

Häufig gestellte Fragen (FAQ) zur StUB und zum RoBus

Folgende Fragestellungen basieren auf Rückmeldungen des Stadtrates, aus öffentlichen Veranstaltungen und Bürgerschreiben:

Begriffserklärungen:

1) Was ist die Standardisierte Bewertung?

Die Standardisierte Bewertung (vollständiger Name: Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs) ist ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland. Das Bundesverkehrsministerium hat mit den Verkehrsministerien der Länder vereinbart, dass beim Bau oder Ausbau von Schienenwegen gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG eine Standardisierte Bewertung zu erfolgen hat, sofern die zuwendungsfähigen Kosten 25 Mio. EUR übersteigen. Das Verfahren soll eine vergleichbare Bewertung verschiedener Projekte nach einheitlichen Maßstäben liefern, um öffentliche Fördermittel vor allem des Bundes nach Förderwürdigkeit zu verteilen. Dabei werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen Effekte einer Maßnahme, sondern auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse dargestellt. Zuschussfähig sind nur Projekte, für die ein Nutzen-Kosten-Indikator größer 1,0 nachgewiesen wurde.

2) Was bedeuten Folgekosten in der Standardisierten Bewertung?

Bei einem Vorhaben mit einem aus gesamtwirtschaftlicher Sicht positivem Ergebnis ist auch eine betriebswirtschaftliche Bewertung durchzuführen. Im Rahmen einer Cash-Flow-Analyse werden die finanziellen Folgekosten des Vorhabens für die Vorhabensbeteiligten in den Jahren der Planungs- und Bauphase sowie für eine 30-jährige Betriebsphase berücksichtigt. Hierzu werden die geschätzten Einnahmen-Ausgaben-Salden (Cash-Flow) für jedes Jahr des Betrachtungszeitraumes ermittelt und dargestellt. Einnahmen sind beispielsweise Zuschüsse für Infrastruktur / Fahrzeuge und Fahrgeldmehreinnahmen. Ausgaben sind beispielsweise die Kosten für Planung, Investitionen, Unterhaltungskosten und Betriebsführungskosten.

3) Was bedeutet „Stadt-Umland-Bahn (StUB)“?

Der Begriff „Stadt-Umland-Bahn“ bezeichnet ein modernes, hochwertiges Straßenbahnsystem, welches nicht an den Stadtgrenzen halt macht, sondern weiter auf wichtigen regionalen Verkehrsachsen bedeutende Orte der Region miteinander verbindet. Daher werden neben innerörtlichen Streckenabschnitten auch Außerortsabschnitte befahren.

4) Was bedeutet „Regional optimiertes Busnetz (RoBus)“?

Das „Regional optimierte Busnetz“ wurde entwickelt, um die verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen bei einem Verzicht auf eine Stadt-Umland-Bahn Erlangen nach Maß und Zahl ausweisen zu können. Beim „Regional optimierten Busnetz“ wird eine Linienoptimierung des heutigen Busnetzes vorgenommen. Außer der Kosbacher Brücke wird weitgehend die vorhandene Infrastruktur genutzt. So wird auch hier der Bau einer für den ÖPNV reservierten Kosbacher Brücke unterstellt. Eine gesamtwirtschaftliche Bewertung mit Ausweisung eines Nutzen-Kosten-Indikators ist insbes. für Projekte des Schienenverkehrs vorgesehen. Beim „RoBus“-Konzept ist der gesamtwirtschaftliche Ansatz nicht zielführend, weil der Nutzen-Kosten-Indikator die Investitionen in die Infrastruktur (Fahrweg und ortsfeste Einrichtungen) bewertet und diese beim „RoBus“-Konzept bereits überwiegend als Straßeninfrastruktur vorhanden ist.

Themenbereich Finanzierung / Antragsverfahren:

- 1) Kann der Beschluss des Stadtrates „Stadt-Umland-Bahn – Beschluss zum weiteren Vorgehen“ noch nachträglich revidiert werden, d.h. kann aus dem weiteren Planungsprozess „ausgestiegen werden“?

Ja! Der aktuelle Antrag zur Aufnahme des Projektes StUB in das Bundesförderprogramm ist unverbindlich.

