

**Fahrgastverband  
PRO BAHN**

**Bezirksgruppe Mittel- und Oberfranken**

# **S 2 von Roth nach Hilpoltstein verlängern!**



**Verbesserungsvorschläge für den  
Bahnverkehr zwischen Nürnberg,  
Roth und Hilpoltstein (März 2018)**



## VORWORT

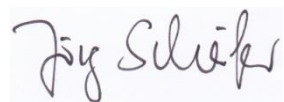
Das öffentliche Schienennetz in Bayern ist rund 6.700 km lang, davon ist mit 3.200 km nur knapp die Hälfte elektrifiziert. Mit den Projekten aus dem *Vordringlichen Bedarf* des aktuellen *Bundesverkehrswegeplans* (BVWP) sollen es bis 2025 rund 57 % werden. „Zu wenig“ kritisiert der Fahrgastverband **PRO BAHN** schon seit 20 Jahren, und vor etwa einem Jahr haben auch die bayerischen Oppositionsparteien das Thema entdeckt.

Anfang 2018 reagierte die Staatsregierung darauf. Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) stellte seine „Strategie zur Reduzierung des Dieselverkehrs im Bahnnetz“ vor: Ziel ist es, auf der Schiene im Personen- und Güterverkehr vermehrt schadstoffarme elektrische Antriebe einzusetzen.

Er zählte eine Reihe von Vorteilen auf, die schon lange bekannt sind, bisher aber kaum Jemanden zu interessieren schienen: „Elektrische Züge sind umweltfreundlicher, leiser, leistungsfähiger, wartungsärmer und in der Summe deutlich günstiger als Dieselmotoren.“ Der Bund soll neben dem *BVWP* ein Sonderprogramm auflegen und für 600 Millionen Euro sieben Bahnstrecken in Bayern mit einer Gesamtlänge von 273 km „anpacken“.

Die „Gredl“ von Roth nach Hilpoltstein ist leider nicht dabei. Obwohl der Bau der elektrischen Oberleitung bei ihr vergleichsweise wenig Aufwand erfordert. Da es nur eine größere Brücke und keine großen Dämme oder gar Tunnels gibt, kann man von ungefähr 20 Millionen Euro ausgehen. Der Nutzen wäre dafür umso größer, weil man die Nürnberger S-Bahn-Linie S 2 von Roth nach Hilpoltstein verlängern und viele neue Direktverbindungen herstellen könnte.

**PRO BAHN** unterstützt daher die im Januar 2017 gegründete Arbeitsgemeinschaft „Pro S-Bahn HIP“. Das vorliegende Konzept liefert viele Fakten und Argumente, die für ein deutlich verbessertes Angebot sprechen.



Jörg Schäfer, Sprecher der **PRO BAHN**-  
Bezirksgruppe Mittel- und Oberfranken

*Die Fotomontage auf dem Titelbild zeigt, wie PRO BAHN sich die Zukunft vorstellt: In Hilpoltstein kann man bequem am gleichen Bahnsteig gegenüber von den Bussen aus der Umgebung in die S-Bahn nach Nürnberg umsteigen. (Alle Fotos in dieser Broschüre schoss Jörg Schäfer.)*

# 1. Die Ausgangslage bei der S-Bahn Nürnberg - Roth

Nach jahrzehntelangen Vorplanungen einigten sich der Bund und der Freistaat Bayern im Herbst 1991 endlich über den Bau der S-Bahn von Nürnberg über Schwabach nach Roth. Die Erweiterung der vorhandenen Gleise, die Errichtung zahlreicher Kunstbauten sowie der S-Bahn-gerechte Um- und Neubau der Stationen kostete etwa 350 Millionen Euro. Am 9.6.01 wurde die damalige „S3“ eröffnet, Weichen und Signale werden seither aus dem neuen Elektronischen Stellwerk in Nürnberg-Eibach ferngesteuert.

ab km / Ort	Beschreibung
0,0 Nürnberg Hbf	S-Bahn nutzt Gleise 1 bis 5
0,5 Weichenbereich	Ein separates S-Bahn-Gleis
4,5 Eibach	Zwei separate S-Bahn-Gleise
8,5 Reichelsdorf	Ein separates S-Bahn-Gleis
13,1 nördl. Limbach	Zwei separate S-Bahn-Gleise
16,9 südl. Schwabach	Ein separates S-Bahn-Gleis
22,5 Büchenbach	Zwei separate S-Bahn-Gleise
25,5 Roth Bahnhof	Eigener Inselbahnsteig

Die vom übrigen Zugverkehr getrennte S3 fährt bis zu 120 km/h. Auf 14,5 km (=57%) ist sie ein- und auf 11 km (=43%) zweigleisig. Die Begegnungsabschnitte sind perfekt auf den 20-Min.-Takt abgestimmt: Die S-Bahnen brauchen von Nürnberg Hbf bis

Eibach und von Reichelsdorf nach Limbach jeweils 7 Minuten und haben dann 3 Minuten Zeitpuffer, um der S-Bahn der Gegenrichtung auszuweichen.

