



Zusammenfassung der Beurteilung zur Ermittlung der Investitionskosten von 47,5 Mio. € zum Erhalt der Südbahn

Fazit:

Das Verfahren zur Ermittlung dieser Investitionssumme ist unschlüssig und fragwürdig.

Begründung:

Zur Investitionskostenermittlung wird vom Gutachter folgende Feststellung vorangestellt:

„Die Gleisanlagen und weitere eisenbahnbetriebliche Anlagen im Abschnitt zwischen Parchim und Waren (Müritz) sind funktionsfähig und verkehrssicher für den derzeitigen Eisenbahnbetrieb.“

Nach diesen Feststellungen wäre ein Weiterbetrieb der Südbahn im Status Quo ohne Investitionen möglich.

Zur Vermeidung von zu erwartenden Geschwindigkeitseinbrüchen wären Investitionskosten wie im Folgenden erörtert, zu tätigen.

Die Investitionskosten sind in 3 Abschnitte unterteilt...

Unter der Annahme, dass die Investitionen der **Stufe I und II** vorrangig getätigt werden müssen, ergibt sich laut Gutachten ein Investitionsbedarf von 4.545.000 €. Hier gilt der Vorbehalt, dass alle Maßnahmen mit Neubaukosten kalkuliert worden sind und diverse Maßnahmen, wie das Durcharbeiten von Gleisen und die Profilierung von Gräben nach Aussage von Fachleuten zu hoch kalkuliert worden sind. Diese fragwürdigen Posten belaufen sich auf 2.275.000 €. Es ergibt sich ein „unstrittiger“ Posten von 2.270.000 € und realistischer Weise ein Abschlag von 50% auf den Fiktivposten, also 1.137.500 €.

Für Stufe I und II würden sich Investitionskosten in Höhe von 3.407.500 € ergeben.

Nach diesen Investitionen wären die Geschwindigkeitseinbrüche zwischen Parchim und Waren beseitigt.

Stufe III bedeutet einen Vollausbau der Strecke und ist optional.

Auch schon nach den Investitionen der Stufe I und II sind ein wirtschaftlicherer Betrieb der Strecke und Reisezeitverkürzungen möglich. Nachfolgende Tabelle zeigt, dass die im Gutachten überbetonten Geschwindigkeitseinbrüche gar keine gravierende Auswirkung auf die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit haben.

Folgende Tabelle zeigt die heute realisierten Geschwindigkeiten auf den verschiedenen Teilabschnitten der Südbahn

Streckenabschnitt	Streckenlänge	Fahrtzeit	Durchschnittsgeschwindigkeit	Zul.Höchstgeschwindigkeit
Hagenow-Ludwigslust	25 km	20 min	75 km/h	
Ludwigslust-Parchim	26 km	30 min	52 km/h	60
Parchim-Lübz	14 km	16 min	52,5 km/h	60
Lübz-Karow	20 km	25 min	48 km/h	60
Karow-Malchow	13 km	13 min	60 km/h	80 teilweise
Malchow-Waren	22 km	26 min	50	60
Waren-Neustrelitz	36 km	25 min	86,5	

Nach Behebung der Geschwindigkeitseinbrüche und dem Ausfahren der Höchstgeschwindigkeit wäre eine Fahrtzeitverkürzung von 20 Minuten möglich.

Die Gesamtfahrtzeit beträgt heute 155 Minuten (2 Std. 35 Min.) für 156 km, die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 60km/h.

Bei einer Gesamtfahrtzeit von 135 Minuten (2Stunden und 15 Minuten), nach Beseitigung der Geschwindigkeitseinbrüche, beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit 69,3 km/h.

Die reale Reisedauer auf der Gesamtstrecke beträgt heute ca. 3 Stunden und 30 Minuten.

