

Stellungnahme des Referates für Wirtschaft und Finanzen zur Vorlage Stadt-Umland-Bahn

Auf die Aussagen der Kämmerei in der ursprünglichen StUB-Vorlage vom 26.7.2012 wird verwiesen. Ergänzend ist durch die im Laufe der Diskussionen und Bearbeitung von Fraktionsanträgen gewonnenen Erkenntnissen (z. B. CSU-Fraktionsantrag Nr. 83/2012 – beantwortet Stadtrat 26.7.2012) auf folgende zwei Sachverhalte explizit hinzuweisen:

- Gem. der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Erlangen von 2005 gibt es ein Verkehrsaufkommen im Gesamtverkehr von 591.201 Fahrten. Legt man den MIV-Anteil am Gesamtverkehr von 61% zugrunde, errechnen sich rd. 366.000 Fahrten des MIV. Durch die Verlagerung, die durch StUB bzw. RoBus vom MIV zum ÖPNV erwartet werden, ergeben sich Reduktionen bei der StUB in Höhe von 3% (10.930 Fahrten) und beim RoBus in Höhe von 1,8% (6.610 Fahrten). Von den gesamten MIV entfallen auf den Binnenverkehr knapp 110.000 Fahrten MIV und auf den Ziel- und Quellverkehr MIV rd. 236.000 Fahrten pro Tag; der Rest ist der sog. Durchgangsverkehr (hier ohne A 3 und A 73).
Rechnerisch bedeutet dies einen Unterschied zwischen RoBus und StUB in Höhe von 1,2% des Gesamtverkehrs von 366.000 Fahrten; d. h. ohne Differenzierung zwischen Binnenverkehr auf der einen Seite und Ziel- und Quellverkehr auf der anderen Seite ist die Mehrreduzierung durch die StUB knapp 4.400 MIV Personenfahrten pro Tag. Lt. Gutachter reduzieren sich in der Summe alle stadtgrenzüberschreitenden Ausfallstraßen der MIV bei der StUB um 3.820 Personenfahrten pro Tag und beim RoBus um 2.385 Personenfahrten pro Tag. Der rechnerische Unterschied im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr beträgt also 1.435 Fahrten pro Tag, die sich dann auf mehrere Ausfallstraßen verteilen. Auf den Ausfallstraßen mit Streckenbezug zur StUB wie die B 4 (nördlich Anschluss Wetterkreuz), Drausnickstraße (Ostast) und Niederndorfer Straße (östlich der A 3) wurden 2011 90.000 Kfz/Tag gezählt.
Bewertung: Die Mehrreduzierungen durch die StUB im Vergleich zum RoBus bewegen sich in einer Größenordnung, die man im täglichen Gesamtverkehr nicht wahrnehmen wird. Oder anders ausgedrückt: Sowohl mit RoBus als auch mit StUB werden MIV-Fahrten auf den ÖPNV verlagert, das Mehr an Verlagerungen bei der StUB gegenüber dem RoBus bewegt sich aber in einem „verschwindend geringen Bereich“.
Das Erlanger Pendlerproblem kann nur durch die StUB gelöst werden, kann mit den vorgenannten Verkehrsdaten nach Einschätzung von Referat II nicht belegt werden.
- Kostenvergleich StUB und RoBus

	StUB	RoBus
ges. Investitionskosten (davon Planungskosten)	365,0 Mio. € (45,6 Mio. €)	18,6 Mio. € (2,3 Mio. €)
GVFG-Förderung	203,7 Mio. €	8,4 Mio. €
Verbleibender kommunaler Investitionsanteil	161,3 Mio. €	10,3 Mio. €
Anteil der Stadt Erlangen Investitionskosten (netto) (davon Planungskosten)	92,0 Mio. € (26,0 Mio. €)	10,3 Mio. € (2,3 Mio. €)
Jährl. Betriebs- 2019 u. Unterhaltungskosten 2025 einschl. Kapitaldienst 2045 (jährl. ansteigend)	6,4 Mio. € 7,4 Mio. € 12,1 Mio. €	0,34 Mio. € 0,39 Mio. € 0,64 Mio. €

von 2019 – 2045)		
ÖPNV-Defizit jährl. z.B. 2019	rd. 12,7 Mio. €	rd. 6,64 Mio. €

Dieser Vergleich geht von den Daten der Intraplan aus, die im Gutachten vom März 2012 mit Gesamtinvestitionskosten von 365 Mio. € genannt sind (Tabelle 2.2 Seite 14 – eingepreister Inflationsstand bei unterstelltem Betriebsbeginn 2019). Nachrichtlich ist darauf hinzuweisen, dass gem. der Sensitivitätsrechnung vom August 2012 bei der Annahme einer Inbetriebnahme 2025 man von Investitionskosten von gesamt 407 Mio. € ausgeht, davon würden auf die Stadt Erlangen 101,75 Mio. € entfallen nach Abzug der Förderung.

Bewertung: Die hier genannten Zahlen beruhen nicht auf dem Ergebnis von Ausschreibungen, sondern rein auf Rechnungen, diese wiederum zurückgeführt auf Erfahrungswerte. Abweichungen sowohl nach oben als nach unten sind im Ist möglich, mehr noch: Sie sind zu erwarten. Erfahrungsgemäß sind bei öffentlichen Bauten jedoch die Abweichungen nach oben häufiger anzutreffen als nach unten.

Fazit:

Im Sinne einer Kosten-/Nutzenanalyse („was gebe ich aus und was bekomme ich dafür“) gilt: Für den geringen verkehrlichen Mehrnutzen einer StUB für die Verlagerungen von MIV auf ÖPNV sind die Investitions- und Folgekosten zu hoch. Oder anders formuliert: Für die vielen, vielen Euro-Beträge erhält man zu wenig zusätzliche Verlagerungseffekte zugunsten des ÖPNV.