

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/332 –**

S-Bahn Nürnberg–Forchheim

Vorbemerkung der Fragesteller

Derzeit wird im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8.1 (ABS/NBS Nürnberg–Erfurt) die S-Bahn Nürnberg–Forchheim in verschiedenen Abschnitten geplant und gebaut. Für die Abschnitte Nürnberg Hbf–Fürth Hbf (PFA 14) und Fürther Bogen (PFA 15) liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor und es wird derzeit gebaut. Der Abschnitt Fürth Nord (PFA 16) umfasst neben der Güterzugtrasse auch den sogenannten S-Bahn-Verschwenk, der vom Stadtrat der Stadt Fürth parteiübergreifend einstimmig abgelehnt wird. 2008 lagen die Unterlagen zum zweiten Planänderungsverfahren öffentlich aus, ein Erörterungstermin dazu hat bisher noch nicht stattgefunden. Für den Abschnitt Erlangen (PFA 17) ist der Planfeststellungsbeschluss im November 2009 ergangen. Bereits vor zwei Jahren antwortete die Bundesregierung, mit der Planung des Güterzugtunnels wurde schon begonnen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Fragen beziehen sich im Wesentlichen auf Sachverhalte, die nicht im Verantwortungsbereich des Bundes liegen. Die Antworten beruhen daher überwiegend auf Informationen der zuständigen Stellen Deutsche Bahn AG (DB AG, Freistaat Bayern).

1. Wann ist die Inbetriebnahme der zusätzlichen Gleise im Abschnitt Nürnberg–Fürth (PFA 14) geplant, und wie viele Gleise stehen dann für welche Zugarten zur Verfügung?

Die Inbetriebnahme des viergleisigen Ausbaus zwischen Nürnberg Hbf und Fürth Hbf ist für Dezember 2010 vorgesehen. Hiervon ist das nördliche Gleis als S-Bahn-Gleis vorgesehen, die drei südlichen Gleise dienen dem sonstigen Personenverkehr. Güterverkehr findet in diesem Streckenabschnitt im Bereich

Fürth bis Nürnberg Hauptgüter- bzw. Containerbahnhof statt. Dieser nutzt bzw. kreuzt die vier Streckengleise.

2. Wann ist die Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Gleise im Abschnitt Fürther Bogen (PFA 15) geplant?

Eine Inbetriebnahme des „S-Bahn-Einstiegkonzepts“ auf reduzierter Infrastruktur ist Ende 2010 vorgesehen. Diese Inbetriebnahme wird bereits auf „neuen“ Gleisen erfolgen, aufgrund des Bauphasenkonzepts sind dies jedoch die künftigen Fernbahn-Gleise. Die neuen S-Bahn-Gleise im Fürther Bogen sollen Ende 2011 in Betrieb genommen werden.

3. Wann ist die Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Gleise im Abschnitt Fürth Nord (PFA 16) geplant?

Die Inbetriebnahme soll Ende 2011 erfolgen. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Planfeststellung und der drohenden Klage durch die Stadt Fürth wird seitens der DB AG dieser Zeitplan jedoch als kritisch angesehen.

4. Wie erfolgt der Anschluss des S-Bahn-Gleises Forchheim–Nürnberg von der Bestandsstrecke zum S-Bahn-Verschwenk (Bereich zwischen Eltersdorf und S-Bahnstation Steinach)?

Das S-Bahn-Gleis Forchheim–Nürnberg wird im Bereich Eltersdorf mittels einer Brücke über die Bestandsstrecke überführt.

5. Wann ist der Baubeginn im Bereich Erlangen geplant, und in welche Abschnitte wird er eingeteilt?

Der Baubeginn im Bereich Erlangen soll 2010 erfolgen. Für die Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld wird der viergleisige Ausbau im Bereich Paul-Gossen-Straße und Erlangen Hbf realisiert.

6. Bis wann sollen die einzelnen Abschnitte zwischen Fürth Nord und Erlangen fertig gestellt werden?
7. Für welche Zeiträume ist der Bau der gemeinsamen S-Bahn- und Güterzuggleise zwischen Erlangen und Forchheim geplant?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen. Die Ausbaustrecke im Bereich Erlangen soll bis 2013 realisiert werden, für den südlichen Bereich bis Eltersdorf wird die Planung gegenwärtig erstellt.

8. Wann ist mit dem Bau des Güterzugtunnels zu rechnen, und welche Auswirkungen wird dieser auf die Gleisführung haben?

Ein Baubeginn für den Güterzugtunnel kann nicht terminiert werden. Der Bau des Güterzugtunnels wird keine nennenswerten Auswirkungen auf die Gleisführung haben, da die Planungen aufeinander abgestimmt sind und somit bei

der S-Bahn-Realisierung der spätere Bau des Güterzugtunnels und der weiterführenden Güterzuggleise berücksichtigt werden.

9. Welche Taktzeiten der S-Bahn Nürnberg–Forchheim (–Bamberg) sind in den jeweiligen (Zwischen-)Zuständen in den Abschnitten
- Nürnberg–Erlangen
 - Erlangen–Forchheim
- geplant (Angaben bitte jeweils für Montag bis Freitag, Hauptverkehrszeit, restliche Zeit, sowie für Samstag und Sonntag)?

HVZ = Hauptverkehrszeit; TVZ = Tagesverkehreszeit; SVZ = Spätverkehrszeit

Im Endzustand sollen die Abschnitte folgendermaßen bedient werden:

- Nürnberg–Erlangen: HVZ und TVZ = 20-min-Takt; SVZ = 20/40-min-Takt;
- Erlangen–Forchheim: HVZ = 20-min-Takt; TVZ und SVZ = 20/40-min-Takt (20-min-Takt Erlangen–Forchheim erst nach Herstellung 4-gleisiger Endzustand).

Im S-Bahn-Vorlaufbetrieb ist vorgesehen:

- Nürnberg–Erlangen: HVZ und TVZ = 20-min-Takt; SVZ = 20/40-min-Takt;
- Erlangen–Forchheim: HVZ; TVZ und SVZ = 20/40-min-Takt.

Im „Einstiegskonzept“ ist vorgesehen:

- Nürnberg–Erlangen: HVZ; TVZ und SVZ = ca. 30-min-Takt;
- Erlangen–Forchheim: HVZ; TVZ und SVZ = ca. 30-min-Takt.

Für Endzustand und S-Bahn Vorlaufbetrieb entspricht das Verkehrsangebot Samstag/Sonntag in etwa dem der SVZ. Für ein „Einstiegskonzept“ ist dies nicht bekannt.

10. Welche Bedeutung hat der eingleisige S-Bahn-Verschwenk im Planungsabschnitt 16 in Fürth Nord für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1?

Der eingleisige S-Bahn-Verschwenk hat keinerlei Bedeutung für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1, da der schnelle Personennahverkehr und der Personenfernverkehr die Bestandsstrecke nutzen und der Güterverkehr vorher auf einer eigenen Trasse durch den Güterzugtunnel geführt wird.

11. Welche Bahnhöfe sollten nach den ursprünglichen Planungen im Einstiegskonzept bzw. Vorlaufbetrieb bedient werden?

Im ursprünglich geplanten und vertraglich vereinbarten Vorlaufbetrieb sollten alle Stationen entsprechend dem Endzustand bedient werden. Aufgrund der nachlaufenden Ausbaustrecken-Realisierung können allerdings die Stationen von Eltersdorf bis Forchheim weitgehend noch nicht im Endzustand hergestellt werden.

12. Werden diese Bahnhöfe nun tatsächlich im Einstiegskonzept bzw. Vorlaufbetrieb bedient, und wenn nein, welche nicht, und warum nicht?

Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Planfeststellung und der drohenden Klage durch die Stadt Fürth können die Stationen im Bereich des S-Bahn-Verschwenks „Stadeln“ und „Steinach“ mit Inbetriebnahme der S-Bahn Ende 2010 nicht realisiert und daher nicht bedient werden.

Die DB AG will als temporären „Ersatz“ für die bislang geplante Station Stadeln eine provisorische Station Stadeln an der Bestandstrecke einrichten. Gegebenenfalls kommt allenfalls die temporäre Aufhöhung der Bahnsteige in der bestehenden Station Vach in Frage. Es ist jedoch auch der vorübergehende Verzicht auf einen Halt im Bereich Stadeln/Vach denkbar.

13. Werden die S-Bahnzüge rechtzeitig zur Aufnahme des Vorlaufbetriebes im Dezember 2010 einsatzbereit sein?

Diese Frage kann derzeit noch nicht beantwortet werden.

14. Hat das Eisenbahn-Bundesamt bereits eine Zulassung für die S-Bahnzüge erteilt, und wenn nein, bis wann ist damit zu rechnen?

Hierzu liegen keine verbindlichen Aussagen vor. Mit einer Zulassung ist nach derzeitiger Einschätzung frühestens Mitte 2010 zu rechnen.

15. Ist eine Bedienung des bisherigen Bahnhofs Vach mit den neuen S-Bahnzügen im Vorlaufbetrieb bzw. Einstiegskonzept technisch möglich?

Voraussetzung für einen Halt in der bestehenden Station Vach ist eine Aufhöhung der Bahnsteige auf mindestens 55 cm über Schienenoberkante (SO), für einen ebenerdigen Einstieg auf 76 cm über SO.