

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



Eingegangen

26. April 2019

ZV StUB

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München

Zweckverband Stadt-Umland-Bahn
Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach
Nägelsbachstraße 49 a
91052 Erlangen

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen 52-3524.12-6-2	Bearbeiter Herr Dr. Wunsch	München 24.04.2019
	Telefon / - Fax 089 2192-3850 / -3850	Zimmer LAZ67-1132	E-Mail Thomas.Wunsch@stmi.bayern.de

Aurachtalbahn als Ergänzung zur StUB

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Verhältnis der Projekte StUB/ Aurachtalbahn nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Schaffung einer Schienenverkehrsverbindung von Herzogenaurach nach Erlangen ist grundsätzlich auch im Interesse des Freistaates Bayern. Technisch kommen hierfür derzeit zwei Systeme in Frage: die Realisierung als Straßenbahn oder als Eisenbahn. Die Realisierung als Straßenbahn wird mit dem im GVFG-Bundesprogramm in Kategorie-c hinterlegten Konzept der Stadt-Umland-Bahn verfolgt, das nun in ein Raumordnungsverfahren münden soll. Die alternativ diskutierte Anbindung mittels einer Eisenbahn würde faktisch eine Reaktivierung der teilweise stillgelegten Trasse Erlangen-Bruck – Herzogenaurach als S-Bahn-Produkt bedeuten. Die hierzu an uns heran getragenen Vorschläge sehen eine Durchbindung über die Hauptstrecke Nürnberg – Bamberg zum Bahnhof Erlangen vor.

Der Freistaat Bayern sieht für die Reaktivierung von Bahnstrecken folgende Kriterien vor:

1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergab, 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 abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

Im Zusammenhang mit der Aurachtalbahn kritisch zu sehen sind dabei die Vermeidung von Parallelverkehren und die Finanzierung. Die Vermeidung von Parallelverkehren führt letztlich dazu, dass die Durchbindung zum Bahnhof Erlangen auch aus verkehrlicher Sicht erforderlich ist, da die Buslinien des Landkreises Erlangen-Höchstädt ab Herzogenaurach im Status quo auch das Erlanger Zentrum anfahren. Das Kriterium der Finanzierung erfordert indirekt die Durchführung einer standardisierten Bewertung, um zumindest für den DB-Abschnitt eine Förderung des Bundes zu bekommen. Denn andernfalls ist eine Einhaltung von des Reaktivierungskriteriums 3 nicht denkbar. Für einen erfolgreichen Abschluss einer standardisierten Bewertung sehen wir jedoch keinerlei Anhaltspunkte, zumal die Aurachtalbahn im Vergleich zur Stadt-Umland-Bahn eine deutlich geringere Erschließungswirkung hat und aufgrund der erforderlichen Einbindung in die Hauptstrecke ebenfalls hohe Investitionen notwendig werden würden, wie im Folgenden aufgezeigt.

Die Einbindung in die Hauptstrecke ist als hochproblematisch anzusehen, da die Strecke Nürnberg – Bamberg bereits jetzt dicht belegt ist und eine zusätzliche Linie mit einem zur StUB vergleichbaren Takt die Kapazitäten der Hauptstrecke für den durchgehenden Verkehr aus dem Raum Nürnberg / Fürth Richtung Bamberg erheblich vermindern würde, bzw. wegen des im Eisenbahnregulierungsgesetz definierten Vorrangs des vertakteten Fernverkehrs und länger laufenden SPNV-Linien für kürzere SPNV-Linien kaum Trassenkapazitäten nutzbar wären.

Auch die zum Teil geäußerte These, StUB und S-Bahn würden keine Konkurrenz darstellen und seien parallel realisierbar, ist aus hiesiger Sicht nicht nachvollziehbar. Das Fahrgastpotenzial zwischen Erlangen und Herzogenaurach existiert nicht doppelt, die Schnittmenge dürfte beträchtlich sein.

Eine qualitativ ausreichende Bedienung der Aurachtalbahnstrecke mit SPNV dürfte erhebliche Infrastrukturinvestitionen erfordern:

Infrastruktur und Fahrplan auf der Hauptstrecke (VDE 8.1):

Im Bereich Erlangen-Bruck – Erlangen Bf wurde die Strecke im Rahmen des Ausbaus der S-Bahn Nürnberg 4-gleisig ausgebaut. Die Ferngleise verlaufen außen, die S-Bahn-Gleise in der Mitte. Auf den äußeren Gleisen verkehren die ICE von/nach Berlin, der halbstündliche Regionalexpressverkehr von/nach Bamberg sowie der Güterverkehr. In der Innenlage verkehren die S-Bahnen von/nach Erlangen, Forchheim, Bamberg. Im Rahmen des Zielkonzeptes mit Inbetriebnahme des Fürther Verschwenks bzw. im Rahmen der Interimslösung Weichen Fürth wird zukünftig in Erlangen stündlich eine S-Bahn der Linie S 1 wenden. Ein Wendegleis hierfür wurde errichtet. Es ist nicht zu erwarten, dass das Wendegleis für weitere Züge nutzbar ist. Erlangen Bf verfügt selber nur über zwei Ferngleise und zwei S-Bahngleise. Eine Wende von Zügen an den Bahnsteigen, die an durchgehenden Hauptgleisen liegen (S-Bahnsteig: alle 20 Minuten S-Bahn; Fernbahnsteig: ICE, RE im Halbstundentakt) ist allenfalls bedingt möglich und würde nicht die gebotene betriebliche Stabilität nach sich ziehen. Der Bf Erlangen müsste deshalb dahingehend umgebaut werden, dass Regionalzüge wenden können. Allerdings ist kein Platz für ein 2. Wendegleis vorhanden.

Zudem müsste die Einbindung in die Hauptstrecke näher betrachtet werden. Im Falle der höhengleichen Querung in Erlangen-Bruck müsste der Zug aus Herzogenaurach erst das außenliegende Fernverkehrsgleis der Fahrtrichtung Nürnberg queren. Anschließend quert er das S-Bahngleis Richtung Nürnberg, um dann auf dem S-Bahngleis in Richtung Erlangen Bf zu fahren. Während dieses Vorgangs muss sowohl der Fernverkehr als auch der S-Bahnverkehr in Richtung Nürnberg warten. Die Auslastung der Fernverkehrsstrecke dürfte bereits jetzt einer „Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU)“ kaum standhalten. Die Deutsche Bahn hat zudem eine erhebliche Ausweitung ihrer Fernverkehre angekündigt. Damit scheidet dauerhaft die höhengleiche Querung aus. Nur ein Über-

werfungsbauwerk in Erlangen-Bruck könnte die o. g. Probleme lösen. Die Kosten hierfür liegen aufgrund aktueller Erfahrungen bei anderen Überwerfungsbauwerken voraussichtlich im hohen zweistelligen Millionenbereich.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Thomas Wunsch

Ministerialrat