

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie



Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Name
Christian Hahn

Telefon
089 2162-2779

Telefax
089 2162-2818

E-Mail
Christian.Hahn@
stmwivt.bayern.de

Vorab per E-Mail

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Gebbertstraße 1
91051 Erlangen

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
09.06.2010

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom

München,
15.07.2010

S-Bahn Nürnberg – Forchheim hier: Antrag der Grünen Liste im Erlanger Stadtrat zum S-Bahn- Verschwenk im Knoblauchsland

Anlage: Schreiben von Frau Staatssekretärin Hessel vom 8. April 2010

Sehr geehrte Frau Willmann-Hohmann,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 9. Juni 2010, in der Sie uns um Stellungnahme zum Antrag der Grünen Liste im Erlanger Stadtrat zum S-Bahn-Verschwenk im Knoblauchsland bitten.

Hinsichtlich der Haltung des Freistaates zum S-Bahn-Verschwenk möchte ich auf beiliegendes Schreiben von Frau Staatssekretärin Hessel an den Bayerischen Landtag vom 8.04.2010 verweisen.

Auch die neuerliche Sensitivitätsbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass auch unter Berücksichtigung des Großteils der Kritikpunkte der Stadt Fürth für den Mitfall „Bestandstrasse“ ein Nutzen-Kosten-Indikator über 1,0 nicht

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München
Öffentliche Verkehrsmittel: U4, U5 (Lehel); 17, 100 (Nationalmuseum/Haus der Kunst)

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de



nachweisbar ist (0,87 statt bisher 0,93), während für den geplanten Mitfall „Verschwenk“ auch weiterhin ein tragfähiges Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt wurde (1,15 statt bisher 1,18). Am 07.07.2010 fand ein Gespräch von Frau Staatssekretärin Hessel mit dem Fürther Oberbürgermeister Dr. Jung sowie Frau MdL Guttenberger und Herrn MdL Arnold statt. Seitens des Freistaates wurde angeboten, im Rahmen von Arbeitsgesprächen nochmals die der Nutzen-Kosten-Untersuchung zugrunde gelegten Prämissen (sowohl kosten- wie nutzenseitig) zu erörtern und diese ggf. anzupassen. Dieses Gesprächsangebot wurde allerdings an die Voraussetzung geknüpft, dass die Stadt Fürth bereit ist, die Ergebnisse der Arbeitsgespräche zu akzeptieren und – sollten diese für die Verschwenktrasse sprechen – auch diese mitzutragen. Sollte aus den Arbeitsgesprächen eine Empfehlung für die Bestandstrasse resultieren, würde sich der Freistaat dieser Trassierung nicht verschließen. Die Stadt Fürth hat das Gesprächsangebot angenommen. Das erste Gespräch findet Ende Juli 2010 statt. Die Gespräche sollen bis Ende September 2010 abgeschlossen sein.

Ergänzend teilt die DB ProjektBau GmbH mit, dass das Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 16 Fürth-Nord Grundlage für den Bau von S-Bahn- und Güterzugstrecke ist. Der Abschnitt Erlangen ist bereits planfestgestellt, dort ist die Verzweigung der vollkommen unstrittigen Güterzugstrecke und der bestehenden Eisenbahnstrecke enthalten. Die S-Bahn-Strecke liegt im Bereich des PFA 17 - Erlangen auf der Güterzugstrecke. Die Planfeststellungstrasse der S-Bahn und die von der Stadt Fürth geforderte Variante einer S-Bahn entlang der Bestandsstrecke gehen im Bereich der Gründlachniederung auseinander. Daher ist die Gestaltung der Verknüpfung auf dem Gebiet der Stadt Erlangen unabhängig von der Frage der S-Bahn-Trasse im Bereich Fürth - Nord. Sinnvollerweise wird die S-Bahn-Trasse von km 12,4 bis Eltersdorf in einem Zug ausgeschrieben und realisiert werden. Insoweit wird es im Bereich Eltersdorf bis zum Planfeststellungsbeschluss keine Ausschreibungsaktivitäten im Zusammenhang mit der S-Bahn geben.

