



Machbarkeitsstudie „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“



Dialogforum 2024

leben
bauen
bewegen



Machbarkeitsstudie „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“



Dialogforum 2024

Christian Bernreiter

Staatsminister



Machbarkeitsstudie „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“



Dialogforum 2024

Heiko Büttner

Deutsche Bahn AG, Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern



Machbarkeitsstudie
„Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“



Dialogforum 2024

Nicole Kumpfmüller-Böhm, Matthias Trykowski

DB InfraGO AG



Machbarkeitsstudie „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“



Dialogforum 2024

Bernd Kollberg

intraplan

ARGE AuSbauNü



Vorstellung der Arbeitsgemeinschaft

Arbeitsgemeinschaft Bahnausbau Nürnberg

intraplan

Intraplan Consult GmbH

sma+

SMA und Partner AG



Schüßler-Plan

Schüßler-Plan
Ingenieurgesellschaft mbh

Verkehrsprognose und Bewertung,
Gesamtprojektleitung

Angebotsplanung

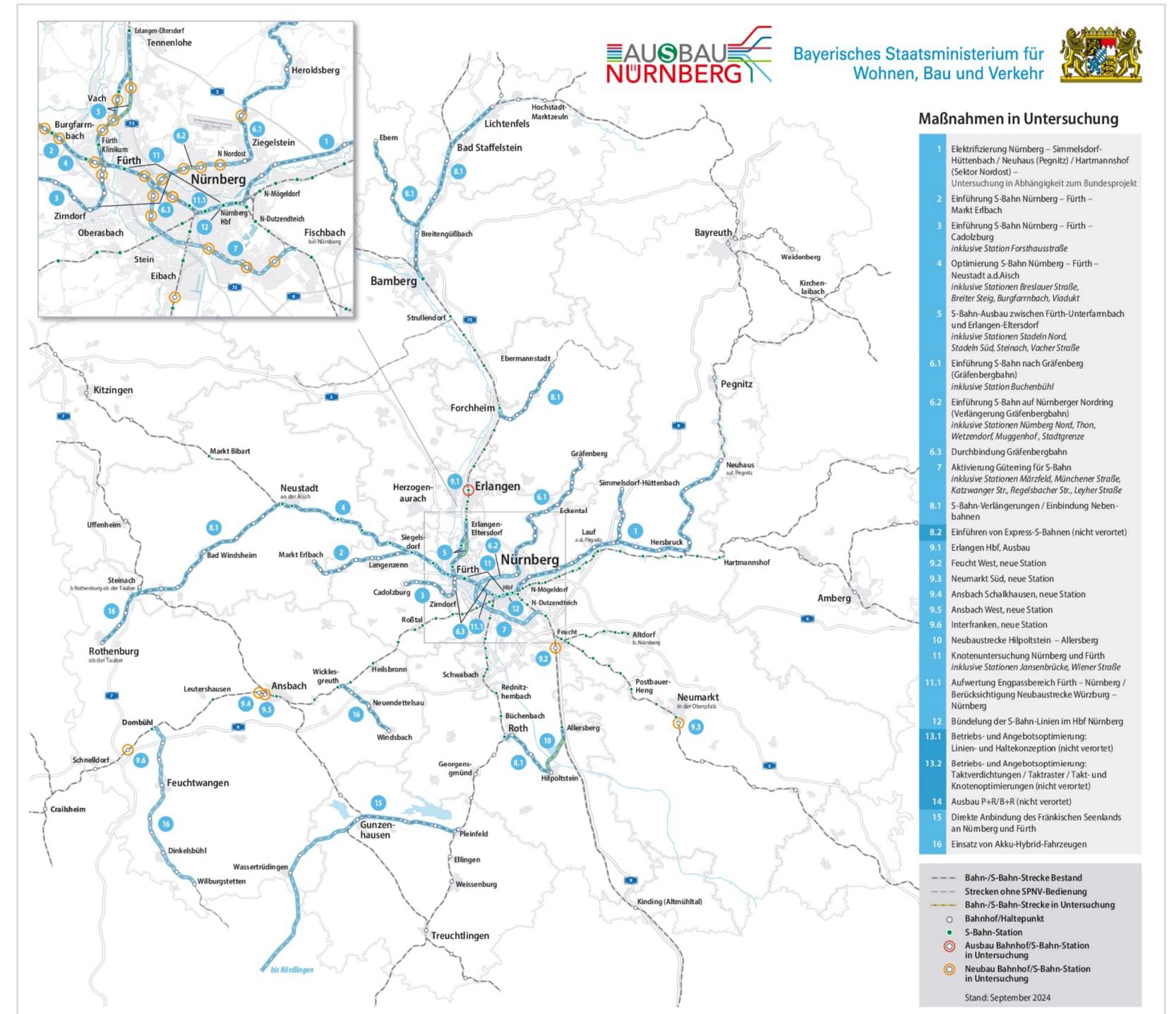
Infrastrukturplanung



Arbeitsauftrag

31 zu untersuchende Maßnahmen –
16 Hauptmaßnahmen mit Teilmaßnahmen
zu untersuchen hinsichtlich

- möglicher Angebotskonzepte (Fahrzeiten, Takte, Einbindung in übrige Schienenverkehre)
- baulicher Machbarkeit
- verkehrlicher Auswirkungen
- erforderlicher Investitionen in die Infrastruktur
- grundsätzlicher Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundesvorhaben)

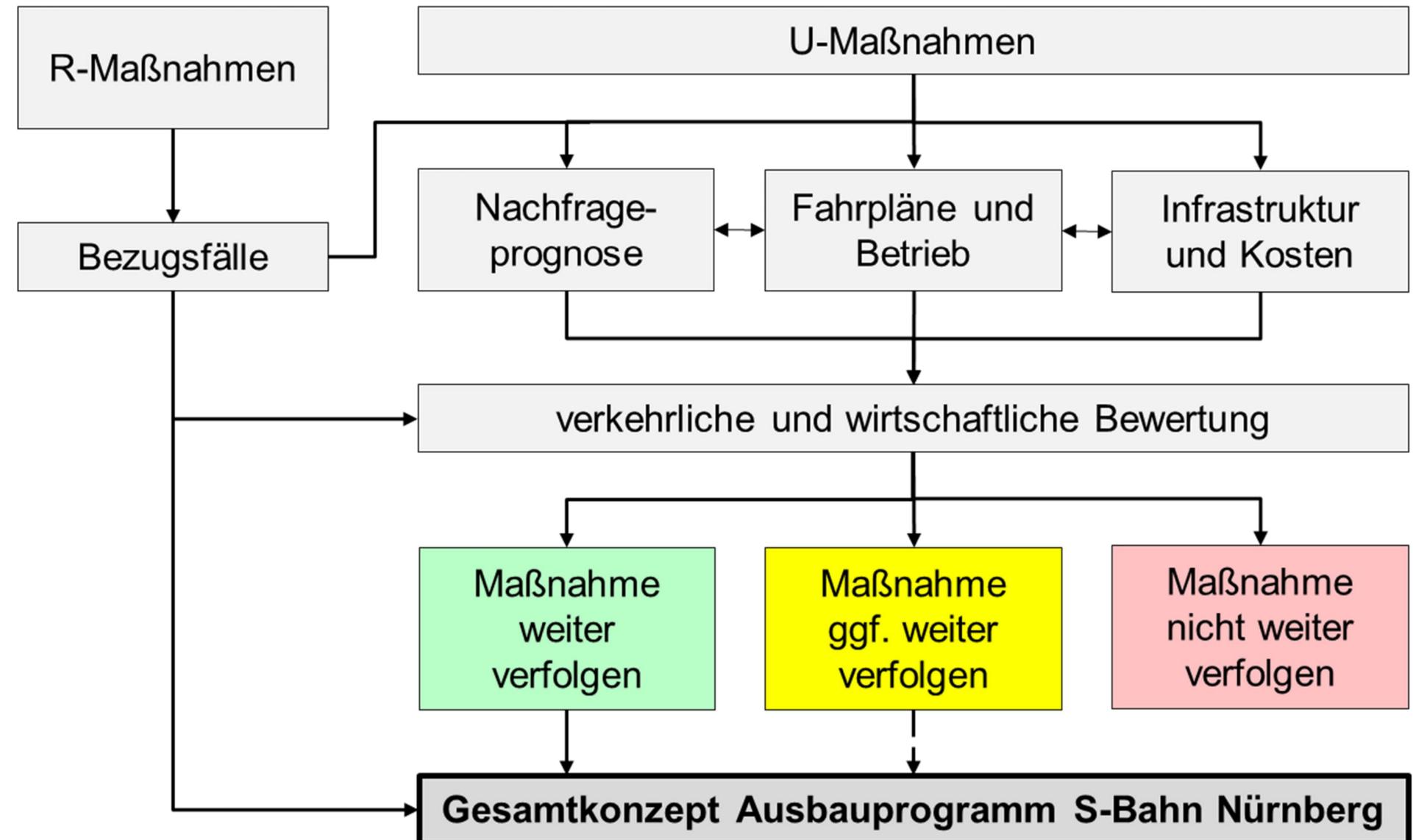




Projektstruktur

Planungsablauf

- Ermittlung der Projektwirkungen durch Vergleich des Zustands mit jeder U-Maßnahme gegenüber einem Zustand ohne Realisierung der zu untersuchenden Maßnahme (Bezugsfall)
- unter Berücksichtigung der bis zum Planungshorizont 2035 umgesetzten Maßnahmen, welche in Planung bzw. Realisierung sind (R-Maßnahmen)
- Bewertung der Maßnahme
- Gesamtkonzept für das „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“ aus allen zur Weiterverfolgung empfohlenen Maßnahmen

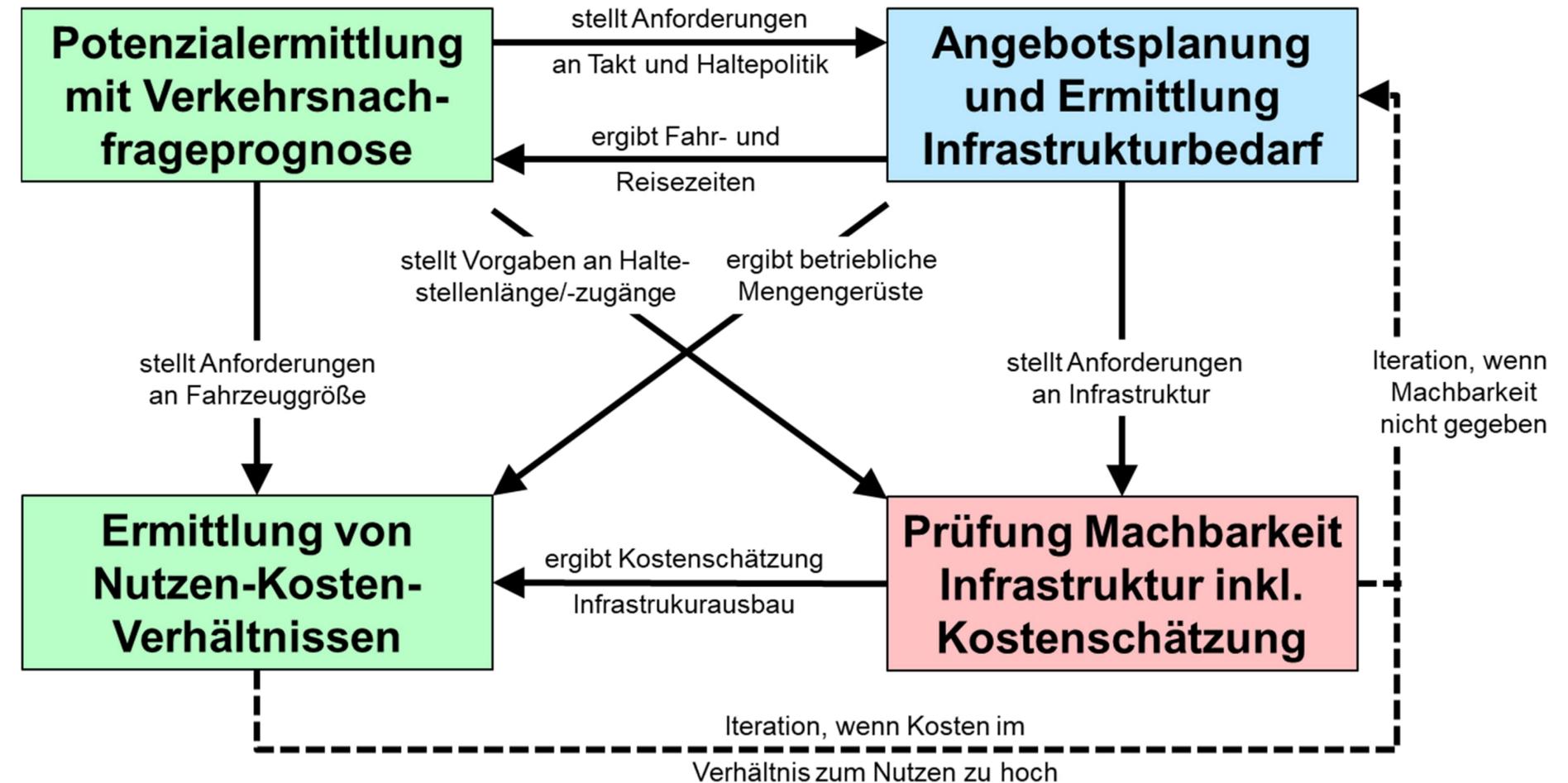




Grundsätzliche Vorgehensweise

Planungsablauf

- iterative Untersuchung der Maßnahmen im Planungsdreieck „Verkehrsprognose – Angebotsplanung – Infrastrukturplanung“
- Optimierung für ein nachfragegerechtes Angebot und einen darauf abgestimmten Infrastrukturausbau
- ggf. Iterationsschritte erforderlich





Begrifflichkeiten

Um die Projektwirkungen sämtlicher U-Maßnahmen sachgerecht erfassen zu können, wurden zwei Bezugsfälle entwickelt:

– Minimaler Bezugsfall:

Beinhaltet die R-Maßnahmen mit kurz- und mittelfristigen Inbetriebnahmezeitpunkten und absehbarem Baurecht/Finanzierung (zum Beispiel 3. Gleis Fürth – Siegelsdorf, S-Bahn-Stationen Forchheim Nord und Bamberg Süd)

– Maximaler Bezugsfall:

Beinhaltet alle Maßnahmen des minimalen Bezugsfalls zuzüglich die R-Maßnahmen mit langfristigen Inbetriebnahmezeitpunkten und noch offenem Baurecht/Finanzierung (zum Beispiel Neubaustrecke Würzburg – Nürnberg, 3. Gleis Feucht – Neumarkt)

Prognosejahr 2035:

Bis zu diesem Zeitpunkt liegen belastbare Strukturdatenprognosen für den Untersuchungsraum vor und wichtige Infrastrukturprojekte können als realisiert vorausgesetzt werden.

Kostenschätzung:

Die Abschätzung der Infrastrukturkosten im Tiefgang einer Machbarkeitsstudie (Grobkostenschätzung) erfolgt zum Preisstand 2022.

U02 Einführung S-Bahn Nürnberg – Markt Erlbach

Gutachterliche Ergebnisse

Projektidee

- elektrifizierte Ausbaustrecke (ABS) von Siegelsdorf nach Markt Erlbach
- Einführung einer S-Bahn von Nürnberg nach Markt Erlbach mit Fahrzeitreduktion und Angebotsausweitung

Angebotsplanung

- Halbstundentakt der S-Bahn-Linie S7 mit einer Fahrzeit von 41,5 Minuten von Nürnberg nach Markt Erlbach
- veränderte Fahrplanlage der RB11 Fürth – Cadolzburg, um Trassenkonflikte mit der neuen S-Bahn-Linie im Zulauf auf Fürth Hbf zu vermeiden



weitere untersuchte Haltepunkte:

- Fürth Breslauer Straße
- Fürth Burgfarrnbach-Viadukt
- Fürth Burgfarrnbach Breiter Steig



U02 Einführung S-Bahn Nürnberg – Markt Erlbach

Gutachterliche Ergebnisse

Infrastrukturplanung

- *Bedarfsplanprojekt 3. Gleis Fürth – Siegelisdorf und Ausbau Knoten Fürth unterstellt*
- Elektrifizierung und Beschleunigung der 26,7 km langen Bestandsstrecke Siegelisdorf – Markt Erlbach
- 5,5 km zweigleisiger Ausbau Siegelisdorf – Langenzenn, Kreuzungsbahnhof Adelsdorf und Ausbau Bf Markt Erlbach
- Ersatz / Auflassung von technisch nicht gesicherten Bahnübergängen
- Errichtung neuer Stellwerkstechnik, Anpassung Signaltechnik Bahnhof Siegelisdorf
- 4,6 km neue Lärmschutzwand
- Investitionen 182,4 Mio. € (Grobkostenschätzung ohne Planungskosten, Preisstand 2022)

Nachfrageprognose

- Mehrverkehr im ÖPNV: +2.400 Personenfahrten/Tag
- Pkw-Fahrleistung sinkt um 13,6 Mio. Pkw-km/Jahr



U02 Einführung S-Bahn Nürnberg – Markt Erlbach

Gutachterliche Ergebnisse

Bewertung

Summe Nutzen	6.327 T€ je Jahr	➔	Der Nutzen der Maßnahme übersteigt die Kosten
Kapitaldienst neue Infrastruktur	5.378 T€ je Jahr		
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,2		
Empfehlung der Gutachter	Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden		

U03 Einführung S-Bahn Nürnberg – Cadolzburg

Gutachterliche Ergebnisse

Projektidee

- elektrifizierte Ausbaustrecke (ABS) von Cadolzburg nach Fürth
- Einführung einer S-Bahn von Nürnberg nach Cadolzburg mit Beibehaltung der bestehenden Haltepolitik

Angebotsplanung

- Halbstundentakt der S-Bahn-Linie S8 mit einer Fahrzeit von 48,5 Minuten von Nürnberg nach Cadolzburg
- Einkürzung der RB12 auf die Strecke Markt Erlbach – Fürth Hbf. Die Bedienung Fürth Hbf – Nürnberg Hbf übernimmt die Linie S8



weiterer untersuchter Haltepunkt:

- Fürth Forsthausstraße



U03 Einführung S-Bahn Nürnberg – Cadolzburg

Gutachterliche Ergebnisse

Infrastrukturplanung

- *Bedarfsplanprojekt 3. Gleis Fürth – Siegelisdorf und Ausbau Knoten Fürth unterstellt*
- Elektrifizierung und Beschleunigung der 12,1 km langen Bestandsstrecke Fürth – Cadolzburg
- Kreuzungsbahnhof Weiherhof und Ausbau Bf Cadolzburg
- Ersatz / Auflassung von technisch nicht gesicherten Bahnübergängen
- 5,5 km neue Lärmschutzwand
- Investitionen 74,0 Mio. € (Grobkostenschätzung ohne Planungskosten, Preisstand 2022)

Nachfrageprognose

- Mehrverkehr im ÖPNV: +1.100 Personenfahrten/Tag
- Pkw-Fahrleistung sinkt um 5,1 Mio. Pkw-km/Jahr



U03 Einführung S-Bahn Nürnberg – Cadolzburg

Gutachterliche Ergebnisse

Bewertung

Summe Nutzen	3.098 T€ je Jahr	➔	Der Nutzen der Maßnahme übersteigt die Kosten
Kapitaldienst neue Infrastruktur	2.776 T€ je Jahr		
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,1		
Empfehlung der Gutachter	Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden		

U04 Optimierung S-Bahn Nürnberg – Neustadt (Aisch)

Gutachterliche Ergebnisse

Projektidee

- ganztägige Taktverdichtung der S-Bahn-Linie S6 von Nürnberg Hbf nach Neustadt (Aisch) von Stunden- auf Halbstundentakt
- Beibehaltung der bestehenden Haltepolitik

Angebotsplanung

- Halbstundentakt der S-Bahn-Linie S6 mit einer Fahrzeit von 37 Minuten von Nürnberg Hbf nach Neustadt (Aisch)
- keine Anpassungen für RE10 und RB12 ggü. minimalem Bezugsfall





U04 Optimierung S-Bahn Nürnberg – Neustadt (Aisch)

Gutachterliche Ergebnisse

Infrastrukturplanung

- *Bedarfsplanprojekt 3. Gleis Fürth – Siegelsdorf und Ausbau Knoten Fürth unterstellt*
- Trassierungsanpassungen in Siegelsdorf und Emskirchen für schnelle Ein- und Ausfahrt
- Umbau Bf Emskirchen:
Neubau Außen- und Mittelbahnsteig sowie barrierefreier Ausbau, Neubau Bahnhofsgleis auf einer Länge von ca. 1,4 km
- vereinzelt passiver Lärmschutz
- Investitionen 26,5 Mio. € (Grobkostenschätzung ohne Planungskosten, Preisstand 2022)

Nachfrageprognose

- Mehrverkehr im ÖPNV: +1.200 Personenfahrten/Tag
- Pkw-Fahrleistung sinkt um 5,1 Mio. Pkw-km/Jahr



U04 Optimierung S-Bahn Nürnberg – Neustadt (Aisch)

Gutachterliche Ergebnisse

Bewertung

Summe Nutzen	30 T€ je Jahr	➔	Der Nutzen der Maßnahme ist niedriger als die Kosten
Kapitaldienst neue Infrastruktur	850 T€ je Jahr		
Nutzen-Kosten-Verhältnis	0,04		
Empfehlung der Gutachter	Die Maßnahme sollte nicht weiterverfolgt werden		

V39 Sektor West

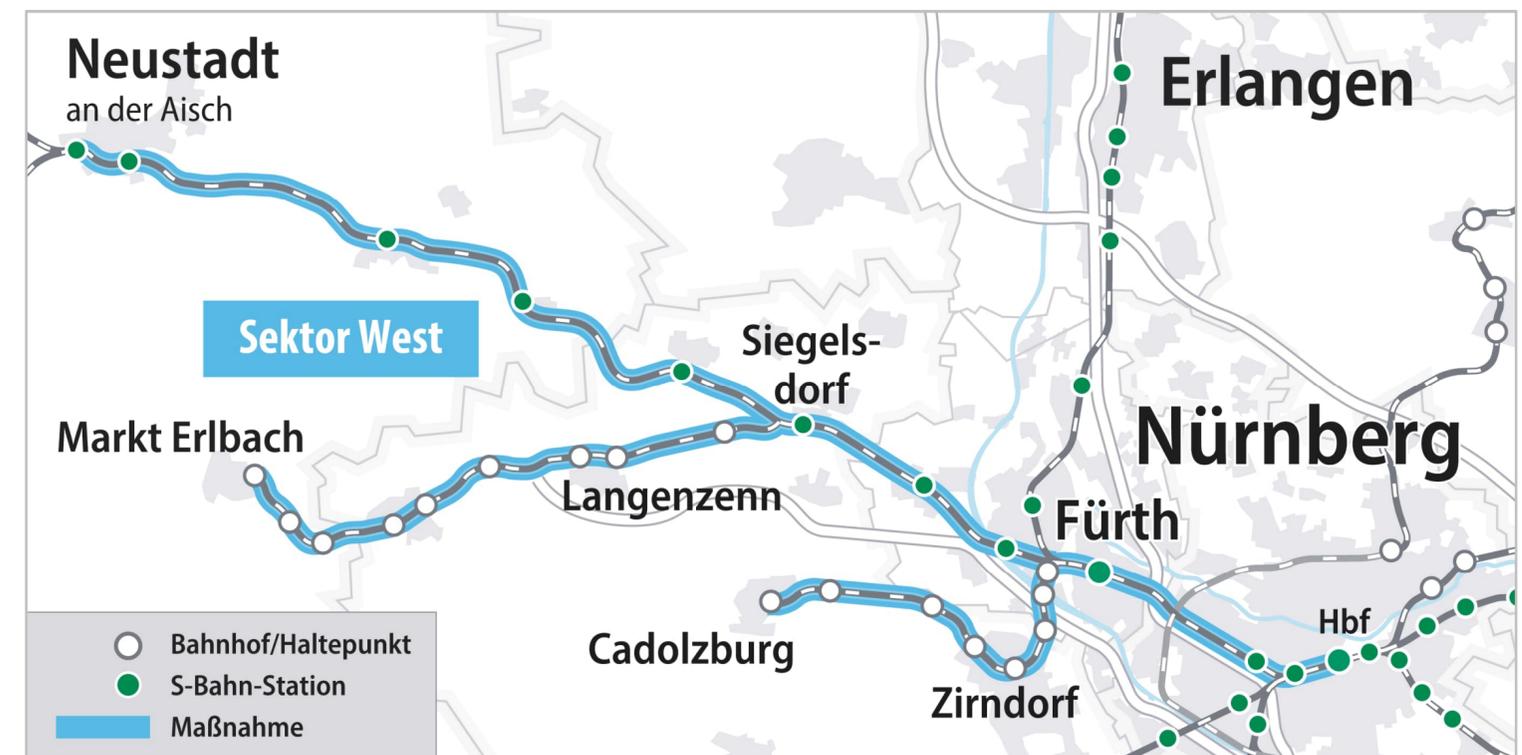
Gutachterliche Ergebnisse

Projektidee

- Elektrifizierung der Ausbaustrecken von Markt Erlbach nach Siegelsdorf sowie Cadolzburg nach Fürth Hbf
- Expressbedienung zwischen Siegelsdorf und Fürth Hbf, S6 mit kürzerer Fahrzeit sowie Ersatz der Linien RB12 und RB11 jeweils durch die S-Bahn

Angebotsplanung

- S6 Neustadt (Aisch) – Nürnberg im Stundentakt
- Halbstundentakt zwischen Cadolzburg und Nürnberg mit einer Fahrzeitreduktion von 3 Minuten
- Stundentakt zwischen Markt Erlbach und Nürnberg mit einem stündlichen Verstärker zwischen Markt Erlbach und Fürth und einer Fahrzeitreduktion von 13 Minuten





V39 Sektor West

Gutachterliche Ergebnisse

Infrastrukturplanung

- *Bedarfsplanprojekt 3. Gleis Fürth – Siegelsdorf und Ausbau Knoten Fürth unterstellt*
- Elektrifizierung und Beschleunigung der Bestandsstrecken
Siegelsdorf – Markt Erlbach (26,7 km) sowie Fürth – Cadolzburg (12,1 km)
- 5,5 km zweigleisiger Ausbau Siegelsdorf – Langenzenn
- Kreuzungsbahnhof Adelsdorf und Weiherhof sowie Ausbau der Bahnhöfe Markt Erlbach und Cadolzburg
- insgesamt 10,1 km neue Lärmschutzwände
- Investitionen 256,4 Mio. € (Grobkostenschätzung ohne Planungskosten, Preisstand 2022)

Nachfrageprognose

- Mehrverkehr im ÖPNV: +3.300 Personenfahrten/Tag
- Pkw-Fahrleistung sinkt um 17,7 Mio. Pkw-km/Jahr



V39 Sektor West

Gutachterliche Ergebnisse

Bewertung

Summe Nutzen	8.609 T€ je Jahr	Der Nutzen der Maßnahme ist annähernd identisch zu den Kosten
Kapitaldienst neue Infrastruktur	8.154 T€ je Jahr	
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,1	
Empfehlung der Gutachter	Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden	

U06.1 Einführung einer S-Bahn nach Gräfenberg

Gutachterliche Ergebnisse

Projektidee

- elektrifizierte Ausbaustrecke (ABS) von Nürnberg Nordost nach Gräfenberg
- Einführung eines S-Bahn-Angebotes zwischen Nürnberg Nordost und Gräfenberg inklusive einer Fahrzeitreduktion sowie einer Angebotsausweitung mit zusätzlichem Halt in Buchenbühl (Außenbahnsteig)

Angebotsplanung

- Halbstundentakt der S-Bahn-Linie S9 mit einer Fahrzeit von 34,5 Minuten von Nürnberg Nordost nach Gräfenberg (Fahrzeitreduktion von 6 Minuten)
- Zugkreuzungen in Forth (neuer Kreuzungsbahnhof) und nördlich von Heroldsberg (neuer zweigleisiger Abschnitt)





U06.1 Einführung einer S-Bahn nach Gräfenberg

Gutachterliche Ergebnisse

Infrastrukturplanung

- Elektrifizierung und Beschleunigung der 28,2 km langen Bestandsstrecke
- 2,8 km zweigleisiger Ausbau Heroldsberg – Heroldsberg Nord
- Kreuzungsbahnhof Forth sowie neuer Haltepunkt Buchenbühl
- Ersatz / Auflassung von technisch nicht gesicherten Bahnübergängen
- Anpassung Signaltechnik
- Investitionen 140,7 Mio. € (Grobkostenschätzung ohne Planungskosten, Preisstand 2022)

Nachfrageprognose

- Mehrverkehr im ÖPNV: +1.300 Personenfahrten/Tag
- Pkw-Fahrleistung sinkt um 6,7 Mio. Pkw-km/Jahr



U06.1 Einführung einer S-Bahn nach Gräfenberg

Gutachterliche Ergebnisse

Bewertung

Summe Nutzen	4.458 T€ je Jahr	➔	Der Nutzen der Maßnahme ist annähernd identisch zu den Kosten
Kapitaldienst neue Infrastruktur	4.474 T€ je Jahr		
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,0		
Empfehlung der Gutachter	Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden		

U06.2 Einführung S-Bahn auf Nürnberger Nordring

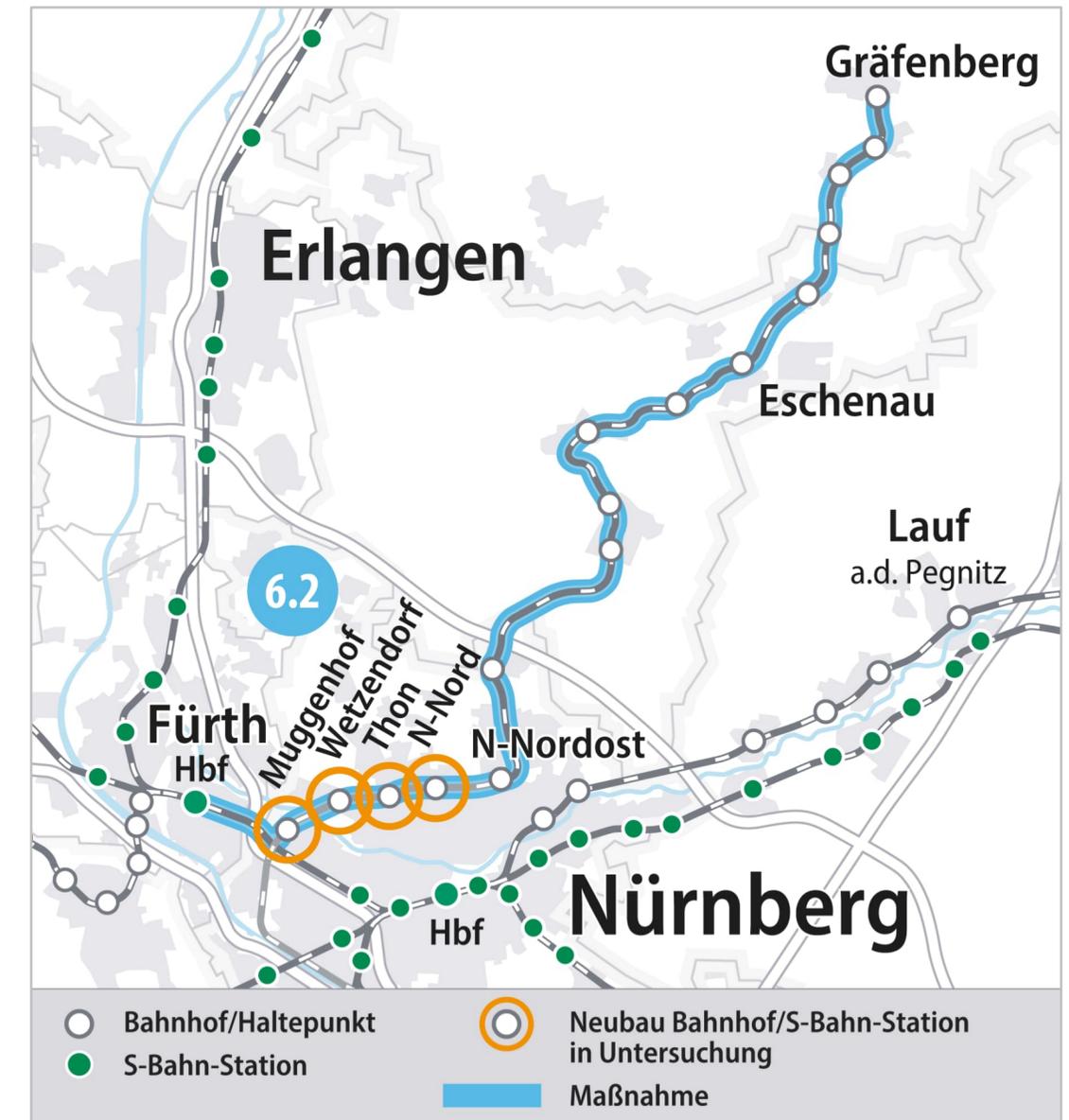
Gutachterliche Ergebnisse

Projektidee

- elektrifizierte Ausbaustrecke (ABS) auf der Nürnberger Ringbahn-Nord von Fürth nach Nürnberg Nordost
- Verlängerung der S-Bahn von Nürnberg Nordost nach Fürth Hbf mit vier neuen S-Bahn-Stationen an der Ringbahn

Angebotsplanung

- Halbstundentakt der S-Bahn-Linie S9 mit einer Fahrzeit von 13,5 Minuten zwischen Nürnberg Nordost und Fürth
- die Gesamtfahrzeit von Fürth Hbf nach Gräfenberg beträgt 48 Minuten





U06.2 Einführung S-Bahn auf Nürnberger Nordring

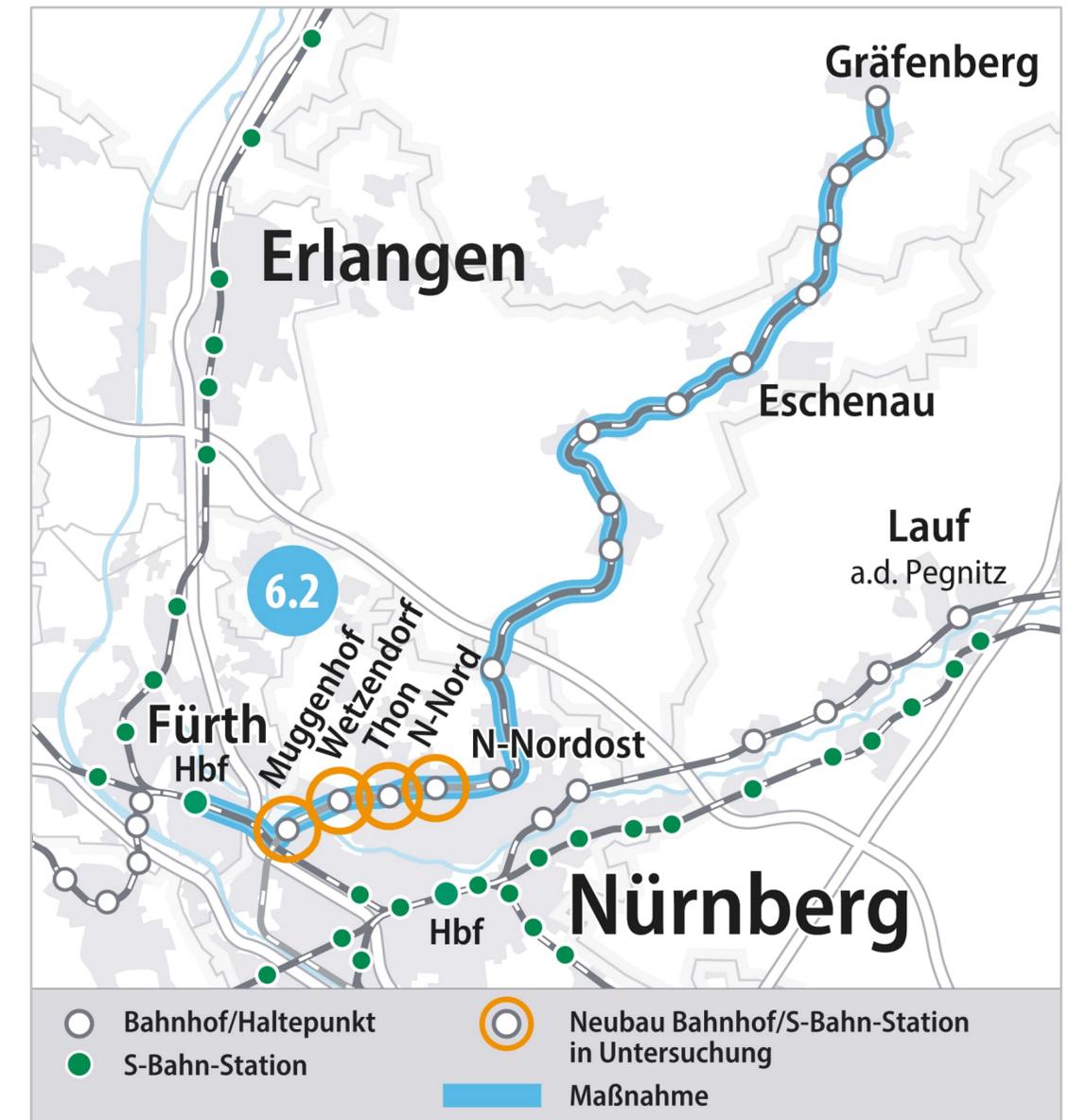
Gutachterliche Ergebnisse

vier zusätzliche Haltepunkte entlang der Ringbahn

- Nürnberg Nord: Außenbahnsteig
- Nürnberg Thon: zwei Außenbahnsteige
- Nürnberg Wetzendorf: zwei Außenbahnsteige
- Nürnberg Muggenhof: Außenbahnsteig

weiterer untersuchter Haltepunkt:

