



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer**
FREIE WÄHLER
vom 18.07.2018

Elektrifizierung für Hilpoltstein (Landkreis Roth)

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie viele Pendler bzw. Reisende nutzen die Einstiegs- bzw. Ausstiegspunkte Hilpoltstein, Eckersmühlen und Roth-Lohgarten täglich (bitte für die Jahre 2015 bis 2017 aufgeschlüsselt nach Personengruppen Schüler, Auszubildende und Erwachsene)?
- 2.1 Ist eine Ausweitung der Taktung von und nach Hilpoltstein in den Abend- und Nachtstunden vorgesehen?
- 2.2 Wenn nein, warum nicht?
3. Sind der Staatsregierung Planungen bekannt, die S-Bahn bis Hilpoltstein fortzuführen?
- 4.1 Wäre es aus Sicht der Staatsregierung langfristig wirtschaftlicher, als Endpunkt Hilpoltstein (Mittelzentrum) anzustreben?
- 4.2 Wenn nein, warum nicht?
- 5.1 Gibt es bereits Planungen, die Parkplatzsituation für Pendler an den Stationen Roth und Allersberg zu verbessern?
- 5.2 Wenn ja, für wann ist die Umsetzung geplant?
- 5.3 Wer trägt die Kosten?
- 6.1 Welche sicherheitstechnischen Nachrüstungen entlang der Strecke Roth – Hilpoltstein sind notwendig, um die Strecke den aktuellen Sicherheitsstandards anzugleichen?
- 6.2 Wie hoch wären hierfür die Kosten?
7. Welche Überlegungen seitens der Staatsregierung bestehen, um den derzeitigen Dieselzugbetrieb zu ersetzen?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 24.08.2018

1. **Wie viele Pendler bzw. Reisende nutzen die Einstiegs- bzw. Ausstiegspunkte Hilpoltstein, Eckersmühlen und Roth-Lohgarten täglich (bitte für die Jahre 2015 bis 2017 aufgeschlüsselt nach Personengruppen Schüler, Auszubildende und Erwachsene)?**

In dem als Anlage beigefügten Tabellenblatt sind die entsprechenden Ein- und Aussteigerzahlen für einen durchschnittlichen Werktag aufbereitet. Im Rahmen der vertraglich geregelten Nachfragermittlung zwischen der Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und dem für den Betrieb auf der Kursbuchstrecke (KBS) 911 zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (Deutsche Bahn – DB – Regio) werden ausschließlich die Einsteiger sowie die Fahrgäste in den Zügen zwischen den jeweiligen Haltestellen (= Besetzung) gezählt. Jährliche Befragungen, aus denen beispielsweise auch Rückschlüsse zum Fahrtzweck gezogen werden, finden nicht statt.

Streckenbezogene Informationen zum Fahrtzweck auf der KBS 911 (Roth – Hilpoltstein) liegen jedoch aus der 2014 durchgeführten Verkehrserhebung zur Vorbereitung des Vergabeverfahrens „Dieselnetz Nürnberg“ vor. Die Ergebnisse sind der Anlage zu entnehmen. Nach Rücksprache mit der DB Regio kann unterstellt werden, dass sich die Fahrtzweckverteilung seither nicht signifikant geändert hat.

- 2.1 **Ist eine Ausweitung der Taktung von und nach Hilpoltstein in den Abend- und Nachtstunden vorgesehen?**

2.2 Wenn nein, warum nicht?

Gegenwärtig erfolgt seitens der BEG im Zusammenhang mit der Realisierung eines bayernweiten Bedienstandards eine bayernweite, streckenscharfe Bedarfsanalyse und Erstellung einer Prioritätenliste. Diese Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen. Ob eine solche Angebotsabrundung zeitnah umgesetzt werden kann, ist damit derzeit noch offen.

3. **Sind der Staatsregierung Planungen bekannt, die S-Bahn bis Hilpoltstein fortzuführen?**

Aufgrund der infrastrukturellen Randbedingungen (fehlende Elektrifizierung der Strecke Roth – Hilpoltstein; nicht mit S-Bahn-Fahrzeugen kompatible Bahnsteige, unzureichende Verknüpfung der Strecke Roth – Hilpoltstein mit den S-Bahngleisen im Bahnhof Roth) ist eine Verlängerung der S-Bahn Nürnberg (S2) ohne umfassenden Infrastrukturausbau nicht realisierbar. Zuständig für die Finanzierung eines Ausbaus der betroffenen Strecken und Bahnhöfe ist gemäß Grundgesetz der Bund.

4.1 Wäre es aus Sicht der Staatsregierung langfristig wirtschaftlicher, als Endpunkt Hilpoltstein (Mittelpunkt) anzustreben?

4.2 Wenn nein, warum nicht?

Der Aufwand für eine Integration der Strecken Roth – Hilpoltstein in das Nürnberger S-Bahnnetz wird als hoch eingeschätzt. Demgegenüber erfordert die derzeitige Nachfrage entlang dieser Strecke keine Angebotsverdichtung oder den Einsatz von S-Bahnzügen mit höherer Kapazität gegenüber den aktuell eingesetzten Dieselzügen. Ob das Verhältnis zwischen dem Aufwand für eine Verlängerung der Nürnberger S-Bahn bis Hilpoltstein (insbesondere Elektrifizierung) und dem Nutzen dieser neuen Verbindung (Gewinnung neuer Fahrgäste, Reisezeitverkürzung durch Umsteigefreiheit, Ausweitung des Zugangebotes), wirtschaftlich ist, kann nur durch eine gutachterliche Bewertung geklärt werden.

5.1 Gibt es bereits Planungen, die Parkplatzsituation für Pendler an den Stationen Roth und Allersberg zu verbessern?

5.2 Wenn ja, für wann ist die Umsetzung geplant?

5.3 Wer trägt die Kosten?

Zuständig für die Erstellung von „Park & Ride“-Anlagen sind die Kommunen. Der Freistaat fördert entsprechende Maßnahmen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Regel mit 55 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Bisher liegen weder Förderanträge noch Voranfragen vor. Es ist der Staatsregierung insoweit nicht bekannt, ob es bereits kommunale Pläne zur Verbesserung der Situation für die Pendler gibt.

6.1 Welche sicherheitstechnischen Nachrüstungen entlang der Strecke Roth – Hilpoltstein sind notwendig, um die Strecke den aktuellen Sicherheitsstandards anzugleichen?

6.2 Wie hoch wären hierfür die Kosten?

Die Staatsregierung verfügt nicht über nähere Informationen zur vorhandenen technischen Ausrüstung wie beispielswei-

se dem Streckensicherungssystem oder zu Art und Anzahl der Bahnübergänge. Betreiberin der Strecke ist die DB Netz AG, der Streckenbetrieb unterliegt der technischen Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt.

7. Welche Überlegungen seitens der Staatsregierung bestehen, um den derzeitigen Dieselzugbetrieb zu ersetzen?

Auf Basis der Ergebnisse einer Studie der Technischen Universität (TU) Dresden zu alternativen Antrieben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und deren Anwendungspotenzial aus dem Jahr 2017 hat die Staatsregierung im Januar 2018 die Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene (BESS) beschlossen. Mit der Strategie BESS will die Staatsregierung auf unterschiedliche Art und Weise den Anteil der Kilometerleistungen im SPNV erhöhen, die ohne Ausstoß von Dieselabgasen erbracht werden. Dazu gehört neben der herkömmlichen Elektrifizierung von Bahnstrecken auch der Einsatz von Fahrzeugen mit innovativen Antriebskonzepten (Hybrid-Fahrzeuge). Im Rahmen der Strategie wurden verbindlich sowohl die Bahnstrecken festgelegt, deren Elektrifizierung die Staatsregierung vorrangig erreichen will, als auch jene Strecken, auf denen jeweils bestimmte innovative Antriebskonzepte erprobt werden sollen. Die Auflistung ist im Internet unter der Adresse <http://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-23-januar-2018> einsehbar. Vom Ergebnis dieser Erprobung wird es abhängen, ob entsprechende Konzepte für die Strecke Roth – Hilpoltstein zukünftig umgesetzt werden können.

Anlage

Ein- und Aussteiger Mo-Fr (S)				
	2014	2015	2016	2017
Hilpoltstein	710	730	740	740
Eckersmühlen	370	360	350	320
Roth-Lohgarten	320	310	290	310

Quelle: BEG, Nachfrageermittlung DB Regio

KBS 911 Roth - Hilpoltstein	
Fahrtzweck	rel. Verteilung
Arbeit	28%
Dienstreise	1%
Schule	33%
Ausbildung	<1%
Hochschule/Universität	<1%
Freizeit	16%
Einkauf/Erledigung	17%
Urlaub (An- Abreise)	3%
sonstiges	<1%

Quelle: omnitrend Verkehrserhebung 2014