

Das Nürnberger S-Bahnnetz ist erheblich gewachsen

von Thomas Naumann, Würzburg, und Ulrich Rockelmann, Nürnberg

Dezember 2010: Verdreifachte Netzlänge

Mit Investitionen von rund 400 Mio Euro begann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 tatsächlich ein neues Zeitalter für die Nürnberger S-Bahn; von bislang 67 km Betriebslänge verdreifachte sich die Netzlänge damit an einem Tag auf nun 224 km. Neu hinzu kamen die Abschnitte von Nürnberg nach Ansbach und Bamberg, von Feucht nach Neumarkt und von Lauf nach Hartmannshof.

Das hört sich zunächst einmal gut an, doch schon bei etwas tiefergehendem Blick offenbaren sich eine Fülle von Fakten, die den Quantensprung im SPNV doch recht deutlich reduzieren auf einen „ein bisschen“ verbesserten Regionalbahnverkehr, und manchmal nicht einmal das. Sehen wir uns nun das Netz und die einzelnen Strecken nach dem aktuellen Stand etwas genauer an, bevor wir einen Blick auf die gegenwärtige betriebliche und verkehrliche Situation werfen und uns den Zukunftsperspektiven zuwenden.

Linie S1 (Ost) Nürnberg - Hartmannshof

Bis Lauf (links Pegnitz) handelt es sich um die bereits bestehende ursprüngliche Linie S1. Der weitere, 20 km lange Ausbauabschnitt nach Hartmannshof musste elektrifiziert werden. (...) Der bisherige Bahnhof Pommelsbrunn bei km 32,2 am Westrand der Gemeinde wurde für den Personenverkehr geschlossen und zur Abzweigstelle (Verbindungsstrecke nach Hersbruck rechts d.Pegnitz) rückgestuft. Der neue Haltepunkt Pommelsbrunn mit seinen beiden Seitenbahnsteigen liegt unweit des Ortszentrums bei km 33,8.

Die bereits bestehenden Bahnsteige in Lauf (links P.) und Hersbruck (links P.) mussten nur relativ geringe Erweiterungen erfahren, bei den anderen Stationen waren dagegen weitgehende Neuanlagen nötig. Erleichtert wurde dies auch dadurch, dass man die einstigen Bahnhöfe Ottensoos und Henfenfeld schon vor der Jahrtausendwende zu reinen Haltepunkten rückgebaut hatte und dort dadurch freier planen konnte.

Obschon im Bahnhof Lauf (links P.) auch weiterhin planmäßig S- Bahnen wenden, ließ die DB das dritte Bahnsteiggleis und das stumpf endende Kehrgleis demonstrieren. Nun müssen die betreffenden Züge „kurz“ wenden, was bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten schnell zu weiteren Verspätungen führen kann. Auch im Bahnhof Hersbruck (links Pegnitz) muss übrigens „kurz“ gewendet werden.

Linie S1 (West/Nord) Nürnberg - Forchheim - Bamberg

Für den S-Bahn-Bau war es notwendig, zwischen Nürnberg und Fürth durchgehend vier Streckengleise anzulegen (bisher gab es zwischen Fürth und östlich von Neusündersbühl nur zwei Gleise und zusätzlich den viergleisigen Bahnhof Doos). Obwohl eine Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr mit jeweils zwei Gleisen erfolgte, fahren die S-Bahnen nur auf einem Gleis, nämlich dem nördlichsten. Die Rolle des 7 km langen eingleisigen Abschnitts zwischen Nürnberg Hbf und Fürth Hbf als betrieblicher Schwachpunkt ist damit bereits heute vorgezeichnet, um dort einen 20-Minuten-Takt durchführen zu können, musste der Haltepunkt Neusündersbühl ersatzlos entfallen. Gerade dort hätte sich aber eine Verknüpfung mit den Stadtbuslinien 35 und 38 angeboten! Mit der so gewählten Lösung werden bereits geringe Verspätungen eines einzelnen S-Bahn-Kurses Auswirkungen auf den Gegenverkehr haben, zumal der eingleisige Abschnitt in Fürth Hbf schon bald hinter dem Bahnsteigende in Richtung Nürnberg beginnt.

