Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart

im Auftrag der
Stadt Bamberg

Foto: S. Tritschler

Erarbeitung einer Empfehlung für den Bahnausbau Bamberg

Bewertungsergebnis und Ausbauempfehlung

Dipl.-Wi.-Ing. Stefan Tritschler, Dipl.-Ing. Matthias Körner

Stand: 08.02.2018

Aufgabenstellung

Im Rahmen der Beauftragung durch die Stadt Bamberg hat das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart GmbH (VWI) verschiedene Fragestellungen bearbeitet, die der Entscheidungsfindung des Stadtrates dienen sollen. Die Ergebnisse wurden in einem Bericht dokumentiert:

- Analyse der Entwicklung der Prognosen zum Güterverkehrsaufkommen und Prüfung des grundsätzlichen Ausbaubedarfs der bislang zweigleisigen Bahninfrastruktur durch Bamberg (Abschnitt 2)
- Detaillierung und Beschreibung der sechs zu bewertenden Ausbau-Varianten und Prüfung der baulichen Realisierbarkeit eines neuen S-Bahn-Haltepunkts Bamberg Süd (Abschnitt 3)
- Entwicklung und detaillierte Beschreibung eines multikriteriellen Bewertungssystems für eine ganzheitliche Bewertung der verschiedenen Ausbau-Varianten (Abschnitte 4 und 5)
- **Anwendung des Bewertungssystems auf die Ausbau-Varianten und den Ohnefall sowie Darstellung der Ergebnisse als Grundlage zur Entscheidungsfindung (Abschnitt 6)**

Bewertete Varianten

Mit Hilfe des entwickelten Bewertungssystems wurde eine Bewertung der folgenden sechs Ausbau-Varianten und des Ohnefalls durchgeführt:

- **„Ebenerdige Durchfahrung“**: 4-gleisiger Ausbau, ebenerdige Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz
- **„Langer Tunnel“**: 4-gleisiger Ausbau, Tunnel in offener Bauweise zwischen Tännig und EÜ Geisfelder Str. sowie anschließend in bergmännischer Bauweise bis Kronacher Str. (nur Gleise der ABS)
- **„Kurzer Tunnel“**: 4-gleisiger Ausbau, Tunnel in offener Bauweise zwischen Tännig und EÜ Geisfelder Str.
- **„Volluntertunnelung“**: 4-gleisiger Ausbau, Volluntertunnelung in offener Bauweise zwischen Tännig und Kronacher Str. mit nach oben offenem Tiefbahnhof und Verlegung des Güterbahnhofs
- **„3-Gleisigkeit“**: 3-gleisiger Ausbau, ebenerdige Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz
- **„Kein Ausbau im Süden“**: Abschnittsweiser Verzicht auf einen Ausbau bis einschließlich Eisenbahnüberführung Münchner Ring

