

Bahnstrecke Nürnberg – Fürth „richtig“ viergleisig ausbauen!



Die Bahnstrecke Nürnberg – Fürth zählt zu den am stärksten belasteten Strecken in Bayern, da hier ein Großteil des Nah- und Fernverkehrs aus westlicher (Würzburg) und nördlicher Richtung (Bamberg) gebündelt wird. Die derzeitigen Planungen zum Ausbau dieses Nadelöhrs weisen im Detail erhebliche Mängel auf. PRO BAHN schlägt Alternativen vor.

Die Planung: hohe Kosten mit fragwürdigem Nutzen

Im Jahr 2003 soll mit dem Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Nürnberg und Fürth begonnen werden. Ein Gleis für die S-Bahn nach Forchheim soll nördlich und ein Gleis für den Regionalverkehr Richtung Neustadt/Aisch südlich an das bestehende Gleispaar angebaut werden. Das vorhandene Gleispaar soll überwiegend dem schnellen Personenfernverkehr dienen, der nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Richtung München weiter zunehmen wird.

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V. begrüßt vom Grundsatz her die Entscheidung, die Bahnlinie Nürnberg - Fürth viergleisig auszubauen. Im Detail weisen die derzeitigen Planungen aber erhebliche Schwächen auf, die den Sinn des gesamten Ausbaus in Frage stellen.

🔊 **Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität**

Bei der vorliegenden Planung ist vorgesehen, dass die beiden neuen Gleise jeweils von Zügen in beiden Richtungen befahren werden sollen. Dies hat sehr ungünstige Auswirkungen auf die mögliche Anzahl der Züge und die Anfälligkeit bei Verspätungen. Auf einem Gleis, das nur in einer Richtung befahren wird, können bis zu 20 Züge pro Stunde fahren. Wenn ein Gleis aber in beiden Richtungen abwechselnd befahren werden soll, ist es bereits mit den geplanten drei S-Bahn-Zügen pro Stunde und Richtung voll belegt. Zudem vermag man sich auszurechnen, was eine verspätete S-Bahn auf eingleisigen Streckenabschnitten „anrichten“ kann: Die Züge der Gegenrichtung werden sofort in Mitleidenschaft gezogen.

🔊 **Haltepunkte und Umsteigemöglichkeiten**

Den Ausbauplänen zwischen Nürnberg und Fürth soll der Haltepunkt Neusündersbühl zum Opfer fallen. Der eingleisige Abschnitt muss möglichst schnell (unter zehn Minuten) durchfahren werden, um einen 20-Minuten-Takt auf der S-Bahn zu ermöglichen. Die Züge dürfen deshalb zwischen Nürnberg Hauptbahnhof und Fürth Hauptbahnhof maximal zwei Mal halten (vorgesehen sind Steinbühl und Rothenburger Straße). Der verkehrsgünstig gelegene und für den Ausbau zum Umsteigepunkt zwischen Stadtverkehr und S-Bahn ideale Bahnhof Neusündersbühl (dieser ist auf dem Titelbild mit durchgehendem ICE abgebildet) direkt am mittleren Ring (unter der Jansenbrücke, im Bildhintergrund) kommt in den aktuellen Planungen nicht mehr vor.

🔊 **Zweigstrecken aus Markt Erlbach und Cadolzburg vergessen?**

Ob mit dem vom Ingenieurbüro Intraplan vorgeschlagenen Betriebskonzept auch die vom Fahrgastverband PRO BAHN geforderte Verlängerung der zurzeit in Fürth endenden Züge aus Markt Erlbach und Cadolzburg ohne Umsteigen bis Nürnberg Hauptbahnhof möglich ist, muss bezweifelt werden.

Unser Vorschlag: Flexible Nutzung der vier Gleise zwischen Nürnberg und Fürth ...

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, das Betriebskonzept zwischen Nürnberg und Fürth so auszurichten, dass die Züge alle vier Gleise freizügig benutzen können. Pro Richtung müssen ständig zwei Gleise zur Verfügung stehen, die im Regelbetrieb nur in einer Richtung befahren werden, aber in Ausnahmefällen auch in der Gegenrichtung (Gleiswechselbetrieb) genutzt werden können. Im Gegensatz zur aktuellen Planung ermöglicht der PRO BAHN Vorschlag eine deutlich höhere Zugfolge, eine flexible Fahrplangestaltung und eine pünktliche Betriebsabwicklung. Bei vergleichbarem Investitionsaufwand würde also eine erheblich höhere Leistungsfähigkeit der Strecke erreicht.

