



Presseinformation

zur 28. Sitzung des Kreistages (Verabschiedung Kreistag)
am 08.04.2014

TOP 2.3

Schienerpersonennahverkehr - Untersuchung Korridor West

Sachverhalt:

In der Vorlage 479/2013/1 wurde letztmalig über den Stand des von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) vergebenen Gutachtens „Korridor Sektor West“ berichtet. Nunmehr wurde die Untersuchung der „Variante E 1“ abgeschlossen und das Ergebnis am 3. April 2014 präsentiert. Zur Untersuchung der „Durchbindung Rangaubahn- Gräfenbergbahn“ liegen Zwischenergebnisse vor, der endgültige Abschlussbericht steht noch aus.

Variante E 1

Die wesentlichen Ergebnisse sind:

- Mehrverkehr ÖPNV rund 2.400 Personenfahrten/ Werktag,
- Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 1,13,
- Investitionen (Elektrifizierung Zenngrundbahn, Infrastrukturanpassung etc.) in Höhe von 83 Mio. € (netto, ohne Planungskosten),
- 620.000 Zug-km/Jahr höhere Betriebsleistung,
-

Die Variante E 1 (vgl. Anlage) sieht folgendes Fahrplankonzept und Haltepolitik vor:

- Ganztägige, halbstündliche Bedienung im Regional-Expressverkehr zwischen Nürnberg und Würzburg mit Ausnahme der Spätverkehrszeit,
- Stündlicher Expresshalt in Neustadt (Aisch) Mitte, ansonsten Haltepolitik wie bei bisherigem Expresszug
- Stündlich überall haltender Regional-Bahn-Zug zwischen Nürnberg Hbf und Neustadt (Aisch),
- Ganztägige Durchbindung der Zenngrundbahn nach Nürnberg Hbf,
- In der Hauptverkehrszeit verdichtetes Angebot auf der Zenngrundbahn zum Halbstundentakt (ca. 30 % höheres Fahrtenangebot),
- Rangaubahn wie bisher tagsüber im Halbstundentakt endend in Fürth Hbf.

Der Forderung des Landkreises nach einer Untersuchung der Durchbindung der Rangaubahn von und nach Nürnberg Hbf. wurde nicht entsprochen. Begründet wird dies dadurch, dass

- zwischen Fürth Hbf und Nürnberg Hbf. keine freie Fahrplantrasse vorhanden ist,
- durch das Koppeln und Flügeln der Züge in Fürth Hbf ein Zeitverlust entsteht,

- wegen der unterstellten U 3 –Verlängerung bis Gebersdorf bereits eine verbesserte ÖPNV-Anbindung gegenüber dem IST-Zustand besteht.

Die Planungen beziehen sich auf einen Zeithorizont Jahr 2025 ff. Um die Planungen zu realisieren, ist zum einem die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen und zum anderen die Finanzierung der Zugkilometermehrleistungen erforderlich. Die Finanzierung der Investition fällt in die Zuständigkeit des Bundes, die Finanzierung der Zugkilometermehrleistung erfolgt vom Freistaat. Bislang sind dafür weder beim Bund noch beim Freistaat Finanzmittel eingeplant.

Zur Umsetzung des KT-Beschlusses vom 24.06.2013, nach einer Durchbindung auch der Rangaubahn-Züge nach Nürnberg Hbf., wird sich der Landkreis nochmals an die BEG wenden. Zur Umsetzung der Variante E 1 als- Zwischenschritt – wird sich der Landkreis gegenüber den zuständigen Stellen einsetzen.

Durchbindung Rangaubahn - Gräfenbergbahn

Aus dem Zwischenstand der Untersuchung ergab sich kein Nutzen-Kosten-Verhältnis, welches eine Fortführung der Untersuchung als sinnvoll erscheinen lässt.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag nimmt Kenntnis.