

AK S- Bahn RH / HIP

Inhalt

Ausschreibung Diesel – Netz (Inseln) 2015 – 2019	3
Raumstruktur	9
Elektrifizierung	32
Wirtschaftlichkeit	43
Potentiale	46
Metropolregion	65
Pendler	74
Fahrzeug – Bestand	90
Verkehrs – Mengen	95
KNA (Kosten – Nutzen – Analyse)	109
Roth	153

2015 Dieselnetz Nürnberg

Vorgaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)



Die erste Ausschreibung gewann DB Regio. Seit 2006 führt diese Mittelstreckenbahn die Verkehre im Dieselnetz Nürnberg.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wird die Verkehre des Dieselnetzes Nürnberg in einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung neu vergeben. Die erste Ausschreibung des Netzes mit damals 9,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr gewann 2006 DB Regio. Seitdem bietet deren Mittelfrankenbahn Fahrpläne zwischen Rothenburg o. d. Tauber und Neuhaus (Pegnitz) im Nürnberger Umland im Auftrag der BEG ein verdichtetes Fahrplanangebot an Wochenenden und in Tagesrandlagen.

In der neuen Ausschreibung werden die Linien Roth – Hilpoltstein, Pleinfeld – Gunzenhausen und Wicklesgrauth – Windsbach zusätzlich in das Dieselnetz Nürnberg integriert. Zum neuen Wettbewerbsprojekt „Dieselnetz Nürnberg“

gehören somit folgende Linien:

- Nürnberg – Fürth – Slegelsdorf – Markt Erbach
- Nürnberg – Fürth – Slegelsdorf – Neustadt (Aisch) – Markt Bibart (einzelne Züge)
- Fürth – Caddoxburg
- Neustadt (Aisch) – Bad Windsheim – Steinach (b. Rothenburg o. d. Tauber)
- Steinach (b. Rothenburg o. d. Tauber) – Rothenburg o. d. Tauber
- Nürnberg Nordost – Grillenberg
- Nürnberg – Lauf (j. Pegnitz) – Neunkirchen a. Sand – Neuhaus
- Nürnberg – Lauf (j. Pegnitz) – Neunkirchen a. Sand – Simmelsdorf-Höftenbach
- Roth – Hilpoltstein
- Pleinfeld – Gunzenhausen
- Wicklesgrauth – Windsbach

Erfolgte Inbetriebnahmen 2011 – 2019

Juni 2019

→ * D-Netz Nürnberg (2019+) (2,7 MiB)

→ Ulmer Stern****

Dezember 2018

→ * D-Netz Augsburg | 2019+ (1,4 MiB)

Verbindungen im Dieselbetrieb



Siehe Korridorstudien Nord-Ost und West – BEG: Umstellung aus S- Bahn

Personenbediente Verkaufsstellen

Die Ausgestaltung der Vertriebswege überlässt die BEG grundsätzlich dem Betreiber. Im Sinne der Fahrgäste müssen dennoch hinsichtlich der Öffnungszeiten von Verkaufsstellen einige Mindestanforderungen erfüllt werden:

- In Nürnberg Hbf und Fürth Hbf bzw. in deren Umfeld gilt eine Mindestöffnungszeiten von jeweils 70 Stunden pro Woche, davon mindestens zwölf Stunden am Wochenende.
- In Neustadt (Aisch), Rotherburg o. d. Tauber, Lauf (r. Pegnitz), Hersbruck (r. Pegnitz), Gunzenhausen und Roth gilt eine Mindestöffnungszeiten von jeweils 45 Stunden pro Woche.
- In Hilpoltstein und Neusendelssau gilt eine Mindestöffnungszeiten von jeweils 35 Stunden pro Woche.

Die BEG fordert zudem die Einrichtung eines Kundencenters an zentraler Stelle im Ausschaltungsnetz. Dort erhält der Fahrgast weitere Serviceleistungen und Informationen, wie beispielsweise Fund-sachenverwaltung, Auskünfte über touristische Sehenswürdigkeiten oder aktuelle Kultur- und Sportveranstaltungen.

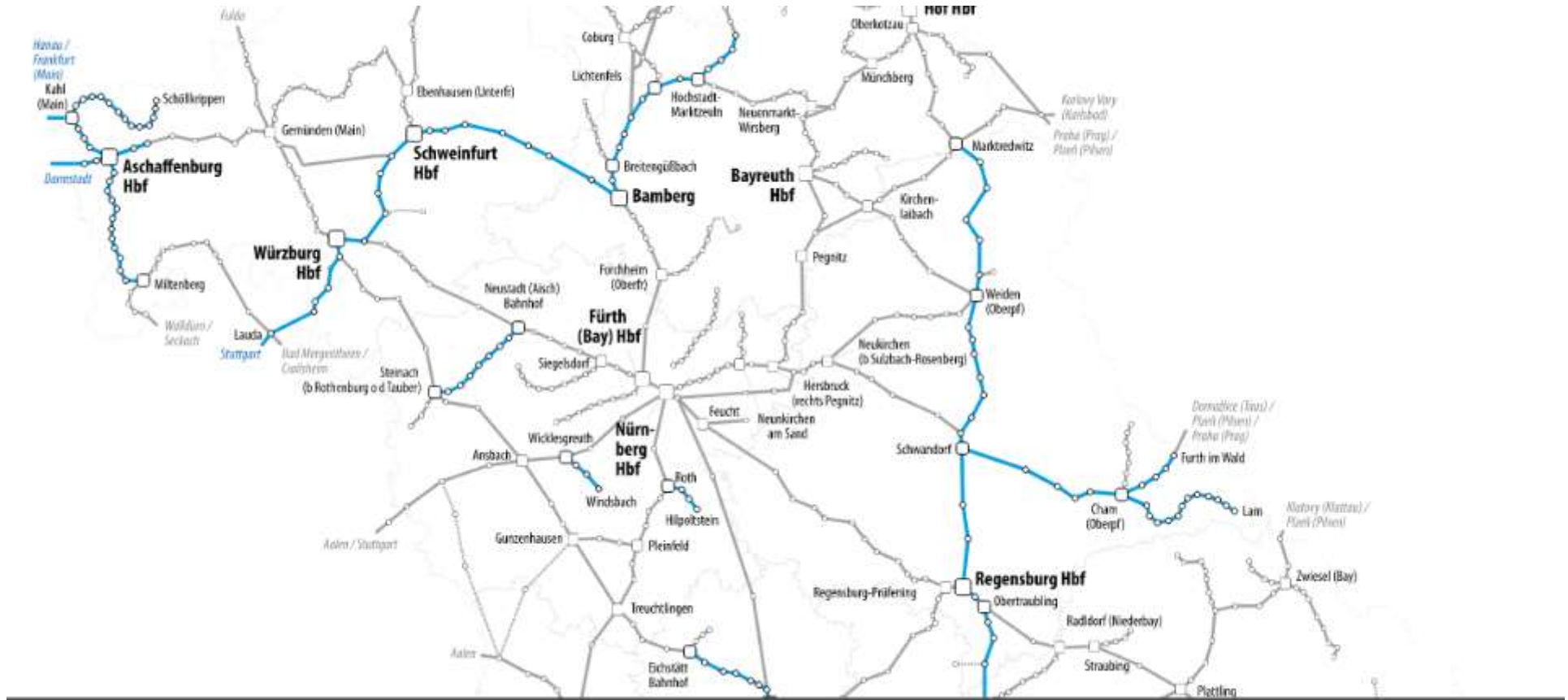


Fahrradmitnahme

Die Fahrrad-Tagekarte Bayern, das Fahrrad-Kurzstreckenticket Bayern für Fahrten über das Verbundgebiet hinaus sowie alle Verbundtarifangebote für die Fahrradmitnahme sind anzuerkennen.

Wo sind sie geblieben?

Fahrplan – Verbesserungen - Nord



Roth – Hilpoltstein

- Mo. – Fr. (neu): Roth (04:57 Uhr) – Hilpoltstein (05:12 Uhr)
- Mo. – Fr. (neu): Hilpoltstein (20:35 Uhr) – Roth (20:51 Uhr)
- Mo. – Sa. (neu): Roth (21:02 Uhr) – Hilpoltstein (21:17 Uhr)
- täglich (neu): Hilpoltstein (21:35 Uhr) – Roth (21:51 Uhr)
- täglich (neu): Roth (22:02 Uhr) – Hilpoltstein (22:17 Uhr)
- täglich (neu): Hilpoltstein (22:35 Uhr) – Roth (22:51 Uhr)

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Vergabekalender – SPNV-Vergabeverfahren im Freistaat Bayern

Geplante Vergabeverfahren – Federführung BEG

Stand: Mai 2020 (wird laufend fortgeschrieben)



(DNN_19)	Hessenbergbahn	s. Anmerkungen	12/2024	0,2	(Pleinfeld –)Gunzenhausen – Wassertrüdingen	abhängig von Realisierung Integration in bestehenden Verkehrsvertrag D-Netz Nürnberg 2019+
ROS	Romantische Schiene	2021	12/2024	0,4	Dombühl – Wilburgstetten	abhängig von Realisierung

Hier wird das Vorrangprinzip durch die politisch Verantwortlichen genutzt.

Was folgt nach Auslaufen des Diesel – Kontraktes 2031 ?

Raumstruktur

Hilpoltstein:

= Mittelzentrum (LEP Bayern 2013 Teilfortschreibung 2018)

= Allgemeiner ländlicher Raum (LEP Bayern – Strukturkarte)

= Raum mit besonderem Handlungsbedarf [RmbH] (Lkr. Roth, LEP Bayern 2013 – Teilfortschreibung 2018)

Roth :

= Mittelzentrum

= Verdichtungsraum

= Kreisstadt, RmbH

Kaufkraftzentralität – Einzelhandel (IHK Nürnberg)

	2017	2019	2019
Hilpoltstein	62,6	65,7	69,0
Roth	112,0	112,4	108,0
Schwabach	123,0	121,7	123,0
Nürnberg	130,3	130,4	129,0

Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)

Stand: 1. Januar 2020

2.2 Gebietskategorien

2.2.1 Abgrenzung der Teilräume




(Z) Hierzu werden folgende Gebietskategorien festgelegt:

- Ländlicher Raum, untergliedert in
 - a) allgemeiner ländlicher Raum und
 - b) ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen,
- Verdichtungsraum.



I. Ziele der Raumordnung

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen

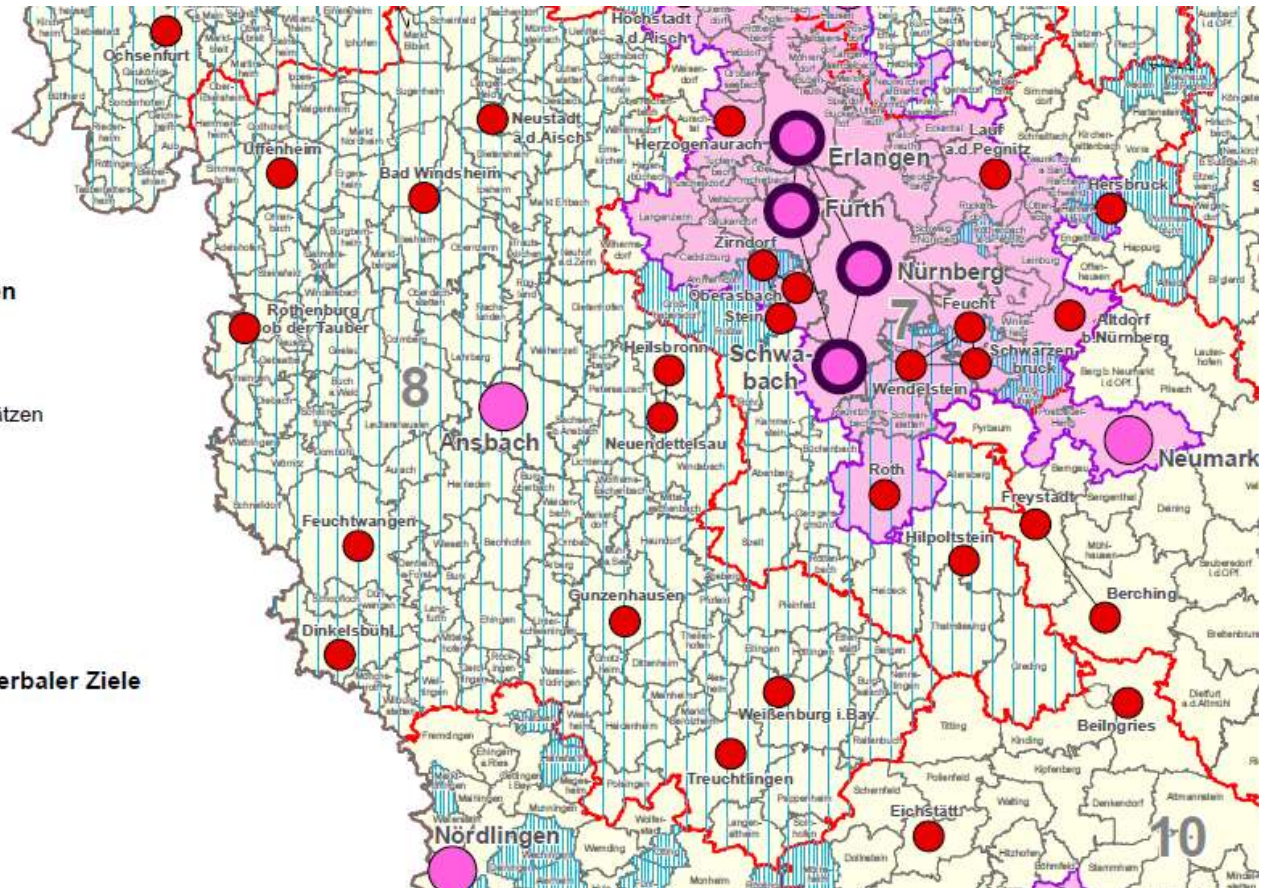
-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
-  Verdichtungsraum

Raum mit besonderem Handlungsbedarf

-  Kreisregionen
-  Einzelgemeinden

b) Zeichnerisch erläuternde Darstellung verbaler Ziele

-  Metropole
-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum



2.2.3 Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf

- (Z)** Teilräume mit wirtschaftsstrukturellen oder sozioökonomischen Nachteilen sowie Teilräume, in denen eine nachteilige Entwicklung zu befürchten ist, werden unabhängig von der Festlegung als Verdichtungsraum oder ländlicher Raum als Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf festgelegt. Lage und Abgrenzung ergeben sich aus Anhang 2.

2.2.4 Vorrangprinzip

- (Z)** Die Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf sind vorrangig zu entwickeln. Dies gilt bei
- Planungen und Maßnahmen zur Versorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge,
 - der Ausweisung räumlicher Förderschwerpunkte sowie diesbezüglicher Fördermaßnahmen und
 - der Verteilung der Finanzmittel,
- soweit die vorgenannten Aktivitäten zur Gewährung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen einschlägig sind.

Ergänzendes Material

Liste der Gebietskörperschaften im Raum mit besonderem Handlungsbedarf (RmbH)

Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013, geändert am 01.03.2018

Liste der Gebietskörperschaften im Raum mit besonderem Handlungsbedarf (RmbH) nach Regierungsbezirken

5. Regierungsbezirk Mittelfranken

5.1 Landkreise

Ansbach und kreisfreie Stadt

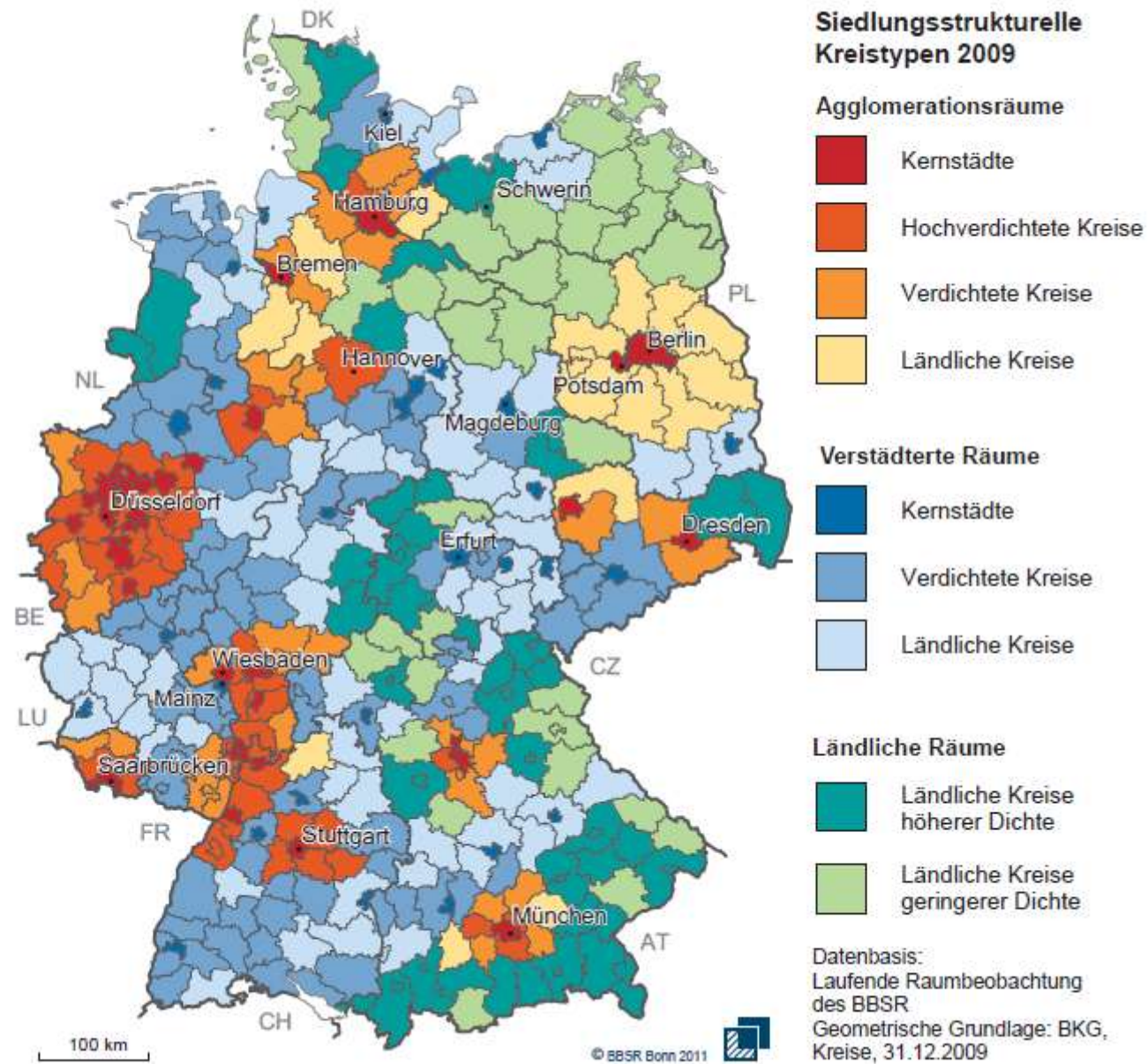
Ansbach

Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim

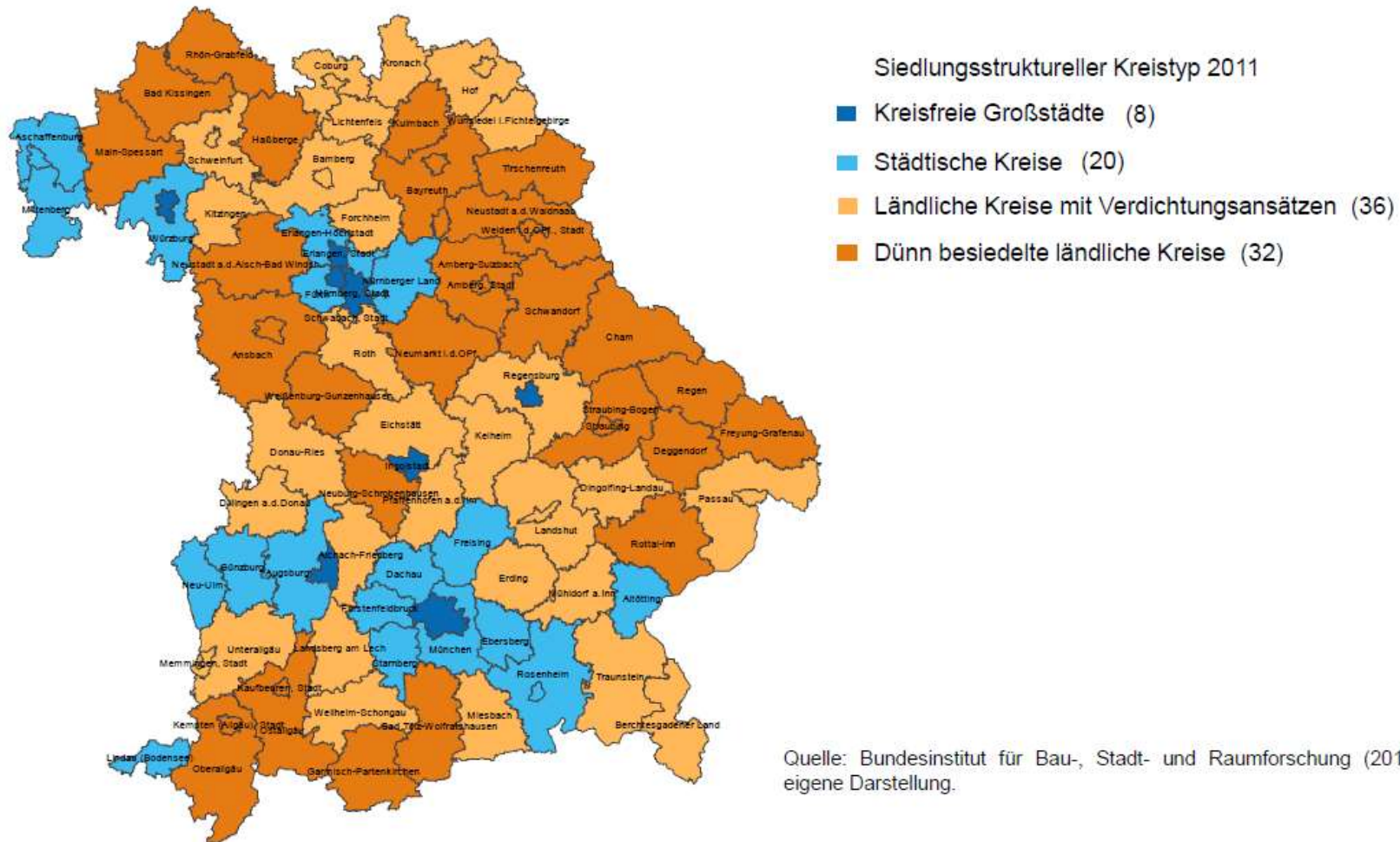
Roth

Weißenburg-Gunzenhausen

BBSR



Typisierung der Landkreise und der kreisfreien Städte Bayerns nach den Siedlungsstrukturellen Kreistypen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung



Casus belli:

Die meisten Auswertungen übernehmen die Einstufung des BBSR *
Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen = Landkreis.

Die Regionalplanung und das LEP Bayern differenzieren
Verdichtungsraum Nürnberg - Schwabach – Roth

vs.

Allgemein ländlicher Raum = südlicher Landkreis

Damit werden die Struktur – Unterschiede verkannt und
die Chancen, die die Einstufung als Raum mit besonderem
Handlungsbedarf bieten, nicht genutzt.

Man könnte von einer systemischen Benachteiligung sprechen.

- BBSR = Bundesinstitut für Bau- Stadt und Raumforschung, Bonn
Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Innern

Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)

Stand: 1. Januar 2020

4.3 Schieneninfrastruktur

4.3.1 Schienenwegenetz

(G) Das Schienenwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Dazu gehören attraktive, barrierefreie Bahnhöfe.

Zu 4.3.1 (B) Der Aus-, Um- und Neubau der Schieneninfrastruktur dient dem Erhalt und der Ergänzung eines leistungsfähigen Netzes für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr. Da das Verkehrsaufkommen weiter steigen wird, ist es aus verkehrlichen, ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen erforderlich, den Anteil des Schienenpersonen- und des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen durch Verlagerung von anderen Verkehrsträgern zu steigern. Die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes müssen dazu zügig bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Der Aus- und Neubau, der in allen Landesteilen erfolgen soll, richtet sich nach dem jeweiligen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz). Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans soll der Bedarf weiterer Streckenausbauten geprüft werden. Bahnhöfe haben eine wichtige Funktion als Ein-, Aus- und Umsteigestationen im Schienenwegenetz. Insbesondere ist deren barrierefreie Ausgestaltung ein wichtiges Element.

Zu 4.3.3 (B) *Bayern kann als Flächenland nicht auf eine flächendeckende Vorhaltung der Schieneninfrastruktur verzichten, weil sie Voraussetzung für die Bestellung eines qualitativ hochwertigen Nahverkehrs sowie die flächendeckende Erschließung im Schienengüterverkehr ist. Um die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur zu erhalten, kann Stilllegungen und Rückbaumaßnahmen nur unter engen Voraussetzungen zugestimmt werden.*

Schieneninfrastruktur

Für die Erhaltung und den Neu- und Ausbau der Schienenwege ist der Bund verantwortlich. Die Erhaltung der Bundesschienenwege wird von den Infrastruktursparten der Deutschen Bahn einerseits über die von den Nutzern zu entrichtenden Infrastrukturnutzungsentgelte (Trassen- und Stationsentgelte) sowie durch Mittelzuweisungen des Bundes aufgrund der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) sichergestellt.

Für den Aus- und Neubau stellt der Bund der Deutschen Bahn Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) zur Verfügung, die insbesondere für Projekte des Bedarfsplans Schiene im [☞ Bundesverkehrswegeplan](#) eingesetzt werden. Der Umfang der Bundesmittel reicht jedoch für die zeitgerechte Umsetzung der Vorhaben bei Weitem nicht aus.

Einen Sonderstatus nimmt beim Aus- und Neubau der Schienenwege die Infrastruktur für die S-Bahnen ein, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von Bund und Land gemeinsam gefördert wird.

Weitere Infrastrukturprojekte

- S-Bahn Nürnberg: Ergänzungsnetz Nürnberg - Forchheim - Bamberg, Nürnberg - Ansbach (- Dombühl), Nürnberg - Hartmannshof, Nürnberg - Neumarkt
- Elektrifizierung der Linie "A" Dachau - Altomünster
- Elektrifizierung der Strecke Geltendorf - Lindau, inklusive Knoten Lindau
- Ausbaustrecke Petershausen - Ingolstadt: teilweise Neutrassierung, Modernisierung und Fahrzeitverkürzung auf der Achse zwischen München und Nürnberg
- Maßnahmen zum Regio-Schienen-Takt Augsburg: Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs zur Mobilitätsdrehscheibe, weitere Maßnahmen im Knotenbereich
- [!\[\]\(3da2b303d29c1ea489bbe26a3f5ac664_img.jpg\) Ausbaustrecke München - Mühldorf - Freilassing Grenze D/A \(ABS 38\): Ausbau der im Personen- und Güterverkehr stark belasteten Verbindung von München ins Chiemgauer Dreieck und nach Österreich - Projektbeirat eingesetzt](#)
- Aus- und Neubaustrecke Nürnberg - Bamberg - Ebensfeld - Erfurt (VDE 8.1): Neubaustrecke durch den Thüringer Wald und Ausbau bestehender Streckenabschnitte unter anderem zur Verkürzung der Reisezeiten München - Nürnberg - Berlin
- Ausbaustrecke Nürnberg - Marktredwitz - Hof - Schirnding Grenze D/CZ: Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale und der Verbindung Nürnberg - Cheb/Eger - Prag (Memorandum über den Schienenverkehr zwischen Tschechien und Bayern)



Über 400 Millionen Euro für Schieneninfrastruktur im Freistaat

München, 13.07.2020

Verkehrsministerin Kerstin Schreyer: "Wir schieben an, für einen attraktiven Nahverkehr auf der Schiene" - Freistaat und Deutsche Bahn vereinbaren Investitionspaket

- Förderprogramm mit einem Volumen von 436 Millionen Euro läuft bis 2029
- DB plant und baut Projekte in Abstimmung mit Verkehrsministerium
- Ministerin Schreyer und DB-Infrastrukturvorstand Pofalla: „Gemeinsam geben wir dem Schienenausbau einen großen Schub!“

Der Öffentliche Nahverkehr ist essentiell für die Gesellschaft – und seine Zukunft entscheidet sich auch auf der Schiene. Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer: „Mein Ziel ist, dass wir überall in Bayern ein attraktives Angebot im Öffentlichen Nahverkehr haben, damit mehr Menschen ihn nutzen. Dafür brauchen wir eine starke Infrastruktur, vor allem auf der Schiene. Deswegen freue ich mich, dass die Deutsche Bahn in Abstimmung mit uns in den nächsten Jahren viel Geld investiert, damit Bahnhöfe, Gleise und Signale im ganzen Freistaat noch leistungsfähiger werden. Und zudem stützt das gerade in Corona-Zeiten unsere Bauindustrie!“

Anfang des Jahres haben der Bund und die DB eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) für den Zeitraum von 2020 bis 2029 geschlossen. Die Eckdaten für den Neu- und Ausbau im Freistaat haben Ministerin Schreyer und DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla heute in München vorgestellt. Das bayerische Schienennetz profitiert besonders, denn aus diesem Topf wird die DB in Bayern 436 Millionen Euro in Projekte investieren, die vorher mit dem Bayerischen Verkehrsministerium abgestimmt werden. Gegenüber den zurückliegenden Jahren erhöht sich die Investitionssumme pro Jahr um 16 Prozent. DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla: „Mit den zusätzlichen Mitteln bauen wir in Bayern den Nahverkehr weiter aus und sorgen so für bessere Verbindungen zwischen Stadt und Land sowie in den Ballungsräumen. Damit machen wir Bahnfahren attraktiver und schaffen die Voraussetzung für die dringend benötigte Verkehrswende.“

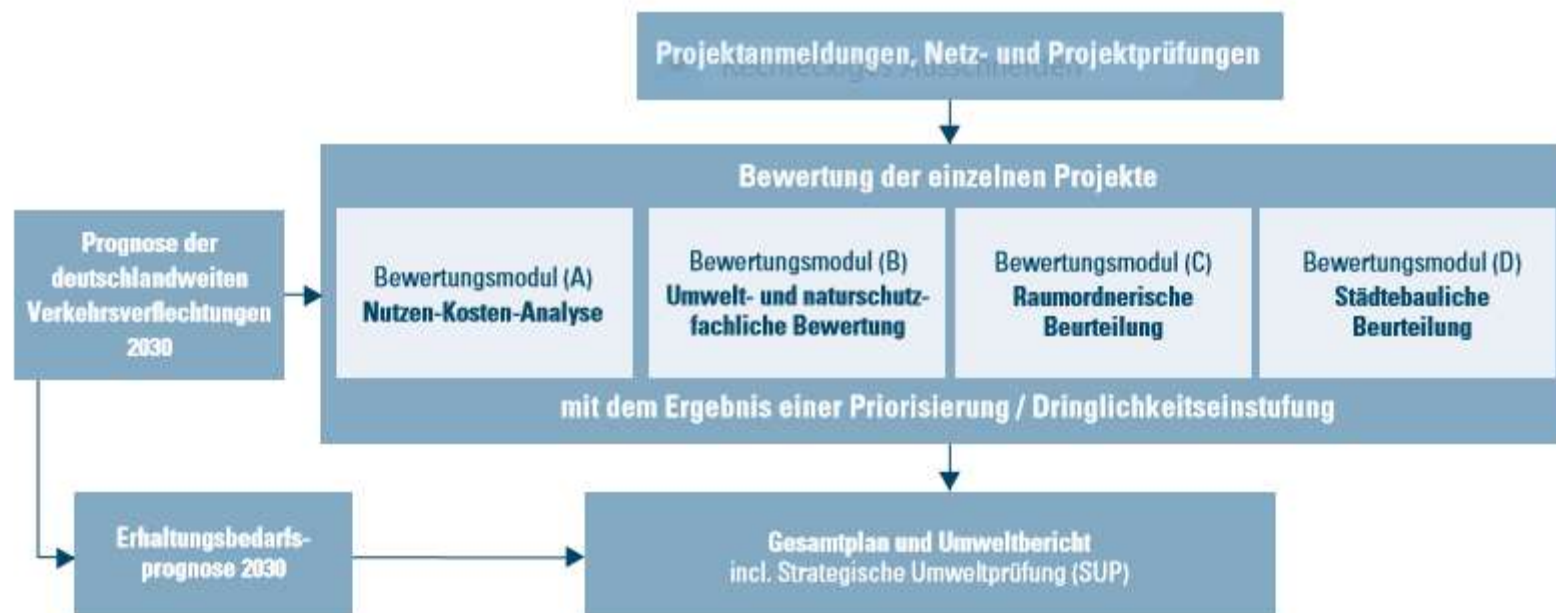
Mittel aus dem Förderprogramm fließen in einzelne Großprojekte wie den Streckenausbau zwischen München und Lindau, vor allem aber in kleinere Maßnahmen auf Nebenstrecken. „Wir denken vom Fahrgast her und haben uns deswegen gefragt, mit welchen Neu- und Umbaumaßnahmen wir die Nahverkehrsverbindungen verbessern, stabiler und attraktiver machen können“, so Ministerin Schreyer. Konkret wird in den nächsten Jahren unter anderem an folgenden Projekten geplant und gearbeitet:

- Neubau von Bahnstationen, beispielsweise in Lindau (Festlandsbahnhof), Würzburg (Heidingsfeld-Ost), Regensburg (Wälhallastraße) und Brunnau (Station der Paartalbahn)
- Maßnahmen zur Barrierefreiheit, unter anderem in Senden, Marktoberdorf und Seefeld-Hechendorf
- Einbindung von reaktivierten Strecken ins DB-Netz durch Baumaßnahmen an Schnittstellen, wie dem Bau eines neuen Kreuzungsbahnhofs in Langlaur
- Kleinere Elektrifizierungsmaßnahmen auf den Strecken Wasserburg – Ebersberg, Pfronten-Steinach – Landesgrenze zu Tirol und dem zweiten Gleis auf dem Damm zur Insel Lindau
- Streckenertüchtigungen und -beschleunigungen wie bei der Rottalbahn (Mühldorf – Passau), der Gäubodenbahn (Neufahrn – Bogen), der Gräfenbergbahn (Nürnberg – Gräfenberg), der Aischgrundbahn (Neustadt a.d. Aisch – Steinach), der Paartalbahn (Augsburg – Ingolstadt) und dem Oberlandnetz (Strecken nach Bayrischzell und Lenggries)

Raumordnungspolitische Belange in der Bundesverkehrswegeplanung

Abbildung 1

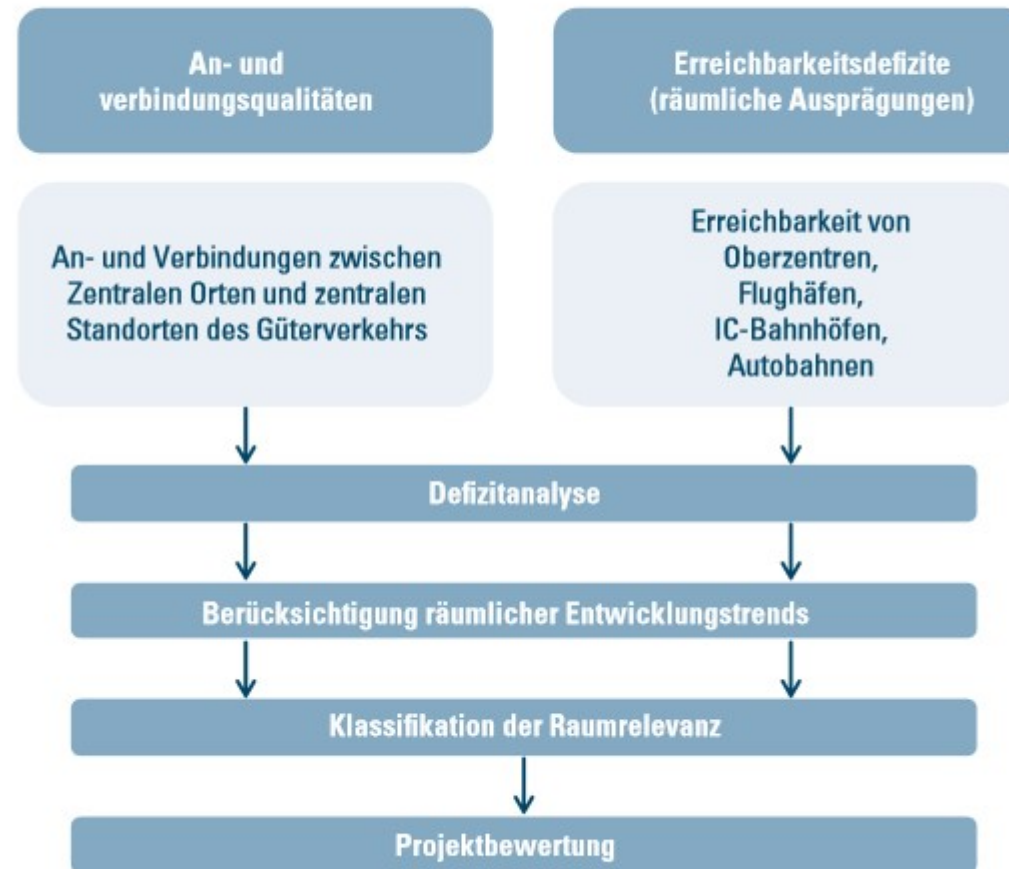
Gesamtprozess zur Aufstellung des BVWP 2030



Quelle: In Anlehnung an BMVI 2014: 1

Abbildung 2

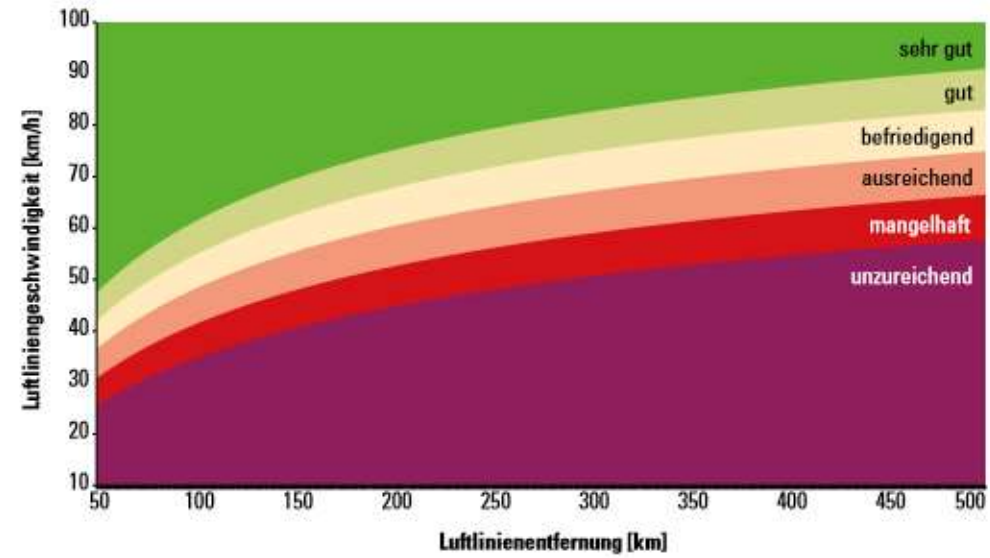
Struktur und Bestandteile der raumordnerischen Beurteilung – Modul C



Quelle: BBSR 2015

Abbildung 3

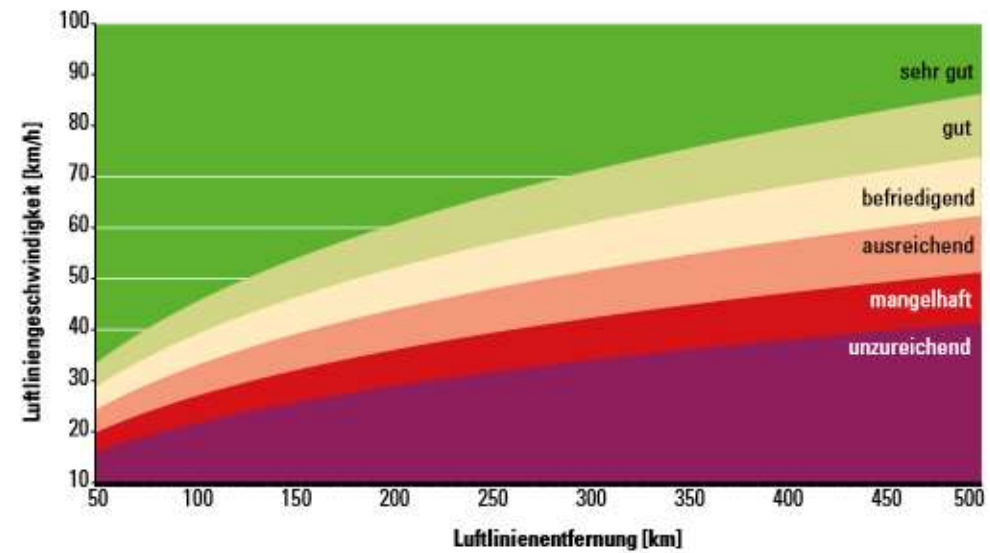
Qualitätsstufen der Netzbewertung Straße



Quelle: FGSV (2008), 50–51

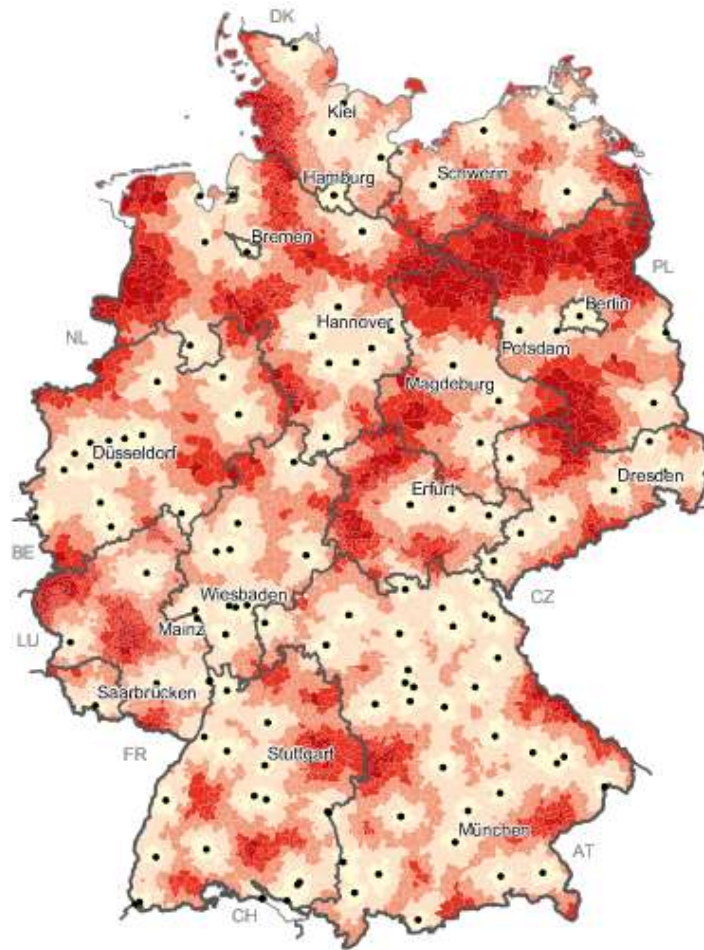
Abbildung 4

Qualitätsstufen der Netzbewertung Schiene



Quelle: FGSV 2008: 50–51

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

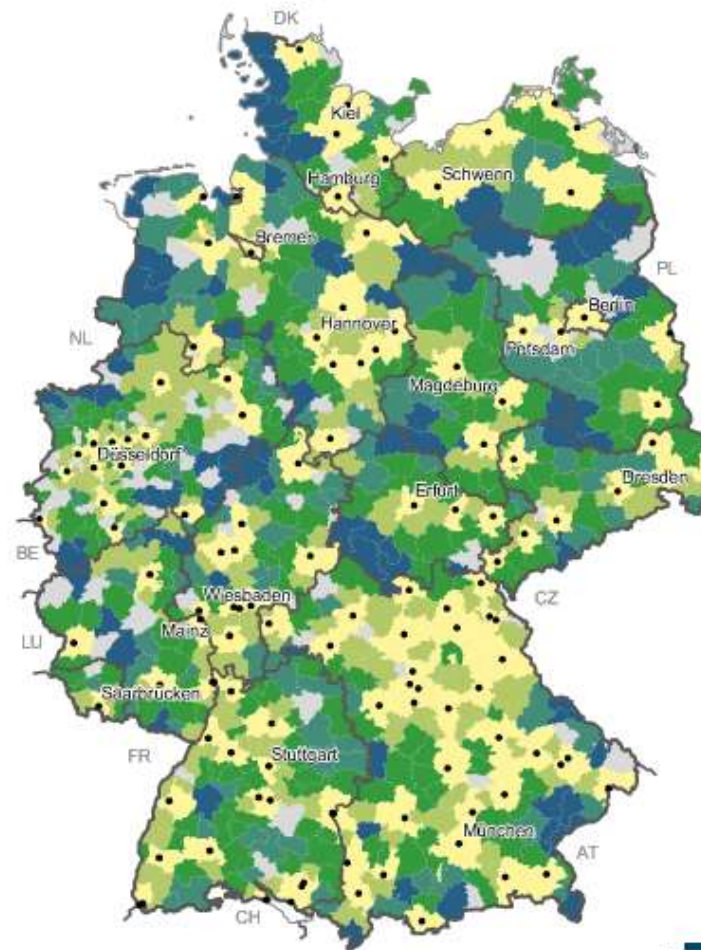


100 km

**Pkw-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum
2015 in Minuten**



Schienepersonenverkehr (SPV)



