

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/613

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/109/2012

Fraktionsantrag Nr. 083/2012 der CSU-Stadtratsfraktion "Beantwortung von Fragen bezüglich der StUB"

| Beratungsfolge | Termin | Ö/N | Vorlagenart | Abstimmung |
|----------------|------------|-----|-------------|-----------------------|
| Stadtrat | 26.07.2012 | Ö | Beschluss | vertagt |
| Stadtrat | 27.09.2012 | Ö | Beschluss | einstimmig angenommen |

Beteiligte Dienststellen
VGN, Intraplan

I. Antrag

Die Beantwortung der Fragen durch die Verwaltung wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit ist der Fraktionsantrag der CSU Nr. 083/2012 vom 05.07.2012 abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Fragen des o. g. Antrages (siehe Anlage) werden wie folgt beantwortet:

- 1) Welche Veränderungen im Modal Split (im Gesamtverkehr Modal Split sowie im Modal Split Binnenverkehr Stadt Erlangen) ergeben sich im Vergleich zum Status quo beim System RoBus und beim System StUB?

(siehe Beantwortung der FAQ, Themenbereich „Verkehrsplanung“ der UVPA-Vorlage „Stadt-Umland-Bahn – Beschluss zum weiteren Vorgehen“, Frage 12):

„Nach internen Berechnungen der Verwaltung in Abstimmung mit dem VGN ergäbe sich für den ÖPNV beim Konzept RoBus voraussichtlich ein Zuwachs von ca. 9 % beim ÖPNV-Gesamtverkehr, bei der StUB von ca. 16%. Unter der Annahme von 14 % ÖPNV und 62 % MIV am Erlanger Gesamtverkehr (aus Verkehrsentwicklungsplan Erlangen 2005) würden die 10.930 durch die StUB vom MIV verlagerten Fahrten eine MIV-Reduzierung von 3 % bedeuten. Durch den RoBus würden 6.610 Fahrten vom MIV auf den ÖPNV verlagert, was einer MIV-Reduzierung von 1,8 % entsprechen würde.“

Detaillierte Angaben zur Auswirkung der beiden Systeme auf den Binnenverkehr der einzelnen Gebietskörperschaften liegen nicht vor. Daher können zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch noch keine Modal-Split-Veränderungen für den Binnenverkehr errechnet werden.

Detaillierte Berechnungen zu den verkehrlichen Wirkungen im Gesamtverkehr und zu etwaigen Optimierungspotentialen können im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) durchgeführt werden. Das hierfür notwendige Verkehrsmodell Erlangen wird derzeit von einem externen Gutachter erarbeitet.

- 2) Um wieviel Prozent verringert sich der Ziel- und Quellverkehr beim System StUB und beim System RoBus zum Ist-Zustand?

Wie hoch ist die Reduzierung im MIV-Binnenverkehr?

Siehe Frage 1

- 3) Welche Verkehrsmengen ergeben sich an der Stadtgrenze auf den jeweiligen Ausfallstraßen ohne StUB und RoBus bzw. im Mitfall prognostiziert im Jahr 2020?
Laut Gutachter reduziert sich in der Summe über alle stadtgrenzüberschreitenden Ausfallstraßen der MIV:
- bei der StUB um 3.820 Persf./24h
- beim RoBus um 2.385 Persf./24h

Eine detaillierte Analyse der weiteren Wirkungen im Straßennetz sind für die Standardisierte Bewertung nicht vorgesehen, ein geeignetes Verkehrsmodell für den MIV liegt noch nicht vor. Detaillierte Analysen sind deshalb auch hierzu erst im Rahmen des VEP (Verkehrsentwicklungsplan) nach erfolgter Erstellung des Erlanger Verkehrsmodells möglich.

- 4) Ist die Leistungsfähigkeit einer Straßenbahn erforderlich, weil die Leistungsfähigkeit eines Bussystems nicht ausreicht?

Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass das Bussystem bei 12.000 Fahrgästen pro Tag an die wirtschaftlich vertretbare Leistungsfähigkeitsgrenze stößt. Eine Tram ist zwischen 5.000 bis 30.000 Fahrten pro Tag das geeignetere Verkehrsmittel (Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg). Die StUB liegt in weiten Streckenabschnitten im sinnvollen Einsatzbereich eines Schienengebundenen Systems.

