



Presseinformation

zur 17. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses
am 11.06.2013

TOP 3

SPNV-Korridoruntersuchung Sektor West

Sachverhalt:

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat ein Gutachten zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im Korridor der Strecken Nürnberg – Fürth – Neustadt/Aisch (- Würzburg), Fürth – Langenzenn – Markt Erlbach (Zennggrundbahn) und Fürth – Zirndorf – Cadolzburg (Rangaubahn) in Auftrag gegeben und dazu einen begleitenden Projektarbeitskreis gegründet. Der Arbeitskreis besteht aus der BEG, BayStMwVIT, sma, vössing, intraplan und DB Netz. Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) ist nicht regelmäßig Mitglied des Arbeitskreises und wird nur über Zwischenstände der Untersuchung informiert. Die betroffenen Städte und Landkreise erhalten Informationen durch den ZVGN über den jeweiligen Sachstand.

Die Untersuchungen beziehen sich auf einen Planungshorizont für die Jahre 2025 ff.
Der Projektablauf wird von der BEG wie folgt beschrieben:

- „- Zunächst wird für den zentralen Engpassabschnitt Nürnberg – Fürth eine Grundkonzeption vorgenommen und mit allen Beteiligten insbesondere DB Netz abgestimmt. Dies ist der Rahmen für die weiteren fahrplantechnischen, betrieblichen und infrastrukturellen Planungen.*
- Auf der Basis dieser Grundkonzeption werden Fahrplankonzeptionen für die unterschiedlichen Planfall-Varianten (Linienkonzepte) und Taktraster erstellt und die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür geprüft. Nur betrieblich und technisch sinnvolle Varianten werden weiter verfolgt.*
- Für die weiter verfolgten Planfallvarianten werden Nachfrageprognosen erstellt und eine grobe infrastrukturelle Machbarkeitsprüfung nebst Grobschätzung der Investitionen vorgenommen. Die Ergebnisse werden einer Grobbewertung unterzogen, die als Entscheidungsmatrix aufgebaut wird. Auf der Grundlage dieser Entscheidungsmatrix wird eine Vorzugsvariante ausgewählt.“*

In die Grobbewertung fließen folgende Kriterien ein: Reisezeitbilanz, verlagerte Personenfahrten, Saldo der Betriebsleistungen, Saldo der Fahrzeugumläufe und der Investitionsbedarf. Die daraus sich ergebende Vorzugsvariante wird in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung detailliert begutachtet. Das Erreichen eines Nutzen-Kosten-Indikators über „1“ ist Voraussetzung für eine Realisierung in den Jahren 2025 ff.

Das ursprüngliche Variantenspektrum gliedert sich in Gruppen A – D mit folgenden, den für den Landkreis Fürth hinsichtlich der Zenngrund- und Rangaubahn besonders relevanten, Merkmalen:

- Gruppe A: 20-Minuten-Takt auf der Zenngrund- und der Rangaubahn, jedoch ohne Durchbindung der Rangaubahn-Zügen nach/ von Nürnberg Hbf,
- Gruppe B: 20-Minuten-Takt auf der Zenngrund- und der Rangaubahn, jedoch mit Durchbindung der Rangaubahn-Zügen nach/ von Nürnberg Hbf,
- Gruppe C: 30-Minuten-Takt auf der Zenngrund- und der Rangaubahn mit verschiedenen Flügelungs- und Durchbindungslösungen (Varianten C 1 – C 4),
- Gruppe D: 30-Minuten-Takt auf der Zenngrund- und der Rangaubahn mit jeweiliger Durchbindung nach / von Nürnberg Hbf.

Im Laufe der Untersuchung wurde weiterhin die Variante E 1 entwickelt, die einen 30-Minuten-Takt auf der Zenngrund- und der Rangaubahn beinhaltet, jedoch nur die Durchbindung der Zenngrundbahn nach/ von Nürnberg Hbf vorsieht.

Die Fahrplankonzepte der Varianten A 2.1, B 2.1, C 1, C 2, C 3, C 4, D 1 und E 1 sowie die prognostizierten Fahrgastzuwächse sind in der Anlage 1 dargelegt.

Bei allen Varianten wird eine Elektrifizierung der Zenngrund- und Rangaubahn unterstellt. Die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind in der Anlage 2 dargelegt.

Die Variante D 1 wurde frühzeitig nicht mehr weiter verfolgt, weil dafür im Abschnitt Fürth – Nürnberg weder beim s.g. „Mittelgleis“ noch beim „Regionalgleis“ eine freie Fahrplantrasse vorhanden ist. Die Varianten A 2.1 und B 2.1 wurden nicht mehr weiter verfolgt, weil dafür die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Ermöglichung eines 20-Minuten-Taktes als nicht realisierbar eingeschätzt wurden.

In die Grobbewertung zur Auswahl einer Vorzugsvariante wurden die Varianten A 2.1, B 2.1, C 1, C 2, C 3, C 4 und E 1 mit folgendem Ergebnis einbezogen (Anlage 3):

Als Vorzugsvariante zur Begutachtung in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde durch die BEG die Variante E 1 bestimmt.

In der Anlage 4 sind die Reisezeiten von Cadolzburg und Zirndorf nach / von Nürnberg Hbf. und Erlangen sowie die jeweiligen Umsteigewartezeiten in Fürth Hbf. dargestellt.

Die Bitte des Landkreises Fürth vom 10.05.2012, auch die Variante C 4 (Flügelung der Rangau- und Zenngrundbahn-Züge mit Durchbindung nach/ von Nürnberg Hbf.) in einem Standardisierten Bewertungsverfahren zu begutachten, wurde von der BEG abgelehnt.

Die nächste Projekt-Arbeitskreissitzung ist für den 11. Juni 2013 angekündigt. Es wird erwartet, dass ein Nutzen-Kosten-Indikator für die Variante E 1 vorgelegt wird.

Aus Sicht des Landkreises ist für die Fahrgäste der Rangaubahn eine umsteigefreie Verbindung von / nach Nürnberg Hbf. vor dem Hintergrund der nicht barrierefreien Umsteigesituation in Fürth Hbf. die attraktivste Lösung und daher zu bevorzugen.

Sofern die Variante E 1 einen Nutzen-Kosten-Indikator über „1“ erreicht, wäre eine rasche Realisierung, als Zwischenschritt zu einer späteren Gesamtlösung, zusätzlich mit Durchbindung der Rangaubahn-Züge nach/ von Nürnberg Hbf., zu begrüßen.

2. Auftragserweiterung Gräfenbergbahn (Durchbindung Gräfenbergbahn – Rangaubahn)

Es wurde dem Arbeitskreis das in der Anlage 5 aufgeführte Untersuchungsdesign vorgeschlagen. Weitere Informationen, insbesondere der Nutzen einer Durchbindung der Gräfenbergbahn für die Landkreisbürger, liegen der Verwaltung nicht vor.

Die Stadt Fürth steht einer Durchbindung der Züge zwischen der Gräfenbergbahn und der Rangaubahn neutral gegenüber.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreistag daher folgenden Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Fürth fordert weiterhin im Interesse der Fahrgäste sowohl die Durchbindung der Zenngrundbahn als auch die Durchbindung der Rangaubahn über Fürth Hbf. hinaus nach / von Nürnberg Hbf. Die Variante E1 kann daher nur als Zwischenschritt mit ersten Verbesserungen für beide Linien betrachtet werden.

Es kann kein verkehrlicher Mehrwehrt bei einer Verknüpfung der Gräfenbergbahn mit der Rangaubahn erkannt werden. Davon ist deshalb abzusehen.