Diese Darstellung zeigt, dass mit geringen Investitionskosten der Weiterbetrieb der Südbahn mit einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von ca. 70 km/h möglich ist. Bei besserer Eintaktung und Vermeidung von Wartezeiten wäre eine Verkürzung der Gesamtreisezeit um eine Stunde möglich, wodurch weitere Nutzergruppen erschlossen werden könnten

Stufe III bedeutet einen Vollausbau der Strecke auf 80-120 km/h Höchstgeschwindigkeit und ist **optional**.

Hier stellt der Gutachter voran: „**Die Erneuerung von Brücken, Gleisen, Weichen ist zustandsabhängig erforderlich**“.

Der Vollausbau soll eine Höchstgeschwindigkeit von 80-120 km/h ermöglichen, dies ist aber nicht notwendig, weil durch die oben beschriebenen Möglichkeiten Reisezeitverkürzungen umgesetzt werden können.

Es ist im Gutachten keine Zustandsbeschreibung von Brücken, Gleisen und Weichen vorhanden. Wie soll sich der Zustand von Gleisanlagen und weiteren eisenbahnbetrieblichen Anlagen die funktionsfähig und verkehrssicher sind (laut Gutachten) innerhalb kurzer Zeit so verschlechtern, dass 52,5 km Gleise und 5 Weichen für 25.744.000 € erneuert werden müssen? Warum sollen für 8.557.000 € Bahnübergangs-Sicherungsanlagen gebaut werden, die für einen Betrieb für 60 km/h Höchstgeschwindigkeit gar nicht nötig sind? Warum sollen für 4.810.000 € Brücken erneuert werden, wenn gar keine ingenieurtechnischen Unterlagen und Untersuchungen von diesen Bauwerken vorliegen?

Ausbaustufe III beinhaltet den Vollausbau der Strecke zwischen Parchim und Waren, den wir gar nicht brauchen, der aber in dem Gutachten mit 43.000.500 € zu Buche schlägt. Dies ist ein rein **spekulativer Posten!**

Fazit:

Zur Weiterführung des Bahnbetriebes für die nächsten 15 Jahre sind Investitionskosten von unter 5.000.000 € ausreichend. Im Übrigen muss darauf hingewiesen werden, dass die Infrastrukturbetreiber per Gesetz verpflichtet sind die Schieneninfrastruktur in gutem Zustand zu halten. Dafür sollen die Trassengebühren unter anderem auch verwendet werden. Dass aus einem kleinen Trassenstück der Südbahn pro Jahr 600.000 € Gewinn abgezogen werden können ist untragbar. Hat die Landesregierung da vielleicht schon eine Beschwerde beim Bundeseisenbahnamt eingereicht?

Otto Krachenfels

Dipl. Ing. Landespflege

Bürgerinitiative ProSchiene Hagenow-Neustrelitz

23.02.2014

Auszug aus dem Südbahn Gutachten S.27 ff.

2.4.9 Investitionskosten

Die Gleisanlagen und weitere eisenbahnbetriebliche Anlagen im Abschnitt zwischen Parchim und Waren (Müritz) **sind funktionsfähig und verkehrssicher für den derzeitigen Eisenbahnbetrieb.**

Jedoch sind zu den bereits bestehenden Geschwindigkeitseinbrüchen weitere Mängelstellen – schwerpunktmäßig an Durchlässen – bekannt, an denen demnächst die Einrichtung von Langsamfahrstellen mit 30 bzw. 20 km/h und damit eine Verlängerung der Reisezeit droht. Um eine Nutzung der Strecke **dauerhaft zu ermöglichen**, sind umfangreichere Erneuerungen sowohl der baulichen Anlagen als auch bei der Technischen Streckenausrüstung erforderlich. Die Maßnahmen können stufenweise durchgeführt werden.

Auch für Stufe I und II gilt folgendes:

Ohne Vorlage aktueller Bauwerksbefunde des Bestands können hierzu nur Investitionskosten für einen Ersatzneubau geschätzt werden, wo ggf. eine Sanierung ausreichend wäre.

