Einladung

Stadt Erlangen

Ortsbeirat Kosbach

2. Sitzung • Dienstag, 08. Mai 2012

Gasthaus Schreyer Häusling, Haundorfer Straße 24

TAGESORDNUNG - öffentlich - 19.30 Uhr

1. Wertstoffcontainer Steudach: Standortfrage
2. Stadt-Umland-Bahn: Ergebnisse und weitere Vorgehensweise
3. Ringschluss Adenauerring: aktueller Sachstand
4. Bericht der Verwaltung
5. Mitteilungen zur Kenntnis
6. Anfragen/Sonstiges

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 02. Mai 2012

STADT ERLANGEN
Ortsbeirat Kosbach
gez. Prof. Dr. Rüdiger Schulz-Wendtland
Vorsitzender

Stadt Erlangen

Ortsbeirat Kosbach

2. Sitzung • Dienstag, 08. Mai 2012

Bericht der Verwaltung **Seite (n):**

- Anlage zu TOP 1: mögliche Standorte 3-7
- Anlage zu TOP 2: Beschluss UVPA vom 17.04.2012 8-28

Stadt Erlangen

I.

Stadt Erlangen 91051 Erlangen

Erlanger Stadtwerke AG
Grundstücksverwaltung
Äußere Brucker Straße 33
91052 Erlangen

Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung
-Abfallwirtschaft / Straßenreinigung-
Gebäude: Stintzingstr. 46, Gebäude B
Zimmer: EG/01
Kontakt: Frau Atzenbeck
Telefon: 0 91 31 / 86-2017
Telefax: 0 91 31 / 86-2044
E-Mail: heike.atzenbeck@stadt.erlangen.de
Nutzen Sie unsere Angebote im Internet:
http://www.erlangen.de

Unser Zeichen / Schreiben: III/EB77/AHA

Ihr Schreiben / Zeichen:

Datum: 27. April 2012

Nutzung des Grundstücks Kieselbergstr. 3a in Steudach als Wertstoffcontainerstandplatz

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

zur Entsorgung von Glas- und Metall sind für die Bevölkerung im Stadtgebiet Erlangen entsprechende Wertstoffcontainerstandplätze eingerichtet.

Für den Ortsteil Steudach suchen wir derzeit in Zusammenarbeit mit dem Ortsbeirat Steudach einen neuen Standplatz, da der jetzige Standort zur Entsorgung von Glas, Metall und Altkleider schlecht zugängig und viel zu eng ist. Leider sind in Steudach nicht allzu viele adäquate Grundstücke im Eigentum der Stadt Erlangen vorhanden; Wertstoffcontainerstandplätze sollten möglichst zentral und damit für die Nutzer gut erreichbar sein und auch die Vorgaben des Lärmschutzes sollten erfüllt werden.

Die Freifläche auf dem Grundstück Kieselbergstraße 3a wäre für die Einrichtung eines Wertstoffcontainerstandplatzes sehr gut geeignet. Auf dem Grundstück befindet sich ein Gebäude (Trafostation) dessen Zugang durch die Aufstellung von Glas- und Metallcontainern nicht beeinträchtigt würde. Bei einer Nutzung als Wertstoffcontainerstandplatz würde die Stadt Erlangen selbstverständlich auch die Reinigung des Standortes übernehmen.

Wir bitten daher um Prüfung und Mitteilung, ob auf dem Grundstück eine Containergestellung zur Entsorgung von Glas, Metall und Altkleider möglich ist.

Für Rückfragen oder auch einen Ortstermin steht Ihnen Frau Atzenbeck gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Redel
2. Werkleiter

II. EB77 zum Vorgang.

möglicher Standort

-5-

Pickel Stephan

Von: Atzenbeck Heike
Gesendet: Montag, 27. Februar 2012 15:22
An: elisabeth.wein@nefkom.net
Cc: Pickel Stephan
Betreff: Wertstoffcontainerstandplatz Steudach

Anlagen: Steudach WSC.pdf

Steudach
WSC.pdf (369 KB

Sehr geehrte Frau Wein,
ich war inzwischen in Steudach unterwegs - leider ist Steudach nicht mit übermäßig vielen, zentralen, städtischen Grundstücken gesegnet.
Im beiliegenden Plan habe ich einige mögliche Standorte die in Bezug auf Anfahrt, Entleerung und Lärmentwicklung geeignet erscheinen, markiert.

Ich habe folgende Möglichkeiten:
- Aufstellung an der Südseite des Sportplatzes gegenüber der Buswendeschleife (siehe Lageplan)
- Aufstellung im Innenhof der Feuerwehr/Kapelle (siehe Lageplan)
- Aufstellung auf dem Parkplatz am Friedhof (siehe Lageplan)
-Beibehaltung des bisherigen Standplatzes wobei der Altkleidercontainer und Splittkasten dort abgezogen werden. Der Splittkasten könnte an der Bushaltestelle neben der Wartehalle aufgestellt werden, da dort unser Personal im Winterdienst sowieso tätig ist. Überlegenswert wäre dort auch die Aufstellung des Altkleidercontainers. Ist allerdings eine Frage der Optik wegen dem Marterl. Der Altkleidercontainer könnte aber auch allein am Feuerwehrhaus/Kapelle aufgestellt werden. Den Lärm hätten die Reingrubers immer noch, aber es wäre mehr Platz.

- Flächen im Bereich des Spielplatzes sind aufgrund der unbefestigten Zufahrt bzw. der Hanglage nicht geeignet.
- Zentralster Standort wäre noch im Innenhof der Feuerwehr/Kapelle
- Platzmäßig am geeignetsten ist wohl der Standplatz gegenüber der Buswendeschleife - gefällt mir am besten - oder auf dem Parkplatz vom Friedhof. Meine persönliche Meinung ist, das die Anwohnerruhe vor der "Totenruhe" gehen sollte - so häufig sind die Beerdigungen ja auch nicht.

Gerne stehe ich Ihnen für Fragen usw. zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
I.A.

Heike Atzenbeck

STADT ERLANGEN
Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung
Abteilung Abfallwirtschaft/Straßenreinigung
Heike Atzenbeck
91051 Erlangen
Fon: +49 (0) 9131 86-2017
Fax: +49 (0) 9131 86-2044
E-Mail: heike.atzenbeck@stadt.erlangen.de
Post: 91051 Erlangen
Buero: Zimmer 1, Stintzingstr. 46, 91052 Erlangen
Gz: III/EB77/2/aha
web: http://www.erlangen.de

Südseite Sportplatz

Innenhof Feuerwehrhaus/Kapelle

Parkplatz Friedhof

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
Referat VI	Amt 61	**613/098/2012**

Stadt-Umland-Bahn: Ergebnisse aus der Sitzung des Arbeitskreises StUB am 29.03.2012 und weitere Vorgehensweise

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	17.04.2012	Ö	Beschluss	angenommen mit Änderungen

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die aktuellen Ergebnisse der Standardisierten Bewertung und die Vorschläge der Verwaltung zur weiteren Vorgehensweise werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der nachfolgende Sachstandsbericht basiert auf den Präsentationsunterlagen des 8. Arbeitskreises zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) am 29.03.2012. Die im Arbeitskreis vorgestellten Unterlagen stehen vollständig zum Download unter www.vgn.de/stub_erlangen.pdf zur Verfügung. Deren wichtigste Inhalte sind als Auszüge in Anlage 2 zusammengefasst.