- Fürth Stadtgrenze





U06.2 Einführung S-Bahn auf Nürnberger Nordring

Gutachterliche Ergebnisse

Infrastrukturplanung

- Elektrifizierung und Beschleunigung der 8,1 km langen Bestandsstrecke
- 2,2 km zweigleisiger Ausbau Nürnberg Wetzendorf – Nürnberg Thon
- neue Haltepunkte Nürnberg Nord, Thon, Wetzendorf und Muggenhof
- Ersatz / Auflassung von technisch nicht gesicherten Bahnübergängen
- 3,8 km neue Lärmschutzwand
- Investitionen 118,1 Mio. € (Grobkostenschätzung ohne Planungskosten, Preisstand 2022)

Nachfrageprognose

- Mehrverkehr im ÖPNV: +2.300 Personenfahrten/Tag
- Pkw-Fahrleistung sinkt um 7 Mio. Pkw-km/Jahr



U06.2 Einführung S-Bahn auf Nürnberger Nordring

Gutachterliche Ergebnisse

Bewertung

Summe Nutzen	2.987 T€ je Jahr	➔	Der Nutzen der Maßnahme ist annähernd identisch zu den Kosten
Kapitaldienst neue Infrastruktur	3.064 T€ je Jahr		
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,0		
Empfehlung der Gutachter	Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden		

U07 Aktivierung Güterring für die S-Bahn

Gutachterliche Ergebnisse

Projektidee

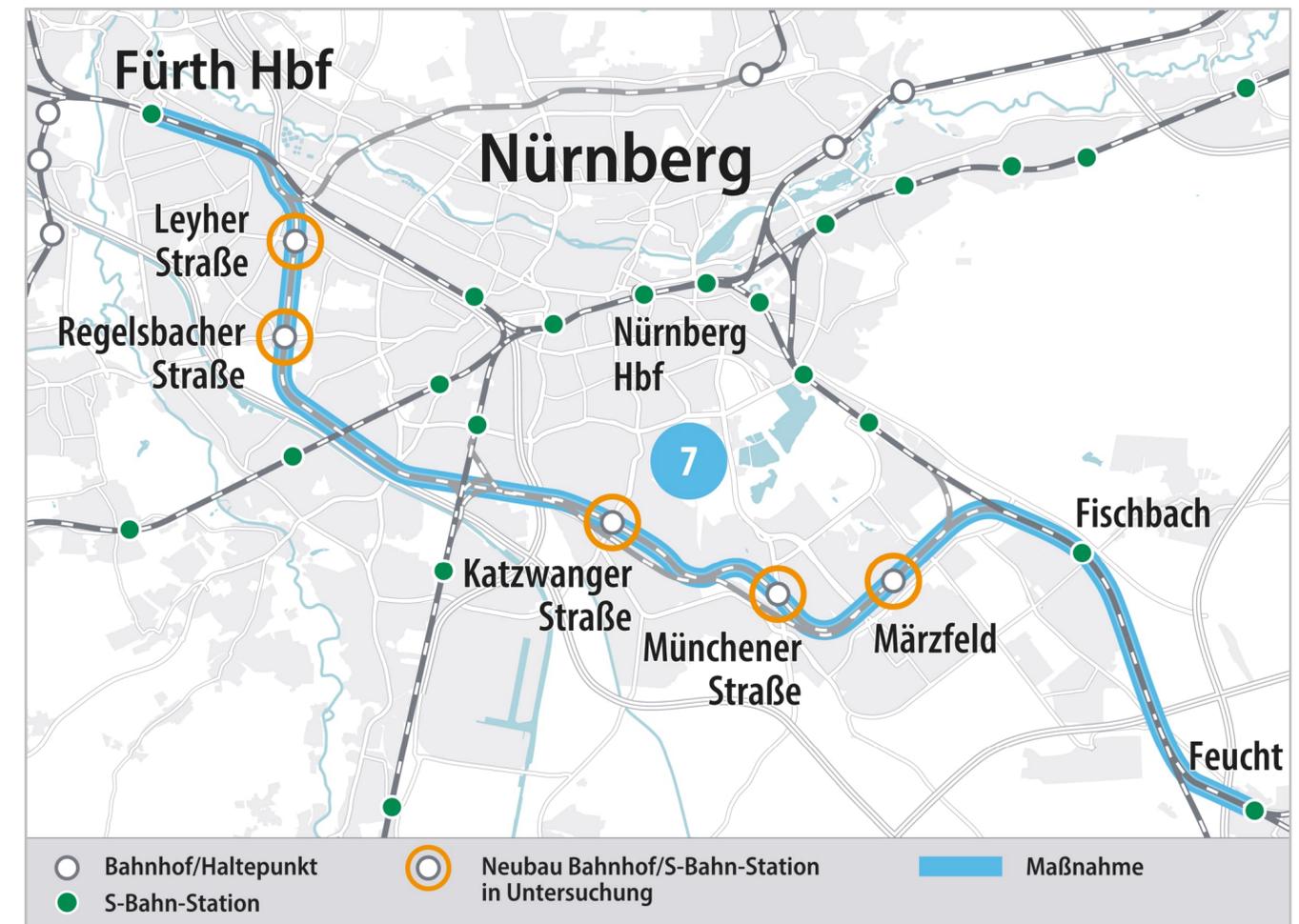
- Nutzung der bestehenden Infrastruktur „Güterring“ für die S-Bahn
- Prüfung neuer Haltepunkte
- Verknüpfung mit bestehenden Angeboten
- Entlastung Nürnberg Hbf

Angebotsplanung

- ganztägiger Halbstundentakt einer neuen S-Bahn-Linie zwischen Fürth Hbf und Feucht über den Güterring

weitere untersuchte Haltepunkte:

- Langwasser Bad und Mitte
- Kammersteiner Straße

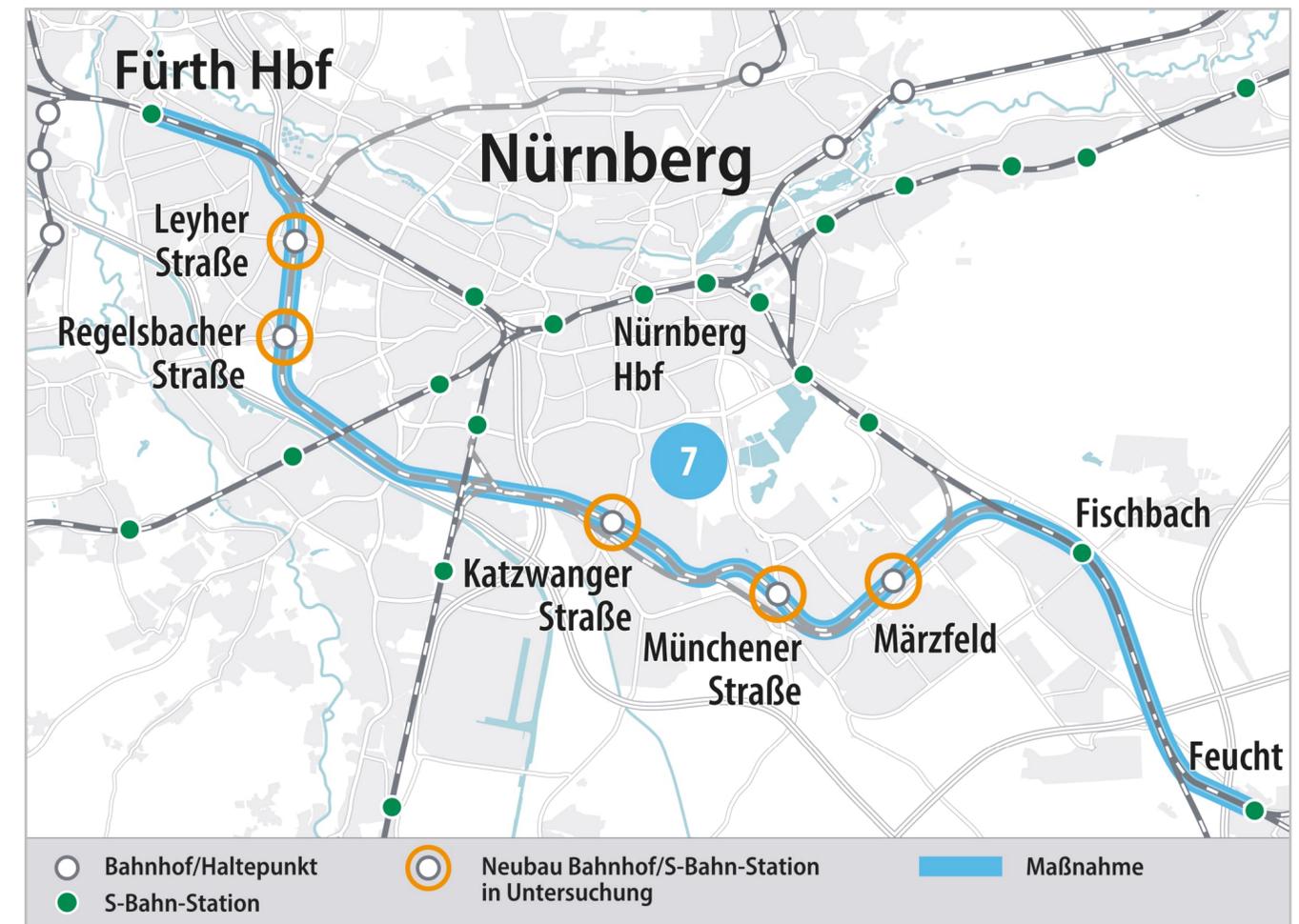


U07 Aktivierung Güterring für die S-Bahn

Gutachterliche Ergebnisse

fünf neue Haltepunkte entlang des Güterrings

- Märzfeld: denkmalgerechte Erneuerung des Mittelbahnsteigs
 - Münchener Straße: Mittelbahnsteig
 - Katzwanger Straße: Mittelbahnsteig
 - Regelsbacher Straße: Außenbahnsteige
 - Leyher Straße: Außenbahnsteige
- sämtliche Haltepunkte weisen eine barrierefreie Erschließung auf





U07 Aktivierung Güterring für die S-Bahn

Gutachterliche Ergebnisse

Infrastrukturplanung

- Errichtung von vier neuen Haltepunkten
- Reaktivierung Bf Märzfeld
- Neubau einer eingleisigen Eisenbahnüberführung
- Neubau von drei Personenunterführungen

Nachfrageprognose

- Mehrverkehr im ÖPNV: +2.100 Personenfahrten/Tag
- Pkw-Fahrleistung sinkt um 6,2 Mio. Pkw-km/Jahr



U07 Aktivierung Güterring für die S-Bahn

Gutachterliche Ergebnisse

Bewertung

Summe Nutzen	1.908 T€ je Jahr	Die Tragfähigkeit ist aus Gutachtersicht nicht auskömmlich für die erforderlichen Investitionen
Tragfähigkeit	27 Mio. €	
Nutzen-Kosten-Verhältnis	-	
Empfehlung der Gutachter	Die Maßnahme sollte nicht weiterverfolgt werden	

U08.1 S-Bahn-Verlängerungen: Roth – Hilpoltstein

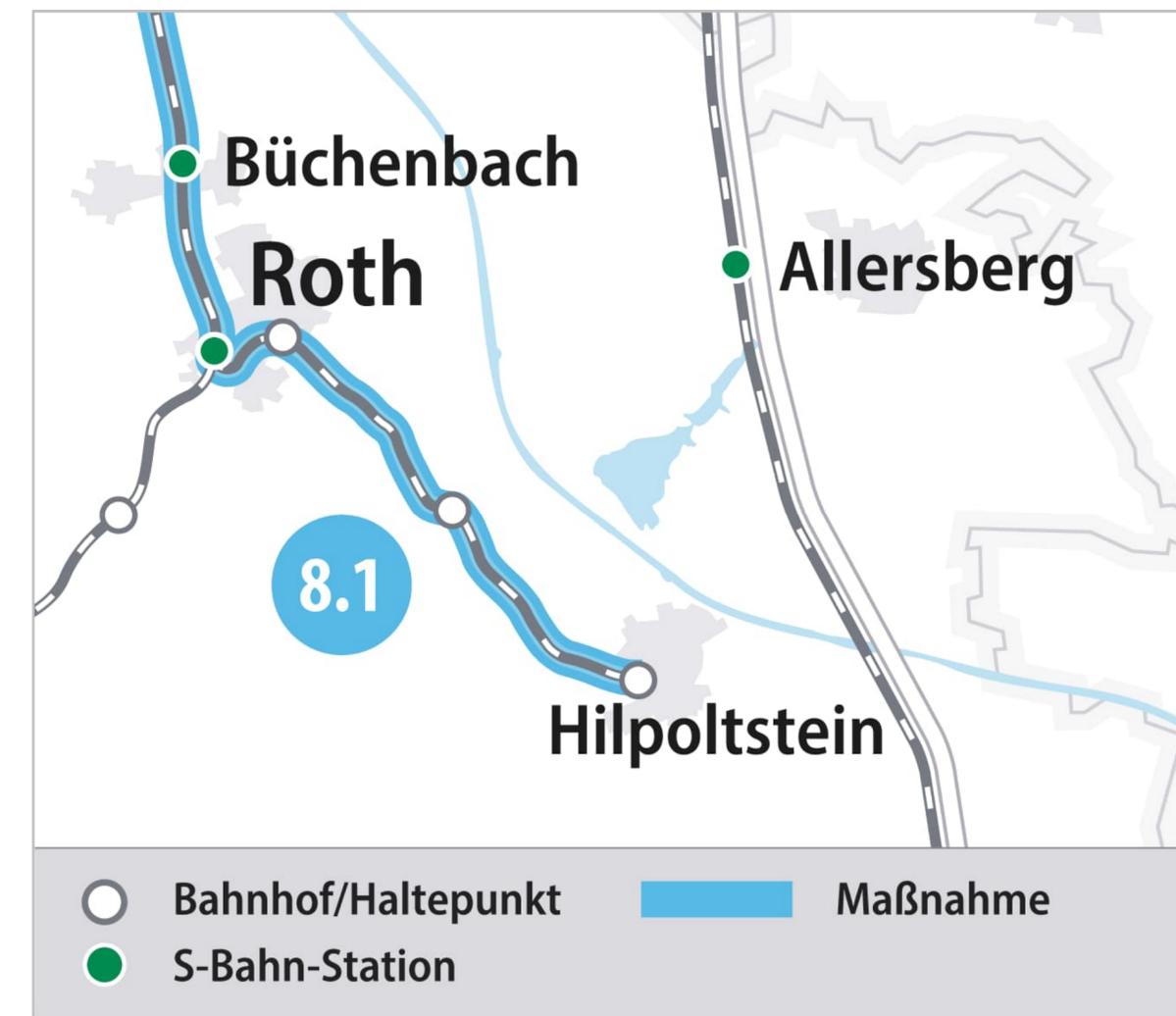
Gutachterliche Ergebnisse

Projektidee

- elektrifizierte Ausbaustrecke (ABS) von Roth nach Hilpoltstein
- Verlängerung S-Bahn von Roth nach Hilpoltstein als Ersatz der RB61 mit Beibehaltung der bestehenden Haltepolitik

Angebotsplanung

- Stundentakt der S-Bahn-Linie S2 mit einer Fahrzeit von 41 Minuten von Nürnberg nach Hilpoltstein
- Fahrplanlage der S2 zwischen Nürnberg und Roth unverändert
- 4,5 Minuten Fahrzeitreduktion Hilpoltstein – Roth





U08.1 S-Bahn-Verlängerungen: Roth – Hilpoltstein

Gutachterliche Ergebnisse

Infrastrukturplanung

- Elektrifizierung der 11,1 km langen Bestandsstrecke
- Anpassung Außenbahnsteig Bahnhof Roth
- Verlängerung / Erhöhung Außenbahnsteige in Lohgarten-Roth, Eckersmühlen und Hilpoltstein
- Ersatz / Auflassung von technisch nicht gesicherten Bahnübergängen
- Investitionen 32,6 Mio. € (Grobkostenschätzung ohne Planungskosten, Preisstand 2022)

Nachfrageprognose

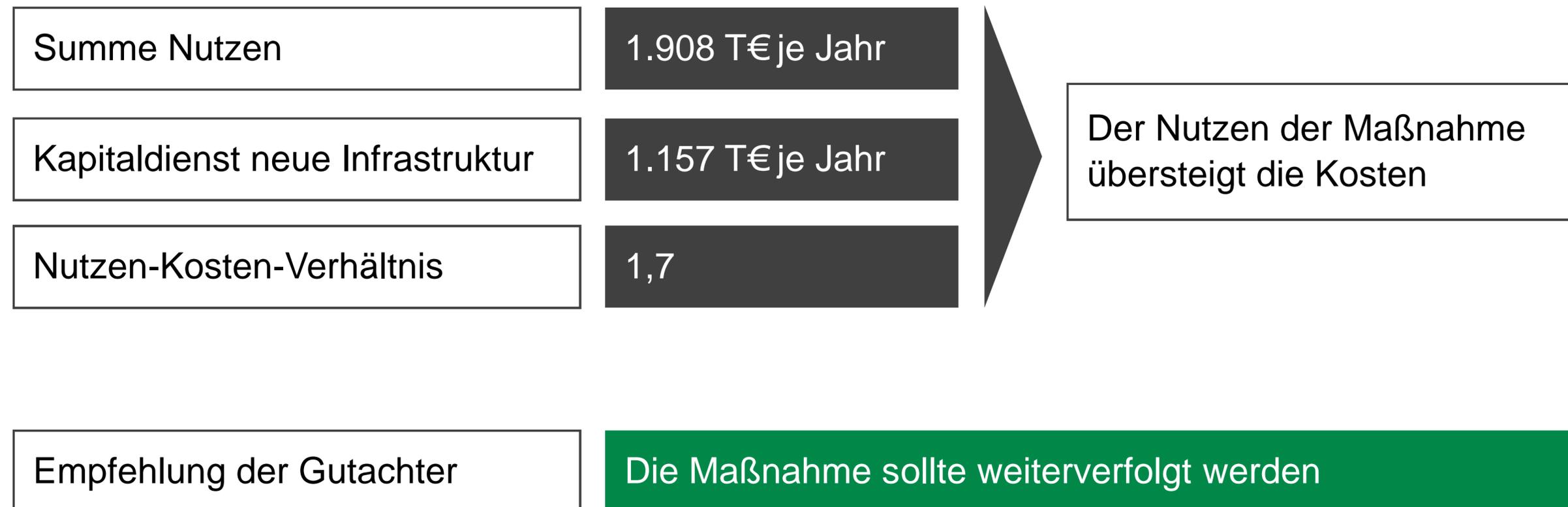
- Mehrverkehr im ÖPNV: +600 Personenfahrten/Tag
- Pkw-Fahrleistung sinkt um 4 Mio. Pkw-km/Jahr



U08.1 S-Bahn-Verlängerungen: Roth – Hilpoltstein

Gutachterliche Ergebnisse

Bewertung



U10 Neubaustrecke Hilpoltstein – Allersberg

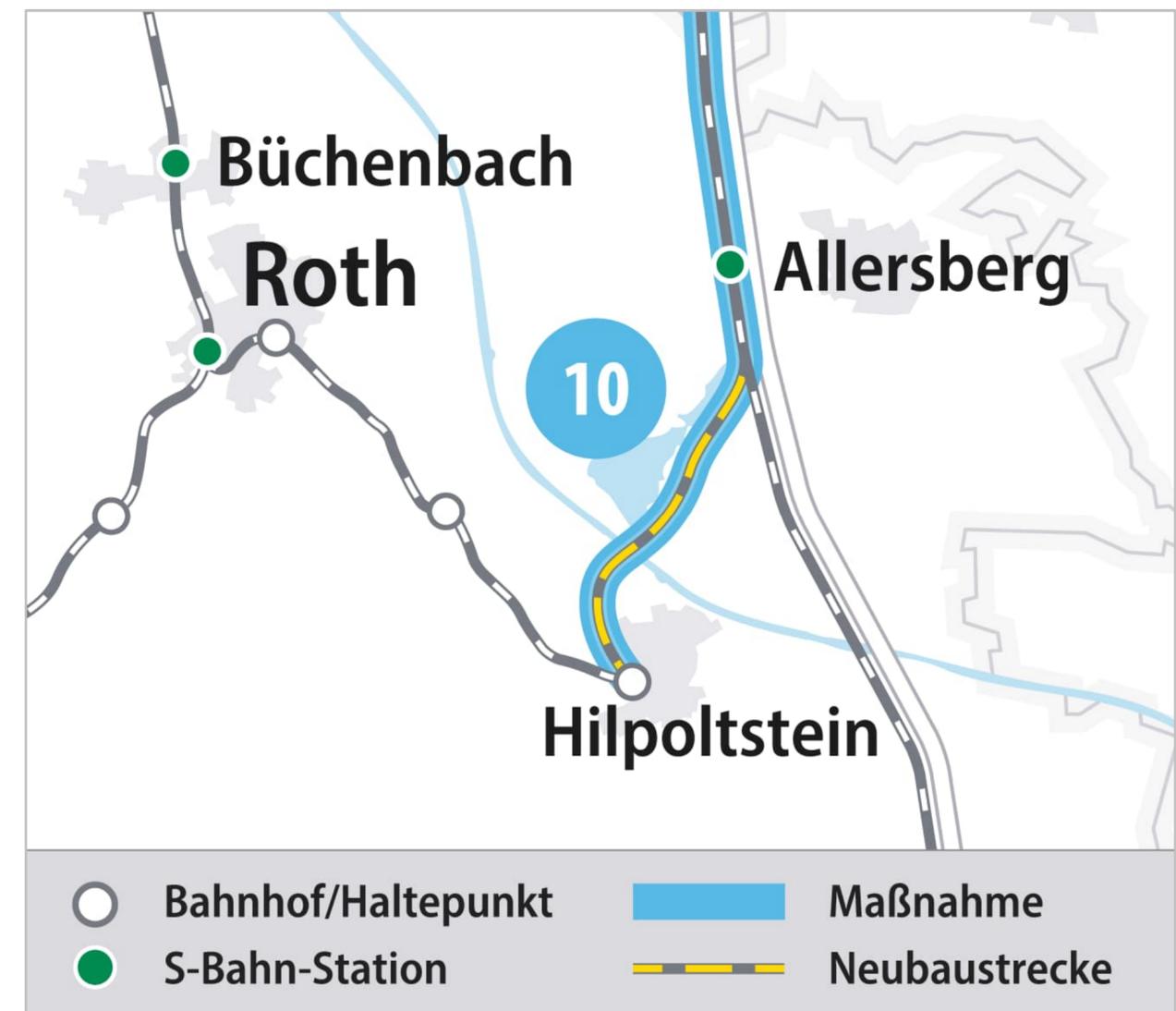
Gutachterliche Ergebnisse

Projektidee

- elektrifizierte Neubaustrecke (NBS) von Allersberg nach Hilpoltstein
- schnellere und umsteigefreie Anbindung Nürnberg Hbf – Hilpoltstein

Angebotsplanung

- stündliche Verlängerung der S5 von Allersberg nach Hilpoltstein
- Eigenkreuzung der S5 in Allersberg





U10 Neubaustrecke Hilpoltstein – Allersberg

Gutachterliche Ergebnisse

Infrastrukturplanung

- 8,9 km eingleisige, elektrifizierte NBS von Allersberg nach Hilpoltstein, sowie Elektrifizierung von 0,7 km Bestandsstrecke Hilpoltstein
- Streckenhöchstgeschwindigkeit 160 km/h, niveaufreie Einbindung Allersberg
- Errichtung neuer Stellwerkstechnik, Anpassung Signaltechnik Bahnhof Allersberg
- Neubau Zungenbahnsteig Bahnhof Hilpoltstein
- 0,2 km neue Lärmschutzwand
- Investitionen 167,9 Mio. € (Grobkostenschätzung ohne Planungskosten, Preisstand 2022)

Nachfrageprognose

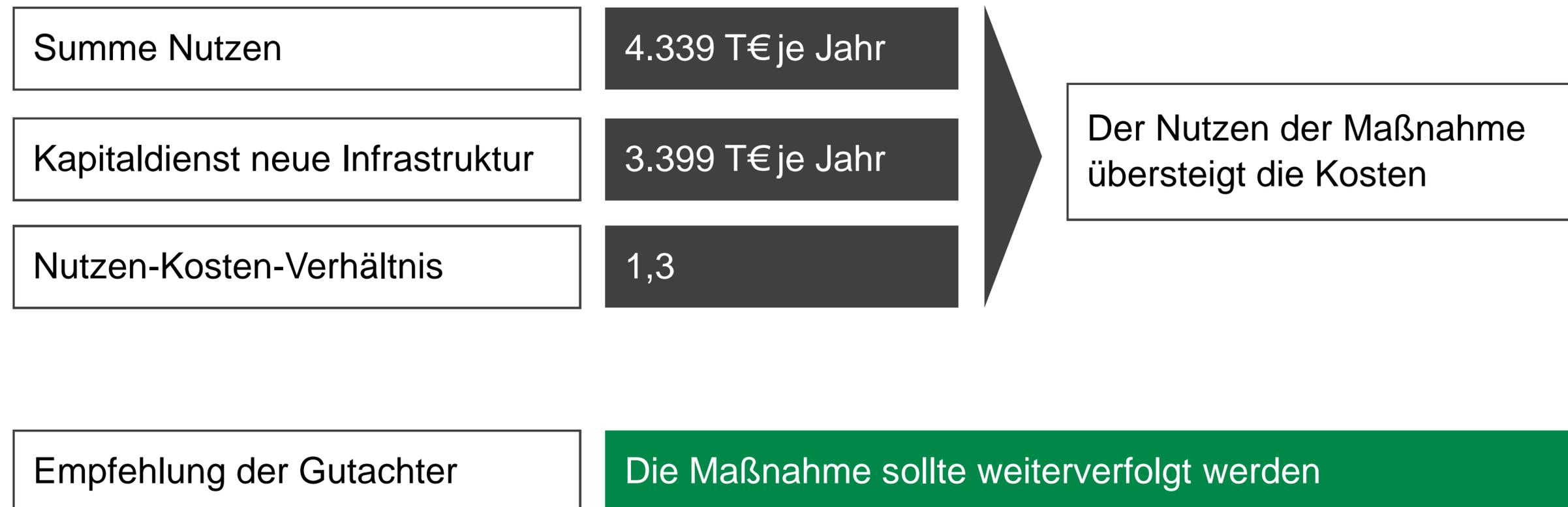
- Mehrverkehr im ÖPNV: +1.400 Personenfahrten/Tag
- Pkw-Fahrleistung sinkt um 13,4 Mio. Pkw-km/Jahr



U10 Neubaustrecke Hilpoltstein – Allersberg

Gutachterliche Ergebnisse

Bewertung



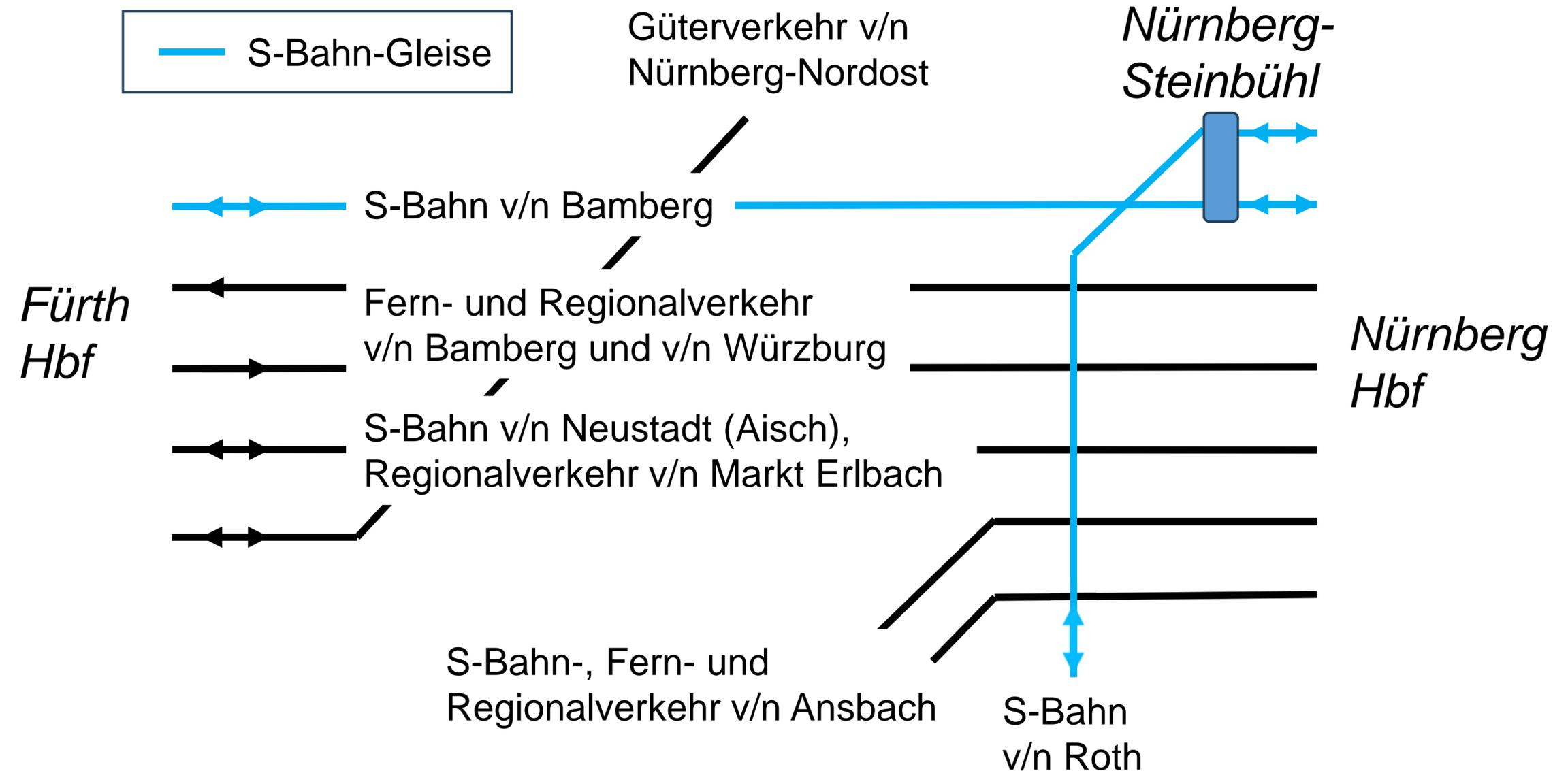


Vision Knoten Nürnberg-Fürth

Ausgangslage: struktureller Engpass im Abschnitt Nürnberg Hbf – Fürth Hbf

Infrastruktur und Betrieb

- vier Gleise zwischen Fürth Hbf und Nürnberg Hbf, davon ein reines S-Bahn-Gleis
- keine kreuzungsfreie Fahrmöglichkeit der S-Bahn aus Richtung Neustadt (Aisch) und Ansbach auf die nördlichen S-Bahn-Gleise
- zwei eingleisige Strecken zwischen Nürnberg-Steinbühl und Nürnberg Hbf (Linienbetrieb)





Vision Knoten Nürnberg-Fürth

Zielvorstellung: Bündelung der S-Bahn-Linien → **Stammstrecke**

Auflösung Engpass im Abschnitt Nürnberg Hbf – Fürth Hbf

Verkehrliche Ziele

Attraktiveres Taktraster für Bestandslinien,
Einbindung weiterer Nebenbahnen in das S-Bahn-Netz
(z. B. aus Richtung Markt Erlbach) und Durchbindung
nach Nürnberg Hbf

Erhöhung der Betriebsqualität im S-Bahn-Netz
insbesondere in Verspätungsfällen

Reaktivierung der Strecke von Nürnberg Nordost nach
Fürth Hbf (Ringbahn) für den Personenverkehr

Auswirkungen auf den Abschnitt Fürth – Nürnberg

Erhöhung der Zugzahlen auf den Gleisen zwischen
Fürth und Nürnberg

Verringerung der eingleisigen Abschnitte der S-Bahn
zwischen Fürth und Nürnberg

Erhöhung der Zugzahlen zwischen Fürth Hbf und
Abzweig Ringbahn



Vision Knoten Nürnberg-Fürth

Zielvorstellung: Bündelung der S-Bahn-Linien → **Stammstrecke**

Auflösung Engpass im Abschnitt Nürnberg Hbf – Fürth Hbf

Verkehrliche Ziele

weitgehende Bündelung der S-Bahn-Linien in
Nürnberg Hbf auf den nördlichen Gleisen



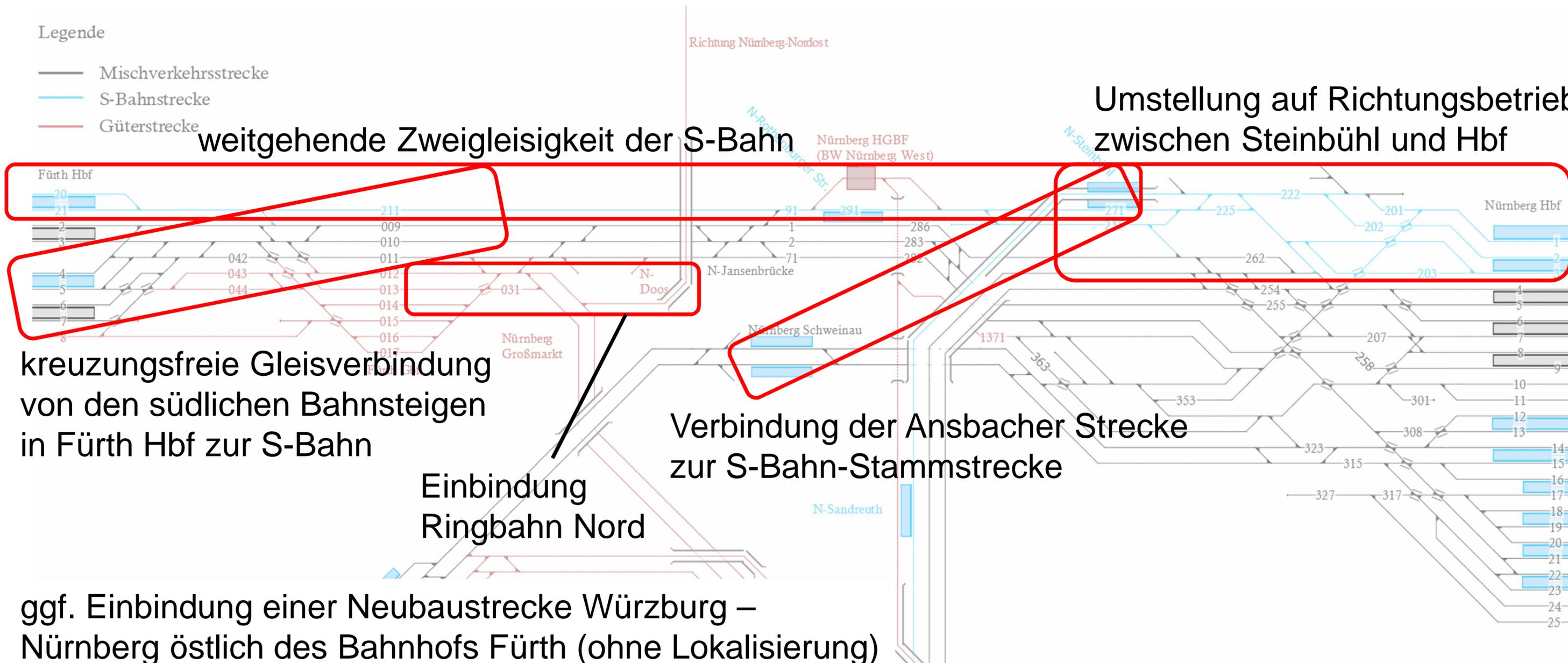
Auswirkungen auf den Abschnitt Fürth – Nürnberg

- Ausbau zur „Stammstrecke“
- kreuzungsfreie Gleisverbindung von den südlichen Bahnsteiggleisen in Fürth Hbf auf nördlich gelegene S-Bahn-Gleise nach Nürnberg
- Gleisverbindung aus Richtung Ansbach (S4) nach Nürnberg-Steinbühl
- Erhöhung der Zugzahlen auf den S-Bahn-Gleisen im Abschnitt Fürth Hbf – Steinbühl – Nürnberg Hbf – Dürrenhof



Vision Knoten Nürnberg-Fürth

Herausforderungen





Vision Knoten Nürnberg-Fürth

System Eisenbahn

Infrastruktur – Betrieb – S-Bahn-Verkehr – Regionalverkehr – Personenfernverkehr – Güterverkehr

Machbarkeitsstudie „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“ berücksichtigt die übrigen Verkehre



Erhöhung der Zugzahlen Regionalverkehr/Personenfernverkehr/Güterverkehr gemäß Deutschlandtakt

weiterer Ausbau der Schieneninfrastruktur in Sicht



- mittelfristig: neue Güterverkehrsstrecke zwischen Nürnberg und Eltersdorf mit Güterzugtunnel Fürth
- langfristig: Neubaustrecke von Würzburg nach Nürnberg inklusive Umfahrung bzw. Entlastung des Knotens Fürth

Ausbau Knoten Nürnberg-Fürth bietet Chancen für das System Eisenbahn, also auch für den Fern- und Güterverkehr



z.B. Bündelung der S-Bahn-Verkehre in Nürnberg Hbf auf den nördlichen Gleisen 1 und 2 schafft zusätzliche Bahnsteiggleiskapazitäten (Gleis 3 und südliche Gleise)



Machbarkeitsstudie „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“



Dialogforum 2024

Diskussion und Austausch