



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Zweckverband StUB · Nägelsbachstr. 49a · 91052 Erlangen

An die
Stadt Erlangen
Planungs- und Baureferat
Herrn Josef Weber
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Geschäftsstelle

Nägelsbachstraße 49a
91052 Erlangen
Kontakt: Daniel Große-Verspohl
Geschäftsleiter
Telefon: 09131 / 933 084-22
Telefax: 09131 / 933 084-11
daniel.grosse-verspohl@stadtumlandbahn.de
www.stadtumlandbahn.de

Unser Zeichen / Schreiben:
Antwort Anfrage erli 20180625

Ihr Schreiben / Zeichen:

Datum:
12.10.2018

Anfrage zum Stadtrat vom 25.06.2018

Sehr geehrter Herr Weber,

vielen Dank für die Weiterleitung der Anfrage der Stadtratsgruppe der Erlanger Linken zum Stadtrat vom 25.06.2018.

Aus Sicht des Zweckverbandes stellen sich die einzelnen Punkte wie folgt dar:

Zu den Fragen:

- 1.:

1. Gefährdet die geplante Südumgehung Herzogenaaurach die Förderfähigkeit der STUB ?
 - a. Wurde geprüft, wie viele Fahrgäste statt der STUB diese geplante Südumgehung nutzen würden ? Mit welchem Ergebnis ?
 - b. Wurde geprüft, wie sich die Südumgehung auf den Kosten-Nutzen-Faktor der STUB auswirkt ? Mit welchem Ergebnis ?

Die Förderfähigkeit ist anhand des Verfahrens der Standardisierten Bewertung immer anhand des Gesamtprojekts zu überprüfen. Diese Prüfung findet derzeit im Rahmen einer Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung statt. Die Herzogenaauracher Südumgehung war nicht Teil der Untersuchung von 2012/15, umgekehrt werden allerdings auch mehrere damals berücksichtigte Straßenbauprojekte nach derzeitigem Stand nicht realisiert werden. Wie im UVPA am 25.09.2018 bereits ausgeführt, bleibt der Nutzen-Kosten-Indikator nach derzeitigem Erkenntnisstand auch mit den eingeflossenen Änderungen, darunter die Berücksichtigung der Herzogenaauracher Südumgehung, im Bereich von 1,1 und damit im förderfähigen Bereich.

Die Berechnung des Einflusses von Einzeleffekten ist aufgrund von Wechselwirkungen nicht möglich. Die prognostizierte Fahrgastzahl für den Verkehr zwischen Erlangen und Herzogenaurach auf der StUB hat sich gegenüber den Berechnungen von 2012 und 2015 jedoch erheblich erhöht.

• 2./3.:

2. Gefährdet eine Reaktivierung der Aurachtalbahn die Förderfähigkeit der STUB ?

a Wurde geprüft, wie viele Fahrgäste statt der STUB die Aurachtalbahn nutzen würden ? Mit welchem Ergebnis ?

b Wurde geprüft, wie sich die Aurachtalbahn auf den Kosten-Nutzen-Faktor der STUB auswirkt ? Mit welchem Ergebnis ?

3. Wenn nicht geprüft wurde: Worauf stützen sich Aussagen über Förderschädlichkeit der Aurachtalbahn und Nicht-Schädlichkeit der Südumgehung ?

Bei der Prüfung von Kosten und Nutzen nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung wird die Gesamtauswirkung einer Maßnahme auf den ÖPNV im Betrachtungsraum geprüft. Wenn sich die für die Relation Herzogenaurach – Erlangen unterstellte Gesamtnachfrage auf zwei projektierte ÖPNV-Linien aufteilen muss, ist es unstrittig, dass beide Linien für sich genommen weniger Fahrgäste anziehen, als wenn die jeweilige Linie allein projektiert würde. Außerdem wären Investitions- und Betriebskosten der zweiten Linie einzukalkulieren. Angesichts der bisherigen Nutzen-Kosten-Berechnungen zur StUB kann plausibel ausgeschlossen werden, dass die Einbeziehung einer zweiten Schienenverkehrs-Linie Erlangen – Herzogenaurach zu einer Bewertung größer 1 führen würde.

