

Presseerklärung

Ergebnisse und Folgen von Straßenbahn-/Stadtumlandbahnplanungen zwischen Nürnberg und Erlangen

Eine Stadtbahnverbindung vom Nordwesten der Stadt Nürnberg entlang der B4 nach Erlangen ist ein Ast der bereits seit über 10 Jahren geplanten Stadt-Umland-Bahn (StUB) von Erlangen. Die Städte Nürnberg und Erlangen haben zusammen mit dem ZVGN und der VGN GmbH die Firma Intraplan Consult GmbH (München) beauftragt,

- dieses als Einzelmaßnahme aus gesamtwirtschaftlicher Sicht noch nie untersuchte Vorhaben nach dem Regelverfahren der Standardisierten Bewertung zu bewerten und
- die Auswirkungen des Stadtbahnvorhabens von Nürnberg/Thon bis Erlangen/Hauptpost auf das S-Bahn-Vorhaben Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim, welches bei diesen Planungen (inkl. der Verschwenkung über Fürth-Steinach) als realisiert unterstellt wird, aufzuzeigen.

Die Stadtbahnverbindung nach Erlangen erfolgt über eine Verlängerung der Linie 4 (siehe Bild 1), die im Wesentlichen die Haltestellen der heute hier verkehrenden Buslinie 30/30E bedient und - aus Kostengründen - an der Hauptpost in Erlangen endet. Im Bereich Tennenlohe ist eine Führung der Stadtbahn in östlicher Randlage der B4 mit den Haltestellen Wetterkreuz und Heuweg vorgesehen.

Mit Verlängerung der Linie 4 nach Erlangen sind Anpassungen im Buslinienkonzept erforderlich:

- Unstrittig ist, dass die heute zwischen Erlangen Bf und Nürnberg/Thon verkehrenden Buslinien 30/30E mit Inbetriebnahme der Stadtbahn aufgelassen werden.
- Bezogen auf die Anpassungen im Stadtbusliniennetz von Erlangen wurden **zwei** unterschiedliche **Mitfall-Varianten** untersucht:
 - Bei der **Mitfall-Variante 1** wurde als Planungsziel eine Minimierung der Parallelverkehre Stadtbahn/Stadtbus und damit eine möglichst hohe Reduzierung der Stadtbus-Betriebskosten verfolgt.

- Nachdem das Konzept der Mitfall-Variante 1 zu erhöhten Umsteigenotwendigkeiten, zum Teil längeren Fahrzeiten und damit auf Relationen, die nicht unmittelbar von dem Stadtbahnvorhaben betroffen sind, zu einer schlechteren ÖPNV-Bedienungsqualität geführt hatte, wurde in einer **Mitfall-Variante 2** dieses Planungsziel nicht weiter verfolgt. Mit Inbetriebnahme der Stadtbahnverbindung zur Hauptpost werden in dieser Variante nur die Buslinien 30/30E aufgelassen, die Buslinie 295 erschließt den Stadtteil Erlangen-Tennenlohe und ist an den Haltestellen Wetterkreuz und Heuweg mit der Stadtbahn verknüpft.

Die für die beiden Varianten durchgeführten **Fahrgastprognosen** für den gesamten Untersuchungskorridor führten zu folgenden Ergebnissen:

- Die Auswirkungen auf das S-Bahn-Vorhaben Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim sind gering. Nur eine vergleichsweise geringe Anzahl von Fahrgästen werden von der S-Bahn auf die verlängerte Stadtbahn verlagert.
- Durch Realisierung der Stadtbahnverlängerung werden
 - in der Mitfall-Variante 1 445 Persf./24 h und
 - in der Mitfall-Variante 2 1.275 Persf./24 h vom MIV zum ÖPNV verlagert (siehe Bild 2).
- Auf dem Verlängerungsabschnitt der Stadtbahn nutzen
 - auf Nürnberger Gemarkung zwischen 4.000 und 7.500 Fahrgäste,
 - auf Erlanger Gemarkung zwischen 3.000 und 5.000 Fahrgäste täglich die Stadtbahn (siehe Bild 3).