Die aktuellen Ergebnisse sollen zeitnah (voraussichtlich Mai 2012) vom Gutachter in einer öffentlichen Veranstaltung erläutert werden.

Die Planungen und Bewertungen zur Stadt-Umland-Bahn sowie zum optimierten Busnetz sind damit abgeschlossen. Nach Vorlage des Abschlussberichtes sollen die nächsten Schritte dem UVPA noch vor der Sommerpause zur Entscheidung vorgelegt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

In der 8. und voraussichtlich abschließenden Sitzung des Arbeitskreises StUB hat der Gutachter INTRAPLAN die Ergebnisse der Planungen sowie die Berechnung der finanziellen Folgen der StUB und eines regional-optimierten Busnetzes, dem sogenannten „RoBus" vorgestellt.

Die wichtigsten Ergebnisse sind in der - mit den Mitgliedern des Arbeitskreises abgestimmten - Pressemitteilung der VGN GmbH (s. Anlage 1) zusammengestellt.

Die bereits veröffentlichten Präsentationsunterlagen sind überwiegend ohne die über dreistündigen ergänzenden mündlichen Erläuterungen des Gutachters nicht selbsterklärend. Da die zugehörige Niederschrift bis zur Erstellung dieser Ausschuss-Vorlage nicht vorlag, werden die Ergebnisse im Folgenden durch die Verwaltung erläutert und interpretiert.

Generelle Annahmen

- Der Gutachter verglich das „StUB T-Netz" (Reduktionsstufe Uttenreuth) mit einem „Regional optimierten Busnetz" („RoBus") gemäß den Empfehlungen des Arbeitskreises vom 14.12.2011 (s. Anlage 2, Folie 16).
- Sämtliche Kosten werden, entsprechend der Vorgaben des Bewertungsverfahren „Standardisierte Bewertung", auf das Bezugsjahr 2006 bezogen und mit einer Inflationsrate von 2,5 % sowie einem Kalkulationszins von 5 % kapitalisiert (s. Anlage 2, Folie 4).
- Da das Bundesprogramm der GVFG-Förderung im Jahr 2019 ausläuft, wurden der Baubeginn im Jahr 2015 und die Inbetriebnahme im Jahr 2019 unterstellt. Ende des Betrachtungszeitraumes ist das Jahr 2049. Zur Vergleichbarkeit gelten diese Annahmen gleichermaßen für StUB und RoBus (s. Anlage 2, Folie 4).
- Für die Erstinvestition der förderfähigen (!) StUB-Infrastruktur wurde eine Förderquote des Bundes mit 60 % nach dem GVFG und des Freistaates Bayern mit 20 % nach dem BayÖPNVG angenommen (s. Anlage 2, Folie 4).
- Da an dem Vorhaben mehrere Aufgabenträger beteiligt sind, wurde für StUB und RoBus die Gründung eines Zweckverbandes unterstellt. Dieser übernimmt die Planungs- und Infrastrukturkosten und erhält hierfür die Zuschüsse. Sowohl für die StUB als auch für das Busnetz wurde als Betreiber des ÖPNV ein aus den VAG / EStW und Regionalbusverkehr gegründetes Verkehrsunternehmen angenommen, dass im Falle StUB auch die Schieneninfrastruktur betreibt (s. Anlage 2, Folie 3 + 28).

Nicht untersuchte Ergebnisse / Konsequenzen

- Der Gutachter warnte im Arbeitskreis ausdrücklich davor, die Entscheidung über das zukünftige Verkehrssystem ausschließlich mit (betriebs-)wirtschaftlichen Argumenten zu begründen. Das Verfahren der Standardisierten Bewertung wurde zum bundesweiten Vergleich kostenintensiver neuer Infrastrukturprojekte mit Nachweis eines volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Indikators entwickelt. Aufgrund der marginalen Neuinvestitionen beim RoBus ist dieser Indikator nicht vergleichbar und wurde daher auch nicht berechnet.
- Die Auswirkungen auf das Straßennetz wurden vom Gutachter nur überschlägig untersucht. Detaillierte Analysen sind erst mit Hilfe des derzeit in Ausschreibung befindlichen „Verkehrsmodell Erlangen" möglich, d.h. „Meilenstein C" des zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen beschlossenen Meilensteinplans (s. Anlage 2, Folie 24).
- Die erhebliche finanzielle Mehrbelastung bei den Folgekosten der StUB resultiert vor allem aus den hohen Kosten für die neu zu errichtende Infrastruktur. Die Ertüchtigung des vorhandenen Straßennetzes beim RoBus aufgrund der deutlich höheren Busfrequenz ist dagegen nicht berücksichtigt (s. Anlage 2, Folie 5, 6 ,9, 12).

Verkehrliche Wirkungen

- Ein zentrales Ergebnis der Berechnungen ist der Gewinn zusätzlicher Fahrgäste für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Mit der Realisierung der StUB ergäbe sich ein Zuwachs von täglich rund 13.200 Fahrgästen, beim optimierten Busnetz beliefe sich der Mehrverkehr auf 7.450 Fahrten pro Tag (s. Anlage 2, Folie 24).
- Als nachfragerelevante Kenndaten entstehen durch StUB T-Netz bzw. RoBus folgende Verkehrsleistungen (Personenkilometer/Tag) gegenüber dem Ohnefall („Do-Nothing"):

	Stadt Nürnberg	**Stadt Erlangen**	**Landkreis ERH**	**Landkreis FO**	**Summe**
StUB	+ 41.980 (= 37,1 %)	+ 57.690 (= 51,0 %)	+ 13.470 (= 11,9 %)		+ 113.140 (= 100 %)
RoBU	+ 12.500 (= 20,6 %)	+ 28.030 (= 46,2 %)	+ 16.220 (= 26,7 %)	+ 41.980 (= 6,5 %)	+ 60.680 (= 100 %)

(s. Anlage 2, Folie 37 + 39)

- Da im Osten ein Umsteigepunkt zur StUB in Uttenreuth unterstellt wurde, ist der verkehrliche Nutzen im Süden und Westen höher als im Osten.
- Als verkehrliche Wirkungen wurden vom Gutachter Auslastungen und Leistungsfähigkeit im StUB- und Busliniennetz geprüft. Bei Überlastungen in den Spitzenstunden wurden Verstärkerfahrzeuge unterstellt.
- Das ergänzende Busnetz zur StUB wurde vorwiegend zu Beginn des Projektes im Jahre 2009 konzipiert und ist bestandsorientiert, das RoBus-Netz wurde Ende 2011 konzipiert und basiert vor allem auf dem Ziel stadtgrenzüberschreitender Durchmesserlinien (s. Anlage 2, Folie 16).
- In beiden Fällen ist die Realisierung der Kosbacher Brücke mit ausschließlicher Nutzung durch den ÖPNV unterstellt. Sowohl bei der StUB als auch bei der Buslösung ist dieser zusätzliche Regnitzübergang notwendig. Die prognostizierten verkehrlichen Wirkungen basieren zu einem Großteil auf dem daraus resultierenden Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV.

