltepunkte für weniger als 2 Millionen EUR bauen.

**Ansprechpartner:** Rudolf Barth, Bad Endorf

Literatur:

[1] <http://www.das-neue-herz-europas.de/finanzierung-wendlingen-ulm/default.aspx>

[2] [http://www.eurailpress.de/search/article/view/bundesrechnungshof\\_nbs\\_wendlingen\\_ulm\\_mit\\_veraltetem\\_kosten\\_nutzen\\_faktor.html](http://www.eurailpress.de/search/article/view/bundesrechnungshof_nbs_wendlingen_ulm_mit_veraltetem_kosten_nutzen_faktor.html)