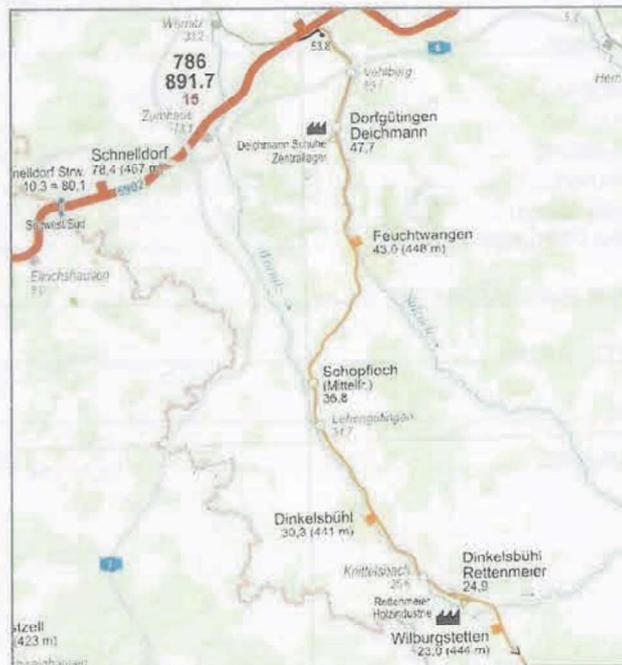


Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) Reaktivierung der Strecke Dombühl – Wilburgstetten

Gesamt-VAST BEG

12. Juni 2023



Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München

Sebastian Aumeier
Tel.: +49 89 748825-22
Fax: +49 89 748825-778
Sebastian.Aumeier@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	4
4. BETRIEBSPROGRAMM	5
5. GEPLANTE MAßNAHME.....	5
5.1. Streckenerhöhung.....	5
5.2. Stationsmaßnahmen	6
5.3. Bahnsteigausstattung	7
5.4. Umfeldmaßnahmen	8
5.5. Busanpassungskonzept	8
5.6. Abstimmung der Planungen	8
6. FINANZIERUNG DER MAßNAHME	9
7. REALISIERUNGSZEITRAUM	9
8. UNTERSCHRIFTEN	10
8.1. Abstimmungsprozess	10

1. MAßNAHMENDEFINITION

1.1. Anlass der Maßnahme

Die eingleisige, nichtelektrifizierte Strecke 5331 Dombühl – Wilburgstetten (– Nördlingen) wurde in den Abschnitten Dombühl bis Feuchtwangen sowie Nördlingen bis Dinkelsbühl im Jahr 1876 sowie der Abschnitt Dinkelsbühl – Feuchtwangen im Jahr 1881 eröffnet.

Auf dem 24 km langen Streckenabschnitt Dombühl – Dinkelsbühl wurde der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 1985 von der Deutschen Bundesbahn eingestellt. Der Schienengüterverkehr wurde von der DB AG auf diesem Abschnitt bis 2002 aufrechterhalten. 1999 pachtete die BayernBahn GmbH den Abschnitt Dombühl – Wilburgstetten von der DB AG. 2006 konnte der Schienengüterverkehr, der das Werk der Firma Rettenmeier bei Wilburgstetten beliefert, wieder aufgenommen werden.

In dieser Zeit kam auch von Seiten der Region der Wunsch nach einer Reaktivierung der Strecke für den Schienenpersonennahverkehr auf. Eine von der VGN GmbH erstellte und vom Freistaat anerkannte Prognose hat zwischenzeitlich ein ausreichendes Fahrgastpotential für den Abschnitt Dombühl – Wilburgstetten ergeben.

2019 wurde die Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH, ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das die Reaktivierung der Strecke Dombühl – Wilburgstetten anstrebt, gegründet.

1.2. Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, den Umsteigebahnhof Dombühl und die Strecke Dombühl – Wilburgstetten infrastrukturell zu ertüchtigen, so dass auf dieser Strecke ein stündliches SPNV-Angebot mit guten Verknüpfungen in Dombühl ermöglicht wird.