Finanzielle Konsequenzen

- Die Investitionen für die Infrastruktur der StUB (ohne Fahrzeuge und ohne Planungskosten) belaufen sich auf circa 250 Millionen Euro, bezogen auf das T-Netz mit einer Nord-Süd-Verbindung von Erlangen Bahnhof nach Nürnberg-Wegfeld und von Erlangen Bahnhof mit einem Ast nach Westen bis Herzogenaurach sowie nach Osten bis Uttenreuth.
- Die Kosten für eine ausschließlich vom ÖPNV (StUB bzw. RoBus) genützte Kosbacher Brücke wurden auf 10 Mio. EUR geschätzt. Unter Berücksichtigung zusätzlicher Busspuren und Haltestellen belaufen sich die Investitionskosten beim Konzept RoBus auf insgesamt rund 12,5 Millionen Euro.
- Die zuwendungsfähigen Kosten wurden vom Gutachter auf ca. 193 Mio. € geschätzt. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten wurden mit rd. 50,70 Mio. € ermittelt. Als nicht zuwendungsfähig wurden insbesondere die Investitionen für die Streckenabschnitte angesetzt, wo für die StUB kein eigener Gleiskörper gebaut werden kann. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten erhöhen sich noch um die Planungskosten in Höhe von 36,60 Mio. € und um rd. 4,20 Mio. € für Verkaufsautomaten, da diese ebenfalls nicht gefördert werden können.

  Bei rd. 189 Mio. € zuwendungsfähige Kosten betragen die Bundes- und Landeszuwendungen (ingesamt 80 %) ca. 151 Mio. €. Die Aufgabenträger der StUB hätten daher einen Eigenanteil von insgesamt rd. 99 Mio. € zzgl. der Planungskosten in Höhe von 36,60 Mio. € aufzubringen.
- Beim Konzept RoBus belaufen sich die Investitionskosten (ohne Fahrzeuge und ohne Planungskosten) unter Berücksichtigung zusätzlicher Busspuren und Haltestellen auf insgesamt rund 12,5 Millionen Euro (einschl. Kosbacher Brücke), die nach den derzeitigen Förderbestimmungen mit rd. 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden könnten.
- Die Folgekosten der StUB sind mit rund elf Millionen Euro etwa zehnmal so hoch wie beim RoBus (s. Anlage 2, Folie 12, 15, 33, 36).

Folgerungen:

- Das Verkehrssystem StUB erzielt aufgrund des hochwertigeren Systems und dem sogenannten „Schienenbonus" einen deutlich höheren verkehrlichen Gesamtnutzen. Die positiven Wirkungen der Verlagerung von PKW-Fahrten auf den ÖPNV, bis hin zur CO2-Bilanz, sind bei einer Realisierung der StUB nahezu doppelt so hoch wie bei der Busvariante.
- Im Falle weiterer Detailplanungen sollte aus Sicht der Verwaltung geprüft werden, ob durch eine sinnvolle Kombination beider Verkehrskonzepte ein noch höherer verkehrlicher Nutzen erzielt werden könnte. Dies wäre im Rahmen der ab 2013 vorgesehenen ÖPNV-Untersuchung („Meileinstein D") möglich.

- Maßgeblich für die weiteren Entscheidungen sind voraussichtlich die Folgekosten, die von den betroffenen Gebietskörperschaften als Aufgabenträger für den ÖPNV zu tragen sind. Derzeit noch offen ist die künftige Aufteilung der Folgekosten, wobei mehrere Parameter zur Anwendung kommen können, wie etwa das Verkehrsangebot, die Nachfrage oder die Streckenanteile der Gebietskörperschaften (s. Anlage 2, Folie 41 + Anlage 3).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zur Umsetzung des vom Gutachter unterstellten Zeitplanes zur Realisierung des Projekte StUB bzw. RoBus wird von der Verwaltung, in Abstimmung mit Vertretern der Regierung von Mittelfranken, folgende Vorgehensweise für sinnvoll gehalten:

5/2012: Öffentliche Informationsveranstaltung:
Die aktuellen Ergebnisse werden in einer öffentlichen Veranstaltung vom Gutachter erläutert und gemeinsam diskutiert.

II/2012: Gespräche der betroffenen Gebietskörperschaften:
Die betroffenen Gebietskörperschaft vereinbaren eine mögliche Kostenverteilung und bereiten eine Zweckvereinbarung vor.

II/2012: Grundsatzbeschluss StUB oder RoBus:
Jede betroffenen Gebietskörperschaft erwirkt einen Grundsatzbeschluss über das zu realisierende Konzept:

- Variante RoBus:
  Sollte der RoBus favorisiert werden bzw. kein Einvernehmen über die Realisierung der StUB bestehen, wären zunächst keine weiteren Maßnahmen notwendig. Die Infrastrukturmaßnahmen für das Bussystem wären, soweit sie nach dem GVFG-Programm des Freistaates Bayern (RZ-Stra) zuschussfähig wären, als Einzelmaßnahmen zu beantragen. Das zukünftige Buskonzept sollte im Rahmen eines (gemeinsamen) Nahverkehrsplanes konkretisiert werden, die Bildung des empfohlenen Verkehrsunternehmens läge in der Verantwortung der betroffenen Unternehmen.
- Variante StUB:
  Im Falle des einvernehmlichen Realisierungswunsches StUB wäre zu entscheiden, ob das T-Netz (Reduktionsstufe Uttenreuth) oder das L-Netz realisiert werden soll. Die Verwaltungen müssten dann beauftragt werden, die Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm vorzubereiten.

IV/2012: Antrag zur Aufnahme des Projektes StUB in das GVFG-Bundesprogramm:
Zur Aufnahme des Projektes in das GVFG-Bundesprogramm sind entsprechend Nr. 7 RZ-ÖPNV u. a. verbindliche Beschlüsse der Aufgabenträger zum Bauzeiten- und Finanzierungsplan der betroffenen Gebietskörperschaften erforderlich. Für diese Anmeldung, dessen fachliche Begründung mit der vorliegenden Standardisierten Bewertung bereits weitgehend vorliegt, sind folglich vorwiegend finanzielle und organisatorische Abstimmungen zwischen den Gebietskörperschaften und haushaltsrelevante Beschlüsse notwendig. Näheres hierzu sollte in einer gemeinsamen Zweckvereinbarung festgeschrieben werden.