# 2. Die Ausgangslage der „Gredl“ Roth - Hilpoltstein

1887 wurde die 39,2 km lange Nebenbahn Roth - Greding eröffnet, die vom Volksmund bald den Spitznamen „Gredl“ bekam. Wie die meisten Nebenbahnen in Bayern war sie eine Stichbahn, obwohl die Bahnhöfe Beilngries und Kinding nur jeweils 10 km entfernt lagen. Die Region forderte zwar immer wieder Verbindungen zwischen den Bahnlinien, diese kamen aber nicht zustande. Stattdessen entstand ab 1930 die Autobahn Nürnberg - München, die bei Greding dicht neben der Bahn verlief.

Mit der rasant zunehmenden Motorisierung ab 1960 gingen die Fahrgastzahlen der „Gredl“ rapide zurück. 1972 wurde der Gesamtverkehr ab Thalmässing eingestellt und zwei Jahre später folgte der Personenverkehr südlich von Hilpoltstein. Der letzte Güterzug nach Thalmässing fuhr 1998

und anschließend wurden alle Gleise und Weichen abgebaut. Nur zwischen Roth und Hilpoltstein blieb ein 11,0 km langes Gleis liegen, auf dem Dieseltriebwagen montags bis freitags stündlich und am Wochenende im 2-Stunden-Takt hin und her pendeln. An allen Abenden ab 20:00 Uhr ist das Gleis leider „tot“. Die Nachfrage ist mit durchschnittlich 800 Fahrgästen pro Tag befriedigend und ihr Bestand nicht gefährdet.



*Foto: Bislang enden alle Züge aus Hilpoltstein in Roth auf Gleis 1. Daher müssen alle Fahrgäste zur Weiterfahrt umsteigen. Die Arbeitsgemeinschaft „Pro S-Bahn HIP“ möchte das spätestens ab 2025 ändern. (Am 16.2.18 setzte die DB Dieseltriebwagen der Baureihe 648 nach Hilpoltstein ein.)*

Leider schöpft die „Gredl“ das vorhandene Fahrgastpotenzial nicht gut aus. Schuld ist vor allem der Umsteigezwang in Roth. Viele Park+Ride - Nutzer steuern gleich Roth an, zumal das Zugangebot dort auch viel besser ist.

Besonders ausgeprägt ist das in den Orten südlich von Hilpoltstein: Nur wenige Bürger fahren mit den unregelmäßigen Bussen oder Linientaxis nach Hilpoltstein, steigen dort in die „Gredl“ und eine Viertelstunde später in Roth erneut in RE oder S-Bahn um. Wenn sie überhaupt öffentliche Verkehrsmittel nutzen, fahren sie mit dem PKW zu den Bahnhöfen Georgensgmünd, Roth oder Allersberg.

### 3. Die Verlängerung der S 2 nach Hilpoltstein

Die Stadt Hilpoltstein hat diese Misere erkannt und fordert seit Sommer 2016 die Verlängerung der Nürnberger S-Bahn-Linie S2 von Roth nach Hilpoltstein. Im Januar 2017 gründete sie mit der Stadt Roth und dem Fahrgastverband **PRO BAHN** die Arbeitsgemeinschaft „Pro S-Bahn HIP“.

Die Verlängerung der S-Bahn bringt viele Vorteile mit sich, die wichtigsten sind auf der Rückseite dieser Broschüre aufgelistet. **PRO BAHN** hat überschlägig berechnet, dass die Nachfrage auf das Dreifache steigen könnte (2.500 statt derzeit 800 Fahrgäste täglich). Zudem fahren viele neue Fahrgäste nach Schwabach oder Nürnberg weiter. Dadurch vermeidet man pro Kopf nicht nur 11 PKW-km, sondern 20 bis 40 PKW-km mit allen negativen Auswirkungen für Anwohner und Umwelt.

**Um die S2 stündlich nach Hilpoltstein zu verlängern, müsste man nur 11 km Gleis elektrifizieren und drei Bahnsteige ausbauen.** (Vor allem auf 76 cm erhöhen und 140 Meter verlängern.) Im Bahnhof Roth kann man heute schon vom Gleis 91 nach Hilpoltstein weiter fahren.

