



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganser**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 26.04.2017

Verbesserungen auf der S3 Nürnberg-Neumarkt

Die Linie S3 Nürnberg-Neumarkt hat ein hohes Fahrgastpotenzial. Dennoch ist der Fahrplan geprägt von fahrgastunfreundlichen, weil unregelmäßigen Abfahrtszeiten. Nachdem das Projekt Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg-Passau mit der Projektnummer 2-014-V01 im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert ist, besteht die Hoffnung, auch für die Fahrgäste der Linie S3 Verbesserungen zu realisieren. Denn das Projekt beinhaltet auch den dreigleisigen Ausbau zwischen Feucht und Neumarkt (OPf.). In der Projektbegründung heißt es: „Im Personenverkehr wird die Strecke zwischen Feucht und Neumarkt (OPf.) von der Linie S3 der S-Bahn Nürnberg genutzt, welche mit niedrigen Reisegeschwindigkeiten verkehrt. ...Verbunden mit dem prognostizierten Anstieg der Güterverkehre werden streckenspezifisch Überlastungen der Strecke zwischen Nürnberg und Passau erwartet. Zur Schaffung der notwendigen Kapazitäten und Auflösung der im Bezugsfall 2030 vorhandenen Engpässe ist daher ein dreigleisiger Ausbau zwischen Feucht und Neumarkt (OPf.) ... geplant.“

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Wie hoch ist auf der Linie S3 der S-Bahn Nürnberg derzeit die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit?
b) Wie hoch ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den anderen Linien der S-Bahn Nürnberg?
c) Um wie viel würde sich die Fahrzeit von Neumarkt nach Nürnberg-Hauptbahnhof mit dem Bau eines dritten Gleises zwischen Feucht und Neumarkt verkürzen?
2. Wie ist die zeitliche Planung bezüglich der Projektrealisierung?
3. Auf welchem/welchen der drei Streckengleise zwischen Feucht und Neumarkt würden jeweils die Regionalzüge, die Fernzüge, die Güterzüge und die S-Bahnen verkehren?
4. a) Welche Fahrplanlagen/Taktlagen bzw. Abfahrts- und Ankunftsminuten sind für die S-Bahn-, Regional- und Fernzüge bei einem dreigleisigen Ausbau aufgrund der dann bestehenden Abhängigkeiten beider Fahrtrichtungen zueinander konkret geplant?
b) Ist nach der Projektrealisierung ausreichend Trassenkapazität vorhanden, um einen durchgehenden 20-Minuten-Takt bei akzeptabler Betriebsqualität anbieten zu können?

c) Falls ja, soll dann ein durchgehender 20-Minuten-Takt bestellt werden?

5. Um wie viel würde sich die Fahrzeit von Neumarkt zum Hauptbahnhof Nürnberg bei angenommener Projektrealisierung des dreigleisigen Ausbaus zwischen Feucht und Neumarkt verlängern, wenn auch die Bahnhöfe Fischbach, Dutzendteich, Frankenstadion, Gleißhammer und Dürrenhof von der Linie S3 bedient werden?
6. a) Wurden inzwischen Fahrgastpotenzialanalysen für die S3 mit Bedienung der Stationen Fischbach, Dutzendteich, Frankenstadion, Gleißhammer und Dürrenhof erstellt?
b) Falls ja, zu welchem Ergebnis kommen diese?
c) Falls nein, ist die Staatsregierung bereit, diese erstellen zu lassen?
7. a) Sollen nach der Realisierung des dreigleisigen Ausbaus die Stationen Fischbach, Dutzendteich, Frankenstadion, Gleißhammer und Dürrenhof von der S3 bedient werden?
b) Wenn nein, warum nicht?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 02.06.2017

1. a) Wie hoch ist auf der Linie S3 der S-Bahn Nürnberg derzeit die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit?

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der S3 beträgt 67 km/h.

b) Wie hoch ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den anderen Linien der S-Bahn Nürnberg?

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der S1 Nord beträgt 62 km/h.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der S1 Ost beträgt 54 km/h.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der S2 Süd beträgt 56 km/h.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der S2 Nord beträgt 47 km/h.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der S4 beträgt 64 km/h.

c) Um wie viel würde sich die Fahrzeit von Neumarkt nach Nürnberg-Hauptbahnhof mit dem Bau eines dritten Gleises zwischen Feucht und Neumarkt verkürzen?

Die Fahrzeit würde sich durch ein 3. Gleis bei Bedienung derselben Haltepunkte nicht reduzieren.

2. Wie ist die zeitliche Planung bezüglich der Projektrealisierung?

Der Bau eines dritten Gleises zwischen Feucht und Neumarkt ist eine Teilmaßnahme der Ausbaustrecke Nürnberg – Regensburg – Passau, die der Bund in seinem neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) in der höchsten Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ berücksichtigt hat. Der BVWP 2030 ist kein Finanzierungsinstrument, sondern eine politische Willenserklärung des Bundes für die Verkehrsprojekte, die bis 2030 begonnen bzw. fertiggestellt werden sollen. Der Staatsregierung sind derzeit keine konkreten Initiativen des Bundes bekannt, bis wann die Deutsche Bahn mit den Planungen für dieses Projekt starten und letztlich die Inbetriebnahme angestrebt werden soll.

3. Auf welchem/welchen der drei Streckengleise zwischen Feucht und Neumarkt würden jeweils die Regionalzüge, die Fernzüge, die Güterzüge und die S-Bahnen verkehren?

Hierzu sind noch keine konkreten Pläne der Deutschen Bahn bekannt.

4. a) Welche Fahrplanlagen/Taktlagen bzw. Abfahrts- und Ankunftsminuten sind für die S-Bahn-, Regional- und Fernzüge bei einem dreigleisigen Ausbau aufgrund der dann bestehenden Abhängigkeiten beider Fahrtrichtungen zueinander konkret geplant?

Für den ausgebauten Infrastrukturzustand besteht bislang noch kein minutenscharfes Betriebskonzept. Grundsätzlich orientiert sich der Fahrplan am heutigen Angebot. Jedoch könnten die bisher dem Fernverkehr in der Relation Passau/Wien geschuldeten Taktabweichungen dann möglicherweise entfallen.

b) Ist nach der Projektrealisierung ausreichend Trassenkapazität vorhanden, um einen durchgehenden 20-Minuten-Takt bei akzeptabler Betriebsqualität anbieten zu können?

Die Trassenkapazitäten stehen dann voraussichtlich zur Verfügung.

c) Falls ja, soll dann ein durchgehender 20-Minuten-Takt bestellt werden?

Die Entscheidung über die Bestellung eines durchgehenden 20-Minuten-Takts wird zu gegebener Zeit getroffen werden. Kriterien werden dann der Bedarf und die finanziellen Möglichkeiten sein.

5. Um wie viel würde sich die Fahrzeit von Neumarkt zum Hauptbahnhof Nürnberg bei angenommener Projektrealisierung des dreigleisigen Ausbaus zwischen Feucht und Neumarkt verlängern, wenn auch die Bahnhöfe Fischbach, Dutzendteich, Frankenstadion, Gleißhammer und Dürrenhof von der Linie S3 bedient werden?

Es ist von einer Fahrzeitverlängerung in der Größenordnung von etwa 8 bis 10 Minuten auszugehen.

6. a) Wurden inzwischen Fahrgastpotenzialanalysen für die S3 mit Bedienung der Stationen Fischbach, Dutzendteich, Frankenstadion, Gleißhammer und Dürrenhof erstellt?

b) Falls ja, zu welchem Ergebnis kommen diese?

c) Falls nein, ist die Staatsregierung bereit, diese erstellen zu lassen?

7. a) Sollen nach der Realisierung des dreigleisigen Ausbaus die Stationen Fischbach, Dutzendteich, Frankenstadion, Gleißhammer und Dürrenhof von der S3 bedient werden?

b) Wenn nein, warum nicht?

Die Bedienung der genannten Stationen durch die S3 ist wegen der daraus resultierenden Fahrzeitverlängerung für alle östlich davon gelegenen Stationen nicht vorgesehen. Die Potenziale wurden im Rahmen der Teilfortschreibungen des Gesamtverkehrsplanes für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ermittelt und unterschiedliche Varianten des Betriebskonzeptes einer Standardisierten Bewertung unterzogen. Das volkswirtschaftlich sinnvollste Ergebnis dieser Bewertung ist das heutige Angebot.