1.3. Verlangen Dritter

Eine Abstimmung mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und den Infrastrukturbetreibern DB Netz AG, DB Station&Service AG sowie der Mittelfränkischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH ist erfolgt. Diese VAST dient dazu, den Projektumfang den betroffenen Infrastrukturgesellschaften zu übermitteln.

2. LAGE IM NETZ

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Lage (Dombühl, km 54,1 – Wilburgstetten, km 23,0):

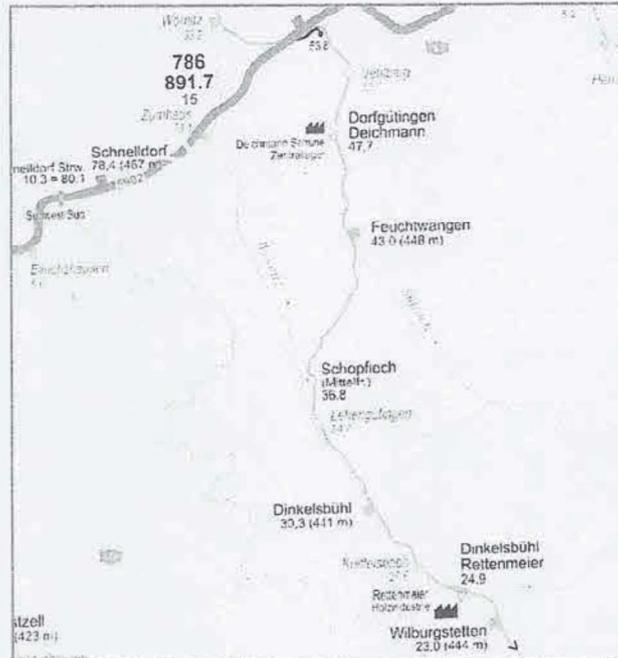


Abbildung 1: Lage der Strecke im Netz (basierend auf Schweers + Wall, 2017, S. 96 f.)

3. NACHFRAGE

3.1. Heutige Nachfrage

Auf dem Abschnitt Dombühl – Wilburgstetten besteht im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) montags bis freitags derzeit folgendes Fahrgastaufkommen [Pkm/km-Streckenlänge].

Streckenabschnitt	Fahrgastaufkommen (Mo – Fr)
Dombühl – Wilburgstetten	0

3.2. Zukünftige Nachfrage

Für den Abschnitt Dombühl – Wilburgstetten wurde für montags bis freitags im Schienenpersonennahverkehr folgendes Fahrgastpotential [Pkm/km-Streckenlänge] ermittelt:

Streckenabschnitt	Fahrgastaufkommen (Mo – Fr)
Dombühl – Wilburgstetten	1010

Quelle: VGN, 2018

4. BETRIEBSPROGRAMM

Das geplante Betriebsprogramm sieht außerhalb des Schülerverkehrs einen täglichen 1h-Takt zwischen Wilburgstetten und Dombühl (und Gegenrichtung) vor. Die Zugkreuzungen mit dem Gegenzug finden im Taktverkehr in Dinkelsbühl statt. Für die Belange des Schülerverkehrs muss außerhalb des Taktverkehrs zusätzlich auch in Feuchtwangen gekreuzt werden. Dieses Fahrplankonzept ist notwendig, um schlanke, stündliche Anschlüsse in Dombühl zur zwei-stündlich verkehrenden S-Bahn (S4) bzw. zum zweistündlich verkehrenden Express in Richtung Nürnberg und Stuttgart (RE 90) zu erhalten sowie den Schülerverkehr entlang der Romantischen Schiene und von/nach Ansbach optimal bedienen zu können. Es ist darüber hinaus vorgesehen, dass ggf. einzelne direkte Zugpaare von Wilburgstetten über Dombühl hinaus bis Ansbach verkehren.

