

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr: VO/2016/0199-R6
Federführend: Referat 6	Status: öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 13.04.2016 Referent: Beese Thomas
Bahnausbau Bamberg: Vorstellung der "Untersuchung der eisenbahnbetrieblichen Leistungsfähigkeit und Engpassanalyse am Bamberger Knoten" (VWI Stuttgart GmbH)	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
27.04.2016	Stadtrat der Stadt Bamberg
	Zuständigkeit
	Kenntnisnahme

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage

Hintergrund der "Untersuchung der Leistungsfähigkeit und Engpassanalyse des Knoten Bamberg" sind die Ergebnisse aus dem Gutachten der KCW GmbH vom 08.06.2015, vorgestellt in der Sondersitzung des Stadtrates am 17.06.2015 zum Bahnausbau Bamberg. KCW kommt in der Analyse des verkehrlichen Ausbaubedarfs hinsichtlich der zu erwartenden Steigerungen im Güterverkehr zu folgender Einschätzung: „Aus verkehrlicher Sicht ist bis 2030 kein Anstieg der Belastung erkennbar, der einen unmittelbaren Ausbaubedarf im PFA 22 induziert. (...) Überdies werden die Engpässe in Fürth bis mindestens 2030 die in Bamberg fahrbare Kapazität auf 150 Güterzüge begrenzen.“

Darauf aufbauend sollte über VWI Stuttgart GmbH nun geklärt werden, inwieweit die Gesamtaussagen des KCW-Gutachtens sich tatsächlich auch konkret eisenbahnbetrieblich im bestehenden Eisenbahnknoten abwickeln lassen. Eisenbahnbetrieblich sollte geklärt werden, in welchem Umfang die vorhandene Gleisinfrastruktur insbesondere im Hinblick auf Güterverkehr ausreichend ist und wo ggf. Engpässe in der eisenbahnbetrieblichen Abwicklung zu sehen sind.

Die Beauftragung von VWI Stuttgart GmbH erfolgte mit Schreiben vom 22.09.2015 gemäß dem Angebot vom 10.09.2015. Die Bearbeitung umfasst folgende Teilaufgaben:

- Modellierung der Infrastruktur
- Modellierung der zu betrachtenden Betriebsprogramme
- Untersuchung des Leistungsverhaltens

2. Zusammenfassung der Ergebnissen der VWI-Studie:

- Das größte Potenzial zur Steigerung des Güterverkehrs liegt erwartungsgemäß in der Schwachverkehrszeit zwischen 23:00 und 5:00 Uhr. Hier besteht aber auch gleichzeitig das größte Ruhebedürfnis.
- Zur Gewährleistung ausreichender zeitlicher Reserven (u.a. für Instandhaltung) sollte die Auslastung 144 Züge pro Tag nicht überschreiten.

- Die im KCW-Gutachten genannte Obergrenze von 150 Zügen pro Tag bis 2030 lässt sich voraussichtlich mit der Bestandsinfrastruktur realisieren.
- In der Untersuchung konnten zwei Engpassbereiche identifiziert werden:
 - 1) Nordkopf des Bahnhofs Bamberg – dieser Engpass ist in allen Verkehrszeiten gleichermaßen potenziell vorhanden.
 - 2) Südlicher Zulauf des Bahnhofs Bamberg aus Strullendorf – dieser Engpass hat nur in der Spätverkehrszeit potenziellen Charakter.

Zur Vorstellung der Ergebnisse der Studie sind die Gutachter – **Dipl.-Wi.-Ing. Stefan Tritschler**, Geschäftsführender Gesellschafter VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH und **Dr. Fabian Hantsch**, Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen/Universität Stuttgart – in der Sitzung anwesend und stehen auch für Fragen zur Verfügung.

3. Fazit aus Sicht der Verwaltung

Obwohl das Ergebnis der VWI-Studie zeigt, dass der im KCW-Gutachten von 2015 prognostizierte Güterzugverkehr im betrachteten Planungshorizont 2025 bzw. längstens 2030 mit dem derzeitigen Bestandsnetz abgewickelt werden könnte, ist der Verzicht auf einen Ausbau der Bestandsstrecke und damit weiterhin die **Zweigleisigkeit der Trasse keine echte Option**.

Laut Darstellung des BMVI und der Vorgaben des Referentenentwurfes zum neuen Bundesverkehrswegeplan (s.a. TOP „Kommunikation“) ist die **Viergleisigkeit bis 2030 unbedingt erforderlich**, da sonst die Gesamtsituation aus Schienengüter, Personenfern- und Personennahverkehr einschließlich S-Bahn ohne Leistungseinbußen nicht realisierbar ist.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass zur Wahrung der Interessen der Stadt – bezogen auf die Zeit ab 2030 – bereits heute **wesentliche Infrastrukturentscheidungen zu treffen** sind. Dazu sind im laufenden Trassenfindungsprozess folgende Weichenstellungen erforderlich: **1) Bewertung der „Ostumfahrung“** und **2) vertiefende Untersuchungen entlang der Bestandsstrecke** zur Bewertung der Varianten „Durchfahrung“ und „Optimierter Tunnel“. Hierzu wird auf die Ausführungen unter TOP „Ostumfahrung“ sowie TOP „Weitere Vorgehen“ verwiesen.

II. Beschlussvorschlag

Der Stadtrat nimmt den Bericht der Verwaltung 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: