



# „Zukunft der Schiene in Oberfranken!“

## Der Bahnverkehr in Oberfranken

---

Deutsche Bahn AG

---

Klaus-Dieter Josel

---

Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern

---

24. Juni 2014

1. Allgemeine Informationen
2. Infrastrukturprojekte in Oberfranken
3. Fernverkehr in Oberfranken

1. Allgemeine Informationen
2. Infrastrukturprojekte in Oberfranken
3. Fernverkehr in Oberfranken

# Die DB leistet einen wertvollen Beitrag für Bayerns Wirtschaft und Mobilität

**5959 km** Betriebslänge Schienennetz

**1.015** Verkehrsstationen

**ca. 19,79 Mio.** Reisende im Fernverkehr p. a.

**ca. 354 Mio.** Reisende im Regional- und S-Bahn-Verkehr p. a.

**ca. 130 Mio.** Reisende in Regionalbussen p. a.

**24,59 Mio.** Tonnen beförderte Güter p.a.

**29.050** Mitarbeiter (inkl. 1711 Azubis)

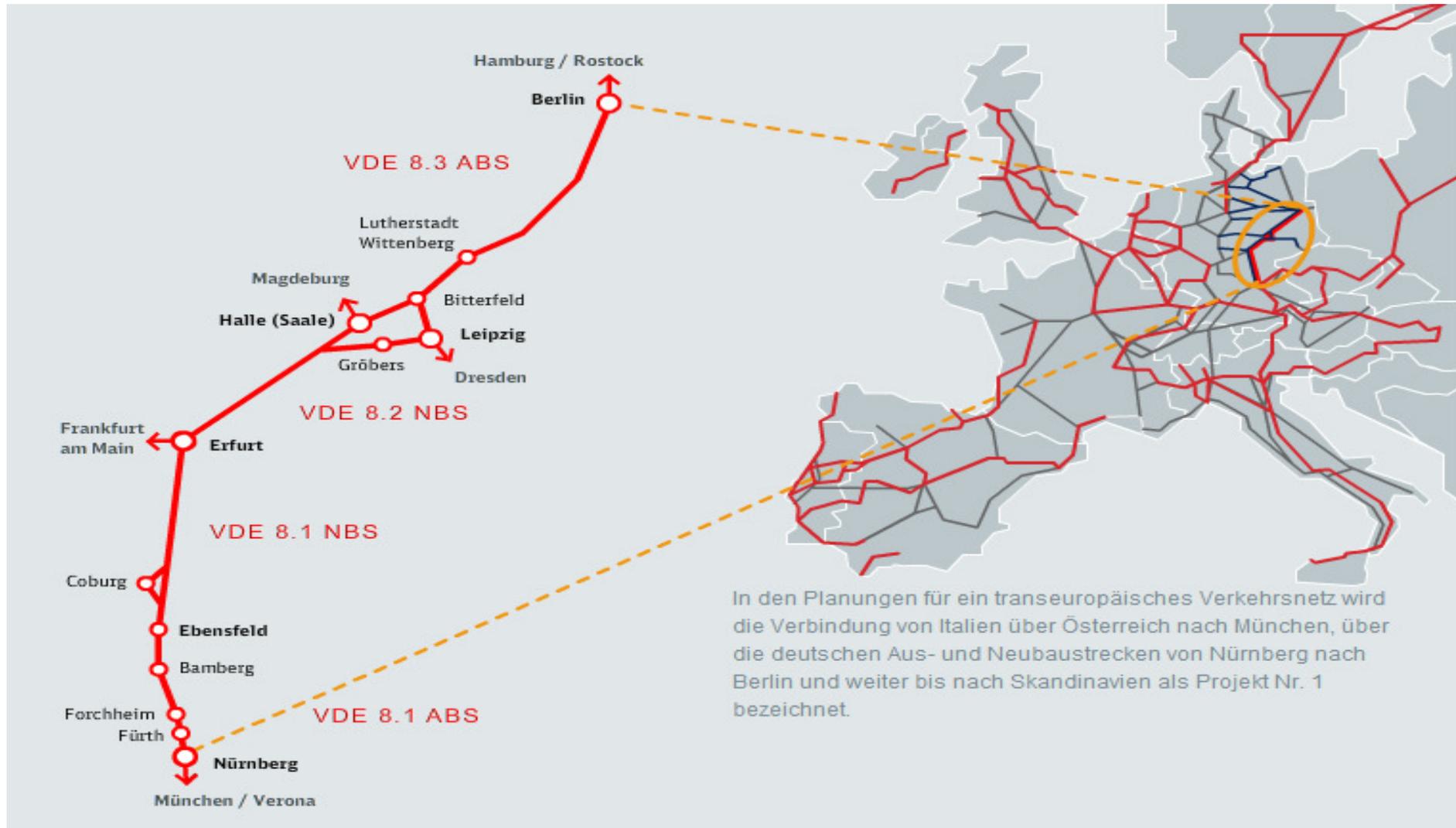
**27** Städte mit Standorten mit mehr als 100 Mitarbeitern



Datenstand 2013

1. Allgemeine Informationen
- 2. Infrastrukturprojekte in Oberfranken**
3. Fernverkehr in Oberfranken

# Das Projekt VDE 8 ist elementarer Bestandteil des Deutschen sowie des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

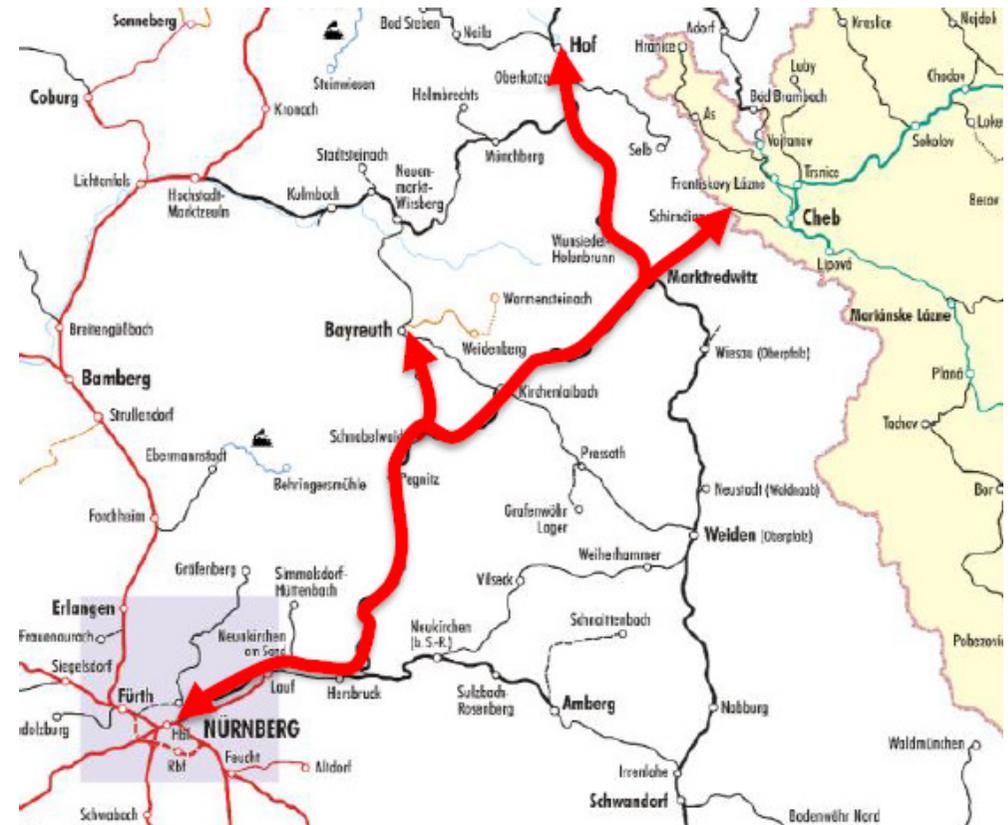


# Durch das Projekt VDE8 können massive Reisezeitverkürzungen erreicht werden



# Elektrifizierung Nürnberg - Marktredwitz

- **Bedarfsplan:**  
Im vordringlichen Bedarf enthalten
- **Abschnitt Reichenbach - Hof seit Ende 2013 elektrifiziert**
- **Vorplanung für Abschnitte Hof - Marktredwitz und Marktredwitz - Schirnding Grenze läuft**
- **Aufnahme der Vorplanung für die Strecke Nürnberg - Marktredwitz ist vom Bund für 2014 vorgesehen**
- **Vorhaben vom Freistaat - ergänzt um Anbindung Bayreuths (Schnabelwaid - Bayreuth) - für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet**

