

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr: VO/2017/1311-R6
Federführend: Referat 6	Status: öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 13.11.2017 Referent: Beese Thomas
Bahnausbau Bamberg: Sachstandsbericht zur Notwendigkeit des Bahnausbaus - Gutachten VWI Stuttgart GmbH	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
28.11.2017	Stadtrat der Stadt Bamberg
	Zuständigkeit
	Kenntnisnahme

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage

Der Stand der Ausbauplanung der DB AG im Stadtgebiet Bamberg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Planfeststellungsabschnitt 22 Stadtgebiet Bamberg wurde letztmals ausführlich in der Vollsitzung des Stadtrates am 17.01.2017 erörtert. Dabei wurde im Zusammenhang mit der Diskussion zur Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) u.a. festgestellt, dass eine externe Überprüfung dieser komplexen Spezialmaterie durch ein entsprechend qualifiziertes Fachbüro unbedingt erforderlich sei.

Auf Grundlage dieser Feststellungen wurde vom Stadtrat von Bamberg unter Ziff. 2 folgender **Beschluss** gefasst:

„Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart GmbH (VWI GmbH) mit der Überprüfung der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung EBWU der DB Netz AG zu beauftragen.“ Gegenstand dabei ist es u. a. die Plausibilität der EBWU-Ergebnisse hinsichtlich der Notwendigkeit des 4-gleisigen Bahnausbaus durch das Stadtgebiet Bamberg zu prüfen.

Zur Klärung des Ausbaubedarfs bzw. der Notwendigkeit eines 4-gleisigen Bahnausbaus durch das Stadtgebiet Bamberg wurde VWI Stuttgart GmbH mit Schreiben vom 18.05.2017 beauftragt.

VWI Stuttgart GmbH wurde bereits 2015 durch die Stadt Bamberg mit der „Prüfung der Bewertung der Handlungsfelder Bauablauf, Betrieb und Kosten“ beauftragt. Weiterhin hatte VWI 2016 eine Leistungsuntersuchung der Bestandsinfrastruktur im Bereich Bamberg durchgeführt, um den Ausbaubedarf in diesem Abschnitt besser einschätzen zu können.

Gemäß der Leistungsbeschreibung der Stadtverwaltung sollten nun im Zuge der „Erarbeitung einer Empfehlung für den Bahnausbau Bamberg“ folgende **Teilanalysen** untersucht werden:

- Erörterung und Beurteilung der Ergebnisse der von der DB AG durchgeführten Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU)
- Analyse der prognostizierten Zugzahlen und Prüfung des grundsätzlichen Ausbaubedarfs

2. Untersuchungsumfang

2.1 Erörterung und Beurteilung der Ergebnisse aus der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung der DB

Die DB Netz AG hat eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) zur Abschätzung der betrieblichen Auswirkungen und zum Vergleich der Durchfahrungs- und Tunnelvariante durchgeführt. Die Ergebnisse waren Gegenstand der Stadtratssitzung am 17.01.2017. Die DB-Untersuchungsergebnisse sollten durch VWI hinsichtlich der Plausibilität der getroffenen Annahmen und Schlussfolgerungen geprüft und ausgewertet werden. In der Prüfung aufgetretene Fragestellungen wurden mit der DB Netz AG erörtert.

2.2 Analyse der prognostizierten Zugzahlen für den Knoten Bamberg

Eine wesentliche Grundlage für die Bewertung der Varianten ist die bisherige und zukünftige Entwicklung der Zugzahlen im Bereich des Bahnknotens Bamberg. Als maßgeblicher Prognosehorizont wird dabei von 2030 ausgegangen. Für diesen sind im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 bereits Prognosezugzahlen veröffentlicht worden. Es fehlen allerdings derzeit nach wie vor noch die streckendifferenzierten Daten. Dazu sollte geprüft werden, welche Auswirkungen die Zugzahlen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der VWI-Leistungsuntersuchung zum Knoten Bamberg von 2016 auf den grundsätzlichen Ausbaubedarf und die Erarbeitung der Ausbauempfehlung haben. Der Stand der Ausbau- und Neubaumaßnahmen in den angrenzenden Streckenabschnitten im Rahmen des VDE 8.1-Projekts ABS/NBS Nürnberg – Erfurt wurde dabei einbezogen.

Weiterhin sollte die Entwicklung der für 2004 bis 2030 prognostizierten Zugzahlen für den Bereich Bamberg im Rahmen der diesbezüglich verfügbaren Daten dargestellt werden. Dadurch kann die langfristige Entwicklung in diesem Bereich berücksichtigt werden. Entsprechend der Datengrundlage ist nach Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr differenziert. Die Gegenüberstellung mit den IST-Zugzahlen der DB Netz AG ermöglicht zudem für die früheren Prognosen einen näherungsweise Abgleich mit der tatsächlichen Entwicklung. Ergänzt wird diese Betrachtung durch Aussagen zur generellen Entwicklung des Schienenverkehrs (Personen- und Güterverkehr) in Deutschland von 1998 bis 2015 sowie im Rahmen der Langfristprognose 2030.

3. Ergebnis

Bei der Feststellung des Ausbaubedarfs wurde u. a. berücksichtigt:

- Zugzahlenprognose des Bundes
- Nahverkehrszahlen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG
- Fahrplankonzept 2030
- Linientaktkarten An-/Abfahrten für den Knoten Bamberg
- DB-Netzkonzeption 2030 VB+
- Analytische Knoten- und Streckenberechnungen
- Routengrafiken und Zeit-/Wege-Diagramme

Fazit VWI Stuttgart GmbH:

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse und Ergebnisse aus den Prämissen für die Untersuchung, der Fahrplanstudie sowie der Kapazitätsberechnung sehen die Gutachter den **Nachweis des grundsätzlichen Ausbaubedarfs für den Knoten Bamberg** als erbracht an (Anlage 1).

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Frage der **Kapazitäten und Leistungsfähigkeit des Knotens Bamberg** bereits folgende Untersuchung, Stellungnahmen, Einschätzungen und Bewertungen vorliegen (s. a. Sondersitzung am 17.01.2017):

