

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	Zuständigkeit
28.11.2017	Stadtrat der Stadt Bamberg	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

Erarbeitung einer Empfehlung für den Bahnausbau Bamberg

**Gutachterliche Stellungnahme zur Eisenbahn-
betriebswissenschaftlichen Untersuchung
„Ausbaubedarf Knoten Bamberg“ der DB Netz AG**



im Auftrag der Stadt Bamberg

Dr.
Fabian Hantsch

Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Ullrich Martin

November 2017

Erarbeitung einer Empfehlung für den Bahnausbau Bamberg

**Gutachterliche Stellungnahme zur Eisenbahnbetriebswissen-
schaftlichen Untersuchung „Ausbaubedarf Knoten Bamberg“
der DB Netz AG**

im Auftrag der Stadt Bamberg

Dr. Fabian Hantsch

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin

Die Hauptautoren wurden bei der Erstellung dieses Berichts von Matthias Körner unterstützt.

Das Titelbild wurde von der Pfisterbrücke aus aufgenommen, zeigt die Bestandsstrecke südlich vom Bahnhof Bamberg und stammt von Stefan Tritschler. Die Kartendarstellungen in diesem Bericht basieren auf OpenStreetMap-Daten. Die Rechte weiterer Fotos und Abbildungen im Bericht liegen bei der VWI Stuttgart GmbH, sofern dies nicht anders vermerkt ist.

Die VWI Stuttgart GmbH arbeitet in Kooperation mit dem Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart e.V. und dem Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin.

Projekt-Nr. 245 / Version 01

Stuttgart, 20.11.17

VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH
Torstraße 20
70173 Stuttgart
post@vwi-stuttgart.de
www.vwi-stuttgart.de

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung.....	4
2	Prämissen der Untersuchung	4
3	Ergebnisse der Fahrplanstudie.....	6
4	Ergebnisse der analytischen Kapazitätsberechnung.....	7
5	Abschließende Bewertung durch den Gutachter.....	9

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die vorliegende gutachterliche Stellungnahme behandelt die Frage des grundsätzlichen Ausbaubedarfs für den Knoten Bamberg im Zuge der Realisierung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit VDE 8 (Bahnmagistrale Nürnberg – Berlin). Genauer soll erörtert werden, ob auf Grundlage der zu diesem Thema durch die DB Netz AG durchgeführten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) die folgende Frage zu bejahen ist:

Ist das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den Knoten Bamberg auf der Grundlage der beabsichtigten Fahrplankonzepte auch mit der Bestandsinfrastruktur unter akzeptabler Betriebsqualität abzuwickeln?

Zur Klärung dieser Fragestellung wurde dem Gutachter die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die durch die DB Netz AG angewandte Methodik und ermittelten Ergebnisse gegeben, welche am 5. Oktober 2017 in Bamberg stattfand. Wesentliche Erkenntnisse aus der Einsichtnahme sowie die Bewertung und Einschätzung des Gutachters finden sich in den nachfolgenden Abschnitten, welche sich demzufolge auf die EBWU Ausbaubedarf Knoten Bamberg (Beibehaltung des Ist-Zustandes der Infrastruktur unter Berücksichtigung der künftig anzunehmenden verkehrlichen / betrieblichen Anforderungen) beziehen.

2 Prämissen der Untersuchung

Im Infrastrukturmodell der DB Netz AG für die EBWU ist nördlich von Bamberg ein viergleisiger Ausbau zwischen Breitengüßbach und Unterleiterbach, sowie südlich von Bamberg ein viergleisiger Ausbau zwischen Strullendorf und Eltersdorf hinterlegt. Für den Bereich zwischen Breitengüßbach und Strullendorf wurde der Ist-Zustand der Infrastruktur angenommen. Hierbei ist insbesondere die auftretende Geschwindigkeitsschere beim Übergang der Ausbaustrecken auf die Bestandsstrecken erwähnenswert (z. B. im südlichen Zulauf mit einer Geschwindigkeitsdifferenz von 230 km/h auf 160 km/h).

Als Mengengerüst für den Schienenpersonenverkehr wurde die BMVI-Prognose für das Zielnetz 2025 verwendet. Das Mengengerüst für den Schienengüterverkehr basiert auf der neueren Prognose für das Zielnetz 2030 inklusive einer unterstellten Güterverkehrsverlagerung auf den Ostkorridor Süd, aber ohne eine Güterverkehrsverlagerung auf die ABS Gemünden – Nürnberg. Eine Bestätigung der neuen Prognosezahlen durch das BMVI steht bislang noch aus. Die im Modell angenommenen täglichen Zugzahlen im Schienenpersonenfern-, -nah- und -güterverkehr sind in der nachfolgenden Abbildung 1 relationsbezogen dargestellt. Gegenüber den bisherigen Annahmen für das Mengengerüst (s. Abbildung 2) wird eine erheblich geringere Güterverkehrsbelastung unterstellt. Die Gesamtbelastung von ursprünglich unterstellten 264 Güterzügen pro Tag wird auf 118 Güterzüge pro Tag verringert (Verminderung um 55%).

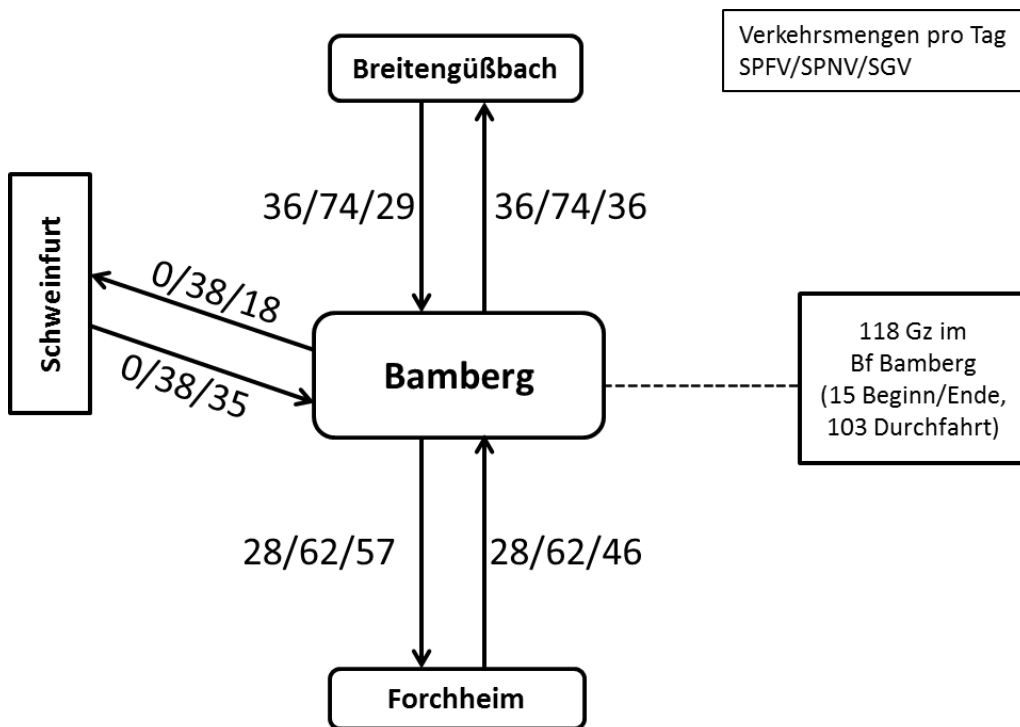


Abbildung 1: Relations- und zuggattungsspezifisches Mengengerüst für die täglichen Zugzahlen im Modell EBWU Ausbaubedarf Knoten Bamberg

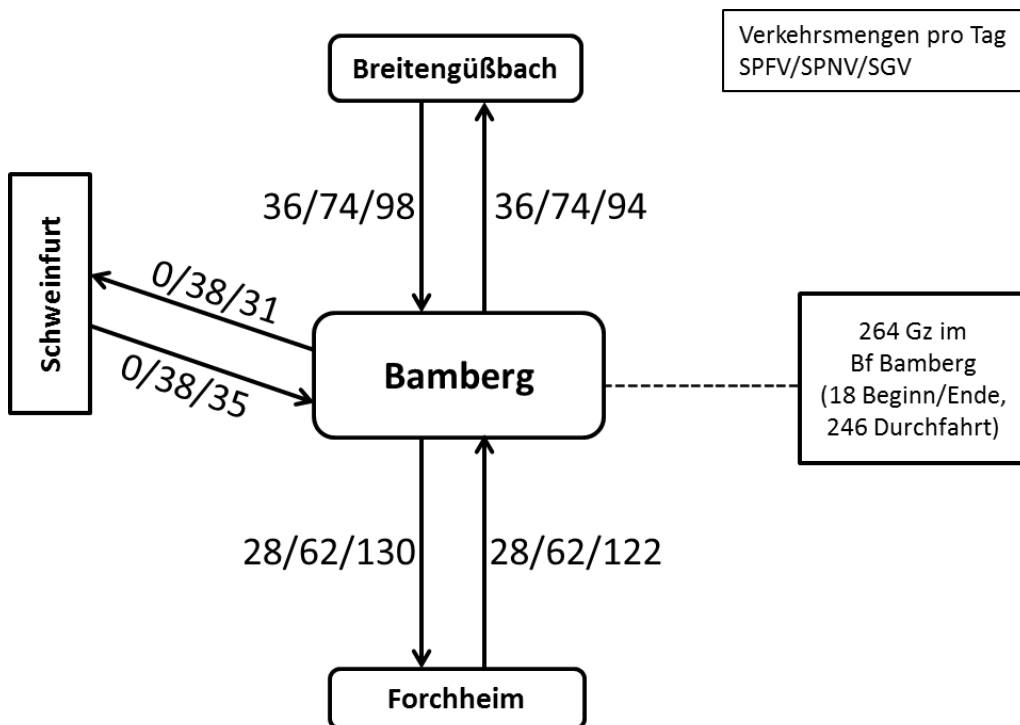


Abbildung 2: Relations- und zuggattungsspezifisches Mengengerüst der täglichen Zugzahlen gemäß BMVI-Prognose für das Zielnetz 2025 (zum Vergleich)

Zur Definition des Betriebsprogramms wurde das Fahrplanzielkonzept „Bayern 2030“ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG verwendet, allerdings ohne Halt in Bamberg Süd. Für den Güterverkehr wurde eine möglichst gleichmäßige zeitliche Verteilung über den gesamten Tag angestrebt.

Bewertung durch den Gutachter

Der Zuschnitt des Untersuchungsraums ist zur Beantwortung der o.g. Fragestellung grundsätzlich geeignet gewählt. Die beträchtlich reduzierten Güterzugzahlen in der (bislang noch nicht bestätigten) Prognose 2030 des BMVI legen deren Berücksichtigung in der vorliegenden EBWU nahe. Insbesondere im Hinblick auf die Beantwortung der Fragestellung ist es zielführend, zur sicheren Seite die geringere Güterzugzahl zu unterstellen. Die Annahmen zum Betriebsprogramm sind plausibel.

3 Ergebnisse der Fahrplanstudie

Die Fahrplanstudie der DB Netz AG kommt zum Schluss, dass bereits das Personenverkehrskonzept (ohne Berücksichtigung des Güterverkehrs) nicht ohne Abstriche auf der Bestandsinfrastruktur planbar ist. Zwar können die im Fahrplanzielkonzept „Bayern 2030“ vorgesehenen Linien im Knoten Bamberg sämtlich verkehren, allerdings mit planmäßigen Abweichungen in den Ankunfts- und Abfahrtszeiten bis zu 5 Minuten. Im Personenfernverkehr spiegelt sich dies hauptsächlich in längeren Fahrzeiten haltender und durchfahrender Züge bis zu 3 Minuten wider, was sich sowohl für Fahrgäste von und nach Bamberg, aber auch für alle durchfahrenden Fahrgäste negativ bemerkbar macht und die Zielstellung der Fahrzeitverkürzung durch den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes konterkariert. Im Nahverkehr erhalten die Züge im nördlichen wie südlichen Zu- und Ablauf Fahrzeitverlängerungen von bis zu 4 Minuten. Diese Fahrzeitverlängerungen werden mitunter durch die hohe Belegung der zweigleisigen Einführung in den Bahnhof Bamberg verursacht, da die Ein- / Ausfahrten anderer Züge abgewartet werden müssen, und erhöhen damit die Reisezeiten insbesondere für alle Fahrgäste, die von und nach Bamberg verkehren. Durch die teilweise verschobenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten kann für manche Linien der vorgesehene Taktfahrplan nicht realisiert werden.