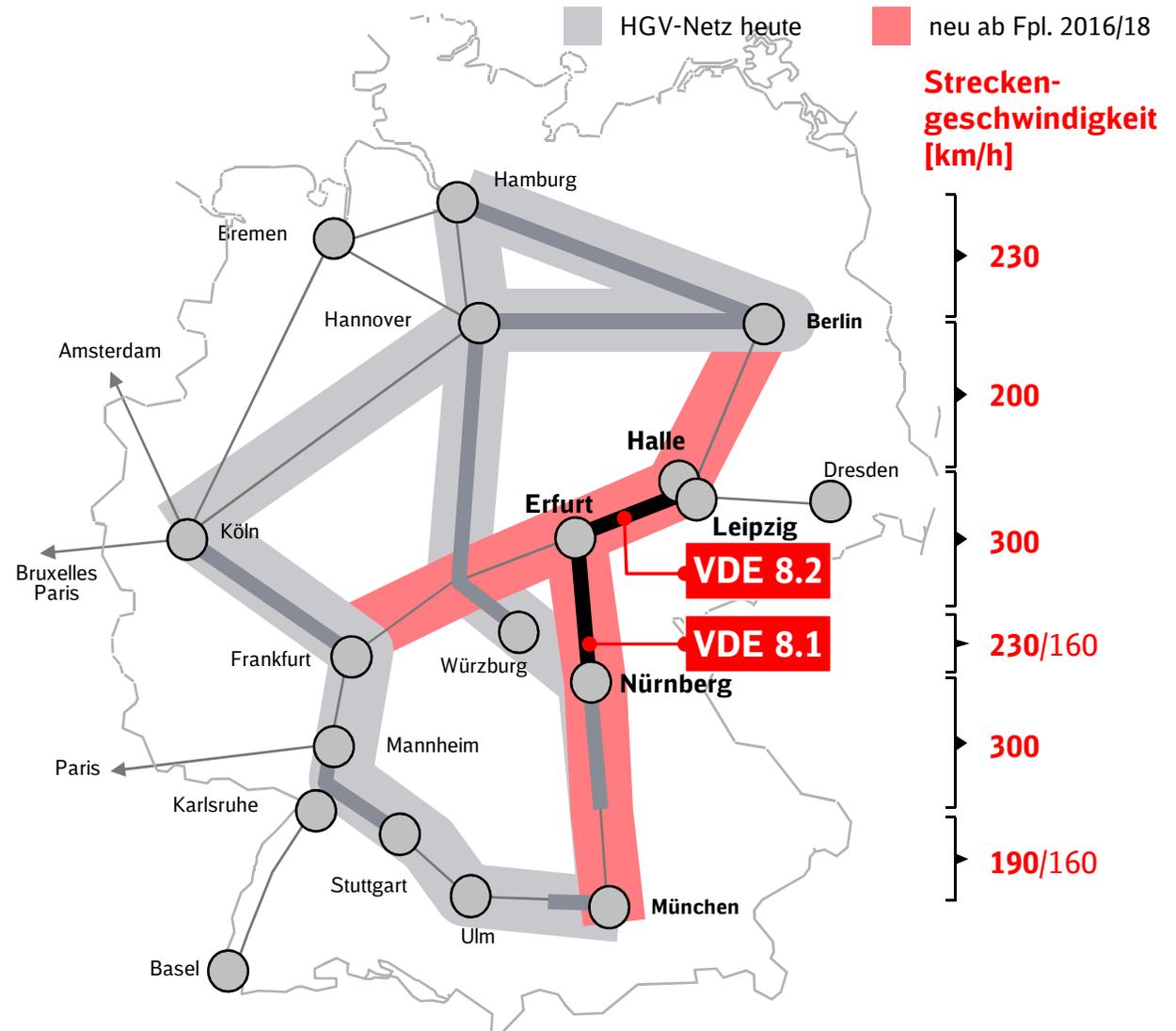


1. Allgemeine Informationen
2. Infrastrukturprojekte in Oberfranken
- 3. Fernverkehr in Oberfranken**

# Die VDE 8 ist die größte Infrastruktur-Inbetriebnahme des Jahrzehnts und verbessert den SPfV signifikant

## Veränderung HGV-Netz durch VDE 8

- Verkehrsprojekt **Deutsche Einheit Nr. 8: Neubaustrecke Leipzig/Halle-Erfurt-Nürnberg** für bis zu 300km/h
- Inbetriebnahme zweistufig
  - **Dez. 2015** Halle/Leipzig-Erfurt (8.2)
  - **Dez. 2017** Erfurt-Nürnberg (8.1)
- Investitionskosten ca. **8 Mrd. EUR**
- Reisezeitverkürzung
  - **Ost-West** Korridor: ca. **30 Min.**
  - **Nord-Süd** Korridor: ca. **90 Min**



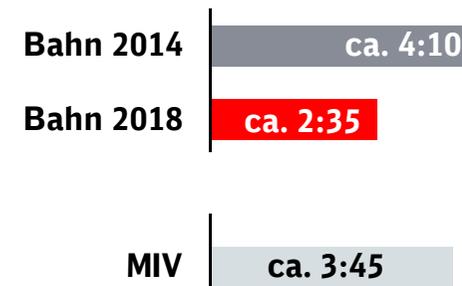
# Auch Oberfranken profitiert mit Bamberg von deutlichen Reisezeitverkürzungen durch die VDE 8

Reisezeitverkürzungen durch VDE 8 für Bayern ab Fpl. 2018ff.

## Beispielrelationen im SPFV

- **Berlin-Bamberg** in ca. 2:35 h, damit **1:35 h schneller**
- **Leipzig-Bamberg** in ca. 1:25 h, damit **1:25 h schneller**
- **Erfurt-Bamberg** in ca. 0:40 h, damit **1:40 h schneller**
- **Dresden-Bamberg** in ca. 2:50 h, damit **1:30 h schneller**

## ICE-Reisezeit Berlin-Bamberg im Vergleich zum MIV

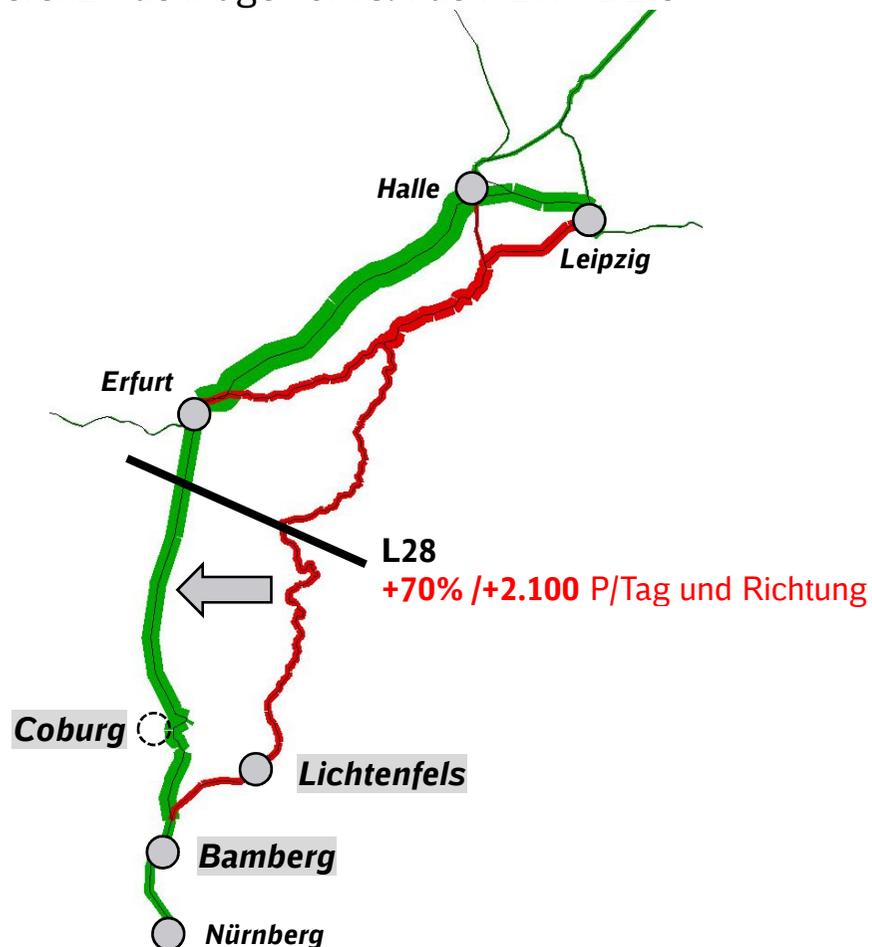


# Die VDE 8 stärkt die bislang schwache Achse Halle/Leipzig – Bamberg: vsl. Verdopplung Reisendennachfrage auf Kernkorridor

## Reisendenströme im Korridor München/Nürnberg – Berlin Differenz Nachfrage vor vs. nach IBN VDE 8

Differenz Reisende je Streckenabschnitt

— Nachfragegewinn  
— Nachfrageverlust



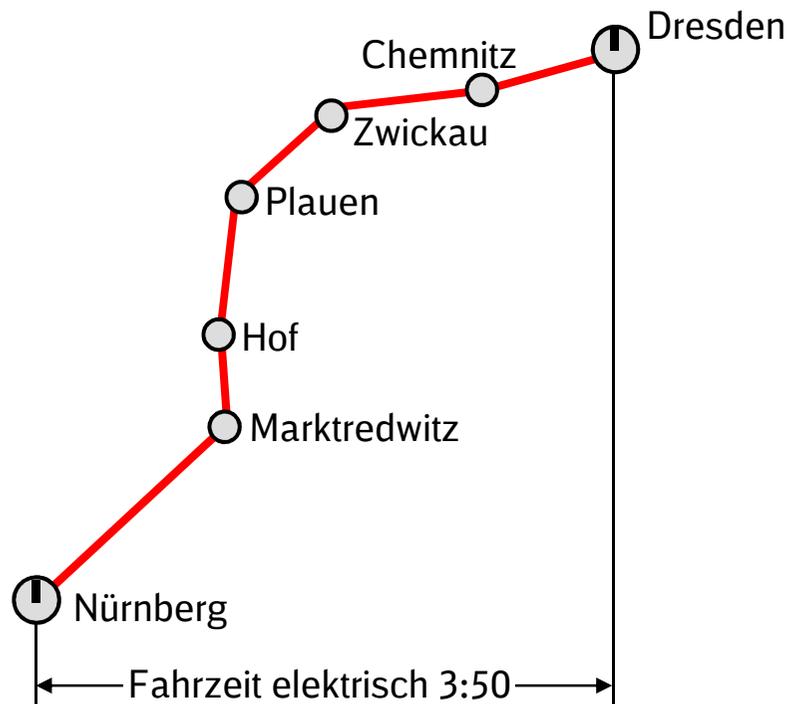
- Die **überregionalen Reisendenströme** nutzen künftig die deutlich **schnellere Neubaustrecke**
- **Mit den** deutlichen **Reisezeitverkürzungen steigen viele Reisende** von Flieger und Auto **auf die** umweltfreundliche **Bahn um – etwa Verdopplung der Bahn-Nachfrage**
- Ebenso **Verdopplung Marktanteil Bahn** Berlin-München **auf 40%**  
- **SPFV bevorzugtes Verkehrsmittel**
- **Markt wächst** - attraktive Verbindung schafft neue Reiseanlässe **auch von/nach Oberfranken**

**Künftig Führung FV-Züge über die für die Reisendenmehrheit **attraktivere Neubaustrecke** statt über die heutige Strecke**

# Fernverkehrsangebot Nürnberg-Dresden über VDE 8./8.2 immer schneller als über Hof

**Auch bei entsprechendem Infrastrukturausbau kein eigenwirtschaftlicher FV möglich**

## Linienverlauf und zeitliche Lage



### ■ Prämissen Linie Nürnberg-Dresden

- Elektrischer Betrieb
- Zweistundentakt
- Lage in Nürnberg und Dresden im 00-Knoten
- Fahrzeit 3:50

### ■ Reisealternative Nürnberg-Erfurt-Dresden über VDE 8.1/8.2 mit 30 Min. schnellerer Fahrzeit (3:20)

### ■ Ergebnisauswirkungen

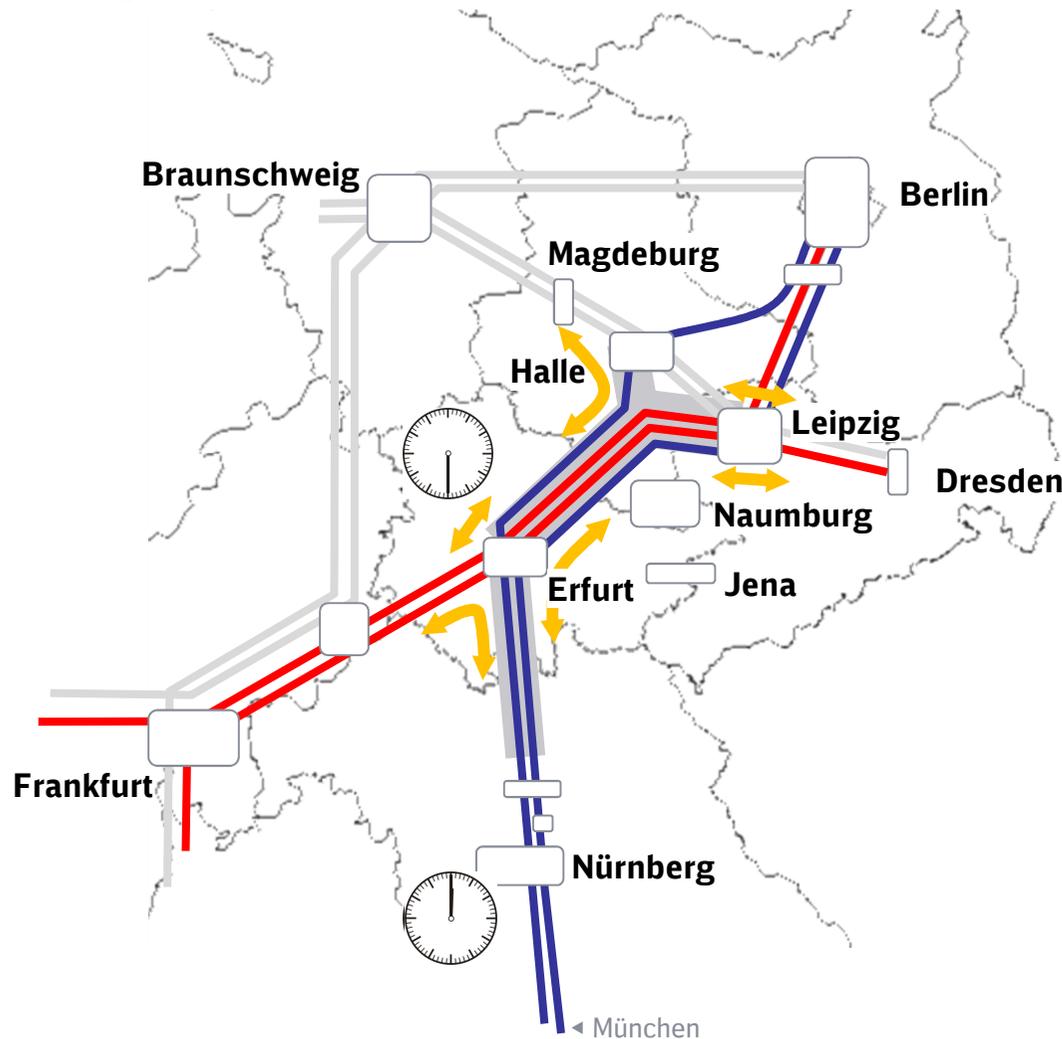
- Ausweitung Zugangebot 2,1 Mio. Zkm p.a.
- Fahrzeugbedarf 5
- Besetzung 85P/Zug

### ■ Zum Vergleich frühere Fv-Werte P/Zug Nürnberg-Dresden

1999	2003	2004	2005	2006
83	66	80	73	88

# Fahrlage der Fernverkehrszüge auf der VDE 8 durch verkehrlich wichtige Anschlussknoten in Erfurt und Nürnberg fixiert

Umsteigeknoten der von der VDE 8 betroffenen FV-Linien ab Fpl. 2018ff.



## Knoten Erfurt zur Minute 30

### Herstellen der **Reiseketten**

- Halle - Frankfurt
- Leipzig - München
- Eisenach - München

### Anbindung der **Fläche** durch Nv-Anschlüsse

- Gera/Jena/Weimar - Frankfurt
- Jena/Weimar - Berlin
- Jena/Weimar - München

## Knoten Nürnberg zur Minute 0

### Herstellen der **Reiseketten**

- Berlin/Leipzig - München (schnell)
- Bamberg/Erlangen - Würzburg

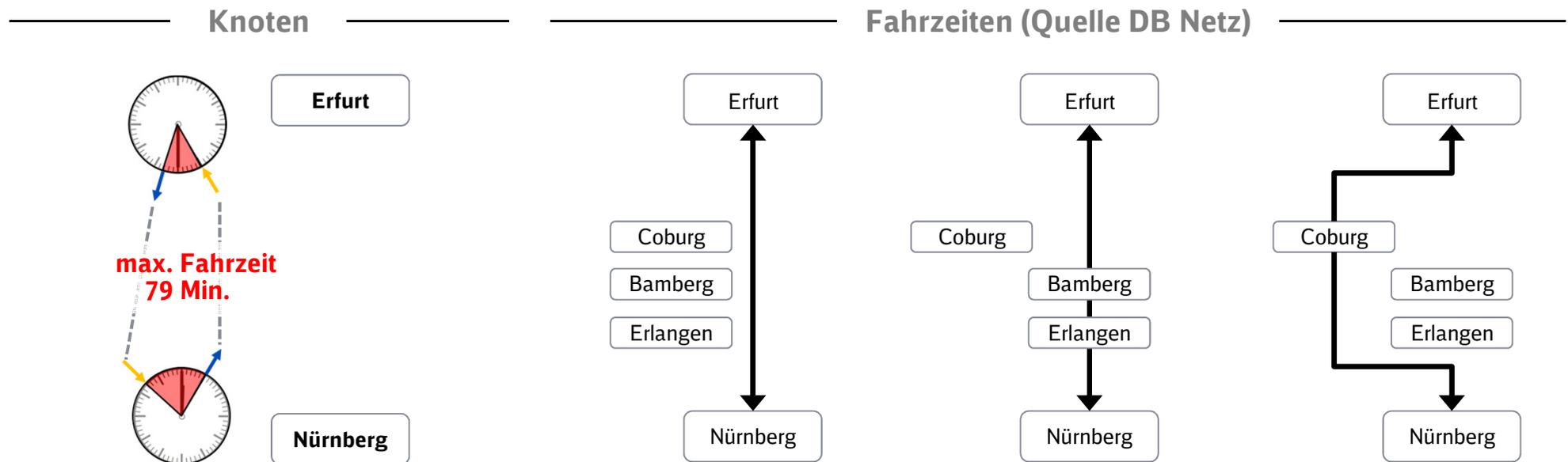
### Anbindung der **Fläche** durch Nv-Anschlüsse

- z.B. Richtung Neuhaus (Pegnitz) oder Würzburg

# Mit Zwischenhalt in Coburg würde die maximale Fahrzeit zur Erreichung der Knoten Erfurt und Nürnberg überschritten werden

↓ Abfahrt    ↑ Ankunft

## Übersicht Fahrzeitsituation mit Bedienung der Zwischenhalte

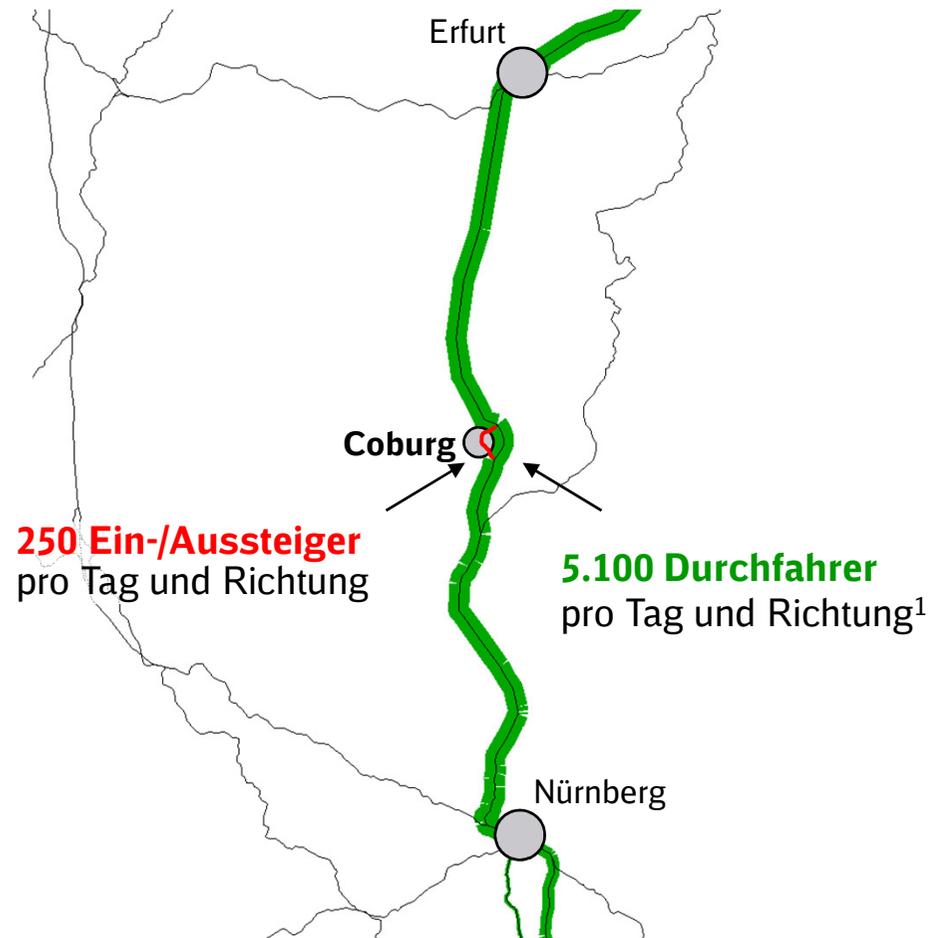


### Erläuterungen

- **Erfurt:** Späteste Ankunft 25, früheste Abfahrt 33
  - **Nürnberg (0-Knoten VDE 8):** Späteste Ankunft 52, früheste Abfahrt 05
  - **Fahrtzeit ohne Zwischenhalte: 75 Min.** ✓
  - **Fahrtzeit mit Halten Bamberg und Erlangen: 79 Min.** ✓
  - **Fahrtzeit mit Halt Coburg: 87 Min.** ⚡
- = maximale Fahrzeit 79 Min.**

# Ein Systemhalt in Coburg wäre daher für deutliche Mehrheit der Reisenden nachteilig

## Vergleich Nachfrage FV ohne vs. mit Systemhalt Coburg



**Zweistündlicher Systemhalt Coburg** nutzt nur wenigen Ein-/Aussteigern und **wäre für deutliche Mehrheit der Reisenden nachteilig**

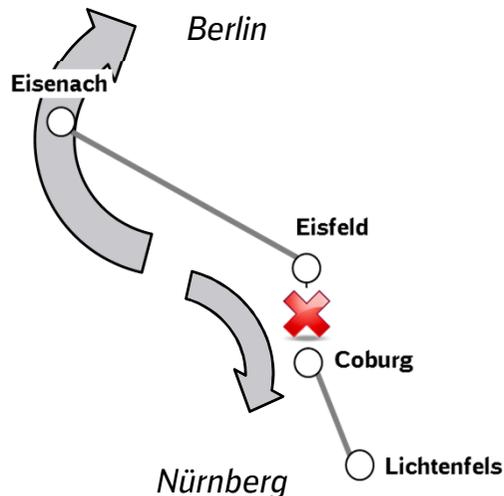
- **Reisezeitverlängerungen für Durchfahrer** von 8 bzw. 12 Minuten<sup>1</sup>
- Selbst bei Entfall der Halte Bamberg und Erlangen **Verlust von 50% aller Anschlüsse in Erfurt oder Nürnberg**
- **Ungleiche Kapazitätsverteilung** (Nachfrage konzentriert auf schnellere zweistündliche Teillinie)
- „Stolpertakt“ mit 8-12 Min. bedeutet **Taktabweichung** für alle Reisenden von/nach Nürnberg und München

1) Reisezeitverlängerung Erfurt-Nürnberg +8 Minuten wenn Halte Bamberg/Erlangen zweistündlich bzw. +12 Minuten wenn Halte stündlich

# Auch durch Lückenschluss Werratalbahn keine relevante Nachfragesteigerung für FV-Systemhalt Coburg erwartet

➔ Reisendenströme

## Lückenschluss Werratalbahn mit Reisendenströmen FV



- **Strecke Lichtenfels-Eisenach** zwischen Coburg-Eisfeld **unterbrochen** - keine durchgängigen Verkehre möglich
- **Durch Lückenschluss Halbierung der Fahrzeit** auf der Strecke **Eisenach-Coburg** auf 1 ¾ Stunden
- **Vgl. Reisezeit großräumige Relation Eisenach-Nürnberg**
  - **via Werratalbahn** und Fv-Anschluss Coburg **2 ¾ Std.**
  - **mit FV via Erfurt weniger als 2 Stunden**

## Bewertung DB Fernverkehr

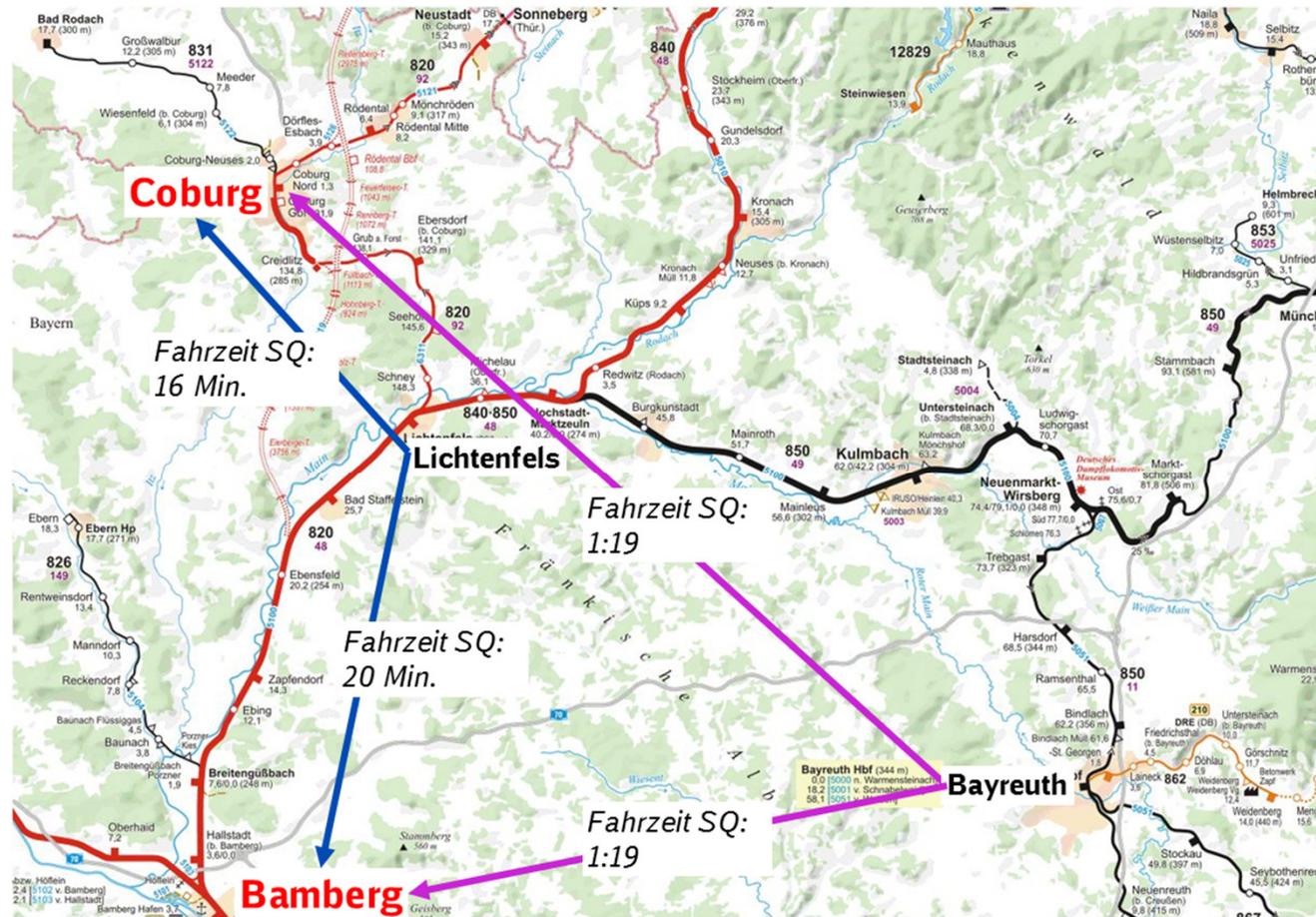
### Werratalbahn für NBS-Halt Coburg kaum relevant

- **Geringes Nachfragepotential** im Einzugsgebiet der Werratalbahn
- **Reisezeitgewinn in Richtung Nürnberg gering**
- **Reisezeit nach Berlin über Fv-Einstieg in Eisenach oder Erfurt kürzer** als über Coburg
- In Studie unterstelltes „**X-Produkt**“ Kassel-Werratalbahn-Nürnberg als FV **nicht wirtschaftlich, Kannibalisierung** bestehender Angebote

Externe Studie beantwortet nicht Frage nach relevantem Potenzial für FV-Systemhalt Coburg

# Lichtenfels und Bayreuth via Bamberg ähnlich schnell bzw. schneller an FV angebunden als via Coburg

## Vergleich Nv-Reisezeiten von Bayreuth / Lichtenfels nach Coburg bzw. Bamberg



- Von Bayreuth und Lichtenfels im Nahverkehr etwa gleich schnell nach Bamberg oder Coburg
- Für Hauptreisestrom Richtung Nürnberg bzw. München Fv-Fahrt ab Bamberg 12 Min. schneller als ab Coburg
- Für Reisende Richtung Erfurt bzw. Berlin Fv-Fahrt ab Bamberg nur 4 Minuten langsamer als das ab dem nördlicher gelegeneren Coburg mit langsamer Ausschleifung

# Auch ohne systematischen Halt in Coburg ergeben sich Reisezeitvorteile durch VDE 8 für Coburg und Umgebung

## Vergleich Reisezeiten aus Coburg und Umgebung Status Quo vs. VDE

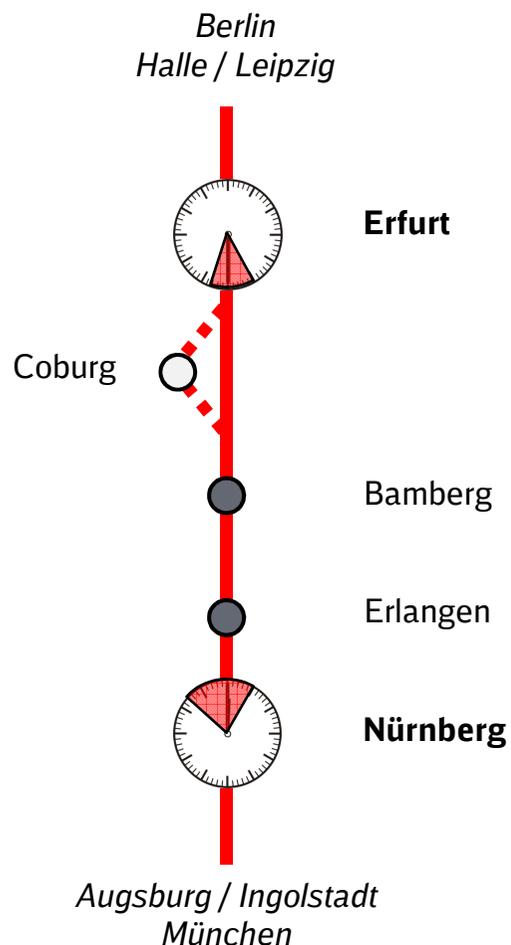
	Richtung Berlin		Richtung München	
	SQ	VDE <sup>1</sup> ohne Systemhalt Coburg	SQ	VDE <sup>1</sup> ohne Systemhalt Coburg
<b>Coburg</b>	4:25	3:18	2:55	2:34
<b>Lichtenfels</b>	3:56	3:00	2:52	2:16
<b>Bayreuth</b>	5:42	4:00	2:19	

- !** Auch ohne Direktanbindung Coburg deutliche  
 • Beschleunigung Richtung Norden möglich

1) Annahme pauschale Umstiegszeiten NV-FV von 10 Minuten

# Zielkonzept 2018: stdl. Halte in Bamberg und Erlangen, Knoten Nürnberg/Erfurt erreicht; Halt Coburg mit Einzelzügen

## Planungsstand FV-Angebotskonzept VDE 8



### Derzeit geplantes Halte-Konzept zwischen Erfurt - Nürnberg

- Stündliche Systemhalte in Bamberg und Erlangen
- Einzelhalte in Coburg am Tagesrand z.B. morgens je eine Fahrt nach München und Berlin, abends jeweils retour

### Bestmögliche Erfüllung der Planungsparameter

- ✓ ■ Wettbewerbsfähige Reisezeiten z.B. Berlin-München von 4h15min realisierbar
- ✓ ■ Erreichen der Anschlussknoten Erfurt und Nürnberg
- ✓ ■ Große Nachfrageströme optimal bedient, aber auch Zwischenhalte direkt angebunden

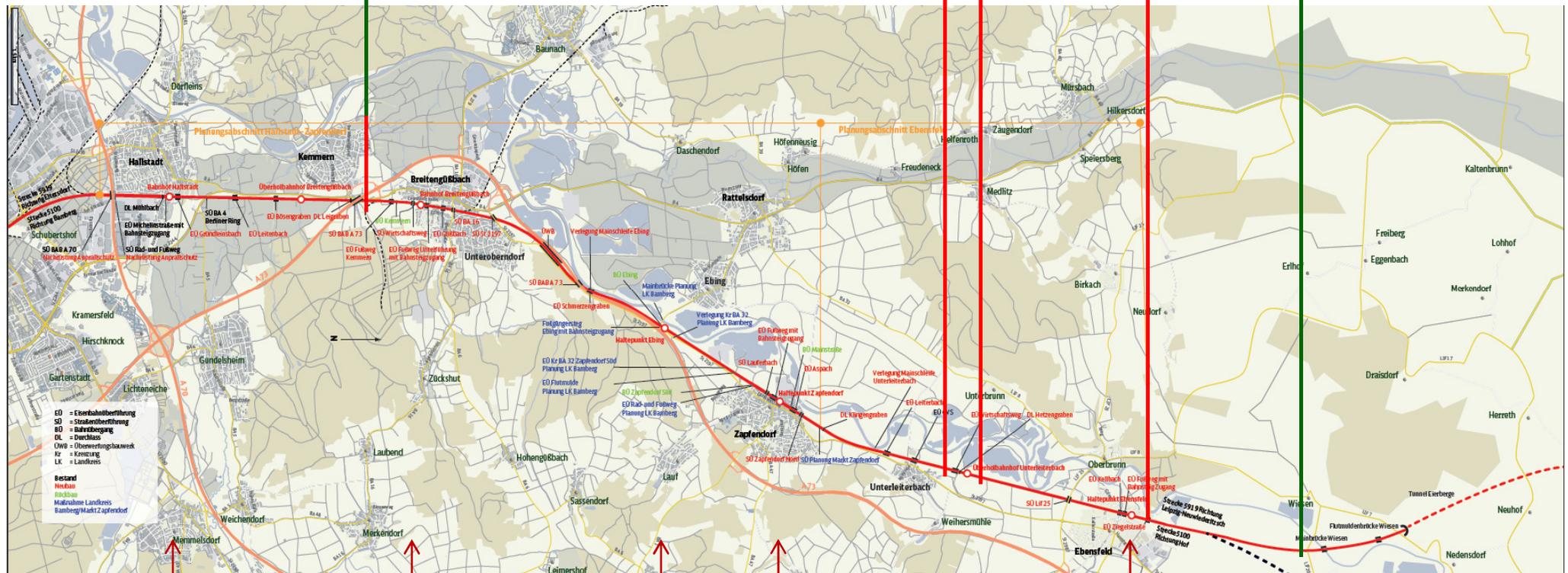
# Backup

# Verknüpfung Neubaustrecke mit bestehender Strecke

## Geografische Einordnung der Baumaßnahmen

Bauabschnitt bis IBN 2017

Bauabschnitte innerhalb der Totalspernung



HP Hallstadt

Bf Breitengüßbach

HP Ebing

HP Zapfendorf

HP Ebenfeld

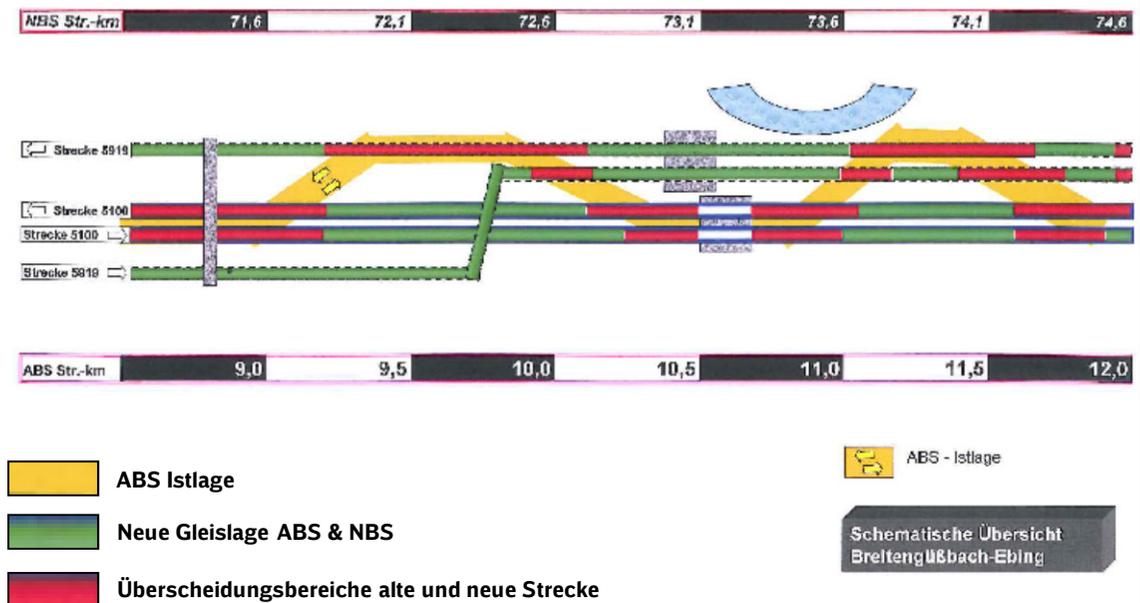


# Was wäre, wenn wir nicht in Totalsperrung bauen würden?

## Auswirkungen, wenn keine Totalsperrung

- 8 Jahre Bauen unter rollendem Rad
- Oft wechselnde Bauzustände wegen geografischer Überlagerung von neuer und alter Strecke
- Zahllose unterjährige Baufahrplanänderungen und hoher Kommunikationsaufwand
- Fertigstellung der VDE 8 und Fahrplankonzept 2018 (auch im NV) um viele Jahre verzögert
- Auftrag des Bundes zur IBN 12/2017 nicht haltbar

## Geografische Überlagerung von neuer und alter Strecke



# Eisenbahn in Deutschland: Ordnungsrahmen, Verkehrspolitik und unternehmerisches Handeln auf einen Blick

