



*„Standardisierte Bewertungsmaßstäbe
greifen auf dem Land zu kurz“*

Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister für Landesentwicklung und
Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, 2006 - 2011

Bahn & Bus aus einem Guss:

Das „Schmiedeberger Modell“ als Möglichkeit

zur Gewinnung von Fahrgästen in ländlichen Regionen



DBV-Kurzvorstellung

- Gegründet am 1. April 1993 als „Pro Bahn Hauptverband in der DDR e. V.“
- seit 1995: bundesweit tätig als Kundenverband für den Personen– und Güterverkehr
- heute: mehr als 50 Vereine, Verbände, Fördermitglieder und Einzelmitglieder
- rein ehrenamtliche Arbeit, keine Förderung und finanzielle Unterstützung durch Länder oder Kommunen, Finanzierung nur durch Mitgliedsbeiträge und Spenden
- flächendeckend Landesverbände, diverse Regionalverbände und Fördervereine
- Mitgliedschaft im Europäischen Fahrgastverband, Allianz pro Schiene, Klima-Bündnis, Klima-Allianz, Verbraucherzentrale Bundesverband, Initiative Transparente Zivilgesellschaft
- enge Zusammenarbeit und Austausch mit Partnern zu übergreifenden Themen
- Deutsche Schienenverkehrs-Wochen (seit 39 Jahren), Deutscher Schienenverkehrs-Preis (seit 17 Jahren)
- 1993 Gründung einer eigenen Eisenbahngesellschaft zur Rettung und Reaktivierung von Eisenbahninfrastrukturen; heute: Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)




Warum das Auto inzwischen in ländlichen Regionen ein Problem ist

- Zersiedelung wird gefördert
- lange Wege zwischen Wohnort, Arbeit, Bildung und Kultur sind „müheles“ mit dem Auto überwindbar und sie werden immer länger. Infrastruktur und soziales Leben verlagert sich deshalb immer in Städte
- Kaum mehr lokal vorhandene soziale, kulturelle und wirtschaftliche Infrastrukturen vorhanden.
- Schlafdörfer fördern nicht den Zusammenhalt und Austausch, das gesellschaftliche Zusammenleben und den Zusammenhalt
- Kosten der Pkw-Nutzung werden unterschätzt
- Der Straßenverkehr ist für 20% der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich, die notwendige Reduzierung in den vergangenen Jahrzehnten fand nicht statt
- Ein nicht vorhandenes oder unattraktives ÖPNV-Angebot zwingt zur Autonutzung



Was hat das Schmiedeberger Modell mit „Klima retten“ zu tun?

Kosten und Emissionen des Autofahrens werden unterschätzt

Fahrzeug	Fahrtstrecke/Tag	Kosten/km *)	Kosten/Arbeitstag	Kosten Arbeitsjahr **)	Jahresfahrleistung	CO ² -Ausstoß/Jahr ***)
	5	0,557 €	2,785 €	584 €	1.050 km	119 kg
	10	0,557 €	5,57 €	1.169 €	2.100 km	239 kg
	15	0,557 €	8,355 €	1.754 €	3.150 km	359 kg
	20	0,557 €	11,14 €	2.339 €	4.200 km	478 kg
	30	0,557 €	16,71 €	3.509 €	6.300 km	718 kg

Verkehrsmittel	THG-Emissionen/Pkm	Auslastung
Pkw	152	1,4 Pers./Pkw
Eisenbahn	85	17 %
Linienbus	111	13 %

*) WLTP-Werte nach Angaben ADAC. Sparsames Mittelklassemodell mit 85 kW und 4,1 l/100 km

**) fiktiv 210 Arbeitstage

***) 114 g/km Ausstoß laut ADAC-Liste

← UBA, TREMOD 2020



Schmiedeberger Modell - was ist das?

- regionales Bahn-/Bus-Konzept zur Sicherstellung der Mobilität in ländlichen Regionen durch eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsmitteln (keine Konkurrenz mehr)
- ein ÖPNV-Unternehmen erbringt sowohl Leistungen im Bus (Straße) und auf der Schiene (Zug)
- die Wahl des eingesetzten Verkehrsmittels orientiert sich an der Nachfrage
- alle Partner - Bundesland, Landkreis, Kommune, Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, örtliche Wirtschaft, Tourismusanbieter - arbeiten eng zusammen
- Zielvereinbarungen zwischen Besteller (Aufgabenträger) und Ersteller (Verkehrsunternehmen) bedeuten wirtschaftlicher Einsatz von Steuergeld und Planungssicherheit
- die Region wird insgesamt attraktiver
- für die Verkehre im Schmiedeberger Modell ist weiterhin der ÖPNV-Aufgabenträger zuständig
- Keine Konkurrenz zum Deutschlandtakt (keine starre Taktbedienung)
- Schaffung von regionalen Arbeitsplätzen und Wertschöpfungsketten



Schmieberger Modell - regionale Einordnung

- Bundesland Sachsen-Anhalt, Landkreis Wittenberg (31.12.2020: 124.200 EW)
- Strecke Lutherstadt Wittenberg - Pretzsch - Bad Schmiedeberg (18 km, eingleisig, nichtelektrifiziert)
- Lutherstadt Wittenberg (189 EW/km²): ICE-Halt, SPNV-/ÖPNV-Knoten
- Zwischenstationen: 35 bis 70 EW/km²
- Eigentümer der Strecke: DB Netz AG, gepachtet von Deutscher Regionaleisenbahn (DRE)
- z. Zt. keine SPNV-Verkehrsbestellung
- Güterverkehr z. Zt. nur im südlichen Abschnitt (Eilenburg, Freistaat Sachsen)

Schmiedeberger Modell - zeitliche Einordnung

- 2004 wird das Dübener Netz von DB Netz zur Übernahme ausgeschrieben, 2005 durch DRE gepachtet
- SPNV-Leistungen weiterhin durch DB Regio
- Dezember 2007: Abbestellung des SPNV durch die NASA GmbH

- 2010 bis 2014: „Schmiedeberger Modell“ wird durchgeführt und weiter „verfeinert“.
Fahrradmitnahme im Zug ist ein wichtiger Pluspunkt—für Schüler- und Ausflugsverkehre
- Rückgrat beim Verkehrsaufkommen ist der Schülerverkehr
- Fahrzeit wird kurzfristig mit Infrastrukturverbesserungen um 15 Minuten verkürzt
- Zugangebot: werktags 5 Zugpaare, Sonn- und Feiertage: 3 Zugpaare



Bad Schmiedeberg

Fahrplan vom 13. Dezember 2009 bis 11. Dezember 2010

Abfahrt

Zug	Zeit	Richtung
5.00		
VB 86500	5.42 ✕	Splau 5.47 - Pretzsch (Elbe) 5.52 - Trebitz (Elbe) 6.00 - Rackith (Elbe) 6.15 - Eutzsch 6.21 - Pratau 6.25 - Lutherstadt Wittenberg 6.30
8.00		
VB 86502	8.02 ✕	Splau 8.07 - Pretzsch (Elbe) 8.12 - Trebitz (Elbe) 8.20 - Rackith (Elbe) 8.35 - Eutzsch 8.41 - Pratau 8.45 - Lutherstadt Wittenberg 8.50
10.00		
VB 86510	10.00 Ⓢ †	Splau 10.05 - Pretzsch (Elbe) 10.10 - Trebitz (Elbe) 10.19 - Rackith (Elbe) 10.34 - Eutzsch 10.40 - Pratau 10.45 - Lutherstadt Wittenberg 10.50
12.00		
VB 86504	12.50 ✕	Splau 12.55 - Pretzsch (Elbe) 13.00 - Trebitz (Elbe) 13.15 - Rackith (Elbe) 13.30 - Eutzsch 13.36 - Pratau 13.40 - Lutherstadt Wittenberg 13.44
14.00		
VB 86506	14.50 ✕	Splau 14.55 - Pretzsch (Elbe) 15.00 - Trebitz (Elbe) 15.15 - Rackith (Elbe) 15.30 - Eutzsch 15.36 - Pratau 15.40 - Lutherstadt Wittenberg 15.44
16.00		
VB 86512	16.00 Ⓢ †	Splau 16.05 - Pretzsch (Elbe) 16.10 - Trebitz (Elbe) 16.19 - Rackith (Elbe) 16.34 - Eutzsch 16.40 - Pratau 16.44 - Lutherstadt Wittenberg 16.53
VB 86508	16.50 ✕	Splau 16.55 - Pretzsch (Elbe) 17.00 - Trebitz (Elbe) 17.15 - Rackith (Elbe) 17.30 - Eutzsch 17.36 - Pratau 17.40 - Lutherstadt Wittenberg 17.44

Verkehrsunternehmen: **Vetter GmbH**, Hinsdorfer Weg 1, 06780 Salzkurkapelle;
www.vetter-bus.de ☎ 034 94 - 3 66 90
i-Büro Busbahnhof Wittenberg am Bahnhof ☎ 0 34 91 - 48 07 90
Infrastrukturbetreib: Deutsche Regioeleisenbahn GmbH, Kurfürstendamm 11, 10719 Berlin

Ankunft

Zug	Zeit	Richtung
7.00		
VB 86501	7.27 ✕	Lutherstadt Wittenberg 6.37 - Pratau 6.42 - Eutzsch 6.46 - Rackith (Elbe) 6.52 - Trebitz (Elbe) 7.07 - Pretzsch (Elbe) 7.17 - Splau 7.22 -
9.00		
VB 86503	9.46 ✕	Lutherstadt Wittenberg 8.56 - Pratau 9.01 - Eutzsch 9.05 - Rackith (Elbe) 9.11 - Trebitz (Elbe) 9.26 - Pretzsch (Elbe) 9.36 - Splau 9.41 -
12.00		
VB 86511	12.00 Ⓢ †	Lutherstadt Wittenberg 11.09 - Pratau 11.15 - Eutzsch 11.19 - Rackith (Elbe) 11.25 - Trebitz (Elbe) 11.42 - Pretzsch (Elbe) 11.50 - Splau 11.55 -
14.00		
VB 86505	14.42 ✕	Lutherstadt Wittenberg 13.54 - Pratau 13.59 - Eutzsch 14.03 - Rackith (Elbe) 14.09 - Trebitz (Elbe) 14.24 - Pretzsch (Elbe) 14.32 - Splau 14.37 -
16.00		
VB 86507	16.42 ✕	Lutherstadt Wittenberg 15.54 - Pratau 15.59 - Eutzsch 16.03 - Rackith (Elbe) 16.09 - Trebitz (Elbe) 16.24 - Pretzsch (Elbe) 16.32 - Splau 16.37 -
18.00		
VB 86513	18.00 Ⓢ †	Lutherstadt Wittenberg 17.10 - Pratau 17.17 - Eutzsch 17.21 - Rackith (Elbe) 17.27 - Trebitz (Elbe) 17.42 - Pretzsch (Elbe) 17.52 - Splau 17.55 -
18.00		
VB 86509	18.42 ✕	Lutherstadt Wittenberg 17.54 - Pratau 17.59 - Eutzsch 18.03 - Rackith (Elbe) 18.09 - Trebitz (Elbe) 18.24 - Pretzsch (Elbe) 18.32 - Splau 18.37

Zeichenerklärung:
✕ = werktags außersamstags; Ⓢ = samstags; † = sonn- und feiertags;
VB = Nahverkehrszug der Vetter GmbH

- Finanzbedarf: 1 Mio. €/Jahr
- 98.500 Zugkm /Jahr
- Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich, Zufriedenheit mit Verkehren nimmt zu
- 31. August 2014: Landtagwahlen in Sachsen-Anhalt mit neuem Verkehrsminister. Seine Aussage: keine Streckenreaktivierungen
- 2014: Konzeptanpassung mit mehr Bus- und weniger Bahnverkehr, um Ausgaben bei 790.000 € zu deckeln (Forderung des Landes Sachsen-Anhalt)
- Land bestellt zum Fahrplanwechsel trotz Kostenreduzierung auf 790.000 €/Jahr den Verkehr ab, da 300 geforderte Fahrgäste pro Tag nicht erreicht werden (Ist: 280)



Schmiedeberger Modell - rechtliche Einordnung

- Öffentliche Eisenbahninfrastruktur
- Infrastrukturbetreiber nach § 3 AEG: DRE GmbH
- Stationsnutzungsverträge mit DB Station & Service
- Verkehrsleistungen werden durch Landkreis bestellt (Besteller)
- Eisenbahn-Verkehrsunternehmen ist das örtliche Busunternehmen (Ersteller)



- Fahrpersonal waren beim Busbetrieb angestellt. Fahrzeuge waren gemietet (Kauf angedacht)
- Einsatz von Standard-Linienbussen oder Triebwagen
- Vereinfachtes Betriebsverfahren, Zugleitbetrieb/Streckenblock. Kein örtliches Eisenbahn-Betriebspersonal erforderlich



Schmiedeberger Modell - warum gibt es bisher keine Fortsetzung?

- Trennung der Zuständigkeit zwischen SPNV und ÖPNV
- Schmiedeberger Modell ist im Betrieb teurer als reiner Busverkehr
- Verwaltungsgrenzen verhindern das Betrachten von überregionalen Reiseketten und Nachfragen
- DB AG hat an kleinteiligen, Nichttakt-Verkehren kein Interesse
- Eisenbahnrecht ist kompliziert
- Busunternehmen „wittern“ generell Konkurrenz
- DB Station & Service als Eigentümer der Zugangsstellen (Bahnsteige) ist nicht verpflichtet, Nutzungsverträge abzuschließen. Die Preisbildung ist ein schwarzes Loch
- Streckenzustand erfordert meist hohe Investitionen für den Infrastrukturbetreiber. Diese müssen auf die Trassenpreise umgelegt werden. Deshalb braucht es einen längeren Projektzeitraum
- Kosten für die Instandhaltung der Bahnübergänge werden dem Eisenbahnbetrieb zugerechnet



Deutscher **Bahnkunden**-Verband e. V.,



- Jahrelanger Investitionsstau ist die Regel
 - Betriebsvereinfachungen und Rationalisierungen erfordern Investitionskosten, die auf die Trassenentgelte umgelegt werden müssen
 - Straßenverkehrsbehörden dulden keine dauerhaften Geschwindigkeitsbegrenzungen im Bereich von Bahnübergängen
 - Instandhaltung von Bahnübergängen obliegt den Eisenbahn-Infrastrukturbetreibern
-
- Es gibt kaum bezahlbare Gebrauchtfahrzeuge auf dem Markt. Hoher Emissionsausstoß
 - Der Einsatz von EU-Altfahrzeugen (!) ist faktisch unmöglich, da Zulassungsverfahren und Umbauten eine Neuzulassung bedeuten. Das gilt auch für in Deutschland gebaute Fahrzeuge mit deutschen Originalpapieren! („Y-Tog“, Bild oben)



Was ist zu tun?

- Bundesweite, einheitliche Regelung des Eisenbahnrechts
- Abbau von Hürden für „Mischverkehre“
- Aufgabe der starren Vorgaben von 1.000/500 Pkm für Bahnstrecken, ab denen erst angeblich Bahnstrecken wirtschaftlich sind
- Gesamtbetrachtung der Wirtschaftlichkeit einer Strecke mit Netzwirkung, Verlagerungspotenzial und Ansiedlungspotenzial für Güterverkehre
- Finanzierung der Schäden an Bahnübergängen durch die Verursacher
- Grenzkosten statt Vollkostenanrechnung bei Trassenpreisen
- Umweltvorteil des öffentlichen Verkehrs bewerten
- Zugangsstellen sind betriebsnotwendige Infrastruktur
- Abschaffung der Zulassungsverfahren für Fahrzeuge aus dem EU-Ausland



*Dr. Karl-Heinz Daehre:
„Dieses Modell sehe ich auch als große Chance für andere ländliche Regionen, Eisenbahnverkehre zu halten und Mobilität auf wirtschaftlich sicherer Basis dauerhaft zu erhalten. [...] Eigeninitiative und gemeinsam an einem Strang ziehen - dies waren die Erfolgsfaktoren für das Eisenbahnprojekt in der Dübener Heide.“*

Warten auf die Bahn?

Wir wollen besseren Nah- und Fernverkehr. Auf dem Land, in der Stadt.
Denn guter ÖPNV ist eine Frage des Wollens, nicht des Geldes.

Sie interessieren sich für unsere Arbeit?
Unterstützen Sie uns durch eine Mitgliedschaft oder Spende.



Deutscher Bahnkunden-Verband e. V. www.bahnkunden.de buero@bahnkunden.de



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Frank Böhnke,

DBV-Bundesvorstand Länderaufgaben

laenderaufgaben@bahnkunden.de

Die im Koalitionsvertrag angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen und Erhöhung der Tonnage erfordert die Erhaltung und Ertüchtigung des gesamten vorhandenen Eisenbahnnetzes.

Das Schmiedeberger Modell kann ein Baustein dazu sein.

*Mehr Informationen zu unserer Arbeit und zum „Schmiedeberger Modell“:
www.bahnkunden.de*

