Stadtbahn Erlangen
hier: Standardisierte Bewertung

- B e s c h l u s s -

Anmeldung

Zur Tagesordnung des Verkehrsausschusses
am 23.06.2005
-öffentlicher Teil-

I. Sachverhalt:

Gutachten

Die Stadtbahnverbindung Nürnberg - Erlangen wurde in den Planungen zur Integrierten ÖPNV-Planung von Intraplan 1993 verkehrlich positiv bewertet. Der Nürnberger Stadtrat beschloss am 12.10.1994 daraufhin für die Stadtbahnverbindung nach Erlangen Strecken- und gegebenenfalls Variantenplanungen zu erstellen und eine standardisierte Bewertung durchzuführen.

Im Auftrag der Stadt Erlangen wurde 1995 die Strecke innerhalb des Erlanger Stadt-Umland-Bahn-Netzes (StUB) mit Linien nach Herzogenaurach, Neunkirchen und Nürnberg / Thon untersucht. Bei der durchgeführten standardisierten Bewertung wurde ein Wert für das Gesamtnetz von 1,48 ermittelt. In einer Stellungnahme der Regierung von Mittelfranken vom 20.05.1997 wurde eine Aufnahme des Gesamtnetzes in das Förderprogramm aus finanzieller und baufachlicher Sicht abgelehnt

Für die weitere Planungssicherheit zur Nahverkehrsentwicklung beschloss der Nürnberger Verkehrsausschuss am 17.01.2002, für die Stadtbahn Erlangen auch als Einzelmaßnahme eine standardisierte Bewertung vorzunehmen. Diese wurde durch den Zweckverband Großraum Nürnberg (ZVGN) in Auftrag gegeben. Die Planfälle wurden in enger Abstimmung mit dem VGN, der Stadt Erlangen und der VAG entwickelt. Die Regierung von Mittelfranken war als potentieller Zuschussgeber am Planungsprozess beteiligt. Erstellt wurde das Gutachten vom Ingenieurbüro Intraplan Consult GmbH, München.

Planfälle Erlangen / Hauptpost – Thon – (Plärrer – Gibitzenhof)

Auf der Basis technischer Machbarkeitsstudien von Nürnberg und Erlangen wurden folgende Planfälle untersucht:

Planfall 1: Straßenbahnlinie 4 Erlangen/Hauptpost – Thon – Plärrer – Gibitzenhof
Das ergänzende Busnetz im Stadtgebiet Erlangen vermeidet Parallelverkehr

Planfall 2: Straßenbahnlinie 4 Erlangen/Hauptpost – Thon – Plärrer – Gibitzenhof
Das ergänzende Busnetz im Stadtgebiet Erlangen ermöglicht weiterhin direkte Zentrumsbeziehungen

In allen Planfällen wurde die S-Bahn Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim und die U3 Nordwestring – Gebersdorf unterstellt. Die Straßenbahn wird auf dem Abschnitt Nürnberg/Plärrer – Nürnberg/Thon wie beschlossen beschleunigt. Die Linienkonzepte gehen jeweils von einer Verlängerung der Linie 4 Thon – Gibitzenhof aus. Die Streckenführung der Straßenbahn verläuft im wesentlichen parallel zur Erlanger Straße (B4). Auf Nürnberger Gebiet ersetzt die Straßenbahn die auf den fraglichen Abschnitten der B4 geführten Buslinien 28, 29, 30 / 30E und 31.

Entgegen der positiven verkehrlichen Bewertung in der Integrierten ÖPNV-Planung und der positiven verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung der Stadt-Umland-Bahn erzielen die Planfälle nach Erlangen keinen gesamtwirtschaftlichen Nutzen. Sowohl der Planfall 1 mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 0,19 als auch der Planfall 2 mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 0,30 verfehlten die Grenze von 1,0 (Nutzen > Kosten) deutlich. Damit ist unter den angenommenen Rahmenbedingungen die **Gesamtstrecke nicht zuschussfähig**.

Gegenüber der integrierten ÖPNV-Planung von 1993, die in allen Planfällen eine deutlich höhere Nachfrage einer Stadtbahn nach Erlangen prognostizierte, haben sich zahlreiche Rahmenbedingungen verändert. Die Ursachen für die Ergebnisse des aktuellen Gutachtens in den Planfällen 1 und 2 stellen sich nach Einschätzung des Gutachters zusammengefasst wie folgt dar:

- Verschärfung der standardisierten Bewertung

Seit 2000 gelten neue Rahmenbedingungen für die standardisierte Bewertung. Dabei wurden viele Parameter zu Ungunsten der Planfälle verändert. Hierdurch verschlechtern sich die Ergebnisse für nahezu alle untersuchten Vorhaben deutlich. Beispielsweise fließt die eingesparte Reisezeit weit weniger stark in die monetäre Bewertung ein.

- Einbindung in das Erlanger Netz

In Erlangen ist durch die Reduzierung des Stadt-Umland-Bahnnetzes (T-Netz) auf eine Stichlinie in den beiden Planfällen kaum eine Steigerung der Nachfrage im ÖPNV erzielt worden. Eine direkte Verknüpfung am Bahnhof Erlangen fehlt. Im Erlanger Binnenverkehr spielt die Stadtbahn nur eine untergeordnete Rolle. Deshalb beeinflusst vor allem der Erlanger Abschnitt das Gesamtergebnis negativ.

- Auswirkungen der S-Bahn

Die Direktverbindung Erlangen – Nürnberg mit der S-Bahn und der Verschwenk westlich der Schmalau mit der Station Steinach führen zu Fahrgastverlusten auf der Stadtbahnachse.

- Strukturelle Veränderungen

Herauszuheben ist der Wegfall des gemeinsamen Gewerbegebietes im Städtedreieck und angepasste Prognosedaten für Einwohner und Arbeitsplätze.

Planfall Am Wegfeld – Thon – (Plärrer – Gibitzenhof)

Im Lauf der Untersuchung und bei der Interpretation der Ergebnisse zeigte sich ein deutlicher Nutzen einer Teilstrecke nördlich von Thon auf Nürnberger Stadtgebiet. Deshalb wurde in Abstimmung mit dem Gutachter, dem VGN und der Stadt Erlangen ein Planfall bis „Am Wegfeld“ untersucht. Das ergänzende Busnetz und die Abschätzung der Kosten erfolgte in Zusammenarbeit mit der VAG.

Planfall 3: Straßenbahnlinie 4 Am Wegfeld – Thon – Plärrer – Gibitzenhof

Der Planfall 3 überschritt mit dem Nutzen-Kosten-Faktor von 3,10 klar die Hürde von 1,0 und ist damit nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig. Auch im Falle einer Unterquerung der Marienbergstraße erzielt der Planfall mit 2,43 einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen.

Die positive Bewertung für den Planfall hat folgende Gründe:

- Betriebswirtschaftliche Einsparung

Auf der B4 nördlich von Thon sind heute ca. 550 Busfahrten/Werktag im Einsatz, um die nördlichen Stadtteile und Erlangen anzubinden. Dies kann weit rationeller mit ca. 200 - 250 Fahrten/Tag mit der Straßenbahn abgewickelt werden.

In der Bewertung wurden betriebliche Einsparungen in Höhe von ca. 600.000€ / Jahr ermittelt.

- Minimiertes Umsteigen (Anlagen)

Die Siedlungsgebiete **nördlich der heutigen Endhaltestelle Thon** erhalten künftig eine **direkte** Fahrbeziehung zum Friedrich-Ebert-Platz und zum Plärrer.

Die Buslinien aus Richtung Erlangen werden künftig bis zum Flughafen geführt und erhalten damit eine Verknüpfung mit der Straßenbahn „Am Wegfeld“ **und** mit der U-Bahnlinie 2 am Flughafen, so dass die zentralen Punkte Plärrer, Rathenauplatz und Hauptbahnhof mit einmaligen Umsteigen erreichbar sind. Die z.T. veränderte Routenwahl der Fahrgäste führt zu Verlagerungen zwischen der Achse Bucher Straße und der Achse der U2 ab Flughafen.