Im Falle einer positiven Prüfung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung käme das Projekt StUB in die Kategorie C „Vorhaben bedingt aufgenommen", d.h. zuschussfähig vorbehaltlich der Prüfung des formalen Zuschussantrages.

2013 ff.: Erstellung des Zuschussantrages:
Der „offizielle" Zuschussantrag basiert auf detaillierten Planunterlagen, deren Erstellung bereits einen Großteil der nicht zuschussfähigen Planungskosten von insgesamt ca. 36,58 Mio. EUR ausmachen. Es ist zweckmäßig, die Realisierung des Projektes in mehreren, mit dem Zuschussgeber zu vereinbarenden Bauabschnitten, umzusetzen.

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: Presse-Informationen der VGN GmbH
über die Ergebnisse des AK StUB vom 25.03.2012
Anlage 2: Auszüge aus den Präsentationsunterlagen des AK StUB vom 29.03.2012
Anlage 3: Streckenanteile der Aufgabenträger

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 17.04.2012

Protokollvermerk:
Frau StRin Kopper beantragt, das Wort „zustimmend" aus dem Beschlusstext zu streichen.
Dieser Antrag wird mehrheitlich angenommen.

Ergebnis/Beschluss:
Die aktuellen Ergebnisse der Standardisierten Bewertung und die Vorschläge der Verwaltung zur weiteren Vorgehensweise werden zur Kenntnis genommen.

mit 13 gegen 0 Stimmen

gez. Aßmus
Vorsitzende/r

gez. Weber
Berichterstatter/in

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Rothenburger Straße 9
90443 NÜRNBERG
☎ 0911 27075-43
Fax 0911 27075-50
Internet http://www.vgn.de
WAP http://wap.vgn.de
E-Mail presse@vgn.de

Haltestelle: Plärrer
U 1 • 2 • 3 • 11 • 21
Tram 4 • 6
Bus 34 • 36

Presse-Information

30. März 2012

Grundsatzentscheidung zur Zukunft der Stadt-Umland-Bahn steht bevor

In der Sitzung des Arbeitskreises zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) am Donnerstag, 29. März 2012 in Nürnberg hat der Gutachter die Ergebnisse der Planungen sowie die Berechnung der finanziellen Folgen der StUB und eines regional-optimierten Busnetzes vorgestellt. Ein zentrales Ergebnis der Berechnungen ist der Gewinn zusätzlicher Fahrgäste für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Mit der Realisierung der StUB ergäbe sich ein Zuwachs von täglich rund 13.200 Fahrgästen, beim optimierten Busnetz beliefe sich der Mehrverkehr auf 7.450 Fahrten pro Tag. Die positiven Wirkungen der Verlagerung von PKW-Fahrten auf den ÖPNV, bis hin zur CO2-Bilanz, sind bei einer Realisierung der StUB nahezu doppelt so hoch wie bei der Busvariante.

Diese deutlich höheren verkehrlichen Wirkungen der Stadt-Umland-Bahn im Vergleich zum Bussystem sind auf der anderen Seite mit wesentlich höheren Investitionen in die Infrastruktur verbunden. Sowohl bei der StUB als auch der Buslösung ist ein zusätzlicher Regnitzübergang (Kosbacher Brücke) notwendig, der aber ausschließlich durch die Busse bzw. die StUB genutzt werden soll. Der Ausbau der Infrastruktur für die StUB bezieht sich auf das so genannte T-Netz mit einer Nord-Süd-Verbindung von Erlangen Bahnhof nach Nürnberg-Wegfeld und von Erlangen Bahnhof mit einem Ast nach Westen bis Herzogenaurach sowie nach Osten bis Uttenreuth. Beim optimierten Busnetz werden zusätzliche Busspuren und Haltestellen unterstellt. Demnach belaufen sich die Investitionen in die Infrastruktur bei der StUB auf circa 250 Millionen

Euro, beim Bussystem auf rund 12,5 Millionen Euro. Beide Maßnahmen könnten mit hohen staatlichen Zuwendungen, bis zu 80 Prozent auf förderfähige Anteile, rechnen.

Maßgeblich für die politischen Entscheidungsträger sind auch die Folgekosten, die von den drei betroffenen Gebietskörperschaften (Städte Erlangen und Nürnberg sowie Landkreis Erlangen-Höchstadt) als Aufgabenträger für den ÖPNV zu tragen sind. Bei der StUB sind diese mit rund elf Millionen Euro etwa zehnmal so hoch wie bei der Busvariante. Allerdings entfallen rund 90 Prozent der ermittelten Folgekosten für die StUB auf die Finanzierung der zu erstellenden umfangreichen Schienen-Infrastruktur.

Die Planungen und Bewertungen zur Stadt-Umland-Bahn sowie zum optimierten Busnetz sind nunmehr abgeschlossen. Nach Vorlage des Abschlussberichtes werden im nächsten Schritt die politischen Gremien der Gebietskörperschaften beraten. Die aktuellen Ergebnisse sollen außerdem zeitnah vom Gutachter in einer öffentlichen Veranstaltung erläutert werden. Derzeit noch offen ist die künftige Aufteilung der Folgekosten, wobei mehrere Parameter zur Anwendung kommen können, wie etwa das Verkehrsangebot, die Nachfrage oder die Streckenanteile der Gebietskörperschaften.

Die im Arbeitskreis vorgestellten Unterlagen stehen zum Download unter www.vgn.de/stub_erlangen.pdf zur Verfügung.

Stadt-Umland-Bahn Erlangen („StUB-T-Netz“)
Regional optimiertes Busnetz („RoBus“)

