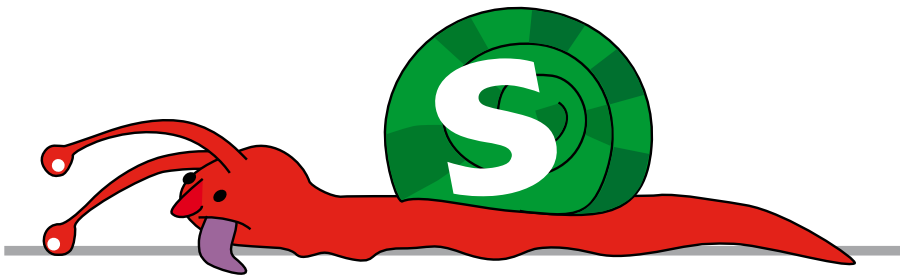


# S-Bahn Nürnberg im Jahr 2012



Im Dezember 2010 ist das erweiterte S-Bahnnetz Nürnberg offiziell an den Start gegangen. Ohne Eröffnungsfeier und „Band-Durchschneiden“. Offenbar war auch den Verantwortlichen bereits klar, dass diese S-Bahn ihren Namen nicht wirklich verdient.

Wer als Franke (oder Oberpfälzer) auf wikipedia nachschlägt, wie sich eine S-Bahn eigentlich definiert, kommt zu überraschenden Ergebnissen:

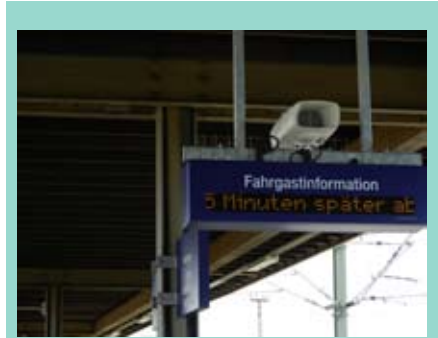
*„Taktfahrplan mit dichter Zugfolge“*  
Die Realität: Bei uns fahren (meist) zwei Züge die Stunde, zu schwer merkbaren Taktzeiten; z.B. Abfahrten ab Nürnberg Hbf Richtung Bamberg zur Minute 12 und 49, Richtung Neumarkt zur Minute 17 oder 21 und 41. Dazu kommen unterschiedliche Takte auf den einzelnen Ästen: Abends und am Wochenende wird z.B. die S 2 nach Altdorf nur alle 40 Minuten bedient.

*„Ausgeprägte Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln im öffentlichen Personennahverkehr“*  
Im Stadtgebiet Nürnberg und Fürth sind keinerlei neuen Verknüpfungen entstanden. Stattdessen wurde der vorhandene Haltepunkt Neusündersbühl aufgegeben. Die S 3 (Neumarkt) hält sogar überhaupt nicht zwischen Feucht und Nürnberg Hauptbahnhof.

*„Besondere Triebzüge mit hoher Beförderungskapazität und Beschleunigung“*  
Soweit die Theorie – bei uns fährt nach anderthalb Jahren nur ein Bruchteil der vorgesehenen Talent 2 Züge. Entsprechend überfüllt sind die Züge zu Stoßzeiten. Da die Bahnsteighöhen auf den Linien nicht übereinstimmen, muss die S 2 dauerhaft mit anderen Zügen bedient werden.

*„Erhöhte Bahnsteige, um stufenlosen Ein- und Ausstieg und schnellen (barrierefreien) Fahrgastwechsel zu ermöglichen“*  
Solange die vorgesehenen Züge nicht einsatzbereit sind, ist beim Einstieg in die Wagen jeweils eine Stufe zu überwinden. Da an vielen Stationen allerdings ohnehin noch kein barrierefreier Zugang besteht, kommt es auf diese auch schon nicht mehr an (?).

*„In Kernbereichen weitgehend vom übrigen Eisenbahnverkehr getrennte Gleise“*  
Weite Strecken werden im Mischverkehr mit Güter-, Fern- und Regionalzügen befahren und sind entsprechend stör anfällig. Dort, wo eine eigene S-Bahn Infrastruktur besteht, ist diese oft so sparsam ausgebaut, dass neue Engpässe entstehen: Wenn auf eingeleisigen Abschnitten erst der Gegenzug abgewartet werden muss, pflanzen sich Verspätungen immer weiter fort.



Verspätungen und Ausfälle



Veraltete und anfällige Ersatzzüge



Unattraktive Stationen



Wechselnde Abfahrtsgleise

# Der Schnecke Beine machen !

Gründe für die offenkundigen Mängel gibt es viele: Technische Probleme, inkompatible Standards, fehlendes Interesse und natürlich: fehlendes Geld.

Aus Sicht des VCD ist es höchste Zeit, die S-Bahn neu – und vom Fahrgast her – zu denken! Dabei geht es auch um langfristige Perspektiven für die gesamte Metropolregion. Angesichts von Klimawandel und Peak Oil ist es nicht ausreichend, den bestehenden Verkehr mit möglichst geringem Aufwand „abzuwickeln“, vielmehr muss das S-Bahnnetz attraktiv genug und fit für deutliche Fahrgastzuwächse gemacht werden.

Uns ist bewusst, dass unsere Forderungen nicht alle sofort und problemlos umsetzbar sind - aber es gilt, endlich in die Diskussion über die gewünschten Qualitäten einzusteigen. Nur mit klaren Zielen können geeignete Lösungen gesucht werden.

## Hauptbahnhof Nürnberg

- Die Verkürzung der Standzeiten macht durchgehende Fahrten zu weiteren Zielen attraktiver.
- Eine gleiche Taktung der Linienäste und die Bildung echter Durchmesserlinien vermeidet umständliche Rangierfahrten.
- Langfristig sollen alle S-Bahnen einheitlich an einem Bahnsteig verkehren. In München treffen auf der Stammstrecke sieben S-Bahnlinien auf zwei Gleisen zusammen, in Nürnberg wären es bei maximalem Netzausbau (siehe unten) lediglich vier Durchmesserlinien.

## Infrastruktur optimieren

- Insbesondere zwischen Nürnberg und Fürth ist die viergleisige Strecke intelligenter zu nutzen, so dass sich S-Bahnen begegnen können
- Statt des von der Geschichte überholten S-Bahn Verschwenks muss

die Bestandsstrecke ausgebaut werden. Die bereits fertiggestellten Gleise im Fürther Bogen müssen schnellstmöglich ans Netz genommen werden.

- Überhol- und Kreuzungsgleise ermöglichen auch in der Region mehr betriebliche Flexibilität.
- Nach der Stabilisierung des Bestandsnetzes sind Erweiterungen zu prüfen: Dabei können bestehende Linien verlängert werden und neue Ziele in das S-Bahnnetz aufgenommen werden.
- Die Systemgrenze der unterschiedlichen Bahnsteighöhen muss mittelfristig entfallen, um einheitliche Fahrzeuge einsetzen und auf Engpässe reagieren zu können.

## Innerstädtische Systemhalte

- Für eine bessere Vernetzung mit dem ÖPNV sind weitere Haltepunkte zu prüfen. Mit beschleunigungsstarken Fahrzeugen ergeben sich kaum Fahrzeitverlängerungen, aber für die Fahrgäste eine wesentlich bessere Flächenabdeckung.
- Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln müssen optimiert werden; z.B. ist in Erlangen ein direkter Zugang von den S-Bahngleisen zur Haltestelle „Arcaden“ herzustellen. In Unterfarnbach kann eine Unterführung direkt zur U-Bahn geführt werden.
- Alle S-Bahnen müssen auch innerstädtische Halte bedienen - nicht jeder Fahrgast will zum Hauptbahnhof.

## Echter Taktfahrplan

- Ein leicht merkbarer Fahrplan besteht aus gleichen Abfahrtsminuten und gleichen Taktintervallen.
- Eine Fahrt alle 20 Minuten stellt das Grundangebot dar, das zur Nebenzeit auf 30 Minuten verlängert und zur Spitzenzeit weiter verdichtet werden soll.



**Der eingleisige Betrieb zwischen Nürnberg und Fürth stellt ein unnötiges Nadelöhr dar, das kurzfristig beseitigt werden muss. Der Halt Rothenburger Straße muss seine zweite Bahnsteigkante wieder erhalten.**

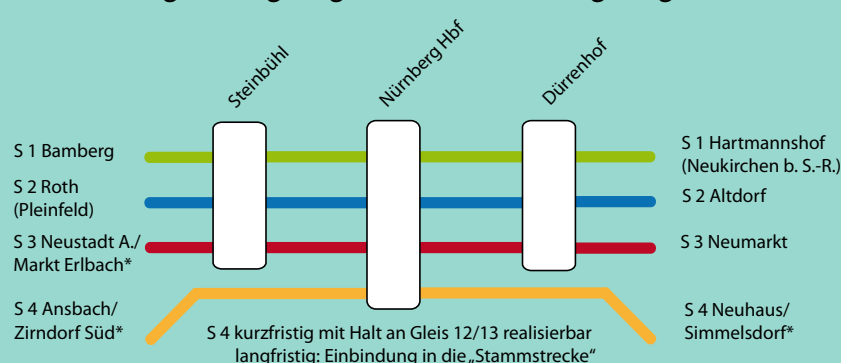
- Unterschiedliches Fahrgastaufkommen wird durch den Einsatz von Kurz- und Langzügen aufgefangen.
- Flügelzüge, die unterwegs geteilt bzw. zusammengeführt werden, können attraktive Direktverbindungen schaffen.
- Ähnlich dem erfolgreichen Nightliner schließt am Wochenende ein stündlicher Nachtverkehr die Angebotslücke auf der Städtachse Nürnberg / Fürth / Erlangen

## Kundenfreundliche Standards

- Barrierefreie Zugänge dienen nicht nur mobilitätseingeschränkten Menschen sondern sind auch eine große Hilfe bei der Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwagen. Sie sind an allen Unterwegshalten zu gewährleisten.
- Aktuelle und verkehrsmittelübergreifende Anschlussinformationen vereinfachen das Umsteigen. Gerade bei Betriebsstörungen sind die Fahrgäste frühzeitig und sinnvoll auf Alternativen hinzuweisen.
- Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Bahnhöfen um ein Vielfaches. Mit Mehrzweckabteilen und stufenlosem Einstieg ist eine Fahrradmitnahme grundsätzlich und ohne Ausschlusszeiten zu ermöglichen.

## Beispiel einer Nürnberger „Stammstrecke“:

\* = Bedienung mit Flügelzügen () = Linienverlängerungen



## Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg  
Hessestr. 4 (Ökozentrum)  
90443 Nürnberg  
U-/S-Bahn Rothenburger Str.

Fon: (0911) 47 17 43  
Fax: (0911) 47 64 73

[www.vcd.org/nuernberg](http://www.vcd.org/nuernberg)  
[vcd-nuernberg@vcd-bayern.de](http://vcd-nuernberg@vcd-bayern.de)

Bürozeiten:  
Mo bis Do 13:00 - 16:00 Uhr