



## Stadtbahnkonzept in den StUB-Mitfallvarianten

Die Stadt-Umland-Bahn (StUB) soll in zwei Mitfallvarianten nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren aus gesamtwirtschaftlicher Sicht bewertet werden,

- dem „Mitfall 1“ („StUB-T-Netz“) und
- dem „Mitfall BI“ (Abschätzung des Nutzen-Kosten-Faktors).

Vereinbarungsgemäß werden die beiden StUB-Mitfallvarianten jeweils als **Gesamtnetz** bewertet. Das Gesamtnetz berücksichtigt unterschiedliche Streckenabschnitte mit unterschiedlichem Verkehrswert.

Das „StUB-T-Netz“ und der „Mitfall BI“ unterscheiden sich hinsichtlich der StUB-Streckenführung nur in den Bereichen westlich der DB-Hauptstrecke Bamberg - Erlangen - Nürnberg. Östlich der Bahnstrecke ist die Streckenführung bzw. Haltestellenfolge identisch.

Bereits mit den zum derzeitigen Planungsstand vorliegenden Erkenntnissen hinsichtlich der Nachfrageströme kann mit hoher Wahrscheinlichkeit festgestellt werden, dass der StUB-Streckenabschnitt Neunkirchen am Brand - Kleinsendelbach - Eschenau einen Verkehrswert haben wird, der einen schienengebundenen ÖPNV sowohl aus betriebswirtschaftlicher als auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht nicht rechtfertigt:

- Zwischen Eschenau und Kleinsendelbach liegt das Fahrgastaufkommen im Ohnefall bei 600 bis 800 Personenfahrten pro Tag, zwischen Kleinsendelbach und Neunkirchen am Brand zwischen 800 und 1.000 Fahrgästen pro Tag.
- Wenn es gelänge, mit Einführung einer Stadt-Umland-Bahn dieses Fahrgastaufkommen zu verdoppeln, läge es zwischen Kleinsendelbach und Eschenau bei maximal 1.600 Fahrgästen, zwischen Kleinsendelbach und Neunkirchen am Brand bei maximal 2.000 Fahrgästen.

Diese Fahrgastaufkommenswerte sind für Erstinvestitionen in den schienengebundenen ÖPNV erfahrungsgemäß viel zu niedrig. Bei einer Bewertung des StUB-Gesamtnetzes kann somit im Vorfeld unstrittig festgestellt werden, dass eine Berücksichtigung des StUB-Streckenabschnitts Neunkirchen am Brand - Kleinsendelbach - Eschenau die Gesamtbewertung in jedem Fall **negativ** beeinflusst. **Da bei den Bewertungen zum StUB-Netz keine iterativen Planungsschritte vorgesehen sind, empfehlen wir, bei den Bewertungen der beiden Mitfallvarianten auf den StUB-Streckenabschnitt Neunkirchen am Brand - Kleinsendelbach - Eschenau zu verzichten.**

Während sich der StUB-Streckenabschnitt Neunkirchen am Brand - Eschenau auf

- die Vorhaltungskosten Fahrweg und ortsfeste Einrichtungen,
- die Vorhaltungskosten Fahrzeuge und
- die Betriebsführungskosten ÖPNV

gleichermaßen auswirkt, entstehen zusätzliche Kosten bei einer Taktverdichtung in den Schwachlastzeiten (NVZ und SVZ) nur bei

- den laufeleistungsabhängigen Unterhaltungskosten Fahrzeuge,
- den Energiekosten Fahrzeuge und
- den Personalkosten.

Bei den bisher geplanten StUB-Betriebskonzepten wird in beiden Mitfallvarianten auf allen StUB-Linien tagsüber ein einheitlicher Takt gefahren, d.h., dass auch in der NVZ die Bedienungshäufigkeit der HVZ beibehalten wird. Derartige Konzepte sind im innerstädtischen Verkehr zu rechtfertigen, in keinem Fall jedoch im klassischen Stadt-Umland-Verkehr, weil hier während der Hauptverkehrszeiten nahezu 80% des Gesamtverkehrsaufkommens abgewickelt werden. Wir schlagen deshalb vor, auf den Außenästen in der NVZ Stadtbahnlinien in einem 40-Minuten-Takt zu planen, die endgültige Festlegung jedoch in Abhängigkeit von den Planungen zum ergänzenden Busliniennetz zu treffen.

Wir bitten die im projektbegleitenden Arbeitskreis vertretenen Institutionen uns bis **15. Juni 2010** ihr **Einverständnis** bzw. ihre **Ablehnung** zu dem aus unserer Sicht vorzunehmenden Reduktionsspektrum bei den StUB-Mitfallvarianten mitzuteilen. Wir dürfen in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinweisen, dass zusätzliche Variantenrechnungen nicht Gegenstand unseres Auftrages sind und mit zusätzlichem Aufwand bzw. zusätzlichen Kosten gekoppelt wären.

München, 27. Mai 2010

gez. Utz Senger