Stufe I

In einer ersten Stufe (Sofortmaßnahmen) verbleibt das Betriebskonzept im Status quo. Dazu sind Investitionen erforderlich, um die Reisezeit halten zu können. Es wird unterstellt, dass nur noch betrieblich notwendige Gleisanlagen bei Umbauten berücksichtigt werden (in den Bahnhöfen Lübz, Karow, Malchow jeweils 2 Gleise und 2 Weichen). Die Bahnhofspurpläne und die Stellwerkstechnik werden beibehalten, daraus folgend auch $v_{\max} = 40$ km/h in Bahnhöfen im Abschnitt Parchim – Waren (Müritz).

Die Investitionskosten werden für die o.g. drei Abschnitte ermittelt.

Position	Maßnahmen	WPM- WKA Kosten T(€)	WKA- Alt- Schwerin Kosten T(€)	Alt- Schwerin - WWR Kosten T(€)
Durchlässe	Erneuerung von ca. 15 Durchlässen	455,0	-	520,0
Gleise	Durcharbeitung ca. 20 km Gleis (bewachsene Abschnitte vor/nach BÜ und in Waldabschnitten) und Schwellenauswechslung (300 m Alkali-schwellen)	800,0 97,5	50,0	450,0
Entwässerung	ca. 40 km Graben profilieren	480,0	30,0	270,0
Bahnsteige	Instandsetzungsarbeiten an ca. 5 Bahnsteigen	13,0	-	52,0
ntg BÜ	Herstellung Sichtdreiecke nicht technisch gesicherte BÜ (14 Anlagen)	18,0	-	18,0
Summe		1.863,5	80,0	1.310,0

Tabelle 12: Investitionskosten Stufe I (Stand: August 2013)

Stufe II

In einer zweiten Stufe erfolgt – bei Beibehaltung des betrieblichen Status quo - die Rationalisierung der Infrastruktur. Ziel der Stufe II ist die Reduzierung des Personals. Dazu wird ein Zugleitbetrieb eingeführt. Der Zugleiter sitzt im Bf Malchow. Das Wärterstellwerk im Bf Malchow kann unbesetzt bleiben, wenn der in der Bahnhofseinfahrt gelegene Bahnübergang in eine ÜS-Anlage umgebaut wird. Der Bahnhof Karow wird durchgeschaltet und die Stellwerke werden nur im Falle von Sonderfahrten besetzt. Da im Bf Lübz Züge enden, muss diese Dienststelle besetzt bleiben. Statt bisher 15 Personalen werden dann im Regelbetrieb nur noch 6 Personale benötigt. Aufgrund der touristischen Bedeutung (Besucher AGRONEUM = Agrarhistorisches Museum) ist der Neubau des Bahnsteiges Alt Schwerin mit einer Höhe von 0,55 m vorgesehen.

Position	Maßnahmen	WPM- WKA Kosten T(€)	WKA- Alt- Schwerin Kosten T(€)	Alt- Schwerin -WWR Kosten T(€)
Weichen	Ausbau von 3 nicht mehr benötigten Anschlussweichen ohne Signalabhängigkeit	-	-	54,0
ZLB	Umstellung Bf Malchow auf ZLB, Durchschalten Bf Karow	-	214,0	240,0
BÜSA	Umwandlung von Hp in ÜS-Anlagen (2 Anl.) inkl. Kabelanlage	-	314,0	340,0
Bahnsteige	Neubau Bahnsteig (100m) Alt Schwerin	-	130,0	-
Summe		-	658,0	634,0

Tabelle 13: Investitionskosten Stufe II (Stand: August 2013)

Stufe III

Um langfristig ein modernes und wirtschaftliches Verkehrsangebot auf der Strecke anbieten zu können, wird in einer dritten Stufe das Betriebskonzept optimiert verbunden mit einer Reisezeitverkürzung bzw. einem neuen Fahrplan mit besseren Anschlussbeziehungen. Es ist zu prüfen, ob die Regelkreuzung von Malchow nach Karow verlegt werden kann mit dem Ziel, als nächsten