Neben Verlagerungen von Fahrten innerhalb des Sektors ÖV werden Fahrgastgewinne vom MIV in Höhe von ca. 600 Fahrten / Werktag erzielt.

Mit Verlegung der Straßenbahndhaltestelle zum Wegfeld entsteht ein verbessertes Nahverkehrskonzept für Thon, das Knoblauchsland und Erlangen entlang der Achse B4 mit minimierten Umsteigevorgängen.

Bei der ermittelten Betriebskosteneinsparung von 600.000€ ergäbe sich eine Amortisierung der Maßnahme nach spätestens 6 Jahren. Die Zahlen sind in einer detaillierten Folgekostenrechnung zu konkretisieren.

In den Betriebskosten ist ein zusätzliches Straßenbahnfahrzeug enthalten. Hierdurch erhöht sich auch der Auslastungsgrad der Schwerpunktwerkstatt.

Weitere Vorgehensweise

Die Straßenbahnverlängerung zum Wegfeld erbringt einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen und ist damit nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähig. Die Baukosten bis Wegfeld wurden auf Basis der Vorplanung auf 12,7 Mio. € bzw. 16,8 Mio. € mit Unterquerung Marienbergstraße geschätzt. Bei einer unterstellten Förderhöhe von 80% ist eine Komplementärfinanzierung von ca. 2,5 Mio. € - 3,5 Mio. € erforderlich.

Die Maßnahme sollte sich zeitlich abgestimmt an den Baufortschritt der U3 anpassen, um die negativen Auswirkungen für die Gebiete nördlich des Friedrich-Ebert-Platzes durch die Stilllegung der Linie 9 Nord zu kompensieren. Bei zügiger Weiterentwicklung der Planungen kann die Baumaßnahme ab 2008/2009 erfolgen.

Optionen

Eine Weiterentwicklung nach Norden über die Station „Am Wegfeld“ hinaus mindestens bis Boxdorf ist anzustreben. Dies würde sich auch mit dem Wunsch der Stadt Erlangen decken, bei veränderten Rahmenbedingungen die Option einer Verlängerung nach Erlangen offen zu halten.

Als verkehrlich sinnvoll wäre die Verlängerung bis Boxdorf/Moosackerstraße zu prüfen. Entscheidend hierfür ist ein schlüssiges Buskonzept, die Verknüpfungen zum S-Bahnhof Fürth / Steinach, der Endstation der Straßenbahn und der U-Bahn am Flughafen herstellen. Diese sind in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung, dem S-Bahnbau und der Straßeninfrastruktur (z.B. Nordanbindung Flughafen) zu entwickeln.

Wichtig ist die Abstimmung mit dem Zuschussgeber, damit z.B. eine Verlängerung bis Boxdorf mit einem Investitionsvolumen < 25 Mio. € ohne weitere standardisierte Bewertung möglich ist bzw. der mit hohem Nutzen versehene Abschnitt bis zum Wegfeld mit in neue Planfälle integriert werden kann. Damit wäre zumindest die Option einer zweiten Stufe verkehrlich und finanziell gesichert.

Vorgaben des Zuschussgebers für die Aufrechterhaltung der Verlängerungsoption im Nürnberger Stadtgebiet über „Am Wegfeld“ hinaus werden derzeit von der Regierung von Mittelfranken geprüft.

Fazit

Die Verwaltung schlägt vor, vertiefende Planungen zum Planfall 3 „Linie 4 bis Buch / Am Wegfeld“ auszuarbeiten und das Planfeststellungsverfahren vorzubereiten. Mit der Regierung v. Mittelfranken werden Verhandlungen über die Bezuschussung aufgenommen.

II. Beilagen:

- Linienkonzepte

III. Beschlussvorschlag:

siehe Anlage

IV. Herrn OBM

V. Referat VI

Nürnberg,
Referat VI