© BBSR Bonn 2017

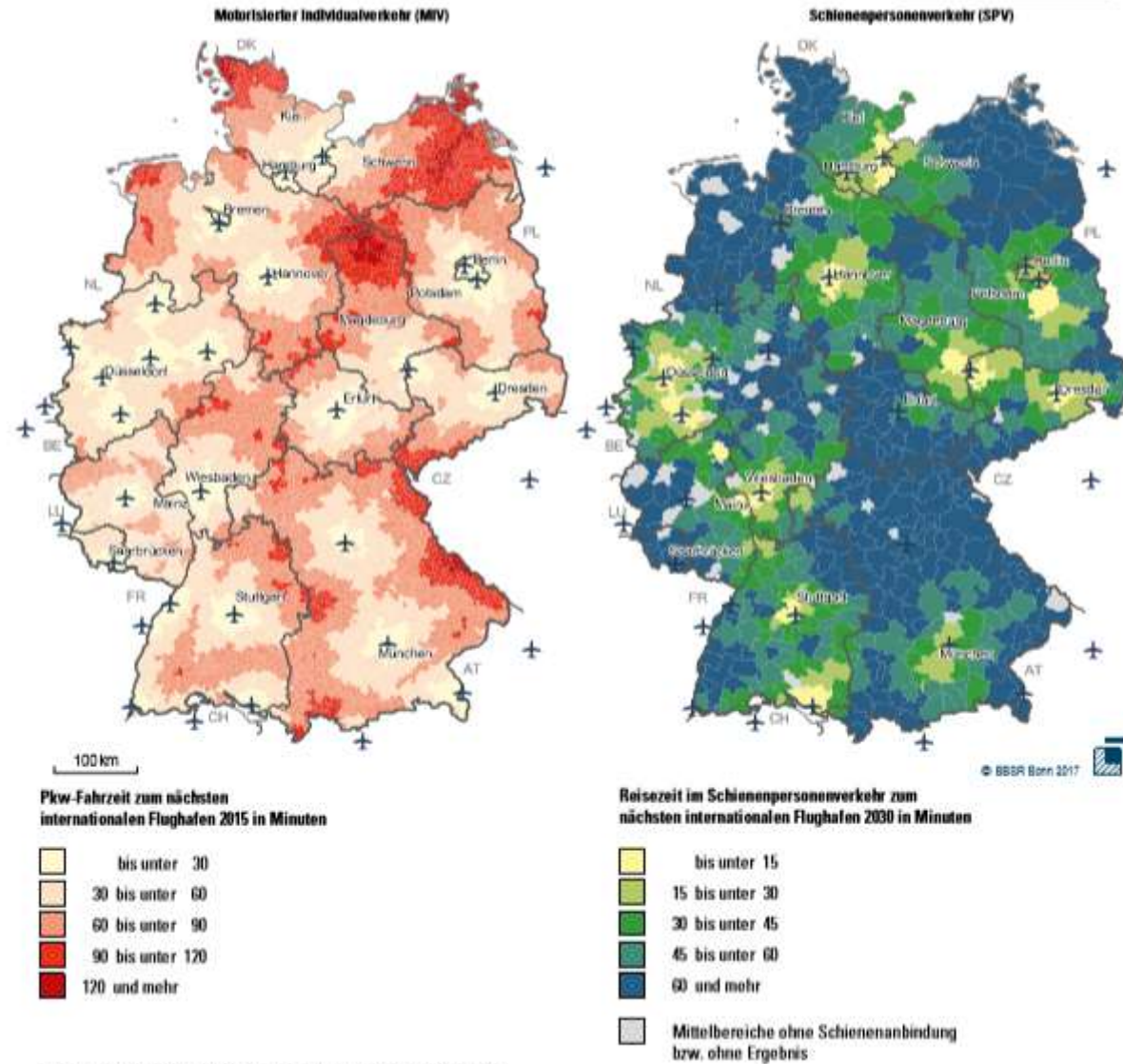


**Reisezeit im Schienenpersonenverkehr zum
nächsten Oberzentrum 2030 in Minuten**



Karte 5

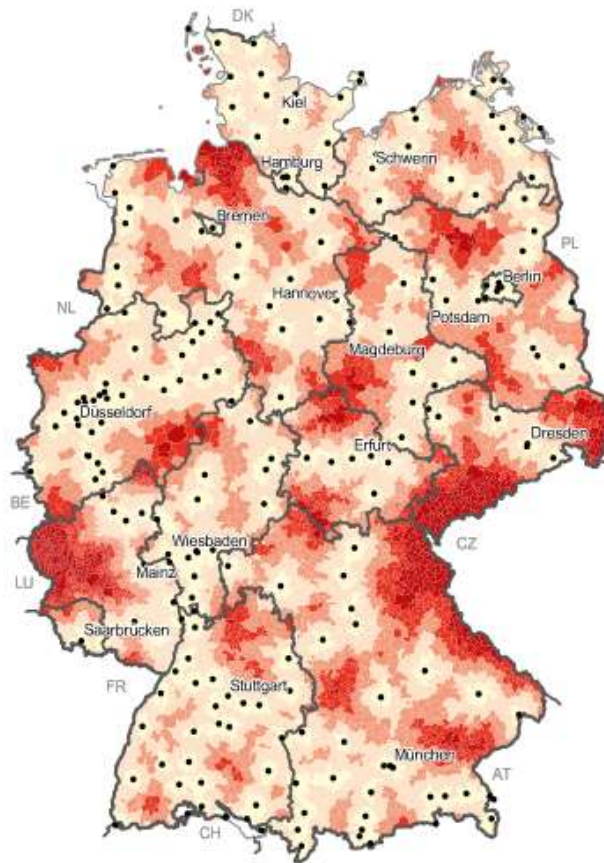
Erreichbarkeit von Flughäfen



Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR, BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH
 Geometrische Grundlage: Gemeinden (generalisiert), 31.12.2014 © GeoBasis-DE/BKG, BBSR-Mittelbereiche

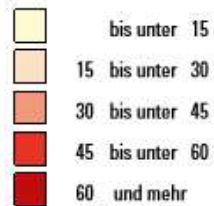
Bearbeitung: T. Pütz

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

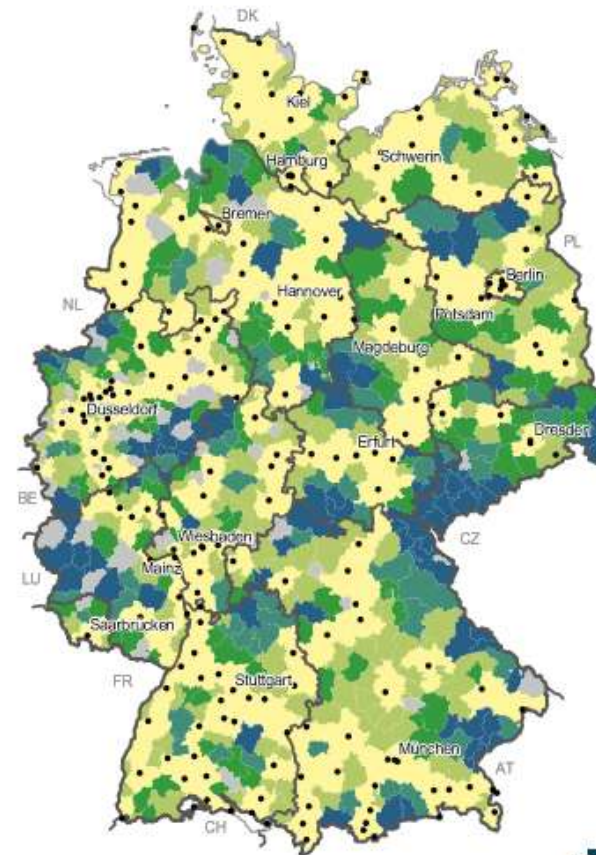


100 km

Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC-/EC- oder ICE-Bahnhof 2015 in Minuten



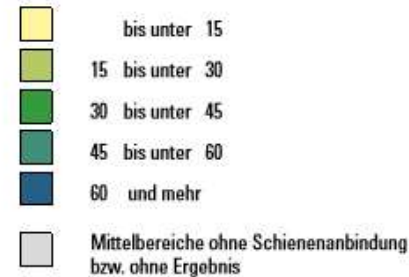
Schienerpersonenverkehr (SPV)



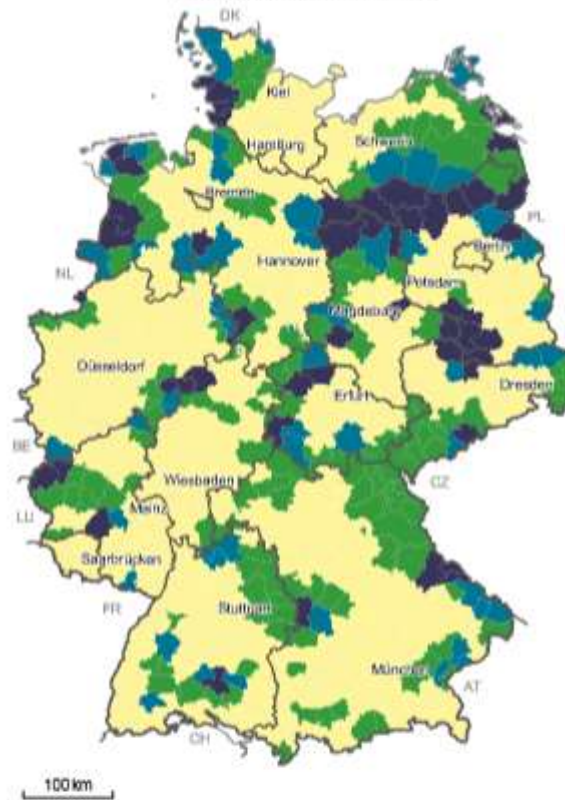
© BBSR Bonn 2017



Reisezeit im Schienenpersonenverkehr zum nächsten IC-/EC- oder ICE-Bahnhof 2030 in Minuten



Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Zusammengefasste Erreichbarkeitsdefizite

- kein relevantes Defizit
- geringes Defizit
- mittleres Defizit
- hohes Defizit

Gewichtung der ermittelten Defizite:

Erreichbarkeit von Flughäfen	0.5
Erreichbarkeit von Autobahnen	1.0
Erreichbarkeit von IC-, ICE- und EC-Bahnhöfen	0.5
Erreichbarkeit von Oberzentren – 45 Minuten	0.5
Erreichbarkeit von Oberzentren – 90 Minuten	2.0

Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR, BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH
 Geometrische Grundlage: Gemeinden (generalisiert), 31.12.2014 © GeoBasis-DE/RSK, BBSR Mittelbereiche

Schienerpersonenverkehr (SPV)



Zusammengefasste Erreichbarkeitsdefizite

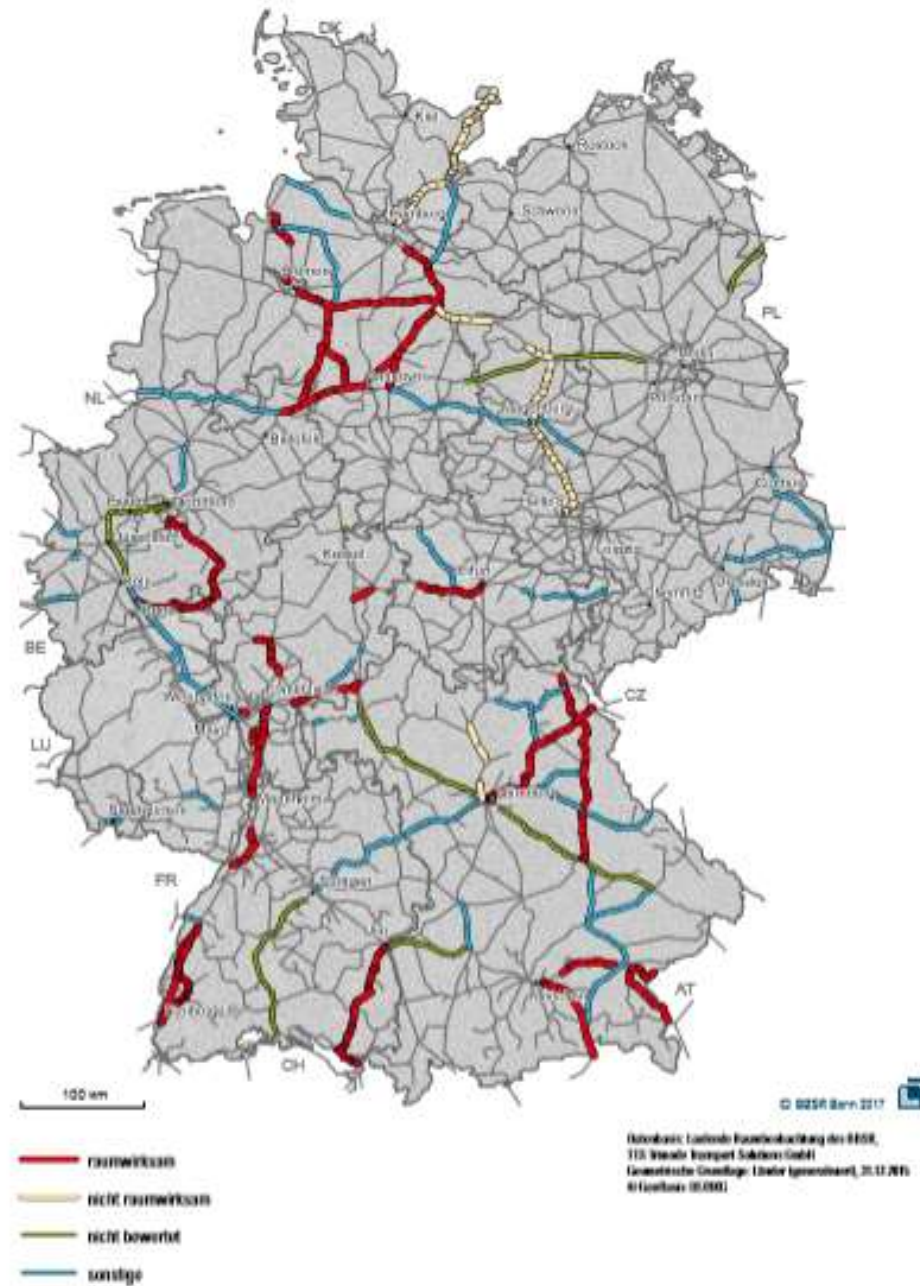
- kein relevantes Defizit
- geringes Defizit
- mittleres Defizit
- hohes Defizit
- Mittelbereiche ohne Schienenanbindung bzw. ohne Ergebnis

Gewichtung der ermittelten Defizite:

Erreichbarkeit von Flughäfen	0.5
Erreichbarkeit von IC-, ICE- und EC-Bahnhöfen	0.5
Erreichbarkeit von Oberzentren – 60 Minuten	0.5
Erreichbarkeit von Oberzentren – 90 Minuten	2.0

© BBSR Bonn 2017

BBSR
Raumordnerische
Bewertung von
Schienenprojekten



Wirtschaft in Zahlen

Einzelhandelszentralität

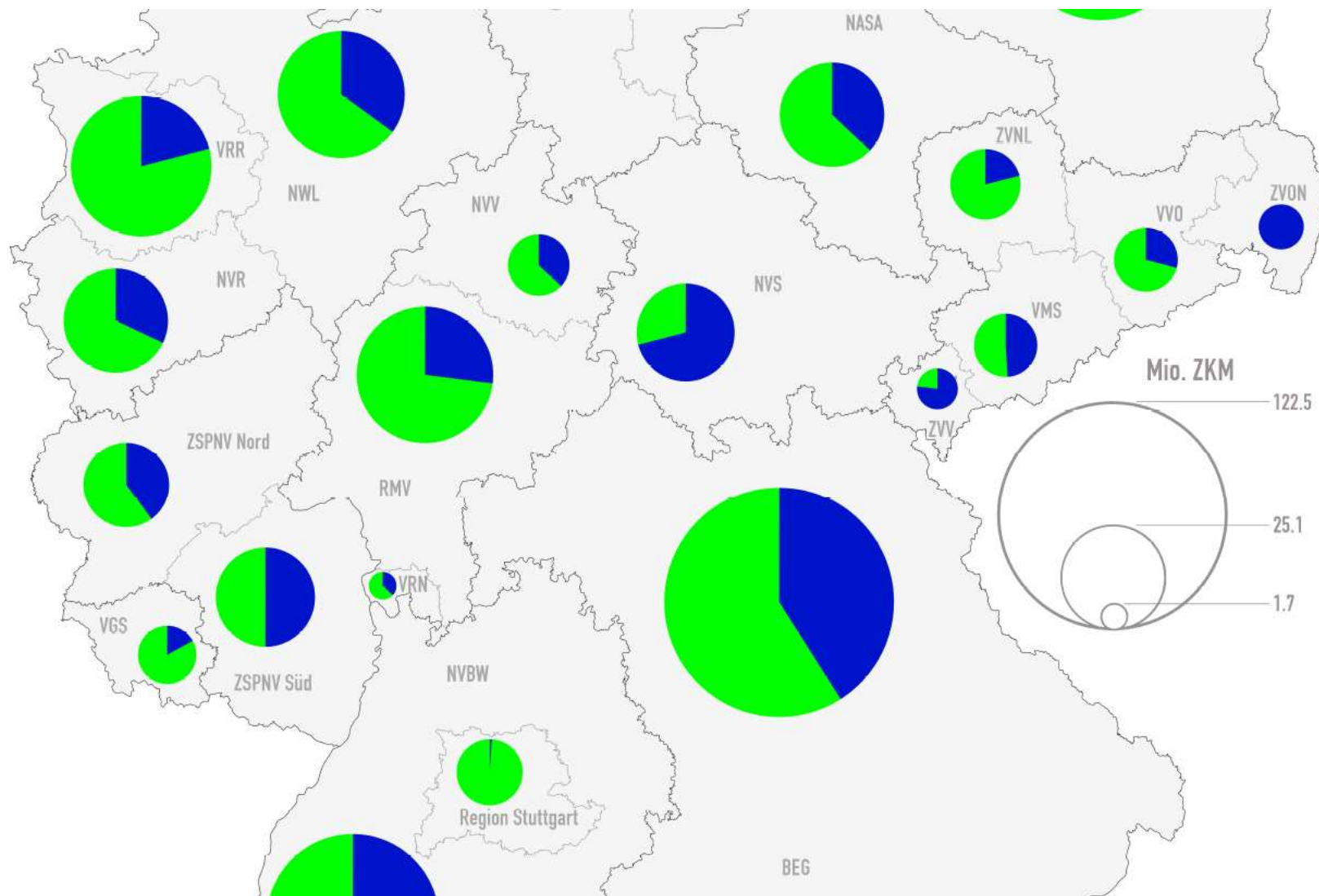
Gemeinden	Einwohner		Kaufkraft (D = 100)					EH - Umsatz (D = 100)					Zentralitätsindex (D = 100)			
			2018	2015	2017	2018	2019	2015	2017	2017 € je Einw.	2018	2019	2015	2017	2018	2019
Hilpoltstein	13.474	M	100,8	100,5	100,4	100,1	62,6	62,9	3.675	3.974	4.280	62,1	62,7	64,7	69,0	
Roth	25.220	M	102,2	101,9	102	101,6	114,1	114,1	6.662	7.012	6.857	91,2	112,0	112,4	108,9	
Wendelstein	15.788	M	112,1	112,9	113,4	113,6	101,7	109,5	6.394	6.942	6.880	90,5	97,0	100,1	97,7	
Feucht	13.856	M	107	106,7	107,3	108,0	69,5	72,5	4.233	4.615	4.791	64,9	68,0	70,3	71,5	
Altdorf	15.191	M	108,5	108,8	109	108,8	78,3	82,8	4.834	5.041	5.245	72,2	76,1	75,8	77,8	
Neustadt Aisch	12.941	M	102,7	102,3	102,4	102,5	180,7	179,5	10.479	10.788	11.167	175,9	175,5	172,1	175,7	
Gunzenhausen	16.562	M	96,5	96,2	96,2	96,8	168,3	170,9	9.978	10.151	10.270	174,4	177,6	172,5	171,2	
Treuchtlingen	12.911	M	93,3	92,7	92,7	93,9	73,2	79,2	4.624	4.943	5.001	78,4	85,5	87,3	85,8	
Lkr Roth	126.101		103,3	103,5	103,7	103,4	75,0	75,9	4.433	4.736	4.790	72,6	73,4	74,7	74,7	

M = Mittelzentrum

Elektrifizierung

Bayerische Eisenbahn Gesellschaft (BEG)
Projekte

Traktionsart
 ■ Elektrisch
 ■ Dieselbetrieben



Länder	Insgesamt	EBO ¹⁾								
		zusammen	elektrifiziert	nicht elektrifiziert	eingleisig			mehrgleisig		
					zusammen	elektrifiziert	nicht elektrifiziert	zusammen	elektrifiziert	nicht elektrifiziert
		km								

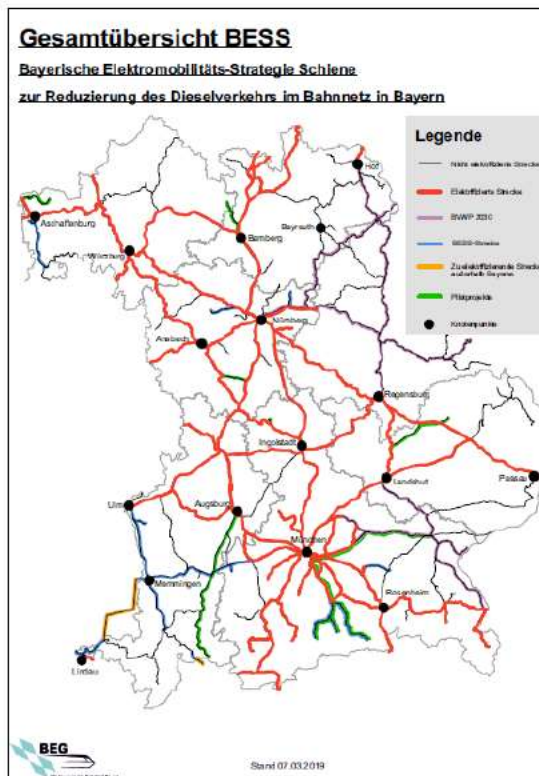
Insgesamt.....	42 204	38 466	20 726	17 740	19 979	4 804	15 175	18 487	15 922	2 565
Baden-Württemberg.....	4 625	4 314	2 717	1 597	2 378	983	1 395	1 936	1 734	202
Bayern.....	6 932	6 427	3 301	3 126	3 440	947	2 493	2 987	2 354	633
Berlin.....	1 134	626	528	98	178	91	87	448	437	11
Brandenburg.....	2 878	2 766	1 689	1 077	1 418	356	1 062	1 348	1 333	15
Bremen.....	209	139	133	6	39	33	6	100	100	-
Hamburg.....	399	298	267	31	73	48	25	225	219	6
Hessen.....	2 778	2 547	1 711	836	993	216	777	1 554	1 495	59
Mecklenburg-Vorpommern...	1 747	1 656	947	709	1 144	435	709	512	512	-
Niedersachsen.....	4 421	4 191	2 034	2 157	2 260	440	1 820	1 931	1 594	337
Nordrhein-Westfalen.....	6 307	5 523	3 275	2 248	2 419	643	1 776	3 104	2 632	472
Rheinland-Pfalz.....	2 028	1 982	841	1 141	928	74	854	1 054	767	287
Saarland.....	365	349	282	67	127	60	67	222	222	-
Sachsen.....	2 919	2 538	1 052	1 486	1 456	167	1 289	1 082	885	197
Sachsen-Anhalt.....	2 492	2 314	1 121	1 193	1 294	202	1 092	1 020	919	101
Schleswig-Holstein.....	1 287	1 275	376	899	758	33	725	517	343	174
Thüringen.....	1 683	1 521	452	1 069	1 074	76	998	447	376	71

*) Stichtag: 31.12. Im Vergleich zur Fachserie 8 Reihe 2.1 Eisenbahnverkehr, Betriebsdaten des Schienenverkehrs 2015, geänderte Werte (Nachkorrekturen von Datenmeldern).

¹⁾ EBO = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Quelle Statistisches Bundesamt (Auszug).²

Projekt: Elektrifizierungspriorisierungen Nordbayerische Projekte – BESS – Bayerische Elektromobilitätsstrategie Schiene



■ Beschreibung der Maßnahme:

Bayern (Nordbayern) Elektrifizierungen außerhalb BVWP:

- Siegelstdorf – Markt Erlbach
- Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach
- Aschaffenburg – Miltenberg

■ Nutzen:

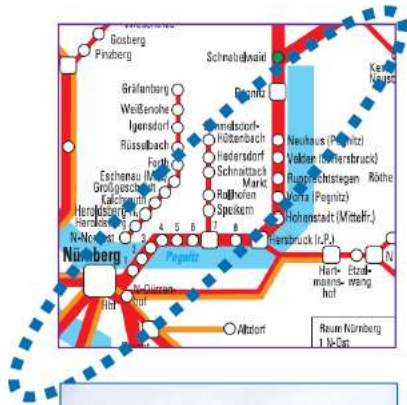
- Ökologie
- Wirtschaftliche Aspekte
- Qualitätssteigerung
- Reduzierung des Dieserverkehrs unter Fahrdracht
- Neue Liniendurchbindungen

■ Sachstand:

- 7 Projekte (Nordbayern und Südbayern) wurden ausgewählt
- Forderung des Freistaats an den Bund zur Auflage eines Sonderprogramms für Elektrifizierungen

Planungen: Korridorstudie Sektor Nordost

Strecke: Nürnberg – Bayreuth (5001)/Neuhaus / Pegnitz (5903); Neunkirchen a.S. – Simmelsdorf-H. (5925)



Neuhaus (Pegnitz)

■ Beschreibung der Maßnahme:

- Machbarkeitsstudie bzgl. einer Einführung einer S-Bahn
- Infrastruktur: Ausbau der Bahnhöfe wurde untersucht
- Angebot: Mögliche Fahrplantrassen wurden untersucht.

■ Verkehrlicher Nutzen:

- Ausweitung des S-Bahnstandards auf die rechte Pegnitzstrecke und ins Schnaittachtal – Steigerung der Fahrgastzahlen aufgrund attraktiven Taktverkehrs und ausgebauter Infrastruktur

■ Sachstand:

- Vorzugsvariante 30-Minuten-Takt sowie Express-S-Bahn
- NKU-Faktor in Höhe von 1,29 (Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz ist unterstellt)
- Planungsvereinbarung Lph. 1 und 2 zwischen Freistaat und DB ist zu vereinbaren
- Inbetriebnahme der S-Bahn soll mit Inbetriebnahme der Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz erfolgen

Politik und Bahn stellen erste Pläne für die Strecke rechts der Pegnitz vor

Weichen für Elektrifizierung sind gestellt

26.05.2020 Deutsche Bahn (<https://n-land.de/thema/deutsche-bahn>)

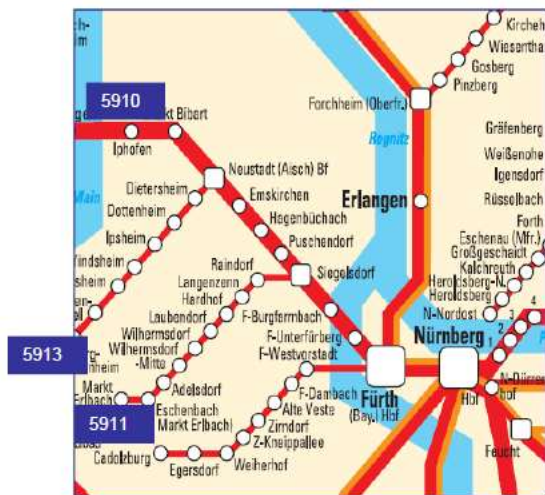
NÜRNBERGER LAND – Seit über zehn Jahren beschäftigt den Landkreis das Thema Elektrifizierung der Bahnstrecke rechts der Pegnitz. Nun kommt Bewegung in das Projekt: Am Montagmittag haben Bahn und Freistaat in Lauf ihren Willen bekundigt, auf der Strecke von Nürnberg bis Schirnding in Oberfranken an der tschechischen Grenze, auf Strom statt Diesel zu setzen. Wann es konkret soweit sein könnte, dazu halten sich die Beteiligten noch bedeckt.

Zum Pressetermin im Laufer Rathaus waren ein **Vertreter des Freistaates Bayern** und **hochrangige Bahnmitarbeiter** sowie **Landrat Armin Kroder** gekommen. Auch **Laufs Bürgermeister Thomas Lang und sein Vorgänger Benedikt Bisping**, der sich vehement für die Elektrifizierung der Strecke bis Hof eingesetzt hatte, nahmen teil.

Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern, sagte, **die Bahn werde ihrer Verantwortung gerecht, man habe sich selbst ehrgeizige Klimaziele gesetzt**. Das Unternehmen will **bis 2038 auf 100 Prozent Ökostrom** setzen. Für die Region habe das Projekt viele Vorteile, darunter weniger Lärm und sauberere Luft im Pegnitztal.

Planungen: Korridorstudie Sektor West

Strecken: Nürnberg – Neustadt (Aisch) (5910); Nürnberg – Cadolzburg (5911) / Markt Erlbach (5913)



- **Beschreibung der Maßnahme:**
 - Machbarkeitsstudie bzgl. einer Einführung einer S-Bahn bzw. S-Bahnähnlichen Verkehrs
 - Infrastruktur: Ausbau der Infrastruktur wurde untersucht
 - Angebot: Mögliche Fahrplantrassen wurden untersucht
- **Verkehrlicher Nutzen:**
 - Steigerung der Fahrgastzahlen aufgrund attraktiven Taktverkehrs und ausgebauter Infrastruktur
- **Sachstand:**
 - Variante Takt 30 mit durchgehenden S-Bahnen von Neustadt (Aisch) nach Nürnberg Hbf und von Markt Erlbach nach Nürnberg Hbf als Vorzugsvariante
 - Abschlussbericht liegt vor

Projekt: S-Bahn Nürnberg – Ansbach – Dombühl

Strecke: Nürnberg – Ansbach (5902)

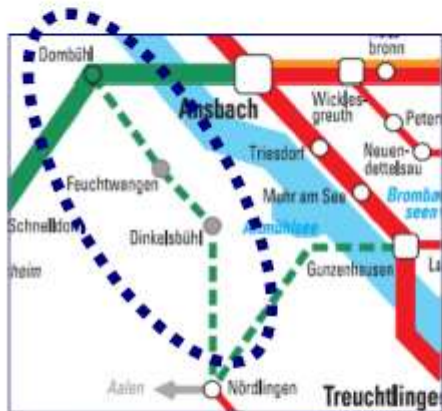


Neuer Hp Petersaurach Nord

- **Beschreibung der Maßnahme:**
 - S-Bahn-Verlängerung bis Dombühl
 - Neuer Haltepunkt Leutershausen-Wiedersbach
 - Umbau Bf Dombühl
- **Verkehrlicher Nutzen:**
 - Stündliche Bedienung der Station Dombühl
 - Erschließung neuer Fahrgastpotentiale
 - Verbesserung der Barrierefreiheit
- **Sachstand:**
 - IBN 12/2017 erfolgt
 - IBN Aufzüge Dombühl vsl. 05/2018

Projekt: Reaktivierung Strecke „Romantische Schiene“ Strecke: Dinkelsbühl – Dombühl (5331)

Rechteckiges Ausschneiden



Bf Dombühl – Gleis 1

■ Beschreibung der Maßnahme:

- Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur für einen regelmäßigen SPNV

■ Verkehrlicher Nutzen:

- Abschöpfen neuer Potentiale
- Schienenanschluss an die S-Bahn Nürnberg

■ Sachstand:

- VAST wurde gezeichnet
- Potential von über 1000 Pkm/km-Streckenlänge werktätlich gegeben
- derzeit findet eine Prüfung der Finanzierung statt
- Bestellgarantie des Freistaats wurde abgegeben
- IBN erst nach IBN des Projektes S-Bahn-Verlängerung Ansbach – Dombühl

Bahnreaktivierung: Erfolg in Westmittelfranken

Die geplante Wiederaufnahme der Bahnverbindung von [Dombühl](#) über Dinkelsbühl bis nach Nördlingen soll kommen. Laut einer Pressemitteilung der Stadt Dinkelsbühl könnten 90 Prozent der Investitionskosten für die [notwendige Gleisertüchtigung](#) vom Bund übernommen werden.

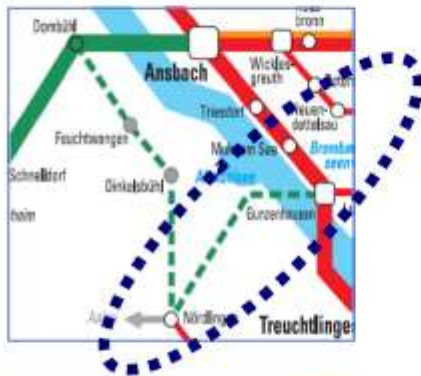
Ab 2024 im Stundentakt

Dank dieser möglichen Förderung sei davon auszugehen, dass [die Strecke](#) spätestens ab dem Jahr 2024 wieder im Stundentakt in Betrieb gehen kann, heißt es in der Pressemitteilung weiter. Die Strecke war 1985 stillgelegt worden – die Kosten für die bauliche Gleisertüchtigung werden auf mehr als 20 Millionen Euro geschätzt. Dieser Betrag muss eigentlich vom Streckenbetreiber, der Mittelfränkischen Eisenbahnbetriebs GmbH, bezahlt werden. Das erschien bisher unmöglich, die in Aussicht gestellte Förderung des Bundes verspricht nun den entscheidenden Durchbruch.

Bundesverkehrsministerium will Anbindung

Am Montag (27.01.2020) war eine Delegation aus Westmittelfranken zu einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium nach Berlin gereist. „Das Gespräch war extrem erfolgreich“, so Dinkelsbühls Oberbürgermeister Christoph Hammer (CSU). Man sähe nun die Bahn-Anbindung bis Nördlingen endlich als Teil einer Anbindung an die Verkehrsnetze der Räume Augsburg und München, so der Oberbürgermeister weiter.

Projekt: Reaktivierung Strecke „Hesselbergbahn“ Strecke: Gunzenhausen – Wassertrüdingen (5330)



ehem. Bahnsteigkante Cronheim

■ Beschreibung der Maßnahme:

- Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur für einen regelmäßigen SPNV

■ Verkehrlicher Nutzen:

- Abschöpfen neuer Potentiale
- Schienenanschluss an die Züge in Richtung Nürnberg/Treuchtlingen/Ansbach

■ Sachstand:

- VAST wurde gezeichnet
- Potential von über 1000 Pkm/km-Streckenlänge werktäglich gegeben
- derzeit findet eine Prüfung der Finanzierung statt
- Bestellgarantie des Freistaats wurde abgegeben

Wirtschaftlichkeit (SPNV)

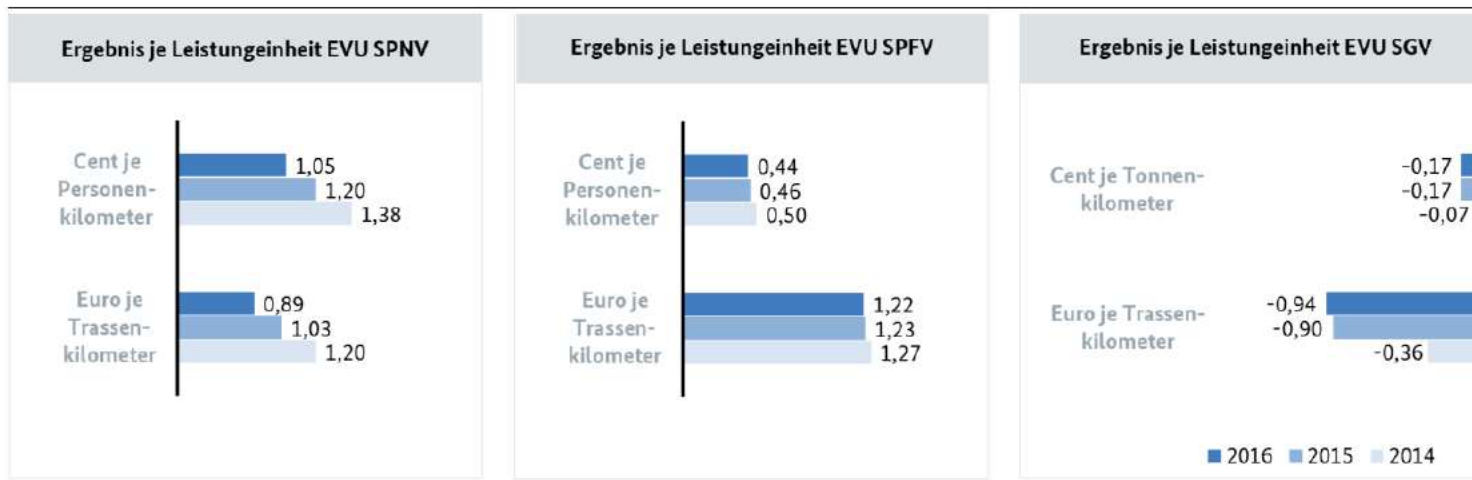


Abbildung 59: Betriebsergebnis je Leistungseinheit nach Art des Verkehrsdienstes (2014-2016; in Cent/Euro)

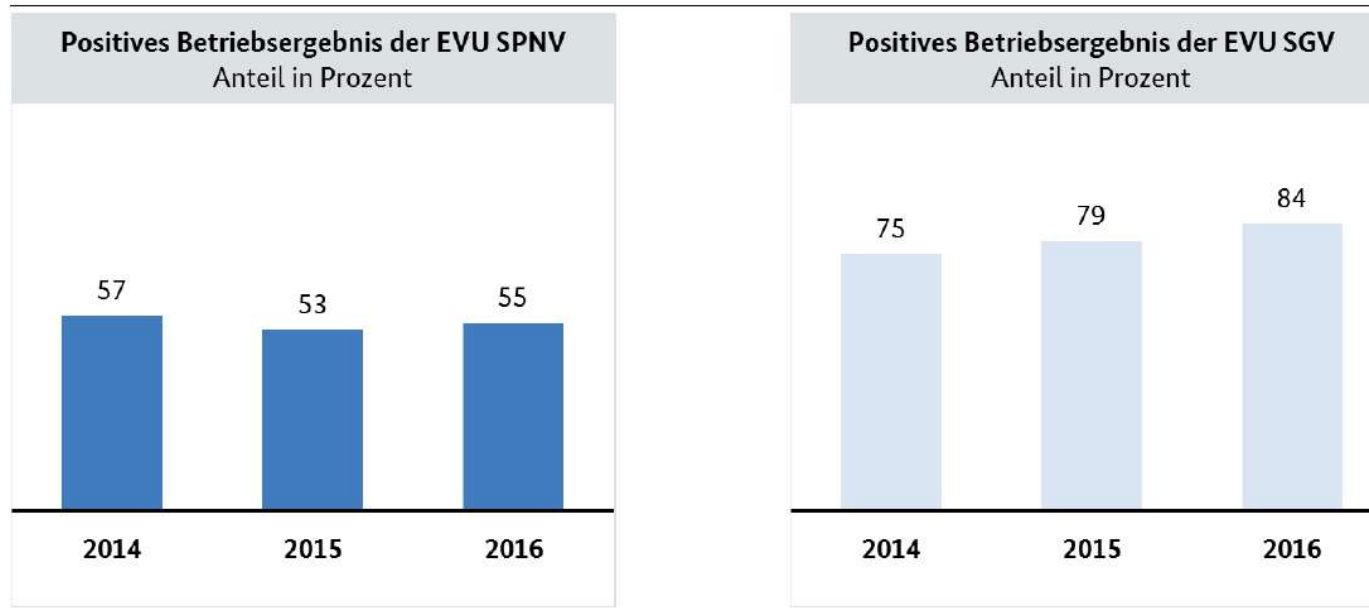


Abbildung 57: Marktüberblick Betriebsergebnis der EVU im SPNV und SGV (2014-2016; Anteile in Prozent)

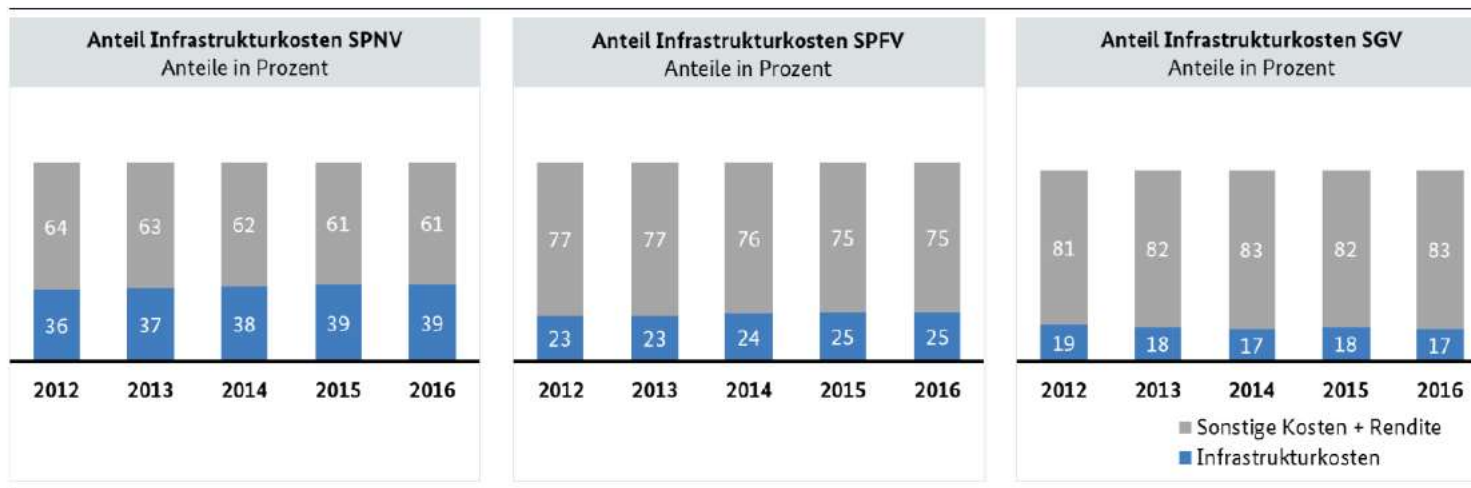


Abbildung 63: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU nach Art des Verkehrsdienstes (2012-2016; Anteile in Prozent)

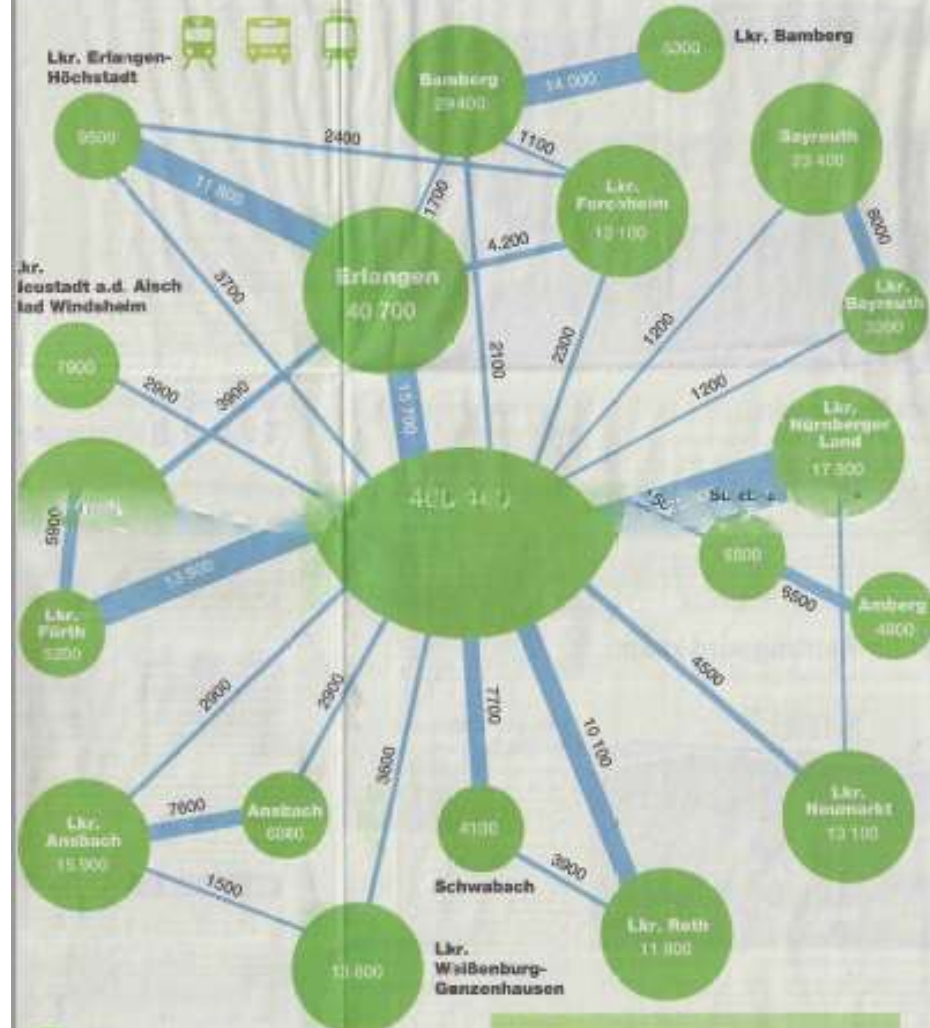
SPNV lässt sich also wirtschaftlich betreiben!

Potentiale

Die bei einer entsprechenden Taktung und
Komfortablen Anbindung
ausschöpfbar sind

en in der Region bisher keine Chance gegen

Öffentlichen Verkehrsmittel nutzen 30,5 Prozent der Fahrgäste für private Erledigungen, unterwegs zur Arbeit sind 29,1

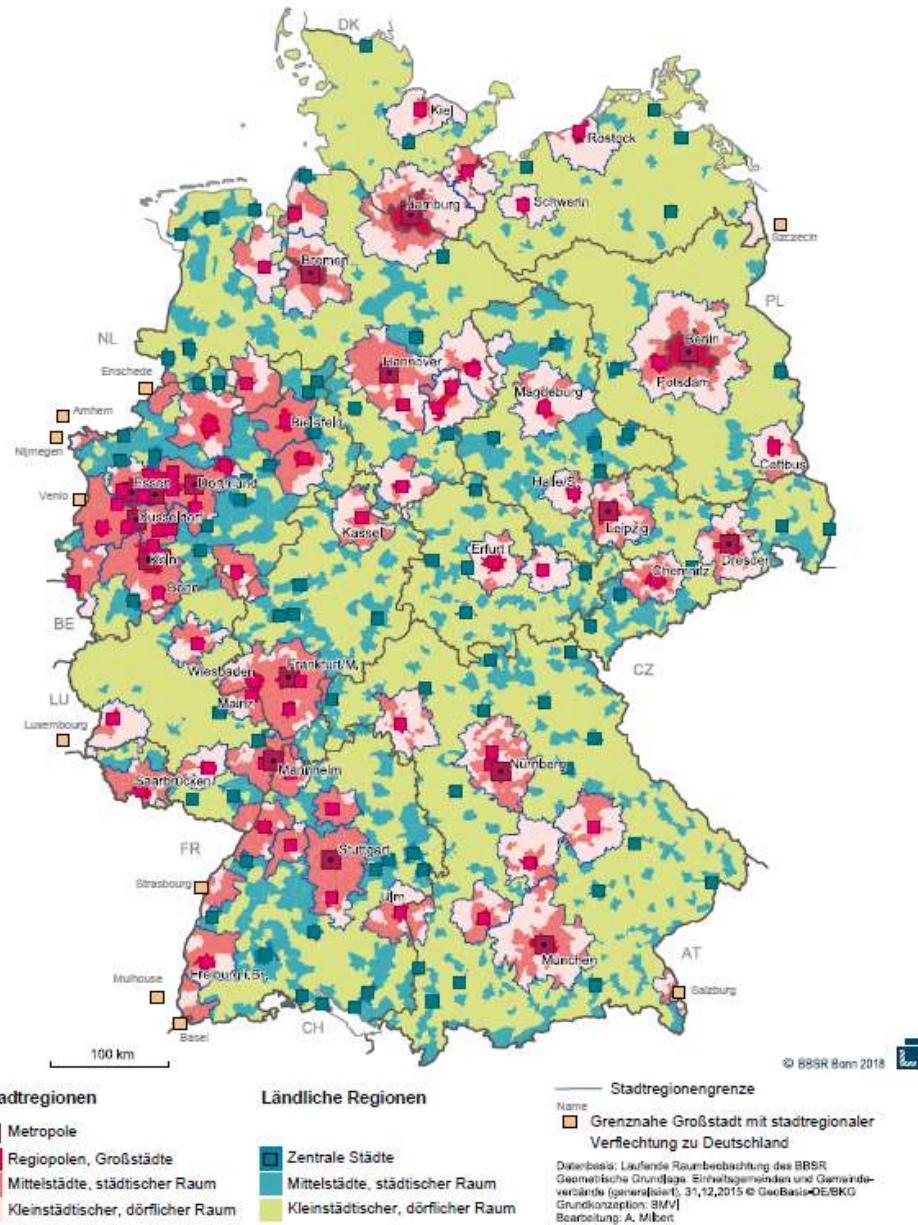


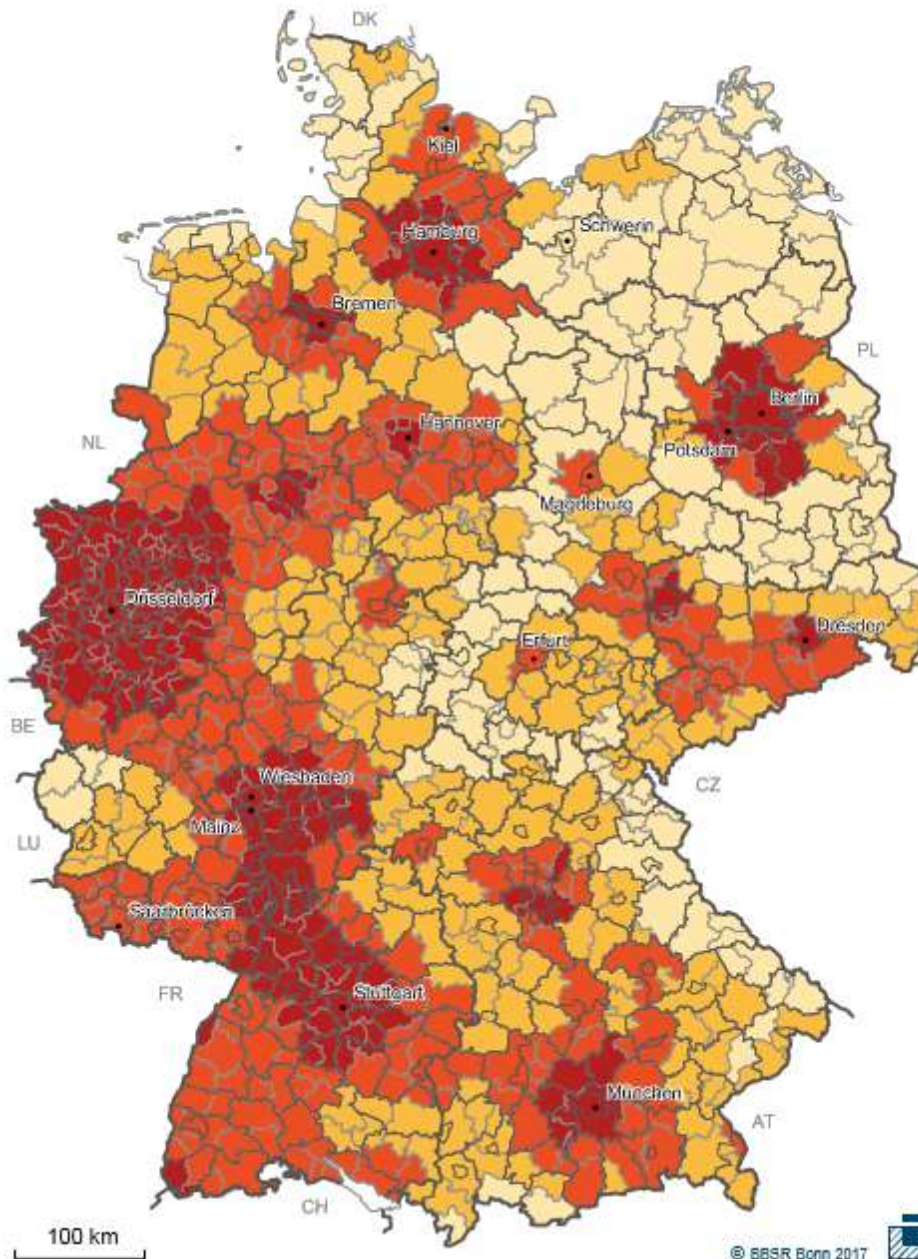
● Binnenverkehr 2016
 — Stadt- u. Landkreisüberschreitender Verkehr 2016

Verbindungen mit weniger als 1000 Fahrgästen sind nicht dargestellt
 Quelle: VGN

VGN-Fahrten pro Werktag

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)





Regionales Bevölkerungspotenzial 2030 im
Umkreis von 100 km, distanzgewichtet

- sehr gering
(unter 150.000 Einwohner)
- gering
(150.000 bis unter 250.000 Einwohner)
- mittel
(250.000 bis unter 500.000 Einwohner)
- hoch
(500.000 Einwohner und mehr)

Datenbasis: Laufende Raubeobachtung des BBSR,
Erreichbarkeitsmodell des BBSR
Geometrische Grundlage: Gemeinden (generalisiert),
31.12.2015 © GeoBasis-DE/BKG, BBSR-Mittelbereiche
Bearbeitung: T. Pötz



Demographiespiegel: Gemeinden, Bevölkerung, Stichtage

Bevölkerungsvorausrechnungen-Demographiespiegel

Gemeinden (einschl. gemeindefreie Gebiete)		Ausgangs- bzw. vorausberechnete Bevölkerung												
		31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2026	31.12.2027	31.12.2028	31.12.2029
		1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
09576122	Greding, St	7,09	7,13	7,14	7,15	7,16	7,17	7,18	7,20	7,21	7,23	7,25	7,26	7,28
09576126	Heideck, St	4,69	4,65	4,64	4,63	4,62	4,60	4,58	4,56	4,54	4,53	4,51	4,50	4,49
09576127	Hilpoltstein, St	13,47	13,62	13,71	13,79	13,86	13,94	14,01	14,08	14,15	14,21	14,26	14,31	14,36
09576143	Roth, St	25,22	25,59	25,59	25,59	25,59	25,59	25,58	25,58	25,57	25,56	25,55	25,54	25,53
09576148	Thalmässing, M	5,14	5,20	5,21	5,22	5,23	5,24	5,25	5,26	5,27	5,27	5,28	5,28	5,29

nete Bevölkerung

31.12.2028	31.12.2029	31.12.2030	31.12.2031	31.12.2032	31.12.2033	31.12.2034	31.12.2035	31.12.2036	31.12.2037
1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
7,26	7,28	7,29	7,31	7,32	7,33	7,34	7,34	7,35	7,36
4,50	4,49	4,48	4,47	:	:	:	:	:	:
14,31	14,36	14,40	14,44	14,48	14,51	14,54	14,57	14,60	14,61
25,54	25,53	25,51	25,50	25,48	25,46	25,44	25,42	25,39	25,36
5,28	5,29	5,29	5,29	5,29	5,29	5,30	5,30	5,29	5,29

Schulen / Schüler

Hilpoltstein

Schulen / Schüler		15/16	16/17	17/18	18/19
Grund- u. Mittelschulen	3	752	756	754	718
Realschulen	1	888	833	825	796
Gymnasium	1	770	700	678	678
Förderzentren	2	237	233	229	226
Sonderpäd. Berufsschule	1	27	31	31	36

Roth

Grund-u. Mittelschule	5	1239	1260	1273	1302
Realschule	1	980	947	929	933
Gymnasium	1	919	847	792	735
Förderzentren	1	413	403	408	393
Berufsschule	1	1571	1735	1709	1658

Büchenbach

Grund- Mittelschule dav. Montessori	2	353	376	376	368 182
--	---	-----	-----	-----	------------

Schwabach

Wirtschaft	1	353	361	340	335
BOS	1	58	71	54	37
Gymnasien	2				1709

Erlangen Nürnberg

Universität
Universität /Hochschulen

Tageseinrichtungen für Kinder: Gemeinden,**Plätze, Kinder, Stichtag**

Statistik d.Kinder und tät.Personen in Tageseinri.
Stichtag: 01.03.2019

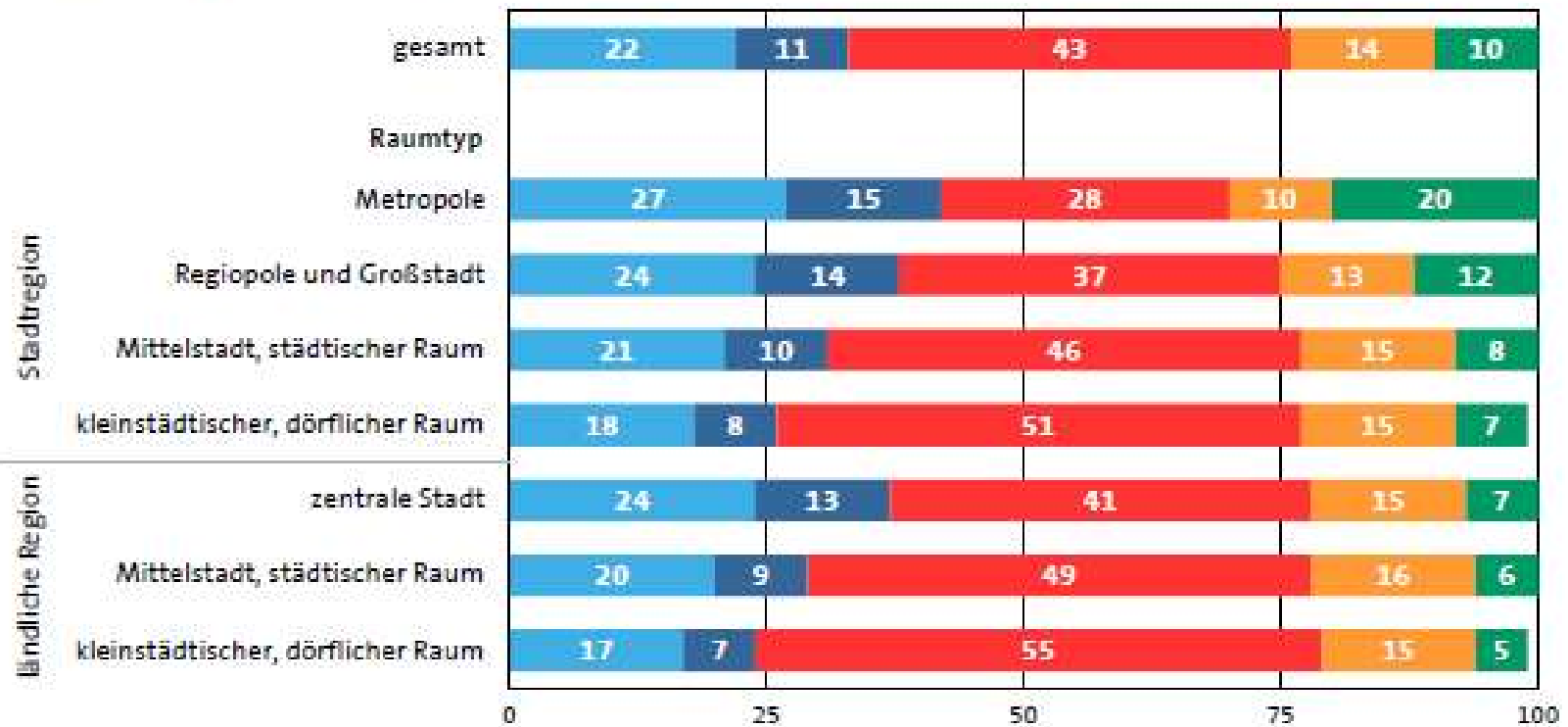
Gemeinden (einschl. gemeindefreie Gebiete)		Genehmigte Plätze in Kindertageseinrichtungen	Betreute Kinder
		Anzahl	Anzahl
09576122	Greding, St	315	300
09576126	Heideck, St	223	217
09576127	Hilpoltstein, St	742	671
09576143	Roth, St	1 278	1 191
09576148	Thalmässing, M	272	269

Lebendgeborene: Gemeinden, Jahre (letzte 6)

Statistik der Geburten

Gemeinden Bayerns (einschl. gemeindefreie Gebiete)		Lebendgeborene					
		2014	2015	2016	2017	2018	2019
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
09576122	Greding, St	65	64	75	80	74	69
09576126	Heideck, St	37	34	38	44	43	50
09576127	Hilpoltstein, St	106	103	123	144	131	151
09576143	Roth, St	212	222	262	255	245	257
09576148	Thalmässing, M	48	47	48	51	57	45

Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Raumtyp



Angaben in Prozent; alle Wege; Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen

Nutzungshäufigkeit herkömmlicher Verkehrsmittel und neuer Mobilitätsangebote

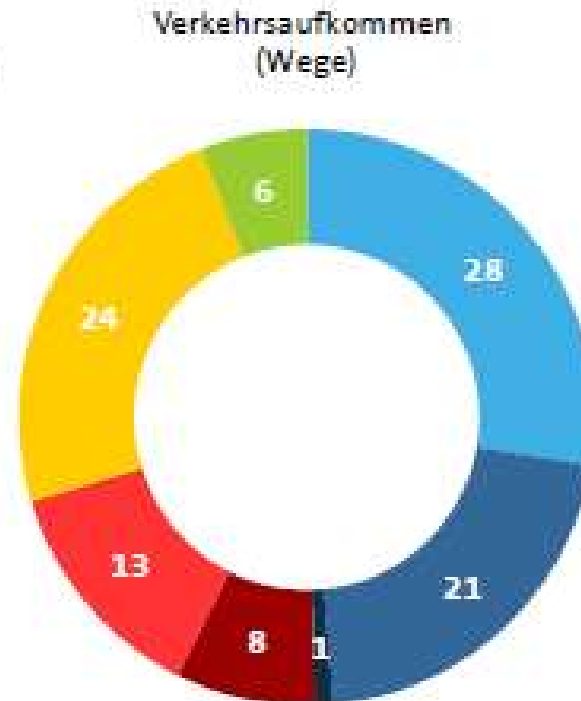
- täglich bzw. fast täglich
- an 1-3 Tagen pro Woche
- an 1-3 Tagen pro Monat
- seltener als monatlich
- nie bzw. fast nie



Angaben in Prozent; Personen ab 16 Jahre, ohne Stellvertreterinterviews; zu Fuß und Mietfahrrad: nur Modul Nahmobilität und Radverkehr, nur CATI/CAWI; Carsharing und Mietfahrrad: nur CATI/CAWI; Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen

Aufteilung der Pkw-Fahrleistung auf Fahrtzwecke

- Arbeit
- dienstlich
- Ausbildung
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Begleitung



Angaben in Prozent; alle Wege als Pkw-Fahrer

ABBILDUNG 6 - Schätzung der mittleren Tagesstrecke

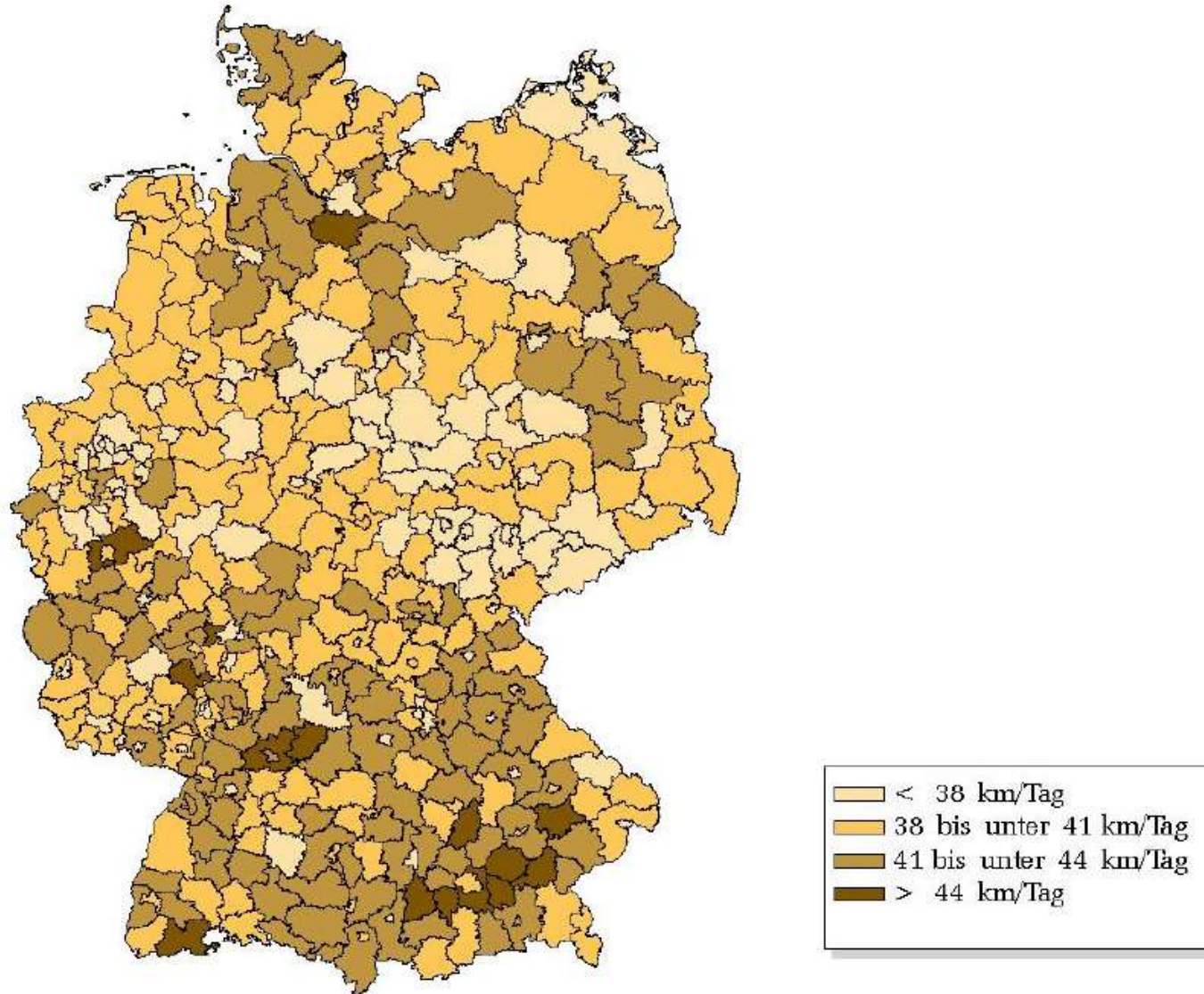


ABBILDUNG 9 - Schätzung des Anteils des Verkehrsmittels ÖV an der Personenverkehrsleistung

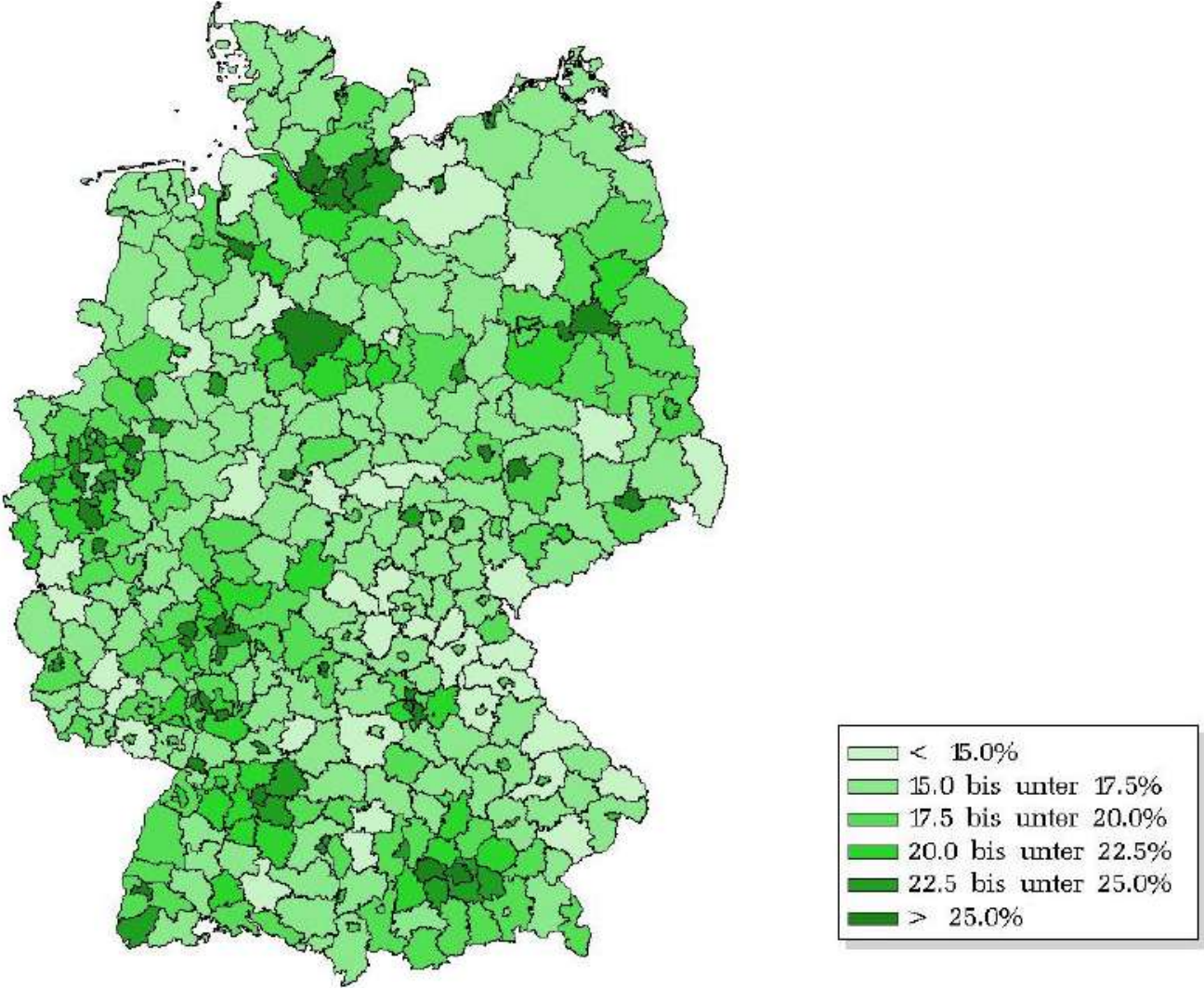
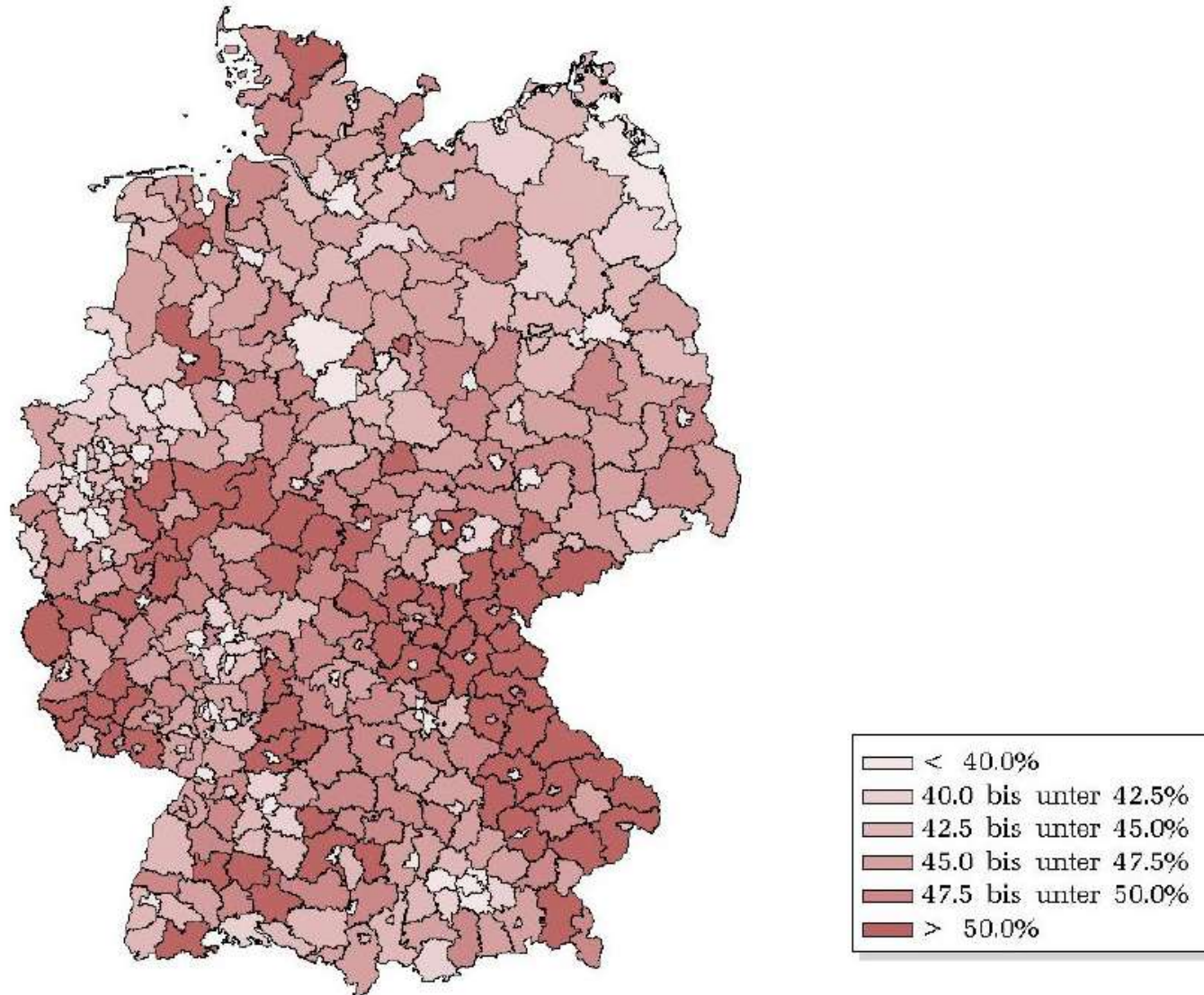


ABBILDUNG 10 – Schätzung des Anteils des Verkehrsmittels MIV (Fahrer) am Personenverkehrsaufkommen



Donaukurier

Herausforderungen der Zeit aufgreifen

Kreistag hebt Mobilitätsausschuss aus der Taufe - Motorisierter Individualverkehr nimmt stetig zu

erstellt am 07.07.2020 um 17:33 Uhr

Vor allem an den motorisierten Individualverkehr wird man in Zukunft herangehen, der im Moment im Landkreis Roth 54 Prozent aller Verkehrsbewegungen ausmacht (in der gesamten BRD sind es nur 43 Prozent), immerhin 15 Prozent der Wege werden als Mitfahrer zurückgelegt. 17 Prozent legen die Landkreisbürger zu Fuß zurück, 8 Prozent mit dem Rad und lediglich 7 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Das Gesamtverkehrsaufkommen hat über die Jahre stetig zugenommen. Dementsprechend ist auch der Fahrzeugbestand immer größer geworden. Im Jahr 2000 waren es rund 96000 Kraftfahrzeuge, 2015 etwas mehr als 106000 und im vergangenen Jahr bereits 113800 - Tendenz weiter steigend. Stichwort E-Mobilität: Ende 2019 gab es ganze 322 E-Fahrzeuge im Landkreis.

Deutlich erkennbar wird die Zunahme auch bei den Berufspendlern. 2010 waren es nicht ganz 37000 Menschen, die ein- und auspendelten, 2019 waren es bereits 46000. Dabei pendeln sowohl mehr Menschen aus dem Landkreis zum Arbeiten aus, als auch in den Landkreis hinein. Hauptziel für die Auspendler ist mit weitem Abstand Nürnberg, gefolgt von Schwabach. Die meisten Einpendler kommen ebenfalls aus Nürnberg.

Natürlich ist es von Ort zu Ort verschieden. Je weiter es in den Süden geht, je weniger ist in Nürnberg der Arbeitsplatz. So fahren fast 500 Gredinger nach Ingolstadt zur Arbeit, während beispielsweise in Wendelstein mehr als die Hälfte der 5000 Pendler das Ziel Nürnberg hat.

Handlungsmöglichkeiten zur Potenzialausschöpfung

Insgesamt zeigt sich auf den untersuchten Strecken ein nach zkm gewichteter Fahrgastzuwachs um 41,5 %. Welchen (statistisch nachweisbaren) Einfluss haben aber die oben angeführten Faktoren tatsächlich auf den Fahrgastzuwachs? Für diese Ermittlung wurde eine lineare Regressionsanalyse durchgeführt. Als abhängige Variable diente die Änderung der Fahrgastnachfrage in Prozent. Die unabhängigen Variablen wurden gebildet aus sechs empirisch erhobenen Faktoren je untersuchter Zugstrecke (Fahrzeit, Taktichte, Baumaßnahmen, Marketing, Tarife und natürlich Neufahrzeuge). In der Auswertung stellte sich heraus, dass die Variable „Tarifänderung“ keinen linearen Zusammenhang ergab. Entsprechend wurde diese eliminiert. Die von uns durchgeführte Regressionsanalyse führte zu folgendem Ergebnis:

Änderung der Fahrgastnachfrage im SPNV =

$$0,068 \times \text{Marketing} + 0,063 \times \text{Fahrzeit} + 0,061 \times \text{Taktichte} + 0,041 \times \text{Neufahrzeuge} + 0,040 \times \text{Bau} - 0,114 \text{ (Konstante)}.$$

Änderung Fahrgastnachfrage im SPNV =

$$0,074 \times \text{Fahrzeit} + 0,070 \times \text{Taktdichte} + 0,109 \times \text{Neufahrzeuge} + 0,042 \times \text{Bau} - 0,123 \text{ (Konstante)}.$$

Es zeigt sich, dass bei einem Einsatz von Neufahrzeugen, der in Kombination mit einem systematischen Marketing erfolgt, eine Steigerung der Fahrgastzahlen um gut 10 % zu erwarten ist. Wenn zusätzlich zum Einsatz der Neufahrzeuge die Fahrzeit um mindestens 15 % gesenkt würde, wäre mit einer weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen um 7 % zu rechnen. Die erklärte Varianz durch das Modell liegt bei 83 %.

Eine vertiefende Betrachtung der Daten und der Ergebnisse des Regressionsmodells zeigt jedoch zugleich, dass die besten Ergebnisse zur Steigerung des Fahrgastaufkommens dort erzielt werden, wo der Einsatz von Neufahrzeugen einhergeht mit flankierenden Maßnahmen. Einerseits sollte, soweit möglich, das Potenzial von Neufahrzeugen hinsichtlich Beschleunigungswerten und Endgeschwindigkeit zur Optimierung des Fahrplanangebotes genutzt werden. Zum anderen hat die mediale und werbliche Präsentation des Einsatzes von Neufahrzeugen eine erhebliche Bedeutung. Eine erhebliche Bedeutung hat natürlich auch die Angebotsausweitung. Daneben zeigen die Beispiele von besonders erfolgreichen Projekten, dass in diesen oft zugleich das Bahnhofsumfeld verbessert wurde, die Anschlussbeziehungen, besonders zu den Busverkehren optimiert wurden und teilweise neue Services angeboten wurden (Unterhaltungsangebot, Catering, Platzreservierung).

Fahrgastzahlen ausgewählter Strecken

Reaktivierte und modernisierte Bahnlinien verzeichnen bemerkenswerte Fahrgastzuwächse. Einige Beispiele haben wir für Sie aus verschiedenen Quellen zusammengestellt.

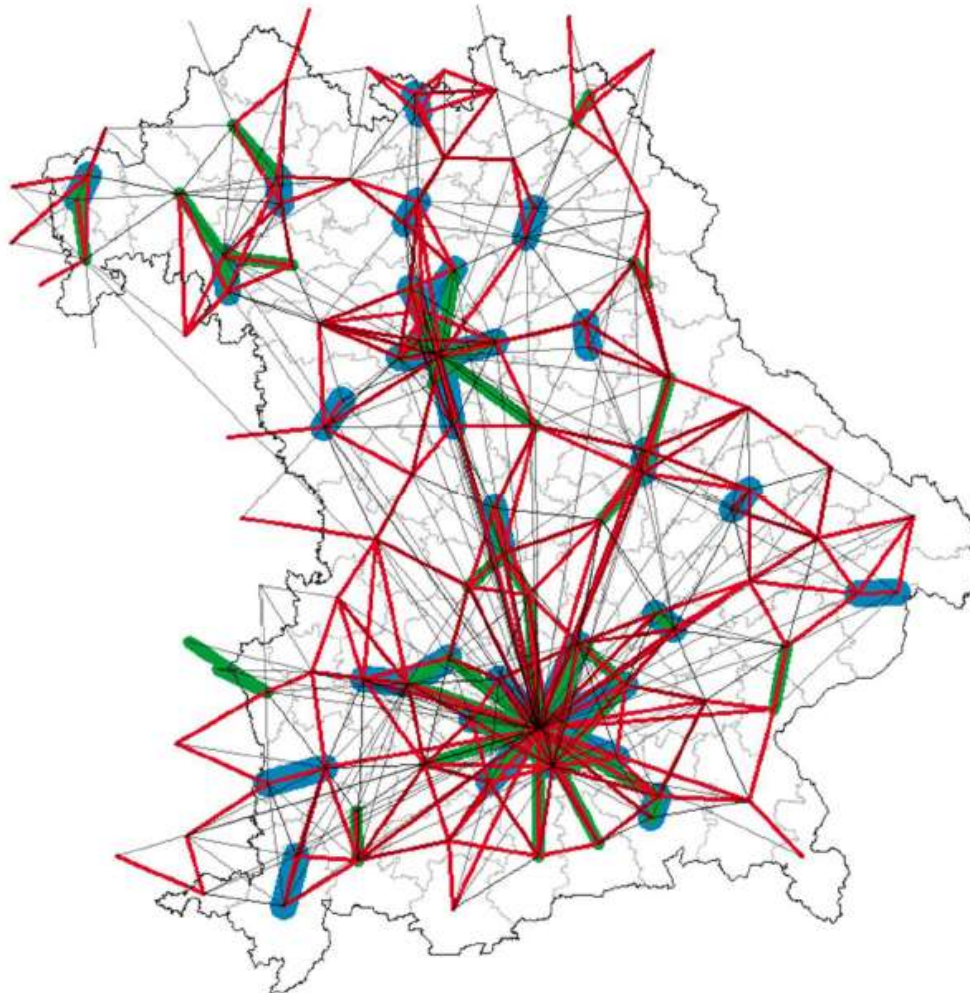
Bayern

- Nürnberg Ost - Gräfenberg, "Gräfenbergbahn"
1000 Fahrgäste pro Tag vor der Modernisierung, 2001 derzeit 3800 Fahrgäste pro Tag.
Im Schienenersatzverkehr während der Betriebsunterbrechung für die Modernisierung nur etwa 40% der freiwilligen Bahnkunden in den Bussen.
[Quelle: BEG]
- Günzburg - Mindelheim, "Mittelschwabenbahn"
Fahrgastzuwachs von 1100 Fahrgästen pro Tag (in 1999) auf über 2000 pro Tag (in 2003) aufgrund von Infrastrukturausbau (Reisegeschwindigkeitserhöhung), Komfortsteigerung (moderne Fahrzeuge) und Angebotsverbesserung.
[Quelle: BEG]

Pendelverflechtungen der kreisfreien Städte und der Landkreise Bayerns im Jahr 2013



Institut f. Arbeitsmarkt- u.
Berufsforschung, Nürnberg



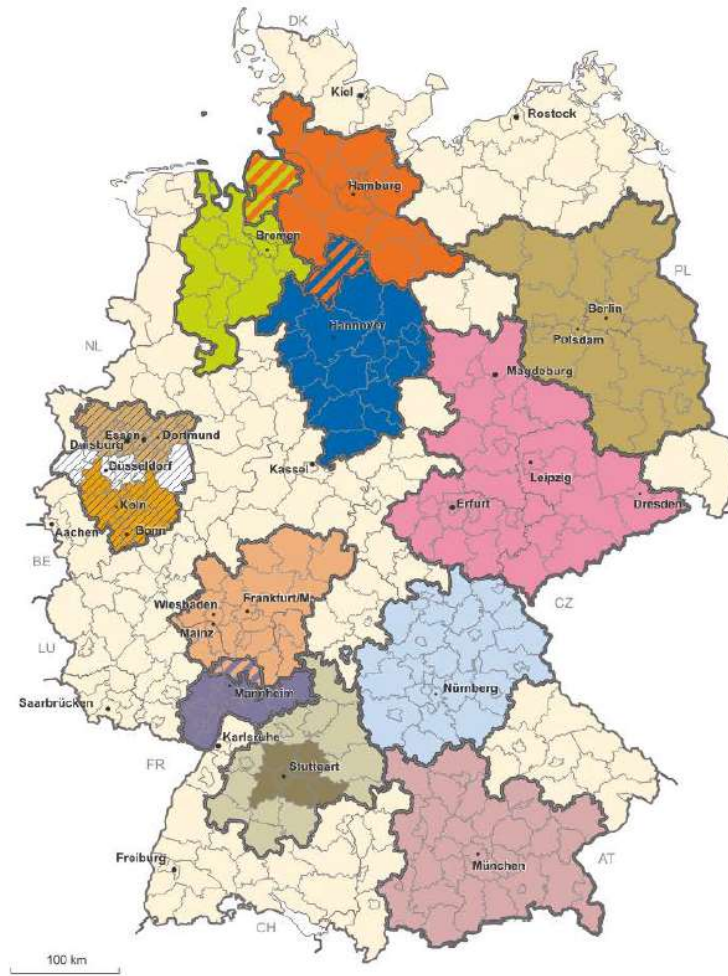
Stärke der Pendelverflechtung
(Anzahl Personen)

- 300 bis unter 1.000
- 1.000 bis unter 5.000
- 5.000 bis unter 10.000
- mehr als 10.000

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen und eigene Darstellung. Pendelverflechtungen mit Regionen außerhalb Bayerns sind nur für direkt an Bayern angrenzende kreisfreie Städte und Landkreise dargestellt.

Metropolregion

Europäische Metropolregionen in Deutschland, Stichtag 1.7.2010



- Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
- Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten
- Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main
- Metropolregion Mitteldeutschland
- Metropolregion Hamburg
- Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg
- Europäische Metropolregion München
- Metropolregion Nürnberg
- Metropolregion Rhein-Neckar
- Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr dar. Metropole Ruhr dar. Metropolregion Köln/Bonn
- Metropolregion Stuttgart dar. Verband Region Stuttgart

Datenbasis: Angaben des IKA; Geometrische Grundlage: BKG, Kreise, 31.12.2008

Rat der Europäischen Metropolregion Nürnberg

Ratsvorsitz

Ratsvorsitzender: Andreas Starke, Oberbürgermeister der Stadt Bamberg
1. Stellvertreter: Armin Kroder, Landrat des Landkreises Nürnberger Land
2. Stellvertreter: Franz Stahl, Erster Bürgermeister der Stadt Tirschenreuth
Geschäftsführerin: Dr. Christa Standecker



Kreisfreie Städte (11)

Amberg (OBM Cemy)
Ansbach (OBMin Seidel)
Bamberg (OBM Starke)
Bayreuth (OBMin Merk-Erbe)
Coburg (OBM Tessmer)
Erlangen (OBM Dr. Janik)
Fürth (OBM Dr. Jung)
Hof (OBM Dr. Fichtner)
Nürnberg (OBM Dr. Maly)
Schwabach (OBM Thürauf)
Weiden (OBM Seggewiß)

Landkreise (23)

Amberg-Weizsäckchen (LR Reisinger)
Ansbach (LR Dr. Ludwig)
Bamberg (LR Kalb)
Bayreuth (LR Hübner)
Coburg (LR Straubel)
Erlangen-Höchstadt (LR Tritthart)
Forchheim (LR Dr. Ulm)
Fürth (LR Dießl)
Haßberge (LR Schneider)
Hof (LR Dr. Bär)
Kitzingen (LRin Bischof)
Kronach (LR Löffler)
Kulmbach (LR Söllner)
Lichtenfels (LR Meißner)
Neumarkt i. d. Opf. (LR Gailler)
Neustadt a. d. Aisch (LR Weiß)
Neustadt a. d. Waldnaab (LR Meier)
Nürnberger Land (LR Kroder)
Roth (LR Eckstein)
Sonneberg (LR Schmitz)
Tirschenreuth (LR Lippert)
Wunsiedel i. Fichtelgebirge (LR Dr. Döhler)
Weißenburg-Gunzenhausen (LR Wägemann)

Bevölkerungsreichste kreisangehörige Gemeinden (23)

Feuchtwangen (BM Ruh)
Forchheim (OBM Dr. Kirschstein)
Haßfurt (BM Werner)
Herzogenaurach (BM Dr. Hacker)
Hirschaid (BM Homann)
Kitzingen (OBM Müller)
Kulmbach (OBM Schramm)
Kronach (BM Beiergrößlein)
Lauf a. d. Pegnitz (BM Bisping)
Lichtenfels (BM Hügerich)
Markredwitz (OBM Weigel)
Münchberg (BM Zuber)
Neustadt a. d. Aisch (BM Meier)
Neustadt b. Coburg (OBM Rebhan)
Neumarkt i. d. Opf. (OBM Thumann)
Pegnitz (BM Raab)
Roth (BM Edelhäuser)
Sonneberg (BM Dr. Voigt)
Sulzbach-Rosenberg (BM Göth)
Tirschenreuth (BM Stahl)
Vohenstrauß (BM Wutzlhofer)
Weißenburg (OBM Schröppel)
Zirndorf (BM Zwingel)

Kooptierte Mitglieder (10)

Staatsminister Albert Füracker
(Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat)

Staatsminister Thorsten Glauber
(Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz)

Staatsminister Joachim Herrmann
(Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration)

Staatsministerin Melanie Huml
(Bayerisches Staatsministerium für Gesundheit und Pflege)

Bezirkstagspräsident Armin Kroder
(Bezirk Mittelfranken)

Bezirkstagspräsident Franz Löffler
(Bezirk Oberpfalz)

Bezirkstagspräsident Henry Schramm
(Bezirk Oberfranken)

Regierungspräsident Axel Bartelt
(Regierung der Oberpfalz)

Regierungspräsident Dr. Thomas Bauer
(Regierung von Mittelfranken)

Regierungspräsidentin Heidrun Pwernetz
(Regierung von Oberfranken)

Satzung des Vereins EMN Europäische Metropolregion Nürnberg e.V.

§ 4 Mitgliedschaft

- (1) Ordentliche Mitglieder des Vereins können sein:
- a) die in der Europäischen Metropolregion Nürnberg gelegenen kreisfreien Städte und Landkreise,
 - b) die jeweils einwohnerstärkste kreisangehörige Gemeinde je Landkreis gemäß lit. a),

Anmerkung:

Roth u. Hilpoltstein sind beide

Mittelzentren

Roth im Verdichtungsraum

Hilpoltstein im allgemein ländlichen Raum

Landkreis Roth = Raum mit besonderem Handlungsbedarf

INTELLIGENTE MOBILITÄT

HERAUSFORDERUNGEN Verkehrsinfrastrukturen sind die Lebensadern moderner Gesellschaften und deren Wirtschaftens. Das systemische Verständnis von Mobilität, das sowohl Personen- als auch Güterverkehr im Nah- und Fernbereich umfasst, gewinnt zukünftig weiter an Bedeutung. Die Elektrifizierung des Antriebsstrangs oder die digitale Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und/oder mit der Infrastruktur prägen die Entwicklung von Fahrzeugtechnologien. Car-Sharing-Modelle oder die aufkommenden Möglichkeiten des automatisierten Fahrens lassen derzeit neue Mobilitätsformen entstehen. Dabei werden sich auch die Antriebssysteme grundlegend ändern. Auch der demographische Wandel wird den Anspruch an Mobilität verändern.

MISSION Als Metropolregion stehen wir für eine vernetzte, intermodulare Mobilität. Wir bieten smarte Logistikkonzepte, die durch neueste Antriebstechnologien CO₂-Effizienz neu definieren!

Verkehrsverbünde Bayern

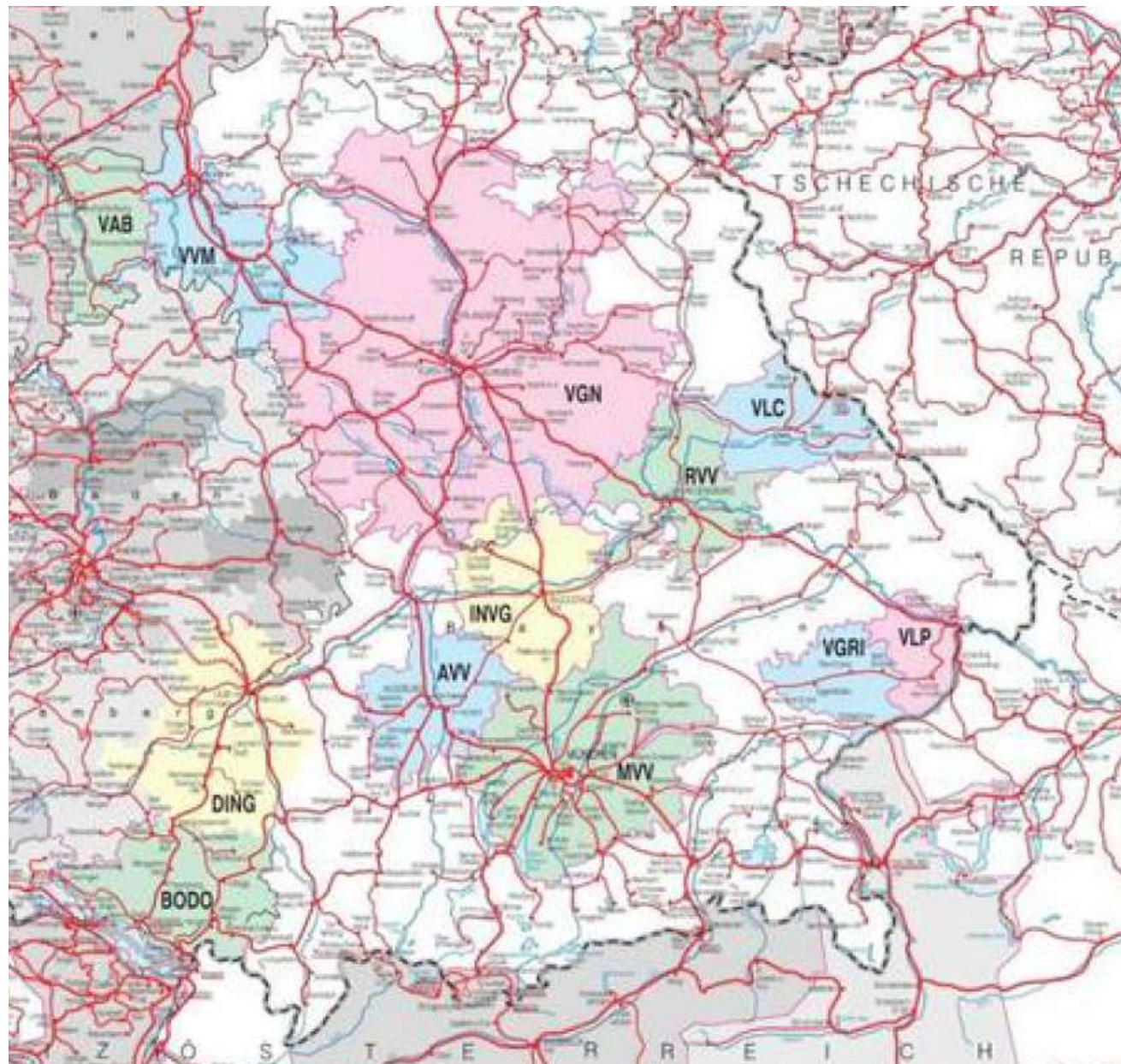
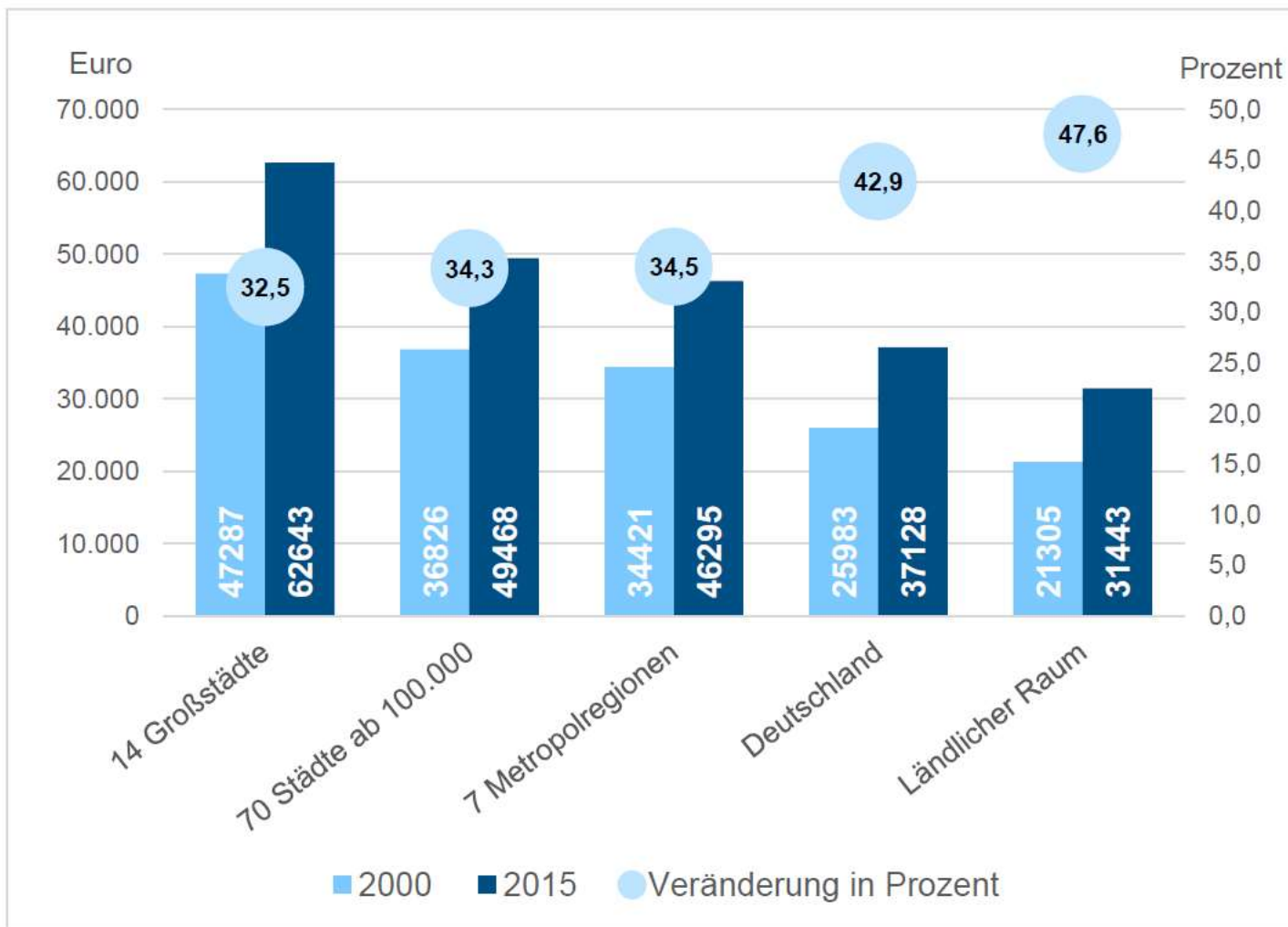


Abbildung 3: BIP je Einwohner nach Regionstyp
 Werte für 2000 und 2015 in Euro, Veränderung in Prozent

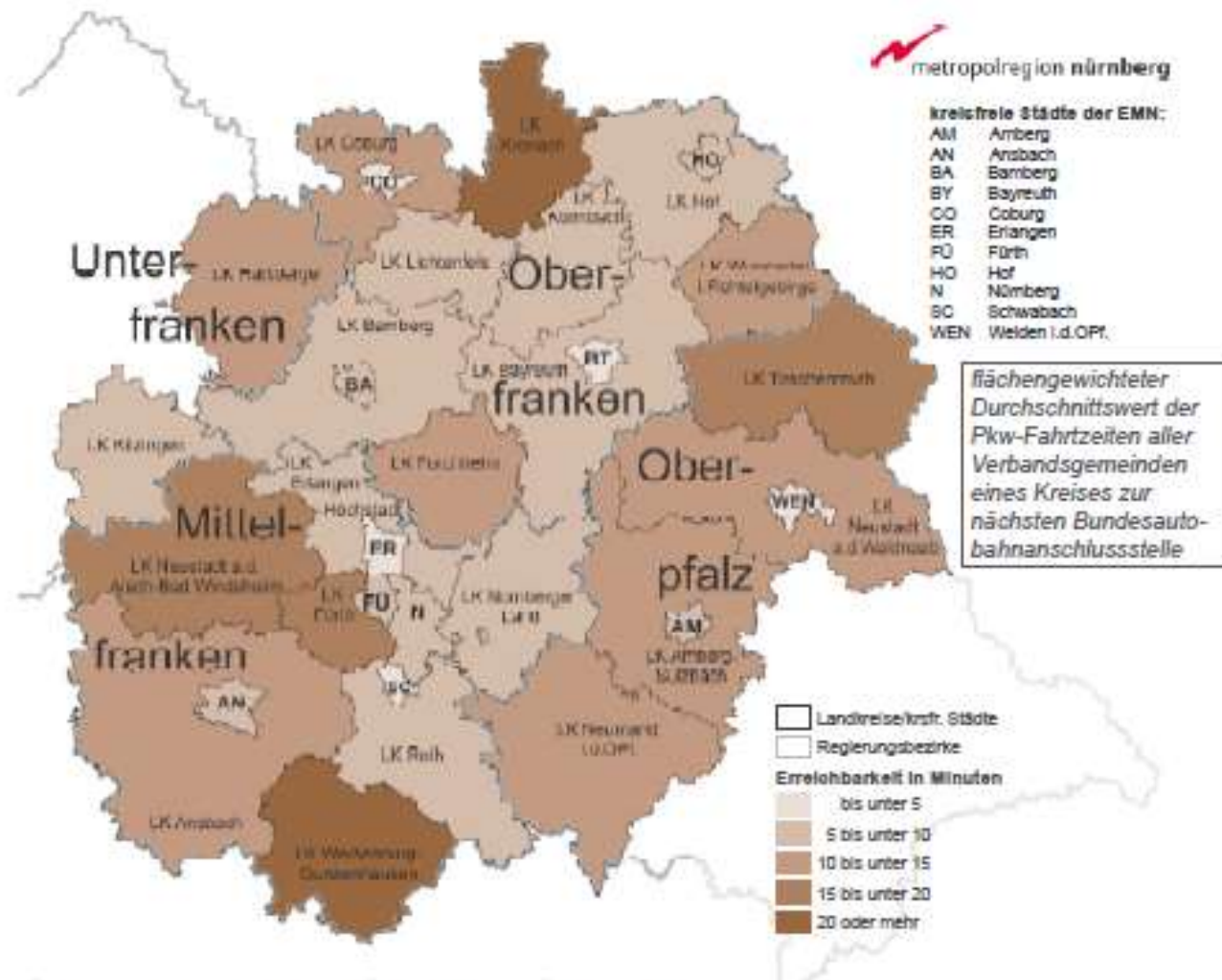


Die abgegrenzten Regionstypen beinhalten teilweise identische Kreise.

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, Kreisdaten, eigene Berechnungen

Europäische Metropolregion Nürnberg - Monitor 2012

Karte D10-4: Erreichbarkeit des nächsten Autobahnanschlusses in Minuten 2010

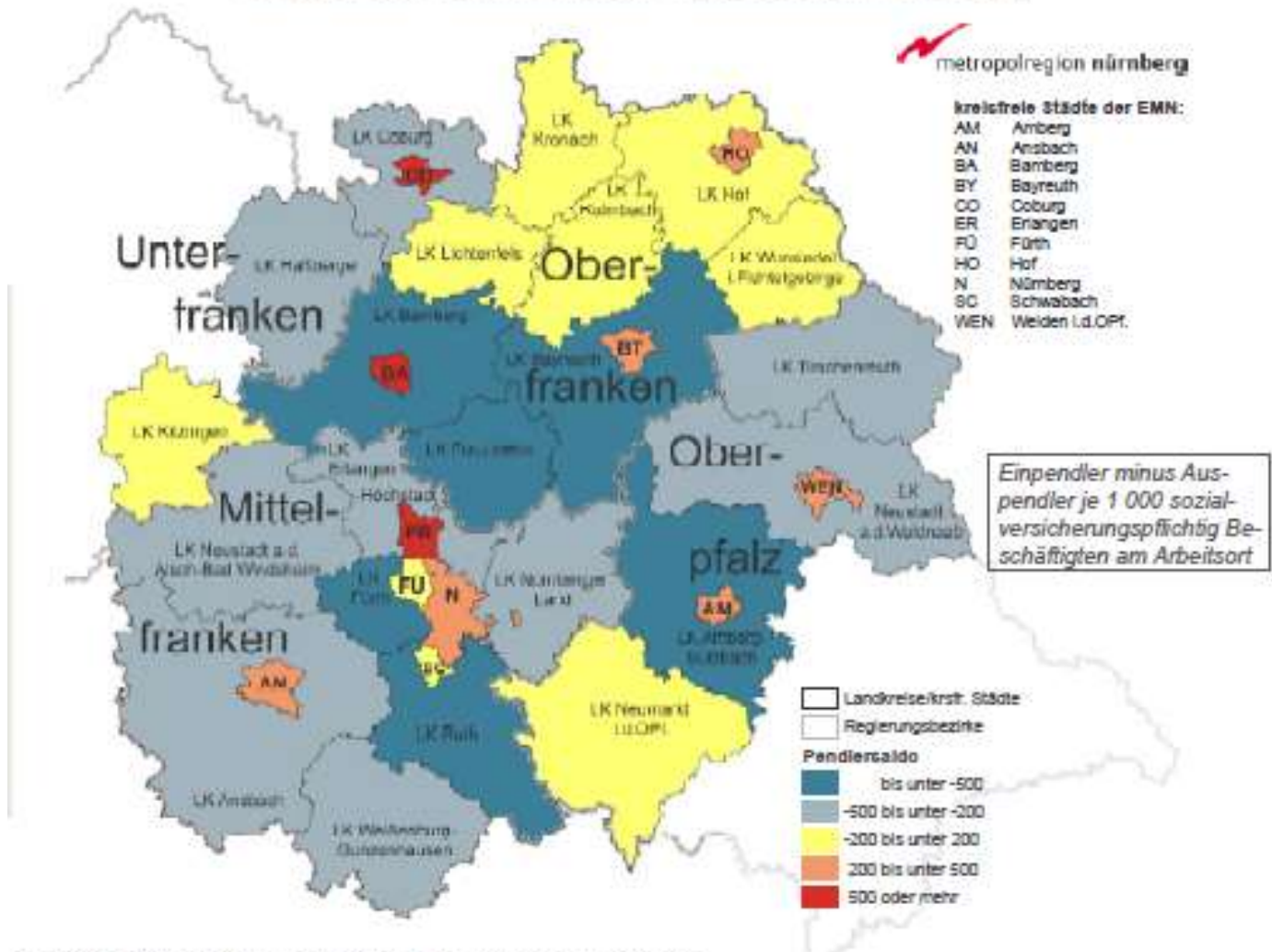


Geometrie: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de
 Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), Datenbank INKAR

Pendler

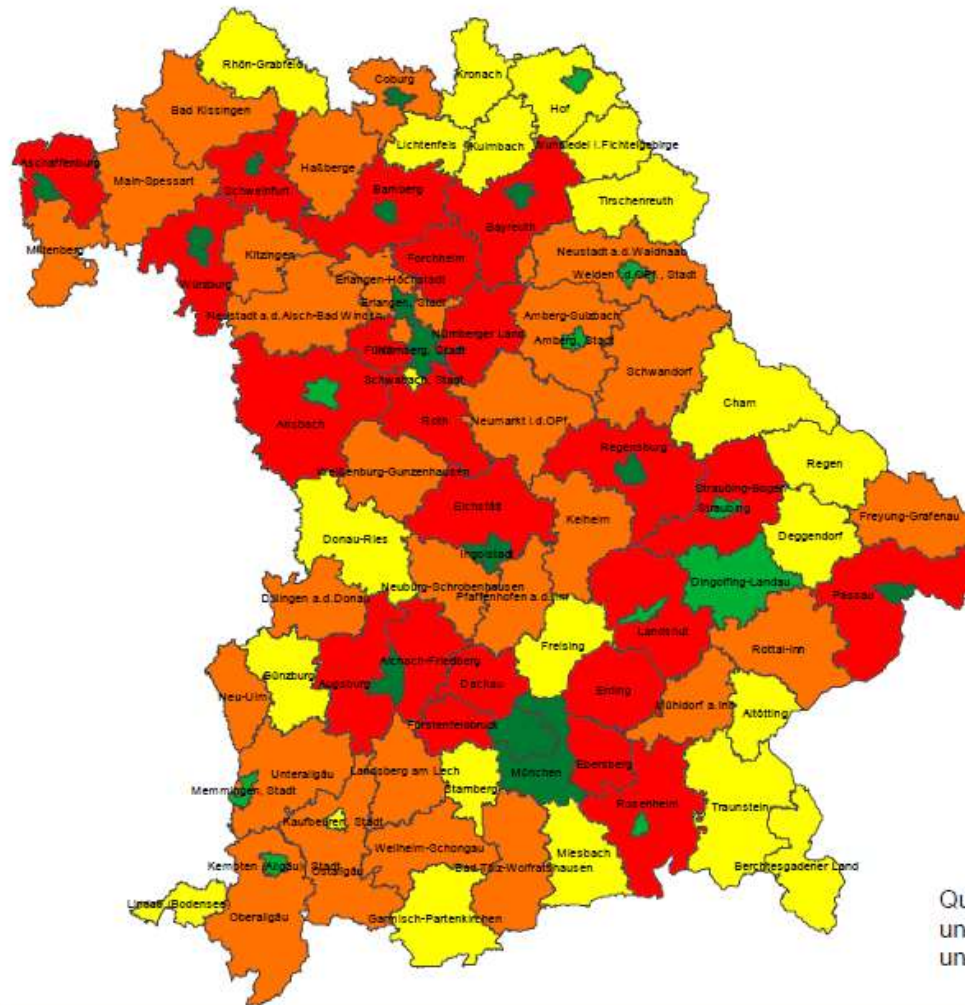
Europäische Metropolregion Nürnberg - Monitor 2012

Karte D10-5: Pendlersaldo je 1 000 Beschäftigten 2010



Geometrie: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de
 Quelle: Bundesagentur für Arbeit/Beschäftigtenstatistik

Pendlersaldo der kreisfreien Städte und der Landkreise Bayerns im Jahr 2013



Min.: Fürstentfeldbruck -35.230

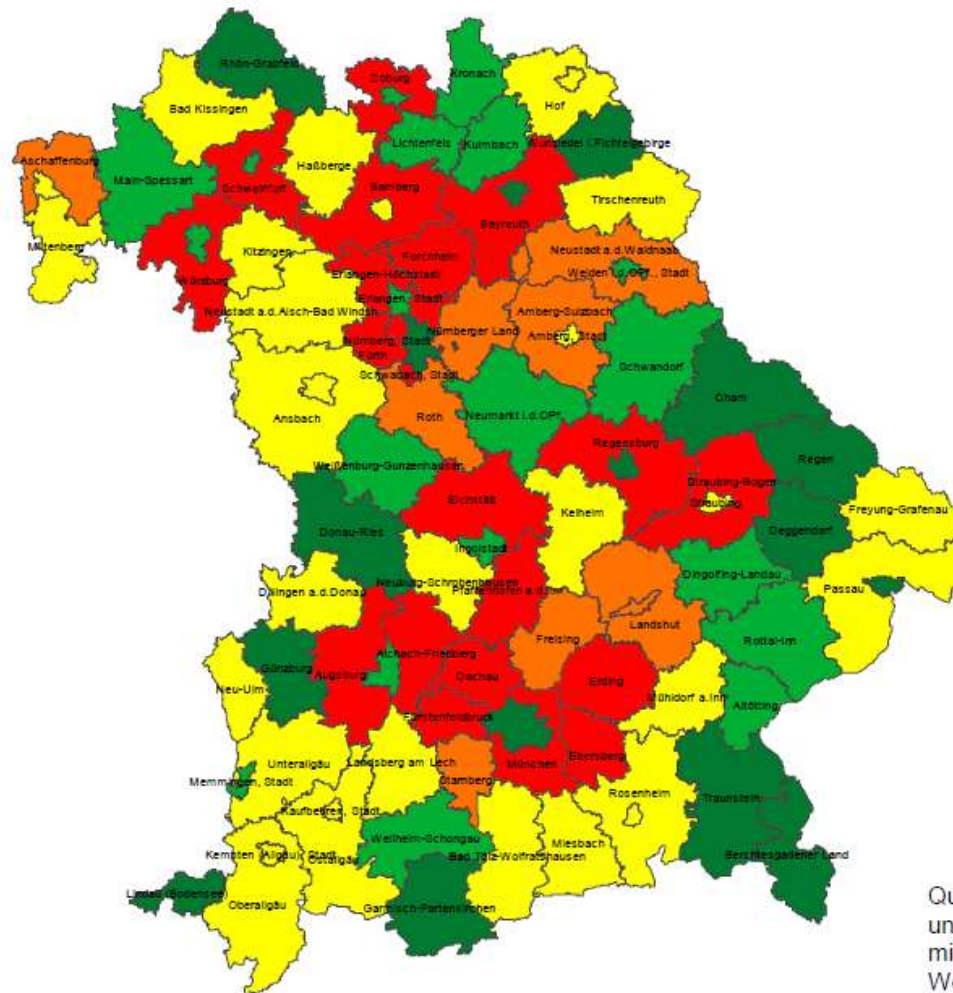
Max.: Stadt München +194.470

Pendlersaldo

- von -40.000 bis unter -15.000 (22)
- von -15.000 bis unter -5.000 (28)
- von -5.000 bis unter 5.000 (22)
- von 5.000 bis unter 15.000 (10)
- von 15.000 bis unter 195.000 (14)

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen und eigene Darstellung. Pendlersaldo: Differenz der Zahl der Einpendler und Auspendler einer Region.

Binnenpendlerquoten der kreisfreien Städte und der Landkreise Bayerns im Jahr 2013



Min.: Lkr Fürth 24,2%

Max.: Berchtesgadener Land 82,1%

Binnenpendlerquote (%)

- von 24,2 bis unter 41,3 (21)
- von 41,3 bis unter 48,0 (9)
- von 48,0 bis unter 62,0 (31)
- von 62,0 bis unter 69,0 (19)
- von 69,0 bis unter 82,1 (16)

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen und eigene Darstellung. Binnenpendlerquote: Anteil der Beschäftigten mit Wohn- und Arbeitsort in einer Region an allen Beschäftigten mit Wohnort in dieser Region.

Berufspendler – Fakten in der Übersicht

Die Zahl der Pendler wächst permanent: 59,4% der Beschäftigten arbeiteten im Jahr 2018 nicht in der Gemeinde, in der sie lebten, so das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Das bedeutet, dass 18,4 Millionen Menschen als Berufspendler gelten – 2% mehr als drei Jahre zuvor, und die Tendenz ist weiter steigend.

- Im Schnitt legt jeder Pendler 16,91 Kilometer pro Strecke zurück. Das sind fast drei Kilometer mehr als im Jahr 1999.
- Die Zahl der Fernpendler, die mehr als 150 Kilometer für den einfachen Arbeitsweg zurücklegen, ist von rund einer Million zur Jahrtausendwende auf 1,3 Millionen gewachsen.
- In Metropolen wie Düsseldorf, Frankfurt am Main oder Stuttgart wohnen zwei Drittel der Arbeitnehmer außerhalb.
- München muss die meisten Pendler bewältigen: Hier leben 355.000 Beschäftigte im Umland, seit Beginn des Jahrtausends stieg deren Zahl um 21%.
- In Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen-Anhalt legen Berufspendler im Durchschnitt rund 30 Kilometer zurück, um die Arbeitsstätte zu erreichen.

Für viele Pendler geht es hinter's Steuer

Die meisten Pendler setzen auf den eigenen Pkw, um die Strecke zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zu überwinden.

- Für Strecken zwischen 10 und 25 Kilometern Länge steigen 82,2% der Berufspendler ins Auto.
- Bei Arbeitswegen zwischen 25 und 50 Kilometern sind es 84,3%.
- Der ADAC hat berechnet, dass in jedem Pendlerauto im Durchschnitt 1,18 Personen sitzen. Fahrgemeinschaften sind also eher selten.

Berufspendler: Das sind Deutschlands Staumetropolen

Morgens im Stau stehen – das kennen viele Berufspendler in Deutschland. Eine Studie hat nun ermittelt, in welchen Städten das am meisten Zeit kostet. Und siehe da: International steht die Bundesrepublik noch verhältnismäßig gut da

Die INRIX Studie analysiert 200 Städte in 28 Ländern. In diesem Jahr wurden zum ersten Mal große Verkehrsdatenmengen genutzt, dadurch sind die Ergebnisse genauer. Das Ranking analysiert den Einfluss des Staus auf die Stadt – basierend auf der Einwohnerzahl, dem Pendlerverhalten und den staubedingten Verspätungen.



@Wikimedia Commons/Stefan Jurca

2 / 10

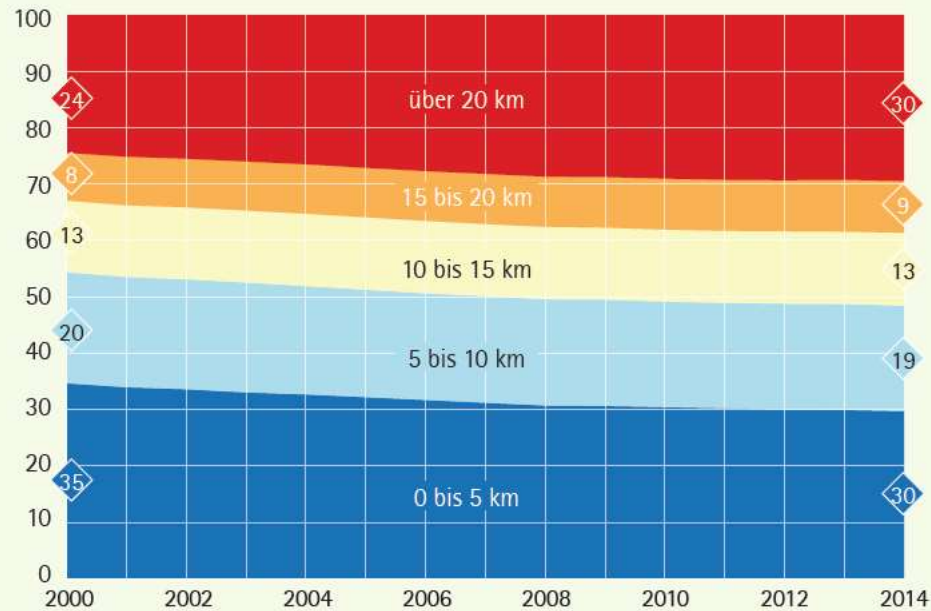
Vorheriges Bild – Nächstes Bild

Platz 9: Nürnberg

In der fränkischen Stadt stand man 2018 durchschnittlich 107 Stunden im Stau.

Entwicklung der Pendeldistanzen im Zeitraum 2000 bis 2014

nach fünf Distanzklassen, Anteile in Prozent



Anmerkungen: Die Anteile sind jeweils zu Beginn der Zeitreihe im Jahr 2000 und zum Ende im Jahr 2014 angegeben. Die Summe der Anteile aller fünf Klassen ergibt den Wert 100. Abweichungen zu 100 Prozent kommen durch Rundung zustande.

Lesebeispiel: Im Jahr 2000 pendelten 35 Prozent der Beschäftigten bis zu 5 Kilometer.

Quelle: IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00, eigene Berechnungen.

© IAB

Viele Pendler haben keine Wahl

Die meisten neuen Arbeitsplätze entstehen heute in den Metropolen. Doch die Einwohner der Städte reichen oft nicht aus, um den Bedarf an Arbeitskräften zu decken. Zugleich verhindert der angespannte Wohnungsmarkt, dass Menschen eine Wohnung in der Nähe ihres Arbeitsplatzes beziehen können. In München ist dieser Effekt gut sichtbar: Für Geringverdiener bleibt eine Wohnung in der Stadt ein Traum, auch Angestellte mit Durchschnittseinkommen werden nur mit Glück fündig. Zudem sind im Umland bessere Wohnlagen günstiger zu haben. Die entstehenden Entfernungen sind für Pendler kaum zu Fuß oder mit dem Rad zu bewältigen. Der ÖPNV ist vergleichsweise teuer und stellt keine Alternative dar, weil für das Leben im Außenbereich sowieso ein Pkw angeschafft und unterhalten werden muss. Zudem wirken überfüllte Züge, die oft mit Verspätung oder gar nicht kommen, wenig attraktiv.

Nürnberg

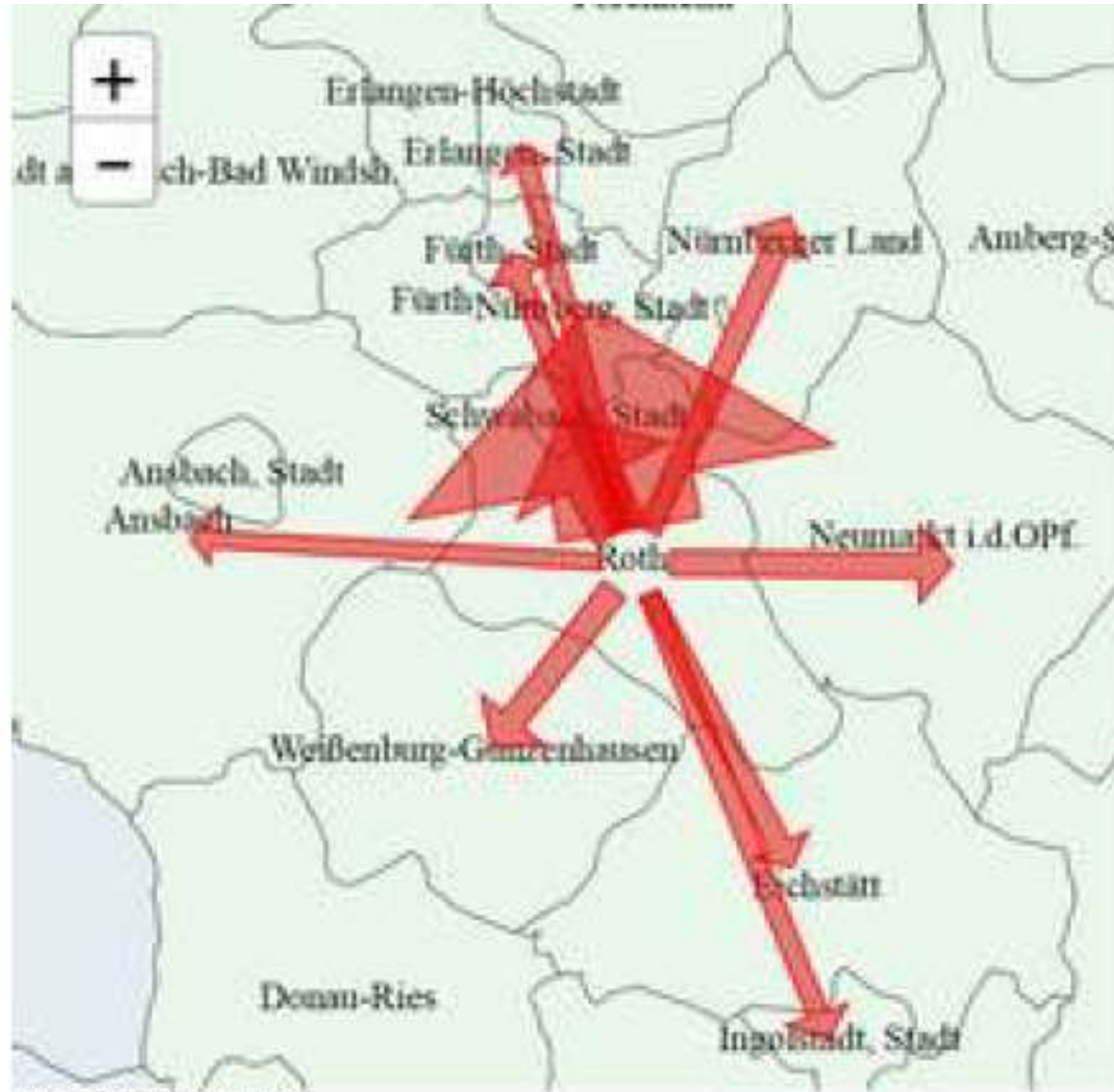
Auspendler von Nürnberg, Stadt

Ort	Anzahl
Fürth, Stadt	11.158
Erlangen, Stadt	10.690
Nürnberger Land	7.151
Erlangen-Höchstadt	6.032
Fürth	4.154
Roth	3.194
Schwabach, Stadt	2.426
Neumarkt i.d.OPf.	1.061
Forchheim	1.018
Ansbach	735

Einpendler nach Nürnberg, Stadt

Ort	Anzahl
Nürnberger Land	22.809
Fürth, Stadt	22.513
Fürth	19.326
Roth	12.745
Erlangen-Höchstadt	9.171
Erlangen, Stadt	6.467
Forchheim	6.127
Schwabach, Stadt	5.750
Neumarkt i.d.OPf.	5.356
Ansbach	4.064

Roth - Kreis



Auspendler von Roth

Ort	Anzahl
Nürnberg, Stadt	12.866
Schwabach, Stadt	4.457
Weißenburg-Gunzenhausen	1.480
Neumarkt i.d.OPf.	1.367
Nürnberger Land	1.156
Fürth, Stadt	978
Ingolstadt, Stadt	907
Eichstätt	906
Erlangen, Stadt	698
Ansbach	529

Einpendler nach Roth

Ort	Anzahl
Nürnberg, Stadt	3.395
Weißenburg-Gunzenhausen	2.442
Schwabach, Stadt	1.953
Neumarkt i.d.OPf.	1.530
Nürnberger Land	1.022
Ansbach	822
Fürth	539

Gemeindedaten aus der Beschäftigungsstatistik

Schl. Nr.	Gemeinde/Landkreis Regierungsbezirk Land	pflichtig Beschäftigte am 30.06.2019 mit Wohnort / Arbeitsort					Zahl der Betriebe
		Wohnort	Arbeitsort	Wohnort gleich Arbeitsort	Ein- / Aus- pendler ¹⁾		
					11	12	
1	9	10	11	12	13		
09576111	Abenberg, Stadt	2.509	1.401	454	945	2.055	128
09576113	Allersberg, Markt	3.640	1.847	796	1.051	2.844	221
09576117	Büchenbach	2.274	940	188	750	2.086	104
09576121	Georgensgmünd	2.850	3.153	752	2.399	2.098	190
09576122	Greding, Stadt	3.214	2.078	996	1.082	2.218	182
09576126	Heideck, Stadt	2.065	1.171	405	766	1.660	127
09576127	Hilpoltstein, Stadt	6.086	5.772	2.282	3.490	3.804	370
09576128	Kammerstein	1.290	890	143	746	1.147	88
09576132	Schwanstetten, Markt	2.928	780	239	539	2.689	139
09576137	Rednitzhembach	2.953	1.839	276	1.563	2.677	189
09576141	Röttenbach	1.351	619	154	464	1.197	73
09576142	Rohr	1.623	615	148	467	1.475	84
09576143	Roth, Stadt	11.072	11.076	3.846	7.226	7.226	717
09576147	Spalt, Stadt	2.206	1.448	530	917	1.675	161
09576148	Thalmässing, Markt	2.187	1.057	473	584	1.714	153
09576151	Wendelstein, Markt	6.325	5.567	1.299	4.263	5.026	484
09576	Roth	54.573	40.253	24.262	15.971	30.310	3.410

Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte und Arbeitslose nach ausgewählten Merkmalen

09576127 Hilpoltstein, Stadt (Gebietsstand im Jahr 2018)
2018

Merkmale	2014	2015	2016	2017	2018
	1	2	3	4	5
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (Stichtag 30.06.)					
Insgesamt	4.978	5.132	5.379	5.518	5.659
Einpendler	2.798	2.897	3.121	3.290	3.404
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen der WZ 2008 am Arbeitsort (Stichtag 30.06.)					
dar. Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (A)	27	33	31	28	32
Produzierendes Gewerbe (B - F)	1.252	1.335	1.348	1.353	1.396
Handel, Verkehr und Gastgewerbe (G - I)	968	1.016	1.070	1.108	1.125
Sonstige Dienstleistungen (J - U)	2.731	2.748	2.930	3.029	3.106
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort (Stichtag 30.06.)					
Insgesamt	5.586	5.680	5.734	5.804	5.961
Auspendler	3.419	3.445	3.479	3.577	3.707
Geringfügig Beschäftigte (Minijobber) am Arbeitsort (Stichtag 30.06.)					
Insgesamt	1.478	1.397	1.504	1.559	1.532

Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte und Arbeitslose nach ausgewählten Merkmalen

09576143 Roth, Stadt (Gebietsstand im Jahr 2018)

2018

Merkmale	2014	2015	2016	2017	2018
	1	2	3	4	5
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (Stichtag 30.06.)					
Insgesamt	9.499	9.949	10.226	10.557	11.011
Einpendler	6.063	6.405	6.565	6.806	7.168
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen der WZ 2008 am Arbeitsort (Stichtag 30.06.)					
dar. Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (A)	13	14	14	16	15
Produzierendes Gewerbe (B - F)	3.420	3.514	3.574	3.891	4.081
Handel, Verkehr und Gastgewerbe (G - I)	1.971	2.072	2.239	2.213	2.239
Sonstige Dienstleistungen (J - U)	4.095	4.349	4.398	4.437	4.676
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort (Stichtag 30.06.)					
Insgesamt	9.878	10.221	10.570	10.753	10.979
Auspendler	6.449	6.682	6.910	7.005	7.141

Wirtschaft & Arbeit - Pendler
Alle Indikatoren

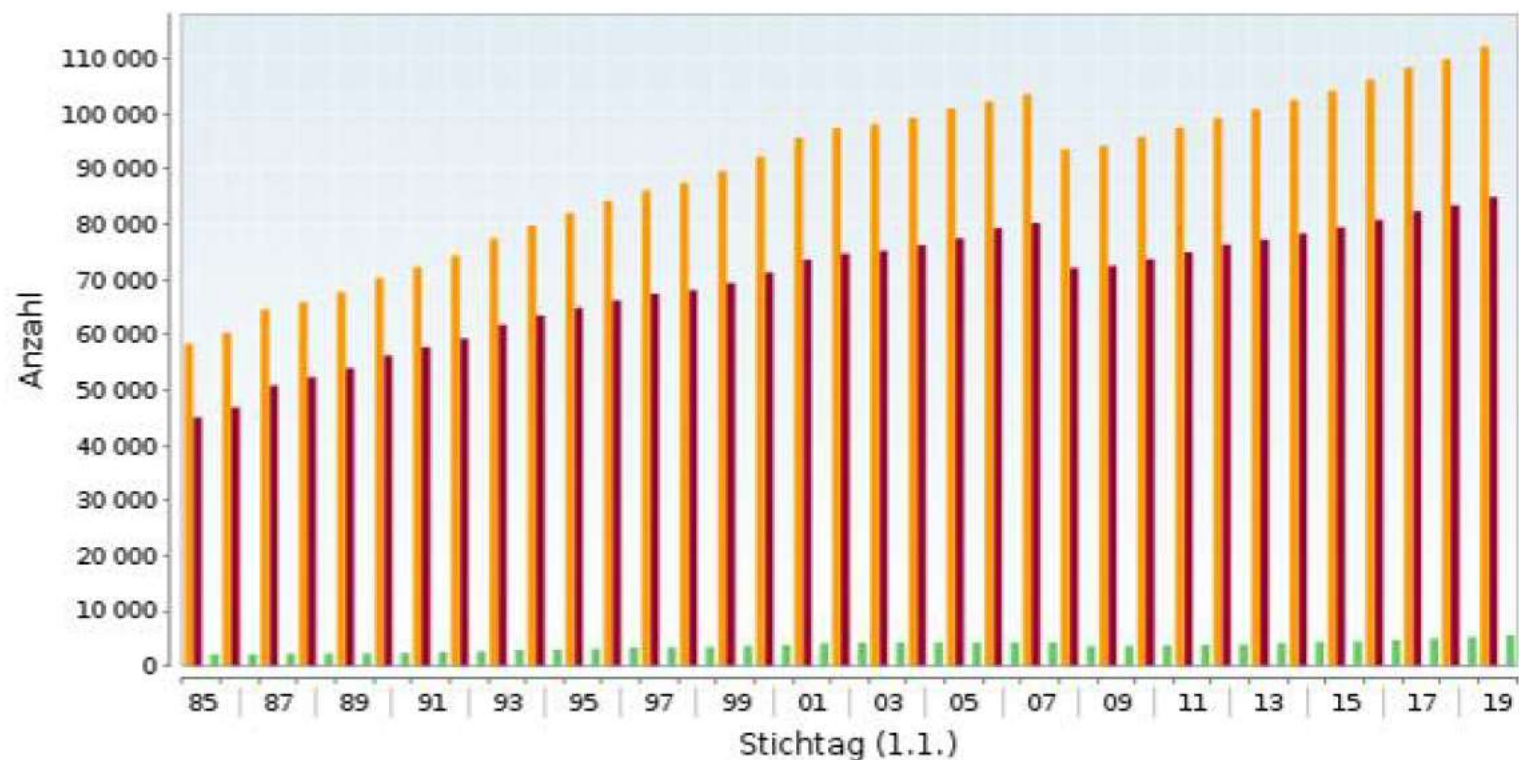
Indikatoren	Roth (RH) 2015	Hilpoltstein 2015	Thalmässing 2015	Allersberg 2015	Roth (RH) 2016	Hilpoltstein 2016	Thalmässing 2016	Allersberg 2016
Bevölkerung (Anzahl)	24.819	13.287	5.151	8.234	25.102	13.358	5.118	8.128
Einpendler an den SvB - gesamt (%)	64,7	56,7	50,9	57,1	64,5	58,4	51,9	55,4
Auspendler an den SvB - gesamt (%)	65,7	61,0	77,1	78,7	65,8	61,2	77,4	78,2
Pendlersaldo an der Bevölkerung - gesamt (%)	-1,7	-5,9	-31,9	-30,5	-2,1	-3,9	-33,0	-32,3
Einpendler an der Bevölkerung - gesamt (%)	38,7	31,4	14,2	17,0	39,3	33,8	15,3	17,0
Auspendler an der Bevölkerung - gesamt (%)	40,3	37,4	46,1	47,6	41,4	37,6	48,3	49,4

Indikatoren	Roth (RH) 2017	Hilpoltstein 2017	Thalmässing 2017	Allersberg 2017
Bevölkerung (Anzahl)	25.220	13.474	5.138	8.226
Einpendler an den SvB - gesamt (%)	64,9	60,0	53,0	57,0
Auspendler an den SvB - gesamt (%)	65,6	62,1	77,2	78,2
Pendlersaldo an der Bevölkerung - gesamt (%)	-1,2	-3,1	-31,9	-31,4
Einpendler an der Bevölkerung - gesamt (%)	41,0	35,5	16,1	18,3
Auspendler an der Bevölkerung - gesamt (%)	42,2	38,6	48,0	49,7

Fahrzeugbestand

Kraftfahrzeugbestand: Kreis, Fahrzeugarten, Stichtage

Statistik des Kraftfahrzeug- und Anhängerbestandes
: Roth (Lkr)



- Kraftfahrzeugbestand (Anzahl); Insgesamt
- Kraftfahrzeugbestand (Anzahl); Personenkraftwagen (einschließlich M1-Fahrzeuge)
- Kraftfahrzeugbestand (Anzahl); Kraftomnibusse insgesamt
- Kraftfahrzeugbestand (Anzahl); Lkw insgesamt

Kraftfahrzeugbestand (Anzahl)