Kreuzungsbahnhof für den Zwei-Stunden-Takt Neustadt-Glewe zu erreichen. Dafür wird ein Streckenausbau auf 80 km/h – insbesondere im Abschnitt zwischen Parchim und Karow notwendig. Als Betriebsverfahren wird Technisch unterstützter Zugleitbetrieb als günstigste Variante im Zugleitbetrieb unterstellt. Der Sitz des Zugleiters ist in Karow (aus der Sicht des Verfassers u.a. auch günstig wegen der ggf. möglichen Aufrechterhaltung oder Wiedereinrichtung von Zugverkehrsleistungen auf der Strecke Meyenburg – Karow – Priemerburg (– Güstrow)). Mit der Schaffung des Betriebsmittelpunktes in Karow wird der erforderliche Personaleinsatz im Bf Karow konzentriert. Dadurch wäre eine Durchschaltung des Bf Malchow möglich. Eine Besetzung der Dienststelle in Lübz entfällt.

Bei Entscheidung für eine Regelkreuzung in Karow (insofern rechnerisch möglich) sollte in Stufe II auf die Umsetzung des Zugleitbetriebes im Bf Malchow verzichtet werden, um verlorene Aufwendungen zu vermeiden.

Die Erneuerung von Brücken, Gleisen, Weichen ist **zustandsabhängig erforderlich**, um Fahrzeitgewinne realisieren zu können. Eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit hat bei der vorhandenen Linienführung geringe Auswirkungen. Bei Erhöhung der Streckengeschwindigkeit um mehr als 10% (hier von 60 auf 80 km/h) sind alle Brücken, Durchlässe, Stützmauern, Erdbauwerke zu begutachten, ggf. nachzurechnen und Maßnahmen abzuleiten. **Ohne Vorlage aktueller Bauwerksbefunde des Bestands können hierzu nur Investitionskosten für einen Ersatzneubau geschätzt werden, wo ggf. eine Sanierung ausreichend wäre.**

Die erforderlichen Investitionen müssten bei Entscheidung für einen Weiterbetrieb in den nächsten Planungsphasen geprüft und durch entsprechende Gutachten bzw. Standsicherheitsnachweise nachgewiesen werden. Nach Informationen während der Ortsbefahrung bestehen seitens der Betreiber Bestrebungen weitere Verkehrsstationen – analog zu Hp Inselstadt Malchow – näher an die Ortslage zu verlegen. Diese Maßnahmen sollten umgesetzt werden.

Position	Maßnahmen	WPM- WKA Kosten T(€)	WKA- Alt- Schwerin Kosten T(€)	Alt- Schwerin -WWR Kosten T(€)
BÜSA	Neubau elektronische BÜSA (13 Anl.), Verlängerung der Einschaltstrecken BÜSA für 80 km/h (6 Anl.)	2.632,0	1.975,0	3.950,0
Brücken	Erneuerung 4 Brücken	3.380,0	-	1.430,0
Hochbauten	statt regelmäßiger Prüfungen und ver- kehrssichernder Maßnahmen wäre der Verkauf oder Abriss ehem. Empfangs- gebäude, Güterschuppen o.ä. zu empfehlen	-	-	-
Gleise, Wei- chen	52,5 km Gleiserneuerung 5 St Weichenerneuerung	12.507,0	4.186,0	9.051,0
ZLB	Erweiterung des Zugleitbetriebs auf den Bf Lübz und ggf. Umsetzung des Zuglei- terarbeitsplatzes von Malchow nach Karow	2.289,0	388,0	298,5
Bahnsteige	Erneuerung der Bahnsteige	270,0	169,0	530,0
Summe		21.078,0	6.718,0	15.259,5

Tabelle 14: Investitionskosten Stufe III (Stand: August 2013)