

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH · Boschetsrieder Straße 69 · 81379 München

Stadt Fürth
Baureferat
Frau Lippert
Stadtbaurätin
90744 Fürth

Stadt Fürth - Baureferat								
Eingegangen: 24. OKT. 2019								
Rd/Nr ZS:	ZWS:	GWf		Baf	Stef	SpA	GrfA	TfA
		Techn.	Kaufm.					
1. zur Kts.	2. z. w. V.	3. zur Stellungnahme			Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH			
		4. Antwort vorlegen			Boschetsrieder Straße 69			
		5. Rücksprache			81379 München			
					Jura Kojetinsky			
					Telefon: +49 89 748825-25			
					Fax: +49 89 748825-50			
					jura.kojetinsky@bahnland-bayern.de			
					Unser Zeichen: JK			
					www.bahnland-bayern.de			

Ref II

*I. Vorab OB + SpA + Ref II
partial 2. K.*

II. NW Ref-Kunde - Ref. V. 24.10.19 L

III. Stellungnahme im BWA durch SpA

München, 10.10.2019

Durchbindung von Rangaubahn und Gräfenbergbahn

Ihr Schreiben vom 06.09.2019 (V-61-Vpl-Bo)

Sehr geehrte Frau Lippert,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 06.09.2019, in dem Sie eine mögliche Durchbindung der Bahnlinien Cadolzburg – Fürth (Rangaubahn) und Nürnberg Nordost – Gräfenberg (Gräfenbergbahn) ansprechen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft plant, finanziert und kontrolliert den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB). In diesem Rahmen sind wir auch für die Bestellung der Zugleistungen auf der Rangaubahn und der Gräfenbergbahn zuständig. Gerne unterstützen wir die Suche nach konstruktiven Lösungen für den ÖPNV in der Region.

Wie Sie zutreffend schreiben, haben wir im Rahmen unserer Untersuchungen zur Erweiterung der S-Bahn Nürnberg (Sektoruntersuchung West) im Jahr 2014 in einem Gutachten auch die Durchbindung der Züge von Cadolzburg nach Gräfenberg untersuchen lassen. Das Gutachten wurde vom VGN und vom damaligen Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr sowie der Deutschen Bahn AG begleitet. Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Bewertung nicht tragfähig ist. Der ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor war nicht nur kleiner als der kritische Schwellenwert von 1,0, sondern lag sogar im negativen Bereich. Das bedeutet, dass die Maßnahmen nicht nur einen nicht ausreichenden Nutzen hätten, sondern sogar einen gesamtwirtschaftlichen Schaden bewirken würden. Vor dem Hintergrund dieses leider sehr eindeutigen Ergebnisses ist auch bei einer Erhöhung des Fahrgastpotenzials durch die von Ihnen beschriebene Siedlungsentwicklung kein ausreichender Nutzen-Kosten-Faktor absehbar.

Laut Gutachter hat die Untersuchung allerdings auch gezeigt, dass das Verkehrspotenzial auf dem Durchbindungsabschnitt Chancen für eine Verbesserung der inner- und zwischenstädtischen ÖPNV-Angebote im Bereich Fürth und Nürnberg Nord bietet. Der Gutachter hatte daher vorgeschlagen zu prüfen, ob das Potenzial dieser Verbindung nicht durch andere Lösungen mit einem geringeren Investitionsbedarf bspw. durch Integration in ein ÖPNV-Gesamtverkehrskonzept abgeschöpft werden könnte.

Ein Unternehmen des Freistaats Bayern

Aufsichtsratsvorsitzender: Dr. Hans Reichhart · Geschäftsführer: Thomas Prechtl (Sprecher), Bärbel Fuchs
Sitz der Gesellschaft: München · AG München, HRB 111 279 - USt-IdNr. DE 175 858 713
HypoVereinsbank · IBAN: DE42 7002 0270 5800 5232 40 · BIC: HYVEDE33XXX

Öffentliche Verkehrsmittel:

U3 (Obersendling), S7, S20, BOB, Meridian (Siemenswerke), Bus 53, 136 (Hofmannstr.)

Wir halten diese Überlegungen für nachvollziehbar, weisen allerdings darauf hin, dass sich unsere Zuständigkeit allein auf den SPNV beschränkt. Ein ÖPNV-Gesamtverkehrskonzept wäre Aufgabe der Träger des allgemeinen ÖPNV, also der Landkreise und kreisfreien Städte. Bei der Durchbindung der Rangaubahn auf die Gräfenbergbahn mit SPNV-Bedienung würde es sich um eine Reaktivierung handeln, für die die Reaktivierungskriterien des Freistaats gelten würden. Hierbei läge die Finanzierung der Infrastrukturertüchtigung in der Hand der Region. Für Reaktivierungen gelten im Freistaat die nachfolgend genannten einheitlich festgelegten Kriterien. Bevor das Reaktivierungsverfahren gestartet werden kann, müssen alle betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger Grundsatzbeschlüsse fassen, in denen sie diese Kriterien verbindlich anerkennen. Die Kriterien sind:

1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergibt, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).
2. Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
3. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.
4. Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes ÖPNV-Konzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

Auf dieses 4. Reaktivierungskriterium zielt der Vorschlag des Gutachters, das Potenzial der Verbindung durch Integration in ein Gesamtverkehrskonzept zu erfassen. Es käme also darauf an, ein solches Gesamtverkehrskonzept zu erstellen, das ein für die Reaktivierung ausreichendes Potential erschließen kann.

Eine weitere aus unserer Sicht ebenfalls untersuchenswerte Möglichkeit wäre die in Ihrem Schreiben angesprochene Lösung einer Stadtbahn unter Nutzung der Eisenbahngleise. Die Maßnahme läge dann allerdings außerhalb unserer Zuständigkeit, da Stadtbahnen nicht dem SPNV, sondern dem allgemeinen ÖPNV zuzuordnen sind.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH


Bärbel Fuchs


i.V. Kord Simons
Abteilungsleiter Infrastruktur