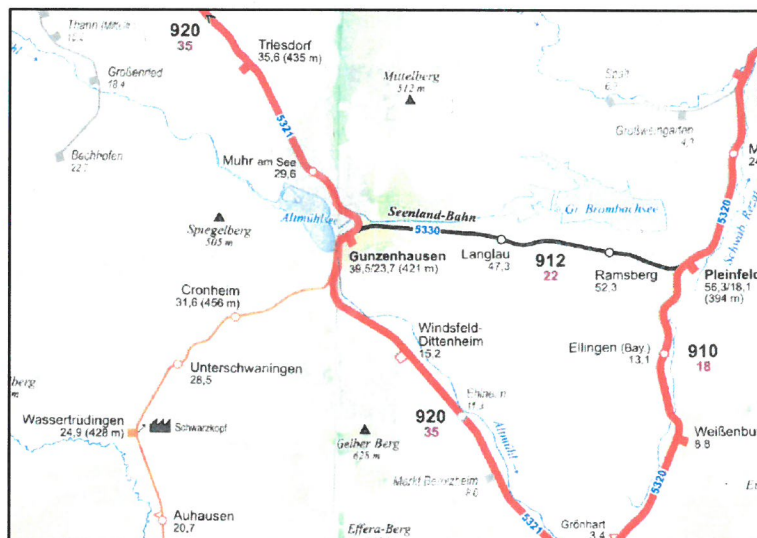


Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) Reaktivierung der Strecke (Pleinfeld –) Gunzenhausen – Wassertrüdingen

Gesamt-VAST BEG

12. Mai 2015



Copyright © 2012 by Verlag Schweers + Wall GmbH

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München

Dr. Markus Lang
Tel.: +49 89 748825-38
Fax: +49 89 748825-50
markus.lang@bahnland-bayern.de
www.bahnland-bayern.de

INHALTSVERZEICHNIS

1. MAßNAHMENDEFINITION	3
1.1. Anlass der Maßnahme	3
1.2. Ziel der Maßnahme	3
1.3. Verlangen Dritter	3
2. LAGE IM NETZ	4
3. NACHFRAGE	4
3.1. Heutige Nachfrage.....	4
3.2. Zukünftige Nachfrage	5
4. BETRIEBSPROGRAMM	5
4.1. Heutiges Betriebsprogramm.....	5
4.2. Geplantes Betriebsprogramm	5
5. GEPLANTE MAßNAHMEN	6
5.1. Netzmaßnahmen	6
5.2. Stationsmaßnahmen	7
5.3. Busanpassungskonzept	12
6. FINANZIERUNG DER MAßNAHME	12
7. REALISIERUNGSZEITRAUM	12
8. UNTERSCHRIFTEN	13
8.1. Abstimmungsprozess	13
8.2. Kenntnisnahme der Maßnahme durch das EVU.....	13

1. MAßNAHMENDEFINITION

1.1. Anlass der Maßnahme

Die eingleisige, nichtelektrifizierte Strecke 5330 Pleinfeld – Gunzenhausen – Wassertrüdingen wurde 1849 als Teil der bayerischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau über Augsburg und Bamberg nach Hof als Hauptbahn eröffnet.

Auf dem 14,7 km langen Streckenabschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen wurde der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 1985 von der Deutschen Bundesbahn eingestellt. Der Schienengüterverkehr wurde von der DB AG auf diesem Abschnitt bis 1995 aufrechterhalten. 1999 pachtete die BayernBahn GmbH den Abschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen (–Nördlingen) von der DB AG. 2003 konnte der Museumsbetrieb und seit 2004 auch der Schienengüterverkehr, der das Werk der Firma Schwarzkopf in Wassertrüdingen beliefert, wieder aufgenommen werden.

Der 16,8 km lange Streckenabschnitt Gunzenhausen – Pleinfeld (Seenlandbahn, KBS 912) ist im Besitz der DB Netz AG. Auf diesem Abschnitt wird, allerdings nun als eine Nebenbahn, derzeit im SPNV montags – freitags ein Stundentakt und am Wochenende ein Zweistundentakt angeboten. Der Fahrplan ist in Lastrichtung auf den Knoten Nürnberg ausgerichtet. In Pleinfeld bestehen daher gute Anschlüsse in Richtung Nürnberg. Die Verkehrsleistungen werden derzeit von der DB Regio AG im Auftrag der BEG erbracht.

1.2. Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, durch eine Reaktivierung für den SPNV des Abschnitts Wassertrüdingen – Gunzenhausen mit infrastrukturellen Einzelmaßnahmen im Abschnitt Pleinfeld – Gunzenhausen wieder eine direkte Verbindung im Schienenpersonennahverkehr mit Regionalzügen im Taktverkehr zwischen Pleinfeld und Wassertrüdingen mit schlankem Anschluss von und nach Nürnberg anzubieten.

1.3. Verlangen Dritter

Diese VAST dient dazu, den Projektumfang den betroffenen Infrastrukturgesellschaften zu übermitteln. Eine Abstimmung mit der für die Infrastruktur zuständigen DB Netz AG und der BayernBahn ist im Rahmen des „Jour fixe Infrastruktur“ bzw. der „Reaktivierungsgespräche“ bereits erfolgt.

DB Regio als heutiges EVU dokumentiert die Kenntnisnahme durch die Unterschrift auf der letzten Seite der VAST.

2. LAGE IM NETZ

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Lage (Wassertrüdingen – Gunzenhausen km 24,8 bis 39,5):

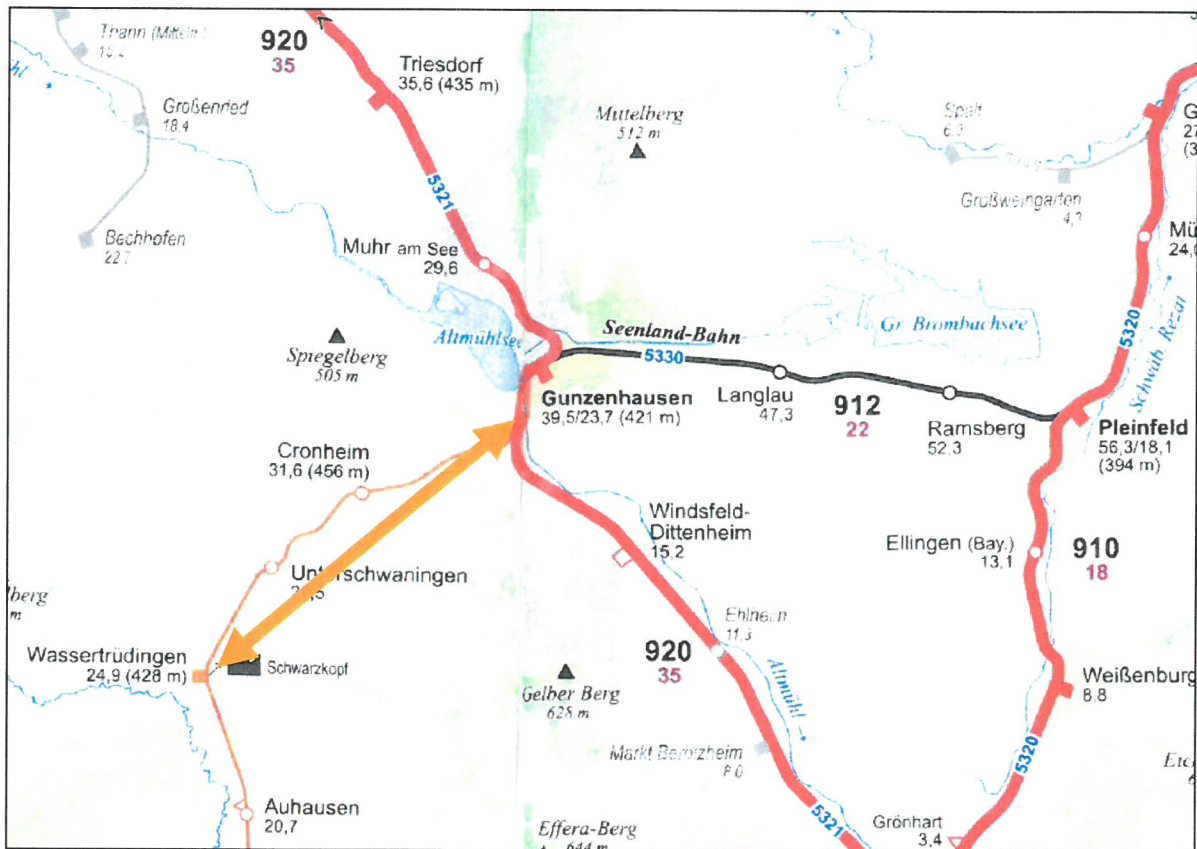


Abbildung 1; Quelle: Schweers + Wall, 2012, S. 96/97

3. NACHFRAGE

3.1. Heutige Nachfrage

Auf dem Abschnitt Pleinfeld – Gunzenhausen besteht montags bis freitags derzeit folgende Querschnittsbelastung

Streckenabschnitt	Querschnittsbelastung (Mo – Fr)
Pleinfeld – Gunzenhausen	900

Quelle: RES-Zahlen 2013

3.2. Zukünftige Nachfrage

Für den Abschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen wurde für montags bis freitags folgende Querschnittsbelastung prognostiziert:

Streckenabschnitt	Fahrgastaufkommen (Mo – Fr)
Gunzenhausen – Wassertrüdingen	1010

Streckenabschnitt	Fahrgastaufkommen (Mo – Fr)
Pleinfeld – Gunzenhausen	1120

Quelle: VGN, 2015

4. BETRIEBSPROGRAMM

4.1. Heutiges Betriebsprogramm

Das heutige Betriebsprogramm stellt sich für die Strecke Pleinfeld – Gunzenhausen - Wassertrüdingen bezüglich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wie folgt dar:

- Der Regionalzug Pleinfeld – Gunzenhausen (DB Regio) verkehrt Mo - Fr im Stundentakt; am Wochenende im Zweistundentakt.
- Im Abschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen besteht kein SPNV-Angebot.

Streckenabschnitt	Zugzahlen Fahrplan 2014 (Richtung und Gegenrichtung)		
	Mo-Fr	Sa	So
Pleinfeld – Gunzenhausen	32	14	14
Gunzenhausen – Wassertrüdingen	0	0	0

4.2. Geplantes Betriebsprogramm

Das geplante Betriebsprogramm stellt sich für die Strecke Pleinfeld – Gunzenhausen – Wassertrüdingen wie folgt dar: Es verkehrt stündlich ein Triebwagen von Pleinfeld mit der Abfahrt zur Minute 17 nach Gunzenhausen und weiter bis Wassertrüdingen mit der Ankunft zur Minute 53. Die Zugkreuzung mit dem Gegenzug findet in Langlau zur Minute 26/27 statt. In der Gegenrichtung ist die Ankunft des Zuges aus Richtung Wassertrüdingen in Pleinfeld zur Minute 37 vorgesehen. Die untenstehende Skizze verdeutlicht den Fahrplan. Bei diesem Fahrplan handelt es sich um einen Musterfahrplan. Der Freistaat Bayern behält sich Planungsänderungen vor.

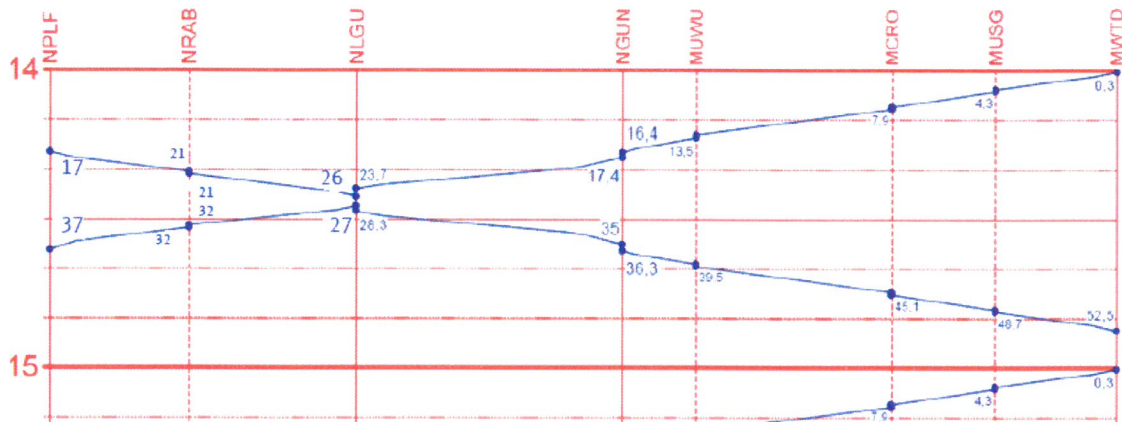


Abbildung 2: Bildfahrplan, Quelle: DB Netz AG

- Der Regionalzug Pleinfeld – Gunzenhausen – Wassertrüdingen (DB Regio) verkehrt Mo - Fr im Stundentakt; am Wochenende im Zweistundentakt.

