Abdruck S35. VII/2d

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Die Staatssekretärin

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Präsidentin des Bayerischen Landtags
Frau Barbara Stamm
Maximilianeum
81627 München

Telefon
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

Ihr Zeichen Ihre Nachricht vom 18.02.2010	**Bitte bei Antwort angeben** Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom VII/2-7170a/73/2	München, 08.04.2010

Eingabe des Aktionsbündnisses „Pro S-Bahn ohne Verschwenk", Herr Harald Riedel, Fürth, vom 09.02.2010 betreffend geplanter S-Bahn-Verschwenk bei Fürth-Steinach

Anlagen: 5 Abdrucke dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

zu der Eingabe nehme ich wie folgt Stellung:

Beim Ausbau des Streckenasts Nürnberg – Forchheim ist im Norden Fürths ein Verschwenk mit dem neuen S-Bahnhaltepunkt Fürth-Steinach geplant. Bei der Anhörung im Rahmen des baurechtlich erforderlichen Planfeststellungsverfahrens hat die Stadt Fürth Einwände gegen den Verschwenk erhoben. Nach Auffassung der Stadt Fürth beruhen die Planungen auf veralteten Planungsprämissen. Die Stadt Fürth setzt sich in diesem Zusammenhang für eine Führung der S-Bahn im Zuge der sog. „Bestandstrasse" mit einem S-Bahnhalt am heutigen Bahnhof Vach ein.

Diese Bestandstrasse war im Jahr 2001 bereits Bestandteil einer Abwägung mit der vom Freistaat nunmehr vorgesehenen Führung der S-Bahn über den S-Bahn-Verschwenk Fürth. Bei dieser Abwägung waren hinsichtlich der verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen die seinerzeit noch aktuellen Nutzungsstrukturen des gemeinsamen Gewerbeparks Nürnberg-Fürth-Erlangen unterstellt worden. Von dem Vorhaben „Gemeinsamer Gewerbepark" haben die drei Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen im Jahre 2003 Abstand genommen. Übrig geblieben sind von den seinerzeitigen Planungen ein „Multifunktionspark Schmalau Ost" auf Nürnberger Gemarkung und die Planungen zur Errichtung eines Einrichtungs- und Fachmarktzentrums in Fürth-Steinach. Um die neuen Nutzungsstrukturen zu berücksichtigen, wurde vom Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie 2009 eine Neubewertung nach den vom Bund als Zuwendungsgeber anerkannten verkehrsökonomischen Grundsätzen der Standardisierten Bewertung in Auftrag gegeben.

Die aktualisierte Bewertung kommt zum Ergebnis, dass sich bei nahezu gleichen Kosten für die bisher verfolgte „Verschwenk"-Trasse ein deutlich höherer verkehrlicher Nutzen ergibt. Der Mitfall 1 („Verschwenk") erreicht einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,18, der Mitfall 2 („Bestandstrasse") einen Indikator von 0,93. Dies bedeutet, dass eine Führung der S-Bahn über die von der Stadt Fürth favorisierte „Bestandstrasse" das gesamte S-Bahn-Vorhaben Nürnberg – Forchheim (– Bamberg) in Frage stellen würde, weil der für diesen Mitfall errechnete Nutzen-Kosten-Indikator unter dem maßgeblichen Wert von 1,0 liegt. Das S-Bahn-Vorhaben könnte in diesem Fall nicht mehr aus GVFG-Bundesmitteln gefördert werden. Vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit müsste auch die Landesfinanzierung neu geprüft werden.

Die seitens der Stadt Fürth gegen die Untersuchung vorgebrachten Kritikpunkte wurden im Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Abstimmung mit den Gutachtern, der Deutschen Bahn AG und dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg eingehend geprüft.