**Die AG „Pro S-Bahn HIP“ wünscht aber die Verlängerung aller S2-Züge.** Erst dann fahren viele Leute nicht mehr mit dem Auto zum Bahnhof Roth, weil sie dort mehr Züge erreichen. Ganz wesentlich gilt das für den günstiger zum Stadtzentrum liegenden Haltepunkt Lohgarten-Roth.

**PRO BAHN** hat zwei Möglichkeiten näher untersucht: Wenn die S2 (wie seit 2001) im 20-Minuten-Takt fährt, muss das auch zwischen Roth und Hilpoltstein möglich sein. Und das erfordert eine Ausweichmöglichkeit in Eckersmühlen. Tagsüber entfällt (wie zwischen Schwabach und Roth) jede dritte Fahrt, wodurch ein 20-40-Minuten-Rhythmus entsteht.

Seit 2005 wird immer wieder gefordert, die S2 bis Schwabach zum 15-Minuten-Takt zu verdichten und nach Roth im exakten 30-Minuten-Takt weiter zu fahren. Die *Bayerische Eisenbahngesellschaft* (BEG) hat die Kosten schon abgeschätzt und als „akzeptabel“ bezeichnet: Wenn man neue spurtstarke Triebwagen einsetzt, müssen etwa 3 km zwischen Nürnberg und Schwabach zweigleisig ausgebaut werden. Eine Ausweichmöglichkeit zwischen Roth und Hilpoltstein braucht man nicht.

## Die sich stündlich wiederholenden Fahrpläne könnten so aussehen:

S-Bahn Linie S 2	Variante 1 = 15/30-Min-Takt					Var. 2 = 20/40-Min-Takt			
km <b>Nürnberg Hbf</b>	16.16	16.31	16.46	17.01	17.16	16.21	16.41	17.01	17.21
1,1 Nür-Steinbühl	16.18	16.33	16.48	17.03	17.18	16.23	16.43	17.03	17.23
3,0 Nür-Sandreuth	16.20	16.35	16.50	17.05	17.20	16.26	16.46	17.06	17.26
4,6 Nür-Eibach	16.22	16.37	16.52	17.07	17.22	16.28	16.48	17.08	17.28
8,4 Reichelsdorf	16.25	16.40	16.55	17.10	17.25	16.31	16.51	17.11	17.31
10,0 Reichelsd.Keller	16.27	16.42	16.57	17.12	17.27	16.33	16.53	17.13	17.33
11,5 Katzwang	16.29	16.44	16.59	17.14	17.29	16.35	16.55	17.15	17.35
13,5 Schwab.-Limbach	16.31	16.46	17.01	17.16	17.31	16.37	16.57	17.17	17.37
14,9 Schwabach	16.34	16.49	17.04	17.19	17.34	16.40	17.00	17.20	17.40
18,4 Rednitzhembach	16.37	16.52	17.07	17.22	17.37	16.43	17.03	17.23	17.43
22,6 Büchenbach	16.40	16.55	17.10	17.25	17.40	16.46	17.06	17.26	17.46
25,6 <b>Roth Bf</b>	16.43	16.58	17.13	17.28	17.43	16.49	17.09	17.29	17.49
	16.45	an	17.15	an	17.45	16.51	17.11	17.31	17.51
27,2 Roth-Lohgarten	16.47		17.17		17.47	16.54	17.14	17.34	17.54
31,7 Eckersmühlen	16.52		17.22		17.52	16.59	17.19	17.39	17.59
36,6 <b>Hilpoltstein</b>	16.57		17.27		17.57	17.04	17.24	17.44	18.04

S-Bahn Linie S 2	Variante 1 = 15/30-Min-Takt					Var. 2 = 20/40-Min-Takt			
km <b>Hilpoltstein</b>	16.02		16.32		17.02	15.52	16.12	16.32	16.52
5,9 Eckersmühlen	16.07		16.37		17.07	57/00	17/20	37/40	57/00
9,4 Roth-Lohgarten	16.12		16.42		17.12	16.05	16.25	16.45	17.05
	16.14	ab	16.44	ab	17.14	16.08	16.28	16.48	17.08
11,0 <b>Roth Bf</b>	16.17	16.32	16.47	17.02	17.02	16.10	16.30	16.50	17.10
14,0 Büchenbach	16.20	16.35	16.50	17.05	17.05	16.13	16.33	16.53	17.13
18,2 Rednitzhembach	16.23	16.38	16.53	17.08	17.08	16.16	16.36	16.56	17.16
21,7 <b>Schwabach</b>	16.26	16.41	16.56	17.11	17.11	16.19	16.39	16.59	17.19
23,1 Schwab.-Limbach	16.29	16.44	16.59	17.14	17.29	16.22	16.42	17.02	17.22
25,1 Katzwang	16.31	16.46	17.01	17.16	17.31	16.24	16.44	17.04	17.24
26,6 Reichelsd.Keller	16.33	16.48	17.03	17.18	17.33	16.26	16.46	17.06	17.26
28,2 Reichelsdorf	16.35	16.50	17.05	17.20	17.35	16.28	16.48	17.08	17.28
32,0 Nür-Eibach	16.38	16.53	17.08	17.23	17.38	16.31	16.51	17.11	17.31
33,6 Nür-Sandreuth	16.40	16.55	17.10	17.25	17.40	16.33	16.53	17.13	17.33
35,5 Nür-Steinbühl	16.42	16.57	17.12	17.27	17.42	16.36	16.56	17.16	17.36
36,6 <b>Nürnberg Hbf</b>	16.44	16.59	17.14	17.29	17.44	16.38	16.58	17.18	17.38

Var.1 beruht so weit wie möglich auf dem DB-Fahrplan von 2018. Variante 2 ist stärker beschleunigt. Die Bereiche, in denen sich die Züge begegnen, sind gelb hinterlegt. Blaue Züge fahren nur Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten.

**PRO BAHN** bevorzugt Variante 1, weil sie vor allem für die Fahrgäste zwischen Nürnberg und Schwabach wesentlich attraktiver ist. In der *Hauptverkehrszeit* (die nur 20 % der wöchentlichen Betriebszeit ausmacht) fährt die S2 zwar „nur“ alle 30 Minuten nach Hilpoltstein. Das wäre aber immer noch doppelt so viel wie derzeit und vom Platzangebot her allemal ausreichend. Dafür gäbe in der *Normalverkehrszeit* (= über 50 % der wöchentlichen Betriebszeit) einen leicht merkbaren 30-Minuten-Takt statt dem 20-40-Minuten-Rhythmus.

## 4. Anpassungen im Bahnhof Roth

Wenn die Züge auf der „Gredl“ häufiger als stündlich fahren, können sie im Bahnhof Roth nicht immer am gleichen Bahnsteig ankommen und abfahren. Zum S-Bahn-Gleis 91 kommt man heute schon, nicht aber zum Gleis 90, das am Südennde von einem Prellbock gesichert wird. Einer neuen Weichenverbindung dorthin stehen der Aufzug und das Empfangsgebäude im Weg. Zudem würde das neue Gleis den ebenerdigen Zugang zu dem S-Bahn-Bahnsteig zwischen Gleis 90 und 91 abschneiden. Und dadurch einen neuen Zugang zur Unterführung erfordern.

Leider hätte die neue Verbindung von Gleis 90 nach Gleis 1 auch noch zur Folge, dass man zu allen Bahnsteigen durch die Unterführung gehen muss: Am Inselbahnsteig zwischen Gleis 2 und 3 halten die RB und RE nach Treuchtlingen und am Inselbahnsteig zwischen Gleis 90 und 91 die S-Bahnen. Umsteigen „am gleichen Bahnsteig gegenüber“ gäbe es dadurch gar nicht.

Da diese wenig attraktive Lösung wahrscheinlich über 2 Millionen Euro kostet, skizziert **PRO BAHN** zwei Alternativen mit mehr Nutzen für die Fahrgäste und das städtische Umfeld. Wenn der Bahnsteig für Gleis 90 schmaler wird oder ganz entfällt, bekommen die Bus- und Taxihaltstellen daneben mehr Platz für eine bessere Aufenthaltsqualität.

Bei **Variante 1** gibt es zwei von Osten her zugängliche neue Seitenbahnsteige. Um das in Fahrtrichtung rechte Gleis zu nutzen, halten die S-Bahnen nach Nürnberg auf Gleis 90 nördlich und die nach Hilpoltstein auf Gleis 1 südlich der Unterführung. Die Orientierung für die Fahrgäste ist dadurch eindeutig und man kann in Kauf nehmen, dass die Halteplätze 150 Meter auseinander liegen.