Voraussetzung für die Förderung des Stadtbahnvorhabens nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist ein Ergebnis nach der **Standardisierten Bewertung** mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von $> 1,0$. Dieser Wert konnte für beide Varianten nicht annähernd erreicht werden. Er beträgt bei der Mitfall-Variante 1 **0,2** und bei der Mitfall-Variante 2 **0,3** (siehe Bild 4). Die Gründe hierfür sind sowohl auf der **Nutzen-** als auch auf der **Kostenseite** zu sehen:

- Während auf Nürnberger Gemarkung die Stadtbahnverlängerung **nutzenseitig** spürbare Vorteile bringt, sind diese auf Erlanger Gemarkung nur in wesentlich geringerem Maße erkennbar.

- **Kostenseitig** fallen Investitionen in die Stadtbahninfrastruktur in Höhe von über 80 Mio. € an, die unter Berücksichtigung des Gesamtnutzens zu dem aus gesamtwirtschaftlicher Sicht unzureichenden Bewertungsergebnis führen.

Nach Vorlage der Bewertungsergebnisse für die Mitfall-Variante 1 und Mitfall-Variante 2 und den daraus ableitbaren unterschiedlichen Wirkungen wurde eine **Mitfall-Variante 3** entwickelt, bei der die Linie 4 nur von Thon bis Wegfeld verlängert wird, die Buslinien 30/30E in Wegfeld mit der verlängerten Stadtbahn verknüpft und im weiteren Linienweg zum Flughafen Nürnberg geführt werden. Aus **verkehrlicher Sicht** führt diese Mitfall-Variante 3 zu folgenden Vorteilen:

- Nördlich von Thon wird durch die Stadtbahnhaltestellen Schleswiger Straße, Bamberger Straße und am Wegfeld eine umsteigefreie Beziehung Richtung Plärrer (und die Südstadt von Nürnberg) geschaffen,
- durch die Führung der Buslinien 30/30E wird eine umsteigefreie Direktverbindung von Erlangen zum Flughafen Nürnberg erreicht (siehe Bild 5).

Bei den **ÖPNV-Betriebskosten** können trotz Verlängerung der Stadtbahn durch entsprechende Anpassungen im Busliniennetz Kosten eingespart werden. Die **Investitionskosten** in die **Stadtbahninfrastruktur** können auf

- 14,0 Mio. € (ohne Unterführung der Stadtbahn im Bereich Marienbergstraße) bzw.
- 18,5 Mio. € (mit Unterführung der Stadtbahn im Bereich Marienbergstraße)

reduziert werden.

Die für die **Mitfall-Variante 3** erzielten Planungsergebnisse schlagen sich auch in den für die Mitfall-Variante 3 ermittelten **Nutzen-Kosten-Indikatoren** wieder:

- Für eine Verlängerung der Stadtbahn bis Wegfeld (**Variante 3a**) konnte ohne Berücksichtigung einer Unterführung in Höhe Marienbergstraße ein Nutzen-Kosten-Indikator von über **3**,
- mit Berücksichtigung der Unterführung in Höhe Marienbergstraße (**Variante 3b**) ein Nutzen-Kosten-Indikator in der Größenordnung von **2,4** erzielt werden (siehe Bild 6).

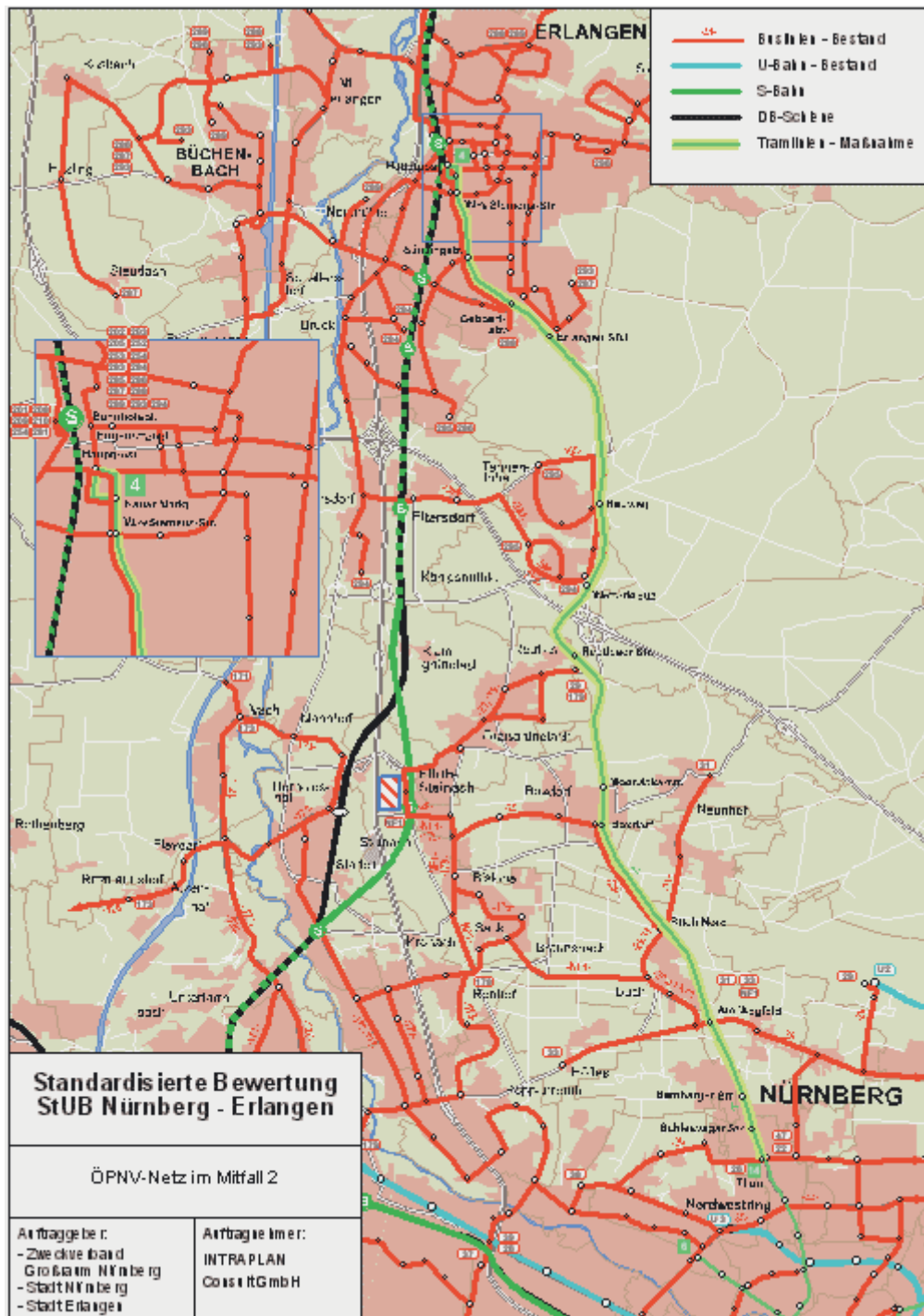
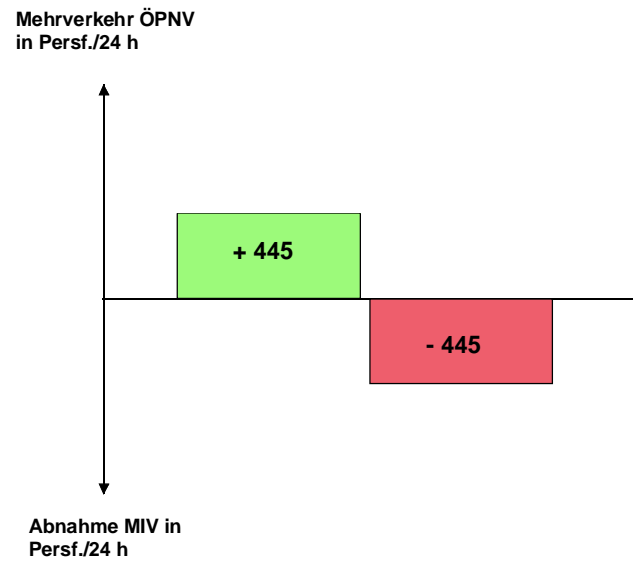
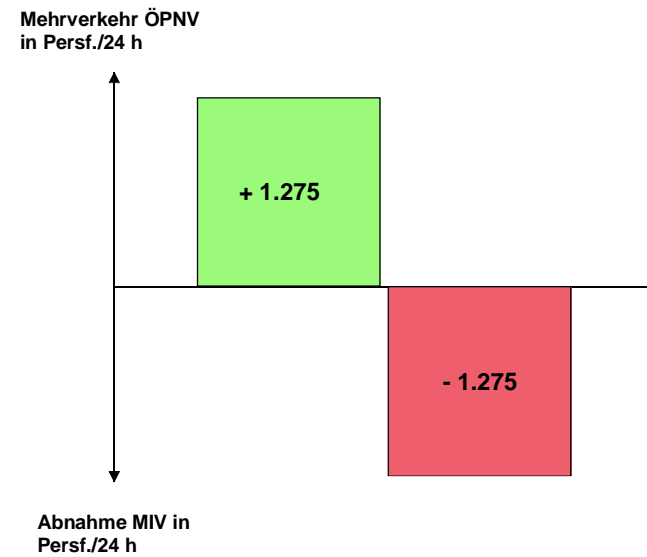