Dies betrifft insbesondere den Vorwurf fehlerhafter Strukturdaten. Die den Bewertungen zugrunde gelegten Strukturdaten wurden bei den Arbeiten für das Gutachten aus dem Jahr 2004 im Einzelnen mit den Gebietskörperschaften, d. h. auch mit der Stadt Fürth, abgestimmt. Diese Prognosen wurden aufgrund der notwendigen Vergleichbarkeit der neuerlichen Bewertung nicht mehr in Frage gestellt. Der Einfluss der Änderung allgemeiner Strukturdaten auf das Bewertungsergebnis ist gering. Nach dem Mit- und Ohnefallprinzip des Bewertungsverfahrens wirken sich geänderte Strukturprämissen sowohl im Ohnefall als auch im Mitfall auf die Verkehrsnachfragemengen aus (Niveaueffekt). Es ist daher nicht ersichtlich, dass veränderte Strukturdaten sich wesentlich auf das Verhältnis der Nutzen-Kosten-Indikatoren der beiden Varianten auswirken werden.

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung vom 19. Januar 2010 die Planungen zum S-Bahn-Verschwenk Fürth mit dem neuen Haltepunkt in Steinach ausdrücklich gebilligt.

Die von den Beschwerdeführern angeführten ökologischen Einwände werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt. Diese beeinflussen das Ergebnis der vergleichenden Nutzen-Kosten-Untersuchung jedoch nicht. Ökologische Gesichtspunkte gehen nur insofern in die Standardisierte Bewertung ein, als sie in direktem Zusammenhang mit den verkehrlichen Wirkungen stehen und anhand von standardisierbarem statistischen Material quantifiziert werden können.

Auch unter Berücksichtigung der Einwände der Stadt Fürth und der Beschwerdeführer hat die vom Freistaat verfolgte Verschwenktrasse klare Vorteile. Der Haltepunkt in Steinach verbessert das ÖPNV-Angebot für Fahrgäste aus dem gleichnamigen Fürther Ortsteil sowie aus Boxdorf und Großgründlach. Darüber hinaus ist der Halt Fürth-Steinach von Bedeutung für die Gewerbeansiedlung in der Schmalau. Für die beiden neuen S-Bahn-Stationen Stadeln und Steinach wird ein wesentlich höheres Nachfragepotential gegenüber der heutigen Station Vach erwartet. Maßgeblich sind insbesondere das eindeutige Ergebnis der Standardisierten Bewertung und die fehlende Förderfähigkeit des Ausbaus der „Bestandstrasse“.

Ein von der Stadt Fürth beauftragtes und am 24. Februar 2010 vorgelegtes Gutachten zu den Kosten des Ausbaus der Bestandstrasse wurde zum Anlass genommen, eine erneute Sensitivitätsbetrachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses in Auftrag zu geben. Mit Ergebnissen ist im Laufe des Aprils 2010 zu rechnen. Sollte sich das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung bestätigen, wird sich der Freistaat für einen zügigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens einsetzen, um weitere Verzögerungen zu verhindern.

Bereits die bisherigen Diskussionen um den Verschwenk haben zu Verzögerungen bei der Planfeststellung geführt. Zwar wird voraussichtlich Ende 2010 auf der Strecke Nürnberg – Forchheim – Bamberg ein Einstiegskonzept mit neuen S-Bahn-Zügen in Betrieb gehen. Der für Ende 2011 vorgesehene Vorlaufbetrieb in vollem Umfang (Vollendung der ersten Baustufe) wird sich jedoch verschieben, so dass das Einstiegskonzept länger beibehalten werden muss. Ursprünglich war für den Zwischenzeitraum ein Provisorium am Haltepunkt Stadeln geplant. Da die Kosten dieses Provisoriums unverhältnismäßig hoch wären, wurde im Rahmen des Arbeitskreises S-Bahn Nürnberg am 3. März 2010 in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG entschieden, ein Provisorium in Stadeln nicht mehr weiterzuverfolgen. Während des Einstiegskonzepts wird ein provisorischer Halt an der Station Vach eingerichtet. Die Entscheidung beruht allein auf wirtschaftlichen Gründen. Eine Vorfestlegung für die „Bestandstrasse" bedeutet dies also nicht.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel