Workshop „S-Bahn 2030“ am 14./15.01 2017

Die „Gredl“ Bahnlinie ist mehr als Nostalgie….., es ist eine Chance mit zeitgemäßen Fahrzeugen einen attraktiven Verkehr zu führen.

von Ulla Diezel Arbeitsausschuss-Verkehr

Status Quo

- 11 km lange Nebenstrecke
- Nicht elektrifiziert
- Fahrgeschwindigkeit der „Gredl“ 30 – 60 km/h
- 22 Bahnübergänge - davon 6 technisch gesichert.
- 14 Bögen mit 180 - < 500 m Radius
- Sanierte Bahnhöfe in Roth, - Lohgarten, Hilpoltstein, (Einstiegshöhe rund 55 cm)
- In Eckersmühlen unsanierter Bahnsteig (rund 35 cm hoch)

Aktuelles Verkehrsangebot der „Gredl“

- Dieseltriebwagen der Baureihe 642
- Fahrzeit von Roth nach Hilpoltstein15 min
- Mo - Fr weitgehender Stundentakt von ca. 5 - 20 Uhr
- Sa/So weitgehender 2 Stundentakt von ca. 7/8 -19 Uhr
- Zu Grunde liegender Verkehrsvertrag/ Dieselnetz Nürnberg läuft bis Mitte 2031

S-Bahn Nürnberg-Roth

- 25 km lang, zur Hälfte eingleisig zur anderen Hälfte zweigleisig (Takt ist darauf abgestimmt)
- Nach Roth in der Hauptverkehrszeit im 20-Min-Takt
- In den übrigen Verkehrszeiten 20/40-Min-Takt
- Zu Grunde liegender Verkehrsvertrag/S-Bahn-Nürnberg läuft bis Ende 2030

Einige Punkte die besondere Aufmerksamkeit erfordern

- Die Überführung nach Belmbrach mit einer lichten Höhe von 4.94 m, müsste bei einer Elektrifizierung um einen halben, bis einen Meter vergrößert werden
- Der Bahnübergang Steinbacher Weg in Eckersmühlen
- Der Haltepunkt Eckersmühlen ist noch nicht modernisiert
- Die zahlreichen Bahnübergänge

Resümee

Insgesamt wurde festgestellt, dass augenscheinlich keine fundamentalen Schwierigkeiten einem Ausbau (mit Elektrifizierung) entgegenstehen würden.

Variante I
Übergangsvariante bis 2030

- **Pendelbetrieb von Roth nach Hilpoltstein mit bestehender Dieselgarnitur**
- **Bedienung im Stundentakt von 6 – 24 Uhr an 7 Tagen der Woche**

Vorteile

- Sofort umsetzbar
- Keine Infrastrukturmaßnahmen
- Freistaat trägt die Mehrkosten
- Höhere Attraktivität für die Fahrgäste
- Anschluss an die REs in Roth

Nachteile

- Umsteigezwang in Roth
- Geringer Vorteil für den Bahnhof Roth
- Zusätzliche Züge führen zu vermehrten Pfeifen an den Bahnübergängen

Nötige Maßnahmen zur Umsetzung

- LK Ansbach, Weißenburg-Gunzenhausen und Roth müssten gemeinsam den Stundentakt für ihre Dieselnebenstrecken bei der BEG fordern.
- Das Busangebot in Richtung Heideck/Thalmässing müsste entsprechend ausgeweitet werden.

Variante II/Zielvariante 2030

- S-Bahn-Betrieb mit den dann auf der Linie S2 eingesetzten Garnituren
- Aufbauend auf dem heutigen 20/40-Min-Takt der S2
- Weiterführung aller in Roth endenden S-Bahnen nach Roth-Lohgarten
- Anbindung Hilpoltsteins in der HVZ im 20/40-Min –Takt, ansonsten im Stundentakt.

Vorteile

- Zahlreiche zuverlässige, umsteigefreie Direktverbindungen in das S-Bahnnetz Richtung Schwabach/Nürnberg
- Kürzere Reisezeiten durch Infrastrukturmaßnahmen und entfallenden Umstieg, dadurch Stärkung der S-Bahnanbindung
- Außerhalb der HVZ Fahrzeug- und Personaleinsparungen, Wegfall der Dieselgarnitur

Vorteile

- Wesentlich weniger Emission
- Verbesserte Sicherheit durch die technische Sicherung/Umbau der BÜs
- Höhere Attraktivität für den Ausflugsverkehr
- Überkommunales Projekt
- Finanzierung durch den Freistaat Bayern

Nachteile

- Erheblicher Infrastrukturaufwand für Elektrifizierung und notwendige Ausbaumaßnahmen nötig
- Mehraufwand für eine zusätzliche Zuggarnitur mit dem nötigen Personal zur Hauptverkehrszeit

Umsetzung

- Elektrifizierung mit Oberleitung
- Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit durch Anpassen der Gleisanlagen
- Bahnübergänge sichern, zusammenfassen, auflösen, unter- oder überführen.
- Bahnhöfe sind baulich anzupassen

Wichtig!

- Bürger-Information und –Beteiligung
- Mit einer Inbetriebnahme 2030 können „Sowieso“-Maßnahmen günstig berücksichtigt werden
- Zügige Erstellung einer Machbarkeitsstudie und Potentialanalyse als fundierte Entscheidungsgrundlage

Variante III S-Bahn im 15/30 Takt

Nur bei einer durch die BEG geplanten Umstellung des Fahrplankonzepts der S-Bahn Nürnberg

- S-Bahn-Betrieb ganztägig im 15 Min-Takt bis Schwabach und im 30 Min-Takt bis Roth
- Zur HVZ 30 Min-Takt nach Hilpoltstein, in den übrigen VZ Stundentakt

Vorteile

- Wie bei Variante II
- Ab Lohgarten besserer Takt
- Regelmäßiger reiner Stunden- bzw. Halbstundentakt

Nachteile

- Siehe alle Nachteile von Variante II

Umsetzung

- Wie bei Variante II
- Wahrscheinlicher Kreuzungspunkt liegt in Hilpoltstein

Wichtig!

- Wie bei Variante II