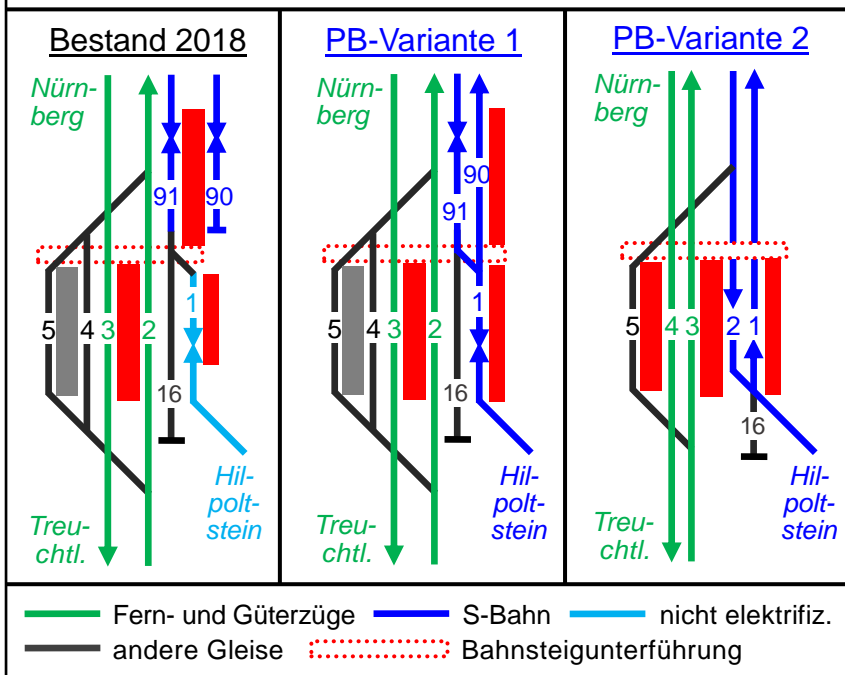
*Bahnhof Roth, Blick vom „Gredl“-Gleis 1 nach Norden: Nach Gleis 91 kann man problemlos geradeaus weiter fahren. Zum rechts davon liegenden Gleis 90 steht aber der Aufzug im Weg. (Lok 143 629 am 30.5.13)*

Unmittelbar westlich neben Gleis 91 liegt das Fernbahngleis nach Nürnberg, man kann es daher nicht verschieben. Es bleibt nur, Gleis 90 etwa 6 Meter nach Westen zu rücken und östlich davon einen neuen Seitenbahnsteig anzulegen. Am nördlichen Ende bekommt er eine neue Treppe hinunter zum Weinbergweg, Aufzug oder Rolltreppen sind weiterhin nicht erforderlich.

Am südlichen Bahnsteigende könnte man das neue Gleis 90 elegant geradlinig zum Gleis 1 der Gredl durchziehen, wodurch beide Bahnsteige in der Geraden lägen. Allerdings müsste man den Aufzug um 2 Meter nach Osten verlegen. Detailplanungen müssten zeigen, ob es günstiger ist, das neue Gleis 90 im Bogen um den Aufzug herumzuführen.

**Variante 2** „verschiebt“ sozusagen die Bahnsteige in Roth „nach Westen“. Das heißt: Die S-Bahnen nach Nürnberg halten auf Gleis 1 vor dem Empfangsgebäude und die S-Bahnen nach Hilpoltstein auf Gleis 2 (statt bisher Gleis 1). RB und RE nach Nürnberg halten auf Gleis 3 (statt bisher 2) und RB und RE nach Treuchtlingen auf Gleis 4 (statt bisher 3).

## Unmaßstäbliche Darstellung der wichtigen Gleise in Roth



Für die Gleisgeometrie in Roth ist das kein Problem, da alle Hauptgleise mindestens 700 Meter Radius haben und 120 km/h erlauben. Da spielt es kaum eine Rolle, wenn einzelne Gleisbögen bis zu 6 Meter enger werden, um einen weiter westlich liegenden Bahnsteig zu erreichen.

Problematischer ist, dass man die bisherigen Gleise 2 und 3 auf bis zu 500 Meter neu verlegen muss. Die Forderung an die Detailplanung wäre, möglichst viele Signale (auch an neuen Standorten) weiter zu verwenden: Denn bei der Deutschen Bahn AG ist die Software zur Steuerung meistens viel teurer als die Signale selber.

Der alte Bahnsteig zwischen Gleis 4 und 5 ist zwar noch intakt, wird aber nicht mehr regelmäßig genutzt und ist daher immer noch 25 cm flach. Immerhin wurde aber schon der Aufzug zur Unterführung vorbereitet, so dass die Erhöhung auf 76 cm für die regelmäßige Nutzung überschaubare Kosten verursachen würde.

Vorteile von Variante 2: Die Unterführung muss nicht verändert werden. Zudem bleibt Gleis 1 ebenerdig erreichbar und von Südosten her kann sogar ein neuer ebenerdiger Zugang zu Gleis 2 und 3 entstehen. Beim Umsteigen zwischen S2 auf Gleis 2 und RB/RE auf Gleis 3 muss man nicht „unten durch“. Und langfristig kann man auch Gleis 4 mit einem Bahnübergang für Fußgänger von Westen her ebenerdig erschließen: Alle Gleise westlich davon nutzt die DB nur noch selten für Rangierfahrten.

Nachteil: Die von 1999 bis 2001 neu gebauten Gleise 90 und 91 würden planmäßig nicht mehr genutzt. Das stört aber nur die Geldgeber und nicht die Fahrgäste. Betrieblich könnte man sie zum Abstellen von S-Bahnen verwenden. Oder den Platz daneben für Busse und Taxis erweitern und attraktiver gestalten.

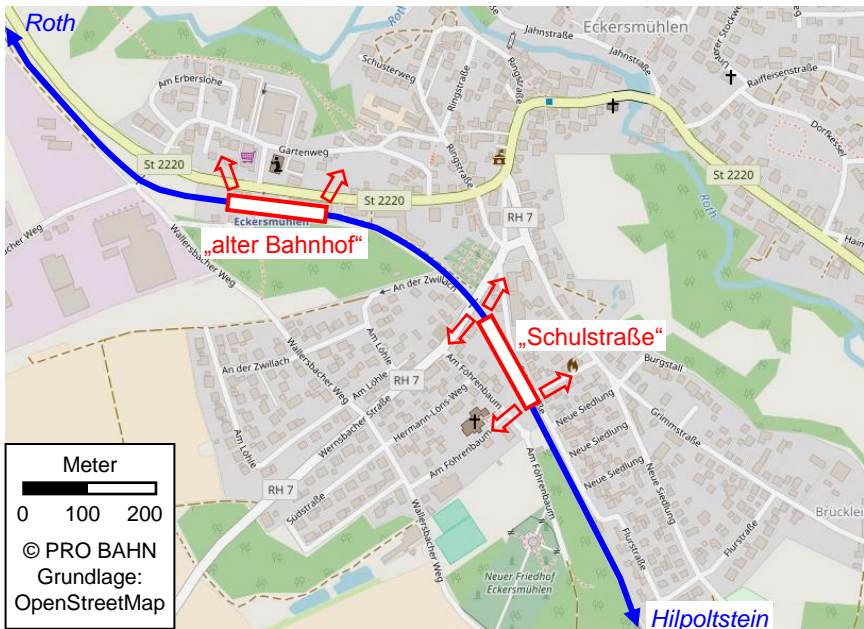
## 5. Anpassungen in Eckersmühlen



*Am 6.6.07 hielt 642 617 in Eckersmühlen. Alle Weichen und Signale wurden schon bis zur Jahrtausendwende abgebaut und nur ein bescheidener Bahnsteig neu geteert. Ein kundenfreundlicher Ausbau wäre zwar sehr wünschenswert, sollte aber kurzfristig nicht erfolgen. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden, muss man zuerst über die S-Bahn-Verlängerung entscheiden.*

In Eckersmühlen ist der alte Bahnhof wenig einladend, und für die S-Bahn muss der Haltepunkt auf jeden Fall neu gebaut werden. Für den 20- / 40 - Minuten-Takt der Fahrplan-Variante 2 müssen etwa 200 Meter zweigleisig ausgebaut werden, damit sich die Züge ausweichen können.

Als Standorte bieten sich der alte Bahnhof am nordwestlichen Ortsrand oder eine bislang ungenutzte Fläche näher am Ortszentrum an. Die knapp 3.000 Bewohner des Rother Stadtteils müssen in die Detailplanung eingebunden und die Vor- und Nachteile ausführlich abgewogen werden:



- Am „alten Bahnhof“ gab es früher 2 Gleise und 2 schmale Bahnsteige für Zugkreuzungen. Sie wurden aber schon vor ca. 20 Jahren abgebaut und würden heutigen Sicherheitsanforderungen ohnehin nicht mehr genügen. Immerhin wurden die Flächen nicht anderweitig verbaut. Da südlich ein nicht öffentlich genutzter Wald liegt, braucht man keinen Ausgang dorthin.
- An der „Schulstraße“ lag seit der Inbetriebnahme der „Gredl“ 1881 immer nur ein Gleis. Daher wäre es dort aufwändiger, Bahnsteige und ggf. auch ein zweites Gleis zu verlegen. Am Nordende bietet sich ein Ausgang zum vorhandenen Bahnübergang der Wernsbacher Straße an und am Südenende zu einem neuen Bahnübergang Föhrenbaum / Neue Siedlung.

## 6. Anpassungen in Lohgarten-Roth

In Lohgarten-Roth ist die Verlängerung des Bahnsteigs auf 140 Meter kein großes Problem. Mehr Augenmerk muss man auf die Straßenanbindung legen, denn viele Rother Bürger werden diese Station bevorzugen, wenn alle S-Bahnen am Bahnhof und in Lohgarten halten.

Unmittelbar südlich vom Bahnsteig liegt der etwa 10.000 m<sup>2</sup> große Festplatz, der heute schon als Parkplatz genutzt wird, wenn keine Veranstaltungen stattfinden. Allerdings wird die Stadt Roth nicht wünschen, dass in großem Umfang PKW-Verkehr in den innenstadtnahen Bereich gezogen wird. Daher ist besonderes Augenmerk auf gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und den Stadtbuslinien zu legen.

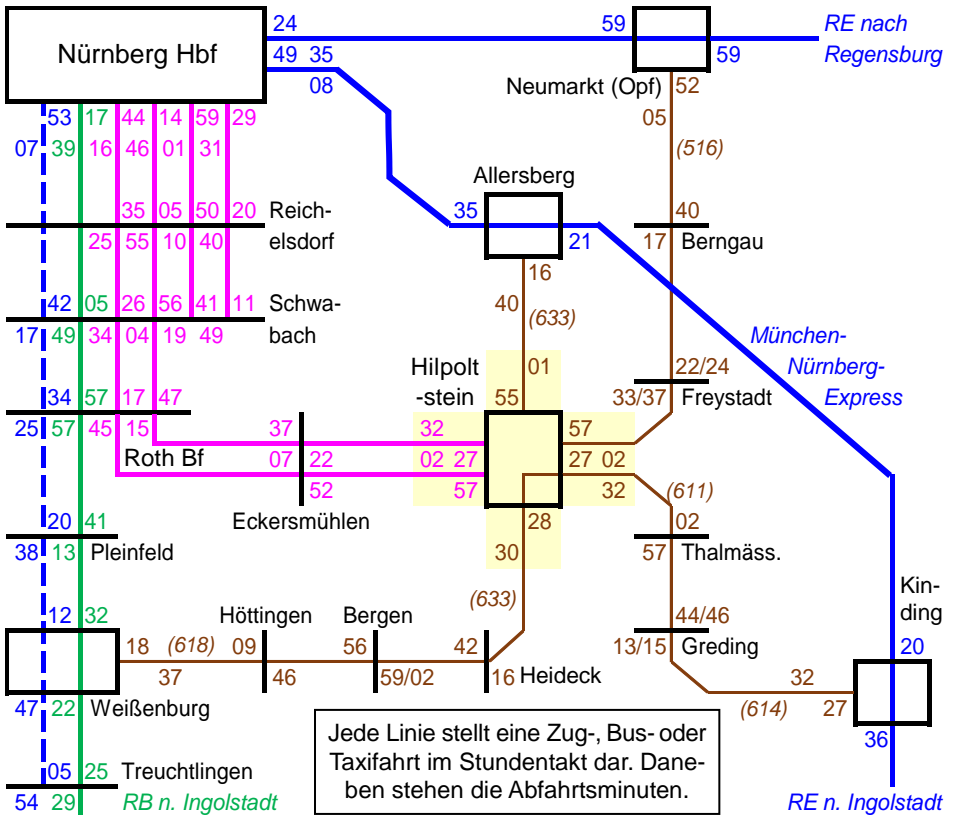
## 7. Anpassungen in Hilpoltstein

In Hilpoltstein ist die Verlängerung des Bahnsteigs auf 140 Meter auf ehemaligen Bahnflächen kein Problem. Direkt neben dem Gleis gibt es schon Bushaltestellen, und Platz für zusätzliche Fahrrad- und PKW-Stellplätze ist auch vorhanden. Der Ausbau zu einer attraktiven „Mobilitätsdrehscheibe“ kann schrittweise erfolgen.

## 8. Ergänzendes Busangebot

**PRO BAHN** fordert Politiker und Verkehrsplaner immer wieder auf, die Schiene nicht isoliert zu betrachten. Nur zusammen mit einem abgestimmten Nahverkehrsnetz auf der Straße kann man möglichst vielen Bürgern eine attraktive Alternative zum eigenen Auto bieten. Natürlich gilt das auch bei der S2-Verlängerung. Und es ist relativ einfach, da pro Stunde zwei S-Bahnen statt einer RB in Hilpoltstein ankommen und die Abstimmung mit anderen Anschlusspunkten vereinfachen.

