

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2017/1140-R6
Federführend: Referat 6		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	28.09.2017
		Referent:	Beese Thomas
Bahnausbau Bamberg: Fahrplanwechsel 2018 im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr Sachstandsbericht			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
25.10.2017	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme	

I. Sitzungsvortrag:

1. Deutschland-Takt

Bei einem **integralen Taktfahrplan** werden Fahrpläne verschiedener Linien so ausgelegt, dass an **Knotenbahnhöfen** zur selben Zeit alle dort verkehrenden Linienzüge ankommen und wieder abfahren. Vorreiter bei der Einführung eines Integralen Taktfahrplans ist die Schweiz. Dort wurde bereits 1982 ein flächendeckender Taktfahrplan eingeführt. Auch in Deutschland existieren bereits Integrale Taktfahrpläne für den Nahverkehr verschiedener Bundesländer.

Ob ein Integraler Taktfahrplan auch in Deutschland möglich ist, sollte eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragte **Machbarkeitsstudie** herausfinden, die im März 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die **Ergebnisse** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Ein Deutschland-Takt würde bessere Umsteigemöglichkeiten, schnellere Verbindungen und so eine Verkürzung der Reisezeit insgesamt ermöglichen.
- Eine Voraussetzung wären Infrastrukturen, die z. B. in Engpassbereichen mehr Kapazität schaffen.
- Die Kapazitäten auf Strecken und in Knoten müssten für den prognostizierten Schienengüterverkehr gezielt erweitert werden.

Das **Ziel des Deutschland-Takts** besteht darin, mit einem **netzweit abgestimmten Taktangebot und Anschlüssen im Schienenpersonenverkehr** die Wegekette im System Bahn für eine große Anzahl von Personen attraktiver zu gestalten. Dazu sollen **Züge in regelmäßigen Abständen**, z. B. alle 30 oder 60 Minuten, an jedem der bestimmten **Knotenbahnhöfe – so auch Bamberg** – in Deutschland einfahren und diesen nach kurzer Zeit wieder verlassen, um lange Warte- und Umsteigezeiten zu vermeiden. Im **Schienengüterverkehr** ermöglicht die Einführung eines Integralen Taktfahrplans eine **hohe Verfügbarkeit von leistungsfähigen Güterverkehrstrassen**.

Das BMVI erarbeitet derzeit einen **modellhaften Fahrplan** für den Deutschland-Takt, der den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr gemeinsam betrachtet. Der Deutschland-Takt wird aus dem **Zielfahrplan 2030 des BVWP 2030** sowie aus den **Infrastrukturmaßnahmen des Zielnetzes** des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) entwickelt.

Besonderes Merkmal des **BVWP 2030** ist der **Wandel in der Planung der Schieneninfrastruktur hin zu einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung** mit effizienteren und schnelleren Anschlüssen im Personenverkehr und attraktiven Systemtrassen im Güterverkehr. Früher wurde erst die Schieneninfrastruktur gebaut und auf dieser Grundlage ein Netzfahrplan erstellt. Heute wird erst der Bedarf analysiert und darauf aufbauend Schienen-Ausbauprojekte auf der Basis von Engpässen und eines modernen Taktfahrplans mit besseren, effizienteren und schnelleren Anschlüssen konzipiert und priorisiert. Damit lassen sich Bedarf und Umfang von Netzausbauten genauer definieren. Der Zielfahrplan 2030 wurde im 3. Quartal 2017 veröffentlicht.

2. Schienenpersonenfernverkehr – die neue Schnellfahrstrecke Berlin–München

Der nächste Fahrplanwechsel der Deutschen Bahn am **10. Dezember 2017** ist der größte in diesem Jahrzehnt. Mit Eröffnung der Schnellfahrstrecke Erfurt–Ebensfeld sind die ICE-Züge aus Bayern bis zu zwei Stunden schneller in Berlin und anderen wichtigen Zentren Ostdeutschlands. Bestmögliche Anschlüsse tragen die Beschleunigung in weite Teile Bayerns bis in die Regionen. Davon profitieren nicht nur die Reisenden selbst – auch für die Wirtschaft ist bessere Mobilität ein wichtiger Standortvorteil.

Die Details zum kommenden Fernverkehrs-Fahrplan 2018 für Bayern und den deutlich schnelleren Verbindungen nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Bamberg–Erfurt wurden am 12. September 2017 in Nürnberg durch die DB Fernverkehr AG vorgestellt (**Anlage 1**: DB-Präsentation „Die neue Schnellfahrstrecke Berlin–München“). Bereits zur BEG Regionalkonferenz am 16.03.2017 wurden die Angebotsänderungen im Fernverkehr 2018 – vorläufiger Planungsstand – präsentiert (**Anlage 2**: BEG Präsentation „Fernverkehr 2018“).

Ab dem Fahrplanwechsel verbindet der **ICE Sprinter** München und Berlin in ca. 3:55 Stunden, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h. Der Sprinter verlässt München jeweils um 5.56 Uhr, 11.56 Uhr und 17.56 Uhr und hält nur in Nürnberg, Erfurt, Halle, Berlin-Südkreuz und Berlin Hauptbahnhof. In Berlin startet der Schnellzug in die Gegenrichtung um 6.03 Uhr, 12.05 Uhr und 18.05 Uhr.

Neben den Sprintern fahren auf der Schnellfahrstrecke Berlin–München **nahezu stündlich ICE-Züge im Taktverkehr** und sind 90 Minuten schneller am Ziel. Insgesamt sind täglich 35 ICE-Fahrten auf der Strecke, sechs davon als Sprinter. Der reguläre ICE legt die Strecke in 4:30 Stunden zurück. Die neue Schnellfahrstrecke macht die Bahn im Reisezeitenvergleich damit zur komfortablen Alternative gegenüber Flugzeug oder Auto.

Ziele des Fahrplanwechsels:

- Wettbewerbsfähige Reisezeiten
- Verbindungen Umstieg
- Reisezeitenvorteil in die Fläche tragen

Informationen zum Fahrplanwechsel:

- Bis zu 10.000 Sitzplätze mehr (+90 %)
- Verdoppelung des Marktanteils von 20 % auf 40 %
- 93 % mehr Kunden
- 45 Orte an VDE 8 angeschlossen
- Maximale Zuggeschwindigkeit 300 km/h
- 35 % der Fernverkehrszüge wurden angepasst

Die zentralen Erkenntnisse aus Sicht der Stadt Bamberg

Im Fahrplan 2018 sind **24 ICE-Halte in Bamberg** und 17 Halte in Erlangen pro Tag möglich – mehr ermöglichte der Ausbauzustand der Trasse zwischen Forchheim und Erlangen bisher noch nicht, so die Deutsche Bahn. Ab 2019 soll der ICE dann nahezu stündlich in Bamberg und alle zwei Stunden in Erlangen halten. Durch die neue Verbindung rückt Bamberg näher an Thüringen und an die Bundeshauptstadt. Bis nach Erfurt sind es nur noch 45 Minuten. Nach Berlin: 2 Stunden 45 Minuten.

Die bereits genannten ICE Sprinter (drei Paare pro Tag) halten nicht in Bamberg. Da es sich hier teilweise um zusätzliche Züge handelt, ist der Takt-Halt in Bamberg davon nicht betroffen.

Auch Coburg wird Teil des ICE-Netzes und erhält künftig drei ICE-Paare/Tag in Tagesrandlage.



3. Schienenpersonennahverkehr

Mit Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin-München – Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt – und dem neuen Fahrplan wird sich auch der **gesamte Zugverkehr in Oberfranken sowie Teilen von Mittel- und Unterfranken beschleunigen**. So die Kernbotschaft der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zur Regionalkonferenz für Oberfranken am 16. März 2017 in Lichtenfels (**Anlage 3:** BEG-Präsentation „SPNV-Planungen Fahrplan 2018“). Die **zentralen Erkenntnisse aus Sicht der Stadt Bamberg**:

- Umfangreiche **Umorganisation des Regionalverkehrs auf den Knoten Bamberg** mit dem Ziel, von östlich Bayreuth bis westlich Schweinfurt die Verkehrsströme auf den ICE-Halt Bamberg zu vertakten.
- **Täglich fünf zusätzliche Regionalexpress-Züge (RE)** von Nürnberg und dann vollkommen neu weiter über Neubaustrecke direkt nach Coburg und weiter nach Sonneberg.
- Die Fahrzeit von Coburg nach Bamberg wird künftig umsteigefrei nur noch ca. 25 Minuten betragen. Damit wird Coburg auf den Bahnknoten Bamberg zugeordnet. Für Berufspendler ergeben sich vollkommen neue Möglichkeiten.
- RE-Taktzüge östlich Bambergs werden zeitlich abgestimmt auf RE-Taktzüge westlich Bambergs. Damit Anbindung von ganz Oberfranken über **Umsteigeknoten Bamberg** an Würzburg-Frankfurt-Köln.
- 2018 wird wegen der Großbaustelle Bahnhof Forchheim noch nicht das „volle Programm“ gefahren, das ab 2019 dann angeboten werden soll.

Zur Vorstellung der Auswirkungen des Fahrplanwechsels für den Bahnstandort Bamberg sind Verantwortliche der DB Fernverkehr AG und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH in der Sitzung anwesend und stehen auch für Fragen zur Verfügung.

II. Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt die Berichte der Stadtverwaltung, der DB Fernverkehr AG und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH zur Kenntnis.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Anlage/n:

- **Anlage 1:** DB-Präsentation „Die neue Schnellfahrstrecke Berlin-München“ vom 12.09.2017
- **Anlage 2:** BEG Präsentation „Fernverkehr 2018“ vom 16.03.2017
- **Anlage 3:** BEG-Präsentation „SPNV-Planungen Fahrplan 2018“ vom 16.03.2017