Weiter kommt es auf manchen Relationen zu Anschlussverlusten (z.B. RE aus Sonneberg auf die S-Bahn nach Nürnberg), was vor allem für Umsteiger in Bamberg Nachteile mit sich bringt. Weiter ist auf Grund der hohen Belastung ein neuer Haltepunkt Bamberg Süd bei unterstellter zweigleisiger Bestandsinfrastruktur fahrplanerisch nicht realisierbar. Auch im Güterverkehr kommt es durch die Engpassbildung im nördlichen und südlichen Zulauf zum Bahnhof Bamberg zu sehr hohen Beförderungszeiten auf Grund von langen Wartezeiten (tlw. planmäßige Halte bis zu 45 min in Bamberg, da wegen der dichten Belegung der zweigleisigen Bestandsstrecke eine frühere Ausfahrt durch andere Züge verhindert wird). Unattraktive Beförderungszeiten führen im Güterverkehr (wie auch im Personenverkehr) langfristig eher zu einer Verlagerung der Verkehre auf andere Verkehrsträger.

Durch die bereits sehr hohe Belastung im Zu- und Ablauf des Bahnhofs Bamberg bei unterstelltem Fahrplanzielkonzept „Bayern 2030“ lässt sich bereits heute der äußerst geringe Gestaltungsspielraum für künftige Weiterentwicklungen des Nahverkehrskonzepts an geänderte oder gestiegene Anforderungen erkennen. Bei unzureichender Kapazität kann es u.U. sogar zur Verdrängung oder einem kompletten Entfall von Nahverkehrsleistungen kommen, sofern höherwertige Trassenanfragen für die gewünschten Zeiträume vorliegen.

Bewertung durch den Gutachter

Es ist nachvollziehbar, dass das vorgesehene Fahrplanzielkonzept „Bayern 2030“ nur mit Anpassungen in den Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf die zweigleisigen Bestandsstrecken übertragen werden kann und insbesondere geplante Taktabfahrten und Anschlüsse nicht in allen Fällen wie gewünscht realisiert werden können. Fahrzeitverlängerungen im Bereich von 4 min liegen dabei insbesondere im Nahverkehr durchaus in einem Bereich, der sich bei regelmäßigen Nutzern (Pendler, etc.) spürbar negativ bemerkbar macht, wenn dadurch beispielsweise Anschlüsse regelmäßig nicht erreicht werden. Diese Faktoren führen zweifellos nicht zu einer Steigerung der Attraktivität des schienengebundenen Verkehrs und fördern eher das Abwandern auf andere Verkehrsträger. Der Gutachter teilt ebenfalls die Einschätzung, dass die Möglichkeiten für eine zielgerichtete, zukünftige Weiterentwicklung des Nahverkehrskonzepts mit der unterstellten Infrastruktur äußerst begrenzt sind, wenn bereits die Umsetzung des derzeitigen Fahrplanzielkonzepts „Bayern 2030“ nur mit umfassenden Anpassungen und einigen Abstrichen möglich ist. Weitere derzeit im Detail noch nicht quantifizierbare Entwicklungen könnten sich bei einem Verzicht auf den Ausbau langfristig ebenfalls einschränkend auf Kapazität bzw. Flexibilität auswirken. Dazu zählen beispielsweise das gegenwärtig in Planung befindliche Konzept zum sog. Deutschlandtakt und die Nutzung als Ausweichstrecke im Netz.

4 Ergebnisse der analytischen Kapazitätsberechnung

Im Hinblick auf die Kapazität wurde durch die DB Netz AG eine analytische Knotenberechnung durchgeführt. Hierzu wurden für den Untersuchungsraum die sog. Qualitätsfaktoren im Betrieb im Tageszeitraum 6-22 Uhr ausgewertet, durch welche für einzelne Infrastrukturabschnitte das Verhältnis der auftretenden Wartezeiten zu den zulässigen Wartezeiten ermittelt werden kann. Die Qualitätsfaktoren der betrachteten Infrastrukturabschnitte werden anschließend definierten Qualitätsstufen (Premiumqualität¹, Optimal, Risikobehaftet, Mangelhaft) zugeordnet.

¹ Der Gutachter hält die Bezeichnung „Premiumqualität“ aus dem Regelwerk der DB Netz AG für irreführend und ungeeignet, da in diesem Fall von einer überdimensionierten ineffizient genutzten und letztlich (gemäß den diesbezüglichen gesetzlichen Grundlagen) nicht durch öffentliche Mittel finanzierbaren Infrastruktur auszugehen ist.

Die Auswertung der Kapazitätsberechnung der DB Netz AG lokalisiert im Bereich des Bahnhofs Bamberg mehrere Infrastrukturabschnitte, die durch eine mangelhafte Betriebsqualität gekennzeichnet sind, sowie einige Infrastrukturabschnitte, in welchen eine risiko-behaftete Betriebsqualität vorliegt. Hiervon sind vordringlich der südliche Zu- und Ablauf, sowie der nördliche Ablauf in Richtung Breitengüßbach betroffen. Aus diesem Grund kommt die DB Netz AG zu der Schlussfolgerung, dass das unterstellte Betriebsprogramm auf der Bestandsinfrastruktur im Tageszeitraum 6-22 Uhr nicht verarbeitet werden kann und folglich auch ein weiteres Wachstum im Schienenverkehr mit der Bestandsinfrastruktur nicht unter einer akzeptablen Betriebsqualität abzuwickeln ist. Die mangelhafte Qualität wird durch den höheren Kapazitätsverbrauch wegen der Geschwindigkeitsschere zwischen Bestands- und Ausbaustrecke begründet, wodurch evtl. zudem zusätzliche Stau-gleise in Bamberg zur Ermöglichung des planmäßigen Zurückhaltens von (Güter-)Zügen bei hoher Belegung der Einfahr- und Ausfahrgleise erforderlich werden.

Bewertung durch den Gutachter

Die Bewertungsergebnisse der DB Netz AG erscheinen plausibel, insbesondere teilt der Gutachter die Einschätzung, dass durch die teilweise stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf den Bestands- und Ausbaustrecken und der daraus resultierenden stark inhomogenen Zugfolge insbesondere bei einer hohen Belastung (z.B. während der Hauptverkehrszeiten) mit einer schlechten Betriebsqualität gerechnet werden muss. Im ungünstigen Fall wird die Verspätung eines Zuges durch die dichte Belegung dieser Abschnitte auf mehrere nachfolgende Züge übertragen. Die genannte Schlussfolgerung der DB Netz AG, dass das unterstellte Betriebsprogramm auf der Bestandsinfrastruktur im Tageszeitraum 6-22 Uhr nicht unter einer akzeptablen Betriebsqualität abzuwickeln ist, ist daher aus Sicht des Gutachters gerechtfertigt.

