



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 16.08.2018

Verbesserung auf der Bahnstrecke von Roth nach Hilpoltstein

Am 10.07.2018 hat die Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Ilse Aigner einen Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern vorgestellt. Darin heißt es, dass der einstündige Bayern-Takt im Schienenverkehr ausgeweitet werden soll. Die Bahnstrecke Roth – Hilpoltstein wird derzeit am Wochenende nur im 2-Stunden-Takt bedient und unter der Woche fährt der letzte Zug in Roth um 20.02 Uhr. In der Gegenrichtung fährt der letzte Zug bereits um 19.35 Uhr. Für Berufstätige, die heute oft bis 20.00 Uhr und länger arbeiten müssen, ist dieses Angebot keine alternative Option zum eigenen Auto. Darüber hinaus besteht im Landkreis Roth der Wunsch, die S-Bahn-Linie 2 im Nürnberger S-Bahn-Netz vom jetzigen südlichen Endbahnhof Roth auf dem bestehenden Gleis bis Hilpoltstein zu verlängern und somit umsteigefreie Verbindungen von Hilpoltstein nach Nürnberg zu ermöglichen.

Laut Antwort auf die Schriftliche Anfrage „Streckenelektrifizierungen in Mittelfranken“ (Drs. 17/21104) führt die Staatsregierung aus, dass im Grundsatz möglichst alle Strecken in Mittelfranken elektrifiziert werden sollten.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Wird auch für die Bahnstrecke Roth – Hilpoltstein am Wochenende ein Stundentakt bestellt?
b) Wenn ja, ab wann werden die Menschen im Landkreis Roth von dieser Angebotsverbesserung profitieren?
c) Wenn nein, mit welcher Begründung soll die Bahnstrecke von der Grundphilosophie des Bayern-Takts ausgenommen bleiben?
2. a) Wird das Angebot auch in den Tagesrandzeiten an allen Wochentagen auf den Stundentakt ausgedehnt?
b) Wenn ja, bis wann?
c) Falls nein, mit welcher Begründung hält die Staatsregierung das derzeitige Angebot für ausreichend und zeitgemäß?
3. a) Wie viele Fahrgäste nutzen die Bahn zwischen Roth und Hilpoltstein im Durchschnitt täglich (Angabe bitte getrennt für Werktag und Wochenendtag)?
b) Wie viele Fahrgäste nutzen die Bahnstrecke zwischen Neunkirchen am Sand und Simmelsdorf-Hüttenbach im Durchschnitt täglich (Angabe bitte getrennt für Werktag und Wochenendtag)?

4. a) Mit welchen Investitionskosten für die Einbeziehung der Bahnstrecke Neunkirchen – Simmelsdorf-Hüttenbach in das S-Bahn-Netz Nürnberg wird derzeit gerechnet?
b) Wie viele zusätzliche Fahrgäste je Werktag werden auf der Bahnstrecke Neunkirchen – Simmelsdorf-Hüttenbach nach der Elektrifizierung und Einbindung in das S-Bahn-Netz Nürnberg in der Korridorstudie Nordost prognostiziert?
5. a) Zu welchem Ergebnis ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft in ihrer Untersuchung der Verdichtung des Takts auf der Linie S 2 bis Schwabach auf 15 Minuten und bis Roth auf 30 Minuten (außerhalb der Hauptverkehrszeiten) gekommen?
b) Wird die Einführung eines 15-/30-Minuten-Takts auf der Linie S 2 angestrebt?
c) Wenn nein, warum nicht?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 09.10.2018

1. a) **Wird auch für die Bahnstrecke Roth – Hilpoltstein am Wochenende ein Stundentakt bestellt?**
b) **Wenn ja, ab wann werden die Menschen im Landkreis Roth von dieser Angebotsverbesserung profitieren?**
c) **Wenn nein, mit welcher Begründung soll die Bahnstrecke von der Grundphilosophie des Bayern-Takts ausgenommen bleiben?**
2. a) **Wird das Angebot auch in den Tagesrandzeiten an allen Wochentagen auf den Stundentakt ausgedehnt?**
b) **Wenn ja, bis wann?**
c) **Falls nein, mit welcher Begründung hält die Staatsregierung das derzeitige Angebot für ausreichend und zeitgemäß?**

Die sukzessive Vervollständigung des bayernweiten Stundentaktes ist Ziel der Staatsregierung. Vor dem Hintergrund, dass ab dem Nachtragshaushalt 2018 jährlich weitere 100 Mio. Euro zur Förderung des ÖPNV vorgesehen sind, wird auch die weitere Vervollständigung des Bayern-Takts vorangetrieben. Da die verfügbaren Mittel gleichwohl nicht ausreichen, um alle bestehenden Taktlücken sofort zu schließen, und auch für andere Mehrbestellungen ein verkehrlicher Bedarf besteht, muss insgesamt eine Priorisierung anstehender Maßnahmen erfolgen, die allerdings noch

nicht abgeschlossen ist. In die Priorisierung einbezogen werden auch fehlende Stundentakte an einzelnen Verkehrstagen oder zu bestimmten Tageszeiten, wie sie auf der Relation Roth – Hilpoltstein zu verzeichnen sind. Bei der Entscheidung über die Priorisierung fließen Kriterien wie verkehrliche Bedeutung und Nachfrage, Wirtschaftlichkeit in Relation zum Zeitrahmen sowie Infrastrukturerfordernisse ein.

3. a) Wie viele Fahrgäste nutzen die Bahn zwischen Roth und Hilpoltstein im Durchschnitt täglich (Angabe bitte getrennt für Werktage und Wochenendtage)?

b) Wie viele Fahrgäste nutzen die Bahnstrecke zwischen Neunkirchen am Sand und Simmelsdorf-Hüttenbach im Durchschnitt täglich (Angabe bitte getrennt für Werktage und Wochenendtage)?

In der folgenden Tabelle sind die Nachfragewerte, unterteilt nach Mo–Fr an Schultagen und Sa/So, zu den Bahnstrecken Roth – Hilpoltstein und Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach dargestellt.

Streckenabschnitt	Anzahl Fahrgäste 2017	
	MoFr (Schulzeit)	Sa/So
Roth - Hilspoltstein	1.030	250
Neunkirchen am Sand - Simmelsdorf-Hüttenbach	1.800	600

Quelle: BEG, Nachfrageermittlung Eisenbahnverkehrsunternehmen

4. a) Mit welchen Investitionskosten für die Einbeziehung der Bahnstrecke Neunkirchen – Simmelsdorf-Hüttenbach in das S-Bahn-Netz Nürnberg wird derzeit gerechnet?

Um die S-Bahn von Nürnberg bis Simmelsdorf-Hüttenbach zu verlängern, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Ausbau der Stationen zwischen Nürnberg und Simmelsdorf-Hüttenbach auf S-Bahn-Standard (Bestellhöhe 76 cm, Bestelllänge: 140 m),
- Elektrifizierung der Hauptstrecke Nürnberg – Neunkirchen am Sand (– Marktredwitz) sowie Elektrifizierung des Abschnitts Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach,

- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik,
- Bau eines neuen Kreuzungsbahnhofes in Schnaittach-Markt.

Eine Konkretisierung der Elektrifizierungskosten für die jeweiligen Projekte muss im Rahmen von projektspezifischen Vorentwurfsplanungen geleistet werden. Eine Gesamtsumme kann im Hinblick auf die dargestellten Unwägbarkeiten derzeit nicht genannt werden.

b) Wie viele zusätzliche Fahrgäste je Werktag werden auf der Bahnstrecke Neunkirchen – Simmelsdorf-Hüttenbach nach der Elektrifizierung und Einbindung in das S-Bahn-Netz Nürnberg in der Korridorstudie Nordost prognostiziert?

Die Studie Sektor Nordost prognostizierte für nachfolgend genannte Abschnitte folgende Querschnittsbelastungen (Fahrgäste pro Werktag, Mo–Fr):

- Neunkirchen am Sand – Speikern: 2.200
- Speikern – Rollhofen: 1.800
- Rollhofen – Schnaittach Markt: 1.600
- Schnaittach Markt – Hedersdorf: 900
- Hedersdorf – Simmelsdorf-Hüttenbach: 400

5. a) Zu welchem Ergebnis ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft in ihrer Untersuchung der Verdichtung des Takts auf der Linie S 2 bis Schwabach auf 15 Minuten und bis Roth auf 30 Minuten (außerhalb der Hauptverkehrszeiten) gekommen?

b) Wird die Einführung eines 15-/30-Minuten-Takts auf der Linie S 2 angestrebt?

c) Wenn nein, warum nicht?

Eine Umstellung der Nürnberger S-Bahnlinie S 2 auf ein 15/30-Minuten-Taktraster wurde im Jahr 2014 gutachterlich bewertet und wird grundsätzlich befürwortet. Allerdings sind für eine Änderung des Taktkonzeptes der S 2 umfangreiche Infrastrukturinvestitionen erforderlich, da die aktuelle Lage der zweigleisigen Abschnitte der S-Bahngleise zwischen Nürnberg und Roth auf ein 20-minütiges Taktraster ausgerichtet ist. Eine Taktumstellung der S 2 auf einen 15/30-Minuten-Takt ist im Zusammenhang mit dem weiteren S-Bahnausbau im Raum Nürnberg in den Sektoren Nordost und Sektor West (jeweils zeitgleich mit Ausbaumaßnahmen des Bundes) sinnvoll.