Linie S2 Altdorf - Nürnberg - Roth

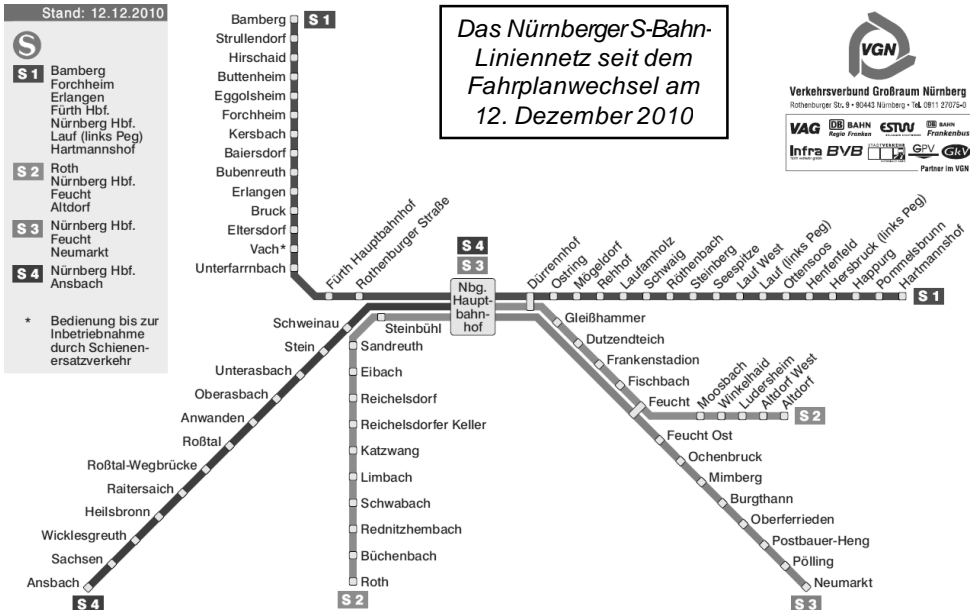
Bei dieser Linie, zuvor als S2 und S3 laufend, änderte sie baulich nichts. Der in der Praxis schon weitgehend bestehende Durchlauf mit Wechsel der Liniennummer in Nürnberg wird jetzt allerdings auch nach außen deutlich durch die einheitliche Liniennummer S2 gezeigt. Da auf der „neuen“ S2 weiterhin die vorhandenen Wendezüge eingesetzt werden müssen in Nürnberg Hbf die S-Bahn-Bahnsteiggleise 1 bis 3 unterschiedliche Höhenniveaus entsprechend der jetzt hier eingesetzten Fahrzeuge aufweisen. Besonders gut kann man dies an Gleis 1 erkennen, dessen neuer östlicher Bahnsteigteil sichtlich niedriger ist.

Linie S3 Nürnberg - Neumarkt (Oberpfalz)

Für diese 36km lange S-Bahnlinie werden zwischen Feucht und Neumarkt die Fernbahngleise der Strecke nach Regensburg mitbenutzt, während es von Nürnberg bis Feucht eigene Gleise – zusammen mit der S2 – gibt. Das Betriebskonzept sieht vor, dass auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt Nürnberg - Feucht die Züge der S3 ohne Zwischenhalte verkehren. Allerdings wurde die Möglichkeit eingeräumt, bei Veranstaltungen im Stadion auch einzelne S3-Züge am nahegelegenen S-Bahnhof halten zu lassen. Die bisherige S2 nach Altdorf wies ab Fischbach bis westlich von Feucht noch einen 2,6 km langen eingleisigen Abschnitt auf.

