

„Die Bedeutung der Metropolregion Nürnberg für die Qualität und Quantität der Schienenverkehrsanbindung von Oberfranken und Bayreuth“

1. Bedeutung des Schienenverkehrs für die Metropolregion Nürnberg
2. Rolle des ZVGN bzw. der VGN GmbH
3. Angestrebte Verbesserungen in Oberfranken
 - ICE-Halt Coburg
 - Halbstundentakt Bayreuth – Nürnberg
 - Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale mit 2. Gleis nach Bayreuth
 - Elektrifizierung Oberkotzau – Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth/Hochstadt-Marktzeuln
 - Grundsätzliche Ziele für Oberfranken
4. Erweiterung S-Bahn Nürnberg
5. Zusammenarbeit mit der Metropolregion Nürnberg

1. Bedeutung des Schienenverkehrs für die Metropolregion Nürnberg

- Riesiger polyzentraler Raum (sowohl Verdichtungsraum N-F-ER als auch Umland)
- Ausdehnung und Polyzentralität: Leitbild der Stadt-Land-Partnerschaft in der EMN

Herausforderung: Verknüpfung durch Schienenverkehr nicht nur innerhalb des Mittelfränkischen Ballungsraums (SPNV, S-Bahn, U-Bahn), sondern auch mit dem weiten Gebiet der Metropolregion, in dem wichtige Mittelstädte wie die oberfränkischen liegen (maximale Schienenstreckendistanz z. B. Nürnberg – Hof 166 km, Nürnberg – Coburg 115 km)

Für den Binnenschienenverkehr der Metropolregion ist nicht nur Nahverkehr, sondern auch lang laufender Verkehr (Regionalverkehr bis hin zum Fernverkehr) wichtig

Schienenverkehr ein wichtiges verbindendes Element in der EMN!

- **Forum Verkehr und Planung**
- **VGN**

2. Rolle des VGN (genauer: ZVGN bzw. der VGN GmbH)

ZVGN ist Tarifverbund, er nimmt keine Gestaltung und Bestellung von SPNV/ÖPNV-Leistungen vor

Beim SPNV ist dies Aufgabe des Aufgabenträgers: in Bayern nach dem Bay. ÖPNV-Gesetz ist dafür die BEG zuständig

VGN GmbH ist Fachplanungsstelle des ZVGN

Aufgaben u. a. (laut Satzung ZVGN Artikel 4)

- Regionaler Nahverkehrsplan bzw. Abstimmung der Nahverkehrsplanungen
- Mitwirkung SPNV-Planung der BEG
- Infrastruktur- und Objektplanung

Fazit: in der Praxis arbeiten die Kommunen sowohl mit VGN und BEG zusammen, siehe Regionalkonferenzen der BEG!

Prozess der **Verbundraum-Erweiterung** mit dem politischen Ziel der Deckungsgleichheit von EMN mit ZVGN (siehe Karte VGN)

ZVGN-Erweiterung jedoch immer schwieriger, da hohe Kosten für die Beitrittskandidaten durch Ausgleich der Durchtarifierungs- und Harmonisierungskosten

3. Angestrebte Verbesserungen in Oberfranken

ICE-Halt Coburg

- wichtig auch für die Räume Kulmbach/Bayreuth zur Anbindung nach Berlin (Alternative über Leipzig wegen City-Tunnel nicht mehr gegeben)
- Halte nur bei Tagesrandverbindungen in Hauptverkehrszeiten in Aussicht gestellt, nicht im durchgängigen Takt
- ansonsten lediglich Anbindung über Bamberg mit Umwegen und Zeitverlust
- Problem: kein schneller Regionalverkehr auf der Neubaustrecke wie z. B. der München-Nürnberg-Express
- Hindernis: die um ca. 10 Minuten verlängerte Fahrzeit Erfurt – Nürnberg passt nicht mehr zu den Knoten Nürnberg/Erfurt
- Lösung läge im Grundsatz: Fahrplan bestimmt Infrastruktur, nicht umgekehrt
- in diesem Fall: Neubau nach erforderlicher Gesamtreisezeit mit Halt im Coburg, alternativ Halt auf freier Strecke auf Höhe Coburg mit SPNV/ÖPNV-Anknüpfung an Coburg/Lichtenfels

Halbstundentakt Bayreuth – Nürnberg

- derzeit 3 IRE/RE-Verbindungen in 2 Stunden mit meist vollen oder überfüllten Zügen in der HVZ und langen Übergangszeiten zum/vom Fernverkehr im ICE-Knoten Nürnberg
- ideal wäre ein auf den Halbstundenknoten Nürnberg abgestimmter Halbstundentakt von Bayreuth mit kurzer Fahrzeit von 45 bis 55 Minuten (mit Unterwegshalten)
- jüngst großer Teilerfolg: 4 Züge in 2 Stunden ab Fahrplan 2015, obwohl sich die DB AG aus dem eigenwirtschaftlichen IRE Nürnberg-Dresden (Franken-Sachsen-Express) ab 2015 zurück zieht, Kompensation durch Optimierung oder Einschränkung an anderer Stelle
- Hürden für Halbstundentakt: Kreuzung im eingleisigen Abschnitt Schnabelwaid-Bayreuth, Fahrplanlage Mittelfrankenbahn

Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale mit zweitem Gleis nach Bayreuth

- Fahrdrabt und zweigleisige Abzweige nach Bayreuth und Eger als Voraussetzung für weitere qualitative und quantitative Verbesserungen
- Voraussetzung für S-Bahn-Erweiterung Nürnberg – Neuhaus a.d.P.
- Fernverkehr Nürnberg – Prag mit tschechischen Pendolini
- Voraussetzung für mehr Güter auf die Schiene (GVZ Hafen Nürnberg als Gateway nach Nordosten und Osten)
- Mehr Lebens- und Umweltqualität auf Siedlungs- und Entwicklungsachse Nürnberg-Pegnitz (am stärksten belastete Schienenstrecke in Deutschland mit Dieselverkehr)
- Ziel: Realisierung bis 2023 (Ende der Bestellung RE mit Neigetechnik), BVWP vordringlicher Bedarf plus
- IGE-Gründung unter dem Dach der EMN

Elektrifizierung Oberkotzau – Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth/Hochstadt-Marktzeuln

Wiederherstellung 2. Gleis Marktschorgast-Stammbach evtl. mit Streckenbegradigung vorziehen

(siehe Kulmbacher Erklärung der Räume Bayreuth/Kulmbach)

weitere Vorhaben in Oberfranken:

- Lärmschutz Neubaustreckenabschnitt Bamberg
- S-Bahnhalt Forchheim-Nord
- zweigleisige Abschnitte Coburg
- Werratalbahn

FAZIT

Grundsätzliche Ziele für Oberfranken:

1. Westoberfranken: Optimale Integration und Nutzung der Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt
2. Ostoberfranken: Beseitigung der „Dieselinsel“ Ostoberfranken, damit Elektrifizierung aller Hauptstrecken in Oberfranken

EXKURS

Schienenüberhöhung

Initiative des Bayerischen Bauindustrieverbands zusammen mit Stadt Bayreuth/Sächsisch-Bayerisches Städtenez

- Messfahrten zur Ermittlung der Gleisgeometrie am 03.06.2014 Hersbruck – Hof beidseitig des Fichtelgebirges (via BT und MAK)
- Derzeit Auswertung durch TU München (Pro Zeit)

4. Erweiterung S-Bahn Nürnberg

Nürnberg – Neuhaus a.d.P. Sektor Nordost

Nürnberg – Neustadt a.d.A. Sektor West

Voraussetzungen:

1. Elektrifizierung über BVWP
2. Bereitstellung Ausbaumittel S-Bahn über BSchwAG
3. Aufstockung der Regionalisierungsmittel für Länder

Vorteil für EMN und Oberfranken:

- Verdichtung Fahrplanangebot Nürnberger Umland
- Entflechtung Nah- und Regionalverkehr

5. Zusammenarbeit mit der Metropolregion Nürnberg

VGN

- Zusammenarbeit bei der Gestaltung der Verkehrsleistungen
- Nutzung der Marketingkompetenz und -ressourcen

ZVGN

Gremienarbeit mit Bündelung der politischen Einflussnahme (z. B. Fortführung/Dynamisierung der Regionalisierungsmittel)

EMN / Forum Verkehr und Planung

Erörterung und Willensbildung/Zielsetzungen
(z. B. 12-Punkte-Ausbauprogramm der IHK der EMN)

Interessensgemeinschaft Elektrifizierung Nürnberg – Bayreuth/Cheb (IG E) als Projektgruppe unter dem Dach der EMN/Forum Verkehr und Planung - Gründung, Ziele und Maßnahmen

Andere Netzwerke:

- Kooperation mit **Sächsisch-Bayerischem Städtenetz, CLARA II** (im Konsens)
- **„Planungsarbeitsgemeinschaft Mittelbayern“** für „Metropolenbahn“ Nürnberg – Schwandorf – Prag (Dissens, da dort nicht mehr als Ergänzung, sondern als Alternative zur Franken-Sachsen-Magistrale gesehen wird)

FAZIT

Die Europäische Metropolregion Nürnberg und die Mitwirkung in der EMN sind für die Bahnanbindung von Oberfranken zunehmend wichtig.
Sie kann aber eigene Initiativen oder die Kooperation innerhalb Oberfrankens bzw. in anderen regionalen Netzwerken nicht ersetzen.

Und in Bezug auf die Themenreihe von Oberfranken Offensiv:

Moderner Schienenverkehr in Oberfranken –
eine strukturpolitische Einflussgröße ersten Ranges