Streckenabschnitt	Zugzahlen Fahrplan 2019 (Richtung und Gegenrichtung)		
	Mo-Fr	Sa	So
Pleinfeld – Gunzenhausen	32	14	14
Gunzenhausen – Wassertrüdingen	36	18	18

Die Planungen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Der Freistaat behält sich Planungsänderungen vor.

5. GEPLANTE MAßNAHMEN

5.1. Netzmaßnahmen

Der Streckenabschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen soll für den SPNV reaktiviert werden. Hierzu sind im Abschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen und im Abschnitt Gunzenhausen – Pleinfeld folgende Maßnahmen zwingend notwendig:

Abschnitt Wassertrüdingen – Gunzenhausen:

Der Abschnitt Wassertrüdingen – Gunzenhausen wird von der BayernBahn ertüchtigt. Es erfolgt eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik. Die Geschwindigkeitskonzeption ist, soweit ohne Sprungkosten möglich, für 80 km/h auszulegen. In jedem Fall muss jedoch das im Abschnitt 4.2 dargestellte Fahrplankonzept umsetzbar sein. Um den Güterverkehr und den stündlichen Personenverkehr zwischen Gunzenhausen und Wassertrüdingen abwickeln zu können, muss in Cronheim das Begegnungsgleis wieder aufgebaut werden. Die genaue Lage des Begegnungsgleises muss noch geprüft werden.

Abschnitt Gunzenhausen – Pleinfeld:

Im Abschnitt Gunzenhausen – Pleinfeld (Infrastruktur DB Netze) ist in Langlau der Einbau von zwei Weichen sowie der Bau eines Begegnungsgleises vorgesehen (siehe hierzu auch

Punkt „Neuer Kreuzungsbahnhof Langlau“). Die Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Gunzenhausen und Pleinfeld soll weiterhin bei 120 km/h liegen, um das im Abschnitt 4.2 dargestellte Betriebsprogramm zu ermöglichen.

Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik sind folgende Maßnahmen umzusetzen: Es ist für den Abschnitt Gunzenhausen – Pleinfeld (Infrastruktur DB Netze) ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) zu errichten. An dieses Stellwerk sind 4 Bahnübergänge anzuschließen. Es haben zudem Anpassungen im Bf Gunzenhausen als auch im Bf Pleinfeld zu erfolgen. Die Fernsteuerung soll aus Zirndorf erfolgen.

5.2. Stationsmaßnahmen

Neuer Kreuzungsbahnhof Langlau (Infrastruktur DB S&S/DB Netz):

Umbau des bestehenden Haltepunktes an der eingleisigen Strecke Pleinfeld – Gunzenhausen in einen Bahnhof mit zwei Weichen sowie Ausweichgleis zur Zugkreuzung (gleichzeitige Einfahrten). Bau eines Mittelbahnsteiges mit einer Bestelllänge von 90 m (Sicherungslänge 90 m) sowie einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 55 cm. Der Zugang zum Mittelbahnsteig soll mittels höhengleichem Reisendenübergang erfolgen. Die Reisendensicherung erfolgt über eine Signaldeckung.

Der Bau des Kreuzungsbahnhofs in Langlau soll unabhängig von der Reaktivierung des Streckenabschnitts Gunzenhausen – Wassertrüdingen realisiert werden, da er auch auf der Bestandsstrecke Pleinfeld – Gunzenhausen eine Taktverkehr mit optimalen Anschlüssen in Pleinfeld von und nach Nürnberg ermöglicht.

Skizze:

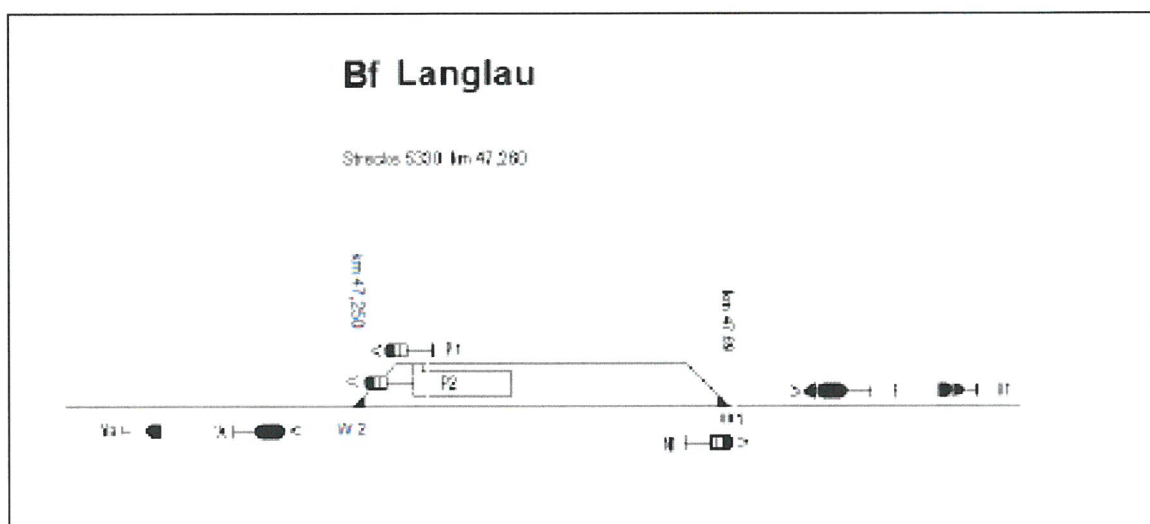


Abbildung 3: Quelle: DB AG

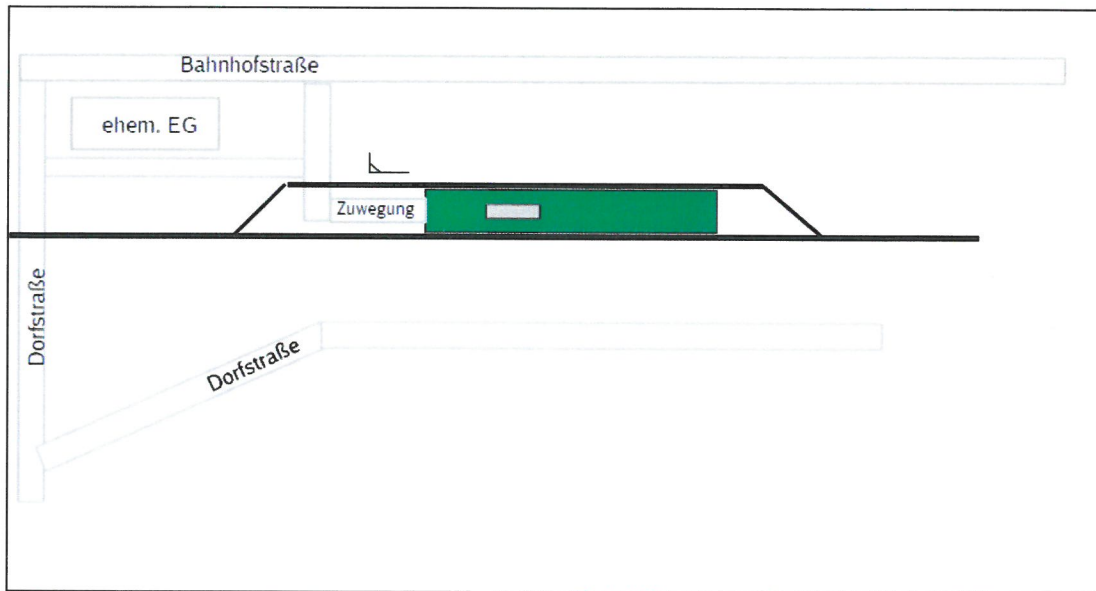


Abbildung 4: Quelle: DB AG

Der Bahnsteig soll mit folgenden Ausstattungselementen versehen werden:

- Blindenleitsystem
- Bahnstufenschilder und Wegeleitsystem
- Beleuchtung
- Dynamische Fahrgastinformation (optisch und akustisch)
- analoge Uhr
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten
- Vitrinen für Fahrgastinformation
- Standort mit Anschlüssen für Fahrkartenautomat/Entwerter
- Leerrohre für Nachrüstung mit Videoüberwachung bzw. Info- / Notrufsäule

Option Neuer Haltepunkt Frickefelden (Infrastruktur DB S&S/DB Netz):

Im Abschnitt Gunzenhausen – Pleinfeld besteht für den Ortsteil Frickefelden der Wunsch der Stadt Gunzenhausen nach einem weiteren Haltepunkt. Dieser neue Haltepunkt würde auf dem 120 km/h-Abschnitt liegen und eine Fahrzeitverlängerung pro Richtung von ca. 1,5 Minuten bedeuten. Aufgrund der angespannten Anschlussbeziehungen in Pleinfeld in Richtung Nürnberg kann eine Fahrzeitverlängerung nur in Richtung Wassertrüdingen verschoben werden. Die dortige ohnehin kurze Wendezeit würde sich auf 3 Minuten reduzieren. Fahrplantechnisch ist diese Lösung nicht vertretbar, weshalb auf einen neuen Haltepunkt Frickefelden vorerst verzichtet wird. Sofern sich die Fahrplankonzepte ändern sollten, beispielsweise im Fall einer späteren Verlängerung der Reaktivierungsstrecke bis Nördlingen, kann die Integrierbarkeit des Haltepunktes Frickefelden erneut geprüft werden.

Neuer Haltepunkt Unterwurbach (Infrastruktur BayernBahn):

Im Abschnitt Wassertrüdingen – Gunzenhausen ist im Ortsteil Unterwurbach ein neuer Haltepunkt geplant. Die Vorzugsvariante sieht einen Haltepunkt im mittleren Ortsbereich vor (Abbildung 5: roter Punkt). Es soll ein Außenbahnsteig mit einer Bestelllänge von 90 m (Sicherheitslänge 90 m) sowie einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 55 cm errichtet werden. Dieser Bahnsteig soll barrierefrei über eine Rampe an das bestehende Wege-

netz angeschlossen werden. Es muss zusätzlich noch eine Anbindung der Ortsteile mittels einer Bahnquerung (Umlaufsperre oder Unterführung) hergestellt werden.

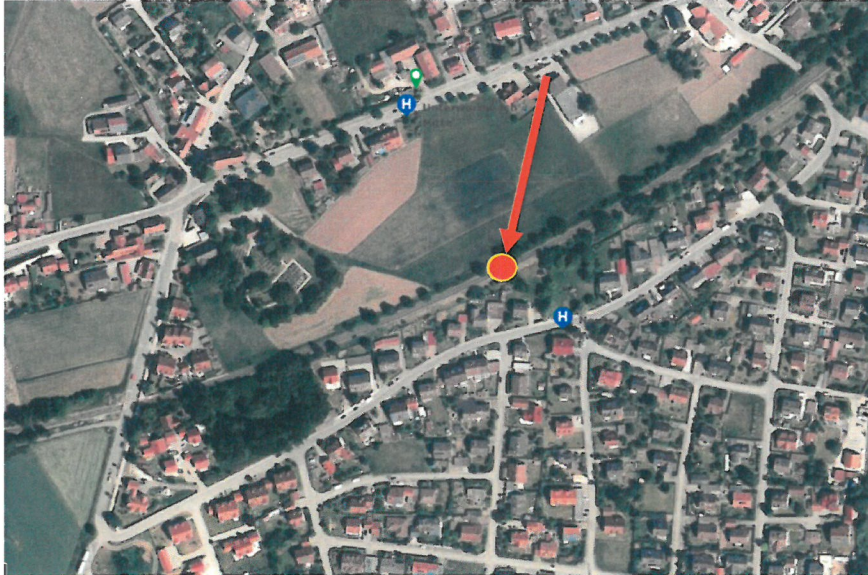


Abbildung 5: Standort neuer Haltepunkt Unterwurbach; Quelle: Bayern-Fahrplan (BEG)

Der neue Bahnsteig soll mit folgenden Ausstattungselementen versehen werden:

- Blindenleitsystem
- Bahnstufenschilder und Wegeleitsystem
- Beleuchtung
- Dynamische Fahrgastinformation (optisch und akustisch)
- analoge Uhr
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten
- Vitrinen für Fahrgastinformation
- Standort mit Anschlüssen für Fahrkartenselbstbedienungs- / Entwerter
- Leerrohre für Nachrüstung mit Videoüberwachung bzw. Info- / Notrufsäule

Für die Station Unterwurbach wurde für montags bis freitags folgendes Fahrgastaufkommen prognostiziert:

Station	Fahrgastaufkommen (Mo – Fr)
Unterwurbach	200 (E/A)

Quelle: VGN, 2014

Haltepunkt Cronheim (Infrastruktur BayernBahn):

Bau eines Außenbahnsteiges (Standort etwa km 31,5 Abschnitt Wassertrüdingen – Gunzenhausen; ehemaliger Bahnhof) mit einer Bestelllänge von 90 m (Sicherungslänge 90 m) sowie einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 55 cm. Der Zugang zum neuen Außenbahnsteige soll barrierefrei über eine Rampe mit Anbindung an die öffentlichen Verkehrswege erfolgen. Das im Abschnitt 5.1 erwähnte Begegnungsgleis soll keine Bahnsteigkante erhalten, da es nur dem Güterverkehr dient.

Der neue Bahnsteig soll mit folgenden Ausstattungselementen versehen werden:

- Blindenleitsystem
- Bahnstationsnamensschilder und Wegeleitsystem
- Beleuchtung
- Dynamische Fahrgastinformation (optisch und akustisch)
- analoge Uhr
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten
- Vitrinen für Fahrgastinformation
- Standort mit Anschlüssen für Fahrkartenautomat/Entwerter
- Leerrohre für Nachrüstung mit Videoüberwachung bzw. Info- / Notrufsäule

Für die Station Cronheim wurde für montags bis freitags folgendes Fahrgastaufkommen prognostiziert:

Station	Fahrgastaufkommen (Mo – Fr)
Cronheim	150 E/A

Quelle: VGN, 2014

Haltepunkt Unterschwaningen (Infrastruktur BayernBahn):

Bau eines Außenbahnsteiges (Standort etwa km 28,5 Strecke Wassertrüdingen – Gunzenhausen) mit einer Bestelllänge von 90 m (Sicherungslänge 90 m) sowie einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 55 cm. Der Zugang zum neuen Außenbahnsteige soll über eine Rampe mit Anbindung an die Bahnhofstraße erfolgen.

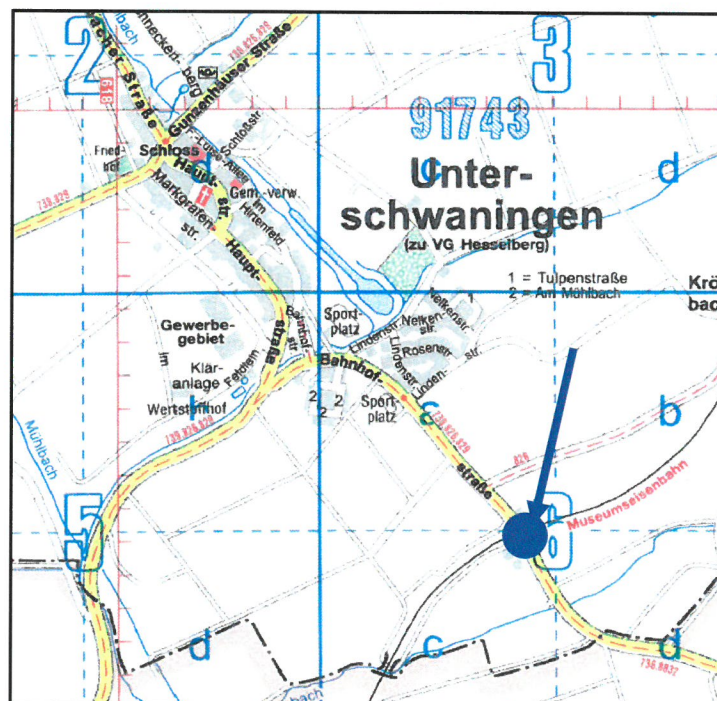


Abbildung 7: Standort Haltepunkt Unterschwaningen; Quelle: ADAC (2008), Stadatlant Nürnberg, S. 359

Der neue Bahnsteig soll mit folgenden Ausstattungselementen versehen werden:

- Blindenleitsystem
- Bahnstationsnamensschilder und Wegeleitsystem

- Beleuchtung
- Dynamische Fahrgastinformation (optisch und akustisch)
- analoge Uhr
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten
- Vitrinen für Fahrgastinformation
- Standort mit Anschlüssen für Fahrkartenautomat/Entwerter
- Leerrohre für Nachrüstung mit Videoüberwachung bzw. Info- / Notrufsäule

Für die Station Unterschwaningen wurde für montags bis freitags folgendes Fahrgastaufkommen prognostiziert:

Station	Fahrgastaufkommen (Mo – Fr)
Unterschwaningen	150 E/A

Quelle: VGN, 2014

Bahnhof Wassertrüdingen (Infrastruktur BayernBahn):

Bau eines Außenbahnsteiges (Standort etwa km 24,8 Abschnitt Wassertrüdingen – Gunzenhausen; ehemaliger Bahnhof; siehe Abbildung 8) mit einer Bestelllänge von 90 m (Sicherungslänge 90 m) sowie einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 55 cm. Der Zugang zum neuen Außenbahnsteige soll über eine Rampe mit Anbindung an den Bahnhofplatz erfolgen.



Abbildung 8: Standort Haltepunkt Wassertrüdingen; Quelle: ADAC (2008), Stadtatlas Nürnberg, S. 371

Der neue Bahnsteig soll mit folgenden Ausstattungselementen versehen werden:

- Blindenleitsystem
- Bahnhofsnamensschilder und Wegeleitsystem
- Beleuchtung
- Dynamische Fahrgastinformation (optisch und akustisch)
- analoge Uhr
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten
- Vitrinen für Fahrgastinformation
- Standort mit Anschlüssen für Fahrkartenautomat/Entwerter
- Leerrohre für Nachrüstung mit Videoüberwachung bzw. Info- / Notrufsäule

Für die Station Wassertrüdingen wurde für montags bis freitags folgendes Fahrgastaufkommen prognostiziert:

Station	Fahrgastaufkommen (Mo – Fr)
Wassertrüdingen	950 E/A

Quelle: VGN, 2014

Die Planungen sind mit der BEG im Rahmen der Vorplanung und der Genehmigungsplanung abzustimmen.

5.3. Busanpassungskonzept

Das derzeitige Buskonzept ist an den Fahrplan der Strecke Wassertrüdingen – Gunzenhausen – Pleinfeld anzupassen. Ein Busparallelverkehr ist auszuschließen. Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

6. FINANZIERUNG DER MAßNAHME

Eine erste Kostenschätzung der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der Bayern-Bahn für o.g. Maßnahmen für das Projekt Pleinfeld – Gunzenhausen – Wassertrüdingen geht von Gesamtkosten in Höhe von **6,5 Mio. €** (Streckenabschnitt Pleinfeld – Gunzenhausen; DB Netze – inkl. Umbau Bf Langlau) sowie **4,7 Mio. €** (Streckenabschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen; Bayernbahn) aus. Bezüglich des Streckenabschnitts Pleinfeld – Gunzenhausen ist eine Finanzierung aus Mitteln der LuFV-Anlage 8.7 vorgesehen. Die Finanzierung der Maßnahmen im Streckenabschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen ist noch zu klären.

7. REALISIERUNGSZEITRAUM

Die Realisierung o. g. Maßnahme soll möglichst bis April 2019 erfolgen. Der definitive Inbetriebnahmetermin ist der BEG vorab mitzuteilen.

8. UNTERSCHRIFTEN

8.1. Abstimmungsprozess

Die Maßnahme ist mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft abgestimmt:

München, den 18.5.2015 [Signature]
(Dr. Johann Niggel)

Die Maßnahme ist mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr abgestimmt:

München, den 26.5.2015 [Signature]

Die Maßnahme ist mit der DB Netz AG abgestimmt:

München, den 22.06.2015 [Signature]

Die Maßnahme ist mit der DB Station & Service AG abgestimmt:

Nürnberg, den 09.07.2015 [Signature] [Signature]
(001/01)

Die Maßnahme ist mit der BayernBahn abgestimmt:

München, den 23.07.15 [Signature]

Die Maßnahme ist mit dem Landkreis Ansbach abgestimmt:

Weißenburg, den 23.07.2015 [Signature]

Die Maßnahme ist mit dem Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen abgestimmt:

Ansbach, den 28.7.15 [Signature]

Die Maßnahme ist mit der VGN GmbH abgestimmt:

Nürnberg, den 31.07.2015 [Signature] [Signature]

8.2. Kenntnisnahme der Maßnahme durch das EVU

DB Regio nimmt die Maßnahme zur Kenntnis:

München, den 02.09.2015 [Signature]