Nach Angaben der VGN GmbH wurde im Rahmen der sektoralen Fortschreibungen des Gesamtverkehrsplans Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (GVGN) in den 90er Jahren die gegenseitigen Auswirkungen der Stadt-Umland-Bahn (StUB) und der S-Bahn untersucht; allerdings nicht mit den heutigen Trassierungen. Die Untersuchung kommt zu folgendem Ergebnis: *"Ein direkter Vergleich zu den Ergebnissen des Bezugsfalles ohne Stadtbahn zeigt, dass durch die Inbetriebnahme einer Stadtbahn anstelle der Buslinie 30 sich das Verkehrsaufkommen bei der S-Bahn nur unwesentlich verändert [...] Durch die Verknüpfung der Stadtbahn mit der S-Bahn am Bf Erlangen übernimmt die Stadtbahn eine verbesserte Zubringerfunktion zur S-Bahn aus dem Stadtgebiet von Erlangen."* Die gegenseitigen Nachfragewirkungen der Schienenverkehrsmittel auf den derzeit aktuellen Trassenverläufen werden im Rahmen der laufenden StUB-Untersuchung ermittelt, da im Planfall StUB die S-Bahn als realisiert unterstellt ist. Die Auftraggeber dieser Untersuchung, der ZVGN und die betroffenen Kommunen, haben hierbei den auch im Bau- und Finanzierungsvertrags des Freistaats mit der DB AG zugrunde gelegten Trassenverlauf des S-Bahn-Verschwenks unterstellt. Eine Änderung der Planungsprämissen kann nach hiesiger Einschätzung nur im Einvernehmen mit allen Auftraggebern erfolgen.

Wie bereits telefonisch besprochen werden in der Ausschusssitzung am 27. Juli 2010 voraussichtlich Herr Oberregierungsrat Hahn als Vertreter unseres Hauses, Herr Domhardt vom VGN sowie ein Vertreter der Deutschen Bahn AG anwesend sein.

Mit freundlichen Grüßen



Kunkel
Oberregierungsrat

Sg5. VII/2d

Abdruck
Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Die Staatssekretärin



Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Präsidentin des Bayerischen Landtags
Frau Barbara Stamm
Maximilianeum
81627 München

Telefon
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
18.02.2010

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
VII/2-7170a/73/2

München,
08.04.2010

**Eingabe des Aktionsbündnisses „Pro S-Bahn ohne Verschwenk“,
Herr Harald Riedel, Fürth, vom 09.02.2010 betreffend geplanter
S-Bahn-Verschwenk bei Fürth-Steinach**

Anlagen: 5 Abdrucke dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

zu der Eingabe nehme ich wie folgt Stellung:

Beim Ausbau des Streckenasts Nürnberg – Forchheim ist im Norden Fürths ein Verschwenk mit dem neuen S-Bahnhaltepunkt Fürth-Steinach geplant. Bei der Anhörung im Rahmen des baurechtlich erforderlichen Planfeststellungsverfahrens hat die Stadt Fürth Einwände gegen den Verschwenk erhoben. Nach Auffassung der Stadt Fürth beruhen die Planungen auf veralteten Planungsprämissen. Die Stadt Fürth setzt sich in diesem Zusammenhang für eine Führung der S-Bahn im Zuge der sog. „Bestandstrasse“ mit einem S-Bahnhalt am heutigen Bahnhof Vach ein.

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München
Öffentliche Verkehrsmittel: U4, U5 (Lehel); 17, 100 (Nationalmuseum/Haus der Kunst)

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de



Diese Bestandstrasse war im Jahr 2001 bereits Bestandteil einer Abwägung mit der vom Freistaat nunmehr vorgesehenen Führung der S-Bahn über den S-Bahn-Verschwenk Fürth. Bei dieser Abwägung waren hinsichtlich der verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen die seinerzeit noch aktuellen Nutzungsstrukturen des gemeinsamen Gewerbeparks Nürnberg-Fürth-Erlangen unterstellt worden. Von dem Vorhaben „Gemeinsamer Gewerbepark“ haben die drei Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen im Jahre 2003 Abstand genommen. Übrig geblieben sind von den seinerzeitigen Planungen ein „Multifunktionspark Schmalau Ost“ auf Nürnberger Gemarkung und die Planungen zur Errichtung eines Einrichtungs- und Fachmarktzentrum in Fürth-Steinach. Um die neuen Nutzungsstrukturen zu berücksichtigen, wurde vom Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie 2009 eine Neubewertung nach den vom Bund als Zuwendungsgeber anerkannten verkehrsökonomischen Grundsätzen der Standardisierten Bewertung in Auftrag gegeben.

Die aktualisierte Bewertung kommt zum Ergebnis, dass sich bei nahezu gleichen Kosten für die bisher verfolgte „Verschwenk“-Trasse ein deutlich höherer verkehrlicher Nutzen ergibt. Der Mitfall 1 („Verschwenk“) erreicht einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,18, der Mitfall 2 („Bestandstrasse“) einen Indikator von 0,93. Dies bedeutet, dass eine Führung der S-Bahn über die von der Stadt Fürth favorisierte „Bestandstrasse“ das gesamte S-Bahn-Vorhaben Nürnberg – Forchheim (– Bamberg) in Frage stellen würde, weil der für diesen Mitfall errechnete Nutzen-Kosten-Indikator unter dem maßgeblichen Wert von 1,0 liegt. Das S-Bahn-Vorhaben könnte in diesem Fall nicht mehr aus GVFG-Bundesmitteln gefördert werden. Vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit müsste auch die Landesfinanzierung neu geprüft werden.

Die seitens der Stadt Fürth gegen die Untersuchung vorgebrachten Kritikpunkte wurden im Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Abstimmung mit den Gutachtern, der Deutschen Bahn AG und dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg eingehend geprüft.

Dies betrifft insbesondere den Vorwurf fehlerhafter Strukturdaten. Die den Bewertungen zugrunde gelegten Strukturdaten wurden bei den Arbeiten für das Gutachten aus dem Jahr 2004 im Einzelnen mit den Gebietskörperschaften, d. h. auch mit der Stadt Fürth, abgestimmt. Diese Prognosen wurden aufgrund der notwendigen Vergleichbarkeit der neuerlichen Bewertung nicht mehr in Frage gestellt. Der Einfluss der Änderung allgemeiner Strukturdaten auf das Bewertungsergebnis ist gering. Nach dem Mit- und Ohnefallprinzip des Bewertungsverfahrens wirken sich geänderte Strukturprämissen sowohl im Ohnefall als auch im Mitfall auf die Verkehrsnachfragemengen aus (Niveaueffekt). Es ist daher nicht ersichtlich, dass veränderte Strukturdaten sich wesentlich auf das Verhältnis der Nutzen-Kosten-Indikatoren der beiden Varianten auswirken werden.

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung vom 19. Januar 2010 die Planungen zum S-Bahn-Verschwenk Fürth mit dem neuen Haltepunkt in Steinach ausdrücklich gebilligt.

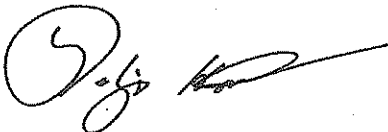
Die von den Beschwerdeführern angeführten ökologischen Einwände werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt. Diese beeinflussen das Ergebnis der vergleichenden Nutzen-Kosten-Untersuchung jedoch nicht. Ökologische Gesichtspunkte gehen nur insofern in die standardisierte Bewertung ein, als sie in direktem Zusammenhang mit den verkehrlichen Wirkungen stehen und anhand von standardisierbarem statistischen Material quantifiziert werden können.

Auch unter Berücksichtigung der Einwände der Stadt Fürth und der Beschwerdeführer hat die vom Freistaat verfolgte Verschwenktrasse klare Vorteile. Der Haltepunkt in Steinach verbessert das ÖPNV-Angebot für Fahrgäste aus dem gleichnamigen Fürther Ortsteil sowie aus Boxdorf und Großgründlach. Darüber hinaus ist der Halt Fürth-Steinach von Bedeutung für die Gewerbeansiedlung in der Schmalau. Für die beiden neuen S-Bahn-Stationen Stadeln und Steinach wird ein wesentlich höheres Nachfragepotential gegenüber der heutigen Station Vach erwartet. Maßgeblich sind insbesondere das eindeutige Ergebnis der Standardisierten Bewertung und die fehlende Förderfähigkeit des Ausbaus der „Bestandstrasse“.

Ein von der Stadt Fürth beauftragtes und am 24. Februar 2010 vorgelegtes Gutachten zu den Kosten des Ausbaus der Bestandstrasse wurde zum Anlass genommen, eine erneute Sensitivitätsbetrachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses in Auftrag zu geben. Mit Ergebnissen ist im Laufe des Aprils 2010 zu rechnen. Sollte sich das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung bestätigen, wird sich der Freistaat für einen zügigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens einsetzen, um weitere Verzögerungen zu verhindern.

Bereits die bisherigen Diskussionen um den Verschwenk haben zu Verzögerungen bei der Planfeststellung geführt. Zwar wird voraussichtlich Ende 2010 auf der Strecke Nürnberg – Forchheim – Bamberg ein Einstiegs-konzept mit neuen S-Bahn-Zügen in Betrieb gehen. Der für Ende 2011 vorge-sehene Vorlaufbetrieb in vollem Umfang (Vollendung der ersten Baustufe) wird sich jedoch verschieben, so dass das Einstiegs-konzept länger beibe-halten werden muss. Ursprünglich war für den Zwischenzeitraum ein Provi-sorium am Haltepunkt Stadeln geplant. Da die Kosten dieses Provisoriums unverhältnismäßig hoch wären, wurde im Rahmen des Arbeitskreises S-Bahn Nürnberg am 3. März 2010 in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG entschieden, ein Provisorium in Stadeln nicht mehr weiterzuverfolgen. Während des Einstiegs-konzepts wird ein provisorischer Halt an der Station Vach eingerichtet. Die Entscheidung beruht allein auf wirtschaftlichen Gründen. Eine Vorfestlegung für die „Bestandstrasse“ bedeutet dies also nicht.

Mit freundlichen Grüßen



Katja Hessel