Bild 1: ÖPNV-Konzept in der Mitfall-Variante 2

Standardisierte Bewertung StUB Nürnberg - Erlangen - Vom MIV zum ÖPNV verlagerte Verkehre -



Mitfall-Variante 1



Mitfall-Variante 2

Bild 2: Vom MIV zum ÖPNV verlagerte Verkehre in den Mitfall-Varianten 1 und 2

Standardisierte Bewertung StUB Nürnberg - Erlangen

- Fahrgastaufkommen auf der Stadtbahnstrecke

Thon - Erlangen Hauptpost -

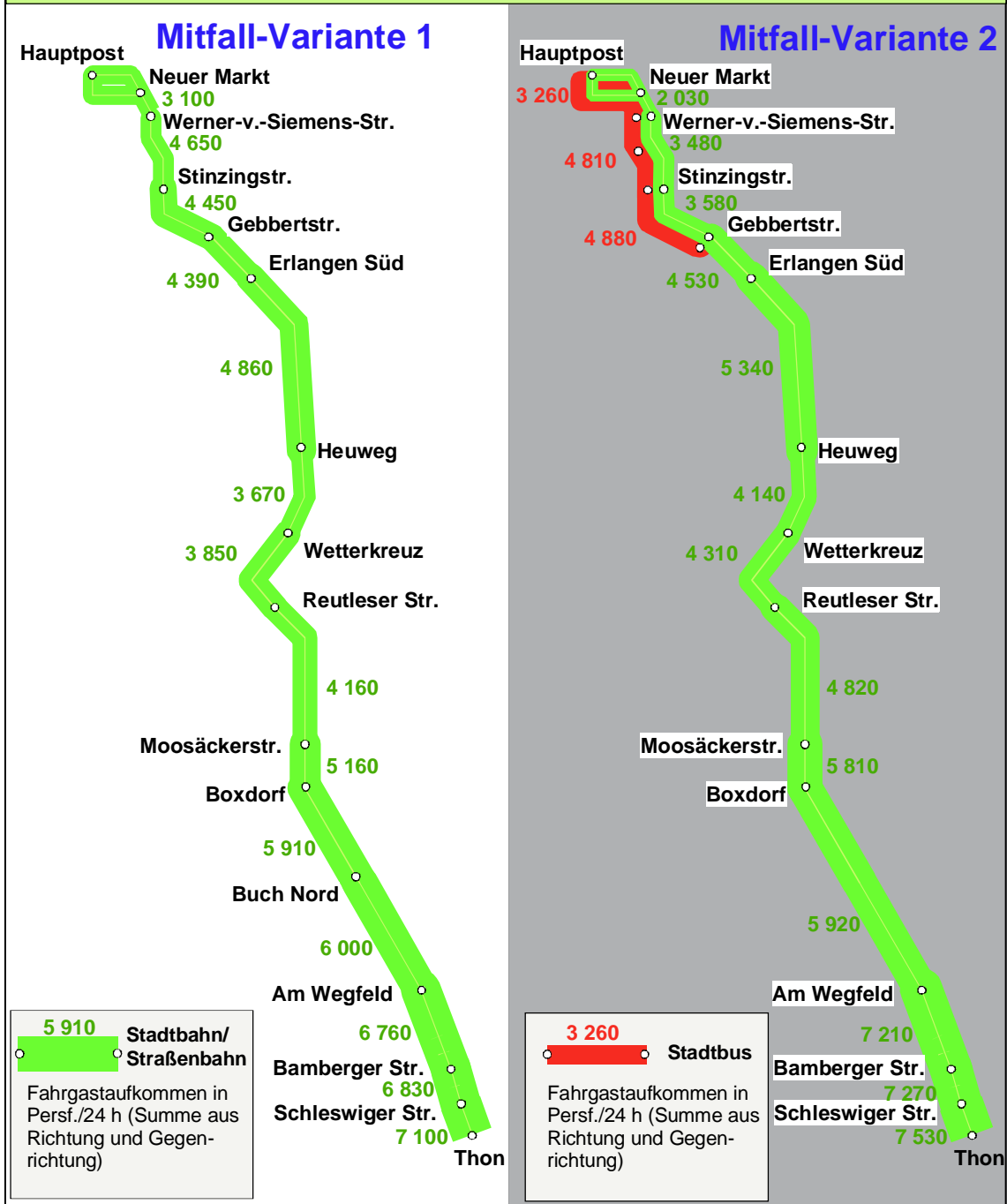


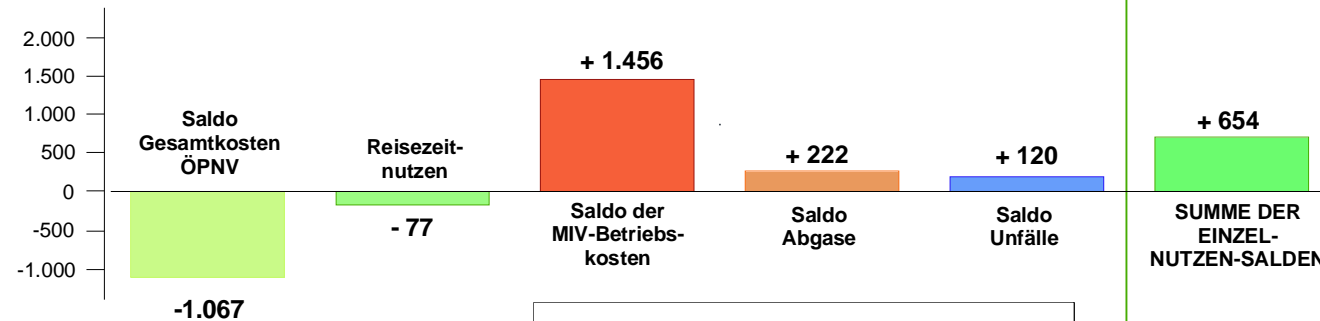
Bild 3: Fahrgastaufkommen in den Mitfall-Varianten 1 und 2

