

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/070/2015

Dringlichkeitsantrag Nr. 149/2015 der F.W.G. zum UVPA am 13.10. und Stadtrat am 29.10.2015: StUB Planungen eines schienengebundenen Verkehrssystems für den Innenstadtbereich Erlangen beenden

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.11.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.11.2015	Ö	Gutachten	
Stadtrat	26.11.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag Nr. 149/2015 der F.W.G. ist abschließend behandelt und die schriftlichen Anfragen beantwortet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 149/2015 beantragt die F.W.G. in Ergänzung zu ihrem am 21.07.2015 im UVPA behandelten Antrag Nr. 054/2015, die Planungen zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) einerseits auf eine Anbindung der Nürnberger Straßenbahnlinie 4 an das Erlanger Universitäts-Südgelände und die S-Bahnstrecke Nürnberg-Bamberg über den Bahnhof Erlangen-Bruck sowie andererseits auf eine schienengebundene Verbindung zwischen der Stadt Erlangen (Bahnhof Erlangen-Bruck) und der Stadt Herzogenaurach zu begrenzen.

Der o.g. Antrag Nr. 054/2015, die Planungen zur StUB zurückzustellen, wurde bereits am 21.07.2015 abschließend behandelt (s. ergänzender Protokollvermerk).

In Ergänzung zum Antrag Nr. 149/2015 wurden von StR Prof. Dr. Gunther Moll am 15.10.2015 per Mail 5 weitere Fragen an die Verwaltung gestellt (s. u.).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Ziel des Projektes StUB ist es, in Ergänzung zur S-Bahn eine weitere hochwertige Verkehrsverbindung für die wichtige Verkehrsbeziehung Nürnberg – Erlangen und darüber hinaus anzubieten. Die StUB ermöglicht hierbei umsteigefreie Fahrbeziehungen aus dem Nürnberger Straßennetz über das Erlangen Zentrum bis in die Nachbarstadt Herzogenaurach. Auf dem Streckenkorridor der StUB befinden sich wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte, Forschungs- und Hochschulstandorte sowie Wohnsiedlungen. Die StUB bedient somit ein anderes Erschließungsgebiet als die S-Bahn und ergänzt diese daher mit hoher Wirksamkeit. Kannibalisierungseffekte zwischen den beiden Schienensystemen werden dabei nachweislich vermie-

den, für die S-Bahn sogar Fahrgastzuwächse prognostiziert.

Aufgrund der gegenläufigen Pendlerströme zwischen den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach wird die StUB zeitgleich in beiden Fahrrichtungen stark genutzt, so dass dieses Verkehrssystem betrieblich optimal eingesetzt werden kann.

Als Vorlauf für diese Funktion wurde bereits im Rahmen des VEP ein Konzept aus Durchmesserlinien für Busse inklusive der Direktverbindung Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach entwickelt. Dessen verkehrliche Wirksamkeit ist aber aufgrund von Umsteigezwängen in Nürnberg, Geschwindigkeit, Komfort, fehlendem Schienenbonus etc. deutlich geringer als zukünftig mit der StUB.

Die Verkürzung der Strecke auf den Süden von Erlangen bis zum S-Bahnhof Erlangen-Bruck würde dieses Verkehrskonzept und dessen verkehrliche Wirksamkeit erheblich reduzieren. Die Streckenführung wäre ausschließlich für Berufspendler / Studenten von Nürnberg nach Erlangen bis zum Südgelände bzw. zum Siemens-Campus relevant, d.h. das Angebot wäre sogar ein Rückschritt gegenüber dem heutigen und zukünftigen Busnetz. Der Nachweis eines volkswirtschaftlichen Nutzens als Voraussetzung für die Zuschussfähigkeit wäre mit größter Wahrscheinlichkeit nicht möglich. Kannibalisierungseffekte bei der S-Bahn wären durch die veränderte Streckenführung und die Umsteigebeziehung am S-Bahnhof Bruck nicht ausgeschlossen.

Nach vorliegenden Voruntersuchungen für eine Schienenverbindung zwischen Erlangen-Bruck und Herzogenaurach wäre die verkehrliche Wirksamkeit ebenfalls deutlich geringer als im Projekt StUB. Aufgrund fehlender Streckenkapazitäten auf der Bahnverbindung Erlangen Bruck – Erlangen Hbf. wäre ausschließlich ein schienengebundener Shuttle-Verkehr auf der ehemaligen Aurachtalbahn denkbar. Hierfür müsste die Infrastruktur trotzdem aufwändig erneuert werden, größere Nutzerpotentiale zwischen den beiden Endpunkten sind nicht vorhanden. Dieser Shuttleverkehr mit Umsteigezwängen müsste aufgrund der gemeinsamen Nutzung von Schieneninfrastruktur mit der Erlanger Hafenbahn als Eisenbahn-Nebenstrecke bzw. S-Bahn konzipiert werden. Eine technische Straßenbahn-Insellösung wäre unwirtschaftlich.

Beide Varianten werden aber nicht verbaut, so dass es in späterer Zeit möglich wäre, das Netz zu erweitern.

Die am 15.10.15 ergänzend eingegangenen Fragestellungen können wie folgt beantwortet werden.

1. Streckenlänge der bisherigen Trassenplanung im Stadtgebiet Erlangen?
Die Streckenlänge in Erlangen beim vorliegenden L-Netz beträgt ohne Berücksichtigung von Wendeanlagen ca. 15,6 km.
2. Streckenlänge einer alternativen Trasse von Erlangen-Tennenlohe über Bahnhof Erlangen-Bruck nach Herzogenaurach (auf Strecke der "Aurachtalbahn") im Stadtgebiet Erlangen?
Hierfür liegen keine Planunterlagen vor, so dass diese alternative Strecke nicht bemessen werden kann.
3. Geschätzte Fahrtzeit von Nürnberg-Am Wegfeld über Erlangen-Hauptbahnhof nach Herzogenaurach (auf bisheriger Trassenplanung)?
Der Standardisierten Bewertung wurde eine Fahrtzeit (inkl. Haltezeiten) von 41:30 Minuten zugrunde gelegt.
4. Geschätzte Fahrtzeit einer alternativen Trasse von Nürnberg-Am Wegfeld über Erlangen-Bruck nach Herzogenaurach (auf Strecke der "Aurachtalbahn").
Hierfür liegen keine Planunterlagen, so dass für diese alternative Strecke keine Fahrtzeiten berechnet werden können.
5. Wie hoch sind die geschätzten jährlichen Unterhaltskosten für beide genannten Trassenführungen.
Für das L-Netz sind die jährlichen Unterhaltskosten ohne vertiefende Untersuchungen wie

Detailplanung und Folgekostenrechnung noch nicht eindeutig zu beziffern. Für diese alternative Strecke liegen keine Planunterlagen zur Kalkulation vor.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1: Fraktionsantrag Nr. 149/2015 der F.W.G.

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang