



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Gabi Schmidt FREIE WÄHLER**
vom 18.04.2018

Drittes Gleis durchgehend von Nürnberg nach Würzburg

Die Bahnstrecke Nürnberg – Würzburg gehört zu den am stärksten beanspruchten in Bayern. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht nun einen dreigleisigen Ausbau bis Siegelstorf vor.

Ich frage die Staatsregierung daher:

1. Wie ist der derzeitige Planungsstand zum Bau des dritten Gleises von Fürth nach Siegelstorf?
2. Wäre der dreigleisige Ausbau bis Siegelstorf ausreichend, um einen S-Bahn-Verkehr von Nürnberg bis Neustadt a. d. Aisch einzurichten?
3. Wie steht die Staatsregierung zu einer S-Bahn-Erweiterung von Nürnberg bis nach Neustadt a. d. Aisch?
4. Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung bisher unternommen, um einen S-Bahn-Verkehr nach Neustadt a. d. Aisch realisieren zu können?
- 5.1 Hat sich die Staatsregierung bei der DB und der Bundesregierung für einen durchgehenden dreigleisigen Ausbau von Fürth bis Würzburg im Zuge der Neufassung des Bundesverkehrswegeplans eingesetzt?
- 5.2 Gibt es Gegebenheiten, die für diese Maßnahme sprechen?
- 6.1 Gibt es für den möglichen Bau eines durchgehenden dritten Gleises von Fürth nach Würzburg eine Kostenaufstellung?
- 6.2 Wenn ja, wie sind die Kosten aufgeteilt?
- 7.1 Welche Bahnhöfe an der Strecke Nürnberg Hbf – Würzburg Hbf sind noch nicht barrierefrei ausgebaut?
- 7.2 Für wann sind diese Bahnhöfe für den barrierefreien Ausbau vorgesehen?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**
vom 30.05.2018

1. Wie ist der derzeitige Planungsstand zum Bau des dritten Gleises von Fürth nach Siegelstorf?

Nach Auskunft der DB Netz AG gibt es aktuell noch keinen Planungsauftrag des Bundes für das Projekt „ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg“ mit dem darin enthaltenen dritten Gleis Siegelstorf – Fürth, das sich im „Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung“ des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) befindet.

2. Wäre der dreigleisige Ausbau bis Siegelstorf ausreichend, um einen S-Bahn-Verkehr von Nürnberg bis Neustadt a. d. Aisch einzurichten?

3. Wie steht die Staatsregierung zu einer S-Bahn-Erweiterung von Nürnberg bis nach Neustadt a. d. Aisch?

4. Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung bisher unternommen, um einen S-Bahn-Verkehr nach Neustadt a. d. Aisch realisieren zu können?

Der S-Bahn-Ausbau im sog. „Sektor West“ (S-Bahn- bzw. S-Bahn-ähnlicher Verkehr auf den Strecken Nürnberg/Fürth – Cadolzburg/Markt Erlbach/Neustadt a. d. Aisch) ist Bestandteil der Ausbaustufe 3 des S-Bahn-Ergänzungsnetzes Nürnberg.

Um den S-Bahn-Verkehr im Sektor West weiterzuentwickeln, sind die vom Bund durchzuführenden Infrastrukturmaßnahmen wie der Bau eines dritten Gleises zwischen Fürth und Siegelstorf notwendig. Vor dem Start einer erneuten Untersuchung des S-Bahn-Ausbaus ist jedoch neben dem Start dieser Maßnahmen entsprechend dem Beschluss des Landtags vom 29.03.2017 (Drs. 17/16213) das Feststellen weiterer Randbedingungen im Sektor West erforderlich, insbesondere die Realisierung des Güterverkehrstunnels Fürth und der S-Bahn-Infrastrukturausbau zwischen Fürth und Eltersdorf (Fürther Verschwenk).

Sowohl die Frage der Realisierung des Güterverkehrstunnels als auch die Frage des S-Bahn-Infrastrukturausbaus zwischen Fürth und Eltersdorf haben Einfluss auf das Fahrplangefüge im Abschnitt Nürnberg – Fürth. Aus fachlicher Sicht und entsprechend dem Beschluss des Landtags vom 29.03.2017 kann die Überarbeitung der Korridorstudie Sektor West erst beginnen, wenn diese Randbedingungen feststehen. Ob der Güterzugtunnel realisiert wird, dürfte sich

noch im Jahr 2018 entscheiden. Beim S-Bahn-Infrastrukturausbau zwischen Fürth und Eltersdorf wird zur Planrechtfertigung eine ergebnisoffene Prüfung beider Alternativen (Verschwenk/Bestandstrassenausbau) durchgeführt. Anhand der Ergebnisse dieser Prüfung wird entschieden, in welcher Form der Ausbau erfolgt. Dieses Vorgehen wurde einvernehmlich zwischen Bundesverkehrsministerium, Freistaat Bayern, Deutscher Bahn und Stadt Fürth festgelegt.

Die notwendige Untersuchung zwischen Verschwenk und Bestandstrasse wird frühestens im dritten Quartal dieses Jahres starten können. Da die Untersuchung der beiden Alternativen mit größerem Aufwand verbunden ist, dürfte es im Hinblick auf die Realisierung des Fürther Verschwenks bzw. des Bestandstrassenausbaus in diesem Jahr noch zu keiner Entscheidung kommen. Wann vor diesem Hintergrund eine erneute Untersuchung für den Sektor West durchgeführt werden kann, ist momentan noch nicht abschätzbar.

5.1 Hat sich die Staatsregierung bei der DB und der Bundesregierung für einen durchgehenden dreigleisigen Ausbau von Fürth bis Würzburg im Zuge der Neufassung des Bundesverkehrswegeplans eingesetzt?

Ein durchgehender dreigleisiger Ausbau zwischen Fürth und Würzburg ist aus Sicht der Staatsregierung nicht der einzige Weg, um den bestehenden Engpass auf dieser Strecke zu beseitigen und für mehr Stabilität im Personenverkehr zu sorgen. Die Staatsregierung hatte daher in enger Abstimmung mit der DB zum einen den Ausbau der Strecke Hof – Regensburg für den BVWP 2030 beim Bund angemeldet, die insbesondere bisher über die Strecke Würzburg – Fürth laufende Güterverkehre aufnehmen soll. Darüber hinaus hatte die Staatsregierung den Knoten Nürnberg als Sammelposten für Maßnahmen wie das dritte Gleis zwischen Fürth und Siegelssdorf angemeldet. Der Bund hat dann im BVWP 2030 nur noch Großprojekte definiert und bei mittleren Knoten wie Nürnberg die einzelnen Maßnahmen den jeweiligen Ausbaustrecken zugeordnet.

5.2 Gibt es Gegebenheiten, die für diese Maßnahme sprechen?

Grundsätzlich bringt eine Entmischung der Verkehre, d.h. von langsamem und schnellem Verkehr, stets zusätzlichen Nutzen. Inwieweit die konkrete Maßnahme dann wirtschaftlich sein wird, hängt ab von der weiteren Entwicklung der Schienenverkehre und von der Wirkung des Ausbaus der Strecke Hof – Regensburg auf die Streckenbelastung Würzburg – Nürnberg. Sollte zusätzlicher Bedarf für einen Ausbau bestehen, so wird die Staatsregierung sich hierfür beim Bund einsetzen.

6.1 Gibt es für den möglichen Bau eines durchgehenden dritten Gleises von Fürth nach Würzburg eine Kostenaufstellung?

6.2 Wenn ja, wie sind die Kosten aufgeteilt?

Eine Kostenaufstellung ist der Staatsregierung nicht bekannt.

7.1 Welche Bahnhöfe an der Strecke Nürnberg Hbf – Würzburg Hbf sind noch nicht barrierefrei ausgebaut?

Noch nicht barrierefrei ausgebaut sind folgende Bahnhöfe:

- Fürth (Bay) Hbf.,
- Fürth-Burgfarnbach,
- Fürth-Unterfürberg,
- Hagenbüchach,
- Puschendorf,
- Dettelbach Bahnhof,
- Emskirchen,
- Iphofen,
- Kitzingen,
- Neustadt a. d. Aisch Bahnhof,
- Rottendorf ,
- Siegelssdorf,
- Würzburg Hbf.

Am Nürnberger Hauptbahnhof ist bei 19 von 23 Bahnsteigkanten ein barrierefreier Ausbau vorhanden.

7.2 Für wann sind diese Bahnhöfe für den barrierefreien Ausbau vorgesehen?

Bei folgenden Stationen sind Planungen bzw. Baumaßnahmen für den barrierefreien Ausbau sicher disponiert bzw. finden bereits statt:

- Würzburg Hbf.,
- Rottendorf ,
- Iphofen,
- Fürth (Bay) Hbf.

Die komplette Inbetriebnahme des barrierefrei ausgebauten Würzburger Hauptbahnhofs ist für Ende 2021 geplant, eine weitgehende Teilinbetriebnahme fand im April 2018 rechtzeitig zur aktuell stattfindenden Landesgartenschau statt. Für die anderen genannten Stationen ist der jeweilige Inbetriebnahmetermin noch offen.

Die Stationen Siegelssdorf, Emskirchen und Neustadt a. d. Aisch befinden sich als Nachrücker im aus Mitteln des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) des Bundes finanzierten Planungsvorrat des Bundes, d.h. die Planungen könnten dort noch in diesem Jahr starten, sofern die bereitstehenden Mittel für die bisher in diesem Programm vorgesehenen Projekte nicht aufgebraucht werden.