- **Der 4-gleisige Ausbau ist im vordringlichen Ausbaubedarf entsprechend Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 enthalten.**
- **Analyse zentraler offener Fragen zur Vorbereitung der Entscheidung über Trassierungsvarianten – Strategiepapier (KCW GmbH Berlin, 03.06.2015)**
 - Aus verkehrlicher Sicht ist bis 2030 kein Anstieg der Belastung erkennbar, der einen unmittelbaren Ausbaubedarf induziert.
 - Wird in den nächsten 10 bis 15 Jahren der Ostkorridor [Anmerkung: Hamburg – Magdeburg – Leipzig – Hof – Regensburg] geschaffen, dürfte Mehrverkehr bei Gütertransporten überwiegend außerhalb Bambergs entstehen.
 - Überdies werden Engpässe in Fürth bis mindestens 2030 die in Bamberg fahrbare Kapazität auf 150 Güterzüge begrenzen.
 - **Fazit von KCW: Empfohlen wird ein Etappenplan zur Kapazitätssteigerung bzw. in Bau-stufen konzipiertes Bedarfsplanvorhaben – z.B. Weichenumbauten im Nordkopf, modernes Stellwerk, kurzer dreigleisiger Abschnitt im Südkopf (Bereich Geisfelder-/Hüttenfeldstraße), schlanke Weichen. Hierzu ist eine detaillierte Analyse erforderlich.**
- **Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr zur KCW-Studie (Ministerialrat Stefan Schell, Leiter „Schieneninfrastruktur und Eisenbahnwesen“, 25.06.2015)**
 - Schon heute sind Fahrplanengpässe im Bereich Nürnberg – Bamberg planerisch bekannt, die aus der gemeinsamen Beanspruchung der Trassen von Schienenpersonenfernverkehr SPNV und Schienenpersonennahverkehr SPNV entstehen. Nicht umsonst ist Fürth – Bamberg seit mehreren Jahren als überlasteter Schienenweg ausgewiesen mit der Verpflichtung, für zusätzliche Kapazitäten durch geeignete Investitionen zu sorgen.
 - Sollte die DB-Fernverkehrsoffensive in der angekündigten Form realisiert werden, kommen im nächsten Jahrzehnt neue IC-Linien im 2 Stunden-Takt hinzu.
 - Beim SPNV ist zu beachten, dass die Achse Nürnberg – Bamberg weiter prosperiert und bereits heute zu den nachfragestärksten Korridoren in ganz Bayern zählt.
 - Das KCW-Gutachten verkennt die Kapazitätsprobleme im Knoten Bamberg durch die erforderliche Entmischung des von Nürnberg Richtung Schweinfurt derzeit höhengleich abzweigenden Verkehrs. Damit ist der Nordkopf Bambergs mit seiner problematischen höhengleichen Schweinfurter Ausfädelung und der Zweigleisigkeit bis Breitengüßbach der eigentliche Engpass, den es für SPNV, SPNV und Schienengüterverkehr SGV vorrangig zu beseitigen gilt.
 - **Fazit des StMIBV: Abkehr vom durchgängigen 4-gleisigen Ausbau Nürnberg – Ebensfeld wäre nicht im Sinne eines zukunftsfähigen und pünktlichen Schienenverkehrs.**
- **Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr zur KCW-Studie (30.08.2015)**
 - Mit einer Zweigleisigkeit in Bamberg schaffen wir uns einen Flaschenhals mit Stausituationen, die die Mobilitätsqualität einschränken.
 - Bei einer Zweigleisigkeit in Bamberg wird die infrastrukturell vorteilhafte Trennung von S-Bahn und Fernverkehr bzw. Güterverkehr aufgehoben, womit auch die Qualität des SPNV leidet. Auch ein Ausbau des SPNV-Angebots ist dann perspektivisch für Bamberg nicht vorzustellen.
 - Wenn kein Ausbau kommt, dann gibt es keinen Anspruch auf gesetzliche Lärmvorsorge.
 - **Fazit des StMIBV: Die Bayerische Staatsregierung hält den durchgängigen viergleisigen Ausbau für erforderlich.**
- **Leistungsuntersuchung Knoten Bamberg – Abschlussbericht zur Leistungsfähigkeit und Engpassanalyse (VWI Stuttgart GmbH, April 2016)**
 - Die Bestandsinfrastruktur des Knotens Bamberg kann die im BVWP 2003 für 2025 prognostizierten Güterverkehre [Anmerkung: 264 Züge pro Tag] bei einer wirtschaftlich optimalen Auslastung nur unter einer **risikobehafteten Qualität** verarbeiten.
 - Zur Gewährleistung ausreichender zeitlicher Reserven sollte daher eine **Auslastung von 144 Güterzügen pro Tag nicht überschritten** werden.

- **DB Netze (17.01.2017):**

- Mit dem derzeitigen Spurplan im Knoten Bamberg sind die Verkehre nach Fertigstellung des 4-gleisigen Ausbaus in Hallstadt sowie Strullendorf, nach eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen nicht mehr abzuwickeln.
- **Fazit der DB Netz: Ein 4-gleisiger Ausbau ist zwingend erforderlich!**

4. Antrag

Die SPD-Stadtratsfraktion stellte mit Schreiben vom 18.05.2016 folgenden **Antrag**: „Die Stadt Bamberg soll nachhaltig und ausdrücklich einen bedarfsgerechten und konditionierten Bahnausbau gegenüber der Bahn fordern. Dies bedeutet die Zweigleisigkeit belassen oder nur auf drei Gleise erweitern“ (**Anlage 2**).

Hinweis:

Herr Stefan Tritschler (VWI-Geschäftsführer) und Herr Fabian Hantsch werden in der Sitzung anwesend sein und für Fragen zur Verfügung stehen

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht der Stadtverwaltung zur Kenntnis.
2. Der Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 18.05.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

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: Gutachterliche Stellungnahme zur Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung „Ausbaubedarf Knoten Bamberg“ der DB Netz AG (VWI Stuttgart GmbH)

Anlage 2: SPD-Antrag „Ausbaubedarf“ v. 18.05.2016