

---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	30.01.2020	öffentlich	Beschluss

---

**Betreff:**

**Reaktivierung Ringbahn**

**Anlagen:**

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.02.2019

---

**Sachverhalt (kurz):**

Im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans wurde die Durchbindung der stillgelegten Bahntrasse zwischen Nordostbahnhof und Fürth untersucht und in einer ersten Abschätzung als verkehrlich und volkswirtschaftlich sinnvolle Maßnahme bewertet. Eine daran anschließende vertiefende Untersuchung als Planfall in der Korridoruntersuchung Sektor West im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) hat bestätigt, dass der Fahrgastzuwachs und damit der Nutzen einer solchen Durchbindung beträchtlich wäre. Allerdings wären die Kosten der von der BEG geprüften Ausbau- und Betriebsvariante zu hoch, um in einer Standardisierten Bewertung einen positiven Nutzen/Kosten-Faktor zu erreichen. Da der hohe verkehrliche Nutzen der Durchbindung in beiden Untersuchungen anerkannt wurde, hat sich die Stadt Nürnberg mit der BEG darauf verständigt, die Flächen für potentielle Haltepunkte weiterhin freizuhalten, um das Projekt zu einem späteren Zeitpunkt realisieren zu können. Zwischenzeitlich lassen die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Einzugsbereich der möglichen Haltepunkte sowie neue städtebauliche Entwicklungen im Bereich Thon, Wetzendorf und Muggenhof einen noch höheren Fahrgastzuwachs für einen Linienbetrieb auf der Trasse der Ringbahn erwarten.

Aufgrund der derzeitigen Diskussionen um Klimaschutz und die erforderliche Verkehrswende plant die DB AG die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Da bei der Reaktivierung von Strecken andere Kriterien anzusetzen sind als beim Aus- oder Neubau einer Strecke, besteht auch für die Durchbindung der Gräfenbergbahn über die Trasse der Ringbahn nach Fürth die Möglichkeit, in das Programm aufgenommen zu werden. Der Freistaat Bayern, der für die Bestellung von Verkehrsleistungen in Bayern zuständig ist, nicht aber für die Infrastruktur, hat sich bereit erklärt, die Beauftragung eines Verkehrsunternehmens für den Betrieb auf den reaktivierten Strecken zu prüfen, wenn folgende vier Rahmenbedingungen erfüllt sind:

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

Voraussetzung dafür, dass der Freistaat die Beauftragung von Verkehrsleistungen auch auf der Ringbahnstrecke prüft, sind Beschlüsse des Nürnberger Stadtrates und des Fürther Stadtrates, in denen jeweils die vier genannten Kriterien für die Reaktivierung von Bahnstrecken anerkannt werden. Mit diesen Beschlüssen kann der für stadtgrenzüberschreitende Projekte zuständige Zweckverband des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg federführend den Freistaat bitten,

die BEG gemeinsam mit dem VGN mit der Aktualisierung der Potentialanalyse und der Erarbeitung eines Betriebskonzeptes zu beauftragen.

Da die Anzahl der Strecken begrenzt ist, die reaktiviert werden sollen, muss das Anliegen der Stadt Nürnberg, die Ringbahnstrecke in die Liste der zu prüfenden Strecken aufzunehmen, möglichst bald gemeldet werden. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, dass der AfV einen Beschluss zur Anerkennung der vier Kriterien fasst, damit der Freistaat die BEG gemeinsam mit dem VGN zügig mit der Erarbeitung der Potentialanalyse und des Betriebskonzeptes beauftragen kann. Gleichzeitig wird die Verwaltung beauftragt, Kosten für die Instandsetzung der Strecke und den Bau der Haltestellen zu ermitteln sowie Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zu prüfen.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€

**Folgekosten**

€ pro Jahr

- dauerhaft     nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

- Nein (→ *weiter bei 3.*)
- Ja
- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von                   Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

**2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt** (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es sind keine Belange mit Diversity-Relevanz betroffen.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
- 
- 
-

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Verkehrsausschuss 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 Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Kosten für die Instandsetzung der Strecke

und den Bau der Haltestellen zu ermitteln sowie Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zu prüfen. Über das Ergebnis der Prüfung soll dem Verkehrsausschuss berichtet werden.

## Schuh, Claudia

**Von:** Sopper, Petra  
**Gesendet:** Freitag, 15. Februar 2019 15:00  
**An:** SPD-Fraktion; Ref.VI  
**Cc:** CSU; Die\_Ausschussgemeinschaft; SRatGehrkeJExt; SRatDoerflerJExt; Grüne, Stadtratsfraktion Nürnberg; 'Linke\_Liste'; Ollert, Ralf; Suhr, Johannes  
**Betreff:** Antrag-Eingangsbestätigung  
**Anlagen:** Antr\_Ringbahn Express.pdf  
**Priorität:** Hoch

An die Vorsitzende  
der Stadtratsfraktion der SPD  
Frau Stadträtin Dr. Anja Pröbß-Kammerer

Ihr Antrag: Ringbahn-Express vom Nordostbahnhof nach Fürth

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

wir bestätigen den Eingang Ihres Schreibens vom 05.02.2019.

Im Auftrag von Herrn Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly teilen wir Ihnen mit, dass er die Behandlung Ihres Antrages im

Verkehrsausschuss

veranlasst hat.

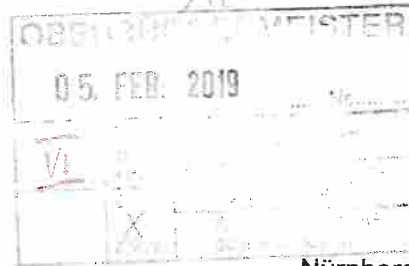
Mit freundlichen Grüßen  
Bürgermeisteramt  
i. A.  
Sopper

BAUREFERAT	
18 FEB. 2019	
A 21/19	
1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12

VpL Nr.			
3. Anstalt			
21. FEB. 2019			
D	J	E	U
R			

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Dr. Ulrich Maly  
Rathaus  
90403 Nürnberg



Nürnberg, 05. Februar 2019  
Brehm

### Ringbahn-Express vom Nordostbahnhof nach Fürth

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

beim Blick von oben auf das Nürnberger Nahverkehrsnetz fällt auf, dass es im Norden keine leistungsfähige West-Ost-Verbindung gibt. Wer zum Beispiel von Fürth kommend zum Nordostbahnhof will, muss die stark ausgelastete U-Bahn-Verbindung über den Plärrer und Hauptbahnhof oder alternativ den vergleichsweise langsamen Ringbus nehmen.

Dieses Defizit wurde in den letzten Jahren immer wieder thematisiert und parteiübergreifend eine Durchbindung der Gräfenbergbahn über die Ringbahn nach Fürth ins Gespräch gebracht. Damit könnte auch der angedachte Campus für die Erziehungswissenschaften auf dem früheren Schöller-Areal erschlossen und der Hochschul- und Forschungsstandort auf AEG angebunden werden. Das Vorhaben scheiterte bisher an der mangelnden Förderfähigkeit wegen zu hoher Kosten, aber auch an der zurückhaltenden politischen Unterstützung der Staatsregierung.

Da die Ringbahn-Trasse bereits jetzt für den „Auftank-Verkehr“ der Gräfenbergbahn genutzt wird, ist sie grundsätzlich technisch befahrbar. Wenn ein Komplettausbau durch den Freistaat derzeit nicht realisierbar ist, sollte er zumindest eine Express-Linie von Fürth zum Nordostbahnhof ohne neue Haltepunkte prüfen lassen. Bei entsprechender Nachfrage könnten dann in einem zweiten Ausbauschnitt neue Haltepunkte z.B. in Thon und im Nürnberger Westen geschaffen werden.

Vor diesem Hintergrund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

#### Antrag:

Die Verwaltung sucht das Gespräch mit Freistaat, VGN und Bahn zur Realisierung einer Ringbahn-Express-Linie.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm  
stv. Fraktionsvorsitzender

