

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	05.02.2020	öffentlich - Beschluss

Durchbindung Gräfenbergbahn – Rangaubahn als "Reaktivierung Ringbahn"

Aktenzeichen / Geschäftszeichen SpA-Vpl-Hg-314	
Anlagen: Lageskizze Rangaubahn, Ringbahn und Gräfenbergbahn (Skizze), Vorlage der Stadt Nürnberg mit Anlage (Vpl/120/2020), Auszug aus dem Schlussbericht zum Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg (NVEP)	

Beschlussvorschlag:

(1.) Der Bau- und Werkausschuss erkennt die vier Rahmenbedingungen an, die der Freistaat Bayern als Voraussetzung für die Prüfung der Reaktivierung von Bahnstrecken nennt:

- Eine vom Freistaat anerkannte Prognose muss mehr als 1.000 Reisende pro Werktag in Aussicht stellen.
- Der Freistaat wird keinen Zuschuss zur ggf. erforderlichen Ertüchtigung der Infrastruktur leisten.
- Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreibt die Strecke und Stationen dauerhaft zu einem angemessenen Preis.
- Die Stadt muss ein mit dem Freistaat abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umsetzen.

(2.) Der Bau- und Werkausschuss beauftragt das Baureferat, sich dafür einzusetzen, dass die Verwaltung der Stadt Nürnberg die Kosten für die Instandsetzung der Strecke und den Bau der Haltestellen ermittelt, sowie Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten prüft. Über das Ergebnis der Prüfung soll dem Bau- und Werkausschuss berichtet werden.

(3.) Der Bau- und Werkausschuss beauftragt das Baureferat, sich dafür einzusetzen, dass die Verwaltung der Stadt Fürth an den Untersuchungen der BEG, des ZVGN und der Stadt Nürnberg beteiligt wird.

Sachverhalt:

Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP)

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsentwicklungsplans – NVEP – der Stadt Nürnberg wurde unter anderem das Projekt „Durchbindung Gräfenbergbahn – Rangaubahn“ untersucht und im Schlussbericht befürwortet; vgl. auch beigefügter NVEP-Auszug sowie TOP 17.2 (Ö)

aus der BWA-Sitzung vom 17.11.2010. Das Projekt sieht die Durchbindung der Linien R11 und R21 zu einer Linie über die nördliche und nordwestliche Nürnberger Ringbahnstrecke vor.

Bisherige Entwicklung

Fürther Interessen und Überlegungen

Die Stadt Fürth unterstützt das Anliegen der Stadt Nürnberg, die im NVEP der Stadt Nürnberg entwickelte Idee, eine Durchbindung der Rangaubahn mit der Gräfenbergbahn, weiter vertieft untersuchen zu lassen.

Korridoruntersuchung West

Im Jahr 2014 wurde das Projekt daraufhin von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) „Korridoruntersuchung West“ als Ausbau-Projekt gutachterlich vertieft und volkswirtschaftlich bewertet. Das Ergebnis war negativ, so dass der Freistaat Bayern, als zuständiger Aufgabenträger für den R- und S-Bahn-Verkehr (SPNV) das Projekt nicht weiterverfolgte. Alle Beteiligten einigten sich jedoch auf eine Sicherung der Trasse sowie der Flächen für die Stationen, um das Projekt nicht zu verbauen.

Wechselweise Durchbindung von Zennggrundbahn und Rangaubahn

Parallel zur Korridoruntersuchung West fasste der BWA in seiner Sitzung vom 16.07.2014 auf Antrag der Stadtratsfraktion der Grünen den Beschluss der Befürwortung einer wechselseitigen Durchbindung der Rangaubahn und der Zennggrundbahn ab Fürth-Hauptbahnhof über die Ringbahn nach Nürnberg-Nordost (mit der Gräfenbergbahn) bzw. nach Nürnberg-Hbf. Die Verwaltung der Stadt Fürth hat diesen Vorschlag daraufhin auf Grundlage der in der Korridoruntersuchung West unterstellten Fahrpläne vorgeprüft und ein Konzept für den Umbau des Fürther Hauptbahnhofs entwickelt, da die wechselseitige Durchbindung hier zeitgleich vier Bahnsteigkanten für die dann vier Linien¹ benötigen würde. Da der Freistaat Bayern das Projekt der Durchbindung auf Grundlage der Korridoruntersuchung West bis auf Weiteres nicht weiterverfolgen wollte, wurde die Umsetzung des zweiten Teils des damaligen Beschlusses² wegen der fehlenden Aussicht auf Erfolg vorerst zurückgestellt, bis eine neue / gemeinsame Initiative mit der Stadt Nürnberg und / oder eine Änderung der Haltung der BEG zu erwarten ist.

„Reaktivierung Ringbahn“

Unabhängig von der bisher ablehnenden und auf der negativen NKU beruhenden Haltung der BEG hält die Stadt Nürnberg an der Umsetzung des Projektes fest und sucht neue Wege für eine Umsetzung. Ein solcher Weg wird nun darin gesehen, das Projekt nicht mehr als Ausbau aufzufassen und an den NKU-Kriterien zu messen, sondern als „Reaktivierung einer stillgelegten Strecke“, für die der Freistaat Bayern andere und leichter zu erreichende Kriterien ansetzt. So besteht unter eine Reihe von Bedingungen eine grundsätzliche Bereitschaft der BEG, neue Verkehre auf bisher stillgelegten Eisenbahnstrecken zu bestellen. Zu den Bedingungen zählen eine Mindestnachfrage³, eine Bereitstellung der ertüchtigten Strecke zu Marktpreisen (das sind Trassenentgelte in der vergleichbaren Größenordnung, wie die DB Netz AG sie auf ihren Strecken verlangt) und ein auf das Projekt abgestimmtes und festgelegtes Bus- bzw. ÖPNV-Netz.

Zwar war die für die Durchbindung Gräfenbergbahn – Rangaubahn benötigte Ringbahnstrecke nie stillgelegt und auch zuvor nie im Personenverkehr betrieben worden, die Situation ist jedoch aus Sicht eines Bestellers als sehr ähnlich bzw. vergleichbar einzustufen. Die Stadt Nürnberg möchte die Ringbahn daher nun bei der BEG als „Reaktivierungsstrecke“ anmelden und von BEG und ZVGN untersuchen lassen. Gleichzeitig soll eruiert werden, welche Maßnahmen und Kosten für die Ertüchtigung der Strecke notwendig wären. Hierzu ist u. a. ein Ausbau für eine höhere Geschwindigkeit, die Errichtung von Stationen und ggf. Lärmschutz zu zählen.

Da das Projekt auch das Fürther Stadtgebiet betrifft und die Stadt Fürth das Verfahren ebenfalls positiv sieht, hat die Stadt Nürnberg die Stadt Fürth um eine analoge Beschlussfassung gebe-

¹ Cadolzburg – Gräfenberg, Markt Erlbach – Gräfenberg, Cadolzburg – N-Hbf, Markt Erlbach – N-Hbf.

² „Die Verwaltung wird aufgefordert, zeitnah Gespräche mit dem Zweckverband VGN, der DB AG und der BEG aufzunehmen, um eine Durchbindung und Netzverknüpfung so bald als möglich zu erreichen.“

³ Für einen Stundentakt: 1.000 Reisenden-Kilometer je Werktag pro Kilometer Betriebslänge

ten. Die Beschlussvorlage für den Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg (Sitzung 30.01.2020) ist in der Anlage beigefügt.

In jedem Falle muss die Stadt Fürth Mitglied in den projektbegleitenden Arbeitskreisen werden, die die Potentialanalyse, das Betriebskonzept, die Baumaßnahmen, die Kostenschätzung und das Finanzierungskonzept begleiten, um notwendige Anmerkungen und Hinweise einbringen zu können.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja €
Gesamtkosten			
Veranschlagung im Haushalt			
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 29.01.2020

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 05.02.2020

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: