

Fatu

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister  
Dr. Ulrich Maly  
Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

AFV

OBERBÜRGERMEISTER	
16. JAN. 2013	
VI	1. ...
X	2. ...

Wolff'scher Bau des Rathauses  
Zimmer 58  
Rathausplatz 2, 90403 Nürnberg  
Telefon: 09 11 / 231 - 2907  
Telefax: 09 11 / 231 - 4051  
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de  
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

mk / 14. Januar 2013  
Thiel / Dr. Reindl / Sendner

### **Voruntersuchung zur Erweiterung des U-Bahn-Netzes**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für die CSU-Stadtratsfraktion stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden:

#### **Antrag:**

- (1) Die Verwaltung prognostiziert den volkswirtschaftlichen Nutzen (im Sinne der einschlägigen Förderbestimmungen) für eine Zweigstrecke die zwischen den Bahnhöfen Hohe Marter und Röthenbach aus der bestehenden Linie ausgefädelt wird und über Röthenbach Ost, Eibach und Einsteinning bis nach Reichelsdorf Nord führen soll.
- (2) Der Untersuchung soll ein Fahrplankonzept zugrundegelegt werden, dass die Linie U 2 unverändert vom Flughafen nach Röthenbach führt und die heute parallele U 21 von und nach Ziegelstein durch eine neue Linie ersetzt, die ab Hohe Marter dann die Neubaustrecke befährt.
- (3) Mit Zielrichtung auf die Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses durch geringere Investitionskosten prüft die Verwaltung insbesondere
  - a. ob es betrieblich sinnvoll ist, die Strecke nur mit Kurzzügen (wie bei der U3 und der U 21 bereits praktiziert) zu befahren und ob es deswegen möglich wäre Bahnsteiganlagen baulich/ausstattungsmaßig reduziert zu errichten
  - b. ob und ggf. in welchen Teilabschnitten es möglich wäre, die Strecke eingleisig zu bauen.

- (4) Die Verwaltung prognostiziert die Veränderung der Verkehrszahlen (Fahrgäste) für diese Angebotsverbesserung und die Wirtschaftlichkeit (dabei sind auch entfallende Betriebskosten der Buslinien 61 und 62 für den inneren Teilabschnitt Röthenbach – Reichelsdorf sowie ggf. der Linie 66 gegenzurechnen). Ggf. ist auch abzuschätzen ob die U-Bahn-Verlängerung zu relevanten Fahrgastverlusten auf der S 2 an den Stationen Eibach (S) und Reichelsdorf (S) führt.

### **Begründung:**

Die chaotischen Verkehrsverhältnisse im Nürnberger Südwesten sind hinlänglich bekannt. Zur Entspannung der Situation würde nach Einschätzung der CSU-Stadtratsfraktion eine Verlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene einen entscheidenden Beitrag leisten. Einzige Perspektive dabei ist die Verlängerung der seit über 20 Jahren in Röthenbach endenden U-Bahn Linie U 2 Richtung Stein und eine neue Zweigstrecke nach Eibach und darüber hinaus.

Insbesondere muss für den Eibacher Ast unterstellt werden, dass der Entfall des zeitaufwändigen und lästigen Umsteigens von den überlasteten Buslinien 61 und 62 in Röthenbach den ÖPNV aus diesem Korridor erheblich attraktiver macht und ein erhebliches Mehrvolumen durch Verlagerung vom MIV zum ÖPNV auf die Schiene kommt. Ein U-Bahn-Ast Richtung Eibach ist aus Verkehrs- und umweltpolitischer Sicht unbedingt sinnvoll.

Er hat auch Aussicht auf Realisierbarkeit, da für diese Richtung im Rahmen der Untersuchungen zum Generalverkehrsplan eine Nachfrage erkannt wurde, die für eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Betrachtung ausreichend sein wird und somit von einer Förderfähigkeit und damit von einer Finanzierbarkeit ausgegangen werden kann.

Das heute gültige System der Finanzierung des schienengebundenen Nahverkehrs in Großstädten droht aber 2019 auszulaufen. Ob dann weiterhin Bundes- und oder ggf. europäische Fördermittel in heute geleisteter Höhe zur Verfügung stehen werden ist nicht sicher. Nürnberg wird sich die Investition in U-Bahn-Verlängerungen im Südwesten aber nur leisten können, wenn dafür Investitionskostenzuschüsse in gewohnter Höhe fließen werden. Insoweit ist Eile geboten, denn ein derartiges Projekt muss zügig auf den Weg gebracht werden, sonst würde es unmöglich rechtzeitig vor 2019 eine förderantragsfähige Planung vorlegen zu können. Deshalb müssen jetzt die Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden.

Die Betrachtung der Voruntersuchung zum Generalverkehrsplan geht allerdings zunächst nur von einer Strecke bis Eibach-Mitte aus, ohne irgendwelche konkreten Aussagen zu Verlauf und Details der Strecke zu machen (was aber auch nicht die Aufgabe war). Aus Sicht der CSU-Fraktion stellte dies aber nur eine Teillösung dar, da sich eine grundlegende Verbesserung damit nur für Eibach selbst ergäbe. Für die Bürger am Einsteinring und in Reichelsdorf-Nord – hier ist eine erhebliche Bevölkerungskonzentration – ergäben sich nur geringe Vorteile mit wenig Fahrzeitgewinn und weiterhin der Notwendigkeit des Umsteigens von bzw. in Busse. In Ortsmitte Eibach sind die Platzverhältnisse evident nicht ausreichend um die typische Infrastruktur eines U-Endbahnhofs (P+R-Parkplätze und Busbahnhof) zu schaffen; erhebliche verkehrliche und stadtplanerische Probleme wären damit dort also vorhersehbar.

Eine grundlegende Lösung kann aus Sicht der CSU-Fraktion nur die Weiterführung durch Eibach und die direkte U-Bahn-Erschließung der Siedlungsschwerpunkte Einsteinring und Reichelsdorf-Nord sein.

Es liegt auf der Hand, dass ein isoliertes Teilstück Eibach-Reichelsdorf Nord – als separater Erweiterungsabschnitt - später die volkswirtschaftliche Rentabilitätsgrenze (und damit die Förderfähigkeit) alleine nicht erreichen würde.

Eine Konzeption und Beantragung nur bis Eibach-Mitte würde mit hinreichender Sicherheit das Aus für eine spätere Fortführung implizieren und das 'ewige' Ende der U4 in Eibach festzurren. Von daher muss bereits heute ein Gesamtkonzept für den Endausbau bis Reichelsdorf-Nord erarbeitet werden.

Um eine Gesamtrentabilität darzustellen muss auf der Gesamtstrecke das gesamte Fahrgastpotential maximal abgeschöpft werden und der Parallelbetrieb weiterer betriebsdefizitärer Verkehrsmittel vermieden werden (nutzenseitige Optimierung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses). Auch sollen die Systemvorteile der automatischen U-Bahn so genutzt werden - 'Intelligenz statt Beton' - dass vermeidbare Investitionskosten möglichst vermieden werden können (kostenseitige Optimierung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses).

Ein gegenüber der U2 verringerter Haltestellenabstand – so wie er bei der U 1 im Abschnitt Langwasser realisiert wurde – soll die Flächenerschließung verbessern, kürzere fußläufige Erreichbarkeit sicherstellen und jedweden stauanfälligen Nord-Süd-Busverkehr in Eibach selbst überflüssig machen, so dass die Linien 61 (nach Schwabach) und 62 (nach Katzwang) stadtsseitig künftig in Reichelsdorf-Nord beginnen und enden können. Auf die geringfügige Fahrzeitverlängerung um vielleicht ein oder zwei Minuten kommt es auf einem Außenabschnitt nicht wirklich an. Trotzdem wäre der Fahrzeitgewinn gegenüber heute (z.B. Einsteinring-Hbf. mit Umsteigen heute planmäßig bei erreichtem Anschluss 25 Min., künftig 14 Min.) immer noch eminent attraktiv.

Es sind mögliche bauliche Einsparungen zu prüfen:

Auf der U 3 laufen bereits heute im Regelverkehr ausschließlich Kurzzüge (2-Wagen-Züge) auf der U 2 Vollzüge (4-Wagen-Züge) nur vereinzelt in der HVZ. Der automatische Betrieb ermöglicht die Führung von kurzen Zügen in verdichteten Takt. Damit könnten ggf. kürzere Bahnsteige gebaut werden (oder falls aus betrieblichen Gründen die Option für den freizügigen Einsatz von Langzügen erhalten bleiben soll, die 'Mehrlänge' für den nur gelegentlichen Betrieb vereinfacht ausgeführt werden).

Auf der U 2 besteht zwischen Flughafen und Ziegelstein ein einspuriger Gleisabschnitt von über 2 km Länge, der seit vielen Jahren ohne Probleme im normalen Takt und im Gegenverkehr befahren wird. Für die U 4 wäre deshalb zu untersuchen, ob und in welchen Teilbereichen Streckenabschnitte sinnvoll und taktverträglich einspurig konzipiert werden könnten.

Mit freundlichen Grüßen



Sebastian Brehm  
Fraktionsvorsitzender