

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH · Boschetsrieder Straße 69 · 81379 München

Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg
Herrn Walter Lindl
Hauptmarkt 18
90403 Nürnberg

Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg
09. JULI 2013
eingegangen



Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München
Thomas Hornung
Tel.: +49 89 748825-27
Fax: +49 89 748825-50
Thomas.Hornung@bahnland-bayern.de
www.bahnland-bayern.de
Unser Zeichen: ho

München, 5. Juli 2013

S-Bahn-Netz Nürnberg ab 2018

Sehr geehrter Herr Lindl,

vielen Dank für Ihre Schreiben mit insgesamt drei Anträgen der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Nürnberg, der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Fürth, sowie der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Fürth, zur Ausschreibung von Verkehrsleistungen bei der S-Bahn Nürnberg, zu denen wir im Folgenden Stellung nehmen.

- 1) Eine Veröffentlichung der Ausschreibung „S-Bahn Nürnberg“ ist derzeit frühestens Ende des Jahres 2013 geplant.
- 2) Erst nach Fertigstellung der Infrastruktur im Raum Fürth (Fürther Bogen mit Verschwenk) können wir den 20-Minuten-Takt zwischen Nürnberg und Erlangen bestellen. Der durchgängige 20-Minuten-Takt ist bereits im aktuellen Verkehrsvertrag geregelt. Die Planungen für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen der S-Bahn Nürnberg sehen ebenfalls einen durchgängigen 20-Minuten-Takt zwischen Nürnberg und Erlangen vor, der jedoch erst nach Fertigstellung der o.g. Infrastruktur realisierbar ist.
- 3) Die Angebotsstruktur der S-Bahn Nürnberg richtet sich nach den Nachfrageprognosen, die großenteils mit dem Verfahren der „Standardisierten Bewertung“ im Rahmen der S-Bahn-Planungen in enger Zusammenarbeit mit dem ZVGN ermittelt worden sind. Ein durchgehender 20-Minuten-Takt wäre insbesondere auf den durchgängig zweigleisigen Strecken betrieblich unter bestimmten Annahmen grundsätzlich möglich, auf Strecken mit starkem Güterverkehr (Ansbach, Neumarkt) aber vsl. ohne mehrgleisigen Ausbau aus Kapazitätsgründen nicht machbar. Er ist zudem nach den Ergebnissen der Standardisierten Bewertung nicht auf allen Strecken wirtschaftlich darstellbar und derzeit auch nicht finanzierbar.

Planungen zur Umstellung des S-Bahn-Systems auf ein Taktraster im 15-/30-Minuten-Takt werden wegen der hierfür nur beschränkt geeigneten Infrastruktur (Begegnungsabschnitte

auf eingleisigen Strecken liegen hierfür nicht an der richtigen Stelle) kurzfristig nicht angestrebt. Allerdings hat ein 15-/30-Minuten-Takt insbesondere auf Strecken, die gleichzeitig von S-Bahn, Regional- und Fernverkehr genutzt werden z.T. deutliche Vorteile, da auch Regional- und Fernverkehr im 30-/60-Minuten-Taktraster verkehren. Entsprechende Konzepte sollten deshalb mittelfristig untersucht werden.

4) Fahrlagen und Taktraster orientieren sich auch künftig weitgehend am heutigen Angebot. Gegenüber dem heutigen Angebot ist beabsichtigt, zusätzliche Leistungen für eine Verlängerung der S-Bahn von Ansbach nach Dombühl im Zweistundentakt auszuschreiben. Die heutigen Verkehrsleistungen des Allersberg-Express zwischen Nürnberg und Allersberg sollen künftig ebenfalls Bestandteil der S-Bahn Nürnberg werden. Mit dem Fortgang des Infrastrukturausbau zwischen Fürth und Forchheim ist beabsichtigt, einen durchgehenden 20-Minuten-Takt zwischen Nürnberg und Erlangen sowie einen 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit zwischen Erlangen und Forchheim zu bestellen.

5) Die Machbarkeitsstudie zur Anpassung der Bahnsteighöhen auf der S 2 zwischen Roth und Altdorf ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Maßnahme als finanzierbar und durchführbar gilt. So sollen an den Stationen entweder die Bahnsteige abgesenkt oder aber die Gleise angehoben werden, so dass die gewünschte Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante erreicht wird. Der nächste Schritt sieht nun vor, dass es zu einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bahn und dem StMWIVT kommt. Sobald diese abgeschlossen ist, wird die DB mit der Vorentwurfsplanung beginnen. Nach Angaben der DB ist mit einer Planungs- und Bauzeit von mindestens sechs bis acht Jahren zu rechnen. Eine komplette Inbetriebnahme ist daher nicht vor dem Jahr 2020 zu erwarten.

6) Nein. Siehe hierzu auch 5). Unabhängig hiervon soll bei den Fahrzeugen eine einheitliche Einstiegshöhe von ca. 76 cm ausgeschrieben werden.

7) Eine Bedienung der Stationen zwischen Fischbach und Nürnberg Hbf mit Zügen der Linie S3 würde eine erhebliche Verlängerung der Fahrzeiten für alle Fahrgäste östlich von Fischbach gegenüber dem Status quo und dem Status quo ante nach sich ziehen. Diese Variante wurde bereits im Vorfeld mit dem Verfahren der Standardisierten Bewertung untersucht und wegen überwiegender Nachteile zunächst ausgeschieden. Unberührt hiervon bleiben jedoch Halte der S3 am Frankenstadion bei Großveranstaltungen, die wir ebenfalls im Rahmen der Ausschreibung berücksichtigen wollen.

8) Die Korridorstudie Sektor Nordost, welche die Untersuchung einer S-Bahn auf den Strecken Nürnberg Hbf – Neuhaus (Pegnitz) sowie Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach zum Gegenstand hatte, kam zu dem Ergebnis, dass der bisher im S-Bahn-Netz in Nürnberg übliche 20-Min-Takt aufgrund des starken überregionalen SPNV in Richtung Bayreuth, Dresden, Weiden, Schwandorf und Marktredwitz/Cheb nur mit unverhältnismäßig hohem Infrastrukturausbau möglich wäre. Die Vorzugsvariante sieht daher einen 30-Min-Takt mit zusätzlichen Expressverbindungen vor. Für diese Vorzugsvariante konnte ein Nutzen-Kosten-Faktor in Höhe von 1,29 errechnet werden. Die Förderfähigkeit wäre daher gegeben. Allerdings setzt diese Untersuchung als Prämisse die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof voraus.

9) Ein S-Bahn Betrieb auf den Strecken Nürnberg – Neuhaus und Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach wird wegen der noch fehlenden Elektrifizierung noch nicht ausgeschrieben.

10) Die Korridorstudie Sektor West, welche die Untersuchung einer S-Bahn auf den Strecken Nürnberg – Neustadt (Aisch)/Cadolzburg/Markt Erlbach zum Gegenstand hat, ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Die Vorzugsvariante sieht in einem 30-Min-Takt sowie in S-Bahn-Durchbindungen von Markt Erlbach nach Nürnberg Hbf sowie von Neustadt (Aisch) nach

Nürnberg Hbf den höchsten Nutzen. Zusätzlich soll der Express-Verkehr im Abschnitt Neustadt (Aisch) – Kitzingen deutlich verdichtet werden. Eine Durchbindung der Züge der Rangaubahn nach Nürnberg Hbf ist bei der Vorzugsvariante nicht möglich.

11) Zunächst soll – vsl. ab Dezember 2017 – die Linie nach Allersberg als S5 in das Nürnberger S-Bahn-Netz integriert werden. Zu den Planungen im Sektor NO siehe Punkt 8. Im Rahmen der Korridorstudie Sektor West werden derzeit die Strecken Nürnberg – Neustadt (Aisch), Siegersdorf – Markt Erlbach, Fürth – Cadolzburg sowie Fürth – Nürnberg Nordost – Gräfenberg im Hinblick darauf untersucht, wie perspektivisch, das Verkehrsangebot – vorbehaltlich der Finanzierbarkeit – verbessert werden kann. In diesem Zusammenhang wird auch untersucht, ob sich S-Bahn-ähnliche Verkehre betrieblich und wirtschaftlich darstellen lassen.

12) Für die Ausgestaltung von Mehrzweckbereichen werden folgende Mindestanforderungen erhoben: Jedem Einstiegsbereich muss mindestens ein Mehrzweckbereich zugeordnet sein, der zur Beförderung von Kinderwagen und Fahrrädern geeignet ist. Für diese Mehrzweckbereiche ist in Summe abzüglich der Fläche für einen Durchgang mit einer Breite von 500 mm pro 50 Meter Fahrzeuglänge eine Grundfläche im Intervall von 10 bis 15 m² vorzusehen.

Soweit unsere Stellungnahme

Mit freundlichen Grüßen
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH



Fritz Czeschka



Andreas Schulz ppa.