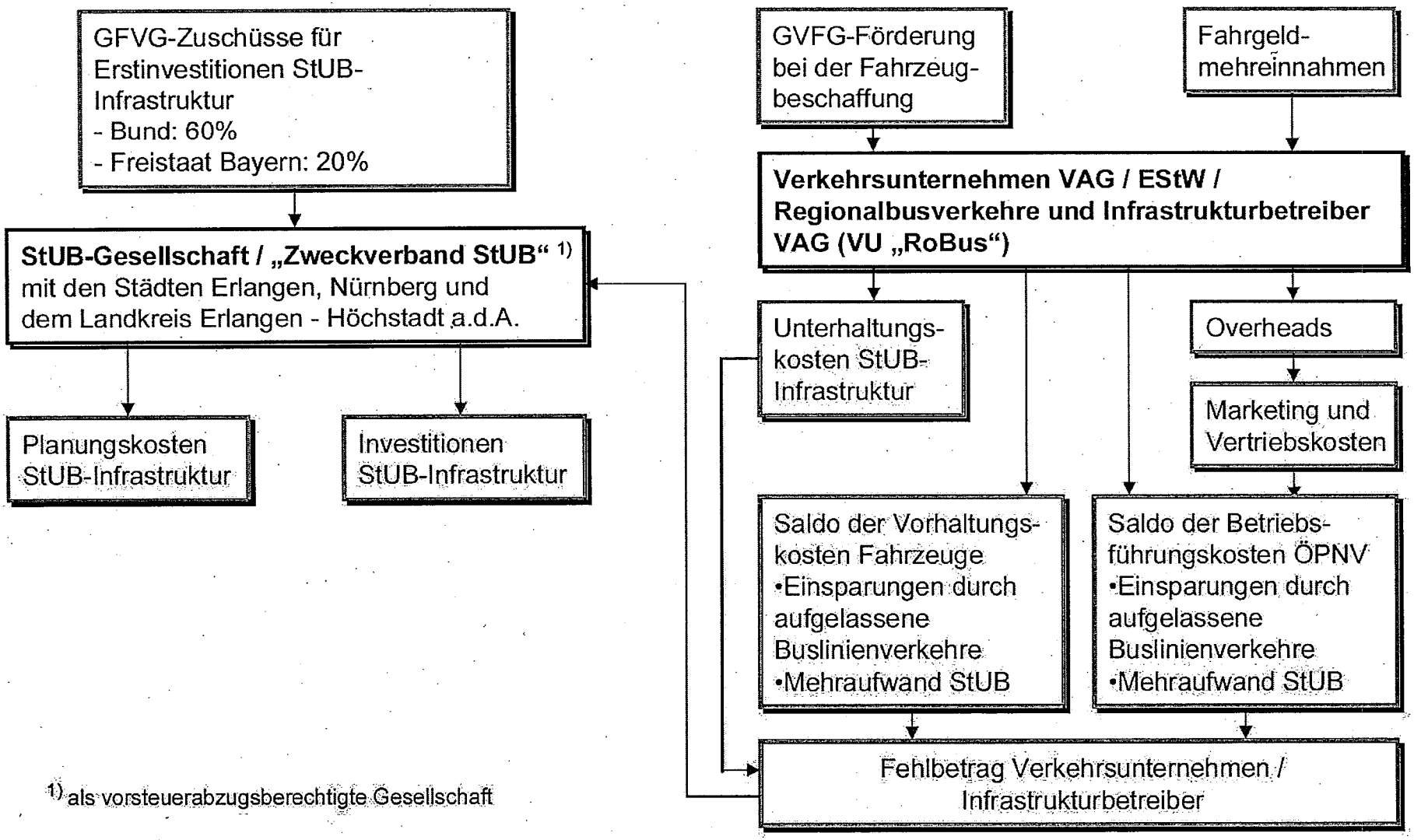
- SV -

Tischvorlage für die Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 29. März 2012

2 Folgekostenrechnung „StUB-T-Netz“ (Reduktionsstufe Uttenreuth)

2.1 Vorgehensweise und Eingangsdaten

Berücksichtigte Einnahmen und Ausgaben der Vorhabenbeteiligten



1) als vorsteuerabzugsberechtigte Gesellschaft

2 Folgekostenrechnung „StUB-T-Netz“ (Reduktionsstufe Uttenreuth)

2.1 Vorgehensweise und Eingangsdaten

Termine:	**„StUB“**	**„Regional optimiertes Busnetz“**
• Planungsbeginn:	2012	2012
• Baubeginn:	2015	2017
• Inbetriebnahme:	2019	2019
• Ende des Betrachtungszeitraums:	2049	2049

Kalkulationszinssatz: **5%**

Inflationsrate: **2,5%**

GVFG-Förderquoten Erstinvestitionen Infrastruktur:

- Bund 60%
- Freistaat Bayern 20%

GVFG-Förderquoten bei der Fahrzeugbeschaffung:

- Variobahn (Stadtbahnfahrzeug) 25%
- Busse (siehe Tabelle)

Buskategorie	Förderbetrag Stand 2009 (Festbetrag)
Kleinbusse (6,00 - 7,49 m)	30.000 €
Midibusse (7,50 - 11,49 m)	42.000 €
Standardbusse (11,50 - 12,99 m)	60.000 €
Busse von 13,00 - 13,89 m	65.000 €
Busse von 13,90 - 15,00 m	70.000 €
Gelenkbusse	85.000 €

2 Folgekostenrechnung „StUB-T-Netz“ (Reduktionsstufe Uttenreuth)

2.1 Vorgehensweise und Eingangsdaten

		(Preisstand 2006)
Investitionen StUB-Infrastruktur		**243.919 T€**
davon	- GVFG-zuwendungsfähig	193.231 T€
	- nicht GVFG-zuwendungsfähig	50.688 T€
Planungs- und Vorbereitungskosten (15% der Netto-Investitionen)		**36.588 T€**
Gesamtkosten		**280.507 T€**
davon nicht GVFG-zuwendungsfähig		87.276 T€

- 18 -

2 Folgekostenrechnung „StUB-T-Netz“ (Reduktionsstufe Uttenreuth)

2.1 Vorgehensweise und Eingangsdaten

Zeitliche Verteilung der Mittelzu- und -abflüsse für die StUB-Infrastruktur

	Planungskosten (Preisstand 2006)		**Baukosten** (Preisstand 2006)		**GVFG-Zuwendungen** (Preisstand 2006)	
Jahr	%	T€	%	T€	%	T€
2012	10	3.659	--	--	--	--
2013	20	7.318	--	--	--	--
2014	20	7.318	--	--	--	--
2015	12,5	4.573	10	24.392	10	15.459
2016	12,5	4.574	30	73.176	25	38.646
2017	12,5	4.573	30	73.176	25	38.646
2018	12,5	4.574	20	48.784	20	30.917
2019	--	--	10	24.392	20	30.917
Summe		**36.588**		**243.919**		**154.585**

- 19 -

2 Folgekostenrechnung „StUB-T-Netz“ (Reduktionsstufe Uttenreuth)

2.1 Vorgehensweise und Eingangsdaten

Entwicklung der Fahrgeldmehreinnahmen nach Inbetriebnahme der StUB

Jahr	Fahrgeldmehr-einnahmen Preisstand 2008	Inflator	Fahrgeldmehr-einnahmen inflationiert	Abminderungs-faktor [%]	Fahrgeldmehr-einnahmen bis zum eingeschwungenen Zustand
2008	2.601 T€	1,000	2.601	--	--
2009	2.601 T€	1,035	2.692	--	--
.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.
2019	2.601 T€	1,460	3.797	70	2.658
2020	2.601 T€	1,511	3.930	90	3.537
2021	2.601 T€	1,564	4.068	100	4.068
2022	2.601 T€	1,619	4.211	100	4.211

- 20 -

2 Folgekostenrechnung „StUB-T-Netz“ (Reduktionsstufe Uttenreuth)

2.2 Ergebnisse der Folgekostenrechnung für die VAG/EStW/Regionalbusverkehre

	Barwert bezogen auf das Jahr des Planungsbeginns in T€ (netto)
Investitionen Fahrzeuge	- 10.597
Unterhaltungskosten Fahrzeuge	- 23.316
Energiekosten	+ 5.601
Unterhaltungskosten Infrastruktur	- 101.755
Personalkosten	+ 34.230
Marketing- und Vertriebskosten	- 4.886
Overheads	+ 1.074
Zuwendungen Fahrzeuge	+ 4.852
Ausgleichszahlungen durch Zweckverband „StUB“	+ 31.765
Fahrgeldmehreinnahmen	+ 65.151
Summe	**+ 2.119**
Barwert bezogen auf das Jahr der Inbetriebnahme in T€ (netto)	**+ 2.982**

Änderung des Betriebsergebnisses im Betrachtungszeitraum (netto):

Jahr	2019	2020	2025	2030	2035	2040	2045
T€	+ 138	+ 141	+ 160	+ 181	+ 205	+ 232	+ 262

-72-

2 Folgekostenrechnung „StUB-T-Netz“ (Reduktionsstufe Uttenreuth)

2.2 Ergebnisse der Folgekostenrechnung für den Zweckverband StUB

	Barwert bezogen auf das Jahr des Planungsbeginns in T€ (netto)
Investitionen Fahrweg und ortsfeste Infrastruktur	- 260.426
Planungskosten	- 39.656
Ausgleichszahlungen an VAG/EStW/Regionalbusverkehre	- 31.765
GVFG-Zuwendungen Infrastruktur	+ 158.423
Summe	**- 173.425**
Barwert bezogen auf das Jahr der Inbetriebnahme in T€ (netto)	**- 244.026**

Änderung des Betriebsergebnisses im Betrachtungszeitraum (netto):

Jahr	2019	2020	2025	2030	2035	2045
T€	- 11.289	- 11.571	- 13.092	- 14.812	- 16.759	- 21.452

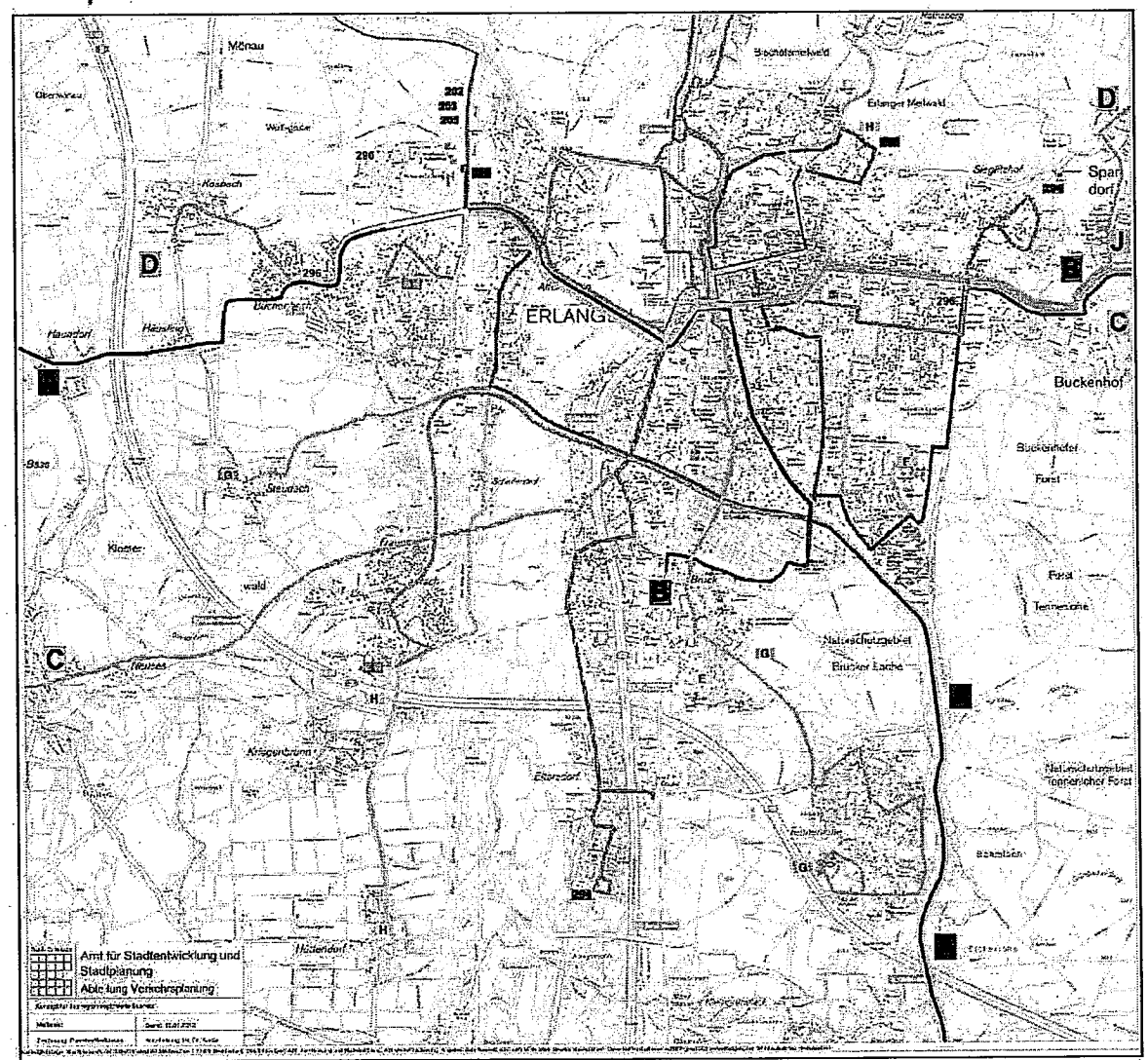
- 22 -

3 „Regional optimiertes Busnetz“ („RoBus“)

3.1 ÖPNV-Konzept

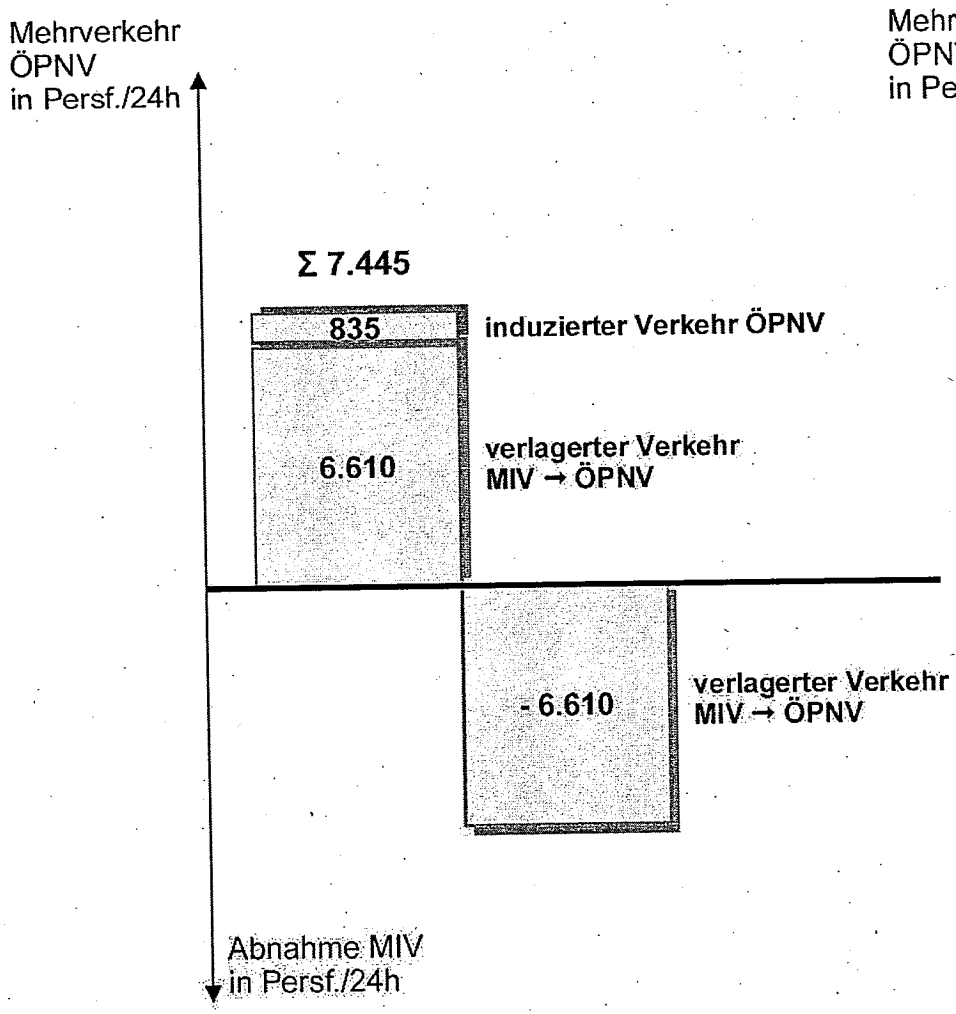
Relevantes Linien- und Bedienungskonzept

Linie Nr.	Verlauf/ Abschnitt	Anzahl Fahrten pro Tag WT5	Sa	So
A	Flughafen – Herzogenaurach Bf	52/54	40	40
B	Bruck Bf. – Eschenau	21	11	11
C	(Neustadt a.d.A. –) Herzogenaurach Atlantis – Eschenau	(26) 38	20	20
D	Kosbach – Effeltrich	47	31	20
E	Max-Planck-Str. – Dechsendorf	52	40	40
F	Mönaustr. – Erlangen Bf – Sebaldussiedlung	47	31	20
G	Steudach – Tennenlohe (– Eltersdorf Bf)	52	40	40
H	Hüttendorf – Waldkrankenhaus	52	40	40
I	Frauenaurach – Büchenbach Nord	52	40	40
J	Flughafen – Neukirchen a.S.	52	40	40
288	Klinikum a. Europakanal – Waldkrankenhaus	52	40	40
294	Eltersdorf – Sieglitzhof	52	40	40
296	Mönaustr. – Wirtschaftsschule	15	0	0
202	Weisendorf – Erlangen Bf.	47	18	8
203	Erlangen Bf. – Höchstadt a.d.A	13	0	0
205	Höchstadt a.d.A – Erlangen Bf.	47	17	7

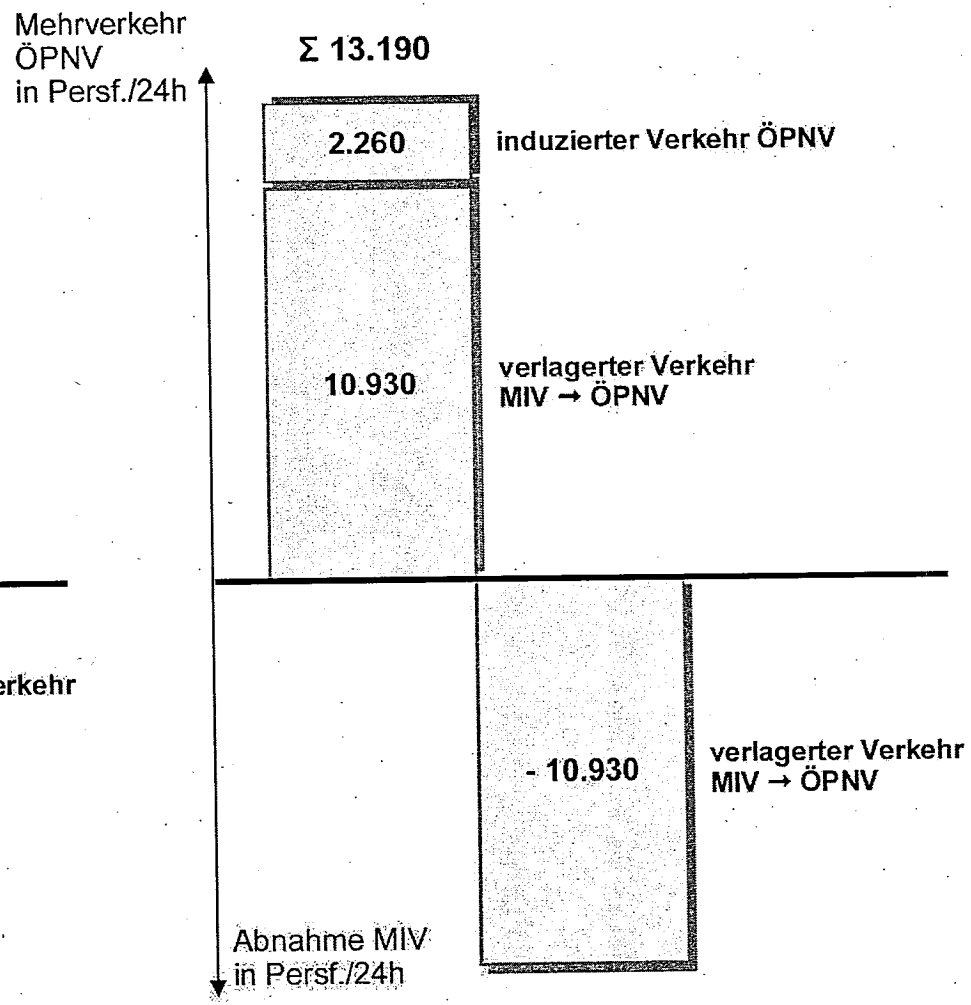


3 „Regional optimiertes Busnetz“ („RoBus“)
3.3 Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage ÖPNV/MIV

Mitfall 2
(„Regional optimiertes Busnetz“)



Mitfall („StUB T-Netz“)
„Reduktionsstufe Uttenreuth“



- 24 -

3 „Regional optimiertes Busnetz“ („RoBus“)

3.4 Ergebnisse der Folgekostenrechnung für den Zweckverband „RoBus“

	Barwert bezogen auf das Jahr des Planungsbeginns in T€ (netto)
Investitionen Fahrweg und ortsfeste Infrastruktur	- 14.964
Planungskosten	- 2.016
Unterhaltungskosten Bus-Infrastruktur	- 2.774
GVFG-Zuwendungen Infrastruktur	+ 6.429
Summe	**- 13.326**
Barwert bezogen auf das Jahr der Inbetriebnahme in T€ (netto)	**- 18.750**

Änderung des Betriebsergebnisses im Betrachtungszeitraum (netto):

Jahr	2019	2020	2025	2030	2045
T€	- 867	- 889	- 1.006	- 1.138	- 1.648

3 „Regional optimiertes Busnetz“ („RoBus“)
3.4 Ergebnisse der Folgekostenrechnung für die VAG/EStW/Regionalbusverkehre

	Barwert bezogen auf das Jahr des Planungsbeginns in T€ (netto)
Investitionen Fahrzeuge	- 5.921
Unterhaltungskosten Fahrzeuge	- 11.031
Energiekosten	- 16.611
Personalkosten	+ 5.830
Marketing- und Vertriebskosten	- 2.959
Overheads	- 1.418
Zuwendungen Fahrzeuge	+ 831
Fahrgeldmehreinnahmen	+ 39.451
Summe	**+ 8.172**
Barwert bezogen auf das Jahr der Inbetriebnahme in T€ (netto)	**+ 11.499**

Änderung des Betriebsergebnisses im Betrachtungszeitraum (netto):

Jahr	2019	2020	2025	2030	2035	2040	2045
T€	+ 532	+ 545	+ 617	+ 698	+ 790	+ 893	+ 1.011

-92-

4 Kenndaten zur Aufteilung der Folgekosten

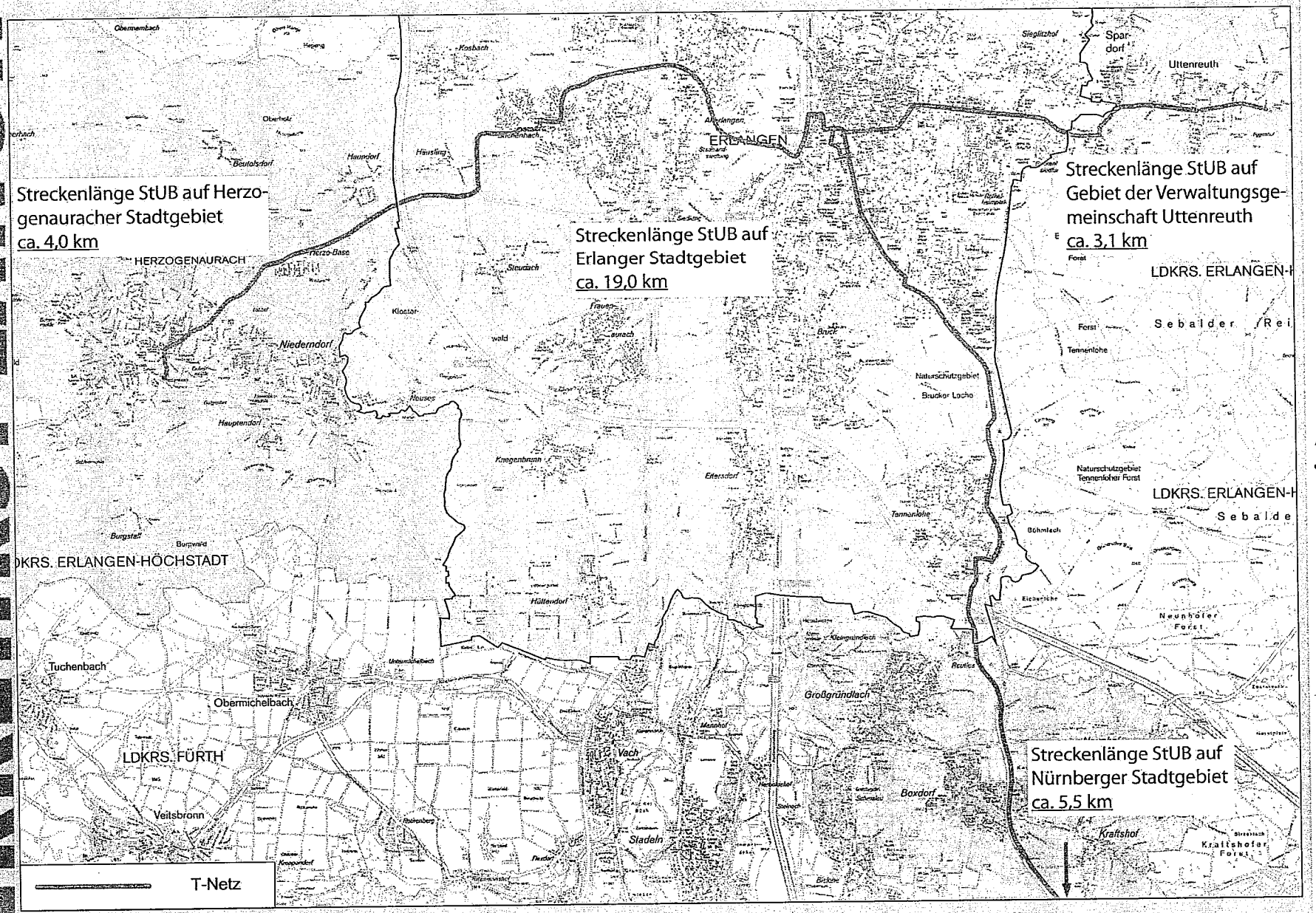
Aufteilung der Investitionen StUB-Infrastruktur auf die drei betroffenen Gebietskörperschaften

	Stadt Erlangen	Stadt Nürnberg	Landkreis Erlangen-Höchstadt	Summe
Investitionen StUB-Infrastruktur	158,08 Mio. €	24,40 Mio. €	61,44 Mio. €	**243,92 Mio. €**
- davon GVFG-zuwendungsfähig	137,77 Mio. €	24,40 Mio. €	31,06 Mio. €	**193,23 Mio. €**
Planungs- und Vorbereitungskosten	23,71 Mio. €	3,66 Mio. €	9,22 Mio. €	**36,58 Mio. €**
Gesamtkosten	**181,79 Mio. €**	**28,06 Mio. €**	**70,66 Mio. €**	**280,51 Mio. €**
abzüglich 80% GVFG-Zuwendungen für zuwendungsfähige Investitionen	110,22 Mio. €	19,52 Mio. €	24,85 Mio. €	**154,59 Mio. €**
Rest	**71,57 Mio. €**	**8,54 Mio. €**	**45,81 Mio. €**	**125,92 Mio. €**

- 27 -

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

Streckenanteile der Aufgabenträger



ca. 60 % der Strecke liegen auf Erlanger Stadtgebiet