Das zweite Gleis einschließlich Fahrleitung wurde im November 2010 verlegt, doch verhinderte der Wintereinbruch dessen beidseitige Anbindung. So gab es zum Fahrplanwechsel weiterhin des eingleisige Nadelöhr, was zu zahlreichen Behinderungen im Betriebsablauf führte. Da wegen der Witterungsverhältnisse die Bauarbeiten vorläufig ruhen, setzte die DB einen von 31.1.11 bis voraussichtlich 18.4.11 geltenden Änderungsfahrplan in Kraft. Danach benutzen die Züge der S3 teilweise zwischen Nürnberg Hbf und Neumarkt die Fernbahngleise, was zu einem weiteren Aufweichen des ohnehin schon holprigen Taktfahrplans führte.

Ein neuer Haltepunkt Feucht Ost entstand bei Km 86,8. Anfangs war ein weiterer Haltepunkt Woffenbach zwischen Pölling und Neumarkt vorgesehen, nach heftigen Protesten zahlreicher Anwohner „beerdigte“ man aber das Projekt. Nun wird der Neumarkter Stadtteil wie bisher nur durch Busse erschlossen. Von der Idee eines Haltepunktes Pölling-Woffenbach (bei gleichzeitiger Aufgabe des Hp Pölling) kam man glücklicherweise wieder ab – eine solche S-Bahn-Station hätte von der Lage her keinem der beiden Stadtteile Verbesserungen verschafft.



Im Bahnhof Neumarkt wurde der Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 4 für die S-Bahn umgebaut; er hat nun eine Nutzlänge von 170 m bei einer Bahnsteighöhe von 76 cm. Hier baute man auch einen Aufzug ein. Die Anschluss-Regionalbahnen von und nach Regensburg werden seit dem Fahrplanwechsel von Elektrotriebwagen der Firma Agilis gefahren, wobei ein Umstieg von/zur S-Bahn am selben Bahnsteig möglich ist. Als 220 m lange Fernbahnsteige fungieren künftig die an den Gleisen 1 (Hausbahnsteig) und 5.

Linie S4 Nürnberg - Ansbach

Die S-Bahn benutzt hier auf gesamter Länge (44 km) die normalen Bahnanlagen mit, über die neben den jeweils im 2-Stunden-Takt fahrenden IC-Zügen Nürnberg – Aalen - Stuttgart - Karlsruhe und RE-Zügen Nürnberg - Backnang - Stuttgart auch reger Durchgangsgüterverkehr abgewickelt wird. Überholgleise gibt es in Nürnberg-Stein, Roßtal und Wicklesgreuth. Heilsbronn wurde zwar wieder zum Bahnhof aufgewertet, doch das früher vorhandene Überholgleis wurde nicht wieder aufgebaut. Die Bahnsteige in Schweinau, Roßtal und Sachsen hatten bereits S-Bahn-gerechten Standard. In Oberasbach wurden die alten Bahnsteige provisorisch erhöht, denn die neuen Bahnsteige können erst nach dem Ersatz des Bahnübergangs durch eine Straßenunterführung in Betrieb gehen.

Am 7.10.09 wurde zwischen dem Freistaat Bayern und der DB eine Planungsvereinbarung für die Verlängerung der S4 um 23 km von Ansbach nach Dombühl unterzeichnet. In diesem Zusammenhang wird auch der Bahnhof Leutershausen-Wiedersbach für den Personenverkehr reaktiviert.

Im Gegensatz zu den Linien S1 bis S3, die die Gleise 1 bis 3 benutzen, fährt die S4 in Nürnberg Hbf vom weit südlich des Empfangsgebäudes gelegenen Gleis 22 ab. Das wird wohl noch lange so bleiben, weil es nur durch aufwändige Kreuzungsbauwerke im westlichen Gleisvorfeld zu beheben wäre. Wenn jedoch Ende 2011 die neue Straßenbahnverbindung vom Hauptbahnhof zum Aufseßplatz in Betrieb genommen wird, besteht vom Gleis 22 zur künftigen Straßenbahnhalte „Celtisplatz“ am Südausgang von Nürnberg Hbf ein Übergang mit nur kurzem Fußweg!

Eröffnung des erweiterten Netzes

Wegen der Bauverzögerungen und der dadurch resultierenden vielen Provisorien verzichtete die DB nachvollziehbarerweise auf eine große Eröffnungsfeier für die Nürnberger S-Bahnerweiterung.

Zwischen Nürnberg Hbf und Fürth Hbf konnte das S-Bahngleis überhaupt nicht bedient werden, und auch nach dessen Inbetriebnahme eine Woche später waren die Halte Steinbühl und Rothenburger Straße noch außer Betrieb, In Richtung Erlangen stand im Hp Fürth-Burgfarrnbach nur ein Gleis zur Verfügung, die Halte in Vach entfielen wegen Anpassungsarbeiten an den Bahnsteigen völlig und in Erlangen-Bruck hielten nur die Züge in Richtung Fürth.

Und was in der Öffentlichkeit befürchtet worden war, trat am ersten Betriebstag – glücklicherweise einem Sonntag und daher ohne Berufs- und Schülerverkehr – auch teilweise ein: Zugausfälle und Verspätungen. Während es auf der S2 (Altdorf - Nürnberg - Roth) recht gut klappte, hakete es auf den übrigen Relationen.

Die Erweiterung des S-Bahnnetzes hatte also, wie von Vielen befürchtet, einen überaus schlechten Beginn!

Gründe für den enttäuschenden Start

Warum geriet der 12.12.10 nicht zu einem glanzvollen Feiertag, sondern eher zu einem Tag der Enttäuschungen auf breiter Front?

Da wäre zum einen das leidige Thema der vollständig nicht vorhandenen neuen Fahrzeuggeneration. Wie auch von anderen Neubeschaffungen der DB und anderen Bahngesellschaften gewohnt, war es nicht gelungen, bis zum Betriebsstart eine Zulassung für die 42 Elektrotriebwagen der BR 442 zu erhalten. Wenn das Zulassungsverfahren nun nicht noch weiter belastet wird, könnte im günstigsten Fall zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2011 der Einsatz der BR 442 beginnen und der Ersatzfuhrpark, der aus einem Mischmasch von Rollmaterial unterschiedlicher Provenienz besteht, durch zumindest konzeptionell für einen S-Bahnverkehr geeignete Züge ersetzt werden. Die sich dann im Alltag bewähren müssen... Vorwiegend deswegen ist die Einführung der Marke „S-Bahn“ erst einmal nicht überzeugend gelungen.

Beispiel Ansbach: 92 Mio Euro investiert, drei Jahre Bauzeit inklusive sechs Wochen Totalsperrung, nun heißt das Ganze „S-Bahn“, aber die Menschen vermögen nicht zu erkennen, was sich denn nun verbessert haben soll – es gab auch vorher schon einen anständigen Fahrplan. Und nicht nur auf die neuen Fahrzeuge muss man weiter warten, sondern auch auf den versprochenen neuen Haltepunkt Petersaurach-Nord.

Der Beobachter fragt sich aber auch, ob der einstmals akkurat definierte und sorgfältig verwendete Begriff „S-Bahn“ als Qualitätshotenschaft nun eigentlich inflationär auf alles angewendet werden soll, was Räder hat und auf Eisenbahngleisen fährt – egal, ob ein einheitlicher (oder überhaupt ein) Takt gefahren wird, ob es überhaupt wahrnehmbare Qualitätsverbesserungen gegenüber dem Status quo ante gibt oder ob „S-Bahn“ im Extremfall sogar mit einem Wandel hin zum Schlechteren gleichgesetzt werden muss. Spätestens mit der Inbetriebnahme der BR 442 wird der Fahrkomfort durch „Zusammenpferchen“ auf engem Raum eingeschränkt, wie man das leider auch von vielen anderen Verkehren mit Neufahrzeugen kennt. Wenn dann noch die Fahrplanveränderungen marginal ausfallen und die Infrastruktur auf sparsamstem Niveau ausgebaut (oder, konkret im Fall Nürnberg sogar zurück gebaut), sind solche Zweifel erlaubt...

Massive Durchschlagskraft auf den Fehlstart hat der „Sparbrötchenausbau“ zwischen Nürnberg und Fürth, Brot- und Butterstrecke des ganzen Netzes überhaupt. Man wird wohl nicht so ganz falsch liegen, wenn man dafür Vorgaben aus der Ära Mehdorn verantwortlich macht. Fakt ist jedenfalls, dass das unlogische, für den verkehrlichen Erfolg kontraproduktive, die Betriebsabwicklung behindernde und klare Angebotsstrukturen unmöglich machende Infrastrukturkonzept zwischen Nürnberg und Fürth mit lediglich einem S-Bahngleis trotz viergleisigem Ausbau einen Geburtsfehler ersten Ranges darstellt. Und leider wird es nachträglich wohl nur mit viel Geld wieder gut zu machen sein.

Rückblick auf eine verkorkste Gesamtplanung

Ursprünglich gab es für die Ausdehnung der S-Bahn von Nürnberg nach Bamberg eine schlüssige Gesamtplanung. Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 8 (VDE-8) München - Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin, das zwischen Nürnberg und Ebensfeld einen viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke vorsieht, sollte zeitgleich der S-Bahnausbau geplant, gebaut und finanziert werden. Ohne hier auf den verkehrlichen Sinn oder die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens VDE-8 eingehen oder diese werten zu wollen, wäre damit eine belastbare Vorgehensweise vorhanden gewesen, die dazu hätte führen können, dass wir 2010 nicht die Einweihung eines – stellenweise bis zur Unkenntlichkeit gerupften – Stückwerks namens „S-Bahn“ erlebt hätten, sondern das zehnjährige Betriebsjubiläum im Vollausbau.

Doch die „ja schon, vielleicht aber doch nicht oder wenigstens nicht gleich“-Philosophie, mit der das Projekt VDE-8 mal beschleunigt, mal beerdigt, mal aufgeschoben wurde, hat dafür gesorgt, dass der massiv angewachsene Güterverkehr, der mit den Jahren verdichtete ICE-Verkehr zwischen München und Berlin und der SPNV sich auch heute noch eine völlig unzureichende Infrastruktur teilen müssen, und das noch auf lange Jahre, Nun wird das wichtigste Teilprojekt, nämlich der viergleisige Ausbau Fürth - Ebensfeld, als allerletzter Baustein hinzukommen. Völlig verkehrte Welt: Dort, wo mit den geringsten Kosten die höchste Nachfrage erreicht und der größte Nutzen gestiftet werden könnte, herrscht Stillstand. Und dort, wo mit äußerst hohem Aufwand der niedrigste Nutzen in verkehrlicher Hinsicht erzielt werden kann, wird nun mit voller Kraft gebaut. Das verstehe, wer will.

Dort, wo man dann dennoch baut, ist der Aufwand teilweise sinn- und zwecklos: Im „Knoblauchland zwischen Fürth und Erlangen sollte ursprünglich ein großer Gewerbepark entstehen und durch einen Verschwenk der in diesem Abschnitt dann neuen S-Bahn angebunden werden. Der Gewerbepark wird zwar schon seit Jahren nicht mehr geplant, der ca. 3 km lange S-Bahn-Neubau aber trotzdem durch die Gemüsefelder angelegt. (...) Die Stadt Fürth wehrt sich gegen diesen „S-Bahn-Verschwenk und plädiert für die bisherige Führung über den Bahnhof Vach, was in zwei Varianten auch einem „standardisierten Bewertungsverfahren“ unterzogen wurde. Ergebnis: negativ – beide Varianten mit einem bzw. zwei Halten in Fürth-Stadeln entlang der Bestandsstrecke mit entsprechenden Erschließungseffekten verfehlten das Ziel „Wirtschaftlichkeit“ ganz knapp. Der Verschwenk überschreitet hingegen den magischen Wert von 1,0 und ist förderfähig. „Ohne Fahrgäste über den Acker“ ist also nach unseren Bewertungsinstrumenten wirtschaftlich, „mit Erschließung entlang des Bestandes“ aber nicht – da darf man doch fragen, wie ein solches Ergebnis zustande kommt.

Der Stadt Fürth, die genau das gerne wissen möchte, wird von höherer Stelle übrigens keine Akteneinsicht gewährt – das Land verweigert weitergehende Auskünfte zu den Untersuchungskriterien; lediglich das Ergebnis wird mitgeteilt – ein Gebaren,

wie man es eigentlich eher absolutistischen Zeiten zuordnen würde und das man in einer demokratisch verfassten Gesellschaft überwunden geglaubt hatte...

Dabei haben wir gerade hier alle Zeit der Welt, neu und sinnvoll zu planen. Hier ist noch so viel zu tun, dass es Tausend wichtigere Baustellen gibt als ausgerechnet ein sinnfreies Gleis über einen Acker zu legen. Wegen des vertagten viergleisigen Ausbaus im Rahmen des VDE 8.1- Projektes sind gerade auf diesem Streckenabschnitt viele Rückstände zu finden, die den Betrieb beeinträchtigen und die Streckenkapazität einschränken (mechanische Sicherungsanlagen, schienengleiche Überwege) und deren Beseitigung frühestens ab 2017 angegangen wird. Die Folge ist, dass der Westteil der S-Bahnlinie 1 sowohl was die Infrastruktur angeht als auch hinsichtlich der Betriebsabläufe auf viele Jahre ein Torso bleiben wird.

Von offizieller Seite wird um Verständnis dafür geworben, dass die aktuelle Erweiterungsphase der Nürnberger S-Bahn mit 160 km in nur zwei Jahren aus dem Boden gestampft worden sei, während die ersten 60 km über 20 Jahre hinweg realisiert worden seien – man möge darüber nicht das System S-Bahn schlecht reden. Da hat man einerseits natürlich recht, aber andererseits legt man damit ja gerade den Finger in die Wunde: auch bei besten Rahmenbedingungen kann man nun mal nicht in zwei Jahren 160 km Strecke zur S-Bahn aufwerten – schon gar nicht, wenn man im Hintergrund um die eklatanten Schwachstellen allein des Ausbaus Nürnberg - Fürth weiß. Eine Gesamtsituation wie die zwischen Fürth und Bamberg unter den gegebenen Rahmenbedingungen zur S-Bahn erklären zu wollen, eine solche Messlatte war und ist einfach im Jahr 2010 nicht zu überspringen, sondern frühestens ab 2017 nach Vollausbau der Strecke. Nun scheitert man leider aktuell am eigenen, allzu hoch gesetzten Anspruch. Dass auch die Fahrzeuge noch nicht einsatzfähig sind, kommt natürlich in der Wahrnehmung der Menschen noch obendrauf.

Es wird argumentiert, dass all die „Halbfertigkeiten“ und Mängel, die die Menschen tagtäglich erleben und oft genug auch erdulden und erleiden müssen, doch bitte im Kontext des Quantensprungs gesehen werden mögen, der nun einmal ohne Reibungsverluste und Anlaufschwierigkeiten nicht abgehen könne. Dabei wird aber etwas ganz Wesentliches übersehen: Es musste allen Beteiligten klar sein, dass es so kommt wie es kommen musste – nicht nur wegen der fehlenden Fahrzeuge. Wenn man das dann gezielt und gerade im kritischsten Moment mit einem Paukenschlag als „S-Bahn“ vermarkten möchte, dann nehmen die Menschen das, was sie da sehen. eben auch als S-Bahn wahr Und der Paukenschlag wird zum Flop...