Einbezug Haltepunkt Bamberg Süd

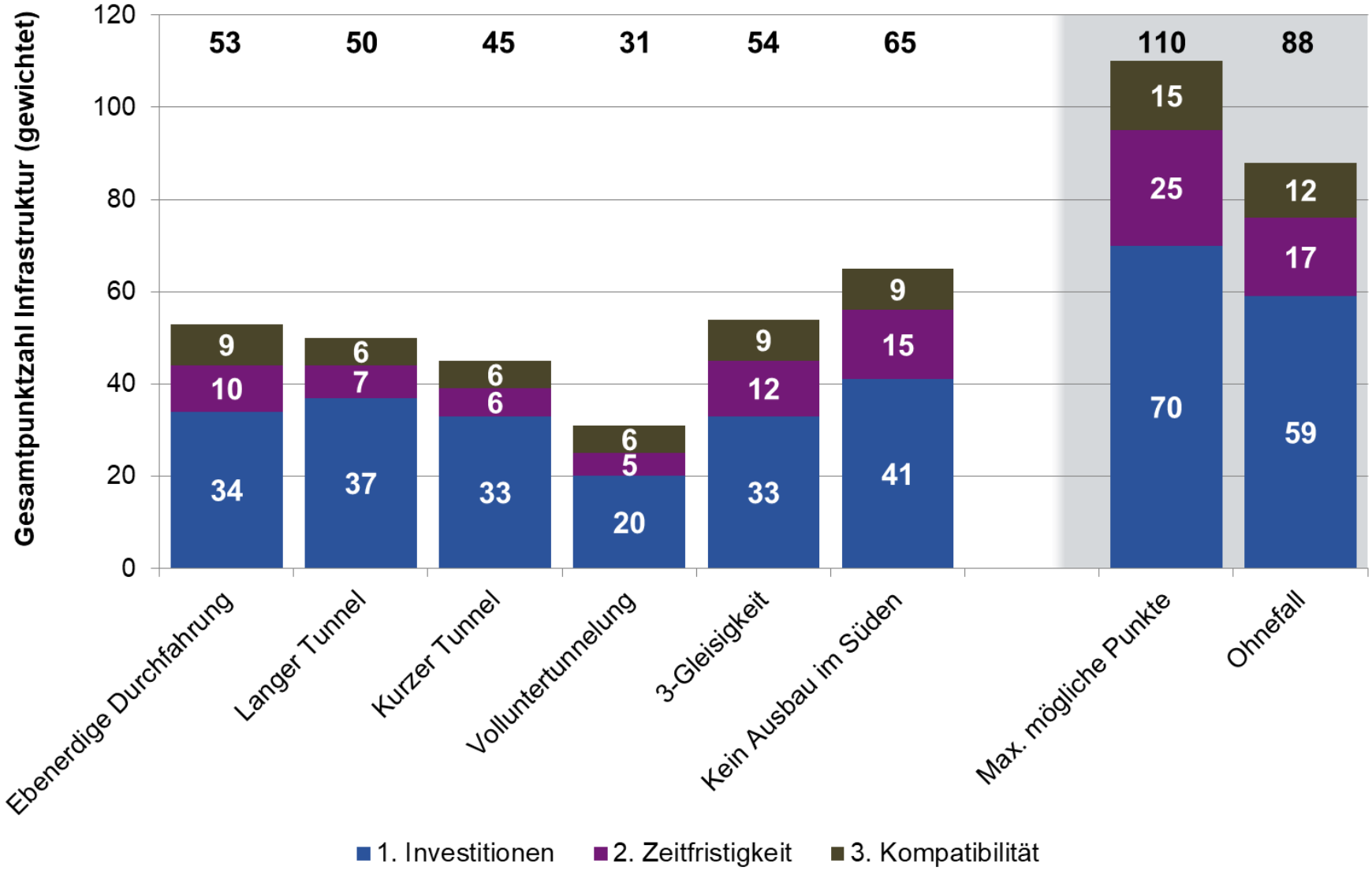
Die Varianten, bei denen die bauliche und betriebliche Realisierbarkeit eines S-Bahn-Haltepunkts Bamberg Süd grundsätzlich unterstellt werden konnte, wurden mit einem solchen Haltepunkt bewertet:

- Ebenerdige Durchfahrung
- Langer Tunnel
- Kurzer Tunnel
- Volluntertunnelung
- 3-Gleisigkeit

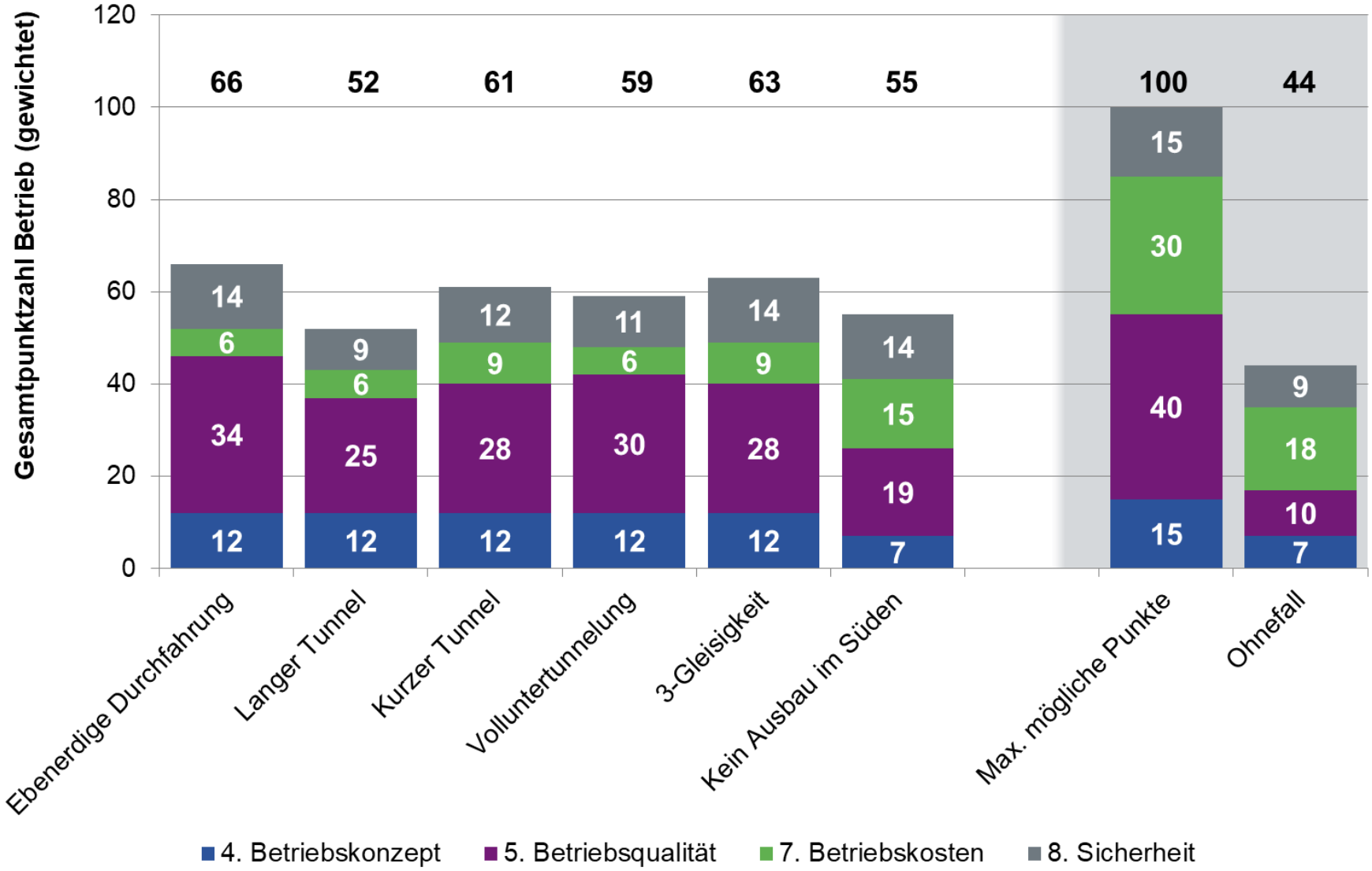
Die Unterschiede zwischen diesen Varianten in Bezug auf den Haltepunkt – z. B. bei der resultierenden Betriebsqualität oder bei den für den Bau erforderlichen Investitionen – wurden im Rahmen der Bewertung selbst betrachtet.

Bei der Variante Kein Ausbau im Süden sowie im Ohnefall ist ein solcher Haltepunkt betrieblich voraussichtlich nicht realisierbar, weshalb diese Varianten ohne einen Haltepunkt Bamberg Süd bewertet worden sind.

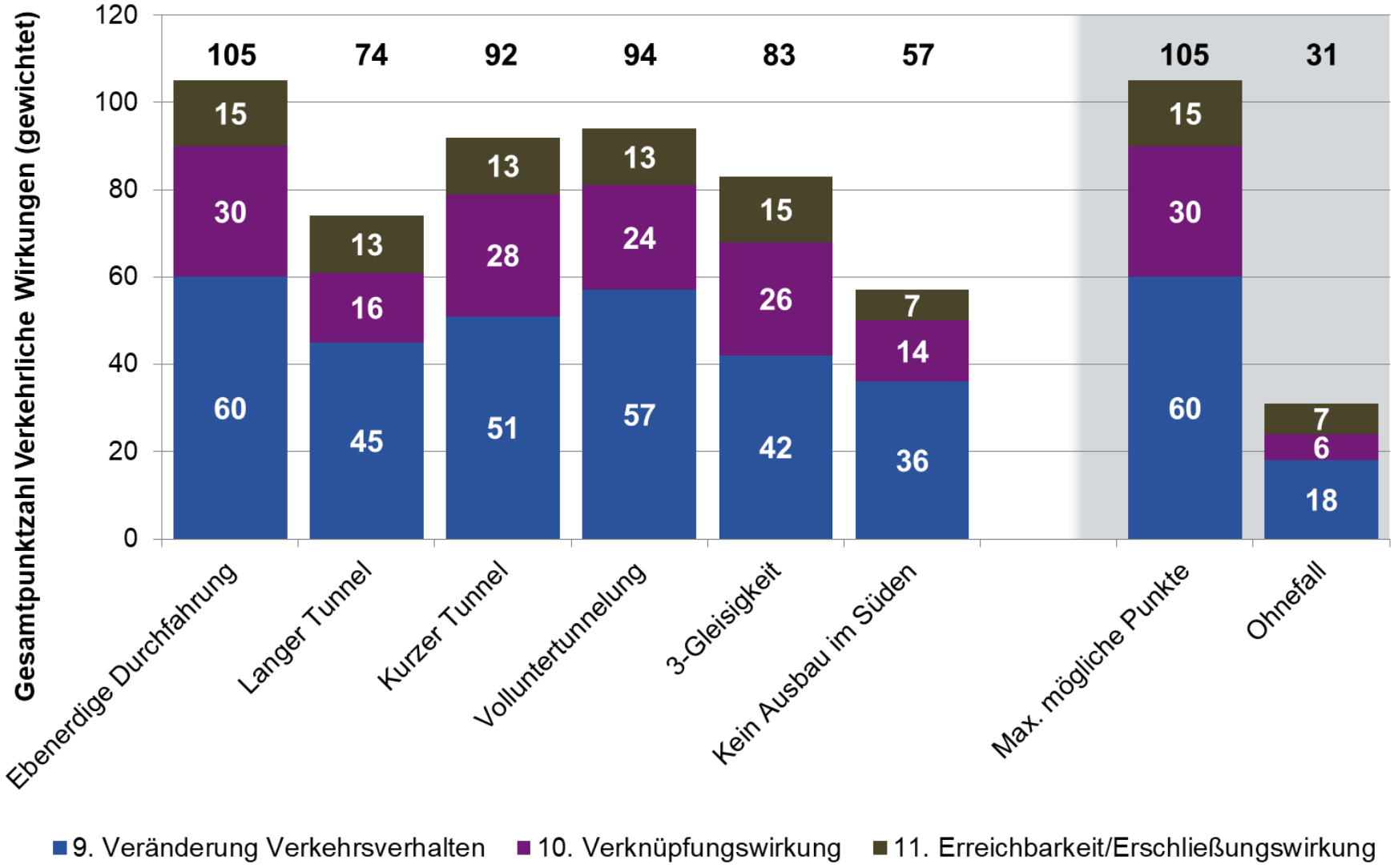
Bewertungskategorie Infrastruktur



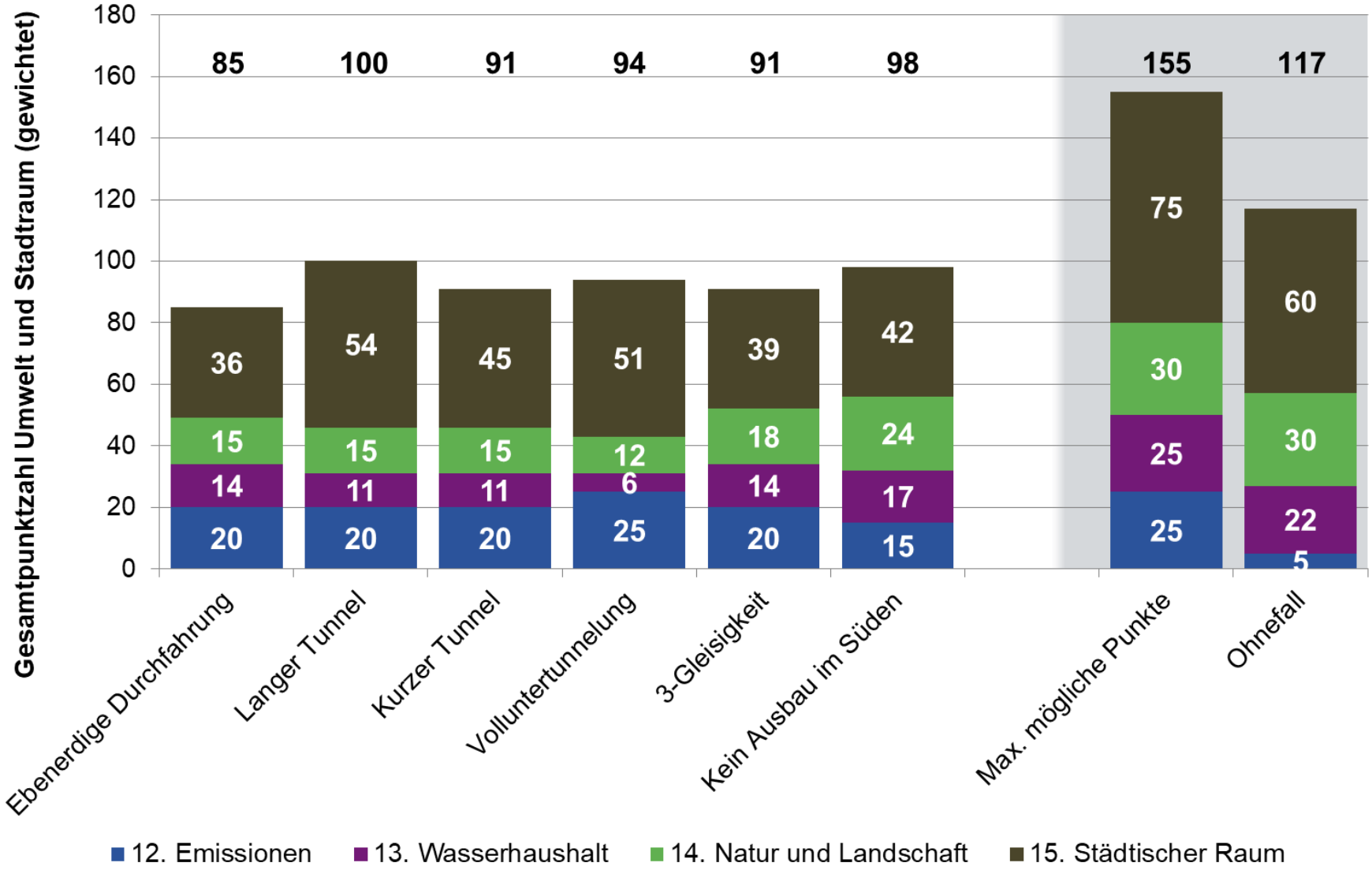
Bewertungskategorie Betrieb



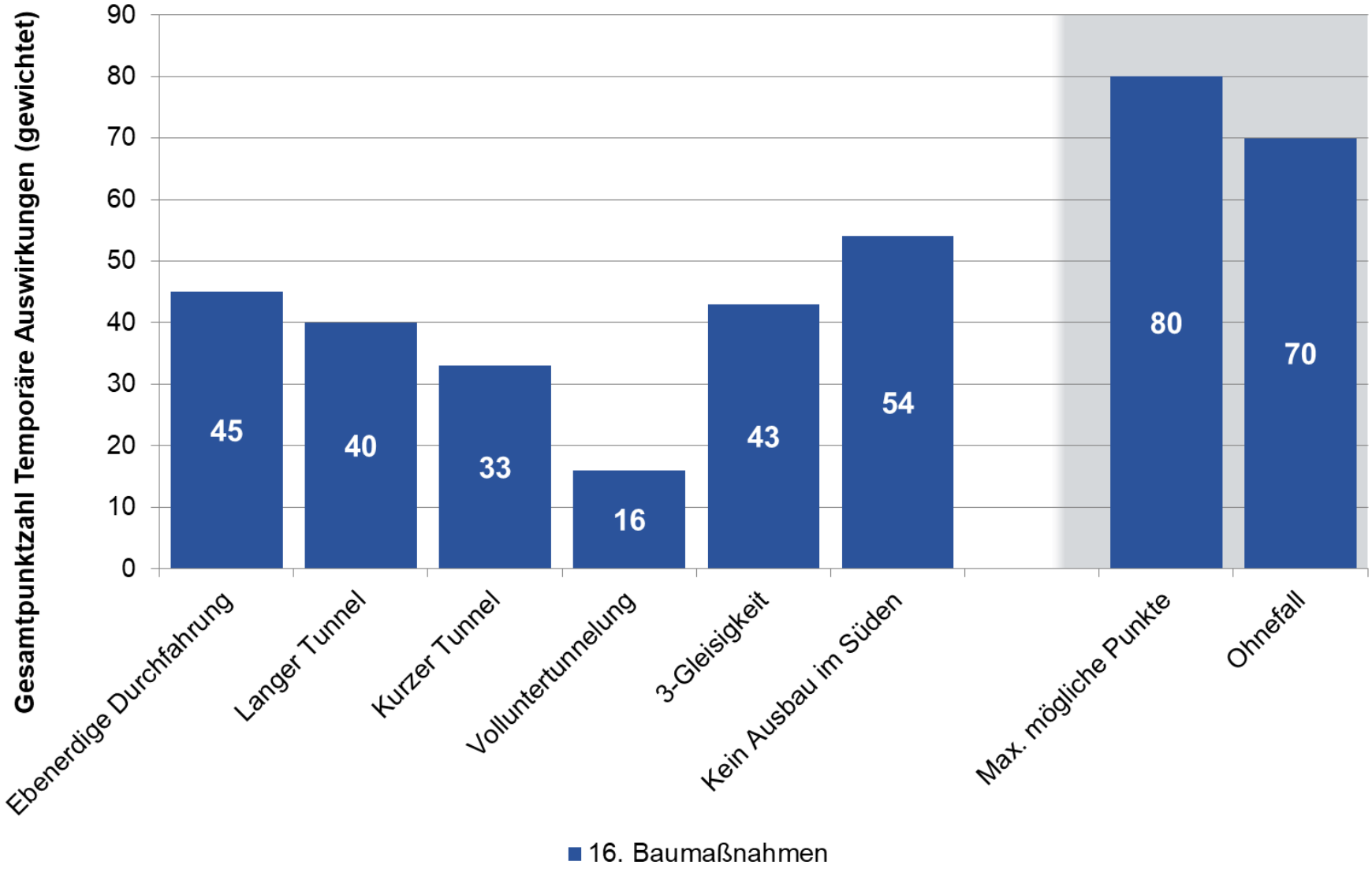
Bewertungskategorie Verkehrliche Wirkungen