Streckenabschnitt	Zugzahlen Fahrplan ab Reaktivierung (Richtung und Gegenrichtung)		
	Mo-Fr	Sa	So
Dombühl – Wilburgstetten	34	32	32

Die Planungen stehen unter Haushaltsvorbehalt. Der Freistaat behält sich Planungsänderungen vor.

5. GEPLANTE MAßNAHME

Der Streckenabschnitt Dombühl – Wilburgstetten soll für den SPNV reaktiviert werden und in den Bahnhof Dombühl eingebunden werden. Längerfristig soll eine Elektrifizierung der Strecke angestrebt werden. Folgende Maßnahmen sind zwingend notwendig.

5.1. Streckenertüchtigung

Oberbau:

- Der Abschnitt Bf Dombühl – Dombühl IAV Grenze: Dieser Abschnitt wird von der DB Netz AG ertüchtigt. In Dombühl muss Gleis 4 für die Züge aus Wilburgstetten vorgesehen werden.
- Abschnitt Dombühl Pachtgrenze bzw. Dombühl IAV Grenze – Wilburgstetten: Dieser Abschnitt wird von der Mittelfränkischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH ertüchtigt. Die Trassierung ist für 80 km/h auszulegen. Um einen stündlichen Personenverkehr zwischen Dombühl und Wilburgstetten abwickeln zu können, muss in Dinkelsbühl und in Feuchtwangen ein Kreuzungsbahnhof reaktiviert werden. Beide Kreuzungsbahnhöfe werden mit elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW) mit programmierter Vorzugslage ausgerüstet und erlauben gleichzeitige Einfahrten.

LST:

Die Strecke Dombühl – Wilburgstetten (EIU: Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH; sog. NE-Infrastruktur) ist mit einer den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Leit- und Sicherungstechnik auszurüsten. Bei der Ausgestaltung der Schnittstelle zum Stellwerk des Bahnhofs Dombühl ist das derzeit dort bestehende Umbauverbot zu beachten.

Regelungen zur signaltechnischen Anbindung der Strecke an das Stellwerk in Dombühl sowie zur Betriebsführung (z.B. Zugleiterfunktion) sind zwischen den beteiligten Vertragspartnern (Infrastruktur-/Streckenbetreiber sowie der DB Netz AG) außerhalb der VAST gesondert zu vereinbaren.

5.2. Stationsmaßnahmen

Bf Dombühl

Im Bahnhof Dombühl wird der Hausbahnsteig (Gleis 1) auf 76 cm aufgehöhht, so dass die S-Bahn planmäßig nur noch an Gleis 1 und 3 hält. Der bestehende Bahnsteig an Gleis 4 mit einer Bestelllänge von 170 m sowie einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante wird von den Zügen von/nach Wilburgstetten genutzt.

Am Bahnsteig Gleis 3/4 erfolgt ein Neubau eines zusätzlichen Wetterschutzhauses sowie ggf. die Anpassung der Ausstattung.

Bei Aufstellung eines TUZ-Schlüsselkastens am Bahnsteig ist die dafür optimale Position gemeinsam mit DB Station&Service zu ermitteln und festzulegen.