Im Jahr 2016 wurde durch den Gutachter im Auftrag der Stadt Bamberg eine eigene Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Knotens Bamberg durchgeführt. Diese Untersuchung bezog sich auftragsgemäß im Vergleich zur EBWU Ausbaubedarf Knoten Bamberg auf die Bestandsinfrastruktur im Ist-Zustand mit noch nicht erfolgtem viergleisigem Ausbau im Norden und Süden. Hinsichtlich des Betriebsprogramms wurde im Personenverkehr das grobe Mengengerüst der Prognose 2025 (Zugzahlen pro Tag) unterstellt. Weiter wurde keine gleichmäßige Verteilung der Güterzüge über den ganzen Tag angenommen. Auch wenn diese Untersuchung auf Grund der unterschiedlichen Eingangsparameter grundsätzlich nicht direkt mit der EBWU Ausbaubedarf Knoten Bamberg vergleichbar ist, kommt sie doch zu einer vergleichbaren Schlussfolgerung: zur Gewährleistung einer uneingeschränkt akzeptablen Qualität ist eine Güterverkehrsbelastung von 144 Zügen pro Tag (bei unterstellter ungleichmäßiger Verteilung auf den Tag) nicht zu überschreiten. Die geringfügig höher liegende Kapazität im Vergleich zur EBWU Ausbaubedarf Knoten Bamberg lässt sich dadurch erklären, dass durch den Einbezug der Einfädelungen im Norden und Süden die vorhandene Kapazität weiter reduziert wird und dass durch die gleichmäßige Verteilung der Güterzüge auf den gesamten Tag die Steigerungspotenziale insbesondere in der Schwachverkehrszeit vermindert werden.

5 Abschließende Bewertung durch den Gutachter

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, da das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Grundlage der beabsichtigten Fahrplankonzepte mit der Bestandsinfrastruktur nicht mit einer akzeptablen Betriebsqualität abgewickelt werden kann und daher mit einer unzureichenden Pünktlichkeit insbesondere in Tageszeiten mit einer hohen Zugdichte gerechnet werden muss. Insbesondere vor dem Hintergrund der Einschränkung von Gestaltungsspielräumen bei zukünftig gewünschten Maßnahmen zur Anpassung und Erweiterung von Fahrplankonzepten ist eine Beibehaltung der Bestandsinfrastruktur aus Sicht des Gutachters nicht empfehlenswert.



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
STADTRATSFRAKTION BAMBERG

SPD Stadtratsfraktion Bamberg, Grüner Markt 7 96047 Bamberg

An den Oberbürgermeister der Stadt Bamberg

Herrn Andreas Starke
Rathaus Maxplatz
96047 Bamberg

SPD Stadtratsfraktion
Bamberg
Grüner Markt 7
96047 Bamberg

Fon: 0951 – 208 24 – 36
Fax: 0951 – 208 24 – 37
fraktion@spd-bamberg.de

18.05.2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Namen der SPD-Fraktion stellen wir folgenden Antrag:

Die Stadt Bamberg soll nachhaltig und ausdrücklich einen bedarfsgerechten und konditionierten Bahnausbau gegenüber der Bahn fordern. Dies bedeutet, die Zweigleisigkeit belassen oder auf nur drei Gleise erweitern.

Gleichzeitig muss weiterhin auf folgenden Punkten bestanden werden:

- maximaler Lärmschutz der Bamberger Bürger
- Erhalt des ICE - Systemhalts
- S-Bahn Haltestelle im Bamberger Süden mit vorgezogenen Lärmschutzmaßnahmen

Begründung:

Die unabhängigen Gutachten von KCW und VWI belegen deutlich, dass die vorhandenen Kapazitäten im Bereich Bamberg für Güterverkehr und Personenverkehr mindestens bis 2030 absolut ausreichend sind (z.B. maximale Güterzüge pro Tag 150). Diese Zahl wurde nun ebenfalls im neuen BVWP von Seiten der DB angenommen.

Einen unnötigen Bahnausbau auf 4 Gleise, der 700 Mio. Euro verschlingt und gleichzeitig die Bamberger Bürgerinnen und Bürger mit einer 10 Jährigen Monsterbaustelle belastet lehnt die SPD-Fraktion daher strikt ab.

Da in Bambers Süden der schon lange versprochene Lärmschutz dringend benötigt wird soll sich daher die Stadt Bamberg für einen S-Bahn Halt im Süden aussprechen um den Lärmschutz schnellstmöglich realisieren zu können.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Sebastian M. Niedermaier
gez. Heinz Kuntke
gez. Klaus Stieringer