

## Anlage 16

### Arbeitsschritte im Vereinfachten Projektdossierverfahren

#### Anlage 16.1

#### Verkehrsleistungen im Istzustand

Querschnitt		Länge (km)	Querschnittsbelastung (Personenfahrten je Werktag, Summe aus Richtung und Gegenrichtung) im Istzustand	Verkehrsleistungen im Istzustand		Fahrzeitänderung  [min]	Reisezeitänderung im Mifall gegenüber dem Istzustand	
				Pkm / Werktag	1.000 Pkm / Jahr		min / Werktag	1.000 Std. / Jahr
Planfall 3	Wasserburg (Inn) Bahnhof Reitmehring - Wasserburg Stadt, Alter Bahnhof (nur Strecke selbst)	4,4	438	1.927	559	-6,8	-2.978	-14
	Wasserburg (Inn) Bahnhof Reitmehring - Wasserburg Stadt, Alter Bahnhof (mit KBS 944 & 948)	4,4	438	1.927	559	-8,9	-3.898	-19
Variante Knotenbahnhof	Wasserburg (Inn) Bahnhof Reitmehring - Wasserburg Stadt, Alter Bahnhof (nur Strecke selbst)	4,4	724	3.186	924	-5,2	-3.765	-18
	Wasserburg (Inn) Bahnhof Reitmehring - Wasserburg Stadt, Alter Bahnhof (mit KBS 944 & 948)	4,4	724	3.186	924	-6,5	-4.706	-23

		Dimension	Wert
Verkehrsleistung im Istzustand	Planfall 3	Pkm/Werktag	1.927
	Variante Knotenbahnhof	Pkm/Werktag	3.186
Summe der Streckenlängen	Planfall 3	km	4,4
	Variante Knotenbahnhof	km	4,4
Durchschnittliche Querschnittsbelastung (Summe aus Richtung und Gegenrichtung)	Planfall 3	Personenfahrten/Werktag	<b>438</b>
	Variante Knotenbahnhof	Personenfahrten/Werktag	<b>724</b>

## Anlage 16.2

### Erwartungswert für die Mehrverkehrsquote

Kenngroße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse (Planfall 3)		Untersuchungs- ergebnisse (Variante Knotenbahnhof)	
		nur Strecke selbst	mit KBS 944 & 948	nur Strecke selbst	mit KBS 944 & 948
Relevante Einzelreisezeitänderung	min	-6,8	-8,9	-5,2	-6,5
Mittlere Reisezeit der betroffenen Fahrten	min	28	25,9	29,5	28,2
Mehrverkehrsquote aus der relevanten Einzelreisezeitänderung	%	19	27	14	18
Bedienungshäufigkeit im Mitfall	Anzahl Zugpaare/Werktag	40,4	51,0	36,2	44,8
Bedienungshäufigkeit im Istzustand	Anzahl Bus- und Zugpaare/Werktag	28	28,0	28	28,0
Mehrverkehrsquote aus der Änderung der Bedienungshäufigkeiten	%	13	25	9	18
Änderung der Umsteigehäufigkeit zwischen Mitfall und Istzustand	Saldo der durchschnittlichen Umsteigevorgänge je Personenfahrt	-0,5	-0,50	-0,3	-0,30
Mehrverkehrsquote aus der Änderung der durchschnittlichen Umsteigehäufigkeit	%	10	10	6	6
<b>Kumulierte Mehrverkehrsquote</b>	%	<b>49</b>	<b>75</b>	<b>32</b>	<b>48</b>

## Anlage 16.3

### Verkehrliche und wirtschaftliche Kenndaten (1)

Kenngröße	Dimension/Fahrzeugtyp	Untersuchungs- ergebnisse (Planfall 3)		Untersuchungs- ergebnisse (Variante Knotenbahnhof)	
		nur Strecke selbst	mit KBS 944 & 948	nur Strecke selbst	mit KBS 944 & 948
<b>Erweiterung der Bedienungsangebote (nur betroffene Linien mit Änderungen zwischen Mitfall und Status Quo)</b>					
Betriebsleistungen im Mitfall	1.000 Zug-km/Jahr	30	30	30	30
Betriebsleistungen im Istzustand	1.000 Zug-km/Jahr	0	0	0	0
Saldo der Betriebsleistungen	1.000 Zug-km/Jahr	30	30	30	30
Angebotene Platz-km im Mitfall	1.000 Sitzplatz-km/Jahr	16.900	16.900	16.900	16.900
Angebotene Platz-km im Istzustand	1.000 Sitzplatz-km/Jahr	0	0	0	0
Saldo der angebotenen Platz-km	1.000 Sitzplatz-km/Jahr	16.900	16.900	16.900	16.900
<b>Investitionsbedarf für die ortsfeste Infrastruktur</b>	Mio € netto	9,3	9,3	9,3	9,3
<b>Investitionsbedarf für die Fahrzeuge</b>					
Fahrzeugmehrbedarf	GTW 2/6	0	0	1	1
<b>Verkehrsnachfrage im Istzustand auf den betroffenen Strecken</b>					
durchschnittliche Querschnittsbelastung	Personenfahrten/Werktag	400	400	700	700
Verkehrsleistungen	1.000 Personen-km/Jahr	600	600	900	900
<b>durchschnittliche Querschnittsbelastung unter Ansatz des Erwartungswertes für die kumulierte Mehrverkehrsquote*</b>	Personenfahrten/Werktag	595	699	921	1.037

\* Richtwert liegt bei 2.000 Personenfahrten / Werktag

## Anlage 16.4

### Verkehrliche und wirtschaftliche Kenndaten (2)

Kenngröße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse (Planfall 3)		Untersuchungs- ergebnisse (Variante Knotenbahnhof)	
		nur Strecke selbst	mit KBS 944 & 948	nur Strecke selbst	mit KBS 944 & 948
<b>Reisezeitnutzen</b>					
Reisezeitänderung (nicht abgemindert)	1.000 Std/Jahr	-14	-19	-18	-23
Betrag der relevanten Einzelreisezeitänderung	min	6,8	8,9	5,2	6,5
Abminderungsfaktor min	--	1	1,0	1	1,0
Reisezeitänderung (abgemindert)	1.000 Std/Jahr	-14	-19	-18	-23
monetarisierte Reisezeitnutzen	T€/Jahr	86	113	109	136
<b>Salden der ÖV-Betriebskosten zwischen Mitfall und Status Quo (betroffene Linien)</b>					
Energie	T€/Jahr	213	213	213	213
Unterhaltung Fahrzeuge	T€/Jahr	37	37	37	37
Kapitaldienst Fahrzeuge	T€/Jahr	0*	0*	67	67
Fahrpersonal	T€/Jahr	0*	0*	53	53
Unterhaltung Schieneninfrastruktur	T€/Jahr	140	140	140	140
<b>Summe ÖV-Betriebskosten</b>	<b>T€/Jahr</b>	<b>389</b>	<b>389</b>	<b>509</b>	<b>509</b>

\* keine zusätzlichen Fahrzeuge erforderlich

## Anlage 16.5

### Erforderliche Mehrverkehrsquote

Kenngröße	Dimension	Untersuchungs- ergebnisse (Planfall 3)		Untersuchungs- ergebnisse (Variante Knotenbahnhof)	
		nur Strecke selbst	mit KBS 944 & 948	nur Strecke selbst	mit KBS 944 & 948
<b>Erforderliche Mehrverkehrsquote für einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,0</b>					
Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur	T€/Jahr	403	403	403	403
Summe erforderliche Nutzen	T€/Jahr	403	403	403	403
Saldo der ÖV-Betriebskosten	T€/Jahr	389	389	509	509
Reisezeitnutzen	T€/Jahr	86	113	109	136
erforderliche Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrleistungen	T€/Jahr	706	679	803	776
Benötigte verlagerte Pkw-Fahrleistungen (0,38€/km)	1.000 Pkw-km/Jahr	1.857	1.787	2.113	2.041
Benötigte verlagerte Verkehrsleistungen	1.000 Pkm/Jahr	2.228	2.144	2.536	2.449
Erforderliche Mehrverkehrsquote	%	<b>371</b>	<b>357</b>	<b>282</b>	<b>272</b>
Erwartungswert für die Mehrverkehrsquote	%	<b>49</b>	<b>75</b>	<b>32</b>	<b>48</b>
Ausnutzungsgrad der zusätzlich angebotenen Platz-km	%	13	13	15	14