Denkbar wären im wesentlichen zwei Varianten:

Variante A) Trennung von Nah- und Fernverkehr

Die beiden südlichen Gleise werden von den Zügen benutzt, die zwischen Nürnberg und Fürth ohne Halt verkehren (Fernverkehrszüge, Regional-Express). Die beiden nördlichen Gleise werden von den Zügen benutzt, die zwischen Nürnberg und Fürth zusätzliche Halte bedienen (S-Bahn nach Forchheim, Regionalbahnen nach Neustadt/A., Markt Erlbach und Cadolzburg).

Variante B) Mischverkehr getrennt nach Zielen

Die Züge Richtung Würzburg (südliches Gleispaar) und Bamberg (nördliches Gleispaar) fahren bereits ab Nürnberg richtig „sortiert“. Auf jedem Gleis sollen alle Zugarten flexibel fahren können, also Fern- und Regionalverkehr. Der Fahrzeitunterschied zwischen den S- und Regionalbahnen sowie den schnellen Fernverkehrs- und RegionalExpress-Zügen, ist zwischen Nürnberg und Fürth so minimal, dass es problemlos möglich ist, Regionalzüge und Fernverkehr über dieses kurze Stück auf den gleichen Gleisen fahren zu lassen.

... Erhalt des Bahnhofs Neusündersbühl und ...

Aufgabe der S-Bahn ist es, Verbindungen aus dem näheren Umland in das Zentrum herzustellen. Sie muss an den wichtigsten Verknüpfungspunkten des städtischen Bahn- und Busnetzes halten, damit die Fahrgäste eine große Zahl von Zielen mit maximal einmaligem Umsteigen erreichen können. Der Haltepunkt Neusündersbühl erhöht die Attraktivität der S-Bahn in diesem Sinne deutlich. Im Gutachten von Intraplan wurde ein jährlicher volkswirtschaftlicher Nutzen von 204.500 Euro errechnet. Voraussetzung dafür sind ein neuer Bahnsteig und ein direkter Treppenaufgang zur Jansenbrücke, wo die

Ringbuslinien Richtung Westfriedhof - Thon, Gustav-Adolf-Str. - Röthenbach und Leyh abfahren. Sollten sich entlang der S-Bahn-Strecke weitere neue Bebauungsschwerpunkte oder attraktive Umsteigepunkte bilden, könnten auch diese durch neue Stationen erschlossen werden. Langfristig denkbar wäre z.B. ein S-Bahnhof im Bereich der Stadtgrenze, der attraktive Umsteigeanschlüsse zum Nürnberger Südwestpark ermöglicht.

... Ausbau des Bahnknotens in Fürth

Neben der Strecke Nürnberg - Fürth bildet der Bahnhof Fürth selbst ein Nadelöhr: Hier vereinigen sich die Bahnstrecken vom Nürnberger Hauptbahnhof (vor allem Personenzüge) und Rangierbahnhof (nur Güterzüge) und trennen sich sofort wieder in drei Richtungen nach Bamberg, Würzburg und Cadolzburg auf. Dies alles geschieht auf einer Ebene, d.h. ein Güterzug, der vom südlich gelegenen Rangierbahnhof nach Norden Richtung Bamberg weiterfahren soll, muss alle drei Hauptgleise (Würzburg – Nürnberg, Nürnberg – Würzburg und Erlangen – Nürnberg) kreuzen. Dies schränkt die Leistungsfähigkeit des Knotenbahnhofs Fürth extrem ein, da auf den anderen drei Gleisen während dieser Zeit kein Zugverkehr stattfinden kann. Aufgebrochen werden kann dieser Flaschenhals durch den Bau von so genannten „Überwerfungsbauwerken“, also Brückenbauwerke, mit denen die Güterzüge von und zum Rangierbahnhof kreuzungsfrei ein- und ausfädeln können ohne die anderen Gleise kreuzen zu müssen.

Noch Fragen?

Wenn Sie Fragen, Interesse an detaillierteren Plänen haben, selber Verbesserungen anregen möchten oder Interesse an der Mitarbeit bei PRO BAHN haben, dann sagen Sie es uns bitte. Oder schauen Sie einfach einmal unverbindlich bei einem unserer nächsten Treffen vorbei. Diese finden jeden ersten Montag im Monat ab 18:15 Uhr in der Gaststätte „Gleis 23“ am Südausgang des Nürnberger Hauptbahnhofs statt.

Ihre Ansprechpartner für Fragen und Anregungen:

Matthias Beß (Vorsitzender)
Kiefernstraße 18
91580 Wicklesgreuth
☎ (0 91 31) 81 54 72

Jörg Schäfer (Stellv. Vorsitzender)
Mausendorfer Weg 3
91564 Neuendettelsau
☎ (0 98 74) 58 01

PRO BAHN im Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Stand: 19.12.2001, Herausgeber: PRO BAHN Mittel- und Oberfranken