Die Grafik zeigt zu jeder S2 in Hilpoltstein zwei gute Anschlüsse: Zur Minute 00 nach Meckenhausen - Freystadt - Berggau - Neumarkt sowie Poldorf - Allersberg. Und zur Minute 30 nach Pyras - Thalmässing - Greding - Kinding sowie Heideck - Bergen - Höttingen - Weißenburg. Je nach Tageszeit kann das mit normalen Bussen, Kleinbussen oder Taxis erfolgen und auch nur bei tatsächlichem Bedarf gefahren werden.



Der blau gestrichelte RE Nürnberg - Treuchtlingen fährt im realen Fahrplan von 2018 nur montags bis freitags. Bei der S 2 ist Variante 1 von Seite 7 dargestellt: Sie begegnet sich im Bahnhof Roth und hat dadurch gute Anschlüsse zu und von den Zügen nach Treuchtlingen.

Alle Linien erreichen an beiden Endstationen attraktive Zuganschlüsse. Nicht, damit man z.B. von Roth über Hilpoltstein und Heideck nach Weißenburg fährt. Da ist der direkte Zug natürlich schneller. Aber für alle Orte an den Buslinien sowie Hilpoltstein und Eckersmühlen werden viele Reisewege „mit den Öffentlichen“ attraktiver.

Die Zugfahrzeiten entnahm **PRO BAHN** dem VGN-Fahrplan von 2018. Sie sind teilweise leider nicht symmetrisch, wodurch bei Hin- und Rückfahrt unterschiedliche Umsteigezeiten entstehen. Vor der Umsetzung würde man sicher versuchen, die Wartezeiten wenigstens in der Richtung der stärkeren Nachfrage zu verkürzen. (In Hilpoltstein z.B. vormittags zum Zug nach Nürnberg und nachmittags zu den Bussen stadtauswärts.)

Langfristig fordert **PRO BAHN** bundesweit den **Deutschlandtakt**, bei dem alle Linien mindestens stündlich fahren. Auch die RE Nürnberg - Neumarkt - Regensburg und Nürnberg - Kinding - Ingolstadt. Es ist unverständlich und entspricht nicht der großen Nachfrage, dass sie auch 2018 noch nur im Zweistundentakt angeboten werden.



## Die Verlängerung der S2 von Roth nach Hilpoltstein bringt viele Vorteile. Der Fahrgastverband **PRO BAHN** erwartet eine Verdreifachung der Nachfrage auf der „Gredl“ und eine spürbare Entlastung der Straßen in Roth, Eckersmühlen und Hilpoltstein:

- Zu allen Zielen zwischen Nürnberg, Schwabach und Büchenbach entfällt der Umsteigezwang in Roth.
- Wenn man alle S-Bahnen von Roth nach Hilpoltstein verlängert, wächst dort die Zahl der Züge pro Woche auf 250 % des Angebots von 2018.
- Im Bahnhof Roth kann man auf den teuren Bau zusätzlicher Park & Ride - Plätze verzichten, wenn über 1.000 Fahrgäste täglich schon auf den Stationen der „Gredl“ ein- und aussteigen.
- Der Bahnhof Hilpoltstein kann eine attraktive „Mobilitätsdrehscheibe“ werden. Direkt neben dem Gleis gibt es schon Bushaltestellen, und Platz für zusätzliche Fahrrad- und PKW-Stellplätze ist vorhanden.
- Die S-Bahn fährt nicht mit Dieselmotoren, sondern bequem, leise und umweltfreundlich mit Strom aus der Oberleitung.
- Die Anwohner profitieren zusätzlich vom Ausbau der Bahnübergänge: Das Überqueren wird sicherer und die Züge müssen nicht mehr pfeifen.

### Wer ist **PRO BAHN** ?

Im Internet: [www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)

Der Fahrgastverband **PRO BAHN** setzt sich bundesweit für die Belange der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ein. Er ist als gemeinnützig anerkannt und alle Aktiven arbeiten ehrenamtlich. Mit Landesverbänden und Bezirksgruppen ist er vor Ort präsent und kümmert sich um regionale Probleme. Die Bezirksgruppe Mittel- und Oberfranken besteht seit 1990 und hat rund 150 Mitglieder.

### Ihre Ansprechpartner für Fragen und Anregungen:

Jörg Schäfer (09874/5801)  
Sprecher der Bezirksgruppe  
Mausendorfer Weg 3  
91564 Neuendettelsau  
E-Mail: [pro-bahn-mfr@gmx.de](mailto:pro-bahn-mfr@gmx.de)

Wolf Bandemir (09173/1835)  
Ansprechpartner im Landkreis Roth  
Lerchenstr.4  
91177 Thalmässing  
E-Mail: [wolf.bandemir@t-online.de](mailto:wolf.bandemir@t-online.de)