(...) Wir hatten doch weder Kommunal- noch Landtagswahlen in Bayern, was war denn der Zwang, jetzt einen so vollständig unreifen Zustand unbedingt als S-Bahn vermarkten zu müssen?

Blick in die Zukunft

Über lange Zeit wird man nun erst einmal den Berg an Arbeit bewältigen müssen, der zumindest ganz überwiegend bereits hätte abgetragen sein müssen, bevor man sich durch das kommunizierte Versprechen „Fahrplanwechsel 2010: Verdreifachung des S-Bahnnetzes“ weit aus dem Fenster gelehnt und so selbst unter Zugzwang gesetzt hat. Und auch dann wird man bestenfalls etwas geschaffen haben, was als hoffentlich eher stabiles denn labiles Dauerprovisorium bezeichnet werden kann. Ausbaufähig und damit wirklich zukunftssicher wäre das Ganze aber erst, wenn noch einmal deutlich investiert würde.

Hier ist vor allem die wichtige Verbindung zwischen Fürth und Neustadt (Aisch) entlang der Strecke nach Würzburg mit der in Siegelsdorf abzweigenden Strecke nach Markt Erlbach zu nennen. Doch der erwähnte „Sparbrötchenausbau“ Nürnberg - Fürth kann maximal einen 20-Minuten-Takt auf dem einzigen S-Bahngleis leisten und auch das nur um den Preis des „Ohne-Halt-Vorbeifahrens“ an Teilen der Nachfragepotenziale. Hier steht der Bau des seit Jahrzehnten geplanten und immer wieder verzögerten Haltepunkts Neustadt-Mitte mit direktem Zugang zu Altstadt, Schulzentrum, Landratsamt usw. an. (...)

Weil aber diese sehr hoch mit Güter- und Personenfernverkehr belastete Strecke zusätzlichen S-Bahnverkehr nur mit Infrastrukturausbau leisten könnte, ist auf lange Sicht kaum Bewegung zu erwarten. Neue Gleise kosten Geld, und das will niemand ausgeben – jedenfalls nicht für die Bahn, für eine autobahnähnliche vierspurige Schnellstraße in der gleichen Relation war es problemlos vorhanden. Doch hier muss etwas passieren – die Züge platzen aus allen Nähten, seit die RB- und RE-Verkehre (letztere in der Relation Nürnberg - Würzburg) auf ET 440 umgestellt wurden und die Überfüllung ständiger Stammgast in den Zügen ist. Der RE-Verkehr auf dieser Strecke‘ erfordert dringlich Doppelstockzüge.

Doch selbst im Vergleich dazu kleinere Verbesserungen erscheinen unsicher – wann werden die S-Bahnen von und nach Fürth die halbfertigen Anlagen in Nürnberg-Steinbühl nutzen können? Ungewiss. Der unschöne „Holpertakt“ von 20/40 Minuten ist durch die Infrastruktur vorgegeben und ohne aufwendige Ausbauten ebenfalls nicht zu beseitigen.

Die Erweiterung der Nürnberger S-Bahn ist gut, richtig und von großem Nutzen für die Region. Sie muss und wird fortgeführt und eines Tages auch erfolgreich abgeschlossen werden. Dann werden wir alle die widrigen Umstände, unter denen der Fahrplanwechsel am 12.12.2010 stattfand, hoffentlich längst vergessen haben. Doch bis dahin ist noch viel Arbeit zu leisten, die man besser zu Ende gebracht hätte, anstatt viel zu früh zum Feiern aufzurufen.