Das Bussystem könnte durch Taktverdichtung (z.B. 5 Min.-Takt) noch eine höhere Leistungsfähigkeit erhalten. Allerdings steigen die Betriebskosten dann erheblich und die Straßeninfrastruktur (Straßenunterbau) müsste dann an vielen Stellen ertüchtigt werden. Daher wird ein Schienenverkehrssystem dann häufig wirtschaftlicher als der Bus.

Außerdem leidet bei sehr kurzen Takten die Fahrplanqualität, da die Busse sich an den Haltestellen gegenseitig behindern. Die Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen bei kurzer Fahrzeugfolge wäre nicht mehr durchgehend gewährleistet, vor allem aber hätte dies erhebliche Qualitätseinbußen für den MIV zur Folge.

Insofern kann ein Straßenbahnsystem unter hohen Leistungsanforderungen eine bessere Fahrplanqualität mit weniger Nachteilen für den MIV bieten.

- 5) Bei welchen Fahrbeziehungen bzw. Verbindungen im heutigen Busnetz entstehen bei einer Nutzung der StUB mit dem Busergänzungsnetz Umsteigevorgänge?

(siehe auch Beantwortung der FAQ, Themenbereich „Verkehrsplanung“ der UVPA-Vorlage „Stadt-Umland-Bahn – Beschluss zum weiteren Vorgehen“, Frage 40):

Das StUB-Netz ist im Osten und Westen im Vergleich zur ursprünglichen Planung reduziert worden. Im vorliegenden Busergänzungsnetz wären die Gemeinden östlich von Uttenreuth (also z. B. Weiher, Dormitz, Neunkirchen am Brand, Eschenau) sowie die Herzogenauracher Stadtgebiete westlich der Innenstadt (z. B. Atlantis, Fachklinik), von denen heute direkte Fahrmöglichkeiten mit dem Bus nach Erlangen bestehen, von Erlangen nicht mehr direkt erreichbar. Folglich müsste auf der Fahrt aus diesen Gebieten nach Erlangen einmal vom Bus auf die StUB umgestiegen werden.

Das Busergänzungsnetz zur Standardisierten Bewertung der StUB sieht ferner derzeit vor, dass die Wohn- und Gewerbegebiete von Tennenlohe über eine lokale Buslinie an die StUB angebunden werden.

Um Umsteigevorgänge auf den relativ kurzen Fahrbeziehungen aus Büchenbach zu vermeiden, werden von dort weiterhin direkte Buslinien umsteigefrei über die Kosbacher Brücke in das Erlanger Zentrum geführt.

Aus verfahrenstechnischen Gründen war bei der Standardisierten Bewertung nicht erlaubt, eine grundlegende Busnetzoptimierung im gesamten Stadtgebiet vorzunehmen. Diese Optimierungspotentiale wurden daher nur beim RoBus-Netz genutzt, für das kein formalisierter Nutzen-Kosten-Indikator errechnet wurde.

Bei der Verwaltung gibt es bereits interne Überlegungen, wie das Busergänzungsnetz zur StUB mit der Bildung von langen Durchmesserlinien deutlich optimiert werden könnte. Dann wären auch für Tennenlohe bzw. aus dem Osten über andere Fahrtrouten wieder direkte Anbindungen möglich. Diese Optimierungspotentiale können im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) weiter konkretisiert werden.

- 6) Ist die Förderung ein Festbetrag, welcher mit der Bewilligung festgelegt wird oder werden Mehrkosten, die nach Fertigstellung des Vorhabens festgestellt werden, auch gefördert?
Die Förderung ist eine Projektförderung, welche sich nach der Höhe der Kostenberechnung im Förderantrag bemisst. Später auftretende Mehrkosten können gefördert werden, wenn eine einschlägige Begründung vorliegt.
- 7) Sind in den Kostangaben auch die Herstellungs- und Folgekosten für Park- und Ride- sowie für Bike- und Ride-Anlagen enthalten?
Nein. Da es sich bei der Nutzen-Kosten-Rechnung um ein standardisiertes Verfahren handelt, werden nur die Kosten des Verkehrssystems selbst sowie die Wiederherstellungskosten für die sonstige durch den Bau betroffene Infrastruktur (z. B. Straßeninfrastruktur) berücksichtigt. Diese können an sinnvollen Stellen nachgerüstet werden.
- 8) Ist für das System RoBus überhaupt ein Antrag auf GVFG-Mittel notwendig?
*(siehe auch Beantwortung der FAQ, Themenbereich „Finanzierung / Antragsverfahren“ der UVPA-Vorlage „Stadt-Umland-Bahn – Beschluss zum weiteren Vorgehen“, Frage 2):
Für das Gesamtsystem RoBus-Netz ist kein besonderer Antrag notwendig. Die Konzeption dieses Netzes kann in einem gemeinsamen Nahverkehrsplan der Stadt Erlangen und der beteiligten Landkreise definiert werden. Für die einzelnen Infrastrukturmaßnahmen (Kosbacher Brücke, Busspuren, LSA-Anpassungen) wären allerdings Förderanträge für das GVFG-Landesprogramm notwendig.*
- 9) Welche Kosten löst ein Grundsatzbeschluss für die StUB bzw. das RoBus-Konzept unmittelbar aus und an welchen Entscheidungspunkten kann/muss der Erlanger Stadtrat erneut eine Entscheidung treffen? (Ausstiegsbedingungen)
*(siehe auch Beantwortung der FAQ, Themenbereich „Finanzierung / Antragsverfahren“ der UVPA-Vorlage „Stadt-Umland-Bahn – Beschluss zum weiteren Vorgehen“, Frage 1):
Mit dem vorliegenden Grundsatzbeschluss sollen ca. 20.000 € für möglichen Anpassungsbedarf an der Standardisierten Bewertung nach Rückmeldung des Bundes angemeldet werden und einen finanziellen Background für weitere Bürgerbeteiligung bilden.
Bis zur Aufnahme des Projektes in das Förderprogramm des Bundes entstehen darüber hinaus keine weiteren Kosten. Nach der Aufnahme muss im Stadtrat darüber entschieden werden, ob und wenn ja, wann mit den Planungsleistungen für den weiter vertieften Zuschussantrag und der damit verbundenen intensiven öffentlichen Beteiligung begonnen werden soll.*

Hinweis der Verwaltung:

Mit dem Grundsatzbeschluss, der vorliegt, ist keine automatische Bereitstellung von Planungskosten oder gar Beauftragung der Planungsleistungen 2013/2014 verbunden. Die Planungsaufträge und damit die Mittelbereitstellung ist erst nach Beantwortung der Voranmeldung bei Land und Bund vorgesehen und wird voraussichtlich 2013 für den HH 2014 in die Diskussion gebracht. In dieser Zeit ist auch eine Bürgerbeteiligung mit den bestehenden Unterlagen möglich.

Zusätzlich werden in diesem Zusammenhang Antworten beim Fördermittelgeber angefordert, um Aussagen zu einer möglichen erhöhten Förderquote (von 80% auf 90%) für die Investitionen wegen der „STUB-Hochschullinie“ zu erreichen.

Daneben soll in der Antwort vom Fördermittelgeber auch die grundsätzliche Bereitschaft abgefragt werden, ob die Möglichkeit besteht, Förderungen der Investitionen außerhalb des sog. „eigenen Gleiskörpers“ zu erreichen, wenn die gleichen Beschleunigungssituationen über Steuerungen erreicht werden, wie bei einem eigenen Gleiskörper.

So werden sogenannte „verlorene“ Planungsgelder in diesem Zeitraum vermieden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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: CSU-Fraktionsantrag 083/2012 vom 05.07.2012

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Stadtrat am 26.07.2012

Protokollvermerk:

Der Tagesordnungspunkt wird in die Sitzung des Stadtrates am 27.09.2012 vertagt.

gez. Dr. Balleis
Vorsitzende/r

gez. Weber
Berichterstatter/in

Beratung im Gremium: Stadtrat am 27.09.2012

Ergebnis/Beschluss:

Die Beantwortung der Fragen durch die Verwaltung wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit ist der Fraktionsantrag der CSU Nr. 083/2012 vom 05.07.2012 abschließend bearbeitet.

mit 46 gegen 0 Stimmen

gez. Dr. Balleis
Vorsitzende/r

gez. Weber
Berichterstatter/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang