

Bewertung des Fahrplanwechsels im Raum Nürnberg

So sicher wie die Fahrpreiserhöhung kommt jedes Jahr Anfang Dezember der Fahrplanwechsel. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat sich die Änderungen bei den Zügen im Raum Nürnberg angesehen und stellt fest, dass der große Wurf leider ausgeblieben ist. Nachdem letztes Jahr die Inbetriebnahme der VDE 8 nach Berlin einen größeren Eingriff in den Fahrplan zur Folge hatte, wäre dieses Jahr deutlich mehr an Verbesserung drin gewesen.

Die Fahrgastvertreter stellen mit Bedauern fest, dass es im neuen Fahrplan weiter keinen Stundentakt auf allen Neben- und sogar Hauptstrecken gibt. Seit 1995 wird von der Politik der Bayerntakt versprochen und damit auch eine stündliche Verbindung jeder Strecke. Ein zwei-Stunden-Takt ist in einer Zeit, in der von Verkehrswende gesprochen wird, ein geradezu unterirdisches Angebot. Die Politik muss endlich ihre Versprechen umsetzen und auf allen Strecken mindestens den Stundentakt einführen.

Weiterhin wird es auch keinen Nachtverkehr geben. Auf den S-Bahn Linien ist dies im neuen Verkehrsvertrag als Option vorgesehen. PRO BAHN fordert die Einlösung dieser Option. Andere Großstädte wie Stuttgart oder Frankfurt sind hier bereits mit positivem Beispiel vorangegangen. Die nächtliche Erreichbarkeit auch aus dem weiteren Umland trägt stark zur Attraktivität einer Stadt bei, insbesondere bei jungen Menschen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat die Veränderungen bei den S-Bahn Linien und den Hauptstrecken des Regionalverkehrs auf den folgenden Seiten genau ausgewertet und kommentiert.

Bewertung des Fahrplanwechsels im Raum Nürnberg

Linie S1 Bamberg-Nürnberg-Hartmannshof.....	2
Linie S2 Roth-Nürnberg-Altdorf.....	3
Linie S3 Nürnberg-Feucht-Neumarkt	3
Linie S4 Dombühl-Ansbach-Nürnberg	4
Linie S5 Nürnberg-Allersberg	4
R1 Nürnberg-Neustadt (Aisch)-Dettelbach	4
R2 Nürnberg-Bamberg-Lichtenfels/Coburg.....	5
R3 Nürnberg-Neuhaus-Bayreuth.....	5
R4 Nürnberg-Amberg	5
R5 Nürnberg-Neumarkt-Regensburg	5
R6 Nürnberg-Roth-Treuchtlingen.....	6
R7 Nürnberg-Ansbach-Crailsheim	6
R8 Marktbreit-Ansbach-Treuchtlingen.....	6
R9 Nürnberg-Ingolstadt.....	6

Am 9. Dezember steht der nächste Fahrplanwechsel der Bahn an. Auch in Mittel-/ und Oberfranken wird es einige Änderungen geben. Der Fahrgastverband PRO BAHN bewertet im Folgenden die (unterbliebenen) Maßnahmen:

Linie S1 Bamberg-Nürnberg-Hartmannshof

Zum Fahrplanwechsel geht die Viergleisigkeit zwischen Baiersdorf und Forchheim in Betrieb. Dies hat zur Folge, dass die S-Bahn gewissermaßen zum alten Fahrplan von 2017 zurückkehrt: Die bisher in Forchheim endende S-Bahn fährt zukünftig bis Bamberg, im Gegenzug fährt die aktuell bis Bamberg fahrende S-Bahn nur bis Forchheim. Auch die Zugläufe ändern sich entsprechend zu Hartmannshof-Bamberg und Hersbruck-Forchheim. Durch die abgeschlossene Baumaßnahme werden wieder alle S-Bahnen in Kersbach halten.

Im fast vergangenen Fahrplanjahr wurde von den Fahrgastvertretern ein gehäufte Ausfall der S-Bahnen zwischen Erlangen und Forchheim festgestellt, der auch von der DB bestätigt wurde. Durch die kurze Zugwendezeit in Forchheim sah sich die Bahn gezwungen, verspätete Züge mit Ziel Forchheim bereits in Erlangen wenden zu lassen, um den Takt einzuhalten. Mit dem neuen Fahrplan wird es in Forchheim wieder längere Wendezeiten geben, wodurch diese Linienkürzung der Vergangenheit angehören dürfte. Nichtsdestotrotz wird dieses „Kürzungsrisiko“ mit dem neuen Fahrplan auf den Bereich Lauf-Hersbruck übertragen. Der Fahrgastverband erhofft sich durch die

zwei neuen Gleise einen stabileren S-Bahn Betrieb, sodass zukünftig auf frühzeitige Zugwenden - an welchem Bahnhof auch immer - verzichtet werden kann.

Des Weiteren fordert PRO BAHN mehr S-Bahnen in den Abendstunden, insbesondere zwischen Nürnberg, Forchheim und Bamberg. Es kann nicht sein, dass ab 23 Uhr die S-Bahnen nur noch stündlich fahren und die zusätzlichen REs, die eigentlich das Angebot verdichten sollten, fast zur selben Uhrzeit in Nürnberg abfahren. Für Fahrgäste entstehen hier mitunter lange, unschöne Wartezeiten am Hauptbahnhof.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert außerdem alle Beteiligten dazu auf, den Einbau der zusätzlichen Weichen nördlich von Fürth rasch voranzubringen. Nur so ist zukünftig ein 20-Minutentakt zwischen Nürnberg und Erlangen möglich!

Linie S2 Roth-Nürnberg-Altdorf

Die Fahrgastvertreter fordern weiterhin die Verlängerung der S2 über Roth hinaus bis nach Hilpoltstein. Nötig ist dazu unter anderem die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts. Aktuell befährt diesen Abschnitt ein stündlicher Dieseltriebzug, am Wochenende sogar nur alle zwei Stunden. Ein Angebot in den Abendstunden fehlt völlig; auch weiterhin ist auf dieser Strecke nach 20 Uhr Schluss. Mit moderner und attraktiver Mobilität hat das im Moment nichts zu tun.

Auf dem Abschnitt zwischen Feucht und Altdorf wird es außerhalb der Stoßzeiten eine Taktverdichtung geben. Auf diesem Abschnitt gab es bislang einen 40-Minuten-Takt, der zu einem 20/40-Minuten-Takt ergänzt wird außerhalb des Berufsverkehrs.

Mit Bedauern nimmt der Fahrgastverband zur Kenntnis, dass auf der S2 weiterhin die bekannten alten Lokbespannten Züge verkehren. Erst im Laufe des Jahres 2020 sollen neue moderne Triebwagenzüge eingesetzt werden.

Auch ein zusätzlicher Zug zwischen Nürnberg und Roth nach 1 Uhr wäre wünschenswert.

Linie S3 Nürnberg-Feucht-Neumarkt

Der Fahrplan bleibt der Gleiche wie bisher. Erfreulicherweise wird die Passagierkapazität erhöht: Auch außerhalb des Berufsverkehrs werden die meisten Züge zukünftig in Doppeltraktion (zwei Züge aneinander) verkehren. Dies führt zu einer Kapazitätsverdopplung auf vielen Verbindungen, vergrößert den Platz an Bord und macht das Bahnfahren attraktiver.

Linie S4 Dombühl-Ansbach-Nürnberg

Der Fahrplan bleibt der Gleiche wie bisher. Erfreulicherweise wird die Passagierkapazität erhöht: Auch außerhalb des Berufsverkehrs werden die meisten Züge zukünftig in Doppeltraktion (zwei Züge aneinander) verkehren. Dies führt zu einer Kapazitätsverdopplung auf vielen Verbindungen, vergrößert den Platz an Bord und macht das Bahnfahren attraktiver.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert weiter die Verlängerung der S4 bis nach Crailsheim. Aktuell sind Crailsheim und Schnelldorf (Schnelldorf ist im VGN!) nur alle zwei Stunden an Ansbach und Nürnberg angeschlossen.

Die von PRO BAHN geforderte Reaktivierung der Strecke Dombühl-Dinkelsbühl-Nördlingen für den Personenverkehr würde den Verkehrsträger Schiene in der Region deutlich aufwerten. Wir erwarten von den Entscheidungsträgern eine rasche Umsetzung.

Linie S5 Nürnberg-Allersberg

Aufgrund fehlender Fahrzeuge (siehe S2) verzögert sich die Einführung der S5 bis ins Jahr 2020. Trotzdem gibt es eine deutliche Ausweitung des Angebots zwischen Nürnberg und Allersberg. Die Züge verkehren weiterhin unter dem Namen „Regionalbahn“. Bis mindestens Juni 2019 werden die Züge voraussichtlich nicht barrierefrei sein, was vom Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert wird. Ab Jahreshälfte sollen neue Züge des München-Nürnberg-Express eingesetzt werden, die Barrierefreiheit bieten. Mehr dazu im Abschnitt R9 Nürnberg-.

R1 Nürnberg-Neustadt (Aisch)-Dettelbach

Der Fahrplan enthält trotz hoher Fahrgastzahlen keine nennenswerten Verbesserungen. Mangels Schieneninfrastruktur wird dies auch auf absehbare Zeit so bleiben. Auf dieser Strecke ist ohne Infrastrukturausbau kein zusätzlicher Verkehr fahrbar. Die Fahrgastvertreter fordern daher, baldmöglichst mit der Planung einer Neubaustrecke Nürnberg-Würzburg zu beginnen, um die aktuelle Strecke von den vielen Fernverkehrszügen zu entlasten. Die Neubaustrecke ist Bestandteil des Deutschland-Takts.

Da die Planung und der Bau einer Neubaustrecke erfahrungsgemäß viele Jahre dauert, schlägt PRO BAHN als kurzfristigere Maßnahme beschleunigte REs vor. Diese könnten durch noch weniger Halte mit den schnellen ICEs „mitschwimmen“ und würden so kaum zusätzliche Streckenkapazität beanspruchen. Alternativ muss auch über den Bau von weiteren Überholbahnhöfen nachgedacht werden. Auch ETCS würde die Leistungsfähigkeit erhöhen.

Die Bahn zählt die Strecke zu den größten Nadelöhren im deutschen Schienennetz, die für 50 Prozent der Verspätungen im Fernverkehr verantwortlich sind. Die Verspätungen der ICEs werden entsprechend auf die Regionalzüge übertragen.

R2 Nürnberg-Bamberg-Lichtenfels/Coburg

Wie bei der S1 beschrieben geht der 4-gleisige Abschnitt Baiersdorf-Forchheim in Betrieb. Der Fahrgastverband begrüßt die Ausweitung des Angebots an Regional-Express Verbindungen zwischen Nürnberg und Bamberg auf zwei Züge pro Stunde (Werktags). Außer zur Stunde 9 und 10 ab Nürnberg sowie in den Tagesrandlagen fahren die REs im Halbstundentakt.

Zum Fahrplanwechsel wird es pro Tag eine zusätzliche Verbindung zwischen Bamberg und Coburg über die Neubaustrecke geben (10 statt 9). Davon fahren neun Züge Umstiegefrei bis Nürnberg. PRO BAHN fordert die Ausweitung des Angebots auf eine stündliche umstiegefreie Verbindung zwischen Nürnberg und Coburg über die schnelle Neubaustrecke.

R3 Nürnberg-Neuhaus-Bayreuth

Die Fahrgäste können keine Änderungen erwarten. Im Juni 2019 wird es geringfügige Ausweitungen im Fahrplan bei den RBs geben. Zum Einsatz kommen werden zum Teil Neufahrzeuge, die DB Regio für den Beginn des neuen Ausschreibungsvertrags (Dieselnetz Nürnberg) beschafft hat.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert mit Nachdruck, die Elektrifizierung dieser Strecke voranzubringen. Seit mittlerweile 25 Jahren befindet sich dieses Projekt im Bundesverkehrswegeplan. Viel Konkretes ist bislang nicht passiert.

R4 Nürnberg-Amberg

Es gibt keine Veränderung im Angebot.

R5 Nürnberg-Neumarkt-Regensburg

Es gibt keine Veränderung im Angebot. Die Züge fahren weitestgehend im Zweistundentakt. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert einen Stundentakt auf dieser Linie.

R6 Nürnberg-Roth-Treuchtlingen

Der neue Fahrplan enthält fast keine zusätzlichen Leistungen. PRO BAHN hofft, dass die neu beschafften Züge vom Typ Twindexx in Zukunft zuverlässiger unterwegs sind, als in der letzten Fahrplanperiode.

R7 Nürnberg-Ansbach-Crailsheim

Es wird keine Erweiterung des Angebots geben. Im Juni wird sich die planmäßige Fahrzeit der REs in Richtung Nürnberg um fünf Minuten verkürzen. Es stellt sich die Frage, wie das mit dem alten Fuhrpark des Betreibers DB Regio Baden-Württemberg erreicht wird. Eigentlich soll erst im Dezember 2019 auf dieser Strecke ein Betreiberwechsel stattfinden. Die Züge von DB Regio werden durch moderne Triebzüge ersetzt. Betrieben wird die Linie dann vom britischen Unternehmen Go Ahead. PRO BAHN konnte die neuen Züge bereits testen und freut sich auf einen Zugewinn an Fahrkomfort.

Allerdings wird der RE weiter nur im Stundentakt fahren.

R8 Marktbreit-Ansbach-Treuchtlingen

Der Fahrplan sieht keine Erweiterung des Angebots vor. Die Züge werden weiterhin stündlich mit Verstärkern zu Hauptverkehrszeit verkehren.

Auffällig ist, dass nach aktuellem Stand Treuchtlingen, Ansbach und Steinach ab 9. April ihre Direktanbindung von und nach Hamburg/München ersatzlos verlieren (IC 2082/2083). In Richtung Norden und Süden geht es dann nur noch mit der Regionalbahn. Vor dem Hintergrund, dass Ansbach vor ein paar Jahren als ICE-Halt gehandelt wurde, halten die Fahrgastvertreter diesen Schritt für nicht nachvollziehbar. Es liegt jetzt am Aufgabenträger, kurzfristig für ein umsteigefreies Ersatzkonzept in Richtung Augsburg/München zu sorgen.

Als problematisch sieht PRO BAHN die Regionalbahn, die in Ansbach um 21:59 Uhr aus Treuchtlingen kommend endet. In Richtung Würzburg ergibt sich eine riesige Taktlücke, die für Fahrgäste höchst unerfreulich ist und auch den Knoten in Steinach nutzlos erscheinen lässt.

R9 Nürnberg-Ingolstadt

Bis Juni werden weiter die alten IC-Wagen die Schnellfahrstrecke bis Ingolstadt/München befahren. Danach werden sie von neuen Doppelstock-Garnituren abgelöst. Positiv fällt auf, dass dann durch die größere Anzahl an Zügen alle Fahrten des München-Nürnberg-Express bis München durchfahren und nicht mehr teilweise bereits in Ingolstadt wenden. Die Züge bieten dringend erforderliche zusätzliche Sitzplätze. Des Weiteren sind die neuen Züge, im Gegensatz zu den alten, barrierefrei. PRO BAHN

konnte die neuen Züge bereits testen und hält den Komfort für akzeptabel. Die Wagen genügen den Ansprüchen als Pendlerzug. Nichtsdestotrotz wären längere Bahnsteige in Allersberg und Kinding und somit eine Verlängerung der Züge sinnvoller gewesen, als so viele Passagiere in wenigen Wagen unterzubringen. Nichtsdestotrotz werden die neuen Garnituren für einen Zugewinn an Komfort sorgen, insbesondere in der 1. Klasse. Allerdings sollte dieser Zug nicht als Komfort-Standard für zukünftige Innenausstattungen dienen.

Auch im nächsten Fahrplanjahr verkehren die REs nur alle zwei Stunden. Für diese Strecke ist das zu wenig.

Ansprechpartner für Medien

Fahrgastverband PRO BAHN Bayern e.V.
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Timm Kretschmar
Sprecher für das westliche Mittelfranken
Bezirksgruppe Mittel- und Oberfranken
Tel.: +49 172 1690461
t.kretschmar@bayern.pro-bahn.de

Lukas Iffländer
Stellvertretender Bundesvorsitzender
Team für Öffentlichkeits- und Medienarbeit
Tel: +49 176 66 82 28 86
lukas.ifflander@pro-bahn.de

Dieses Dokument finden Sie unter folgendem Link:

https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/fahrplanwechsel_2018.pdf