

Bürgerinitiative „Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal“ e.V. Erlangen, Buckenhof, Uttenreuth, Dormitz, Neunkirchen/Br.

1. Vorsitzende: Esther Schuck - Uttenreuth,
2. Vorsitzende: Volker Brase – Erlangen und Hans-Thomas Benz - Buckenhof

Internet: **www.bi-schwabachtal.de**
Konto: 15-100452, Spk Erlangen, BLZ 76350000

Antwort erbeten an:
Esther Schuck, Tennenloher Straße 41, 91080 Uttenreuth
Tel. 09131-54558, mail: esther.schuck@t-online.de



Uttenreuth, 20.Dezember 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der Pressekonferenz zur STUB am 2.12.2010 in Erlangen wurde ein erstes Ergebnis der standardisierten Bewertung bekannt gegeben. Als weiteren Schritt schlug Hr. Senger (Intraplan) eine Kosten/Nutzen-Berechnung für modifizierte Varianten (Verkürzung der Trassen) vor. Optimierungspotential sehen wir allerdings **nicht nur** in der Verkürzung der Äste. Wir gehen auch davon aus, dass alle Inputs, die zu einer Verbesserung des Kosten-Nutzen-Faktors führen könnten, vor einer neuerlichen Berechnung auf Optimierungsmöglichkeiten überprüft werden müssen.

Wir haben uns intensiv mit den Plänen und den uns vorliegenden Informationen beschäftigt und schlagen folgendes vor:

- Die Trassen werden wie vom Gutachter empfohlen gekürzt (bis Herzogenaurach-Mitte und Neunkirchen)
- Der Ostast wird ohne die angeblich „unstrittige Maßnahme“ Südumgehung gerechnet. Die Südumgehung wird von Buckenhof und der Stadt Erlangen mehrheitlich abgelehnt. „Straßenbaumaßnahmen stehen in direkter Konkurrenz zum ÖPNV“ (Aussage von Hr. Senger am 2.12.) und wirken sich negativ auf den Kosten/Nutzen-Faktor aus. Die Begründung der Regierung von Mittelfranken, dass eine STUB die Leistungsfähigkeit der Straße für den MIV gefährdet, ist anzuzweifeln. Das Gutachten aus dem Jahr 1999 ist veraltet, einerseits sind die Verkehrsprognosen für den MIV überhöht, andererseits sind die technischen Möglichkeiten einer intelligenten Verkehrssteuerung weiter entwickelt worden. Desweiteren haben sich die Verhältnisse z.B. durch Grundstückskäufe geändert.
- Es wird im Mit-Fall eine Parkraumbewirtschaftung als gegeben angenommen, die im Ohne-Fall aus Kapazitätsgründen und wegen fehlender Attraktivität des Busverkehrs nicht einberechnet werden kann.
- Es wird auch für die BI-Variante ein Kosten/Nutzen-Faktor ermittelt. Die BI-Variante hat durch den Verzicht auf teure Brückenbauwerke (Kosbacher Brücke, Brücke zum Bahnhof) und die Nutzung der Bahntrasse nach Herzogenaurach geringere Investitionskosten.

Folgende Punkte sind uns bei der Präsentation aufgefallen, es besteht noch **Klärungsbedarf**:

- Die Studentenzahl wurde mit 12.960 angegeben. Laut uns vorliegenden Informationen beträgt die Studentenzahl der FAU gut 28.000, ein Drittel davon sind Studenten in Nürnberg, d.h. Erlangen hat rund 19.000 Studenten. Wodurch entsteht diese Diskrepanz?
- Der „Reisezeitvergleich“ zwischen dem T-Netz und der BI-Variante ist de facto ein reiner Fahrtzeitvergleich. Die BI-Variante bietet die deutlich bessere verkehrliche Erschließung in Büchenbach (wurde von Hrn. Senger so bestätigt), d.h. Fahrgäste haben einen kürzeren Zugang zur Haltestelle. Vor diesem Hintergrund erscheint es uns rätselhaft, dass die BI-Variante mindestens 30 Prozent weniger Fahrgäste als die T-Netz-Variante zum Umsteigen bewegen soll. Wir unterstellen, dass der Fahrgast lieber ein paar Minuten länger in einer Stadtbahn sitzt (BI-Variante), als einen längeren Fußweg zur Haltestelle in Kauf zu nehmen (T-Netz).
- Sind bei beiden Varianten eingleisige Trassen-Abschnitte möglich?
- Der sehr gute Kosten/Nutzen-Faktor für die Strecke Thon-Wegfeld konnte die stand. Bewertung nicht positiv beeinflussen, obwohl die zu untersuchenden Strecke eine direkte Verlängerung und damit einen direkten Zusammenhang darstellt. Dies müsste mit der Regierung von Ansbach abgeklärt werden.
- Welche Ausgangssituation für die BI-Variante wurde an der Haltestelle Arcaden/Güterhallenstr. angenommen? Spielen die längeren Fußwege von der STUB-Haltestelle zum Bahnhof hier eine Rolle, während die längeren Fußwege in Büchenbach zu den Haltestellen der STUB (T-Netz) offensichtlich nur eine geringe Rolle spielen? Welche Verbesserungen für die Umsteigebeziehung Arcaden/DB sind geplant und können für den Mit-Fall herangezogen werden? Aus unserer Sicht muss bereits für die S-Bahn ohne StUB die Verknüpfung zwischen DB- und S-Bahnsteigen und Arcaden (zentraler Busbahnhof!) deutlich verbessert werden. Diese Verbesserungen müssen auch dem Mitfall BI-Netz zu Gute kommen.

Um die Kosten/Nutzen-Berechnung nachvollziehen zu können, ersuchen wir um **Übermittlung von folgenden Daten**:

- Eine Darstellung der detaillierten Aufschlüsselung der Investitionen
- Daten über die Verschiebungen der Fahrgastzahlen im Ohnefall / in beiden Mitfällen
- Daten über die Grundlagen der Nachfrageprognose, insbesondere der Reisezeitprognose (u.a. Definition der Verkehrszellen).
- Die Darstellung der Querschnittsbelastungen der einzelnen Haltestellen alleine ist nicht ausreichend. Wir ersuchen um Daten der Ein- und Aussteigerzahlen für alle Haltestellen

Die Stadt Erlangen hat es leider in den letzten Jahren versäumt, begleitende Maßnahmen zu treffen, die eine Akzeptanz einer Stadtbahn erhöhen würden (und damit auch den Kosten/Nutzen-Faktor). Wie Hr. Senger bereits in der Vorstudie zur STUB aus dem Jahr 1991 schrieb, wären folgende Maßnahmen notwendig:

- Tarifarische Maßnahmen
- Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichem und privatem Grund
- Verlagerung des Stellplatzangebotes von der Innenstadt an die Außenäste der Stadtbahn
- Ggf. restriktive Maßnahmen für den MIV

Hinzufügen könnte man noch das Fehlen eines Semestertickets.

All diese fehlenden Maßnahmen, kombiniert mit einem Ohnefall, der keinerlei Verbesserung im ÖPNV vorsieht (und daher keine Kosten verursacht), sind mit verantwortlich dafür, dass die erste Bewertung mit 0,79 endete.

Eine gewissenhafte Vorbereitung der neuerlichen Berechnung der optimierten Trassen wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Wir würden uns freuen, wenn wir nach Übermittlung der erbetenen Daten die Gelegenheit zu einem Gespräch mit den Gutachtern bekämen.

Im Sinne der Stadt-Umland-Bahn bitten wir alle verantwortlichen Personen nicht vorschnell Gutachten in Auftrag zu geben.

Die Kosten für weitere Gutachten von Intraplan betragen zw. € 10.000,- und € 20.000,-. Angesichts der langfristigen Planung und der Wichtigkeit dieses Projektes für die Metropolregion hoffen wir auf kluge Entscheidungen im Stadtrat Erlangen und in den Kreistagen Erlangen-Höchstadt und Forchheim.

Mit freundlichen Grüßen

