

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Reinhold Strobl SPD**
vom 10.02.2010

Ausbau und Aufwertung der Bahnhöfe entlang der Bahnstrecke Nürnberg – Schwandorf

Begründung: Um leistungsfähige und attraktive Schienenverbindungen in der Oberpfalz bereitzustellen und damit die regionale Infrastruktur zu stärken, ist es nötig, die jeweiligen Hauptstrecken nicht nur technisch zu optimieren, sondern auch die Bahnhofsgebäude und das Serviceangebot entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung auszubauen. Hier ist besonders die Bahnstrecke von der Metropolregion Nürnberg über Amberg weiter nach Schwandorf und Furth im Wald und unserem tschechischen Nachbarn als West-Ost-Verbindung von Bedeutung,

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wann kann mit einem zweigleisigen Ausbau der Strecke Amberg – Schwandorf und weiter bis Furth im Wald gerechnet werden?
 - a) Inwieweit bestehen Pläne zur Elektrifizierung der gesamten Strecke Nürnberg-Amberg-Furth im Wald?
 - b) Würden sich durch diese Maßnahmen dann insgesamt weitere, attraktivere Verbindungen von und nach Tschechien ergeben, speziell da ab Schwandorf ja auch die Strecke München-Regensburg-Prag aufgewertet würde?
 - c) Bemüht sich die Staatsregierung um die Aufnahme dieser Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)?
 - d) Ist bekannt, welche Bedeutung die Metropolregion Nürnberg diesem Vorhaben beimisst?
2. Ist vorgesehen, die Beschilderung am Nürnberger Hauptbahnhof soweit zu verbessern, dass sich die Reisenden hinsichtlich des richtigen Bahnsteiges und des betreffenden Zuges besser orientieren können, und wenn ja, wie geschieht das?
3. Wie ist der Planungsstand, den Bahnhof Etzelwang speziell in Bezug auf Ausbauzustand und Parkplatzsituation weiter aufzuwerten?
4. Welcher Planungsstand besteht für den Bahnhof Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg, speziell bezüglich des Bahnhofsgebäudes und Barrierefreiheit?
 - a) Wie ist der Planungsstand bezüglich der dortigen Unterführung der Kreisstraße?
5. Wann wird mit dem Um- und Ausbau des Bahnhofs Sulzbach-Rosenberg begonnen?
 - a) Wie wird die Barrierefreiheit umgesetzt?
 - b) Wie viele zusätzliche P+R-Stellplätze sind vorgesehen?
6. Bestehen Pläne, den Bahnhof Luitpoldhütte (Witzlhof) als neue Haltestelle für den Schienenpersonennahverkehr im Amberger Raum aus- und umzubauen?
 - a) Wenn nein, wäre ein solches Vorhaben unter Berücksichtigung des Baus der Umgehungsstraße von Ammersricht zur Sulzbacher Straße (St. 2040) sinnvoll, speziell da er dadurch zu einem Verkehrsknotenpunkt der Region werden könnte?
 - b) Könnte man durch einen neuen Bahnhof Luitpoldhütte mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen, speziell wenn dort zusätzliche P+R-Stellplätze geschaffen würden?
7. Mit welchen Maßnahmen soll der Bahnhof Amberg aufgewertet werden?
 - a) Sind hier Maßnahmen zur Barrierefreiheit vorgesehen?
 - b) Wird eine durchgehende Unterführung von Wöhlrl bis auf die südliche Seite des Bahnhofsgebäudes geplant?
 - c) Wie gestaltet sich die Parkplatzsituation?
8. Wie ist der Planungsstand des Kreuzungsbauwerks der Bahnlinie mit der Bundesstraße B 85 (Regensburger Straße) im Bereich zwischen Nabburger Torplatz und Dreifaltigkeitskapelle in Amberg?
 - a) Ist ein beidseitiger kombinierter Rad- und Fußweg vorgesehen?
 - b) Wenn ja, wie wird dieser Rad- bzw. Fußweg entlang der B 85 und der Bahnunterführung ausgestaltet?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 15.04.2010

Die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, wie folgt:

Zu 1.:

Derzeit ist kein Realisierungszeitpunkt für einen zweigleisigen Ausbau der Strecke von Amberg über Schwandorf bis Furth im Wald absehbar.

Freistaat und Bund finanzieren im Rahmen ihrer gemeinsa-

men Zuständigkeit für den S-Bahn-Ausbau die Elektrifizierung bis nach Hartmannshof. Über diesen Endpunkt hinaus ist eine S-Bahn-Verbindung nicht mehr sinnvoll, sodass es sich im Hinblick auf weiterführende Infrastrukturmaßnahmen ausschließlich um eine Aufgabe des Bundes handelt. Nach hiesigem Kenntnisstand gibt es keine Planungen für eine weitergehende Elektrifizierung, da der Ausbau des Schienenkorridors Nürnberg – Amberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ bislang keinen Niederschlag im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gefunden hat.

Möglichkeiten zur Verbesserung der Verbindungen nach Tschechien werden derzeit durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einer Kosten-Nutzen-Untersuchung unterzogen. Ergebnisse sollen bis zur Jahresmitte vorliegen. Nach hiesigem Kenntnisstand wird dabei allerdings keine Ausbauvariante über Amberg nach Nürnberg geprüft. Nähere Auskünfte müsste gegebenenfalls das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erteilen, da der Bund für Eisenbahninfrastruktur ausschließlich zuständig ist.