Gemeinden (einschl. gemeindefreie Gebiete): Hilpoltstein,

Einwohner

Stichtag	Kraftfahrzeuge insgesamt	Pkw insgesamt	Krafträder insgesamt
01.01.2009	9377	7251	931
01.01.2010	9554	7350	985
01.01.2011	9825	7558	1002
01.01.2012	10112	7778	1015
01.01.2013	10276	7882	1053
01.01.2014	10453	7969	1079
01.01.2015	10732	8164	1120
01.01.2016	11013	8367	1159
01.01.2017	11348	8617	1214
01.01.2018	11478	8712	1217
01.01.2019	11700	8848	1259

13.181

13.221

13.287

13.358

13.474

13.624

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

Prognose

2034

14.300

Kraftfahrzeugbestand (Anzahl)

Gemeinden (einschl. gemeindefreie Gebiete): Roth, St

Stichtag	Kraftfahrzeuge insgesamt	Pkw insgesamt	Krafträder insgesamt
01.01.2009	16623	13551	1658
01.01.2010	16894	13780	1691
01.01.2011	17104	13977	1712
01.01.2012	17466	14248	1729
01.01.2013	17666	14357	1761
01.01.2014	17995	14648	1775
01.01.2015	18259	14784	1871
01.01.2016	18602	15065	1904
01.01.2017	18999	15430	1902
01.01.2018	19247	15652	1894
01.01.2019	19835	16103	1963

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

Einwohner (Demographischer Wandel)

<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2034</u>
24.339	24.476	24.819	25.102	25.220	24.500

Kraftfahrzeugbestand: Gemeinde, Fahrzeugarten, Stichtage			
Statistik des Kfz- und Anhängerbestandes			
Kraftfahrzeugbestand (Anzahl)			
Gemeinden (einschl. gemeindefreie Gebiete): Thalmässing, M			
Stichtag	Kraftfahrzeuge insgesamt	Pkw insgesamt	Krafräder insgesamt
01.01.2009	4 738	3 025	468
01.01.2010	4 791	3 048	487
01.01.2011	4 832	3 115	483
01.01.2012	4 917	3 172	489
01.01.2013	4 964	3 204	508
01.01.2014	5 058	3 254	526
01.01.2015	5 104	3 278	521
01.01.2016	5 178	3 334	522
01.01.2017	5 297	3 381	547
01.01.2018	5 446	3 439	559
01.01.2019	5 555	3 489	582

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg
<http://www.kba.de>

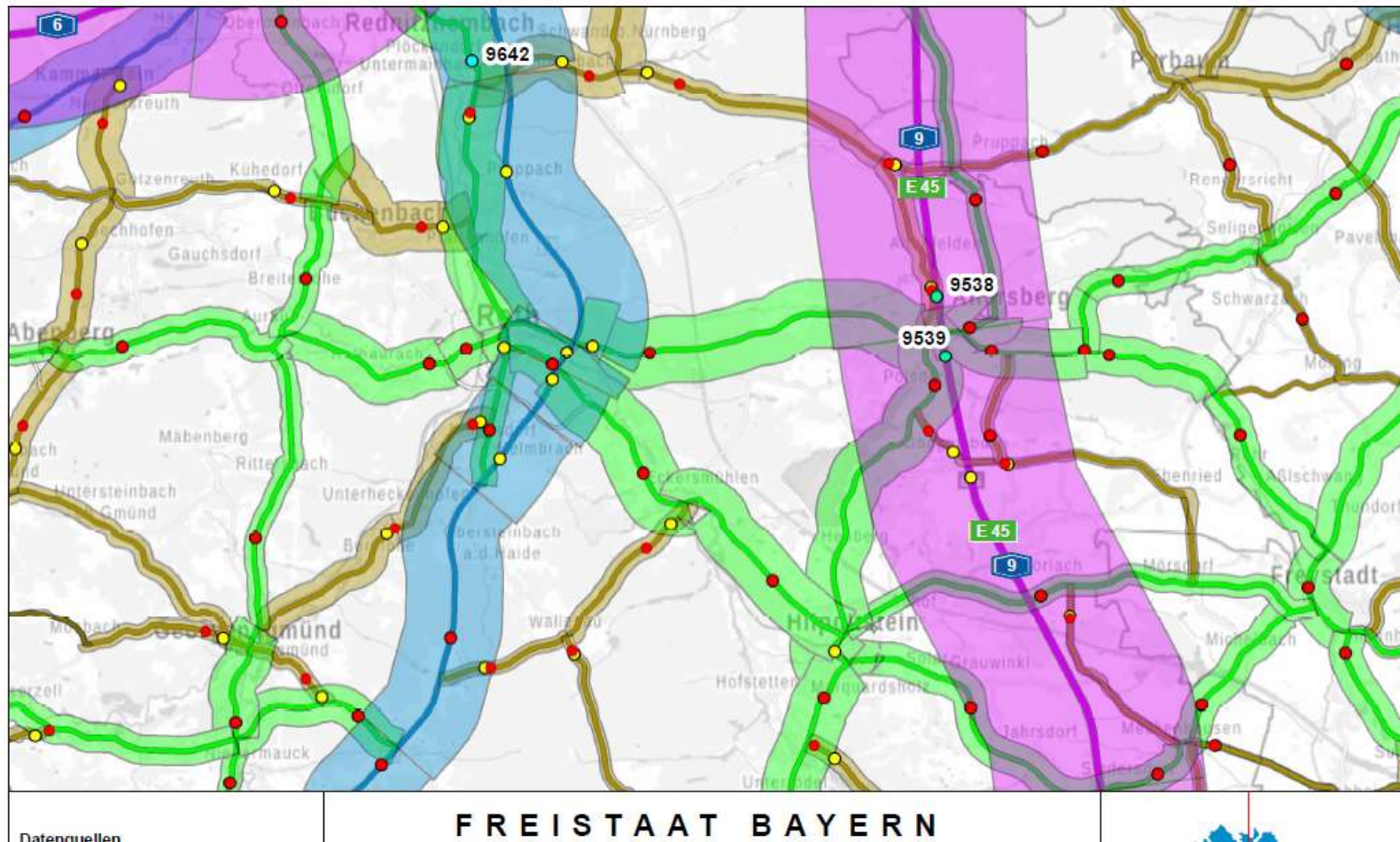
Kraftfahrzeugbestand: Gemeinde, Fahrzeugarten, Stichtage			
Statistik des Kfz- und Anhängerbestandes			
Kraftfahrzeugbestand (Anzahl)			
Gemeinden (einschl. gemeindefreie Gebiete): Heideck, St			
Stichtag	Kraftfahrzeuge insgesamt	Pkw insgesamt	Krafräder insgesamt
01.01.2009	4 113	2 892	497
01.01.2010	4 164	2 945	489
01.01.2011	4 260	3 013	490
01.01.2012	4 311	3 041	499
01.01.2013	4 353	3 069	504
01.01.2014	4 466	3 138	525
01.01.2015	4 505	3 158	536
01.01.2016	4 555	3 173	558
01.01.2017	4 679	3 242	595
01.01.2018	4 800	3 316	618
01.01.2019	4 911	3 372	643

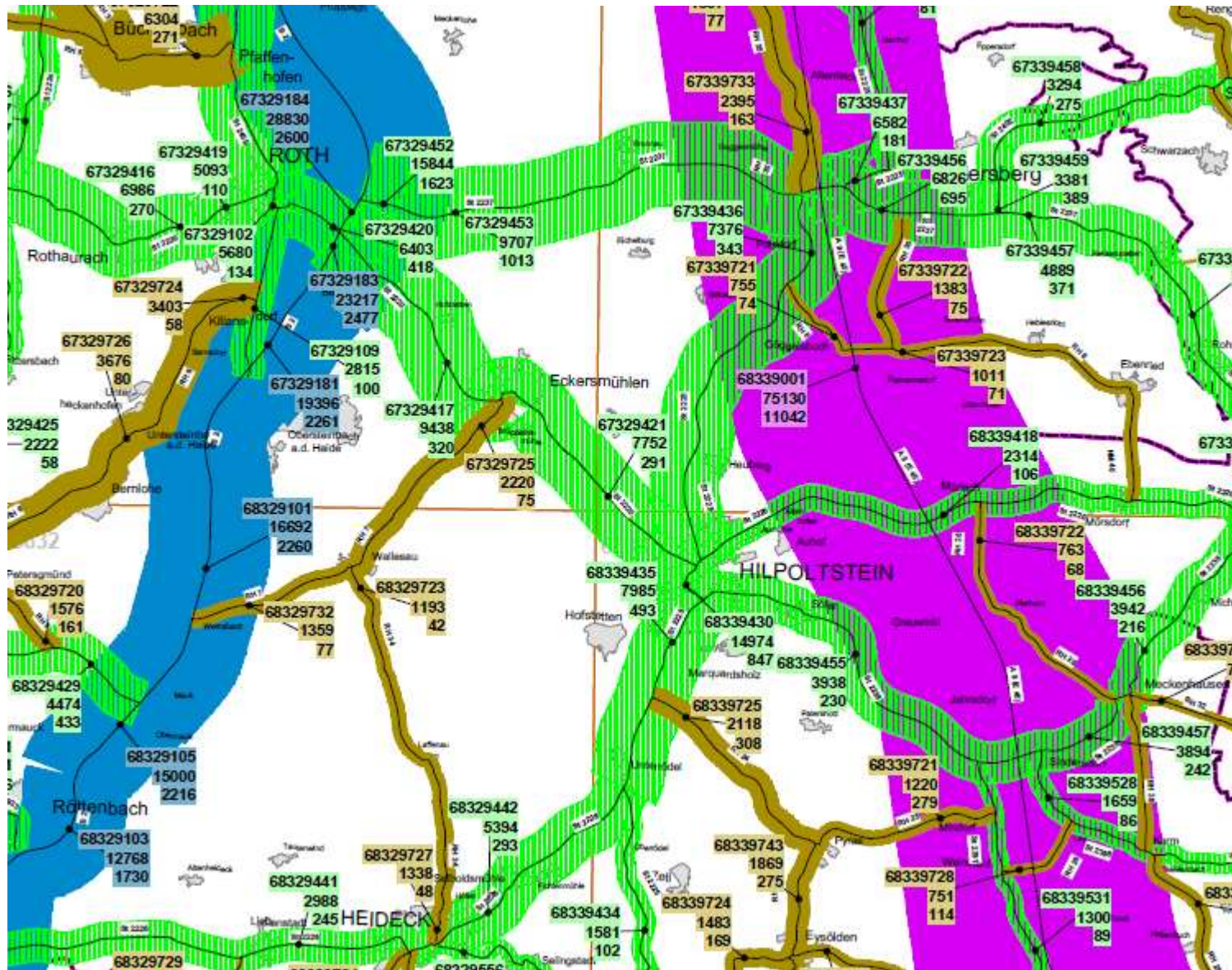
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg
<http://www.kba.de>

Verkehrs - Mengen

Straßen - Verkehrszählstellen

Bayerische Straßenbauverwaltung

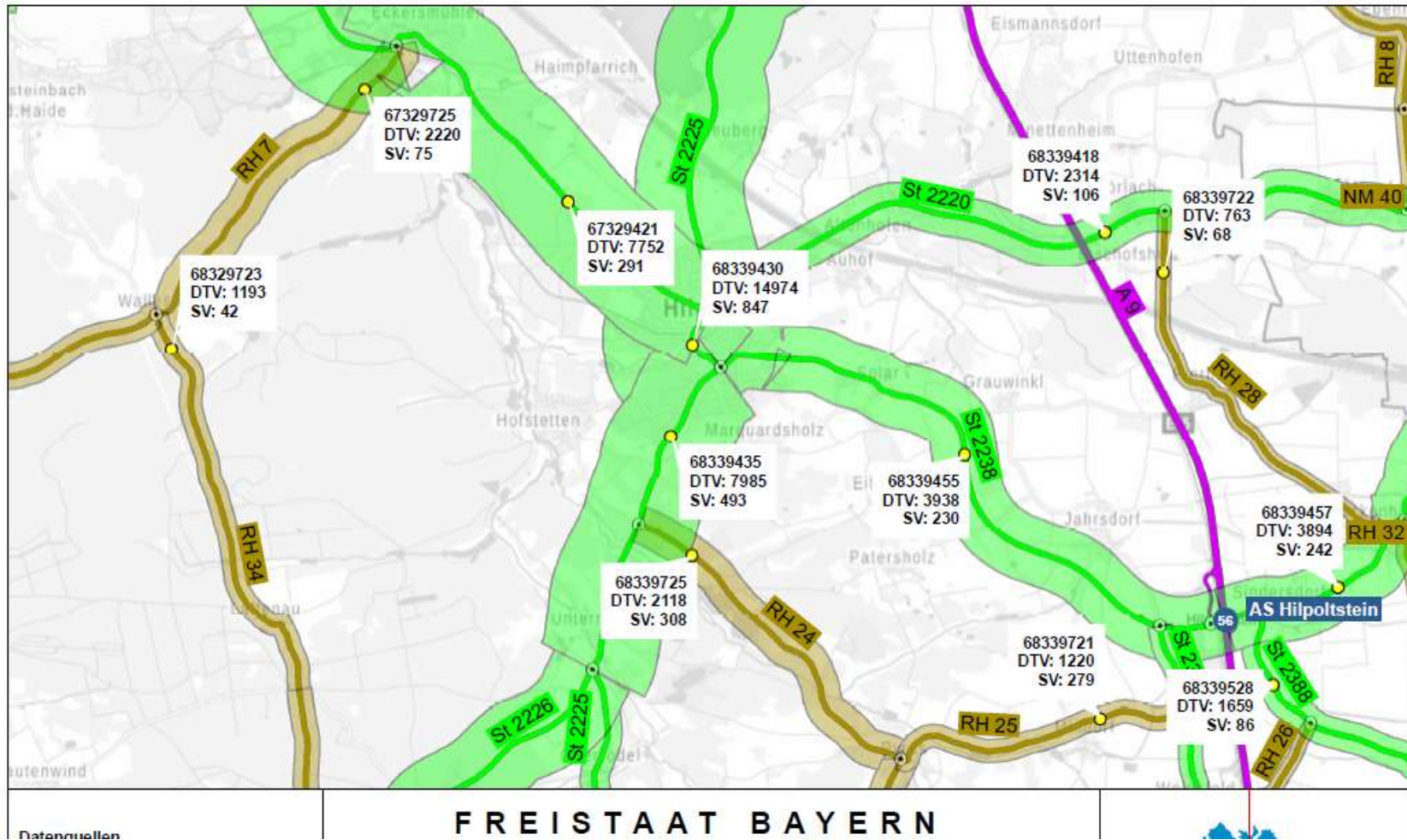




Verkehrsmengenkarte 2015
Netzstand: November 2015

Hilpoltstein - Verkehrsmengen

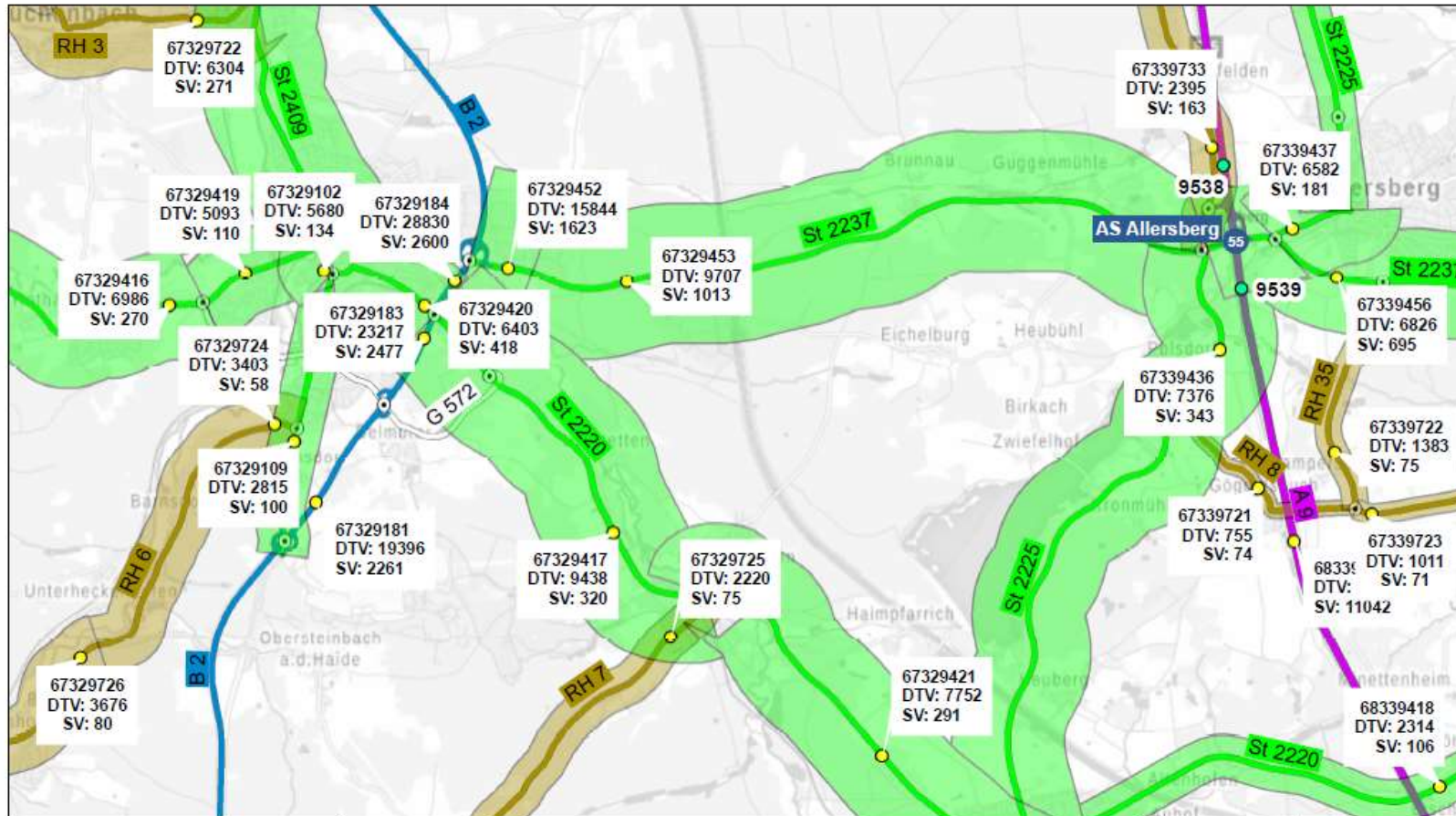
Bayerische Straßenbauverwaltung



Datenquellen

Roth - Allersberg Verkehrsmengen

Bayerische Straßenbauverwaltung



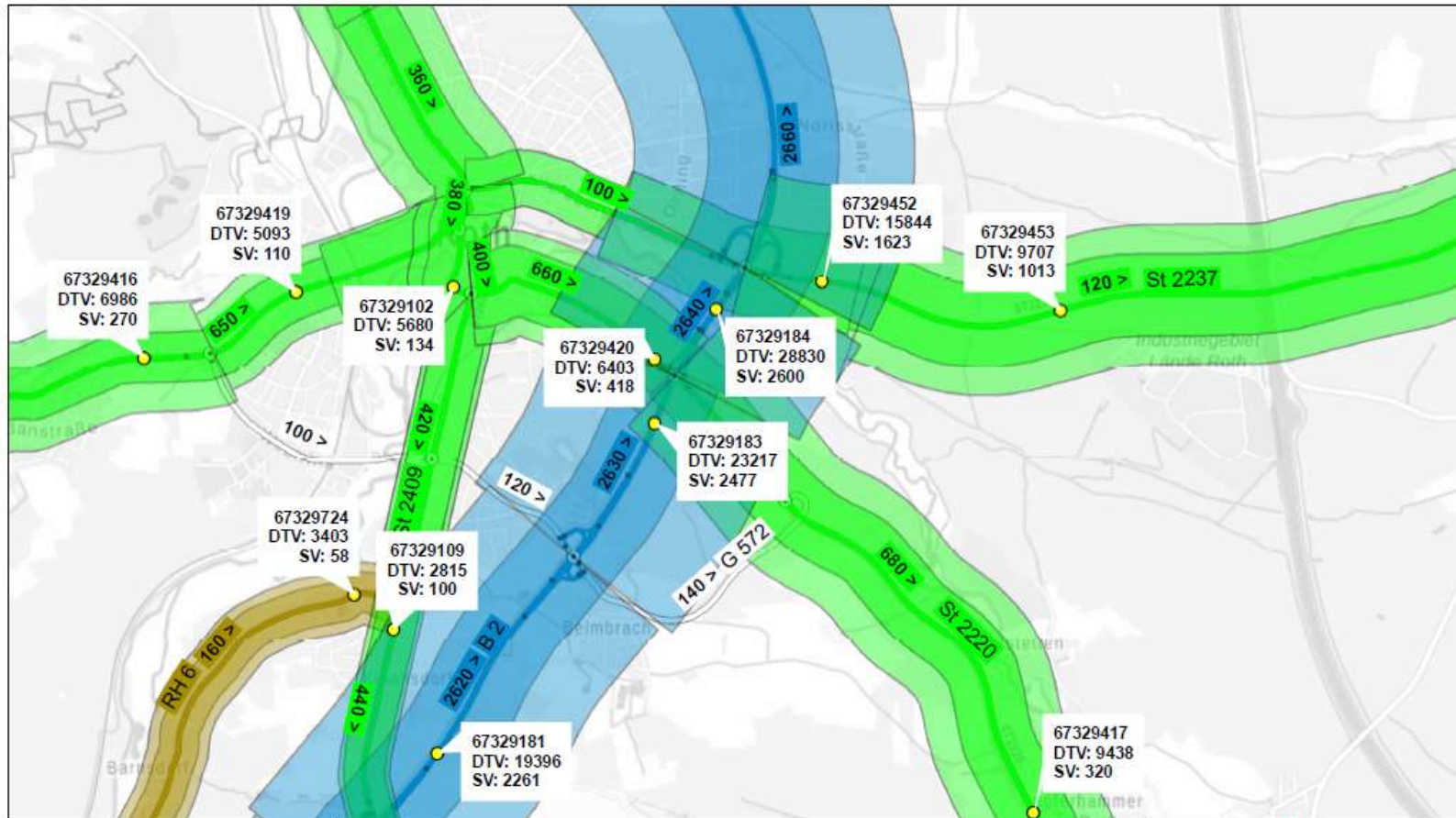
Datenquellen

FREISTAAT BAYERN



Roth Verkehrsmengen

Bayerische Straßenbauverwaltung



Datenquellen

FREISTAAT BAYERN



Straßenausbauplan 2020 Ortsumgehung Eckersmühlen

Bayerische Straßenbauverwaltung



Straßenausbauplan Ortsumfahrung Eckersmühlen

Bayerische Straßenbauverwaltung







Verkehrsverflechtungsprognose 2030

11. Juni 2014

Zweck der Prognose mit dem **Basisjahr 2010** und dem **Prognosejahr 2030** ist es,

- einen allgemeinen **Orientierungsrahmen** für die langfristige Verkehrspolitik in Deutschland zu geben,
- die Ausgangsbasis für die **volkswirtschaftliche und raumordnerische Bewertung** von Einzelprojekten im Rahmen des BVWP zu erstellen sowie
- die Entwicklung des **Endenergieverbrauchs** und der **CO₂-Emissionen** im Verkehrssektor darzustellen.

Gesamtergebnis nach Verkehrsarten

Im **gesamten Personenverkehr** (einschließlich der nichtmotorisierten Fahrten) wächst das **Verkehrsaufkommen** zwischen 2010 und 2030 von 101,8 Mrd. auf 103,0 Mrd. Fahrten oder um 1,2 % (vgl. Tab. 2). Der motorisierte Verkehr nimmt dabei um 3,8 % zu. Die **Verkehrsleistung**, die wichtigste Kenngröße zur Bestimmung der Verkehrsentwicklung, erhöht sich aufgrund des überproportional wachsenden Fernverkehrs und steigender Fahrtweiten deutlich stärker, nämlich insgesamt von 1.184 Mrd. Pkm in 2010 auf 1.329 Mrd. oder um 12,2 %. Bei Betrachtung allein des motorisierten Verkehrs liegt der Zuwachs bei 12,9 %, was einem durchschnittlich jährlichen Wachstum von 0,6 % p.a. entspricht.

Die **Hauptgründe** für die Zunahme der Mobilität liegen auch künftig im **Wirtschaftswachstum** und in der Individualmotorisierung. Bei ersterem ist mit jahresdurchschnittlich 1,14 % im Prognosezeitraum ein moderateres Wachstum unterstellt worden als bei der vergangenen Bundesprognose (1,7 % zwischen 2004 und 2025). Die Veränderung der **Altersstruktur** wirkt zwar dämpfend auf das Verkehrswachstum, wird aber deutlich überkompensiert durch das Mobilitätswachstum innerhalb der Alters- bzw. Lebenszyklusgruppen, das wiederum von der Einkommensentwicklung abhängt.

Im motorisierten **Individualverkehr** wächst die **Fahrtzahl** von 56,5 auf 59,1 Mrd., d.h. um 4,6 %. Dessen Dominanz wird sich damit nochmals geringfügig erhöhen, indem sein Anteil am motorisierten Verkehr von 82,7 % auf 83,3 % wächst. Verantwortlich für die anhaltende Expansion ist neben der Erweiterung des Pkw-Bestands die zunehmende Freizeitmobilität, wobei der Pkw-Verkehr eine überragende Rolle einnimmt. Die **Verkehrsleistung** steigt aufgrund des überproportionalen Wachstums der längeren Fahrten mit rund 10 % stärker als das Aufkommen, und zwar von 902 Mrd. (2010) auf 992 Mrd. Pkm. Da der expandierende Luftverkehr und der ebenfalls zunehmende Bahnverkehr an der Leistung einen weit größeren Anteil besitzen als am Aufkommen, nimmt der Anteil des Individualverkehrs hier – im Gegensatz zur Fahrtzahl – etwas ab, nämlich von 80,8 % auf 78,6%.

Im **Eisenbahnverkehr** ist für das **Verkehrsaufkommen** mit einer **Steigerung** um 6,9 % auf das Niveau von ca. 2,6 Mrd. Fahrten zu rechnen. Damit steigt dessen Marktanteil am gesamten motorisierten Personenverkehr von 3,6 auf 3,7 %. Bezogen auf die **Verkehrsleistung** steigt der Bahnverkehr um 19,2 % und damit deutlich stärker als die anderen landgebundenen Verkehrszweige. Dies ist insbesondere auf die **erheblichen Angebotsverbesserungen** aufgrund des hier unterstellten Ausbaus des Schienennetzes vor allem im Fernverkehr, aber auch aufgrund des deutlich erhöhten Angebots im Nahverkehr zurückzuführen. Wenn diese Maßnahmen realisiert werden, kann die Eisenbahn ihren Marktanteil an der motorisierten Verkehrsleistung von 7,5 % auf 7,9 % ausweiten.

Tab. 2: Entwicklung des gesamten Personenverkehrs nach Verkehrszweigen

	Absolute Werte		Modal-Split (%)		Veränderung 2030 : 2010	
	2010	2030	2010	2030	insgesamt in %	in % p.a.
Verkehrsaufkommen (Mio. Personen)						
			des motorisierten Verkehrs			
Motor. Individualverkehr	56.503	59.080	82,7	83,3	4,6	0,2
Eisenbahnverkehr	2.435	2.603	3,6	3,7	6,9	0,3
ÖSPV	9.280	9.068	13,6	12,8	-2,3	-0,1
Luftverkehr	132	209	0,2	0,3	58,3	2,3
Summe Motoris. Verkehr	68.350	70.960	100	100,0	3,8	0,2
			des gesamten Verkehrs			
Summe Motoris. Verkehr	68.350	70.960	67,1	68,9	3,8	0,2
Fahrradverkehr	9.479	9.913	9,3	9,6	4,6	0,2
Fußwegverkehr	24.011	22.140	23,8	21,5	-7,8	-0,4
Insgesamt	101.840	103.013	100	100,0	1,2	0,1
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm)						
			des motorisierten Verkehrs			
Motor. Individualverkehr	902,4	991,8	80,8	78,6	9,9	0,5
Eisenbahnverkehr	84,0	100,1	7,5	7,9	19,2	0,8
ÖSPV	78,1	82,8	7,0	6,6	6,0	0,3
Luftverkehr	52,8	87,0	4,7	6,9	64,8	2,5
Summe Motoris. Verkehr	1.117,3	1.261,7	100,0	100,0	12,9	0,6
			des gesamten Verkehrs			
Summe Motoris. Verkehr	1.117,3	1.261,7	94,3	95,0	12,9	0,6
Fahrradverkehr	32,4	35,0	2,7	2,6	8,0	0,4
Fußwegverkehr	34,6	32,0	2,9	2,4	-7,5	-0,4
Insgesamt	1.184,3	1.328,7	100,0	100,0	12,2	0,5

Regionale Struktur der Verkehrsentwicklung

Die regional unterschiedlichen Verkehrsentwicklungen hängen vor allem mit den jeweiligen Strukturdaten (Demographie, Wirtschaft), daneben auch mit den räumlichen Verflechtungen und dem Verkehrsangebot zusammen. Im Ergebnis ist in großen Teilen Süd- und Südwestdeutschlands, etwa entlang des Rheins von Köln bis Basel und in der Linie Frankfurt/Main - Stuttgart - München, sowie in Norddeutschland, etwa in der Linie Münster - Hamburg, mit einem Wachstum des **Verkehrsaufkommens** zu rechnen ist. Dagegen geht der Verkehr in den östlichen Bundesländern und den daran angrenzenden Gebieten zurück, mit einer deutlichen Ausnahme: dem Raum Berlin. Dort ist sogar von einem beträchtlichen Wachstum auszugehen, das in der Höhe nur von demjenigen Wachstum im Raum München/Oberbayern übertroffen wird.

Diese Aussagen beziehen sich auf die Fahrtenzahl im Quell-/Ziel- und Binnenverkehr der Verkehrszellen. Rückschlüsse auf den gesamten Verkehr, d.h. die **Belastung der Verkehrsinfrastruktur**, in den einzelnen Regionen können daraus **nicht unmittelbar** gezogen werden. Denn zum einen fehlt der jeweilige **Durchgangsverkehr**, der in vielen Gebieten sehr bedeutend ist und von Region zu Region lage- und netzbedingt stark schwankt. Außerdem können auch die durchschnittlichen **Fahrtweiten** zunehmen, so dass auch bei einer Stagnation des Verkehrsaufkommens häufig Steigerungen der Verkehrsleistungen und damit der Auslastung der Infrastruktur möglich sind. Über derartige, aus der Prognose resultierende Belastungen geben die verkehrsträgerspezifischen Umlegungen Auskunft, die im weiteren Fortgang des Prognoseprozesses erstellt werden.

KNA

(**Kosten – Nutzen – Analyse**)

Gesamtwirtschaftliche Bewertung der Elektrifizierung von Dieselstrecken in Baden-Württemberg

**im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur
des Landes Baden-Württemberg**

Im Ergebnis stützt die vorliegende Untersuchung demnach die Ausgangsüberlegung, dass die Elektrifizierung von Dieselstrecken quantifizierbare und monetarisierbare Nutzen mit sich führt, die gängigen Bewertungsverfahren verborgen bleiben.

Wegen der Bedeutung der Energiekosten für die Bewertung des Zusatznutzens wird die Betriebsleistung zum bestimmenden Merkmal der Elektrifizierungswürdigkeit. Die in Kapitel 6 dargestellte Ableitung von zusätzlichen Nutzenpotenzialen bei der Elektrifizierung der dieselbetriebenen Strecken des Landes nimmt darauf Rücksicht.

Da bei der Bewertung langlebiger Infrastrukturmaßnahmen der Zukunftsfähigkeit dieser Maßnahmen großes Gewicht zukommt, stellt sich die Frage, inwieweit diese Zukunftsfähigkeit auch im Bewertungsverfahren berücksichtigt werden soll und kann. Dass die Berücksichtigung möglich ist wurde in der hier vorliegenden Untersuchung nachgewiesen. Allerdings stellt sich die Frage, ob diese Berücksichtigung auch erfolgen soll. Dabei müsste die bisherige Festlegung der Standardisierten Bewertung geändert werden, stets von einem aktuellen Preisstand auszugehen (Version 2006 vom Preisstand 2006). Die Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung beim Energiemix und damit bei den Energiepreisen sowie den Emissionen CO₂ und sonstige Schadstoffe ist zukunftsgerichtet z. B. auf einen Stand 2020 (wie in der vorliegenden Untersuchung unterstellt) auszurichten.

BERICHT

Rechteckiges Anschreiben

Titel: **Wissenschaftliche Bewertung von alternativen, emissionsarmen Antriebskonzepten für den bayerischen SPNV**

Kurztitel: **Technische und wirtschaftliche Bewertung alternativer Antriebskonzepte**

Auftraggeber: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)

Auftragnehmer: Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Institut für Bahnfahrzeuge und Bahntechnik
Professur für Elektrische Bahnen

Datum: Dresden, den 03.11.2017

Als Fazit auf die Frage, welche moderne Antriebstechnologie unter welchen Randbedingungen am geeignetsten erscheint, kann im Ergebnis der Untersuchungen festgestellt werden:

- Langfristig ist für Regio-Verkehre mit mindestens 1-h-Takt und Fahrzeuggrößen >2 Einheiten die Streckenelektrifizierung am wirtschaftlichsten.
- Für schnelle Effekte sind Konzepte auf Basis vorhandener Antriebstechnologien (OL-/ Diesel-Hybrid) zweckmäßig, wenn es bereits Elektrifizierungsanteile gibt.
- Mittelfristig sind Konzepte mit batteriegestützten elektrischen Antrieben (OL-/ Batterie-Hybrid, Diesel-/ Batteriehybrid) am günstigsten, sofern sich Elektrifizierungsanteile nicht schnell erhöhen lassen.
- Für Verkehre ohne Elektrifizierungsperspektive sind Diesel-/ Batterie-Hybridfahrzeuge wirtschaftlicher als ein reiner Dieselfahrzeugbetrieb.
- Wenn sich die Austauschkosten für Brennstoffzellen-Stacks und Traktionsbatterien deutlich verringern lassen, werden auch Brennstoffzellen-Fahrzeuge wirtschaftlicher sein als Dieselfahrzeuge.

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Peter Bauer vom
18.07.2018 betreffend Elektrifizierung für Hilpoltstein (Landkreis Roth)**

Zu 3. Sind der Staatsregierung Planungen bekannt, die S-Bahn bis Hilpoltstein fortzuführen?

Aufgrund der infrastrukturellen Randbedingungen (fehlende Elektrifizierung der Strecke Roth – Hilpoltstein; nicht mit S-Bahn-Fahrzeugen kompatible Bahnsteige, unzureichende Verknüpfung der Strecke Roth – Hilpoltstein mit den S-Bahngleisen im Bahnhof Roth) ist eine Verlängerung der S-Bahn Nürnberg (S2) ohne umfassenden Infrastrukturausbau nicht realisierbar. Zuständig für die Finanzierung eines Ausbaus der betroffenen Strecken und Bahnhöfe ist gemäß Grundgesetz der Bund.

Ein- und Aussteiger Mo-Fr (S)				
	2014	2015	2016	2017
Hilpoltstein	710	730	740	740
Eckersmühlen	370	360	350	320
Roth-Lohgarten	320	310	290	310

Quelle: BEG, Nachfrageermittlung DB Regio

KBS 911 Roth - Hilpoltstein	
Fahrtzweck	rel. Verteilung
Arbeit	28%
Dienstreise	1%
Schule	33%
Ausbildung	<1%
Hochschule/Universität	<1%
Freizeit	16%
Einkauf/Erledigung	17%
Urlaub (An- Abreise)	3%
sonstiges	<1%

Quelle: omnitrend Verkehrserhebung 2014

Zu 4.1 Wäre es aus Sicht der Staatsregierung langfristig wirtschaftlicher als Endpunkt Hilpoltstein (Mittelzentrum) anzustreben?

Zu 4.2 Wenn nein, warum nicht?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 4.1 und 4.2 gemeinsam beantwortet.

Der Aufwand für eine Integration der Strecken Roth – Hilpoltstein in das Nürnberger S-Bahnnetz wird als hoch eingeschätzt. Demgegenüber erfordert die derzeitige Nachfrage entlang dieser Strecke keine Angebotsverdichtung oder den Einsatz von S-Bahnzügen mit höherer Kapazität gegenüber den aktuell eingesetzten Dieselmotorenzügen. Ob das Verhältnis zwischen dem Aufwand für eine Verlängerung der Nürnberger S-Bahn bis Hilpoltstein (insbesondere Elektrifizierung) und dem Nutzen dieser neuen Verbindung (Gewinnung neuer Fahrgäste, Reisezeitverkürzung durch Umsteigefreiheit, Ausweitung des Zugangebotes), wirtschaftlich ist, kann nur durch eine gutachterliche Bewertung geklärt werden.

Zu 5.1 Gibt es bereits Planungen die Parkplatzsituation für Pendler an den Stationen Roth und Allersberg zu verbessern?

Zu 5.2 Wenn ja, für wann ist die Umsetzung geplant?

Zu 5.3 Wer trägt die Kosten?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 5.1, 5.2 und 5.3 gemeinsam beantwortet.

Zuständig für die Erstellung von Park & Ride-Anlagen sind die Kommunen. Der Freistaat fördert entsprechende Maßnahmen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Regel mit 55 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Bisher liegen weder Förderanträge noch Voranfragen vor. Es ist der Staatsregierung insoweit nicht bekannt, ob es bereits kommunale Pläne zur Verbesserung der Situation für die Pendler gibt.

Zu 7. Welche Überlegungen seitens der Staatsregierung bestehen, um den derzeitigen Dieselzugbetrieb zu ersetzen?

5/5

Auf Basis der Ergebnisse einer Studie der TU Dresden zu alternativen Antrieben im SPNV und deren Anwendungspotenzial aus dem Jahr 2017 hat die Staatsregierung im Januar 2018 die Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene (BESS) beschlossen. Mit der Strategie BESS will die Staatsregierung auf unterschiedliche Art und Weise den Anteil der Kilometerleistungen im SPNV erhöhen, die ohne Ausstoß von Dieselabgasen erbracht werden. Dazu gehört neben der herkömmlichen Elektrifizierung von Bahnstrecken auch der Einsatz von Fahrzeugen mit innovativen Antriebskonzepten (Hybrid-Fahrzeuge). Im Rahmen der Strategie wurden verbindlich sowohl die Bahnstrecken festgelegt, deren Elektrifizierung die Bayerische Staatsregierung vorrangig erreichen will, als auch jene Strecken, auf denen wir jeweils bestimmte innovative Antriebskonzepte erproben wollen. Die Auflistung ist im Internet unter der Adresse <http://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-23-januar-2018> einsehbar. Vom Ergebnis dieser Erprobung wird es abhängen, ob entsprechende Konzepte für die Strecke Roth – Hilpoltstein zukünftig umgesetzt werden können.

P & R Allersberg – Altenfelden (S 5)

Komplett überfüllt

Erweiterungsinvestition 400 T€ = Von der Gemeinde Allersberg nicht finanzierbar

Neu geplantes Industrie-/ Gewerbegebiet erhöht den Druck auf die Parkplätze

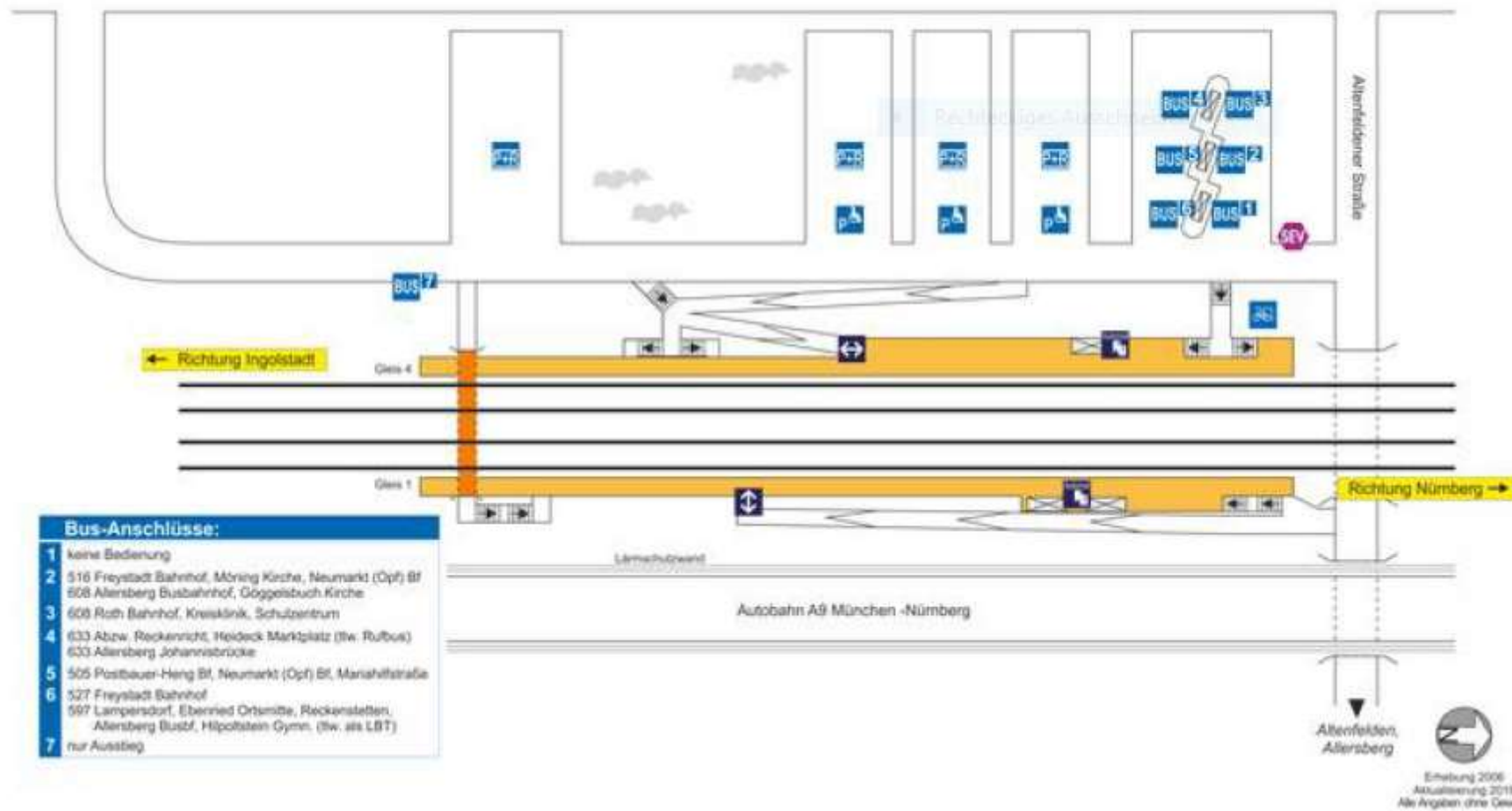
P & R am Bahnhof Roth

Komplett überfüllt

Lösung zeichnet sich derzeit nicht ab. Eine Befragung der Parker ergab ein Quote von über 1/3 der Nutzer aus der Stadt Roth.

Beim Bahnhof Lohgarten würde sich der Festplatz als Parkplatz anbieten, allerdings müsste die Zufahrt verbessert werden. Gelegentliche Sperrung zur Kirchweih usw. ließe sich verkraften.

Allersberg (Rothsee)



Schiennetz

S-Bahn Nürnberg



Stand: 14.06.2020

- S**
- S 1** Bamberg
Forchheim
Erlangen
Fürth Hbf.
Nürnberg Hbf
Lauf (links Peg)
Hartmannshof
- S 2** Roth
Nürnberg Hbf
Feucht
Aldorf
- S 3** Nürnberg Hbf
Feucht
Neumarkt
- S 4** Nürnberg Hbf
Ansbach
Dombühl
- S 5** Nürnberg Hbf
Allersberg (Rothsee)



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Rothenburger Str. 9 • 90443 Nürnberg • Tel. 0911 27075-0



Rechteckiges Ausschneiden



Bahnhof Allersberg (Rothsee)

Allersberg (Rothsee) ist ein Regionalbahnhof am Streckenkilometer 25,4^[6] der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt. An Werktagen (außerhalb von Schulferien) wurden 2014 rund 1500 Ein- und Aussteiger pro Tag gezählt.

Nachdem sich Fahrgasterwartungen nicht erfüllt hätten, wurde das Angebot im Dezember 2010 ausgedünnt. Unter anderem wurde die Buslinie 651, die zuvor Nürnberg mit dem Bahnhof Allersberg verband, bis Schwand verkürzt.^[6] Die Buslinien 505 und 516 wurden zur Linie 508 (Allersberg–Neumarkt) zusammengefasst, die am Wochenende zwischen Allersberg Busbahnhof und Neumarkt nur nach vorheriger Anmeldung bedient wurde.^[7]

Die Buslinie 633 bindet [Heideck](#), [Hilpoltstein](#) und Allersberg an den Bahnhof an. Das Betriebsdefizit beträgt rund 65.000 Euro pro Jahr (Stand: 2013). Bei einer Fahrgastzählung im Sommer 2013 wurden durchschnittlich acht Fahrgäste gezählt.^[8]

Fahrplankonzept

Seit dem [Fahrplanwechsel](#) am 10. Dezember 2006 wird die Station von Regionalzügen angefahren. Bis dahin fuhren ausschließlich [ICE](#)-Züge auf der Strecke, die in Allersberg durchfahren.

In Allersberg halten die 200 km/h schnellen [Regional-Express](#)-Züge des [München-Nürnberg-Express](#) zwischen [Nürnberg](#) und [Ingolstadt](#), beziehungsweise [München](#), im Zwei-Stunden-Takt, an Wochenenden teilweise im Stundentakt. Zwischen Allersberg und Nürnberg verkehrt darüber hinaus in der [Hauptverkehrszeit](#) eine 140 km/h schnelle [Regionalbahn](#) als [Allersberg-Express](#).

Historie

In den Raumordnungsunterlagen der Strecke war ein Ausbau der Überholbahnhöfe Allersberg und Kinding zu Regionalbahnhöfen bereits als Option vorgesehen.^[12] Der Marktrat von Allersberg sprach sich im Zuge des Raumordnungsverfahrens 1989 gegen die Neubaustrecke aus.^[13] Am 26. Oktober 1987 hatte auch der Kreistag des [Landkreises Roth](#) die Strecke in beiden damals diskutierten Varianten (Augsburg und Ingolstadt) abgelehnt.^[14] Mit 50 zu einer Stimme lehnte der Kreistag am 30. Oktober 1989 beide Trassenvarianten nochmals ab.^{[15][16]}

In einem Gutachten der Deutschen Bundesbahn wurde in den 1980er Jahren die Einrichtung eines Regionalzughaltes in Allersberg und Kinding erwogen.^[17] In einer Diskussion im Nachgang zu einer Projektpräsentation vor dem Marktrat brachte der Leiter der Bundesbahn-Projektgruppe, Peter Nußberger, im Oktober 1987 die Idee eines „Haltepunktes“ auf.^[18] Der Rat lehnte im Anschluss den Bau einer ICE-Strecke im Gemeindegebiet mit 19 zu 2 Stimmen ab. Mit 16 zu 5 Stimmen beschloss der Rat, eine Änderung seiner Haltung in Betracht zu ziehen, wenn ein Regionalzughalt verbindlich zugesichert würde.^[17]

Auch nach dem Planungsstand von Mitte 1994 war der Bahnhof als [Überholbahnhof](#) konzipiert. Ein Ausbau zum Regionalbahnhof war weiterhin als Option vorgesehen. Im Nord- und Südkopf waren [Gleiswechsel](#) zwischen den Streckengleisen mit je vier Weichen geplant.^[32]

Der Markt Allersberg erhob Klage gegen den ersten Planfeststellungsbeschluss der Strecke (Nürnberg-Fischbach/Feucht), um ein drittes Gleis zur Sicherung des Regionalverkehrs zu erreichen. Aufgrund der starken Auslastung der ICE-Fernstrecke seien keine Kapazitäten für Regionalverkehr vorhanden.^[33] Der Markt beantragte dazu Rechtsschutz beim Bayerischen Gemeindetag. In einer Stellungnahme räumte dieser der Klage geringe Chancen ein, da die Marktgemeinde durch den Planfeststellungsbeschluss nicht unmittelbar betroffen sei und gewährte daher keinen Rechtsschutz. Mit einstimmigem Beschluss des Marktrates zog Allersberg daraufhin die Klage zurück.^[34]

Ende Juni 1995 betonte Bayerns Wirtschafts- und Sozialminister [Otto Wiesheu](#) auf einer Regionalkonferenz erneut, dass der Freistaat beide Bahnhöfe bei der DB bestellen werde und diese die Infrastruktur zu finanzieren habe. Eine endgültige Entscheidung solle im Oktober fallen.^{[35][36]} Kurz darauf kritisierten die Bürgermeister von 13 Gemeinden im Einzugsbereich der Trasse, dass klare Aussagen fehlten.^[37]

Im April 1998 bestellte der Freistaats Bayern den Ausbau des Überhol- zu einem Regionalbahnhof. Dabei waren zwei 170 m lange Außenbahnsteige vorgesehen.^[38] Nach dem Planungsstand von 1999 waren in beiden Bahnhofsköpfen weiterhin Gleiswechsel mit jeweils vier Weichen vorgesehen.^[2]

Seit dem [Fahrplanwechsel](#) am 10. Dezember 2006 wird die Station von Regionalzügen angefahren. Bis dahin führen ausschließlich [ICE](#)-Züge auf der Strecke, die in Allersberg durchfahren.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Technologischer Ausschneiden

Zielfahrplan Deutschland-Takt Informationen zum zweiten Gutachterentwurf

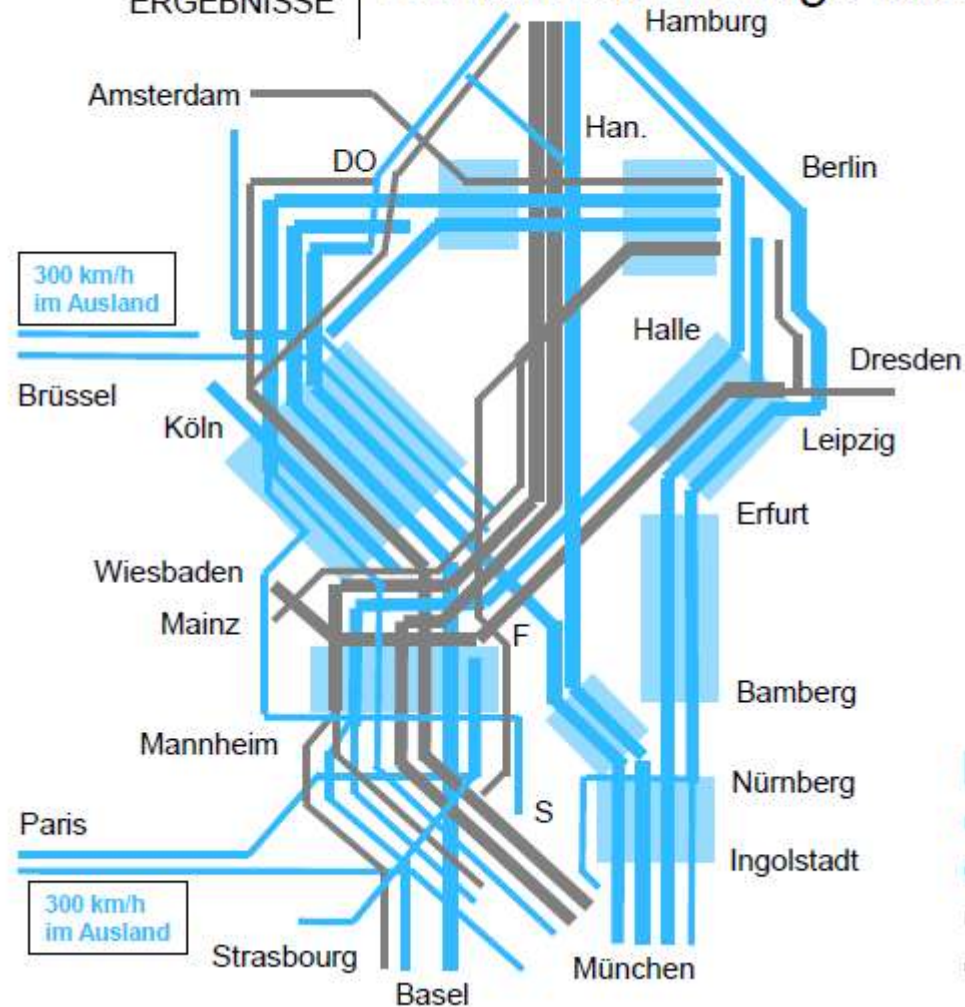
Berlin, 7. Mai 2019

Zentrale Planungsansätze für den Personenverkehr im Deutschland-Takt sind weiterentwickelt worden

- **Öfter:**
Mindestens halbstündliche Verbindungen auf den wichtigen Hauptachsen des Fernverkehrs
- **Schneller:**
Maximierung der Reiseverbindungen und kürzere Reisezeiten durch optimierte Anschlüsse und einzelne, passgenaue Infrastrukturausbauten
- **Überall:**
Flächenhaftes Fernverkehrsnetz gewährleistet die Anbindung von Städten und Regionen

ARBEITSSTAND UND
AUSGEWÄHLTE
ERGEBNISSE

Flottenmix mit HG von 250 km/h und 300 km/h, um Bestandsfahrzeuge und Neubeschaffungen auszutarieren



- Systematik mit Fahrzeugmix hat sich bewährt:
 - Knoten werden optimal bedient
 - Input der Beteiligten ist bestmöglich umgesetzt
 - Berücksichtigt auch Fahrzeuge, die derzeit beschafft werden und noch eine lange Lebensdauer aufweisen
- Alle Streckenabschnitte mit $V_{max}=300$ km/h werden von Linien mit 300 km/h-Fahrzeugen befahren.
- Es sind Linien mit 300 km/h-Fahrzeugen geplant, die großen Streckenanteil mit $V_{max}=300$ km/h befahren.
- Zusätzliche Linien mit 300 km/h ggü. erstem Gutachterentwurf über Nürnberg

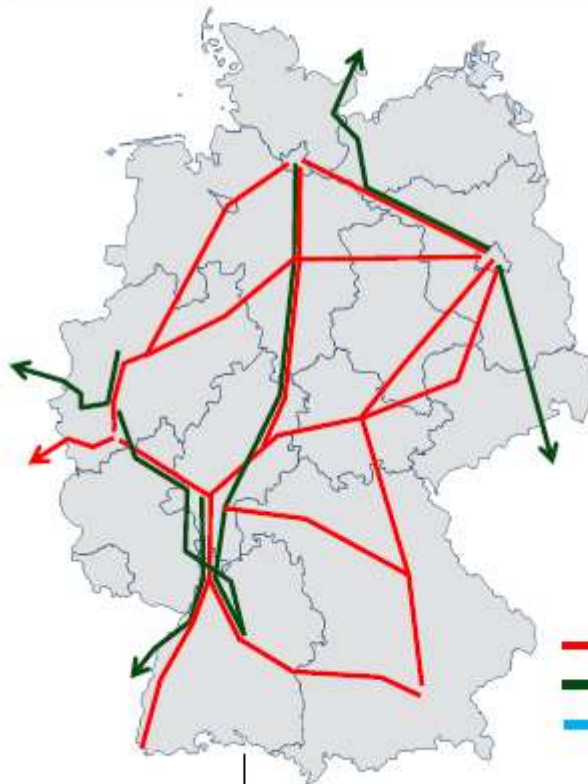
- Abschnitt mit $V_{max}=300$ km/h
- Linie 300 km/h stündlich
- Linie 300 km/h zweistündlich
- Linie 250 km/h stündlich
- Linie 250 km/h zweistündlich

Es sind nur Linien dargestellt, welche über 300 km/h-Abschnitte verkehren

ARBEITSSTAND UND
AUSGEWÄHLTE
ERGEBNISSE

Im Deutschland-Takt sind zahlreiche Angebotsverbesserungen im Fernverkehr unterstellt

Halbstundentakte und ausgewählte
zusätzliche Linien auf Hauptachsen



Angebotsausweitungen im Fernverkehr
zur Anbindung von Großstädten



- Halbstundentakt/-rhythmus
- Ausgewählte Mehrleistungen
- Zusätzliche Linien/-abschnitte zur Anbindung von Großstädten

Grundlegende Elemente des vorliegenden Entwurfs für das Netz des FV (1/3)

Knoten Erfurt zur vollen und halben Stunde strukturiert Angebot in Ostdeutschland

- Mehrverkehr auf den Relationen München – Berlin und Frankfurt – Berlin
- Halbstündliche Korrespondenz in Erfurt stellt Halbstundenrhythmus München / Frankfurt – Erfurt – Berlin / Leipzig sicher
- Optimierung der Knoten in Erfurt (00/30), Halle (00/30), Leipzig (15/45) und Dresden (30)

Optimierung des Knotens Mannheim / NBS Rhein/Main – Rhein-Neckar strukturiert den Südwesten

- volle Stunde: Korrespondenz
- Halbe Stunde: durch drei Zügen auch ohne Korrespondenz alle Anschlüsse hergestellt
- Stündliche Führung über die Südanbindung Darmstadt

Knoten Köln strukturiert NRW

- Neue Durchbindung Hamburg – Köln – SFS – München
- Stärkere Nutzung Köln Messe/Deutz (tief) durch 3 Stundentakte

Grundlegende Elemente des vorliegenden Entwurfs für das Netz des FV (3/3)

Verbesserte Anbindung von Großstädten, die derzeit nicht im SPfV bedient werden

- Bildung eines Netzes von regionalen FV-Linien (FR-Linien) mit Knoten z.B. in Hof, Rostock oder Chemnitz
- Option zur Verlängerung von auslaufenden FV-Linien, z.B. nach Trier oder Tübingen
- Aufzeigen von Möglichkeiten zur Taktintegration des FV in RE-Linien, beispielsweise nach Bremerhaven
- Weitere Direktverbindung Nürnberg – Prag
- Umsetzung der Linien, die im Rahmen der Angebotsoffensive DB Fernverkehr konkret sich in der Umsetzung befinden

Taktverdichtung auf weiteren Korridoren

- Berlin – Leipzig (halbstündlich)
- Nürnberg – Augsburg (stündlich)
- Frankfurt – Nürnberg (halbstündlich)
- Halt Ingolstadt (halbstündlich)
- Stündliche Verbindung Nürnberg – Stuttgart über verschiedene Wege

ARBEITSSTAND UND
AUSGEWÄHLTE
ERGEBNISSE

Der Deutschland-Takt ermöglicht Reisezeitkürzungen im Fernverkehr (Auswahl)

Reisezeitvergleich
Planfall zu 2018

Legende Reisezeit

Reisezeit 2018

Reisezeit D-Takt

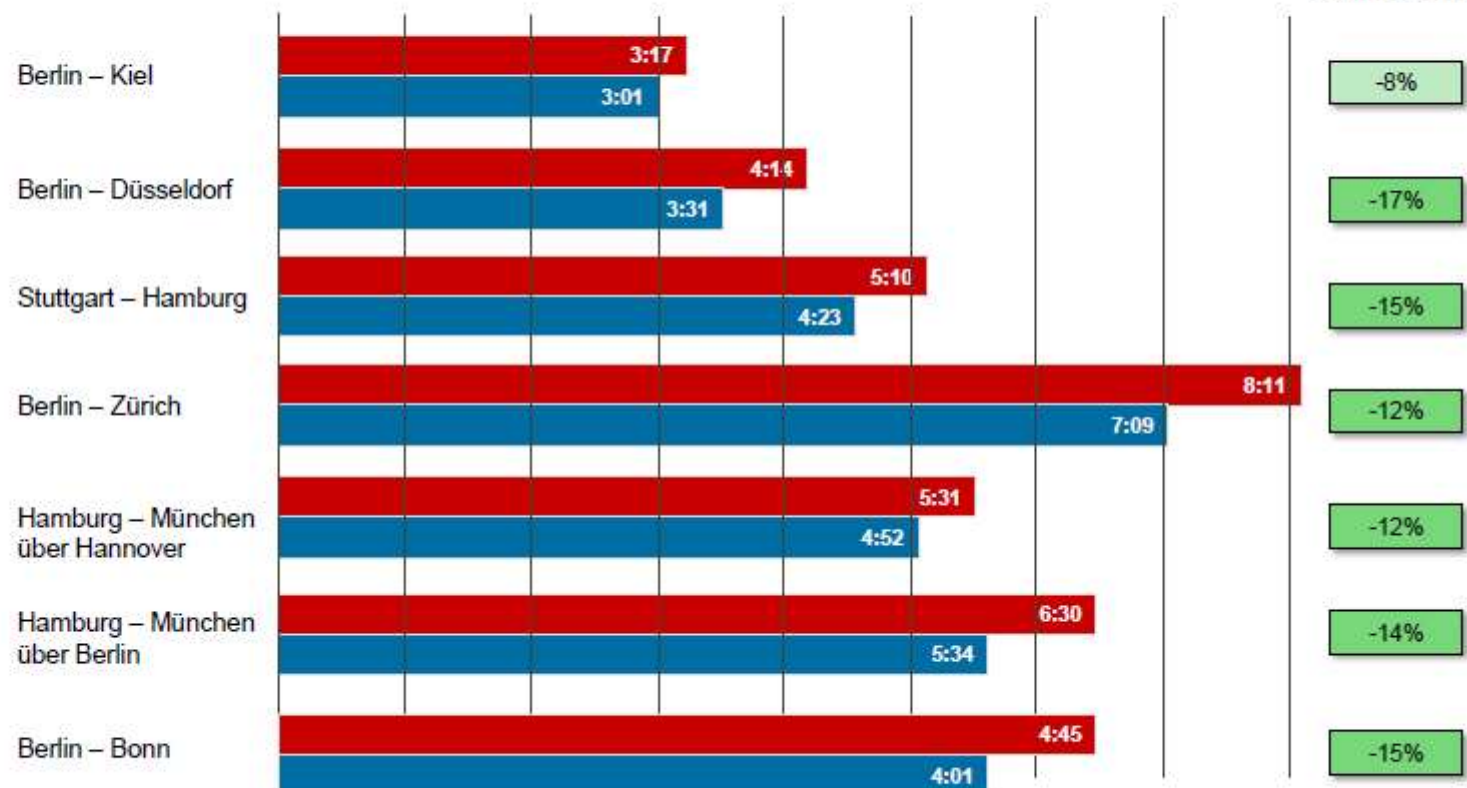
Legende Reisezeitvergleich

Reisezeit im D-Takt
mehr als 10% kürzer

Reisezeit im D-Takt bis
10% kürzer

Reisezeit im D-Takt
+/- unverändert

Reisezeit im D-Takt
länger



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Markus Ganserer vom
16.8.2018 betreffend Verbesserung auf der Bahnstrecke von Roth nach Hil-
poltstein**

Auszug

In der folgenden Tabelle sind die Nachfragewerte, unterteilt nach Mo-Fr an Schul-
tagen und Sa/So, zu den Bahnstrecken Roth – Hilpoltstein und Neunkirchen am
Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach dargestellt.

Streckenabschnitt	Anzahl Fahrgäste 2017	
	MoFr (Schulzeit)	Sa / So
Roth - Hilpoltstein	1.030	250
Neunkirchen am Sand - Simmelsdorf-Hüttenbach	1.800	600

Quelle: BEG, Nachfrageermittlung Eisenbahnverkehrsunternehmen

zu 4.b: Wie viele zusätzliche Fahrgäste je Werktag werden auf der Bahnstrecke Neunkirchen – Simmelsdorf-Hüttenbach nach der Elektrifizierung und Einbindung in das S-Bahn-Netz Nürnberg in der Korridorstudie Nordost prognostiziert?

Die Studie Sektor Nordost prognostizierte für nachfolgend genannte Abschnitte folgende Querschnittsbelastungen (Fahrgäste pro Werktag (Mo-Fr)):

- Neunkirchen am Sand – Speikern: 2.200
- Speikern – Rollhofen: 1.800
- Rollhofen – Schnaittach Markt: 1.600
- Schnaittach Markt – Hedersdorf: 900
- Hedersdorf – Simmelsdorf-Hüttenbach: 400

zu 5.b: Wird die Einführung eines 15-/30-Minuten-Takts auf der Linie S 2 angestrebt?

zu 5.c: Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 5.a) bis 5.c) werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Umstellung der Nürnberger S-Bahnlinie S2 auf ein 15/30-Minuten-Taktraster wurde im Jahr 2014 gutachterlich bewertet und wird grundsätzlich befürwortet. Allerdings sind für eine Änderung des Taktkonzeptes der S2 umfangreiche Infrastrukturinvestitionen erforderlich, da die aktuelle Lage der zweigleisigen Abschnitte der S-Bahngleise zwischen Nürnberg und Roth auf ein 20-minütiges Taktraster ausgerichtet ist. Eine Taktumstellung der S2 auf einen 15/30-Minuten-Takt ist im Zusammenhang mit dem weiteren S-Bahnausbau im Raum Nürnberg in den Sektoren Nordost und Sektor West (jeweils zeitgleich mit Ausbaumaßnahmen des Bundes) sinnvoll.

NÜRNBERG - Künftig sollen mehr Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Doch die Pendlerparkplätze an den Bahnhöfen sind schon heute heillos überfüllt. Die Kommunen sind mit dem Ausbau überfordert.



Pendlerparkplätze wie hier am Regionalbahnhof Altenfelden bei Allersberg sind heiß begehrt und überfüllt. Der Ausbau der Park&Ride-Stellplätze gestaltet sich in der Region jedoch problematisch. © Elke Bodendörfer

Roth – Eckersmühlen:

Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen am Bahnhof

Mit dem Umzug von Leoni in das Gewerbegebiet „An der Lände“ ist dieses erschöpft, daher steht derzeit nur noch Eckersmühlen als gewerbliches Entwicklungsgebiet zur Verfügung, mit dem unmittelbar angrenzenden Bahnhof.

Darüber hinaus wäre hier auch eine Erschließungsmöglichkeit für das Bundeswehrgelände an den SPNV. Das Staatliche Bauamt Nürnberg verweist in der Darstellung zum Neubau der Offiziersschule auch auf die Verkehrsanbindung Roth – Hilpoltstein.

Hier sollen 540 Dauerarbeitsplätze und über 70 Feldjäger - Stellen für 720 „Schüler“ zukünftig entstehen.

Wohnbauvorhaben an der Zwillach, es entstehen 98 Häuser (vorwiegend Ein- und Doppelh.).

Weiteres Bauvorhaben „Gartenstr.“ gegenüber dem Bahnhof 12 EFH.

Wohnungsbau

Ungenutzte Potentiale des Wohnungsbestandes gilt es zu aktivieren. Der Ausbau des ÖPNV und des SPNV kann zur Entlastung von angespannten Wohnungsmärkten beitragen (KPV, Nov. 2016)

Rothsee – Naherholungsraum

Durchgehende Erschließung der Gemeinden / Städte Büchenbach, Rednitzhembach u. Schwabach

Argumente aus dem LEP 2013 Bayern:

Flächendeckende leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur (s. S. 5)

Vorhalteprinzip; zumutbare Erreichbarkeit, Der Raum mit besonderem Handlungsbedarf (RmbH) hat Vorrang gegenüber Auslastungserfordernissen (s. S. 11)

Vorrangprinzip; der RmbH ist vorrangig zu entwickeln (s. S. 29)

Der ländliche Raum hat Anspruch auf eigenständige Entwicklung (s. S. 32)

Bestehende strukturelle Defizite sind abzubauen (s. S. 33)

Bestehende Lücken in der Verkehrsinfrastruktur sind zu schließen (s. S. 34)

Der Entwicklungsdruck auf die Verdichtungsräume ist abzumildern durch die Verbesserung der Verkehrserschließung im ländlichen Raum (s. S. 44 f.). [Roth als Mittelzentrum ist Bestandteil des Verdichtungsraumes Nürnberg und Hilpoltstein als Mittelzentrum gehört zum allgemeinen ländlichen Raum].

Einzelhandelsspezifischer Verflechtungsbereich (Stand 01 11 2014): 39.981

Argumente aus der Enquete – Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern“

Ausbau der Elektrifizierung und Ertüchtigung von Bahnstrecken

Anbindung von Mittelzentren an die Metropolregion Nürnberg

Reaktivierung auf Wunsch der Region

Schiene als Rückgrat zur Bewältigung der Verkehrsströme vom ländlichen Raum zum Verdichtungsraum

Zunahme der Pendlerströme erfordert deutliches Nachrüsten bei den S – Bahnen

Elektrifizierung = Initiative von Staatsminister Herrmann

Ersatz der Dieselbahn

Schreiben StM Herrmann, StMI, 09.06.2017

Langfristige Ausbauperspektive - Projekt S- Bahn 2030 = langfristig

Elektromobilitäts – Strategie Schiene – Staatskanzlei v. 23.01.2018

VWI Stuttgart: KNA = reformbedürftig

StWBV: Art. 17 Abs. 1 BayÖPNVG, Schienenverkehrsplan: Fortschreibung alle 2 Jahre

Neunkirchen am Sand

Markt Erlbach

Streckenvergleich

Vergleich Strukturdaten R31 / R61

Landkreis	Roth			Nürnberger - Land	
	Stadt	Roth	Hilpoltstein	Lauf / Peg.	Schnaittach
Bevölkerung 1.1.2017	125.563	25.102	13.358	168.893	26.378
Kaufkraft 2018 € / Einw	7.178	7.060	6.949	7.390	7.487
EH Kaufkraftindex	103,7	102	100,4	106,7	108,1
EH Umsatz € / Einw.	4.736	7.012	3.974	4.831	7.048
EH Zentralität	74,7	112,4	64,7	74	106,6
Pendlerquote	-15.020			-15.719	
EH Verflechtungsbereich		70.547	39.981	78.381	13.899
Mittelzentrum		ja	ja	ja	
Allgem. Ländl. Raum	ja		ja		ja
Verdichtungsraum		ja		jja	
	RmbH				
Fahrgäste (BEG)					
Mo-Fr			1030		1800
Sa/So			250		600

Der **Nahverkehrsplan Landkreis Roth** (VGN v. 16.12.2013) ist veraltet.

Die Datengrundlagen und Annahmen basieren auf dem LEP Bayern 2006 bzw. auf dem Regionalplan (RP 7) 2007; dabei reichen die Grundlagendaten bis auf das Jahr 1988 (Siedlungswesen) zurück.

Regelmäßige Überprüfung u. Fortschreibung alle fünf Jahre (Art. 13 Abs.2 BayÖPNVG; Abschn. 10.1 LzNVPI Bayern)

Barrierefreiheit . § 6 Abs. 3 PBefG; Art. 4 Abs.3 BayÖPNVG; BayBGG*

Überdies ist eine Fortschreibung zwingend erforderlich, da die Barrierefreiheit 2013 ausgeklammert war.

Stadtbus Roth

Entflechtung des Engpasses Hbf. Roth durch bessere Taktung f. Roth - Lohgarten

Vergleich umliegende Landkreise

Nürnberg Land, Neumarkt, Ansbach,, Weißenburg – Gunzenhausen

Vergleichbare Projekte wurden erfolgreich umgesetzt

CSU Roth:

Erweiterung der Parkflächen am Bahnhof; Toilettenanlagen am Bahnhof; Nachnutzung Bundeswehrgelände;
Ausbau des ÖPNV – Netzes; Erhöhung der Mobilität von u. in den Ortsteilen

CSU Landesgruppe:

Gleichwertige Lebensverhältnisse; einen Stadt – Land – Gegensatz darf es nicht geben; gute
Verkehrsinfrastruktur; Ausbau der Verkehrsinfrastruktur; Bundesverkehrswegeplan ist gerade für ländliche
Regionen wesentlich

Umwelt

Lärmschutz - elektrisch betriebene Fahrzeuge sind per se leiser

Im Zuge der Elektrifizierung kann eine Lärmschutzwand errichtet werden.

Durch den Wegfall diverser, kritischer Bahnübergänge entfällt das häufige Pfeifen.

Klimaschutz - weniger CO₂ und NO_x Emissionen

Die Gredl fährt i. d. R. dreimal die Woche nach Nürnberg zum Tanken (Leerfahrt) .

Sie hat insgesamt eine CO₂ – Bilanz von über 482 t. p.a..

Weniger Feinstaub

Weniger Verkehr auf den Straßen

Beim Pendeln bleibt die Umwelt oft auf der Strecke

Die Wissenschaft ist davon überzeugt, dass der starke CO₂-Ausstoß der Industrienationen der Verursacher der Klimaerwärmung ist. Pendler tragen in einem hohen Maße zu diesem bei. Laut Berechnungen des Westdeutschen Rundfunks legen Berufspendler im dicht besiedelten Nordrhein-Westfalen durchschnittlich 20 Kilometer auf dem Weg zur Arbeit zurück. Bei einem typischen zehn Jahre alten Auto mit Ottomotor bedeutet das eine jährliche CO₂-Emission von 1,5 Tonnen. Angesichts dieser Zahlen wird klar, dass es ein wenig widersprüchlich ist, ins Grüne zu ziehen, den Wohnort aber nur mit großen Belastungen für die Umwelt zu erreichen.

Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm durch vorbeifahrende Züge werden aktive und passive Schutzvorkehrungen umgesetzt. Aktiv nennt man Maßnahmen direkt an den Verkehrswegen, wie beispielsweise Lärmschutzwände. Passive Maßnahmen werden an Gebäuden umgesetzt, wie zum Beispiel der Einbau von Lärmschutzfenstern oder schalldämmenden Lüftern.



Voraussetzung für aktiven Lärmschutz

Auf Basis der schalltechnischen Berechnungen wird untersucht, welche Lärmschutzmaßnahmen am effektivsten sind und somit angewendet werden können. Lärmschutzwände sind in der Regel dem Einbau von Fenstern und Lüftern an einzelnen Häusern vorzuziehen, da sie die Außenbereiche schützen und auch bei geöffneten Fenstern Lärmschutz gewähren. Maßgeblich ist dabei ein Nutzen-Kosten-Verhältnis der aktiven Maßnahme auf Basis der in der Föederrichtlinie vorgegebenen Formel. Bevor jedoch der Bau einer Lärmschutzwand realisiert werden kann, ist zur Erlangung des Baurechts noch ein Plan rechtsverfahren erforderlich.

Im Zeichen der Umwelt

i



Das Thema Lärm- und Umweltschutz hat bei der Deutschen Bahn hohe Priorität. Im August 2012 wurde deshalb die Position des Lärmschutzbeauftragten ins Leben gerufen, um die zahlreichen Initiativen und Maßnahmen im Unternehmen zu bündeln und zu koordinieren. Im Februar 2017 übernahm Andreas Gehlhaar, Leiter Umwelt, diese Funktion. Er steuert die Umsetzung aller Maßnahmen zur Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020 innerhalb der DB AG und ist Ansprechpartner für Politik, Kommunen, Bürgerinitiativen und Unternehmen zu allen Lärmschutzthemen.





Die zwei Säulen des Gesamtkonzepts



Das übergreifende Gesamtkonzept basiert grundsätzlich auf zwei Säulen: ortsfester Lärmschutz an der Infrastruktur und Lärminderung am Fahrzeug. Zu den ortsfesten Maßnahmen zählen in erster Linie Schallschutzwände und Einrichtungen wie niedrige Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer oder Schienenschmiereinrichtungen direkt am Gleis.

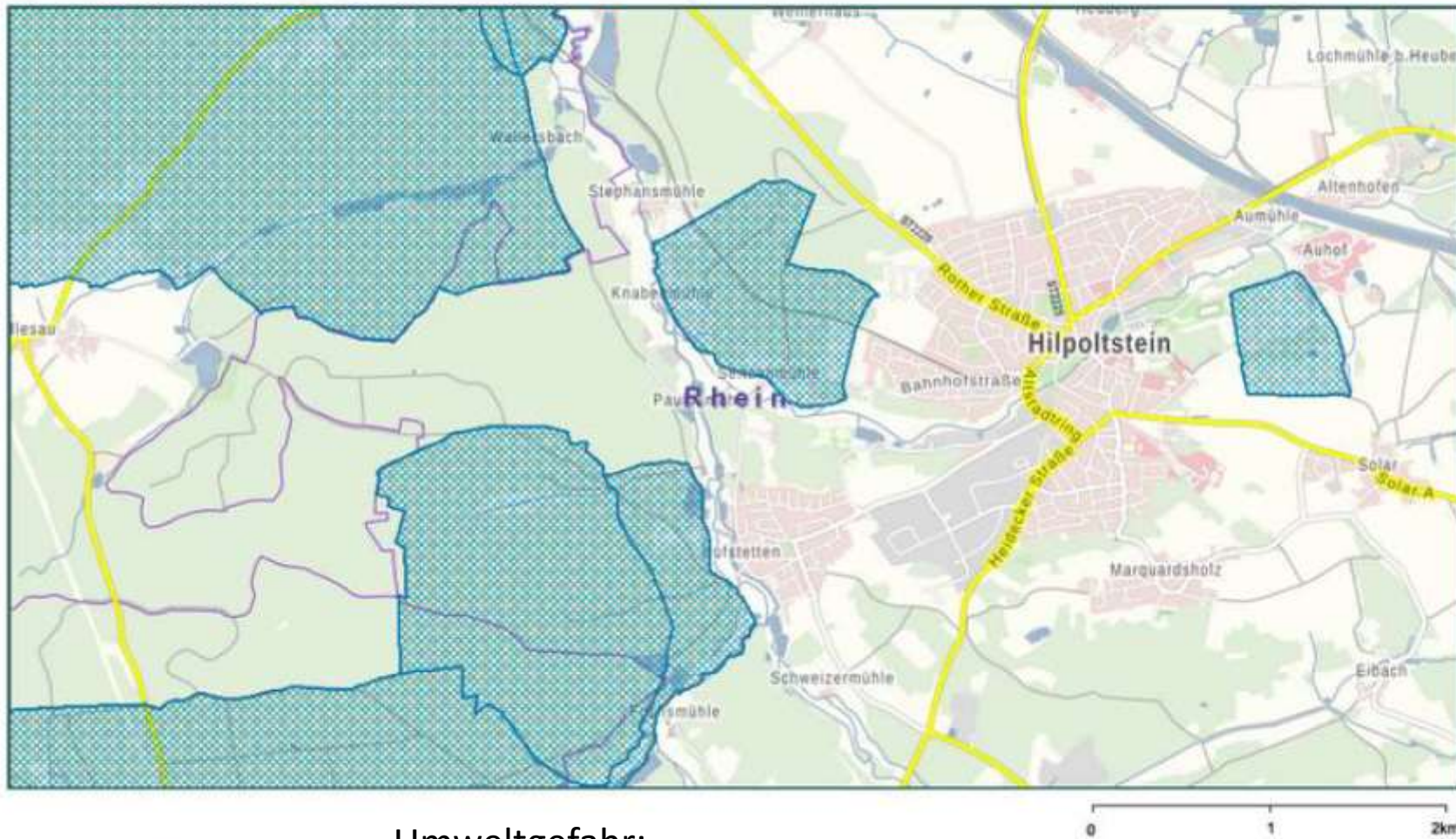
Solche Maßnahmen vor Ort kommen insbesondere bei der Lärmsanierung zum Einsatz, die im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes durchgeführt wird. Dieses ist zuständig für die Sanierung der ca. 6.500 km Strecke, die als besonders belastet gelten. Seit 1999 wurden bis Ende 2019 dank dieses Programms rund 1840 Kilometer Bestandsstrecke lärmsaniert.

Arten von Lärmschutzwänden

	<p>Meistens werden Lärmschutzwände aus Aluminium eingesetzt, weil sie hochbeständig, bauseitlich leicht handhabbar und gut in den Wertstoffkreislauf rückführbar sind. Lärmschutzwände sind bei der Lärmsanierung im Durchschnitt drei Meter hoch. In Einzelfällen sind auch höhere Wände möglich, wenn es der Schallschutz erfordert und die technische Möglichkeit gegeben ist.</p>
	<p>Alternativ gibt es auch Wände aus Beton, Glas oder aus einer Kombination dieser Materialien. Transparente Lärmschutzwände sind aufgrund der fehlenden Absorptionseffekte jedoch nicht geeignet, um die für Eisenbahnen verbotenen Pegelwerte zu erreichen und sind deshalb in Deutschland nicht zugelassen. Lediglich einzelne transparente Elemente können bei gestalterischen Gründen oder Sicherheitsaspekten verwendet werden.</p>
	<p>Unmittelbar am Gleis installierte niedrige Lärmschutzwände (nSSW) in Höhen von 55, beziehungsweise 74 Zentimetern. Diese eignen sich jedoch nur für eine Reduzierung von wenigen Dezibel, hohe Lärmschutzwände können sie keinesfalls gleichwertig ersetzen.</p>
	<p>Gabionenwände sind mit Natursteinen gefüllte Drahtkörbe, die allerdings eine gute Austrittsfläche benötigen und im Vergleich zu Aluminiumwänden teurer sind.</p>

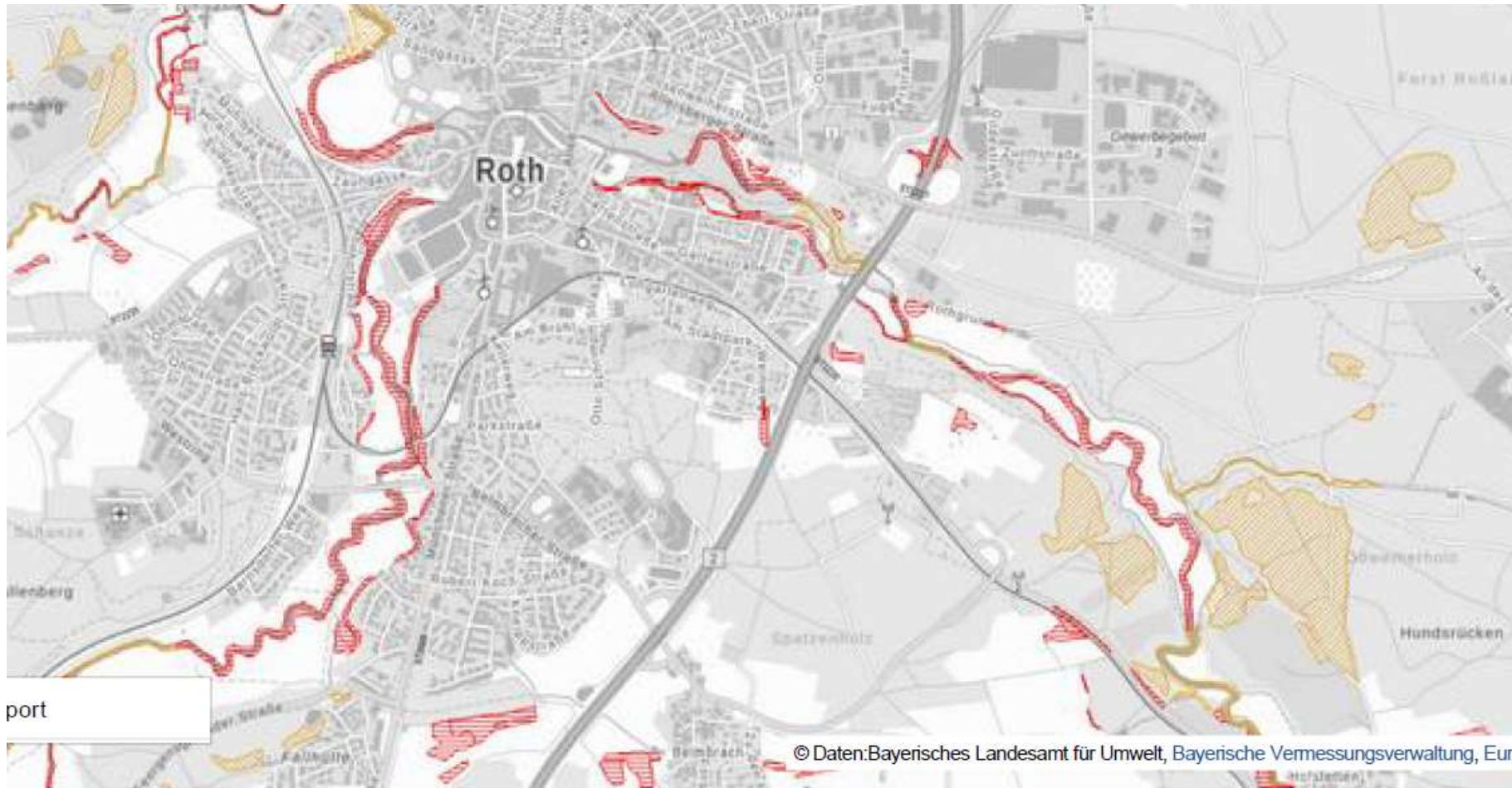
Maßnahme	Rechnerische Minderung (Durchschnitts-/Anhaltswerte)
Lärmschutzwand (SSW) Höhe: 2 m über Schienenoberkante	-8 dB(A) 
Lärmschutzwand (SSW) Höhe: 3 m über Schienenoberkante	-10 dB(A) 
Niedrige, gleisnahe Lärmschutzwände (nSSW) (in unterschiedlichen Höhen)	
Höhe 0,55 m über Schienenoberkante	-2 dB(A)  stark von Örtlichkeit abhängig
Höhe 0,74 m über Schienenoberkante	-4 dB(A)  stark von Örtlichkeit abhängig
Schienenstegdämpfer (SSD)	bis max. 3 dB(A) 
Maßnahmen gegen Kurvenquietschen in engen Gleisbögen (Schienenschultereinrichtungen)	>10 dB(A)  bezogen auf das Quietschgeräusch

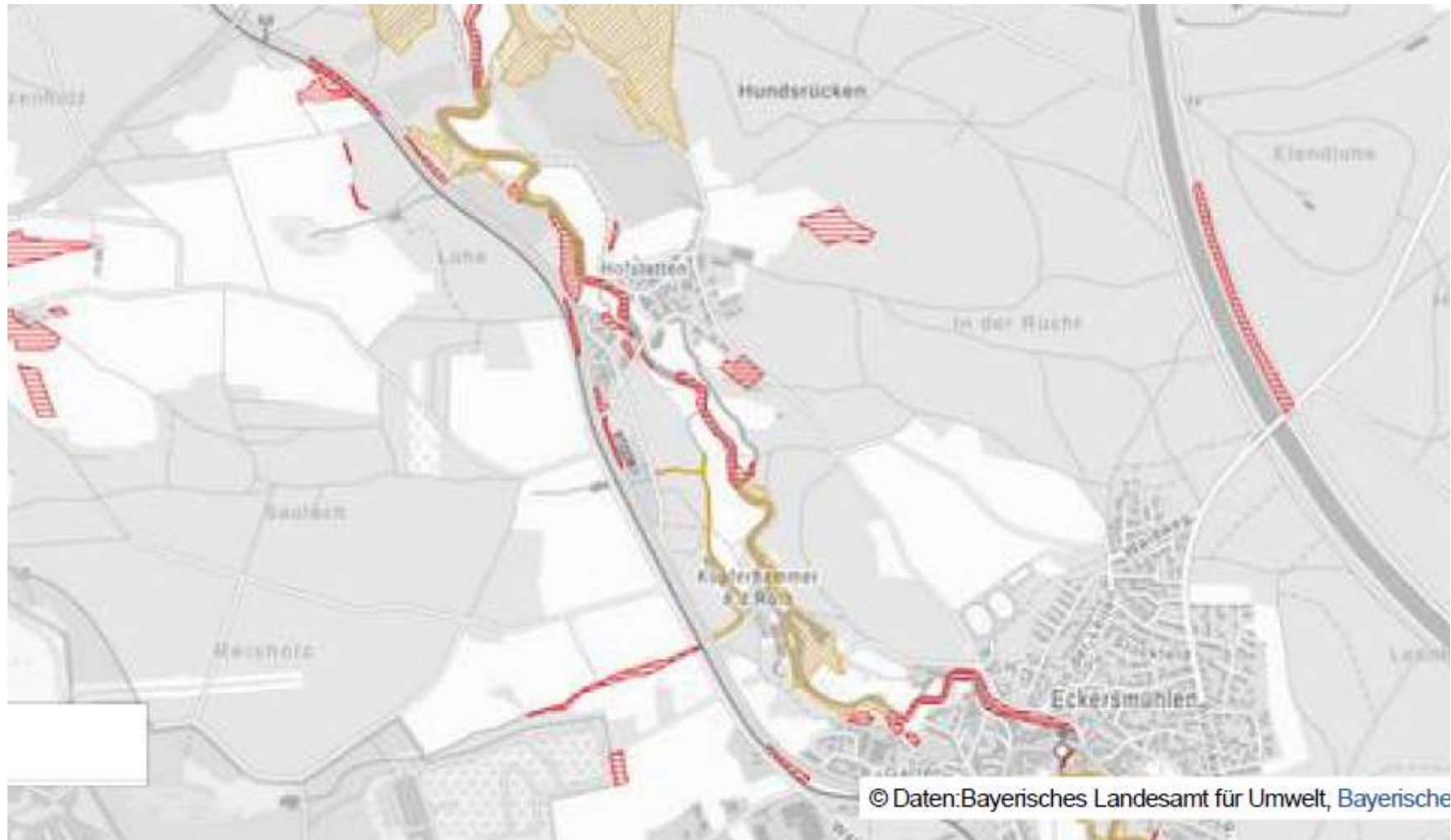
Wasser - Schutzgebiet



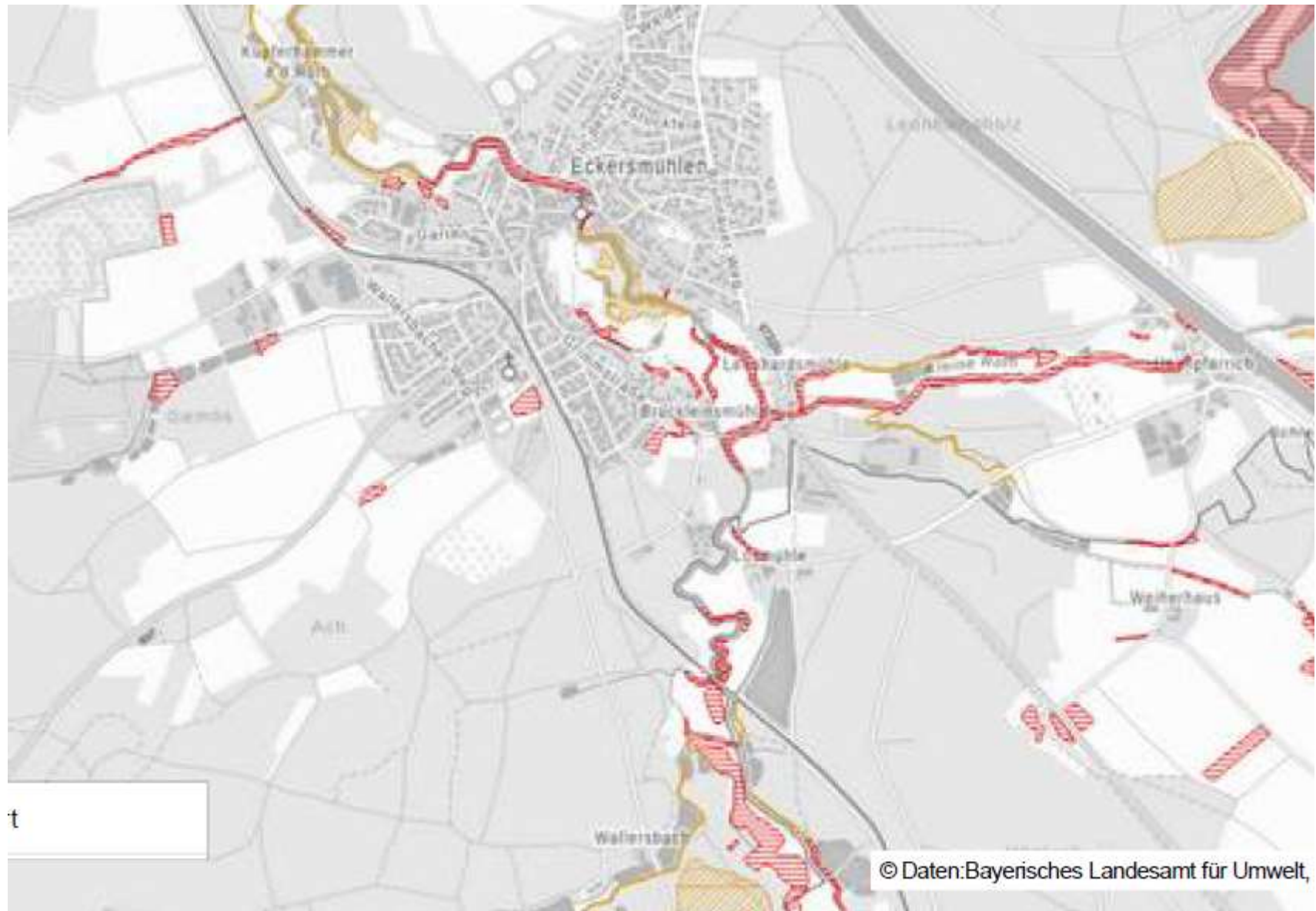
Umweltgefahr:
Die Diesel – Bahnlinie durchläuft Wasserschutzgebiete

Naturschutz





© Daten: Bayerisches Landesamt für Umwelt, Bayerische



t

© Daten: Bayerisches Landesamt für Umwelt,



© Daten: Bayerisches Landesamt für Umwelt, Bayerische

Montag, **04.11.2019** 09:22 Uhr

[Drucken](#) [Nutzungsrechte](#) [Feedback](#) [Kommentieren](#)

Das [Bundesverkehrsministerium](#) will Engpässe im Schienennetz beseitigen und dafür auch mehr Bahnübergänge abschaffen. Ziel ist es, dass Züge schneller fahren können - und pünktlicher werden. Dazu ist geplant, Kommunen bei der Finanzierung von Brücken und Unterführungen zu entlasten, wie aus einem Gesetzentwurf zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich hervorgeht. Der Entwurf soll am Mittwoch vom Kabinett beschlossen werden.

Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

§ 3

Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7) Kreuzungen

1. zu beseitigen oder
2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
3. durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.

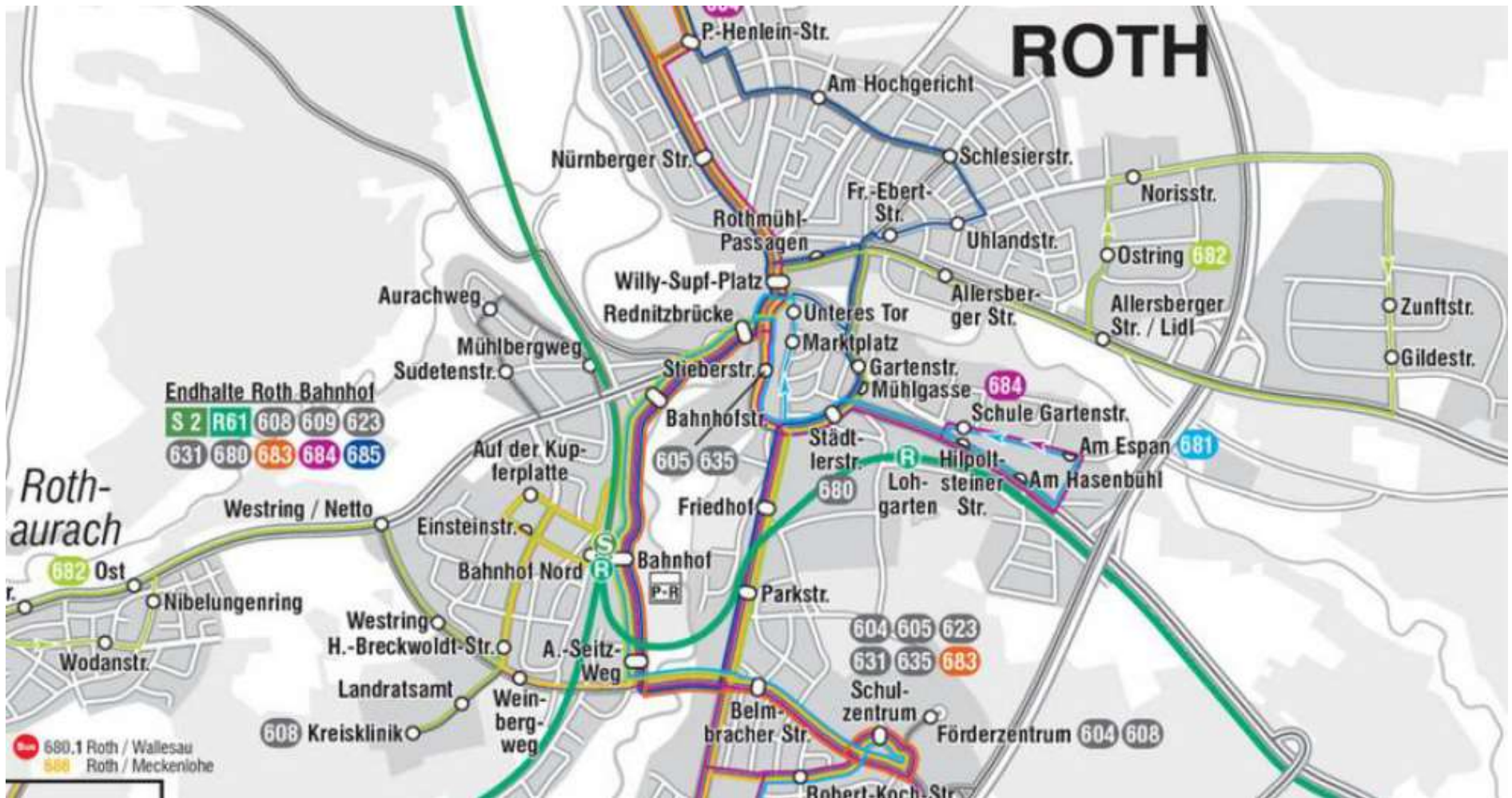
§ 13

(1) Wird an einem Bahnübergang eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so tragen die Beteiligten je ein Drittel der Kosten. Das letzte Drittel der Kosten trägt bei Kreuzungen mit einem Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes der Bund, bei Kreuzungen mit einem Schienenweg einer nicht-bundeseigenen Eisenbahn das Land.

(2) Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten. In Berlin und in der Freien und Hansestadt Hamburg gelten alle öffentlichen Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, als kommunale Straßen.

(3) Wird zur verkehrlichen Entlastung eines Bahnübergangs ohne dessen Änderung eine Baumaßnahme nach § 3 Nr. 2 durchgeführt, durch die sich eine sonst notwendige Änderung des Bahnübergangs erübrigt, so gehören zu den Kosten nach Absatz 1 nur die Kosten, die sich bei Vornahme der ersparten Änderung ergeben würden. Die übrigen Kosten trägt derjenige Beteiligte allein, an dessen Verkehrsweg die Baumaßnahme durchgeführt wird.

Roth



Stadtbus - Linien

Erreichbarkeit

Vom Bahnhof Roth zur Kaserne
« am: 11. Juli 2013, 23:29:00 »

Zitat

Mahlzeit. Ik hoffe ik habe es hier richtig gepostet und hoffe auch das ich es nicht überlesen habe das es das Thema schon mal gab. Aber mich würde interessieren wie man vom Bahnhof zur Kaserne kommt? Auf google map sieht es zwar nach keinen langen Marsch aus, ist aber denn doch ein wenig nervig aufm Freitag Feierabend den Weg zu laufen. Was gibt es dort für eventuelle Alternativen zum laufen? Hat jemand erfahrung?

Gespeichert

Antw:Vom Bahnhof Roth zur Kaserne
« Antwort #1 am: 13. Juli 2013, 07:40:35 »

Zitat

Hallo, sind vom Bahnhof zur Kaserne nur ca. 6 km.

Gespeichert



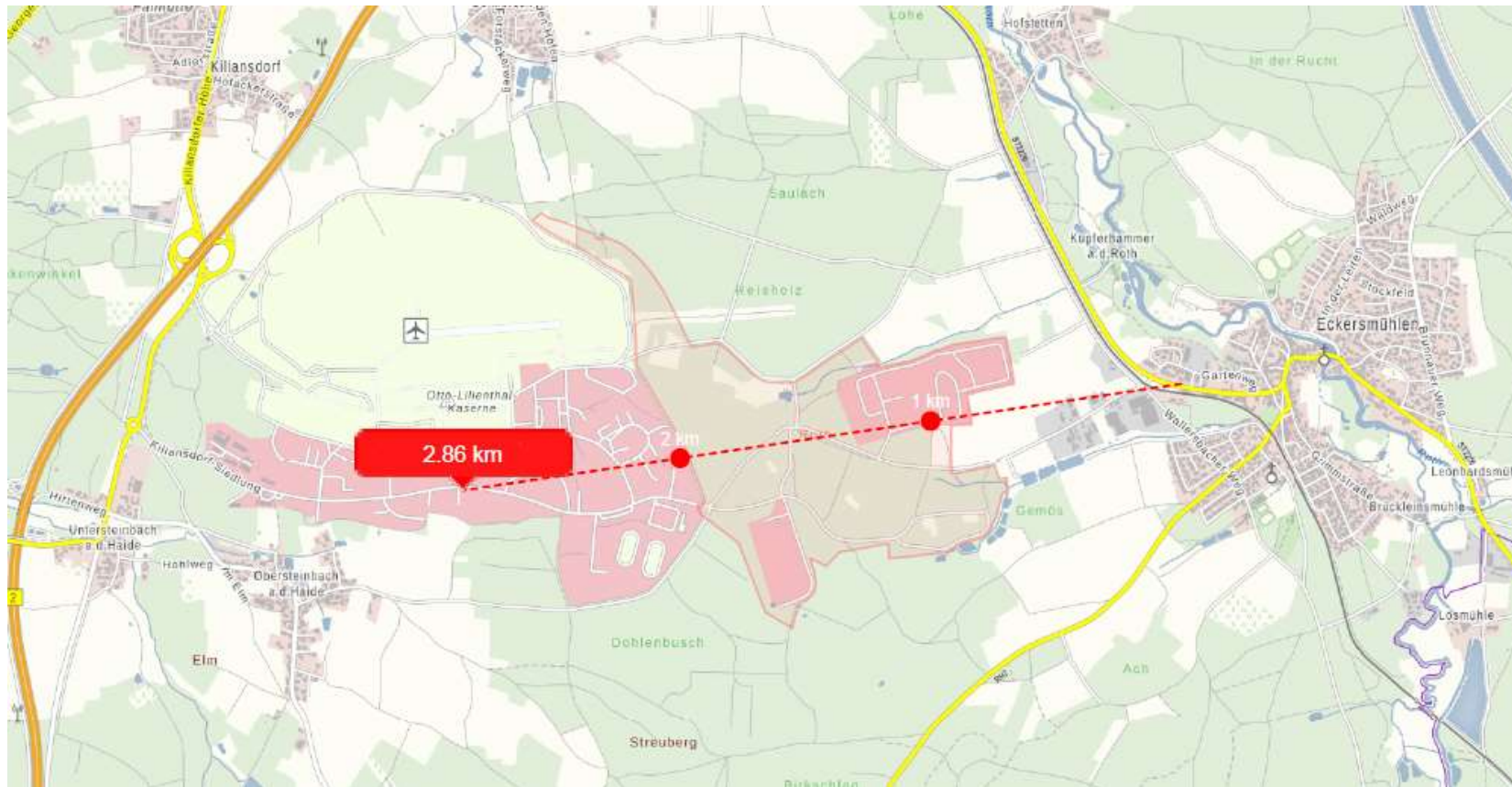
Heeresflugplatz
Otto-Lilienthal-Kaserne
Roth, Mittelfranken



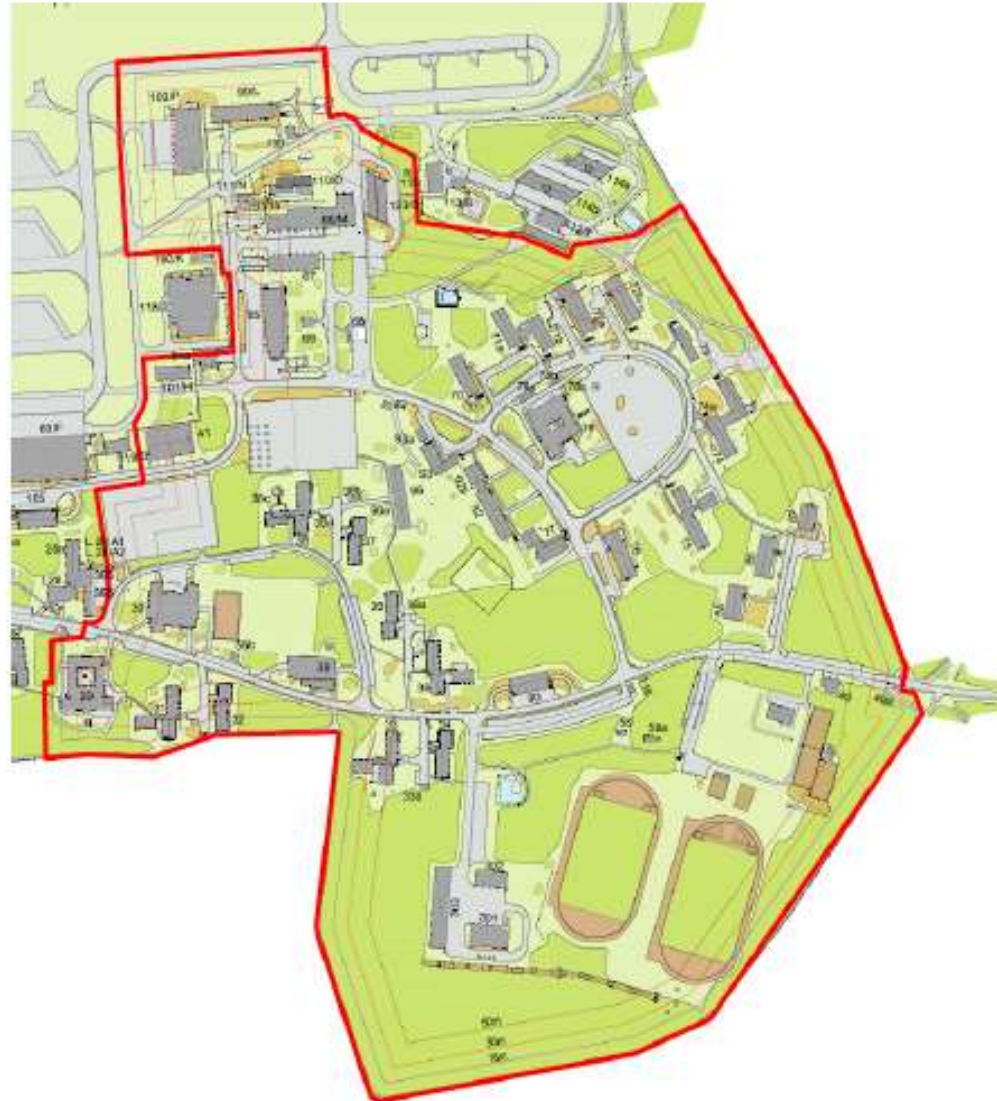
NÜRNBERGLUFTBILD

Erreichbarkeit

Eckersmühlen BHF - Fliegerhorst



Neubau einer Offiziersschule der Luftwaffe in der Otto-Lilienthal-Kaserne Roth mit einem Lehrsaalgebäude und zugehörigen Unterkunftsgebäuden.





KNA - Eckersmühlen

Unfallatlas

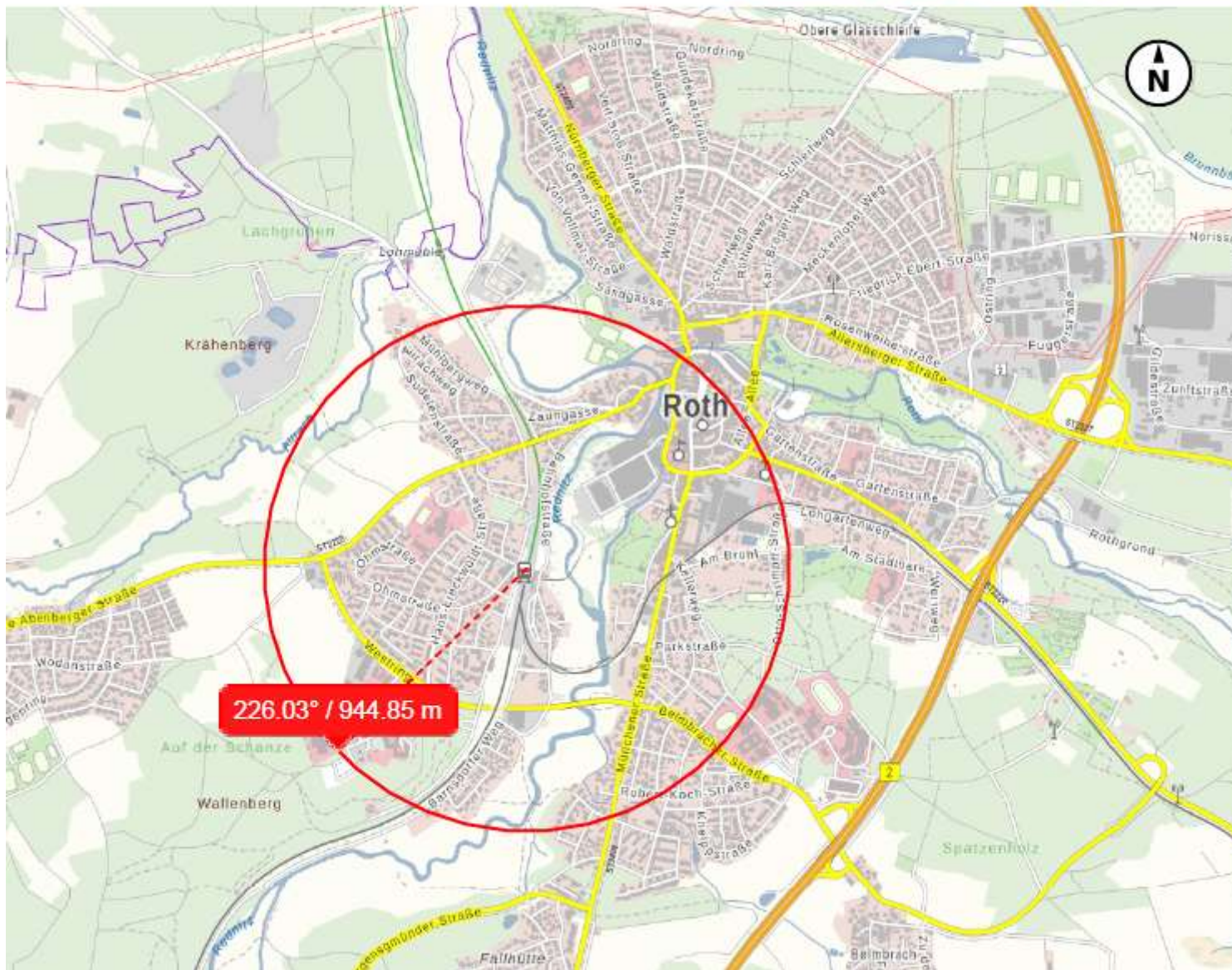
Jahr 2017: 9 Unfälle im aktuellen Kartenausschnitt



KNA - Roth



Erreichbarkeit – 1000 m Radius gem. NVPI 2013



Haltestelleneinzugsbereiche nach ÖPNV- und Raumkategorien nach FGSV

Indikator	Haltestelleneinzugsbereich (m Luftlinie)	
	Bus/Straßenbahn	Schienegebundener Personennahverkehr – SPNV (S-Bahn, Zug)
Oberzentrum	300–500	400–800
Mittelzentrum	300–500	400–800
Unterzentrum	400–600	600–1.200
Sonstige Gemeinden	500–700	800–1.200

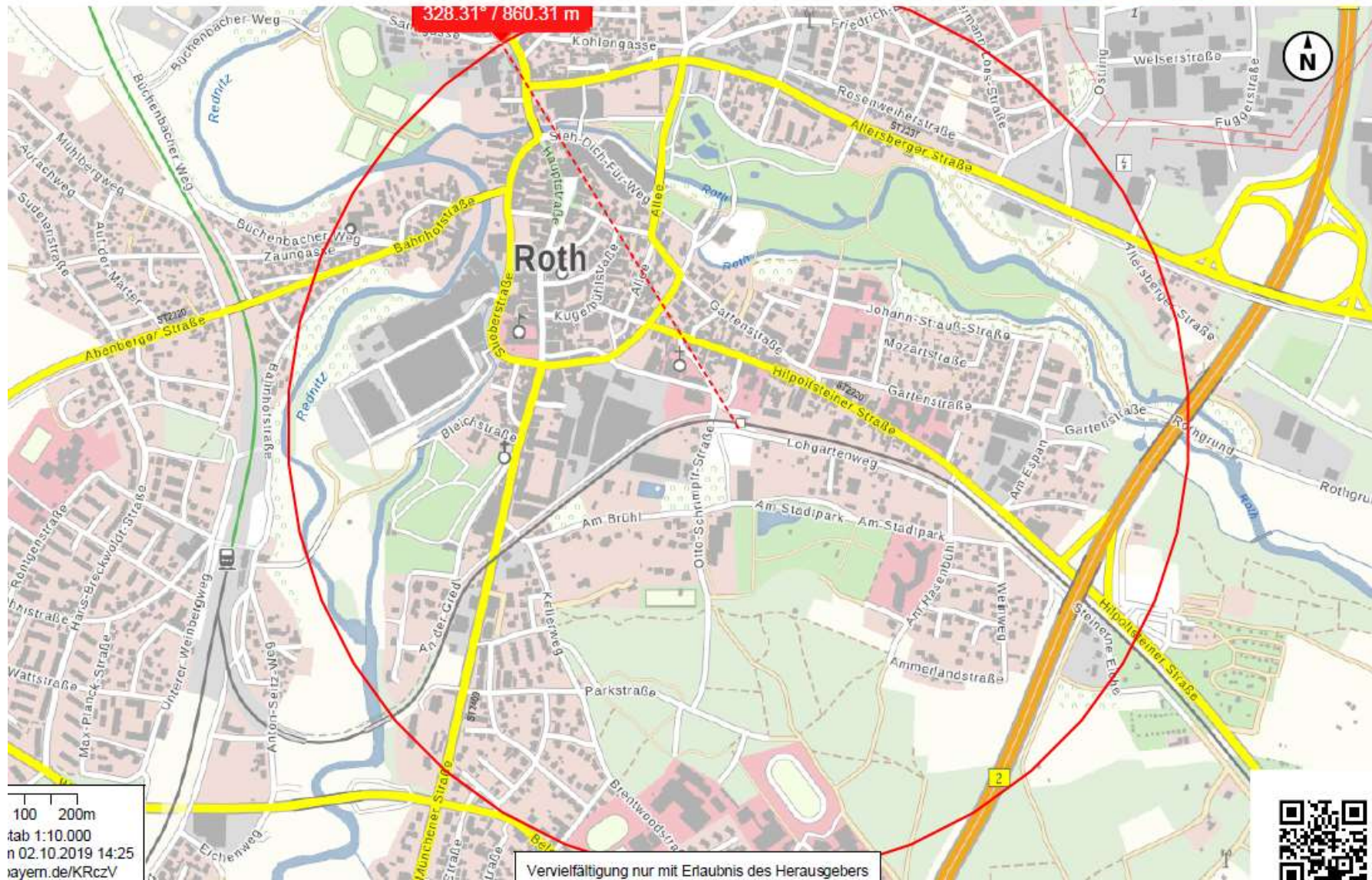
Quelle: FGSV, 2010

Tabelle 5 Angemessene Bedienungsstandards im ÖPNV (VÖV, 1981).

<i>Einzugsbereiche von Haltestellen</i>			
		Busse/Straßenbahnen	U-Bahnen/S-Bahnen
Oberzentrum	Kernzone	300 m	400 m
	Kernrandzone	600 m	500 m
	Außenzonen	1000 m	800 m
	Ortsteile	1000 m	1200 m
Mittelzentrum	Kernzone	400 m	600 m
	Außenzone	600 m	-
	Ortsteile	1000 m	-
Unter-/Kleinzentrum	Zentraler Bereich	600 m	800 m
	Ortsteile	1000 m	-
	Gemeinde/Ort	1000 m	1200 m
<i>Fahrzeugfolgezeiten</i>			
		NVZ	SVZ
	Hauptachse	15 (20) Min.	30 (40) Min.
	Nebenachse	20 (40) Min.	40 (60) Min.

Institut für Raumplanung

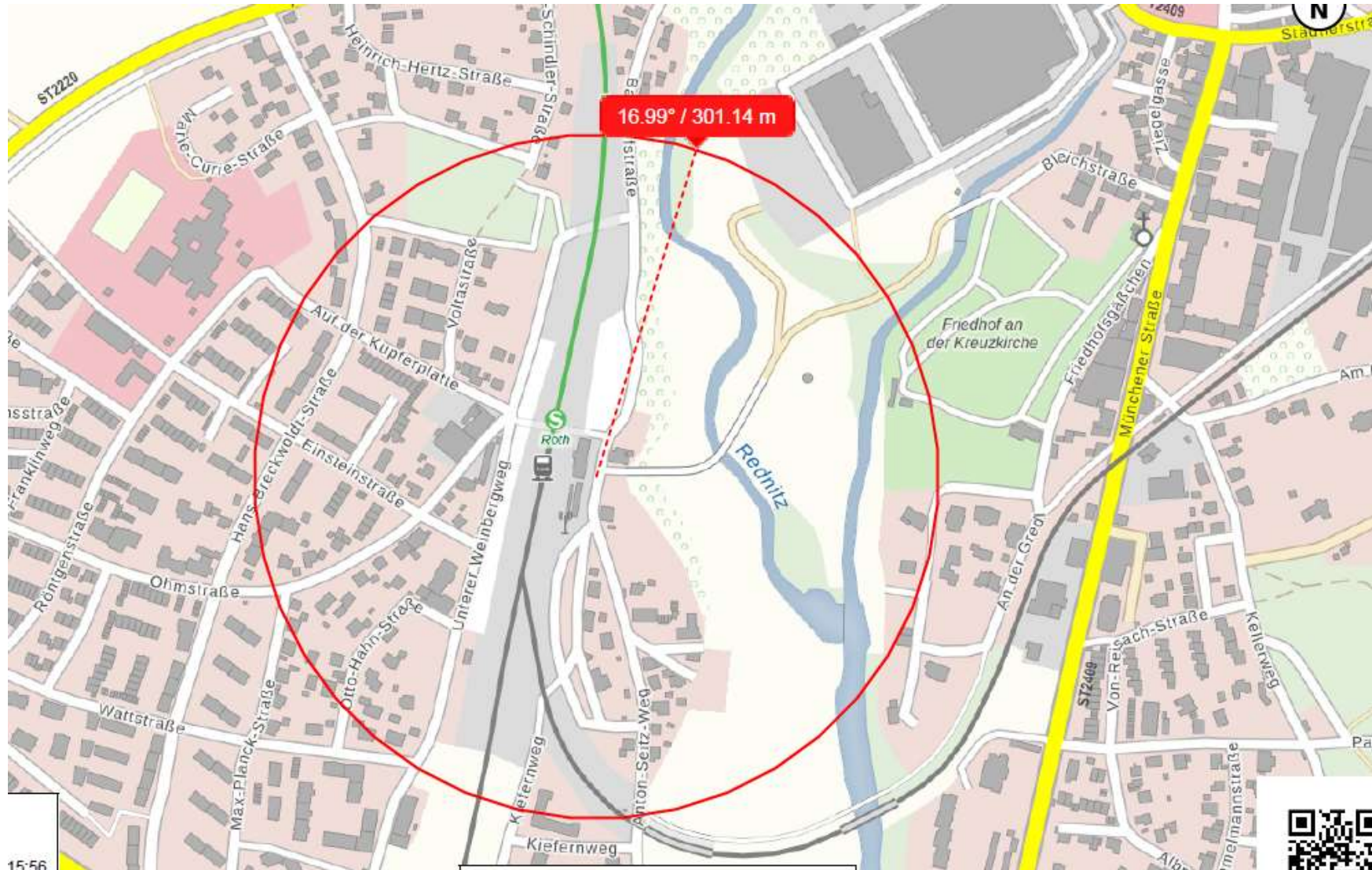
Universität Dortmund - Fakultät Raumplanung

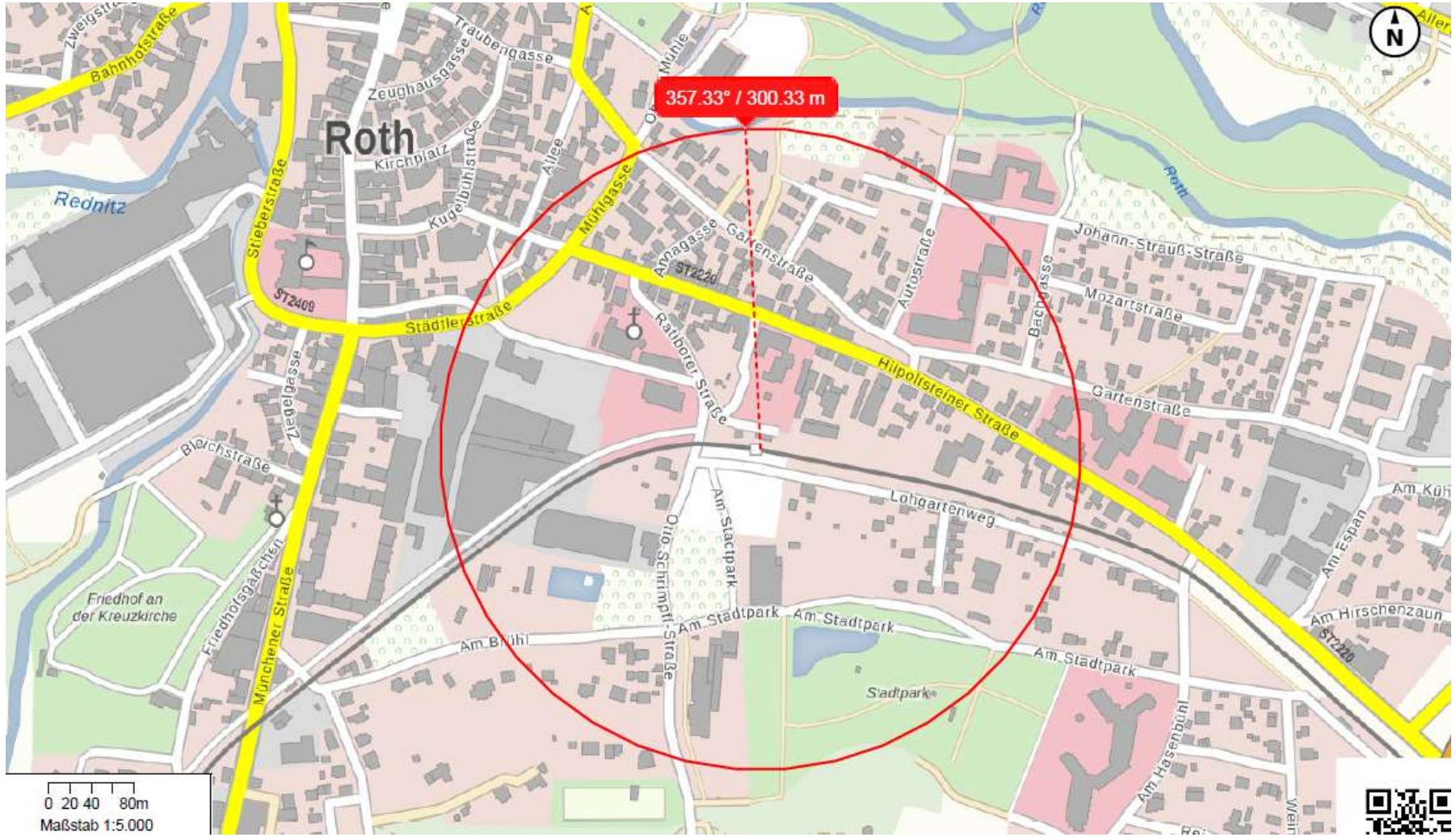


Die Entfernung zur Haltestelle - Was ist zumutbar?

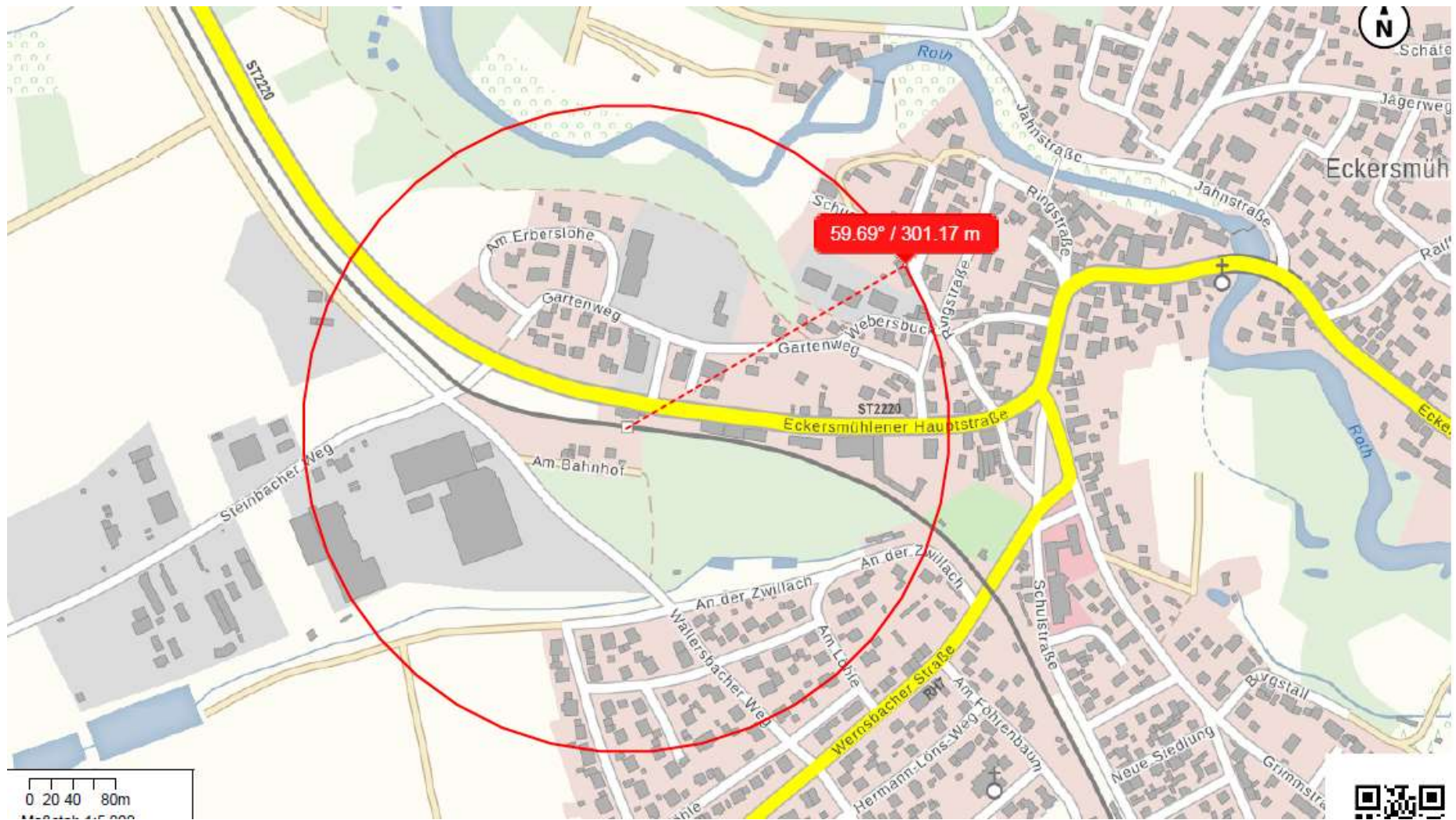
Diese Frage wird subjektiv ganz unterschiedlich beurteilt. Auf jeden Fall wird ein Fußweg umso kürzer empfunden, je abwechslungsreicher und angenehmer er ist. Wenn viele Linien in dichtem Takt verkehren, ist die Akzeptanz längerer Wege ebenfalls höher. Auf der anderen Seite halbiert sich schon bei Distanzen von 250-300 Metern bis zur Haltestelle die Zahl der Menschen, die bereit sind, Bus oder Bahn zu nutzen.

Realität: Erreichbarkeit < 300 m Roth





Eckersmühlen



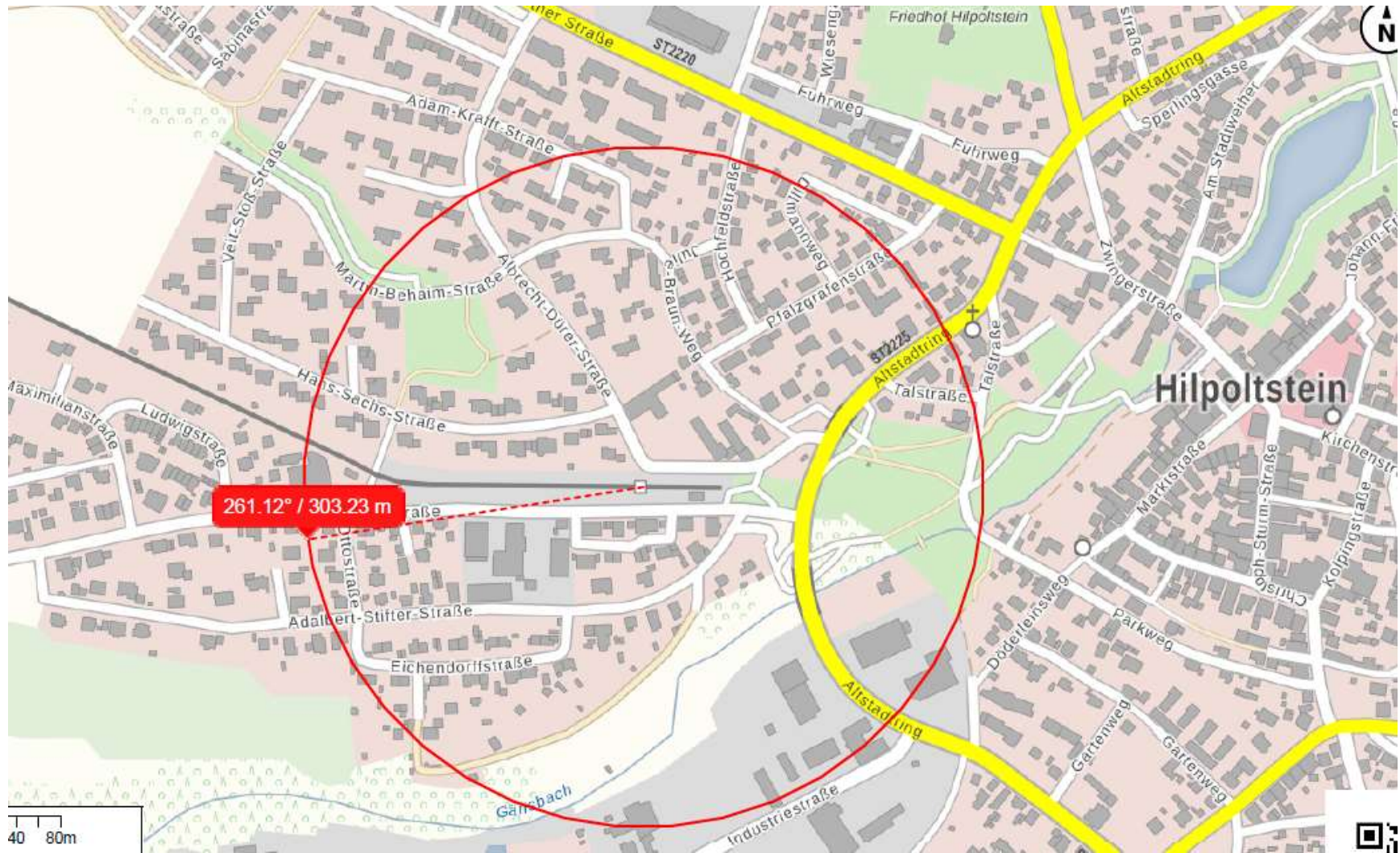


Tabelle 4 Zielkatalog für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen (angelehnt an MWMEV, 1997).

<i>Ziele</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - Erreichbarkeit von Aktivitäten mit dem ÖPNV - Modale Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV 	
<i>Strategien</i>	<i>Zielindikatoren</i>
Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> - Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen - Erreichbarkeit von Stadt- und Gemeindezentren - Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte - Umsteigehäufigkeit von Verbindungen - Direktheit von Verbindungen - Bedienungshäufigkeit - Vertaktung - Anschlusssituation - Beförderungsgeschwindigkeit
Verbesserung der ÖPNV-Beförderungsqualität	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeugausstattung - Platzangebot - Produktpalette - Fahrgastinformation - Tarifsysteem - Vertriebssystem - Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit - Sauberkeit
Einschränkung der MIV-Angebotsqualität	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzverfügbarkeit - Parkraumbewirtschaftung - Zulässige Höchstgeschwindigkeit - Straßenkapazität - PKW-Verfügbarkeit
ÖPNV-Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Umfang der ÖPNV-Finanzierung - Einsatz von Eigenmitteln - Einsatz von Fremdmitteln



Abstand nach 4. BImSchV ?

Korridor BayKa



Bau - Denkmäler

- D-5-76-143-201** **Otto-Schrimpff-Straße 9.** Ehem. Bahnstation Lohgarten der sog. Gredlbahn, erdgeschossiger, traufseitiger Putzbau mit Satteldach und quergestellter hölzerner Güterhalle, um 1888.
nachqualifiziert
- D-5-76-143-95** **Otto-Schrimpff-Straße 14.** Villa, zweigeschossiger Putzbau mit Mansardwalmdachbau, Zwerchhäusern, Gauben und Balkonen, historisierend, 1916.
nachqualifiziert
- D-5-76-143-195** **Otto-Schrimpff-Straße 16.** Fabrikgebäude zur Herstellung "Leonischer Waren", großer erdgeschossiger Putzbau mit Sheddach, um 1910.
nachqualifiziert



Geoinformation	
Reg.Bez., Lkr.	Mittelfranken, Roth
Gde., Gmkg.	Roth, Roth
Denkmaliste	Download Denkmäler in Roth
Baudenkmal	
Aktennummer	D-5-76-143-195
Bezeichnung	Fabrikgebäude
Adresse	Otto-Schrimpf-Straße 16
Funktion	Drahtzieherei, syn. Drahtseilfabrik
Bilder	 <p>Bilder © BLfD</p>
Beschreibung	Fabrikgebäude zur Herstellung "Leonischer Waren", großer erdgeschossiger Putzbau mit Sheddach, um 1910.
Verfahrensstand	Benehmen hergestellt.

BayKa Bayerische Kabelwerke AG - Wilms - Gruppe



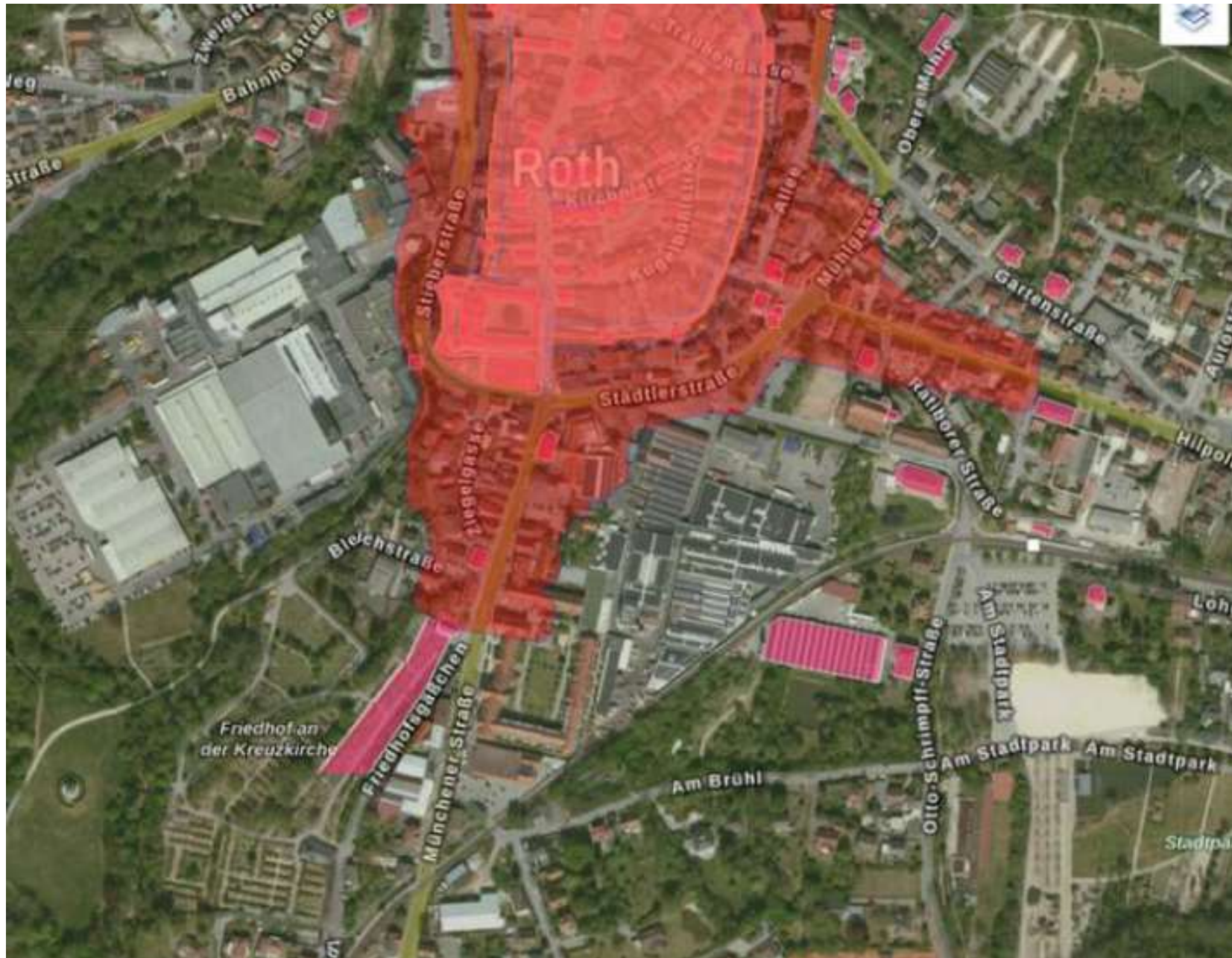
Liste der Baudenkmäler in Roth

Bahnhofstraße 74 (Standort)	Bahnhof Roth	Stationsgebäude, asymmetrischer Sandsteinquaderbau, um 1900 neugebaut, mit insgesamt vier Bahnsteigabgängen und Güterabfertigung, um 1910, wohl in Zusammenhang mit der hier abzweigenden Gredlbahn (eröffnet 1888) errichtet Zugehörig Güterschuppen	D-5-76-143-1	
--------------------------------	--------------	--	--------------	--


Geoinformation	
Reg. Bez., Lkr.	Mittelfranken, Roth
Gde., Gmkg.	Roth, Roth
Denkmalliste	Download Denkmäler in Roth
Baudenkmal	
Aktennummer	D-5-76-143-1
Bezeichnung	Bahnhof
Adresse	Bahnhofstraße 74
Funktion	Empfangsgebäude, syn. Bahnhofsgebäude, syn. Einsteighalle, syn. Stationsgebäude, Bahnhof
Bilder	  <p><small>Bilder © BLFD</small></p>
Beschreibung	Bahnhof Roth; Stationsgebäude, dreigeschossiger, verputzter Sandsteinquaderbau mit Satteldach, Seitenrisaliten und Gesimgliederung, nördlich erdgeschossiger Anbau mit Flachsatteldach, um 1890.
Verfahrensstand	Benehmen hergestellt.



Denkmalschutz - Gebiet



Roth - Lohgarten

Geoinformation	
Reg. Bez., Lkr.	Mittelfranken, Roth
Gde., Gmkg.	Roth, Roth
Denkmalliste	Download Denkmäler in Roth
Baudenkmal	
Aktennummer	D-5-76-143-201
Bezeichnung	Bahnstation
Adresse	Otto-Schrimpf-Straße 9
Funktion	Empfangsgebäude, syn. Bahnhofsgebäude, syn. Einsteighalle, syn. Stationsgebäude
Bilder	 <p>Bilder © BLFD</p>
Beschreibung	Ehem. Bahnstation Lohgarten der sog. Gredlbahn, erdgeschossiger, traufseitiger Putzbau mit Satteldach und quergestellter hölzerner Güterhalle, um 1888.
Verfahrensstand	Benehmen hergestellt.

Eckersmühlen



Kein relevanter Denkmalschutz

Hilpoltstein



Kein relevanter Denkmalschutz

Geförderter Wohnungsbau Kiefernweg



**Obdachlosen
Unterkunft**



Östlich der Bahnlinie, dort wo momentan noch die Obdachlosenunterkunft der Stadt Roth steht, könnten Sozialwohnungen gebaut werden.

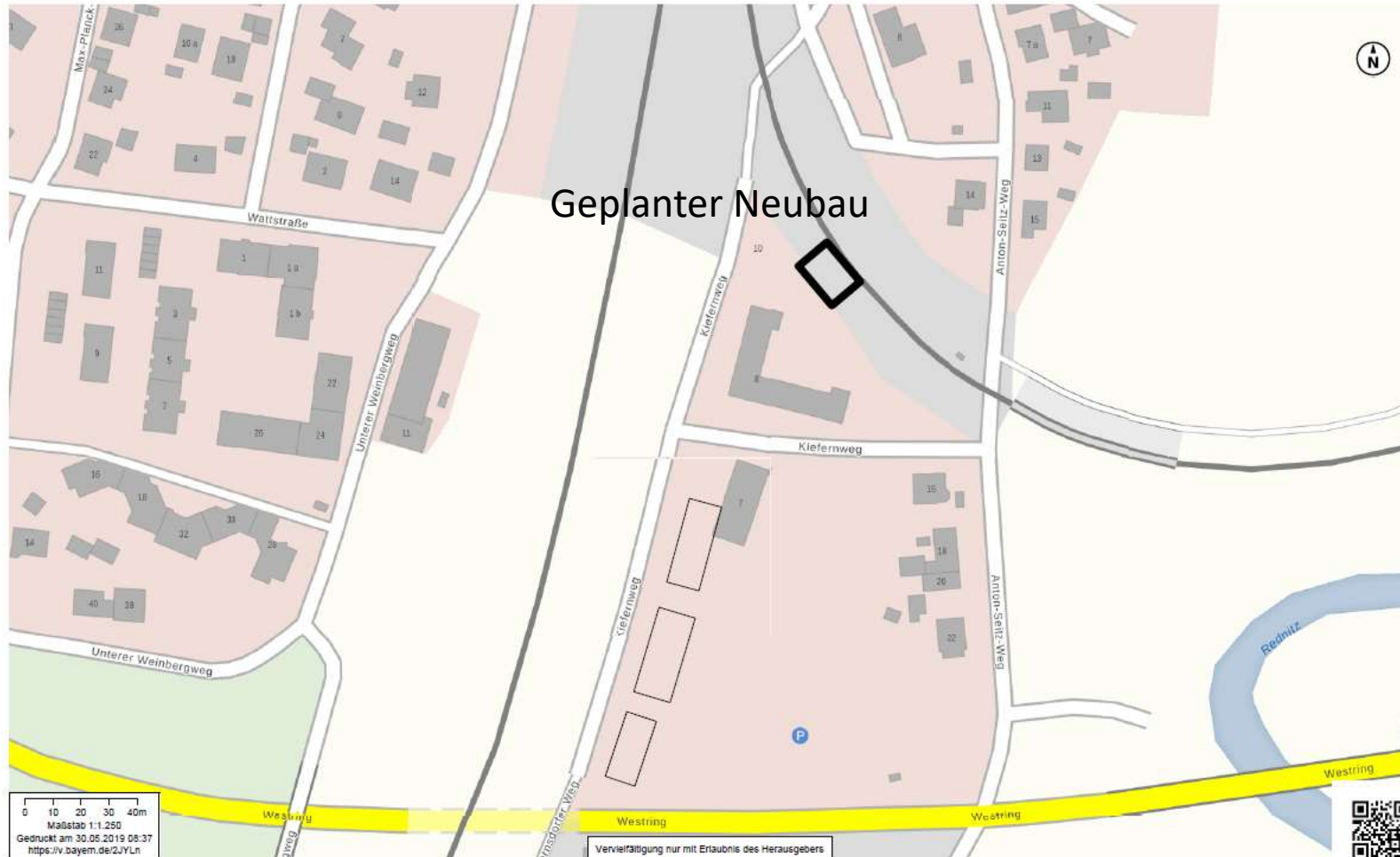
Unterkunft f. Obdachlose



Obdachlosenunterkunft - Kiefernweg



Bayerisches Staatsministerium
der Finanzen und für Heimat



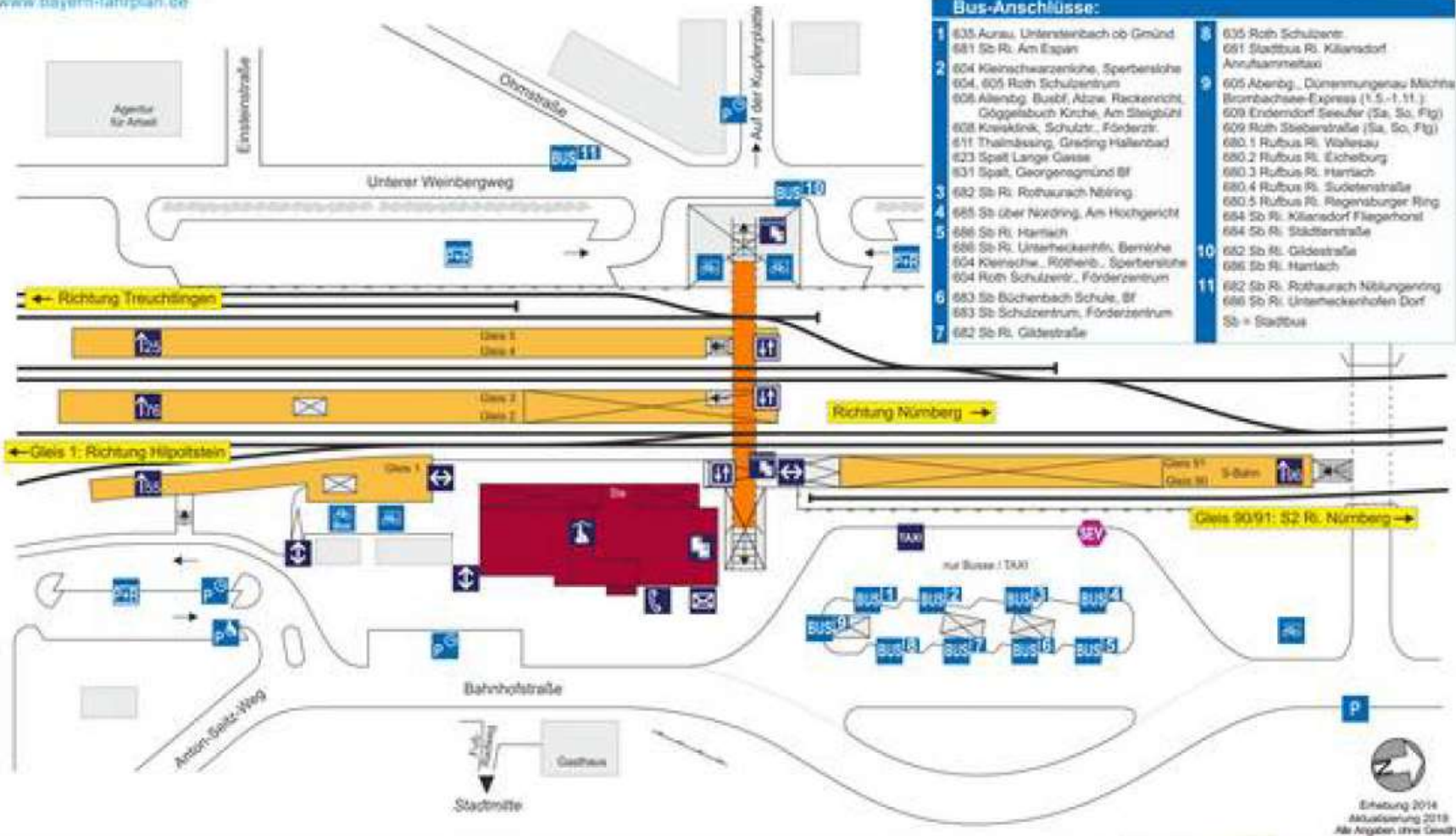
Übergang Kiefernweg – Umlaufsperrung (veraltet)



Bahnhofsplan:

Roth

www.bahnland-bayern.de
www.bayern-fahrplan.de



Bus-Anschlüsse:	
1	635 Aurore, Untereibach ob Grönd 681 Sö R. Am Eszen
2	604 Kleinschwarzenhöhe, Sperberhöhe 604, 605 Roth Schulzentrum 606 Alenstg. Busbf, Alze, Rackenricht, Gögelsbuch Kirche, Am Steigbühl 608 Krenklinik, Schulztr., Förderztr. 611 Thalmässing, Greding Hallenbad 623 Spalt Langer Gasse 631 Spalt, Georgensgründ Bf
3	682 Sö R. Rothaurach Nöhring
4	685 Sö über Nördling, Am Hochgericht
5	686 Sö R. Hartlach 686 Sö R. Unterheckenhöfn, Bernhöhe 604 Kienache, Rotherb., Sperberhöhe 604 Roth Schulzentr., Förderzentrum
6	683 Sö Böcherbach Schule, Bf 683 Sö Schulzentrum, Förderzentrum 682 Sö R. Gildstraße
8	635 Roth Schulzentr. 661 Stadtbus R. Kiliansdorf Annufammertaxi
9	605 Aberng., Dömerungenau Michte Bronnbachsee-Express (1.5.-1.11.) 609 Enderndorf Seeufer (Sa, So, Fg) 609 Roth Stebenstraße (Sa, So, Fg) 680.1 Rufbus R. Wallesau 680.2 Rufbus R. Eichelberg 680.3 Rufbus R. Hartlach 680.4 Rufbus R. Sudetenstraße 680.5 Rufbus R. Regensburger Ring
10	684 Sö R. Kiliansdorf Fliegerhorst 684 Sö R. Städtlerstraße 682 Sö R. Gildstraße 686 Sö R. Hartlach
11	682 Sö R. Rothaurach Nöhringenring 686 Sö R. Unterheckenhöfn Dorf Sö = Stadtbus

Serviceeinrichtungen:



Erhebung 2014
 Aktualisierung 2019
 Alle Angaben ohne Gewähr



Projekt: Bahnsteiganpassung auf der Linie S 2

Strecke: Altdorf – Roth (5933/5971)



Schwabach-Limach

■ Beschreibung der Maßnahme:

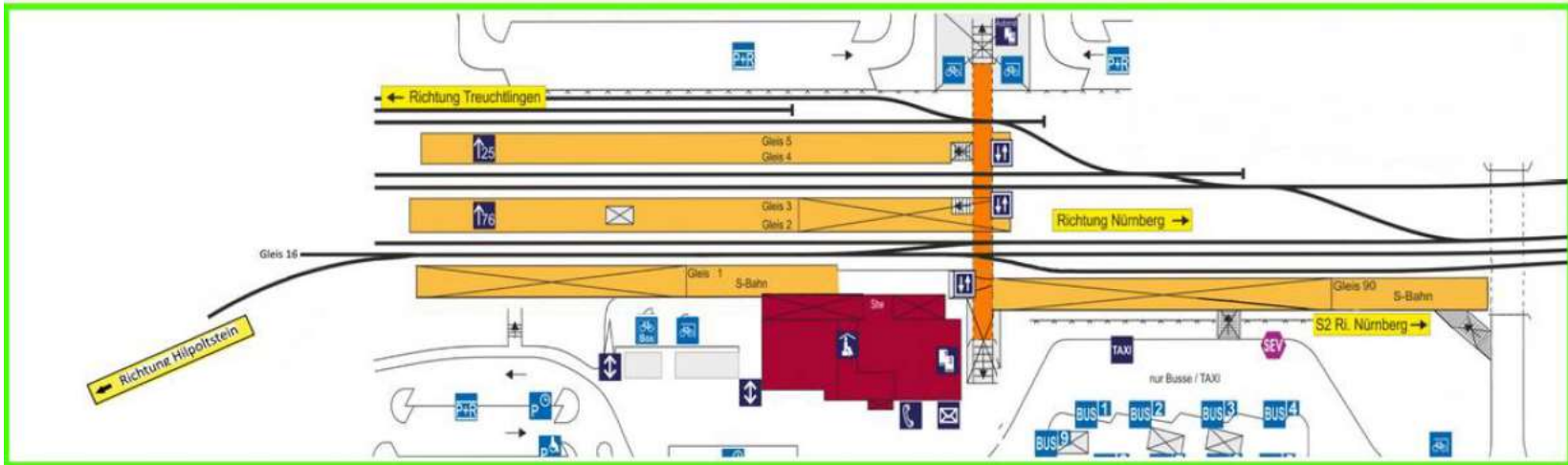
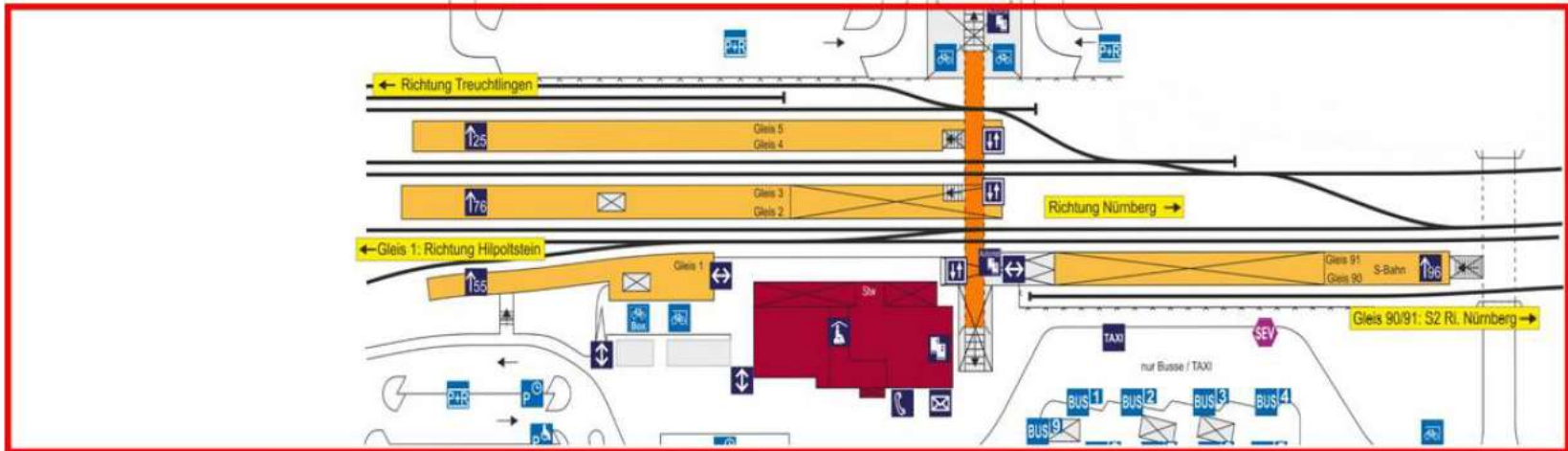
- Anpassung der Bahnsteighöhe sämtlicher S-Bahnsteige auf eine Schienenoberkante von 76 cm an Linien S 2 und 4 Stationen an Linie S 1

■ Nutzen:

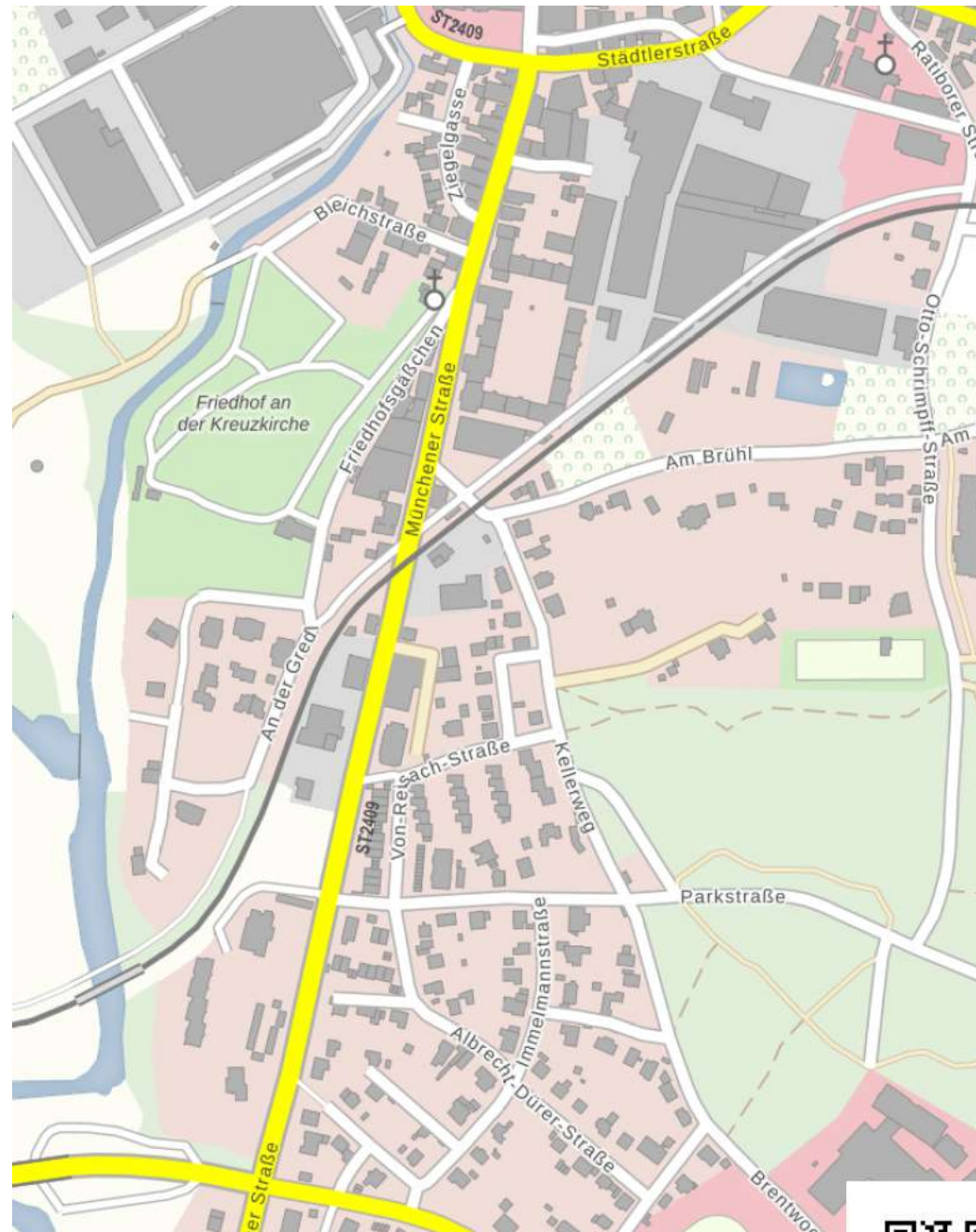
- Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen bei der S-Bahn Nürnberg
- Barrierefreiheit

■ Sachstand:

- Machbarkeitsstudie liegt vor
- VAST gezeichnet
- Planungsvereinbarung gezeichnet
- Planungen Lph. 1 und 2 eingeleitet.
- IBN vsl. 12/2022



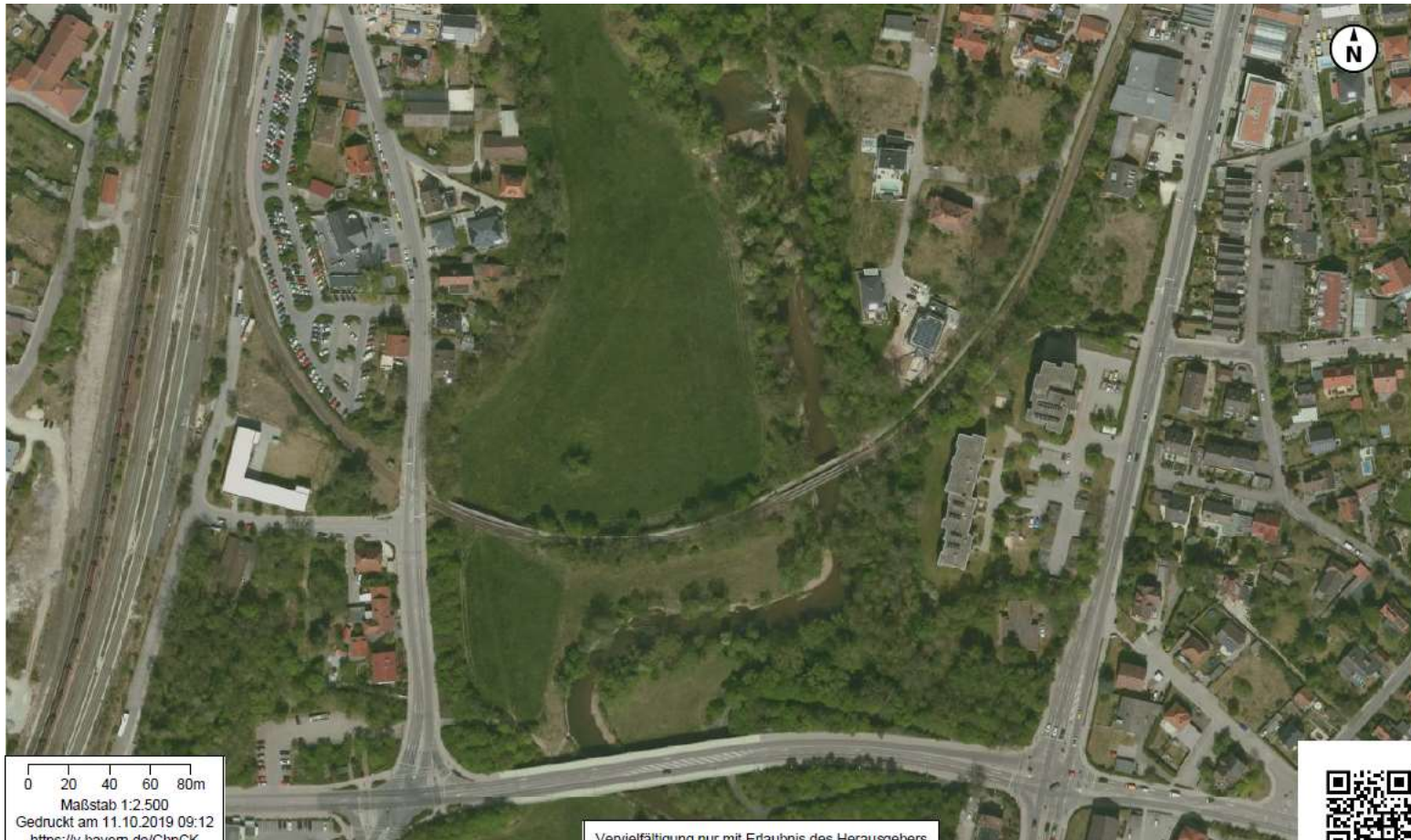
Roth
Münchner Str. -
Neugestaltung



Roth An der Gredl - Radweg



„An der Gredl“



Radweg „An der Gredl“



Wegen Baumängel derzeit gesperrt

Roth - Neubau Tagesklinik - Bezirk



Neubau induziert zusätzlichen Verkehr

Roth - Kreisklinik / LRA



Neu- Ausbau induziert zusätzlichen Verkehr

Roth Abenberger Höhe

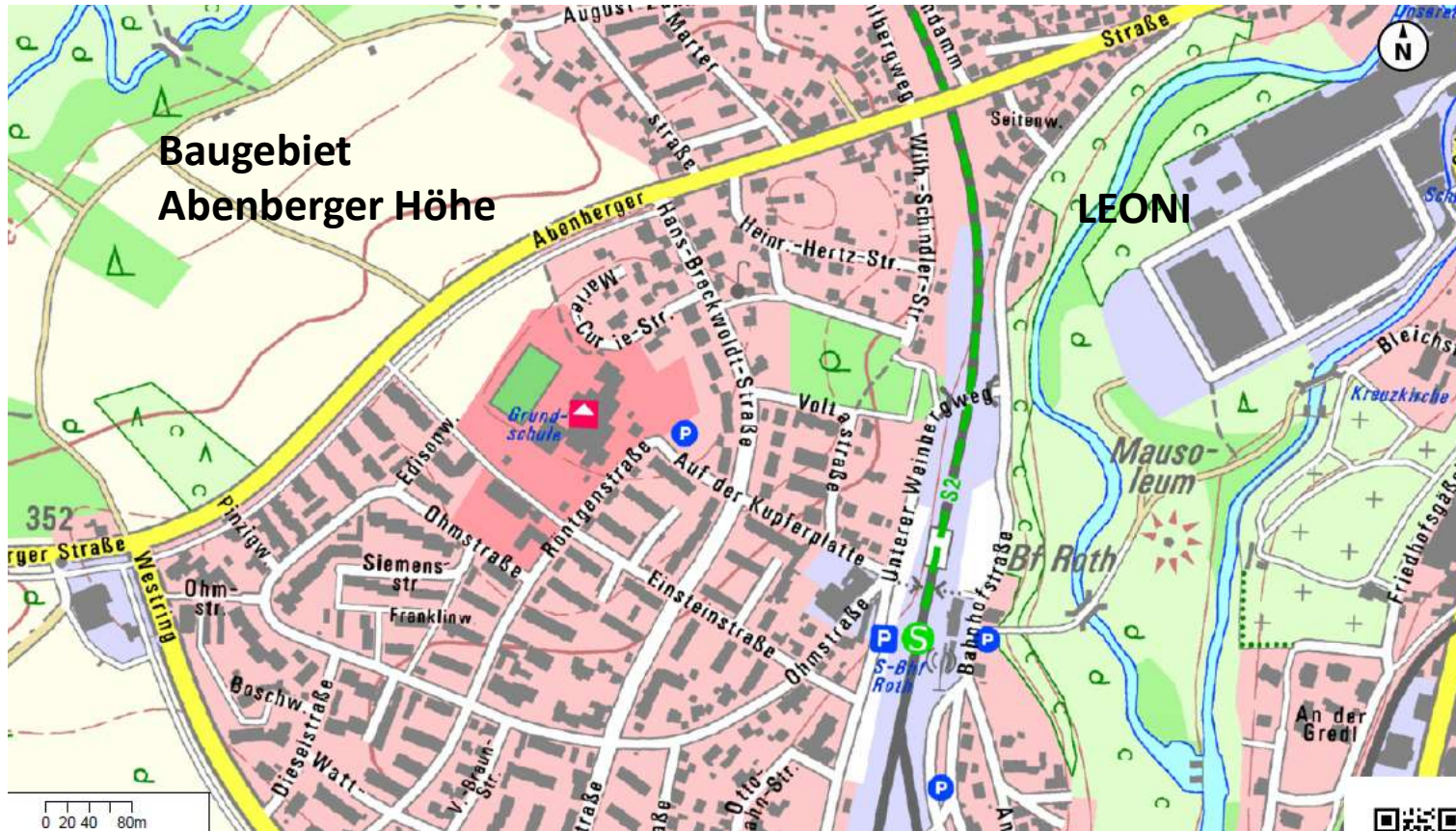


Neubauggebiet induziert zusätzlichen Verkehr

BPI Abenberger Höhe

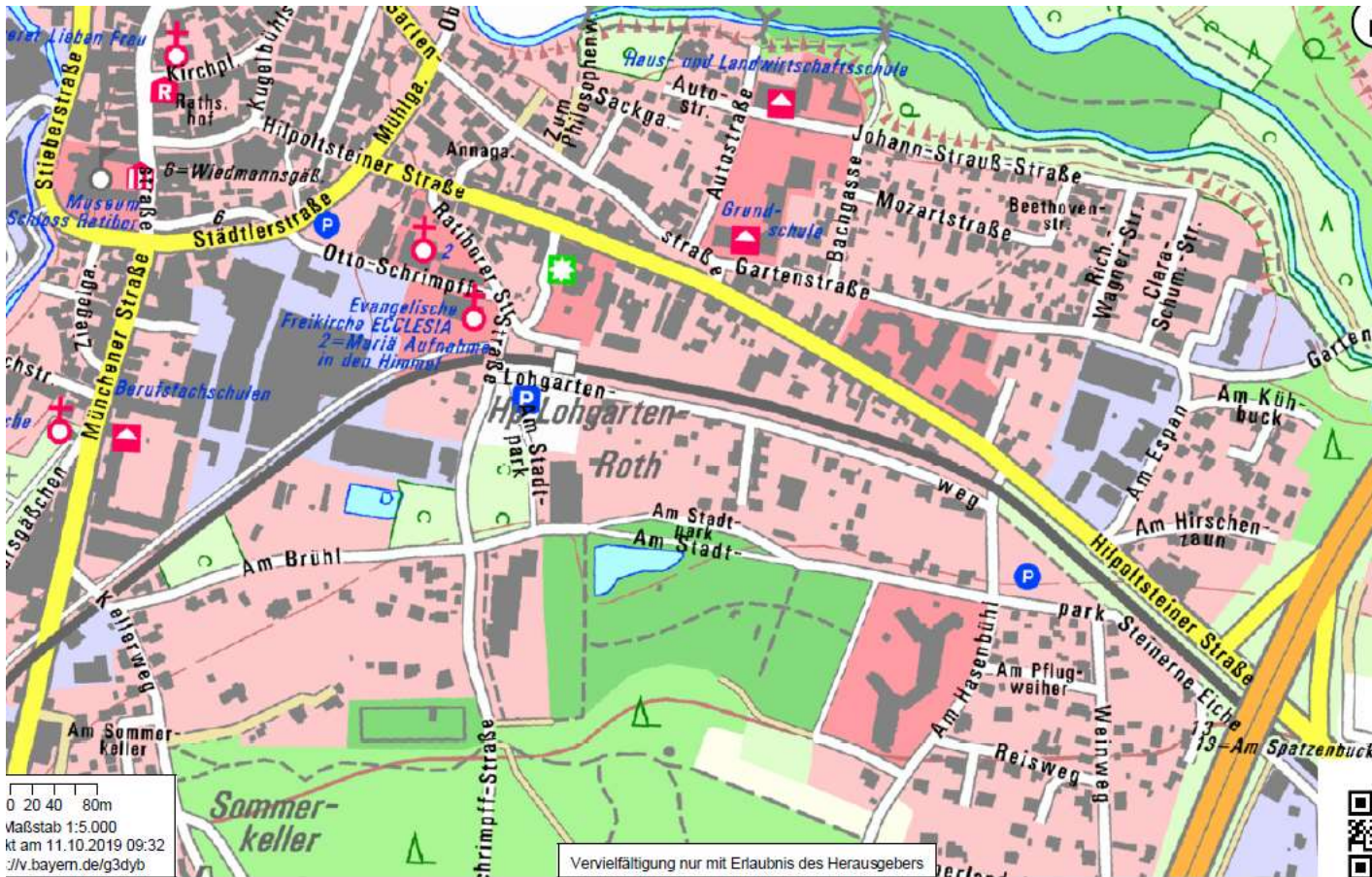


Roth – Abenberger - Höhe – Leoni - Gelände



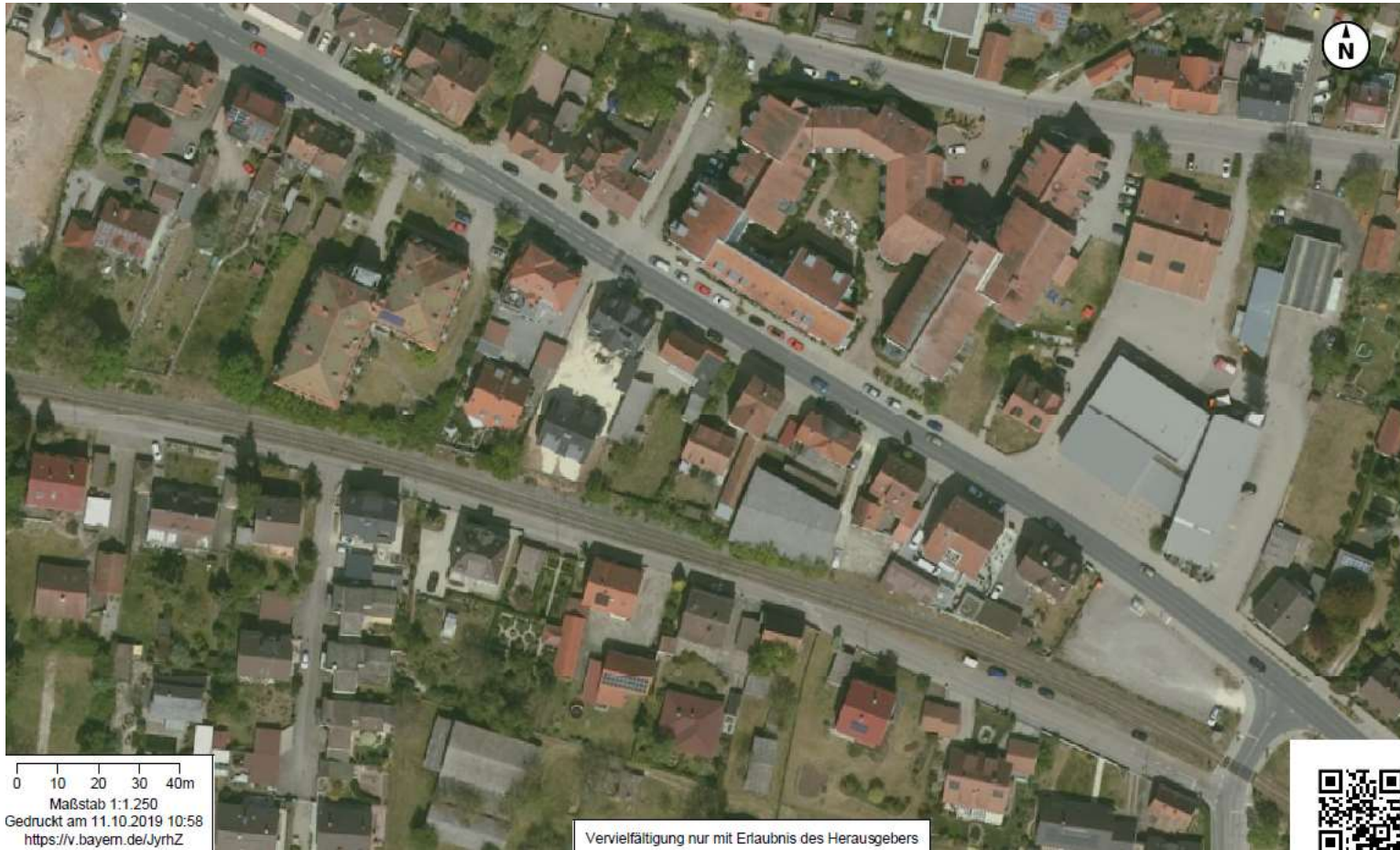
Leoni – Konversionsgebiet induziert zusätzlichen Verkehr

Verkehrliche Erschießung Senioren – Residenz + AWO



Roth – BHf Lohgarten + Seniorenresidenz St. Gundekar





0 10 20 30 40m
Maßstab 1:1.250
Gedruckt am 11.10.2019 10:58
<https://v.bayern.de/JyrhZ>

Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers





Der ÖPNV beißt sich am Autofahrer die Zähne aus

Laut VGN-Geschäftsführer Mäder ist der prozentuale Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am gesamten Aufkommen seit 30 Jahren nicht gestiegen

erstellt am 17.08.2018 um 16:55 Uhr

Hilpoltstein/Roth (HK) Es ist kein erfreuliches Bild, das VGN-Geschäftsführer Andreas Mäder bei seinem Besuch im Verkehrs- und Umweltausschuss des Landkreises Roth gezeichnet hat.

Anstatt eines Umstiegs von mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel sieht der Verkehrsexperte eine rückläufige Entwicklung auf uns zukommen. Ebenso machte er wenig Hoffnung auf eine S-Bahn von Nürnberg bis Hilpoltstein.

Warum wenig Hoffnung? Mäder stützt sich da vor allem auf seine Erfahrungen mit ähnlich gelagerten Strecken. Wollte man da wirklich etwas Gutes, was dann auch genutzt werde, fragte Mäder. Von wem? Denn beispielsweise für die Menschen in Hilpoltstein brächte eine S-Bahn keinen Vorteil. Mit dem Auto sei man schnell am Regionalbahnhof und von da an seien es 14 Minuten nach Nürnberg. Deshalb geht Mäder generell davon aus, dass die Fahrgastzahlen wahrscheinlich nicht ausreichend wären. Zumal er die Kosten für eine Elektrifizierung und Ertüchtigung der Gredl-Strecke für immens hält. Gleiskörper und Oberleitung - da sei man im höheren zweistelligen Millionenbereich. "Tut man den Menschen mit der S-Bahn wirklich Gutes? "

Ähnliche Gedanken hatte auch Landrat Herbert Eckstein, der ebenfalls in den Fahrzeiten ein Problem der S-Bahn sieht. Von Hilpoltstein nach Roth 15 Minuten und von Roth nach Nürnberg 28 Minuten. Daneben gebe es den RE von Roth nach Nürnberg, der nur 19 Minuten brauche. Zudem sieht Eckstein aufgrund der Pendlerzahlen nach Nürnberg die beispielsweise bei Hilpoltstein unter 1000 lägen, das Fahrgastpotenzial ebenfalls als zu gering an. "Aber man kann grundsätzlich darüber reden", sagte er. Man könne auch gerne ein Gutachten in Auftrag geben, "wenn es der Wahrheitsfindung dient".

Busse und Bahnen weiter gefragt wie nie zuvor

erstellt am 20.09.2018 um 09:57 Uhr

Mit mehr als 5,8 Milliarden Fahrgästen hat der Linienverkehr von Bussen und Bahnen im ersten Halbjahr 2018 einen erneuten Rekord erzielt.

Der Anstieg im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Vorjahres beträgt 0,5 Prozent, wie das Statistische Bundesamt am Donnerstag in Wiesbaden unter Berufung auf vorläufige Ergebnisse berichtete. Im Schnitt legten die Busse und Bahnen täglich bundesweit mehr als 32 Millionen Fahrten zurück. Schon im Gesamtjahr 2017 hatte der öffentliche Personenverkehr ein Rekordhoch verzeichnet.

Der Fernverkehr verzeichnete im ersten Halbjahr 2018 einen Zuwachs von 3,8 Prozent, der Nahverkehr um 0,4 Prozent. Fernbusse beförderten rund elf Millionen Menschen und damit 3,1 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2017. Das Fernverkehrsangebot der Eisenbahn-Unternehmen nutzten in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 71 Millionen Reisende und damit 3,9 Prozent mehr, wie das Bundesamt berichtete.

Im Nahverkehr schafften Straßen-, Stadt- und U-Bahnen den größten Zuwachs mit 1,6 Prozent auf knapp 2,1 Milliarden Fahrgäste, Eisenbahnen und S-Bahnen wuchsen um knapp ein Prozent und beförderten rund 1,3 Milliarden Fahrgäste. Nur der Busverkehr sank in dem Bereich um 0,7 Prozent auf knapp 2,7 Milliarden Fahrgäste.

[Pressemitteilung](#)

© donaukurier.de | dpa

Immer mehr Pendler im Großraum fahren aufs VGN-Abo ab

Die gestärkte Rolle des öffentlichen Verkehrs im neuen Koalitionsvertrag lässt den Verkehrsverbund auf eine Zeitenwende hoffen

NÜRNBERG – Beschwerden kann sich beim Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) niemand. 246,7 Millionen Fahrten mit Bussen und Bahnen verzeichnet VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler für 2017. Das sind 1,4 Prozent mehr als im Vorjahr, was dem Bundesdurchschnitt der Verkehrsunternehmen entspricht.

Allerdings gibt es dabei große Unterschiede zwischen Stadt und Land. Während in Nürnberg mit 3,8 Prozent der Fahrgastzuwachs am deutlichsten ausfiel, gibt es beim Regionalverkehr einen Rückgang von einem halben Prozent. Das liegt laut Haasler vor allem

an den weiter sinkenden Schülerzahlen. Erfreulich ist für ihn hingegen, dass sich immer mehr Kunden längerfristig mit einem Abo an den VGN binden und das Auto stehen lassen. 102.000 Fahrgäste nutzen insgesamt eine Dauerkarte. So stieg beispielsweise der Absatz des FirmenAbo für Berufstätige 2017 um 8,3 Prozent. 137 Unternehmen sind inzwischen Vertragspartner, 27.000 Pendler nutzen das Angebot. Weiterhin im Aufwind ist auch das Semesterticket. Die durchschnittliche Kaufquote für das laufende Wintersemester und das vergangene Sommersemester lag laut Haasler bei 39,9 Prozent. Von den



Positive Entwicklung: VGN-Geschäftsführer Andreas Mäder. Foto: Ralf Rödel

aktuell 53.981 Studenten am Uni-Standort Erlangen-Nürnberg haben 23.995 ein VGN-Ticket.

Insgesamt wird beim Verkehrsverbund positiv in die Zukunft geblickt. Nach Jahren der Unterfinanzierung gebe es politischen Rückenwind für den öffentlichen Nahverkehr, so der VGN-Geschäftsführer Andreas Mäder. „Wenn auch etwas spät“, sei künftig deutlich mehr Geld für die Infrastruktur zu erwarten. Entsprechend gibt es für ihn auch Hoffnung auf einen weiteren Ausbau der Gleise in der Region. Bei den aktuell laufenden Vorplanungen für die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg - Marktredwitz

wird der Ausbau der S-Bahn nach Simmelsdorf-Hüttenbach und Neuhaus an der Pegnitz mit berücksichtigt. Für den Sektor West und damit die Strecke Nürnberg - Neustadt an der Aisch mit Abzweigungen nach Markt Erlbach und Cadolzburg wird ein aktualisiertes Gutachten in Auftrag gegeben.

Unbefriedigend bleibt hingegen die „bauliche Misere“ und damit die Situation auf der bedeutendsten S-Bahn-Strecke Richtung Bamberg. Das Nadelöhr zwischen Fürth und Erlangen wird noch über Jahre bestehen und einen 20-Minuten-Takt nach Forchheim unmöglich machen. ars