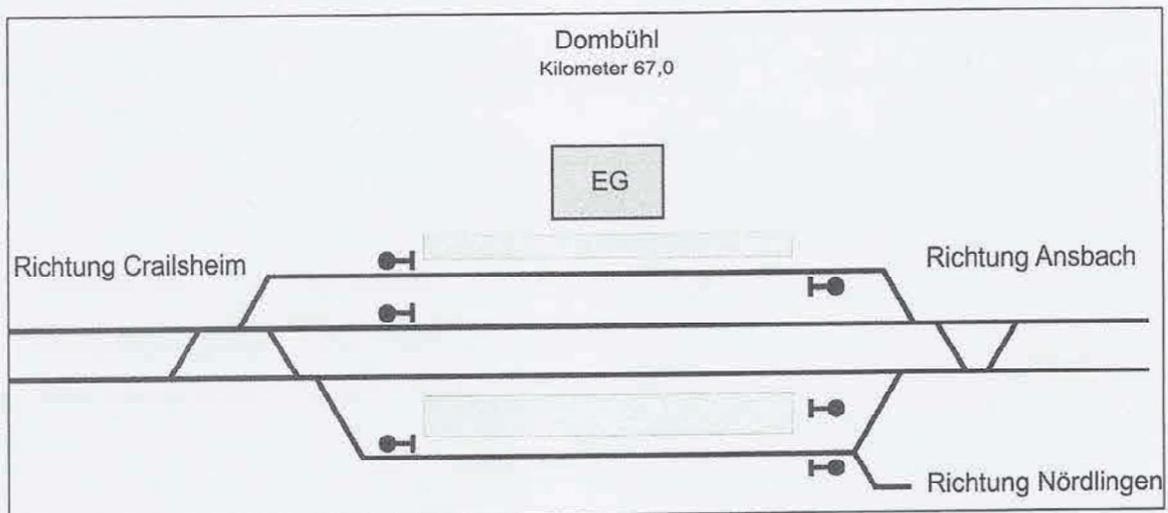


Abbildung 2: Gleisplan Dombühl (DB Netz)

Neubau Bf Feuchtwangen

Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Feuchtwangen mit zwei Bahnsteigkanten und barrierefreiem, höhengleichen Zugang, einer Bestelllänge von 90 m (Sicherungslänge 140 m) sowie einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 76 cm.

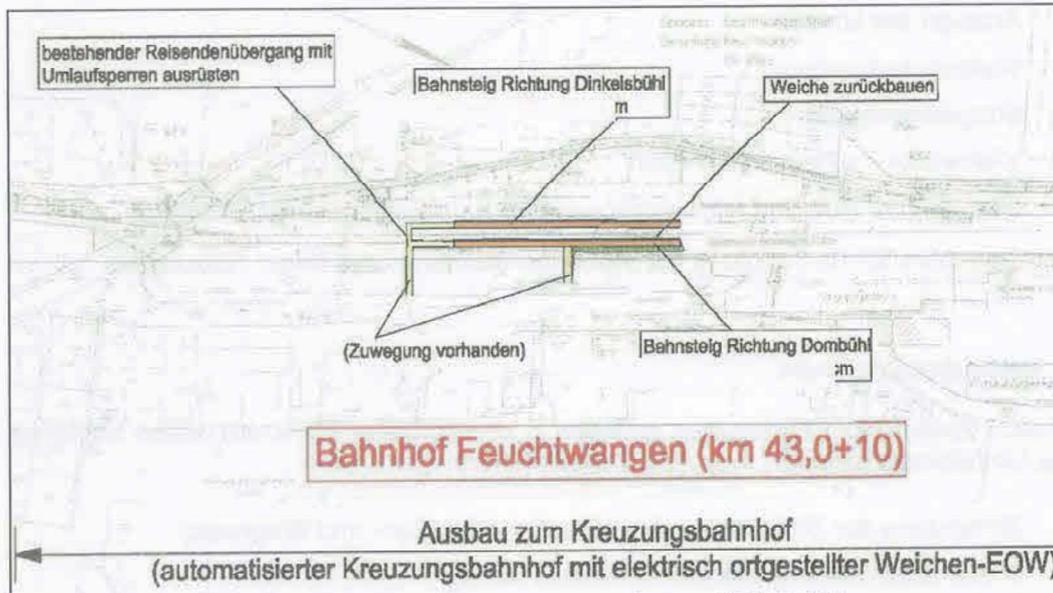


Abbildung 3: Gleisplan Feuchtwangen (rmcon, 2011, S. 17)

Neubau Hp Schopfloch (am Standort des ehemaligen Bf)

Bau eines neuen Außenbahnsteiges mit einer Bestelllänge von 90 m (Sicherungslänge 140 m) sowie einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 76 cm und mit barrierefreiem Bahnsteigzugang.

Neubau Bf Dinkelsbühl

Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Dinkelsbühl mit zwei Bahnsteigkanten und barrierefreiem, höhengleichen Zugang, einer Bestelllänge von 90 m (Sicherungslänge 140 m) sowie einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 76 cm.

Neubau Bf Wilburgstetten

Bau einer Bahnsteigkante mit barrierefreiem höhengleichen Zugang von der westlichen Gleisseite sowie mit einer Bestelllänge von 90 m (Sicherungslänge 140 m) sowie einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 76 cm.

5.3. Bahnsteigausstattung

Alle Bahnsteige der Stationen in Dombühl, Feuchtwangen, Schopfloch, Dinkelsbühl und Wilburgstetten sollen mit folgenden Ausstattungselementen versehen werden:

- Blindenleitsystem
- Bahnstamensschilder und Wegeleitsystem
- Beleuchtung
- Dynamische Fahrgastinformation (optisch und akustisch)

- Anzeige der Uhrzeit
- Wetterschutzanlage
- Sitzgelegenheiten
- Vitrinen für Fahrgastinformation
- Überdachter Standort mit Anschlüssen für Fahrkartenautomat/Entwerter
- Leerrohre für Nachrüstung mit Videoüberwachung bzw. Info- / Notrufsäule

5.4. Umfeldmaßnahmen

Die örtlich zuständigen Kommunen erstellen in unmittelbarer Nähe der neuen Stationen folgende Umfeldmaßnahmen:

- Einbindung der Stationen in das öffentliche Straßen- und Wegenetz
- P+R-Plätze in ausreichender Dimensionierung
- Behindertenparkplätze in der Nähe des barrierefreien Bahnsteigzugangs in ausreichender Dimensionierung
- Überdachte Fahrradabstellanlagen in ausreichender Dimensionierung
- Bushaltestellen, die ein schnelles und verkehrssicheres Umsteigen zwischen Bus und Bahn auf möglichst kurzem Wege ermöglichen, sofern eine Verknüpfung Bus/Bahn im Busanpassungskonzept vorgesehen ist.
- Die Bushaltestellen erhalten die Haltestellenbezeichnung „Bahnhof XY“ (z.B. „Bahnhof Dinkelsbühl“)

5.5. Busanpassungskonzept

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

5.6. Abstimmung der Planungen

Die Planungen sind im Rahmen der Vorplanung mit der BEG abzustimmen. Die Planung der Verkehrsstationen und die Planungen der Umfeldmaßnahmen sind miteinander abzustimmen.

6. FINANZIERUNG DER MAßNAHME

Für die Ertüchtigung der Reaktivierungsstrecke sind nach Angaben der Mittelfränkischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH 17,3 Mio. € (Anteil NE-Infrastruktur) anzusetzen. Die Finanzierung dieser Maßnahmen muss entsprechend den bayerischen Reaktivierungskriterien durch die Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH sichergestellt werden. Mit Blick auf eine etwaige Förderung wurde das Vorhaben bereits für die Kategorie „C“ („bedingt aufgenommen“) des GVFG-Bundesprogramms angemeldet.

Die Planungskosten für die anstehenden Ersatzinvestitionen (Leistungsphase 1-4 nach HOAI; Anteil NE-Infrastruktur) werden vom Freistaat, vom Landkreis Ansbach und von der Stadt Dombühl finanziert.

Die Aufhöhung des Bahnsteigs an Gleis 1 in Dombühl wird aus der LuFV Anlage 8a2 (Sonderbedarf Aufhöhung Bahnsteige) finanziert. Eine Kostenschätzung von DB Station&Service AG für die übrigen Maßnahmen im Bf Dombühl geht von Gesamtkosten in Höhe von ca. 100.000 € aus. Ersatzinvestitionen fallen dazu nicht an. Für den enthaltenen DB-Anteil wird vorrangig eine Finanzierung über das Bundes-GVFG oder andernfalls aus der Länderquote Bayern gemäß LuFV Anlage 8.7 geprüft.

Eine Kostenschätzung der DB Netz AG kann zum momentanen Zeitpunkt nicht abgegeben werden, da der Maßnahmenumfang, insbesondere aufgrund des Umbauverbotes des Stellwerks Dombühl sowie der noch ungeklärten Sachlage bezüglich des Betriebsverfahrens und einer evtl. technischen Anbindung der Strecke an das Stellwerk Dombühl, nicht bekannt sind. Gemeinsame Abstimmungsgespräche zur Klärung der technischen Umsetzbarkeit zwischen der Mittelfränkischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH und der DB Netz AG sind hierfür zwingend notwendig.

Die Finanzierung der Umfeldmaßnahmen an den Stationen erfolgt durch die Kommunen. Für die Umfeldmaßnahmen kann eine Landesförderung beantragt werden.

7. REALISIERUNGSZEITRAUM

Der Bahnsteig an Gleis 1 in Dombühl wird bis Ende 2024 auf 76 cm aufgehöhht.

Der Zeitpunkt der Realisierung der übrigen o. g. Maßnahmen ist noch offen. Der definitive Inbetriebnahmeterrnin ist der BEG mit einer Frist von mindesten zwei Jahren im Voraus mitzuteilen.

8. UNTERSCHRIFTEN

8.1. Abstimmungsprozess

Die Maßnahme ist mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft abgestimmt:

München, den 13.06.23 B. Fuchs Simons
(Bärbel Fuchs) (i.V. Kord Simons)

Die Maßnahme ist mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr abgestimmt:

München, den Florentin Lier [Signature]
(für Referat 53) (für Referat 55)

Die Maßnahme ist mit der DB Netz AG abgestimmt:

München, den 25.07.2023 Ch. W.
(Weigenand)

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

Nbg, den 03.08.23 [Signature] [Signature]
(Grewe) (Köhl)

Die Maßnahme ist mit der Mittelfränkischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH abgestimmt:

Franken, den 29.08.2023 [Signature] [Signature]
([Signature]) (Seyer)

Die Maßnahme ist mit dem Landkreis Ansbach abgestimmt:

Ansbach, den 12.9.2023 [Signature] Dr. Jürgen Ludwig
Landrat

Die Maßnahme ist mit der VGN GmbH abgestimmt:

Nürnberg, den 22.09.2023 [Signature] i.v. [Signature]

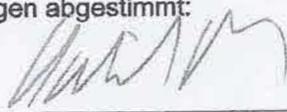
Die Maßnahme ist mit der Marktgemeinde Dombühl abgestimmt:

Dombühl, den 26.09.2023


Jürgen Geier
Erster Bürgermeister

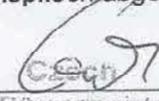
Die Maßnahme ist mit der Stadt Feuchtwangen abgestimmt:

FEU, den 10.10.23



Die Maßnahme ist mit der Marktgemeinde Schopfloch abgestimmt:

Schopfloch, den 11.12.23


1. Bürgermeister

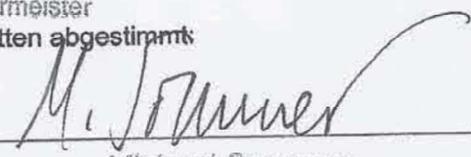
Die Maßnahme ist mit der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl abgestimmt:

Stadt Dinkelsbühl
Große Kreisstadt, den 22. Dez. 2023


Dr. Hammer
Oberbürgermeister

Die Maßnahme ist mit der Gemeinde Wilburgstetten abgestimmt:

Wilburgstetten, den 10.01.2024


Michael Sommer
Erster Bürgermeister