Konkrete Aussagen über Fahrgastzahlen auf der Aurachtalbahn als Teil der StUB finden sich in der Untersuchung der sog. „BI-Variante“ im Rahmen der Standardisierten Bewertung von 2012. Hierbei ist der Herzogenauracher Ast der StUB über die Aurachtalbahn geführt worden, ohne eine zusätzliche Führung über HerzoBase. Die BI-Variante hat bekanntlich einen Nutzen-Kosten-Faktor von 0,77 erreicht und ist damit als nicht förderfähig ausgeschieden.

Der Zweckverband merkt hierzu außerdem an, dass seinerzeit eine eingleisige Betriebsführung auf der Aurachtalbahn bei einem 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit unterstellt wurde. Dies ist sehr störungsanfällig und ein stabiler Betriebszustand in der Praxis nicht zu erreichen. Die Kosten für die Zweigleisigkeit hätten den Faktor jedoch erkennbar noch weiter nach unten gedrückt, so dass dies seinerzeit nicht weiter untersucht wurde. Durch den 10-Minuten-HVZ-Takt sind die Fahrgastzahlen nur bedingt mit jenen der parallelen Untersuchung des „L-Netzes“ (über Kosbacher Brücke, Büchenbach und HerzoBase) vergleichbar, da dort der 10-Minuten-Takt in Büchenbach West endet und im Abschnitt Büchenbach West – Herzogenaurach seinerzeit nur ein 20-Minuten-Takt unterstellt war. Der dichtere Fahrplan der BI-Variante führte als solcher zu mehr Nachfrage gegenüber dem L-Netz, aber auch zu mehr Betriebskosten.

Zu den von der Stadtratsgruppe angeführten „Hintergründen“:

Hintergrund:

Herr Hacker, der Bürgermeister von Herzogenaurach, argumentiert, dass die Reaktivierung der Aurachtalbahn die Förderfähigkeit der STUB gefährde, und will diese Reaktivierung deshalb verhindern. Die Bürger wird interessieren, ob diese Annahme durch Zahlen und Fakten belegt ist. Ist sie es nicht, macht der unbegründete Ausschluss dieser Alternative u.E. die STUB-Planung rechtlich angreifbar.

Gleichzeitig treibt der o.g. Bürgermeister die Südumgehung voran. Diese verbindet wie die Aurachtalbahn - Frauenaaurach und Erlangen mit der Innenstadt von Herzogenaurach und dem Scheffler-Werk. Trotzdem den Einfluss der Südumgehung auf die Nutzung und Förderfähigkeit der STUB nicht zu untersuchen, gefährdet u.E. den Nachweis der Förderfähigkeit der STUB.

Wir weisen darauf hin, dass die Aurachtalbahn vergleichsweise schnell und für vergleichsweise wenig Geld eine schnelle und umweltfreundliche Schienen-Anbindung von Herzogenaurach, aber auch von Kriegenbrunn und Frauenaaurach an das S-Bahnnetz und damit mittelbar den Bahnfernverkehr ermöglichen würde

- Es ist zu unterscheiden zwischen einer Führung der StUB über die Aurachtalbahn und den Vorschlägen, die eine zusätzliche Reaktivierung der Aurachtalbahn als Eisenbahn fordern.
- Wir untersuchen Trassenführungen über die Aurachtalbahn als Straßenbahn oder als technische Kombination aus Eisenbahn und Straßenbahn („Tram-Train“) im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für die StUB. Insofern ist es theoretisch möglich, dass der Korridor der Aurachtalbahn Teil der StUB wird. Die ursprünglichen Planungen von 1993 haben dies westlich Frauenaaurach auch so vorgesehen, allerdings schon damals unter Betrachtung einer Alternative über Büchenbach und die damals gerade als militärische Liegenschaft aufgegebene HerzoBase. Für diese Alternative haben sich die Beteiligten bei der Erstellung der Fördermittel-Rahmenanmeldung aufgrund der aus heutiger Sicht besseren Erschließungswirkung bewusst entschieden. Diese Entscheidung wird im Rahmen des Raumordnungsverfahrens einer formalisierten Prüfung unterzogen.
- Aufgrund vorgenannter Betrachtung im Raumordnungsverfahren ist die Annahme falsch, dass wir die Aurachtalbahn zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereits ausgeschlossen hätten. Als technisch nicht machbar wurde lediglich ein Vorschlag bewertet, der eine Reaktivierung als Eisenbahn mit Nutzung der vorhandenen Einbindung in die Hauptstrecke der DB im Abschnitt Erlangen-Bruck – Erlangen Bf gewünscht hat.
- Aus der Befassung mit diesem Vorschlag ist sehr deutlich geworden, dass eine Nutzung der Aurachtalbahn wesentliche Hoffnungen der Befürworter nicht erfüllt:
 - Eine Nutzung der Aurachtalbahn wird nicht „vergleichsweise schnell“ zu realisieren sein, da
 - ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wäre.
 - im Stadtgebiet Erlangen mindestens ein Biotop unmittelbar auf der Strecke liegt. Auch der Zustand der Strecke im Stadtgebiet Herzogenaurach, für den keine aktuelle Biotopkartierung vorliegt, lässt auf das Vorhandensein umweltrechtlich relevanter Punkte schließen. Eine fachliche Untersuchung auch des Korridors der Aurachtalbahn erfolgt im Rahmen des Fachbeitrags Umwelt zum Raumordnungsverfahren.

- die bestehende Einbindung in den Bahnhof Erlangen-Bruck nicht für einen regelmäßigen Personenverkehr ausgelegt ist und ihre Nutzung zu massiven Kapazitätseinschränkungen im Verkehr beider Richtungsgleise Bamberg – Nürnberg der DB-Hauptstrecke führen würde
 - das Oberbau-Material des stillgelegten Streckenteils ein Alter und einen Zustand erreicht hat, in dem es nicht mehr verwendbar erscheint.
- Eine Nutzung der Aurachtalbahn ist nicht für „vergleichsweise wenig Geld“ zu realisieren. Allein die Kosten für ein Einfädelungsbauwerk im Bahnhof Erlangen-Bruck werden vom StMI (zuständige Abteilung inzwischen in das StMB überführt) „aufgrund aktueller Erfahrungen bei anderen Überwerfungsbauwerken voraussichtlich im hohen zweistelligen Millionenbereich“ beziffert. Die DB Netz betrachtet selbst ein solches Überwerfungsbauwerk nicht als Lösung und hat uns mit E-Mail vom 16.05.2018 mitgeteilt „selbst bei höhenfreier Einfädelung ist aufgrund der hohen Streckenbelastung auf den Hauptstrecken eine Weiterführung der Verkehre aus/nach Herzogenaurach nicht möglich“.
- Das Scheitern des Vorschlags einer Reaktivierung als Eisenbahn gründet sich daher, wie im Herzogenauracher Stadtrat am 17.05.2018 dargestellt, auf der Bewertung, dass das Vorgeschlagene betrieblich nicht machbar ist. Diese Einschätzung wurde von den regional zuständigen Mitarbeitern der DB Netz, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und dem StMI geprüft und bestätigt. Dieser Vorschlag ist daher einer der wenigen eingereichten Vorschläge, die nicht einmal einer groben Plausibilisierung der technischen Machbarkeit Stand gehalten haben.
 - Der Freistaat Bayern als für Eisenbahnen zuständiger Aufgabenträger kam in einer Einschätzung für Staatsminister Herrmann ebenfalls zu einem ablehnenden Ergebnis: „Die Maßnahme ist somit weder kurzfristig noch kostengünstig umsetzbar. Die notwendigen Investitionen müssten wiederum durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung abgesichert werden. Es ist nicht zu erwarten, dass der Nutzen der Strecke die erforderlichen Investitionen rechtfertigen würde.“
 - Auch die Äußerungen von Dr. Hacker im Herzogenauracher Stadtrat haben sich auf diese Einschätzung des StMI bezogen.

Mit freundlichen Grüßen



Daniel Große-Verspohl

Geschäftsleiter