



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 19.08.2015

Umsetzung der Ergebnisse der Korridoruntersuchung Nordost im Zusammenhang mit dem geplanten Rückbau von Infrastruktur im Bahnhof Simmelsdorf-Hüttenbach

Bereits vor Jahren hat die BEG die „Korridorstudie Sektor Nordost“ in Auftrag gegeben, um zu prüfen, ob und ggf. unter welchen Rahmenbedingungen ab Ende 2018 ein S-Bahn oder S-Bahn-ähnlicher Betrieb auf den Strecken Nürnberg – Neuhaus (Pegnitz) und Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach realisiert werden kann. Eine Realisierung bis 2018 dürfte indessen schon aufgrund der in den letzten Jahren nicht erfolgten Fortschritte bei der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz als unwahrscheinlich gelten. Die DB Netz AG plant nun im Bahnhof Simmelsdorf-Hüttenbach an der Strecke 5925 Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach u. a. den Abbau des Ausweicheleises. Derzeit prüft das Eisenbahn-Bundesamt die verkehrliche Entbehrlichkeit dieser Anlagen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Welche konkreten Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur wären notwendig, um auf den Strecken einen S-Bahn Betrieb realisieren zu können? Angaben bitte unterteilt in Investitionen in Netz und Stationen sowie für die Strecken Nürnberg – Neuhaus (Pegnitz) und Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach gesondert ausweisen.
b) Inwiefern wären die Investitionen mit öffentlichen Mitteln förderfähig und welche Fördertöpfe kämen dafür in Betracht?
c) Inwiefern wird sich der Freistaat an der Finanzierung beteiligen?
2. a) Welches konkrete Betriebsprogramm wurde im Rahmen der Fahrplanstudie erarbeitet?
b) Welche Fahrgastpotenziale wurden für die unterschiedlichen Fahrplanvarianten ermittelt?
c) Zu welchem Ergebnis kam die standardisierte Bewertung?
3. a) Wann ist mit einer Realisierung frühestens zu rechnen?
b) Wie konkret wurde eine Realisierung bei der Ausschreibung des Dieselnetzes Nürnberg mit berücksichtigt?
4. a) Ist angedacht, die Vorplanungen vorzufinanzieren, um bei einer Realisierung der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz seitens des Bundes auch

gleichzeitig mit der Realisierung der Strecke Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach beginnen zu können?

b) Wenn nein, warum nicht?

5. a) Welche Auswirkungen auf die Kapazität des Schienennetzes hat nach Kenntnis der Staatsregierung der geplante Rückbau des Bahnhofs Simmelsdorf-Hüttenbach?
b) Inwieweit beeinflusst nach Kenntnis der Staatsregierung der geplante Rückbau des Bahnhofs Simmelsdorf-Hüttenbach mögliche Taktverdichtungen auf der Strecke Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach?
6. a) Inwieweit beeinflusst nach Kenntnis der Staatsregierung der geplante Rückbau des Bahnhofs Simmelsdorf-Hüttenbach die geplante S-Bahn nach Simmelsdorf-Hüttenbach?
b) Inwieweit nimmt die BEG gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Ermittlung der verkehrlichen Bedürfnisse vor dem Rückbau des Bahnhofs Simmelsdorf-Hüttenbach Stellung?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 15.10.2015

1. a) **Welche konkreten Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur wären notwendig, um auf den Strecken einen S-Bahn Betrieb realisieren zu können? Angaben bitte unterteilt in Investitionen in Netz und Stationen sowie für die Strecken Nürnberg – Neuhaus (Pegnitz) und Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach gesondert ausweisen.**

Die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes vorgesehene Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Cheb ist in der Korridoruntersuchung als realisiert unterstellt.

Die zusätzlichen Investitionen sind vor allem erforderlich für barrierefreie Bahnsteige, neue Bahnsteigzugänge, Gleisverbindungen, Bahnhofs- und Streckengleise, Leit- und Sicherungstechnik und Fahrleitungsanlagen.

Für die Strecke Nürnberg – Neuhaus wären Investitionen von insgesamt ca. 28,6 Mio. € (davon Netz: 9,6 Mio. €, Stationen: 17,5 Mio. €, Energie 0,3 Mio. €, Gemeinden 1,2 Mio. €) zu erwarten.

Für die Strecke Nürnberg – Lauf links der Pegnitz lägen die Investitionen insgesamt bei ca. 1,6 Mio. € (davon Netz: 1,3 Mio. €, Energie: 0,3 Mio. €).

Für die Strecke Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach wären Investitionen von insgesamt ca. 6,2 Mio. € (davon Netz: 1,4 Mio. €, Stationen: 1,0 Mio. €, Energie 3,8 Mio. €) zu erwarten.

Die Gesamtkosten der Vorzugsvariante 3.3d lägen somit bei ca. 36,4 Mio. € (Preisstand 2006).

b) Inwiefern wären die Investitionen mit öffentlichen Mitteln förderfähig und welche Fördertöpfe kämen dafür in Betracht?

Da die Gesamtkosten der in der Korridoruntersuchung Sektor Nordost unterstellten Vorzugsvariante voraussichtlich unter einem Betrag von 50 Mio. € liegen würden, ist eine Förderung der Maßnahmen nicht nach dem GVFG-Bundesprogramm, sondern aus Mitteln des Landes-GVFG oder Regionalisierungsmitteln denkbar.

c) Inwiefern wird sich der Freistaat an der Finanzierung beteiligen?

Die Finanzierung ist derzeit offen und muss im Zusammenhang mit den anderen Finanzierungsnotwendigkeiten aus den Landes-GVFG- und Regionalisierungsmitteln bewertet werden.

2. a) Welches konkrete Betriebsprogramm wurde im Rahmen der Fahrplanstudie erarbeitet?

Günstigste Lösung hinsichtlich verkehrlicher Wirksamkeit und Investitionskosten wäre ein 30-Minuten-Takt der S-Bahn Nürnberg – Hersbruck-Ost. Zusätzlich käme eine stündliche Express-S-Bahn Nürnberg – Neuhaus mit Zugteil Richtung Simmelsdorf-Hüttenbach (in der Hauptverkehrszeit halbstündlich) in Betracht.

b) Welche Fahrgastpotenziale wurden für die unterschiedlichen Fahrplanvarianten ermittelt?

Für den sogenannten Ohne-Fall wurden 57.766 Linienbeförderungsfälle pro Tag, für die Variante 30-Minuten-Takt (Vorzugsvariante) wurden 63.402 Linienbeförderungsfälle pro Tag und für die Variante eines 20-Minuten-Takts wurden 61.724 Linienbeförderungsfälle pro Tag ermittelt.

c) Zu welchem Ergebnis kam die standardisierte Bewertung?

Der Nutzen-Kosten-Faktor der Vorzugsvariante beträgt 1,29.

3. a) Wann ist mit einer Realisierung frühestens zu rechnen?

Für die Realisierung gibt es noch keine konkrete Perspektive. Aus Sicht des Freistaats handelt es sich um ein langfristig anzudenkendes Projekt, das in Abhängigkeit zu der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Cheb steht.

b) Wie konkret wurde eine Realisierung bei der Ausschreibung des Dieselnetzes Nürnberg mit berücksichtigt?

Mit dem Dieselnetz Nürnberg wird das heutige Verkehrskonzept im Wesentlichen fortgeführt. Sollte eine Elektrifizierung mit S-Bahn-Ausbau während der Vertragslaufzeit gelingen, kann die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) den Einsatz elektrischer Fahrzeuge verlangen.

4. a) Ist angedacht, die Vorplanungen vorzufinanzieren, um bei einer Realisierung der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz seitens des Bundes auch gleichzeitig mit der Realisierung der Strecke Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach beginnen zu können?

Nein.

b) Wenn nein, warum nicht?

Aus Sicht des Freistaats müsste die Realisierung der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz als gesichert gelten, um mit den Planungen zum Sektor Nordost beginnen zu können. Dies ist trotz nunmehr gesicherter Finanzierung der Vorplanungen nicht der Fall. Der Bund hat die Strecke trotz mehrmaligen Appells der Staatsregierung auch nicht in den Bezugsfall für den kommenden Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

5. a) Welche Auswirkungen auf die Kapazität des Schienennetzes hat nach Kenntnis der Staatsregierung der geplante Rückbau des Bahnhofs Simmelsdorf-Hüttenbach?

Der Rückbau eines Gleises im Bahnhof Simmelsdorf-Hüttenbach hat auf das heutige Betriebsprogramm und auf die im Sektor Nordost untersuchte Vorzugsvariante keine Auswirkungen, da die Nutzung dieses Gleises dort nicht unterstellt ist.

b) Inwieweit beeinflusst nach Kenntnis der Staatsregierung der geplante Rückbau des Bahnhofs Simmelsdorf-Hüttenbach mögliche Taktverdichtungen auf der Strecke Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach?

Taktverdichtungen sind auch bei der Neuvergabe des Dieselnetzes Nürnberg nicht vorgesehen. Auch müssen die Fahrplanlagen stets im Kontext mit den Möglichkeiten der Hauptstrecke Hersbruck – Nürnberg betrachtet werden. Von daher ist für Taktverdichtungen ein Kreuzungsbahnhof in der Streckenmitte bei Schnaittach sinnvoller als in Simmelsdorf-Hüttenbach. Dort hat die BEG schon frühzeitig eine Flächensicherung für zusätzliche Bahnanlagen bei DB Netz eingefordert.

6. a) Inwieweit beeinflusst nach Kenntnis der Staatsregierung der geplante Rückbau des Bahnhofs Simmelsdorf-Hüttenbach die geplante S-Bahn nach Simmelsdorf-Hüttenbach?

Das im Rahmen der Sektor-Nordost-Untersuchung favorisierte Betriebsprogramm unterstellt das Gleis, das vom geplanten Rückbau betroffen ist, nicht. Für das S-Bahn-Konzept ist vielmehr ein Kreuzungsbahnhof in Schnaittach erforderlich. Abstellkapazitäten könnten bei Bedarf in Simmelsdorf-Hüttenbach wieder geschaffen werden, solange die Bahnfläche nicht entwidmet wird.

b) Inwieweit nimmt die BEG gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Ermittlung der verkehrlichen Bedürfnisse vor dem Rückbau des Bahnhofs Simmelsdorf-Hüttenbach Stellung?

In Simmelsdorf-Hüttenbach wird eine Bahnsteigkante auch für den künftigen Betrieb ausreichend sein. Zudem ergibt sich aus dem Betriebskonzept kein konkreter Abstellbedarf, der für die Beibehaltung der Infrastruktur sprechen würde.

Die bloße Möglichkeit für Abstellungen ist aus Sicht der BEG kein ausreichendes Argument, das zu einer ablehnenden Stellungnahme gegen den geplanten Rückbau führen kann. Auch das bloße Vorhalten von Infrastruktur für Sonderzüge wird als nicht ausreichend angesehen. Auch aus der Ausschreibung des Dieselnetzes Nürnberg ergibt sich im Übrigen kein konkreter Abstellbedarf.

Die BEG wird daher keine Einwendung gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt erheben.