



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN *Fase ✓*
Stadtratsfraktion Nürnberg

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
 Dr. Ulrich Maly
 Rathaus
 90403 Nürnberg

Rathausplatz 2
 90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
 Fax: (0911) 231-2930
 gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
 U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 30.03.2009

APV

OBERBÜRGERMEISTER	
30. MRZ. 2009 / Nr.	
VI	1 Zur Kts.
2	2 Zw.V.
	3 Zur Stellungnahme
	4 Antwort vor Sendung vorlegen
	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

My

Gräfenbergbahn – Reaktivierung des Haltepunktes Buchenbühl

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Gräfenbergbahn wurde im letzten Jahr 100 Jahre alt und hat sich in den letzten Jahren zu einer attraktiven Bahnverbindung entwickelt. Bereits in den Jahren 1998 und 2000 sprach sich der Verkehrsausschuss für die Reaktivierung des Haltepunktes Buchenbühl aus. Im Rahmen der Erstellung des gesetzlichen Nahverkehrsplans wurde am 23.06.2005 beschlossen, dass im Zeitraum 2005-2010 der Haltepunkt Buchenbühl in Abstimmung mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) eingerichtet wird. Die BEG zeigt bisher keine Bereitschaft, die Bedeutung der Haltestelle und das Fahrgastpotenzial anzuerkennen. Dies ist umso unverständlicher, weil die BEG die Gräfenbergbahn als eine von vier sogenannten Referenzstrecken für einen modernen und qualitativ hochwertigen Schienenpersonennahverkehr in Bayern betrachtet. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat die ablehnende Haltung der BEG erst kürzlich bestätigt (Antwort vom 12.02.2009 auf eine schriftliche Anfrage der grünen Landtagsfraktion).

Antrag für den Verkehrsausschuss:

Der Verkehrsausschuss bekräftigt die Notwendigkeit des Haltepunktes Buchenbühl. Die Stadtspitze wird gebeten, sich gegenüber der Bayerischen Staatsregierung und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für die Reaktivierung des Haltepunktes Buchenbühl einzusetzen und die positive Erschließungswirkung für Nürnberg und die Region darzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Seer

Christine Seer
 Stellv. Fraktionsvorsitzende

Bayerischer Landtag

16. Wahlperiode

Drucksache **16/596**

03.03.2009

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Martin Runge, Dr. Christian Magerl, Christine Stahl** BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 01.01.2009

Neuer Halt Nürnberg-Buchenbühl

Die Gräfenbergbahn ist eine von vier ausgesuchten Eisenbahnstrecken in Bayern, welche von der Bayerischen Eisenbahn Gesellschaft als sogenannte Referenzstrecken für einen modernen und qualitativ hochwertigen Schienenpersonennahverkehr ausgesucht wurden. Hier wird zur Kundenpflege und Kundenneugewinnung vor allem auf Elemente des Marketing gesetzt. Gleichzeitig bemüht sich die Stadt Nürnberg ohne bisherigen Erfolg um eine Reaktivierung des Haltepunktes Buchenbühl an der Trasse der Gräfenbergbahn. Die Realisierung des Haltepunktes Burgbernheim-Wildbad an der Strecke Treuchtlingen – Würzburg dürfte sowohl vom Fahrgastaufkommen als auch von den Kosten in etwa mit dem Haltepunkt Buchenbühl vergleichbar sein. Laut einem Bericht der Windsheimer Zeitung vom 28.08.08 hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technologie die Reaktivierung des Haltepunktes Burgbernheim-Wildbad beschlossen.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. a) Wie hoch wären in etwa die geschätzten Gesamtkosten für die Reaktivierung des Haltepunktes Buchenbühl?
b) Welche Baumaßnahmen wären für die Reaktivierung der Haltestelle Buchenbühl notwendig?
c) Mit welchem Betrag würde sich der Freistaat Bayern an der Reaktivierung des Haltepunktes beteiligen?
2. a) Wurde bereits eine Potenzialprognose erstellt, und wenn ja, mit wie vielen Fahrgästen pro Werktag wäre in Richtung Nürnberg zu rechnen und wie viele Fahrgäste wären in Richtung Gräfenberg zu erwarten?
b) Wird die Reaktivierung des Haltepunktes Buchenbühl vonseiten des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technologie weiterverfolgt?
c) Wenn nein, warum nicht?
3. a) Wie hoch sind die geschätzten Gesamtkosten für die Reaktivierung des Haltepunktes Burgbernheim-Wildbad?
b) Welche Baumaßnahmen sind für die Reaktivierung der Haltestelle Burgbernheim-Wildbad notwendig?
c) Mit welchem Betrag beteiligt sich der Freistaat Bayern an der Reaktivierung des Haltepunktes Burgbernheim-Wildbad?

4. a) Zu welchem Ergebnis kommt die Fahrgast-Potenzialprognose für den Haltepunkt Burgbernheim-Wildbad?
b) Mit welcher Begründung wurde die Reaktivierung des Haltepunktes Burgbernheim-Wildbad beschlossen?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom 12.02.2009

Zu 1. a):

Es würden Kosten von etwa 500 000 € anfallen.

