Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode

17.06.2016 17/**11174**

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 02.03.2016

20-Minuten-Takt im S-Bahn-Netz Nürnberg

Trotz entschiedenen Widerstands der Stadt Fürth hat die Deutsche Bahn (DB) an ihren Plänen für den S-Bahn-Verschwenk im PVA 16 festgehalten. Gegen den Planfeststellungsbeschluss hat die Stadt Fürth den Klageweg beschritten. Unabhängig von der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes wird der Ausbau im PFA 16 bis 2019 nicht mehr fertiggestellt werden können. Wie aber die Gegner des von der DB geplanten S-Bahn-Verschwenks zeigen konnten, ist die Leistungsfähigkeit der Schienenstrecke zwischen Fürth und Erlangen vor allem durch den Knoten Fürth Hbf. bestimmt. Folglich kann der geplante gleichmäßige 20-Minuten-Takt auf der S-Bahn Nürnberg – Erlangen – Bamberg mit der derzeit geplanten Anzahl der Fernreisezüge (ICE) auf der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt und dem zu erwartenden Güterzugaufkommen zumindest mittelfristig auch ohne Ausbau im PFA realisiert werden. Voraussetzung ist aber, dass der bereits weitestgehend fertiggestellte Fürther Bogen (PFA 15) mit dem Einbau von Weichen und der Anpassung von Signalanlagen an die Bestandstrasse angebunden werden kann. Bei der Ausschreibung des S-Bahn-Netzes Nürnberg hat die BEG auch die Einführung von Nachtverkehren an Wochenenden sowie die Ausweitung des 20-/40-Minuten-Takts auf der Strecke Nürnberg – Altdorf angefragt, jedoch betont, dass die Umsetzung abhängig von der Finanzierbarkeit sei.

Hierzu frage ich die Staatsregierung:

1. a) Wann wurde die Planungsvereinbarung zur Anbindung des Fürther Bogens unterschrieben?
   b) Was beinhaltet die Planungsvereinbarung zwischen DB und Staatsregierung zur Anbindung des Fürther Bogens an die Bestandsstrecke?
   c) Ist die Planung seitens der DB bereits abgeschlossen? Wenn nein, bis wann ist mit der Fertigstellung der Planung zu rechnen?

2. a) Wie hoch sind die reinen Planungskosten?
   b) Welche Gesamtkosten wurden für die Anbindung des Fürther Bogens mittels Weichen und der entsprechenden Anpassung der Signaltechnik ermittelt?
   c) Wie setzen sich die errechneten Gesamtkosten zusammen?

3. Wer wird die Planungskosten übernehmen?

4. a) Welcher Zeitplan besteht bezüglich der Realisierung der Anbindung des Fürther Bogens mittels Einbau von zusätzlichen Weichen?
   b) Bis wann ist der Bauabschnitt Fürther Bogen (PFA 15) fertiggestellt?

5. a) Wann ist mit dem Beginn der Bauausführung zur Anbindung des Fürther Bogens zu rechnen?
   b) Wie lange wird die Bauausführung dauern?

6. a) Bis wann sollte nach ursprünglichen Planungen die S 1 in einem exakten 20-Minuten-Takt bedient werden?
   b) Wird an diesem Zeitplan weiter festgehalten, und wenn nein, warum nicht?
   c) Stimmt die Staatsregierung der Aussage zu, dass sich mit einem Anschluss des Fürther Bogens bereits heute die Betriebsstabilität bei der S1 zwischen Erlangen – Fürth – Nürnberg deutlich erhöhen würde?

7. Welche Voraussetzungen wären hierfür nötig, dass der Anschluss des Fürther Bogens bereits zu einem früheren Zeitpunkt realisiert wird?

8. a) Werden die beiden Eventualpositionen, Nachtverkehre an Wochenenden sowie die Ausweitung des 20-/40-Minuten-Takts auf der Strecke Nürnberg – Altdorf, unabhängig vom Ausgang der Rechtsstreitigkeiten mit Betriebsaufnahme durch den neuen Betreiber bestellt? Antwort bitte einzeln für jede Eventualposition.
   b) Wenn nein, wann wird die Entscheidung über diese beiden Eventualpositionen fallen?
   c) In welcher Höhe müssten dafür zusätzliche Bestellerentgelte für die jeweilige Eventualposition aufgewendet werden?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 17.04.2016

1. a) Wann wurde die Planungsvereinbarung zur Anbindung des Fürther Bogens unterschrieben?

Die Planungsvereinbarung „Temporäre Lösung an den Haltepunkten Erlangen-Eltersdorf und Fürth-Unterfarrnbach bis zur Inbetriebnahme eines dritten Gleises zwischen Fürth-Unterfarrnbach und Eltersdorf“ wurde am 8. April 2015 unterzeichnet.

b) Was beinhaltet die Planungsvereinbarung zwischen DB und Staatsregierung zur Anbindung des Fürther Bogens an die Bestandsstrecke?

Die Planungsvereinbarung regelt abschließend Grundlagen, Umfang, Durchführung und Förderung der Planung der Leistungsphasen 1–4 nach der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) für die in Frage 1 a genannte Infrastrukturmaßnahme.

Die wesentlichen Einzelmaßnahmen sind der Einbau von bauzeitlichen Weichen zur Anbindung der S-Bahngleise an den Bestand mit Anpassungen der Oberleitungsanlagen, der notwendigen technischen Ausrüstung, 50Hz-Anlagen und Kabeltiefbau im Bereich Fürth-Unterfarrnbach sowie die Belassung der äußeren Behelfsbahnsteige am Haltepunkt Erlangen-Eltersdorf bis zum Erreichen des Endzustands.

c) Ist die Planung seitens der DB bereits abgeschlossen? Wenn nein, bis wann ist mit der Fertigstellung der Planung zu rechnen?

Die Planung der Leistungsphasen 1–4 nach Verordnung über die Honorare für Architekten- und. Ingenieurleistungen (HOAI) ist noch nicht abgeschlossen. Mit der Fertigstellung der Genehmigungsplanung (Abschluss Leistungsphase 4) ist Ende des Jahres 2016 zu rechnen.

2. a) Wie hoch sind die reinen Planungskosten?

Für die Planung der Leistungsphasen 1–4 gemäß HOAI betragen die Kosten voraussichtlich 638.000 €.

b) Welche Gesamtkosten wurden für die Anbindung des Fürther Bogens mittels Weichen und der entsprechenden Anpassung der Signaltechnik ermittelt?

c) Wie setzen sich die errechneten Gesamtkosten zusammen?

Für die in der Vorplanung ermittelte Vorzugsvariante liegt eine Kostenschätzung der Deutschen Bahn mit Baukosten in Höhe von ca. 10,4 Mio. € inklusive Rückbau der Weichen vor. Hinzu kommen die Planungskosten für die Leistungsphasen 1–4 in Höhe von vsl. 638.000 € sowie Kosten für die weiteren Leistungsphasen (vsl. ca. 1,3 Mio. €).

3. Wer wird die Planungskosten übernehmen?

Die Planungskosten der Leistungsphasen 1–4 werden vom Freistaat Bayern übernommen.

4. a) Welcher Zeitplan besteht bezüglich der Realisierung der Anbindung des Fürther Bogens mittels Einbau von zusätzlichen Weichen?

Die Inbetriebnahme ist frühestens Anfang Januar 2019 möglich. Voraussetzung hierfür ist der zeitnahe Abschluss eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrages mit der Deutschen Bahn.

b) Bis wann ist der Bauabschnitt Fürther Bogen (PFA 15) fertiggestellt?

Mit der baulichen Fertigstellung ist Ende des Jahres 2016 zu rechnen.

5. a) Wann ist mit dem Beginn der Bauausführung zur Anbindung des Fürther Bogens zu rechnen?

Die Bauausführung könnte bei entsprechendem Abschluss des Realisierungs- und Finanzierungsvertrages mit der DB Mitte des Jahres 2018 beginnen.

b) Wie lange wird die Bauausführung dauern?

Bei einem Baubeginn Mitte des Jahres 2018 könnte die Inbetriebnahme im Januar 2019 erfolgen.

6. a) Bis wann sollte nach ursprünglichen Planungen die S 1 in einem exakten 20-Minuten-Takt bedient werden?

Aufgrund der hohen Streckenauslastung ist ein 20-Minuten-Takt der S-Bahn bis Erlangen nur mit weiteren Ausbaumaßnahmen zwischen Fürth und Erlangen möglich. Es war deshalb stets geplant, den exakten Takt erst nach Fertigstellung des Fürther Verschwenks zu realisieren.

b) Wird an diesem Zeitplan weiter festgehalten und wenn nein, warum nicht?

An diesem Zeitplan wird weiter festgehalten.

c) Stimmt die Staatsregierung der Aussage zu, dass sich mit einem Anschluss des Fürther Bogens bereits heute die Betriebsstabilität bei der S1 zwischen Erlangen – Fürth – Nürnberg deutlich erhöhen würde?

Der Aussage kann nicht zugestimmt werden. Zwar wäre mit einer Anbindung des Fürther Bogens ein Angebot von drei Zügen pro Stunde und Richtung zwischen Nürnberg und Erlangen möglich („Stolpertakt“). Aufgrund des fehlenden dritten Gleises und der Auslastung der Strecke sind jedoch negative Auswirkungen auf die betriebliche Stabilität der S-Bahn möglich. Für einen exakten und stabilen 20-Minuten-Takt der S-Bahn ist ein drittes Gleis zwischen Fürth-Unterfarrnbach und Erlangen-Eltersdorf zwingend erforderlich.

7. Welche Voraussetzungen wären hierfür nötig, dass der Anschluss des Fürther Bogens bereits zu einem früheren Zeitpunkt realisiert wird?

Eine frühere Inbetriebnahme als im Januar 2019 ist nicht möglich.

8. a) Werden die beiden Eventualpositionen, Nachtverkehre an Wochenenden sowie die Ausweitung des 20-/40-Minuten-Takts auf der Strecke Nürnberg – Altdorf, unabhängig vom Ausgang der Rechtsstreitigkeiten mit Betriebsaufnahme durch den neuen Betreiber bestellt? Antwort bitte einzeln für jede Eventualposition.

b) Wenn nein, wann wird die Entscheidung über diese beiden Eventualpositionen fallen?

Angesichts der angespannten Finanzierungssituation für die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs hat sich die Bayerische Eisenbahngesellschaft dafür entschieden, unabhängig vom Ausgang des Rechtsstreits die Eventualpositionen zunächst nicht zu bestellen. Eine Bestellung der Eventualpositionen zu einem späteren Zeitpunkt bleibt möglich. Abhängig ist dies von der weiteren Entwicklung der Finanzierungssituation.

c) In welcher Höhe müssten dafür zusätzliche Bestellerentgelte für die jeweilige Eventualposition aufgewendet werden?

Die Angebotspreise für die Eventualpositionen sind Geschäftsgeheimnis der anbietenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.