



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Angelika Weikert SPD**
vom 27.05.2014

Stand der Planungen für die Verbindung der Gräfenbergbahn mit der Rangaubahn

Durch die Wiederinbetriebnahme eines bis heute sporadisch genutzten Teilstückes der Nürnberger Ringbahn könnte die Gräfenbergbahn mit der Rangaubahn verbunden werden.

Vertreter der Stadt Nürnberg sehen in diesem Vorhaben eine sinnvolle und wünschenswerte Maßnahme, um den öffentlichen Nahverkehr in der Region weiterzuentwickeln und eine bessere Anbindung der wachsenden Wohngebiete im Nürnberger Norden zu erreichen. Auch vonseiten der Bevölkerung erhält das Projekt Zustimmung.

Die Stadt Nürnberg hat bereits vor mehreren Jahren ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dessen Rahmen für dieses Teilstück ein Kosten-Nutzen-Faktor von 1,57 errechnet wurde. Somit würde der Wert von 1,0, ab dem derartige Projekte zuschussfähig sind, deutlich überschritten. Die notwendigen Investitionskosten wurden auf 20 Millionen Euro beziffert.

Die in der Folge anberaumten Gespräche zwischen Stadtverwaltung, Zweckverband VGN, der Deutschen Bahn und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sind 2011 ins Stocken geraten. Medienberichten zufolge hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft ein Alternativgutachten in Auftrag gegeben, das von einem deutlich niedrigeren Kosten-Nutzen-Faktor ausgeht und die notwendigen Investitionskosten weitaus höher ansetzt.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat bisher noch keinen Abschlussbericht zu ihrem Gutachten vorgelegt, stuft die Chancen für eine Realisierung des Vorhabens allerdings für gering ein.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wann ist die Fertigstellung und Vorlage des Abschlussberichtes zum Gutachten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zur Prüfung des Projektes geplant?
2. Wie erklärt sich die Staatsregierung die Differenzen zwischen den beiden oben genannten Gutachten bezüglich des Kosten-Nutzen-Faktors sowie der notwendigen Investitionssumme?
3. Liegen der Staatsregierung eigene Erkenntnisse zur notwendigen Investitionssumme sowie zum Kosten-Nutzen-Faktor und somit zur Förderfähigkeit des Vorhabens vor? Wenn ja, welche?
4. Welcher weitere Verlauf ist für das Verfahren nach der Vorlage des Gutachtens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft vorgesehen?

5. Welche Schritte plant die Staatsregierung, um die Realisierung des Projekts zu unterstützen?

6. Welchen Standpunkt vertritt die Staatsregierung bezüglich des Vorhabens, den vorhandenen Teilabschnitt der Nürnberger Ringbahn auszubauen und so einen Lückenschluss zwischen Gräfenbergbahn und Rangaubahn zu schaffen?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 18.07.2014

1. Wann ist die Fertigstellung und Vorlage des Abschlussberichtes zum Gutachten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zur Prüfung des Projektes geplant?

Das Gutachten wurde unter Federführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) durch die Gutachter Intraplan, SMA und Vössing erstellt. In den regelmäßigen Sitzungen waren neben den Gutachtern und der BEG auch Vertreter der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), der Deutschen Bahn sowie des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) anwesend. Der Entwurf des Abschlussberichtes zur Untersuchung der Durchbindung der Gräfenbergbahn zur Rangaubahn liegt der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, der VGN GmbH sowie dem StMI vor. Die Ergebnisse des Abschlussberichts sollen in Kürze veröffentlicht werden.

2. Wie erklärt sich die Staatsregierung die Differenzen zwischen den beiden oben genannten Gutachten bezüglich des Kosten-Nutzen-Faktors sowie der notwendigen Investitionssumme?

Das aktuelle Gutachten zur Durchbindung der Gräfenbergbahn zur Rangaubahn berücksichtigt die aktuellen Vorgaben und Richtlinien (bspw. Entfall des sog. Schienenbonus beim Lärmschutz). So sind allein für Schallschutzmaßnahmen des zu reaktivierenden innerstädtischen Abschnitts Fürth – Nürnberg Nordost Investitionen in Höhe von über 13 Mio. € zu erwarten. Die Gesamtsumme weiterer flankierender Maßnahmen wie bspw. eines neuen Zugbegegnungsbahnhofes in Nürnberg Nord, des Baus dreier neuer Stationen an der zu reaktivierenden Strecke, der Streckenertüchtigung des Abschnitts Fürth – Nürnberg Nordost sowie notwendiger gleichzeitiger Einfahrten in Eschenau und Heroldsberg

lassen deutlich höhere Investitionen erwarten. Diese belaufen sich laut Gutachten auf über 33 Mio. €. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass trotz eines vergleichsweise hohen Fahrgastpotenzials sich die Maßnahme bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung als nicht tragfähig erweist. So übersteigen die mit der Durchbindung verbundenen laufenden ÖPNV-Kosten auch ohne Berücksichtigung des Kapitaldienstes für die Infrastrukturinvestitionen den erzielbaren Nutzen. Mit der Investition in die ortsfeste Infrastruktur würde somit ein gesamtwirtschaftlicher Schaden produziert. Maßgeblich hierfür sind laut Gutachter neben der fehlenden Anpassung des Bussystems vor allem die hohen Betriebskosten der Durchbindungslösung sowie die erheblichen Unterhaltungskosten der Infrastruktur.

3. Liegen der Staatsregierung eigene Erkenntnisse zur notwendigen Investitionssumme sowie zum Kosten-Nutzen-Faktor und somit zur Förderfähigkeit des Vorhabens vor? Wenn ja, welche?

Siehe Antwort zu 1 und 2.

4. Welcher weitere Verlauf ist für das Verfahren nach der Vorlage des Gutachtens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft vorgesehen?

Da das Ergebnis des Gutachtens von einem gesamtwirtschaftlichen Schaden ausgeht, kann das Projekt im Rahmen des SPNV mit den unterstellten Randbedingungen nicht weiterverfolgt werden. Der Gutachter weist jedoch darauf hin, dass an anderer Stelle zu prüfen wäre, ob die in der Untersuchung ersichtlichen Verkehrspotentiale nicht auch durch andere Lösungen im Bereich des ÖPNV abgeschöpft werden könnten. Hierzu wird zwischen Freistaat und Kommunen eine Verständigung über mögliche Alternativen erfolgen.

5. Welche Schritte plant die Staatsregierung, um die Realisierung des Projekts zu unterstützen?

Siehe hierzu die Antwort zu 4.

6. Welchen Standpunkt vertritt die Staatsregierung bezüglich des Vorhabens, den vorhandenen Teilabschnitt der Nürnberger Ringbahn auszubauen und so einen Lückenschluss zwischen Gräfenbergbahn und Rangaubahn zu schaffen?

Siehe hierzu die Antwort zu 4.