Zu 1. b):

Es wären folgende Baumaßnahmen erforderlich:

- Abbruch der Reste des früheren Bahnsteiges,
- Bau eines neuen, 130 m langen und 55 cm hohen Bahnsteiges,
- Errichtung der üblichen Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Abfalleimer, Lautsprecher, Infovitinen, Entwerter, Fahrkartenautomat usw.),
- banliche Anbindung des Bahnsteiges an das bestehende Straßen- und Wegenetz,
- ggf. Anpassung der Einschaltkontakte des Bahnübergangs.

Zu 1. c):

Der Freistaat Bayern hat entschieden, sich nicht an der Reaktivierung des Haltepunktes zu beteiligen.

Zu 2. a):

Eine Potenzialprognose wurde von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft angefertigt und führte zu folgende Ergebnissen:

Täglich wären 230 Ein- und Aussteiger zu erwarten, 170 davon würden nach Nürnberg reisen, 60 in die Gegenrichtung.

Zu 2. b):

Nein.

Zu 2. c):

230 werktägliche Ein- und Aussteiger sind innerhalb einer Großstadt ein geringer Wert. Der größte Teil der Fahrgäste würde zudem in Richtung Nürnberg reisen. In diese Richtung besteht jedoch bereits heute eine sehr gute Verbindung mit der Buslinie 21, die ganztags im 20-Minuten-Takt verkehrt, in der Hauptverkehrszeit sogar alle 10 Minuten. Der Bus erschließt den Stadtteil Buchenbühl kleinräumig mit mehreren Haltestellen und benötigt für die Fahrt zur U-Bahn-Station Nordostbahnhof etwa 10 Minuten. Der Zug

würde von Buchenbühl zum Nordostbahnhof zwar nur etwa 5 Minuten benötigen, könnte aber innerhalb des Stadtteils Buchenbühl nur einmal halten, wodurch sich der durchschnittliche Weg zur Haltestelle verlängert. Zudem sind die Umsteigewege von der Gräfenbergbahn zur U-Bahn am Nordostbahnhof weiter als von der Haltestelle der Buslinie 21. Eine Direktverbindung in das Nürnberger Stadtzentrum kann der Zug nicht bieten, da die Gräfenbergbahn am Nordostbahnhof endet.

Eine nennenswerte Verbesserung der Zahl der Verbindungen ergibt sich ebenfalls nicht, da der Zug meist nur stündlich verkehrt. Zudem hat die Stadt Nürnberg angekündigt, den Busverkehr in den Stadtteil Buchenbühl ausdünnen zu wollen, falls der SPNV-Halt reaktiviert wird.

Somit würden sich für die Fahrgäste in Richtung Nürnberg durch den neuen Halt keine nennenswerten Reisezeitverkürzungen, keine Vermeidung von Umsteigevorgängen und auch kein erwähnenswertes Mehrangebot gegenüber heute ergeben.

Nennenswerte Reisezeitvorteile würden sich lediglich für Reisende in Richtung Gräfenberg ergeben. Hier würden sich die 60 zu erwartenden Reisenden pro Werktag auf 52 Zughalte verteilen. Dies ergibt im Durchschnitt nur ca. einen Ein- oder Aussteiger pro Zughalt. Dem stehen Reisezeitverlängerungen von 1–2 Minuten durch den zusätzlichen Halt bei mehreren Tausend Reisenden pro Tag gegenüber, welche die Gräfenbergbahn im fraglichen Abschnitt zwischen Nürnberg und Heroldsberg nutzen.

Unter Abwägung dieser Gegebenheiten hat der Freistaat entschieden, das Projekt einer Reaktivierung des Haltepunktes Nürnberg-Buchenbühl nicht weiterzuverfolgen.

Zu 3. a):

Die Kostenschätzung der DB Station&Service AG geht von 278 000 € aus.

Zu 3. b):

Die Bahnsteige der früheren Station wurden erst in den 1980er-Jahren gebaut und bereits mit der heute erforderlichen Mindesthöhe hergestellt. Daher ist nur eine Neuasphaltierung der Bahnsteige erforderlich. Zusätzlich werden zwei neue Fahrgastunterstände, eine neue Beleuchtungsanlage und kleinere Elemente der Bahnsteigausstattung errichtet.

Zu 3. c):

Der Freistaat hat eine Finanzierung von 60 % der förderfähigen Kosten aus GVFG-Mitteln in Aussicht gestellt. Den Eigenanteil teilen sich die DB Station&Service AG, der Landkreis Neustadt (Aisch) – Bad Windsheim und die Stadt Burgbernheim.

Zu 4. a):

In Burgbernheim-Wildbad sind etwa 200 tägliche Ein- und Aussteiger zu erwarten.

Zu 4. b):

Der Halt Burgbernheim-Wildbad schafft eine Anbindung der Stadt Burgbernheim an die Bahnlinie Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen, die bislang ohne Halt durch das Stadtgebiet verläuft. Dadurch ergeben sich neue Direktverbindungen von Burgbernheim in die Bezirkshauptstädte Würzburg und Ansbach sowie zu zahlreichen weiteren Orten an dieser Strecke. Auch die Reisezeiten in Richtung Nürnberg verkürzen sich durch den neuen Halt um etwa 15 Minuten.

Der volkswirtschaftliche Nutzen des neuen Haltepunktes wurde mit einer Bewertung nach dem Projektdossierverfahren nachgewiesen, die der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) durchgeführt hat. Dabei handelt es sich um eine vereinfachte Form der standardisierten Bewertung, die vom Bund vorgegeben ist.