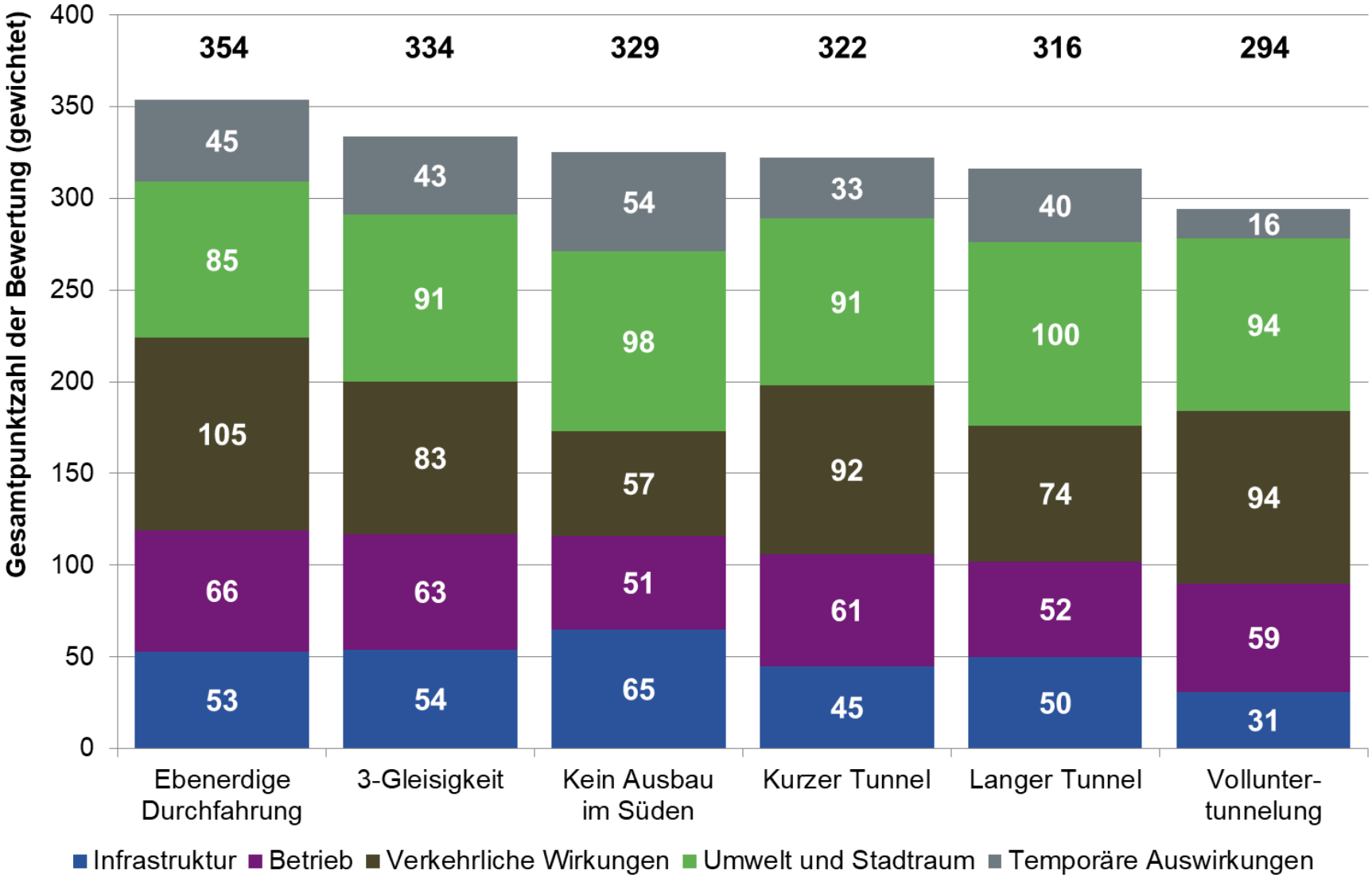
Bewertungskategorie Umwelt und Stadtraum



Bewertungskategorie Temporäre Auswirkungen



Gesamtergebnis



Fazit der Bewertung

Die Variante „Ebenerdige Durchfahrung“ schneidet unter allen Ausbau-Varianten für den Planungsabschnitt Bamberg der ABS Nürnberg – Ebensfeld in der Bewertung mit Abstand am besten ab.

Mit einem Abstand von 20 bzw. 25 Punkten folgen die beiden Teilausbau-Varianten 3-Gleisigkeit und Kein Ausbau im Süden. Beide würden aber langfristig aus heutiger Sicht nur Zwischenlösungen zu einem später zu erfolgenden durchgängigen Ausbau darstellen. Die dauerhaften Alternativlösungen zur Ebenerdigen Durchfahrung folgen mit einem bereits sehr deutlichen Abstand von 32 Punkten (Kurzer Tunnel), 38 Punkten (Langer Tunnel) und 60 Punkten (Volluntertunnelung).

Als Vergleichsvariante wurde der Ohnefall (Verzicht auf einen Ausbau) ebenfalls mit bewertet, der ein ähnliches Ergebnis wie die Variante „Ebenerdige Durchfahrung erzielt. Da von einem grundsätzlichen Ausbaubedarf auszugehen ist, wird der Ohnefall bei der Empfehlung einer Vorzugsvariante jedoch nicht berücksichtigt.

Fazit der Bewertung

Gleichwohl führt auch die Realisierung der Ebenerdigen Durchfahrung für die Stadt Bamberg und ihre Bürger zu Eingriffen und Einschränkungen. Diese ergeben sich vor allem während des Baus der Maßnahme. Der städtische Raum und zum Stadtgebiet gehörende schutzwürdige Flächen sind teilweise aber auch dauerhaft betroffen:

- Wasserschutzgebiet Stadtwald und Landschaftsschutzgebiet Hauptsmoorwald im Süden der Stadt
- Einschränkung der Stadtentwicklung durch Ausweitung der Flächen für die neue Bahninfrastruktur (z. B. im Bereich Nürnberger Str. und Gundelsheimer Str.), im Gegensatz zu den Tunnelvarianten werden oberirdisch keine Flächen frei
- Veränderung von Sichtbeziehungen durch die erforderlichen Schallschutzwände, Sichtachsen bleiben durch die Begrenzung der Höhe und die transparente Gestaltung jedoch grundsätzlich erhalten

Der Eingriff in Flächen des Erwerbsgartenbaus im Norden der Stadt konnte ggü. der Ursprungsplanung der DB deutlich reduziert werden.

Fazit der Bewertung

Durch die Realisierung der Ebenerdigen Durchfahrung ergeben sich gleichzeitig aber auch zahlreiche dauerhafte Vorteile für die Stadt Bamberg und ihre Bürger, die den langen Bau der Maßnahme und die damit verbundenen Einschränkungen rechtfertigen:

- Stark verringerte Schienenlärmbelastung ggü. heute sowie dem Ohnefall durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen entlang der ausgebauten Strecke
- Möglichkeit von Angebotserweiterungen im Nahverkehr sowie bessere Verknüpfung von S-Bahn, Regional- und Fernverkehr durch zusätzliche Kapazitäten der Infrastruktur
- Deutliche Erhöhung der Erschließungswirkung durch den Schienenverkehr mit dem Bau eines neuen Haltepunkts Bamberg Süd, damit auch stark verbesserte Erreichbarkeit der Brose-Arena
- Verbesserungen für den städtischen Straßenverkehr durch den Neubau der Über-/Unterführungen im Stadtgebiet sowie durch den Ersatz von vier Bahnübergängen mit höhenfreien Kreuzungsbauwerken

Gutachterliche Empfehlung

Die beschriebenen Vorteile der Ebenerdigen Durchfahrung übersteigen die ebenfalls existierenden Nachteile, was sich im guten Bewertungs-ergebnis der Variante widerspiegelt.

Insgesamt empfiehlt der Gutachter, auf Basis dieser Erkenntnisse der Variante eines 4-gleisigen Ausbaus mittels ebenerdiger Durch-fahrung des Stadtgebiets und innovativem Lärmschutz den Vorzug zu geben.

Verkehrswissenschaftliches
Institut Stuttgart

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

Dipl.-Wi.-Ing. Stefan Tritschler, Dipl.-Ing. Matthias Körner

Anschrift: Torstraße 20, 70173 Stuttgart
Telefon: 0711 894602-0, Telefax: 0711 894602-49
Email: post@vwi-stuttgart.de
Homepage: www.vwi-stuttgart.de