Gegenwärtig findet keine Fortschreibung des BVWP statt, sodass auch keine neuen Vorhaben angemeldet werden können. Die angesprochene Untersuchung ist lediglich eine gesetzlich vorgesehene Überprüfung der bereits enthaltenen Projekte. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat sich jedoch gegenüber dem Bund mehrfach dafür eingesetzt, alle denkbaren infrastrukturellen Verbesserungen bei den Verbindungen nach Tschechien zu prüfen, um hier schnellstmöglich Fortschritte zu erzielen und die zügige Wiederaufnahme eines möglichst attraktiven Fernverkehrsangebots zu ermöglichen. Daran werden wir auch weiter festhalten.

Eine aktuelle Stellungnahme der Metropolregion Nürnberg zu dieser Frage ist hier nicht bekannt. Der Ausbau ist beispielsweise im 12-Punkte-Programm Verkehr der IHKs aus der Metropolregion nicht enthalten.

Zu 2.:

Hinsichtlich der gekuppelten, an getrennte Zielorte Richtung Schwandorf/Weiden/Bayreuth fahrenden Zugverbände, ist die Reisendeninformation am Bahnhof Nürnberg sichergestellt:

In den Aushangfahrplänen werden die Zugteile mit dem Standort detailliert dargestellt. Die Anzeige in den Fahrgastinformationsanlagen (vier Großflächentafeln, Tunnelanzeiger und Zugzielanzeiger auf dem Bahnsteig) weist mit einer weißen Laufschrift auf die Zugteile hin. In und am Zug befinden sich entsprechende Anschriften, am Bahnsteig befinden sich Hinweistafeln. Am Bahnsteig wie auch im Zug erfolgen Lautsprecherdurchsagen.

Zu 3.:

Am Bahnhof Eitzelwang wird in diesem Jahr mit Baubeginn April der Bahnsteig 2 Richtung Neukirchen vollständig neu gebaut.

Die Errichtung einer P+R-Anlage ist derzeit weder vonseiten der DB AG noch vonseiten der Gemeinde Eitzelwang geplant.

Zu 4.:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg ist durch die DB AG zum Verkauf angeboten. Somit bestehen derzeit auch keine Planungen zu etwaigen Veränderungen am Empfangsgebäude. Dieser Sachverhalt ist der Kommune bekannt.

Zum barrierefreien Ausbau bestehen derzeit ebenfalls keine Planungen.

Der Landkreis Amberg-Sulzbach plant den Ausbau der Kreisstraße AS 37, Ortsdurchfahrt Neukirchen. Der Bau- und Planungsausschuss des Landkreises hat in der Sitzung am 03.03.2010 der Vorentwurfsplanung der Tiefbauverwaltung grundsätzlich zugestimmt.

Zu 5.:

Mit den Baumaßnahmen am Bahnhof Sulzbach-Rosenberg wird vorbehaltlich noch offener Genehmigungen im Sommer 2010 begonnen. Die Bauzeit wird auf ein Jahr veranschlagt.

Die beiden neuen Bahnsteige werden durch den Neubau einer Bahnsteigunterführung und den Bau von zwei Rampen mit einer Steigung von 6 % voll barrierefrei erschlossen.

Durch die Baumaßnahme entfallen ca. 20 Stellplätze, die auf der gegenüberliegenden Seite wieder errichtet werden. Ergänzend dazu plant die Stadt Sulzbach-Rosenberg eine Erweiterung um ca. 40 bis 50 Stellplätze. Die Projekte werden derzeit zwischen Stadt und DB AG abgestimmt.

Zu 6.:

Es bestehen derzeit keine Planungen, den Bahnhof Luitpoldhütte als neuen Bahnhaltelpunkt in Betrieb zu nehmen. Weitere Untersuchungen wurden bisher nicht durchgeführt, insoweit ist die Beurteilung möglicher Auswirkungen derzeit auch nicht möglich.

Zu 7.:

Das Empfangsgebäude am Bahnhof Amberg wurde mehrfach (zuletzt in 2009) um- und ausgebaut und saniert. Weitere Planungen bestehen derzeit nicht.

Zum barrierefreien Ausbau bestehen derzeit keine Planungen.

Die Lösungsansätze der Stadt Amberg für eine stadtteilverbindende öffentliche Unterführung haben sich als nicht realisierbar erwiesen. Aktuell sind keine Planungen bekannt.

Zwischen dem ehemaligen Postgebäude und dem Bahnhofsgebäude befindet sich ein stark frequentierter Kundenparkplatz der DB AG. Der Bau einer P+R-Anlage ist derzeit weder vonseiten der DB AG noch vonseiten der Stadt Amberg geplant.

Zu 8.:

Die DB AG hat die in 2001 aufgenommenen Planungen für die Erneuerung der Bahnbrücke über die Regensburger Straße (B 85) in 2004 eingestellt und das Projekt zurückgestellt. Aktuell plant die DB AG keine Erneuerung der Bahnbrücke.

Die Straßenbauverwaltung wäre bereit, die Planungen wieder aufzunehmen und weiter zu betreiben. Die genaue Ausgestaltung der Geh- und Radwege wird im Rahmen der wei-

teren Detailplanung mit der Stadt Amberg abgestimmt.

Im Zuge der weiteren Planungen sind das neue technische Regelwerk (RASt 06) sowie die Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu berücksichtigen. Für die Führung des Radverkehrs bedeutet das, dass im Bereich der Bahnbrücke aus Gründen der Verkehrssicherheit anstelle der bisher geplanten beidseitigen kombinierten Geh- und Radwege getrennte Geh- und Radwege vorzusehen sind.