Standardisierte Bewertung StUB Nürnberg - Erlangen

- Nutzen-Kosten-Indikatoren -

Monetär bewerteter Nutzen in T€/Jahr

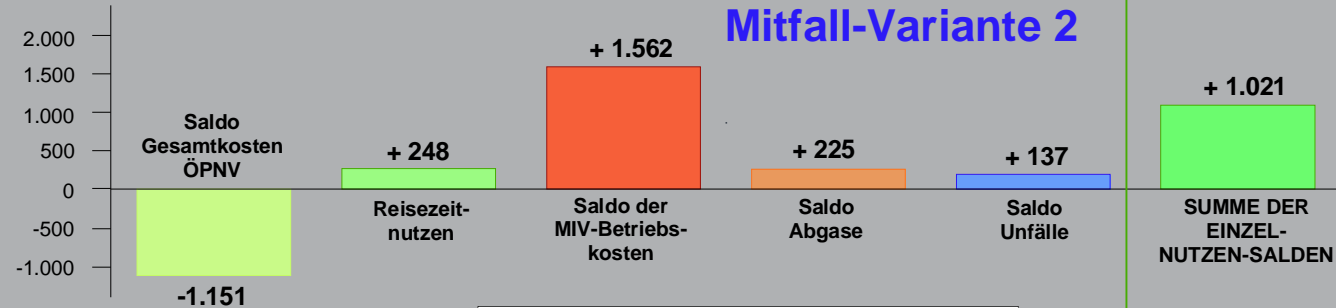
Mitfall-Variante 1



Nutzen: 654 T€/Jahr
 Kosten: 3.383 T€/Jahr
 Nutzen-Kosten-Indikator E1: 0,19

Monetär bewerteter Nutzen in T€/Jahr

Mitfall-Variante 2



Nutzen: 1.021 T€/Jahr
 Kosten: 3.383 T€/Jahr
 Nutzen-Kosten-Indikator E1: 0,30

Bild 4: Nutzen-Kosten-Indikatoren in den Mitfall-Varianten 1 und 2

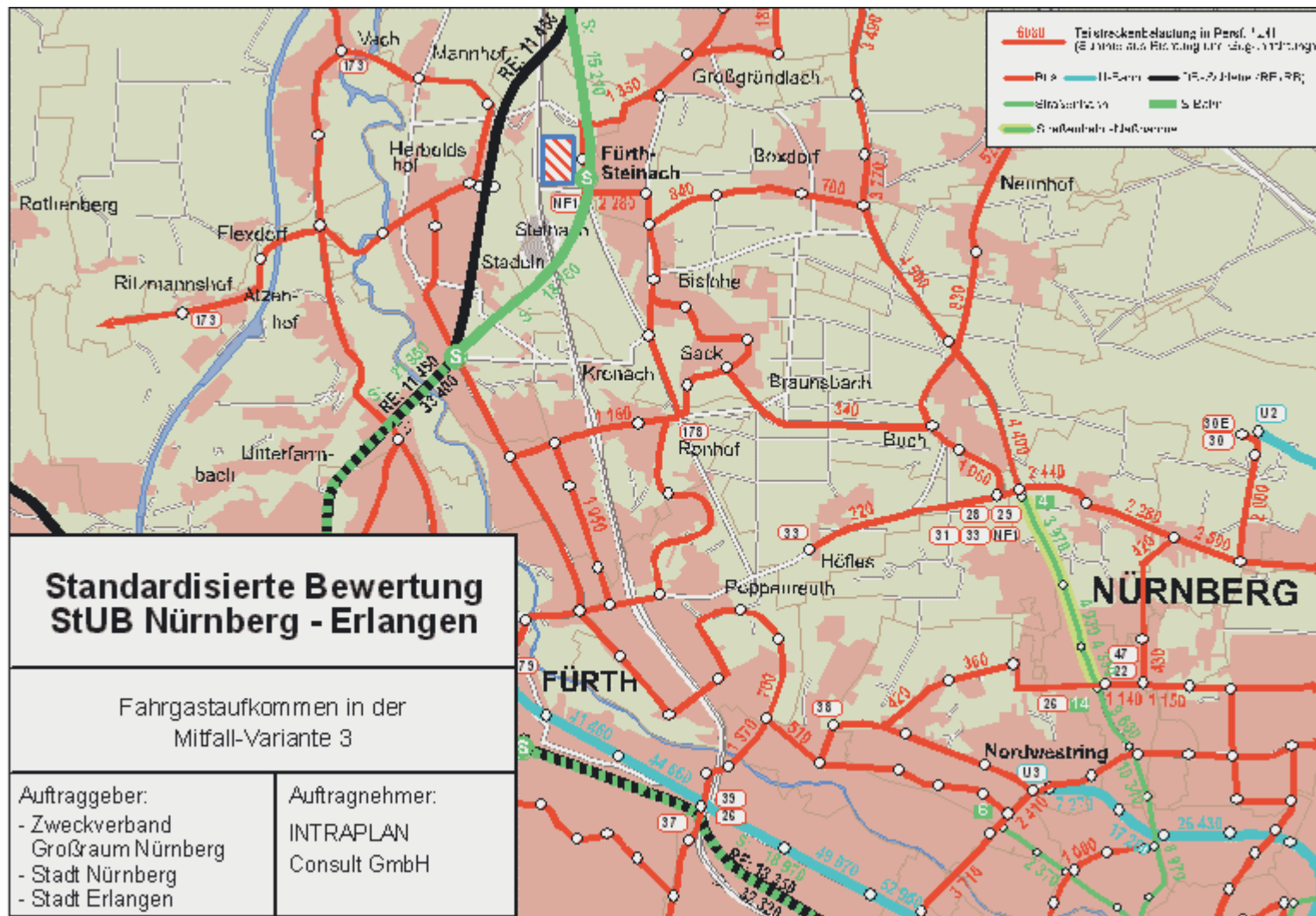


Bild 5: Fahrgastaufkommen in der Mitfall-Variante 3

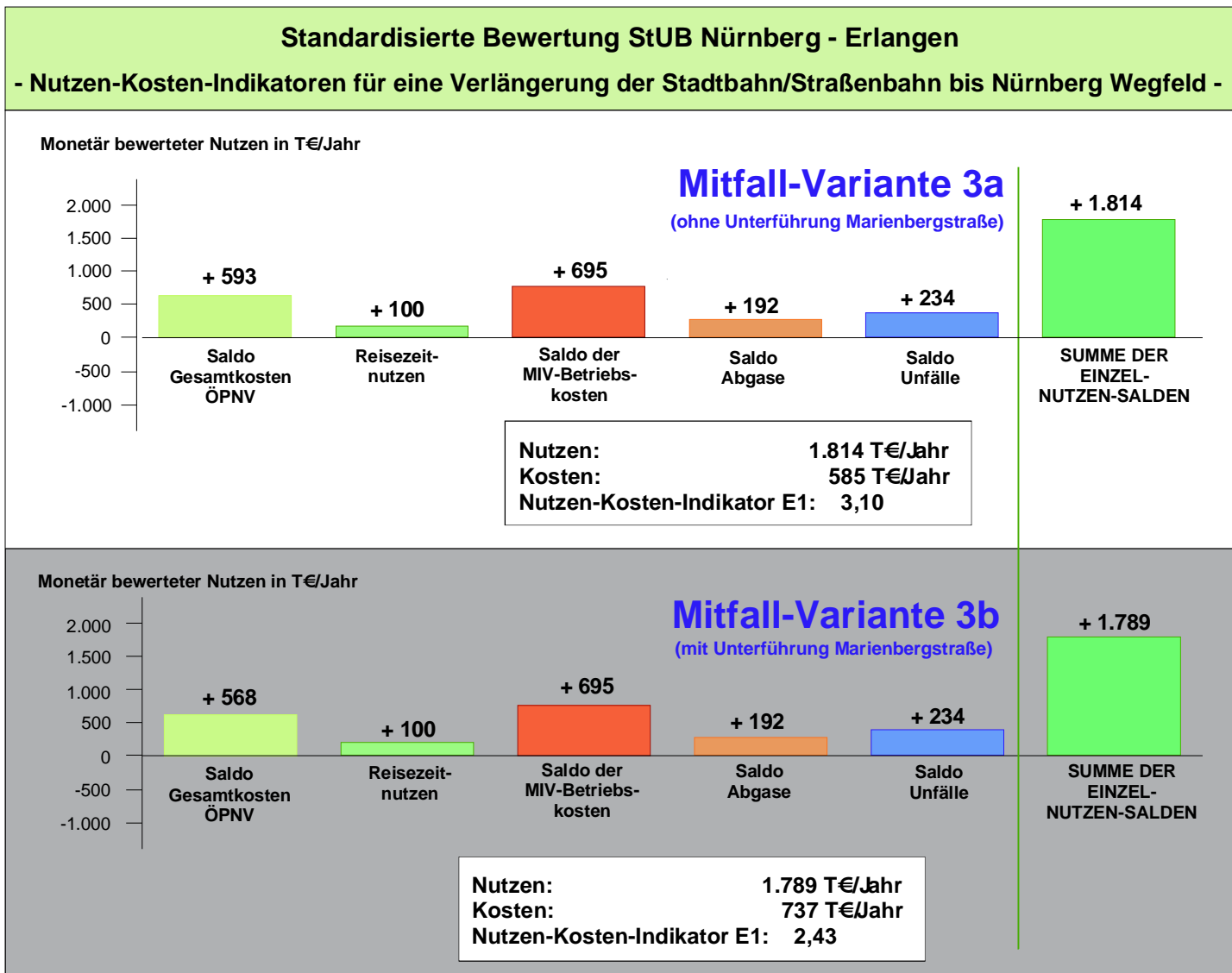


Bild 6: Nutzen-Kosten-Indikatoren für die Mitfall-Varianten 3a und 3b