Solange keine Zuschüsse geflossen sind, kann der Antrag formell zurückgezogen werden. Bei einem Ausstieg aus dem Projekt nach dessen Aufnahme in das Förderprogramm und nach Beauftragung der für den formellen Zuschussantrag notwendigen Planungen wären diese Planungskosten verloren. Diese Planungskosten sind aber ohnehin nicht zuschussfähig. Die für den Zuschussantrag notwendigen Planungen (Leistungsphase 2 – 4 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)) kosten für alle 3 Gebietskörperschaften voraussichtlich zwischen 15 und 19 Mio. EUR (inkl. Aufwendungen für öffentliche Beteiligung).

Bei einem Ausstieg aus dem Projekt nach Baubeginn müssten die bereits gewährten Zuschüsse von Bund und Land zurückgezahlt werden.
- 2) Ist für das RoBus-Konzept ein vergleichbarer Antrag notwendig?

Nein! Das RoBus-Netz kann in einem gemeinsamen Nahverkehrsplan der Stadt Erlangen mit den betroffenen Landkreisen definiert werden. Die Infrastrukturmaßnahmen (Kosbacher Brücke, Busspuren) können einzeln beim Freistaat Bayern beantragt werden.
- 3) Was kostet die StUB bzw. das RoBus-Netz

Die Gesamtinvestitionen in die StUB-Infrastruktur der drei Gebietskörperschaften belaufen sich (inkl. Planungs- und Vorbereitungskosten) auf 268.3 Mio. EUR. Diese Kosten sind entsprechend der Vorgaben des Bewertungsverfahrens „Standardisierte Bewertung“, auf das Bezugsjahr 2006 bezogen und mit einer Inflationsrate von 2,5 % sowie einem Kalkulationszins von 5 % kapitalisiert. Aufgrund dieser Vorgaben wurden sämtliche Annahmen bei den Folgekosten auf die aktuellen Preisstände des jeweiligen Bezugsjahres berechnet.

Beim Konzept RoBus belaufen sich, unter Berücksichtigung zusätzlicher Busspuren und Haltestellen, die Investitionskosten auf insgesamt rund 12,4 Millionen Euro.
- 4) Welche Kosten kommen auf die Stadt Erlangen für StUB bzw. RoBus zu?

Bezogen auf das Jahr 2019 der in der Standardisierten Bewertung unterstellten Inbetriebnahme ergäben sich jährlichen Folgekosten von ca. 11,3 Mio. EUR für den Zweckverband StUB, der sich aus den Städten Erlangen und Nürnberg sowie dem Landkreis Erlangen-Höchstadt zusammensetzt. In diesen Folgekosten ist der Kapitaldienst für die Investitionskosten bereits enthalten. Für diesen jährlichen Betrag könnten alle Kostenteile der StUB finanziert werden, ohne dass vorher eine Investition getätigt worden ist. Die genaue Kostenteilung muss zwischen den Beteiligten noch verhandelt werden. Konkrete Vorschläge hierzu liegen vor.

Die Folgekosten für das RoBus-Konzept belaufen sich für den Zweckverband RoBus auf 0,9 Mio. EUR. In diesem Zweckverband wäre zusätzlich der Landkreis Forchheim beteiligt.

Die anteiligen Kosten der Stadt Erlangen sind noch Verhandlungssache. Sie resultieren zum einen aus den gewährten Bundes- und Landeszuschüssen, zum anderen aus dem Kostenverteilungsschlüssel der Projektpartner. Eine weitere Reduktion der jährlichen Folgekosten könnte zudem dadurch erzielt werden, dass die Realisierung des Projektes über einen längeren Zeitraum gestreckt wird.
- 5) Welches Defizit kommt auf die betroffenen Verkehrsbetriebe zu?

Nach der Folgekostenrechnung des StUB-Gutachters sollen die betroffenen Verkehrsbetriebe (VAG / ESTW / Regionalbusverkehre und Infrastrukturbetreiber) die Mehrkosten, die ihnen durch den Betrieb der StUB entstehen, durch Ausgleichszahlungen eines von den beteiligten Gebietskörperschaften geschaffenen und finanzierten Zweckverbandes „StUB“ erstattet bekommen. Dieser „Zweckverband StUB“ würde sich voraussichtlich aus den Städten Erlangen, Nürnberg und dem Landkreis Erlangen-Höchstadt zusammensetzen. Daher würde sich das Defizit der Verkehrsbetriebe durch die StUB nicht erhöhen.

- 6) Was kostet die Kosbacher Brücke?
Die Kosten für den Bau der Kosbacher Brücke wurden vom Gutachter für StUB und RoBus mit ca. 10. Mio. EUR kalkuliert. Die Zuschüsse wären im Projekt StUB voraussichtlich höher. Aufgrund der erheblichen betrieblichen Einsparungen beim ÖPNV aufgrund der kürzeren Fahrzeiten würde sich der Bau der Brücke voraussichtlich auch ohne Zuschüsse selbst tragen.
- 7) Sind die Investitionskosten in den Folgekosten enthalten?
Ja, in den Folgekosten gemäß Standardisierter Bewertung sind alle Kosten, d.h. auch die Investitionskosten, enthalten (s. oben, Pkt. 4)
- 8) Wie unterscheiden sich die Zuschussregelungen in Bayern von anderen Bundesländern?
Von den Gesetzen her sind die Zuschussregelungen in allen Bundesländern weitgehend gleich. Von der Auslegung her gibt es aber dennoch Unterschiede, insbesondere was die Fördervoraussetzung „eigener Bahnkörper“ betrifft. Hier werden andernorts auch Bahnkörper gefördert, die nur markierungstechnisch von der Fahrbahn abgetrennt sind oder auch signaltechnisch nur temporär für die Straßenbahn reserviert werden.
- 9) Welche Zuschussregelungen gelten nach 2019, d.h. nach Auslaufen des Bundes-GVFG?
Ab diesem Zeitpunkt liegt es voraussichtlich vor allem bei den Ländern, wie sie die Förderung der Verkehrsinfrastruktur der Gemeinden mit dem bisher vom Bund verwalteten Geld weiterführen werden. Möglicherweise wird es zusätzlich doch noch auf Bundesebene ein Anschlussgesetz geben. Die Verhandlungen und Gespräche darüber laufen bereits. Weder auf Freistaats- noch auf Bundesebene gibt es hierzu bislang aber konkrete Entscheidungen.

Themenbereich Stadtentwicklung

- 1) Welche Auswirkungen hat die StUB auf das Stadtbild?
Die StUB wird zweifellos Veränderungen im Stadtbild mit sich bringen. Bisher wurde nur die prinzipielle Machbarkeit der Trassenführung überprüft. Aus Gründen der Förderfähigkeit wurden möglichst weite Abschnitte mit eigenem Gleiskörper vorgesehen. In einer späteren Detailplanung wird es darum gehen, die StUB unter Beachtung der verschiedenen Ansprüche an den Straßenraum möglichst sensibel ins Stadtbild einzufügen. Die Bürger haben dazu Gelegenheit, sich in diesen Planungsprozess einzubringen. In vielen Städten wurde der Neubau von Straßenbahnstrecken zu einer aktiven Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes genutzt
- 2) Welche Auswirkungen hat das RoBus-Konzept auf das Stadtbild?
Die Auswirkungen auf das Stadtbild sind, mit Ausnahme der Kosbacher Brücke, sehr gering, da die Busse auch weiterhin das vorhandene Straßensystem nutzen. Neue Busspuren sind nur in geringem Umfang vorgesehen und würden beispielsweise an der B4 und der Drausnickstraße realisiert.
- 3) Wie sehen die Trasse und die Haltestellen aus?
Die StUB verkehrt wie die Nürnberger Straßenbahn in oder neben den Fahrbahnen. Eigene Gleiskörper können je nach örtlicher Situation z.B. gepflastert oder als Rasengleis ausgeführt werden. Da niederflurige Fahrzeuge eingesetzt werden, sind eigene Bahnsteigkonstruktionen nicht erforderlich. Die Haltestellen können, wo dies sinnvoll ist, auch von den Bussen angefahren werden, um ein bequemes Umsteigen zu ermöglichen.
- 4) Wie können die Oberleitungen in das Stadtbild integriert werden?
Die Stromaufnahme von Straßenbahnfahrzeugen ist deutlich geringer als bei der Eisenbahn. Damit können auch die Fahrleitungen geringer dimensioniert und unauffälliger ausgeführt werden. Daneben wurden auch bereits Fahrzeuge konstruiert, die auf einzelnen Streckenabschnitten ohne externe Stromzuführung verkehren können (bspw. Testlauf in München).
- 5) Ist Erlangen nicht zu klein für eine Straßenbahn?
Erlangen bietet bei etwa 106.000 Einwohnern ca. 100.000 Arbeitsplätze. Bei den Arbeits- und Studienplätzen werden weitere Zuwächse prognostiziert. Da im Stadtgebiet nur begrenzt Sied-

lungsf lächen zur Verfügung stehen, steht dem bereits heute ein Wohnungsdefizit gegenüber. In der Folge kommt es zu starken Pendlerströmen aus dem Umland, die zur Überlastung des Straßennetzes führen. Die Stadt-Umland-Bahn wird daher nicht vorrangig für den innerstädtischen Verkehr geplant, sondern soll insbesondere auch den stetig steigenden Pendlerverkehr von und nach Erlangen über die Stadtgrenzen aufnehmen.

6) Wie wird die Anbindung an die Nachbarkommunen verbessert?

Durch das vom MIV weitgehend unabhängige Schienenverkehrsmittel werden kurze Fahrzeiten, guter Komfort und eine hohe Zuverlässigkeit erreicht. Das ÖPNV-Angebot kann so den vielfältigen Verknüpfungen innerhalb des Wirtschaftsraums gerecht werden:

Die Fahrbeziehung Erlangen – Nürnberg wird deutlich attraktiver, da der bisherige Zwang zum Umsteigen in Thon (künftig Am Wegfeld) vom Bus auf die Straßenbahn entfällt. Wenn die entsprechende Planung des Nürnberger Nahverkehrsentwicklungsplans realisiert wird, ist eine umsteigefreie Fahrt direkt in die Nürnberger Altstadt möglich. Die StUB steht nicht in Konkurrenz mit der S-Bahn, da beide Verkehrsmittel unterschiedliche Bereiche innerhalb der jeweiligen Stadtgebiete abdecken.

In Richtung Herzogenaurach ermöglicht die StUB kürzere Fahrzeiten auch aufgrund des neuen Talübergangs. Dies gilt auch für die Buslinien beim RoBus-Konzept. Die StUB dient insbesondere auch der besseren Anbindung der HerzoBase an Herzogenaurach und Erlangen. Der Ostast der StUB entlang des Schwabachtals führt zu einem attraktiveren ÖPNV auf der Achse Buckenhof / Uttenreuth. Um Parallelverkehre zu vermeiden, enden die bisher direkt nach Erlangen verkehrenden Busse aus Neunkirchen a.Br. und Eckental künftig an der Endhaltestelle der StUB in Uttenreuth.

7) Können mit dem RoBus-Konzept vergleichbare Effekte erreicht werden wie mit der StUB?

Die im RoBus-Konzept unterstellten Durchmesserlinien bieten vergleichbare umsteigefreie Fahrbeziehungen wie die StUB an. Allerdings sind der Fahrkomfort und die Verständlichkeit des Netzes bei Schienenverkehrssystem generell höher. Daher können mit einer Straßenbahn bei einem identischen Angebot dank des sog. „Schienenbonus“ i.d.R. 10 % höhere Fahrgastzahlen erreicht werden als mit einem Bus.

8) Sind in Erlangen entlang der StUB-Trassen noch Gebiete für zusätzliche Bauflächen vorhanden?

Die Ziele der baulichen Entwicklung sind im Flächennutzungsplan 2003 dargestellt. Die Stadt Erlangen verfügt dabei vor allem im Stadtteil Büchenbach noch über Bauflächenreserven. Nach der aktuell im Verfahren befindlichen 17. Änderung des Flächennutzungsplans soll dort eine Baufläche für ca. 920 Einwohner nördlich der Häuslinger Straße entwickelt werden. Die StUB würde diese Baufläche direkt erschließen.

Aufgrund landschaftlicher Restriktionen (Bannwald, Talräume) sind ansonsten in vielen Bereichen des Stadtgebiets keine zusätzlichen Bauflächen entlang der StUB realisierbar.

9) Sind in Erlangen im Bereich der besiedelten Gebiete entlang der StUB-Trassen noch Bereiche für eine Nachverdichtung vorhanden?

Im städtischen Baulandkataster Wohnen werden Baulücken und Grundstücke mit Potenzialen für eine intensivere Nutzung aufgezeigt. Unbebaute Flächen für die Innenentwicklung sind im Stadtgebiet kaum mehr vorhanden. Ein gewisses Potenzial für eine weitere bauliche Verdichtung ist durch Umnutzungen und Nachverdichtungen gegeben. Durch die Lage an einem hochwertigen ÖPNV-Angebot kann eine Nachverdichtung für die Eigentümer interessant werden.

10) Welche Potenziale für Siedlungsentwicklungen entlang der StUB-Trasse bestehen in Nürnberg, Herzogenaurach und der Verwaltungsgemeinschaft Uttenreuth?

Hier bestehen, im Vergleich zu Erlangen, insgesamt größere Entwicklungspotenziale. Laut Flächennutzungsplan Herzogenaurach sind im Norden der Stadt und im Bereich der HerzoBase entlang der StUB umfangreiche Bauflächen für Wohnen und Gewerbe geplant.

Laut Nürnberger Flächennutzungsplan sollen im Stadtteil Boxdorf vor allem Gewerbeflächen und in geringerem Umfang Wohnbauflächen an der StUB-Trasse entwickelt werden.

In Spardorf liegt die Konversionsfläche der ehemaligen Ziegelei direkt an der geplanten Tras-

se, weitere Bauflächen im Einzugsbereich der StUB sind laut gemeindlichem Flächennutzungsplan im Norden von Uttenreuth vorgesehen.

11) Welche Eingriffe in Natur und Landschaft sind mit der StUB verbunden?

Soweit die StUB außerhalb der bisherigen Verkehrsflächen geführt wird, sind damit Eingriffe in die Natur verbunden. Dies betrifft vor allem die Querung des Regnitztals (Kosbacher Brücke) und die Strecke in der Brucker Lache. Im Stadtgebiet werden auch Grünflächen und Straßenbäume vom Bau der StUB betroffen sein. Diese Eingriffe werden im Verfahren ausgeglichen.

12) Bleibt der alte Baumbestand an der Nürnberger Straße erhalten?

Der Baumbestand in der Nürnberger Straße soll bei der Planung so weit als möglich berücksichtigt und erhalten werden. Ohne weitergehende Trassenuntersuchungen und Detailplanungen kann derzeit aber keine abschließende Aussage hierzu getroffen werden.

13) Welche Ausgleichsflächen werden benötigt, welche Konsequenzen hat dies für die betroffenen Landwirte?

Die mit dem Bau der StUB verbundenen Eingriffe müssen nach Naturschutzrecht ausgeglichen, bzw. ersetzt werden. Soweit die Rodung von Wald erforderlich wird, müssen dafür Ersatzflächen neu aufgeforstet werden. Außerdem können Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz bestimmter Tierarten, z.B. Vögel, erforderlich werden.

Für den Ausgleich werden möglichst Flächen gesucht werden, die mehrere dieser Funktionen miteinander vereinen können. Da noch keine detaillierte Trassenplanung vorliegt, können derzeit der Umfang und die räumliche Lage möglicher Ausgleichsmaßnahmen noch nicht benannt werden.

14) Wie wichtig ist die StUB als Standortfaktor für Unternehmen? Wird ein Beitrag zur Stabilisierung des Wirtschaftsraums geleistet?

Die Erreichbarkeit – auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln – ist ein wichtiger Standortfaktor vor allem für beschäftigungs- und publikumsintensive Betriebe. Dies belegen auch aktuelle Untersuchungen des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und des DIHT. Bei guter ÖPNV-Anbindung können z.B. Flächen und Kosten für Stellplätze eingespart werden. Nicht zuletzt trägt die Entlastung der Straßen dazu bei, dass der Wirtschaftsverkehr reibungsloser abgewickelt werden kann. Die bereits erkennbare Überlastung des Straßennetzes würde dagegen die weitere positive Entwicklung des Wirtschaftsraums beeinträchtigen.

15) Welche Vorteile bietet die StUB den Studierenden und Mitarbeitern der Universität Erlangen-Nürnberg und der Georg-Simon-Ohm-Hochschule (GSO)?

Die StUB verbindet unter anderem Erlangen mit Nürnberg. In Erlangen werden die wichtigsten Universitätsbereiche (Innenstadt, Langemarckplatz, Südgelände) mit der StUB verbunden. Wenn in Nürnberg die im dortigen Nahverkehrsentwicklungsplan geplanten Streckennetzergänzungen „nördliche Altstadtquerung“ und „Tram über GSO-Campus“ in Ergänzung des vorhandenen Streckennetzes verwirklicht werden, können auch die Nürnberger Hochschulstandorte (WiSo in der nördl. Altstadt, GSO-Campus und EWF Fliegerstraße) angebunden werden. Dann könnten mit einer einzigen Linie (Hochschullinie) alle Hochschulstandorte in Erlangen und Nürnberg umsteigefrei verbunden sein. Dies verspricht ein hohes Fahrgastpotential, da viele Studenten und z. T. auch Mitarbeiter zwischen den einzelnen Standorten pendeln müssen.

Themenbereich Verkehrsplanung

1) Welchen Nutzen-Kosten-Indikator hat die StUB?

Für das aktuell berechnete T-Netz der StUB mit Endpunkten Nürnberg, Herzogenaurach und Uttenreuth wurde in der Standardisierten Bewertung ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,10 ermittelt. Sie ist damit als gesamtwirtschaftlich sinnvoll und grundsätzlich förderfähig eingestuft.

2) Wie ist der aktuelle Planungsstand?

Die konzeptionellen, trassierungstechnischen und finanziellen Planungen entsprechen einer

Machbarkeitsstudie. Die Standardisierte Bewertung ist abgeschlossen, der Abschlussbericht wird noch im Juli vorgelegt. Die planerischen und formellen Voraussetzung für den Antrag beim Bundesverkehrsministerium, das Projekt auf die Liste der förderfähigen Projekte nach Bundes-GVFG zu setzen, sind hierfür erfüllt.

- 3) Ab wann würde die StUB gebaut werden, wann in Betrieb gehen?
In der Standardisierten Bewertung wird davon ausgegangen, dass mit dem Bau der StUB 2015 begonnen und der Betrieb im Jahre 2019 aufgenommen wird. Diese Termine sind darauf abgestimmt, dass das Förderprogramm des Bundes nach aktuellem Kenntnisstand im Jahr 2019 ausläuft. Eine Aktualisierung dieses Zeitplanes ist im Rahmen der Detailplanung vorgesehen.
- 4) Wann könnte der RoBus realisiert werden?
Die Einrichtung des RoBus ist von der Realisierung der Kosbacher Brücke als zentralem Infrastrukturelement beider Verkehrssysteme (StUB und RoBus) abhängig. Die Brücke wird, allein wegen ihrer geringeren Kosten, kurzfristiger realisierbar sein als die übrige StUB-Infrastruktur. Daher ist es grundsätzlich auch vorstellbar, den RoBus als Vorlaufbetrieb bis zur Inbetriebnahme der StUB einzurichten.
- 5) Wann und wie wird die Öffentlichkeit im Rahmen der Planung beteiligt?
Das Streckennetz der StUB wird auf Erlanger Stadtgebiet in mehreren Planungs- bzw. Bauabschnitten realisiert. Bürgerinnen und Bürger werden jeweils durch frühzeitige Information und Möglichkeit zur Äußerung in den Planungsprozess eingebunden. Diese Einbindung wird zu gegebener Zeit und in geeigneter Form neben den bisherigen Beteiligungen (z. B. in Form von Bürgerversammlungen und Internetforum) weitergeführt.
- 6) Kann die in der Standardisierten Bewertung unterstellte Trasse noch variiert werden?
*Die Trasse ist mit den vorliegenden Planungen grundsätzlich festgelegt. Mit der Detailplanung für die Lage der StUB im Straßenraum wurde allerdings noch nicht begonnen, sie kann folglich noch variiert werden.
Sollten sich im weiteren Planungsprozess größere Veränderungswünsche (z. B. Führung der StUB über alternative Straßenzüge oder Einfügung von Tunnelabschnitten) ergeben, wäre eine sogenannte Sensitivitätsuntersuchung durchzuführen. Damit kann überprüft werden, ob der Nutzen-Kosten-Indikator auch unter den neuen Randbedingungen weiterhin über 1,0 bleibt.*
- 7) Muss von der StUB zur Weiterfahrt in der Nürnberger Straßenbahn umgestiegen werden?
Nein, die StUB ist voll integriert in das Nürnberger Straßenbahnsystem.
- 8) Kann das T-Netz später noch ergänzt werden?
Eine spätere Ergänzung, z. B. um den Abschnitt Herzogenaurach „Am Bahnhof“- Herzogenaurach Fachklinik oder Uttenreuth – Neunkirchen bzw. Eschenau, ist grundsätzlich vorstellbar. Allerdings müssten diese Außenäste dann separat einer Standardisierten Bewertung unterzogen werden bzw. aus anderen Fördermitteln oder ohne Zuschüsse realisiert werden.
- 9) Wie ist das regional optimierte Busnetz, also das RoBus-Netz aufgebaut?
Beim RoBus-Netz gibt es zum einen ein Kernnetz, welches im dicht befahrenen Takt bedient wird und welches von der Struktur und Linienführung im wesentlichen dem StUB-Netz entspricht. Zum anderen gibt es auch beim RoBus ein ergänzendes Netz, welches den Rest des Stadt- bzw. Landkreisgebietes abdeckt. Der Entwurf dieses Netzes folgte dem gleichen Grundgedanken wie der des StUB-Netzes: Es werden, wo immer dies möglich ist, Durchmesserlinien geschaffen, die nicht in der Innenstadt enden. Dadurch werden notwendige Umsteigevorgänge im Netz reduziert und Bus-Parallelfahrten (z. B. in der Goethestraße) vermieden.
- 10) Welche Fahrzeitverbesserungen bringt die StUB?
*Da die StUB im Vergleich zum Bus einen hohen Streckenanteil mit eigenem Gleiskörper besitzen wird, ist im Zusammenspiel mit einer konsequenten Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen eine Fahrzeitreduzierung im Minutenbereich im Vergleich zum heutigen Busbetrieb möglich. Vor allem wird aber die Verspätungsanfälligkeit zu Verkehrsspitzen reduziert (Der Bus steht häufig zusammen mit dem MIV im Stau.).
Die mit Abstand größte Fahrzeitverkürzung ergibt sich aber durch den Bau der Kosbacher*

Brücke, wodurch die StUB ebenso wie die Buslinien, die diese mitbenutzen werden, einen beachtlichen Zeitvorteil im Vergleich zur heutigen umwegigen Fahrt in die Innenstadt über Dechendorfer bzw. Büchenbacher Damm erhalten werden.

11) Welche Konsequenzen hat die StUB für die übrigen Verkehrsarten entlang der Trasse?

Nur an wenigen Stellen müssen Fahrspuren für den MIV entfallen. Wo dies aus Leistungsfähigkeitsgründen für den MIV notwendig ist und sonst kein Raum zur Verfügung steht, können auch gemeinsame Fahrspuren für den MIV und die StUB angeordnet werden. Generell werden eher Verbesserungen für den MIV erwartet, da durch den Umstieg von Verkehrsteilnehmern auf die StUB gerade die wichtigen und stauanfälligen Haupteinfallstraßen nach Erlangen entlastet werden.

Bestehende Anlagen für den Fußgänger- bzw. den Radverkehr können generell auch bei Realisierung der StUB erhalten bleiben. Radfahrer müssen allerdings bezüglich des sicheren Überquerens von Rillenschienen sensibilisiert werden.

12) Wie stark nimmt der Motorisierte Individualverkehr (MIV) innerhalb des Stadtgebiets Erlangen ab, wenn die StUB gebaut wird?

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 durch die StUB vom MIV 10.930 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.

13) Wie stark werden die Straßen entlastet? Zu welchen Zeiten?

Die Wirkung der StUB für die einzelnen Straßen im Stadtgebiet ist sehr unterschiedlich. Parallel zu den StUB-Achsen treten verständlicherweise die größten Entlastungswirkungen auf. Dies ist besonders begrüßenswert, da auf diesen Relationen derzeit zu den Spitzenzeiten die größten Probleme des Erlanger Verkehrsnetzes gegeben sind (Talübergänge, Staatsstraße 2240 aus Richtung Buckenhof, B4 aus Richtung Nürnberg). Die stärkste Entlastung wird im Berufsverkehr erwartet, da hier die Bereitschaft für die Entscheidung zugunsten des ÖPNV bei der Wahl des Verkehrsmittels generell am höchsten ist.

Detailanalysen sind im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen, basierend auf dem derzeit in Erstellung befindlichen Verkehrsmodell Erlangen, vorgesehen.

14) Kann der Gleiskörper gequert / überfahren werden?

Ein straßenbündiger Gleiskörper (Gleise in der Fahrbahn) kann überall gequert werden. Dort wo die StUB einen eigenen Bahnkörper erhält, kann nur an dafür vorgesehenen Überquerungsstellen gequert werden. Diese werden mindestens an jeder Kreuzung eingerichtet. Daneben werden separate Fuß-/Radfahrer-Querungsmöglichkeiten eingerichtet. Die Zufahrt zu den anliegenden Grundstücken muss grundsätzlich gewährleistet sein.

15) Wie ist die Verkehrsführung am Bahnhof/Großparkplatz vorgesehen? Entfallen Parkplätze?

Es ist noch keine endgültige Entscheidung für eine konkrete Linienführung in diesem Bereich getroffen worden. Auch ist noch nicht entschieden, ob in diesem Bereich eine Zwischenwendeschleife angeordnet wird. Je nach gewähltem städtebaulichem Gesamtkonzept könnten Parkplätze entfallen oder in einem Parkhaus gebündelt werden. Der gesamte Bereich Großparkplatz ist derzeit untergenutzt und wird eine Entwicklung erfahren.

16) Mit welchen Lärmbelastungen ist zu rechnen (Kurvenfahrten)?

Moderne Straßen-/Stadtbahnen sind im Vergleich zu ihren historischen Vorbildern sehr leise. Insbesondere durch technologische Innovationen an Fahrzeugen und Fahrweg konnte das von früher bekannte „Rumpeln“ auf den Gleisen fast vollständig eliminiert werden. Auch die neue Oberbauform „Rasengleis“ trägt zur zusätzlichen Dämpfung des Geräuschpegels bei. Lediglich bei Kurvenfahrten lässt sich das „Kurvenquietschen“ nicht ganz vermeiden. Aller-

dings ist auch hier durch das sogenannte „Kurvenschmieren“ eine bedeutende Reduktion möglich.

17) Ist die StUB lauter als der Bus?

Da die StUB elektrisch angetrieben wird, entfallen Motorengeräusche weitgehend, so dass die StUB leiser ist. Lediglich bei Kurvenfahrten wird die StUB etwas mehr Geräusche entwickeln als der Bus.

18) Wie ist die Verknüpfung mit dem Bus und der S-Bahn/DB vorgesehen (inkl. Tarife)?

Die StUB-Haltestelle am Bahnhof ist an der Westseite der Bahnstufunterführung vorgesehen und kann dort auf kurzem Wege erreicht werden.

Die StUB kann, wie alle öffentlichen Verkehrsmittel im Großraum Nürnberg, mit den Fahrscheinen des VGN-Gemeinschaftstarifes benutzt werden, so dass beim Umsteigen von der Eisenbahn in die StUB und umgekehrt kein neuer Fahrschein gekauft werden muss.

19) Welche Fahrzeuge kommen zum Einsatz?

Es kommen Fahrzeuge zum Einsatz, die mit denen der heutigen Nürnberger Straßenbahn kompatibel sind, damit eine durchgehende Fahrt über die Stadtgrenze und ein Mitbenutzen der Nürnberger Werkstatteinrichtungen möglich ist.

20) Erfolgt eine Koordination mit anderen Baumaßnahmen (DB, Autobahn)?

Sobald eine konkrete Trassierungsplanung für die StUB vorliegt, kann diese mit den Planungen der anderen Vorhabensträger von Verkehrsprojekten im Erlanger Bereich koordiniert werden.

21) Müssen der Bereich „Erlangen-ARCADEN“ umfahren werden?

Bei der in der Informationsveranstaltung am 12.06.2012 vorgestellten Planung mit Umfahrung der „Erlangen-Arcaden“ handelte es sich nur um eine von mehreren Trassierungsvarianten. Alternativ könnte z.B. auch eine eingleisige Führung von der Nürnberger Straße in die Henkestraße realisiert werden. Eine Entscheidung über die Linienführung ist in diesem Bereich noch nicht getroffen, sondern soll erst im Rahmen der Detailplanungen geklärt werden.

22) Muss das „Haundörfer Löchla“ für die StUB ausgebaut werden?

Nein, die StUB-Trasse ist südlich von Häusling geplant (s. Flächennutzungsplan Erlangen 2003). Dort ist für die StUB ein separates Kreuzungsbauwerk mit der Autobahn vorgesehen.

23) Kann die StUB im Zentrum unterirdisch geführt werden?

Eine unterirdische Führung ist grundsätzlich denkbar. Allerdings könnte sich in Folge der dafür anfallenden wesentlich höheren Baukosten eine Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Indikators ergeben, der bei einer solch wesentlichen Planungsänderung zumindest in Form einer Sensitivitätsanalyse neu ermittelt werden müsste. Auf jeden Fall entstünden deutlich höhere Folgekosten als bei einer oberirdischen Führung aufgrund der Rolltreppen, Aufzüge, Beleuchtung und aufwändigen Brandschutzvorrichtungen. Außerdem sind Standorte für die Anordnung der städtebaulich nicht unproblematischen Rampen (Länge schätzungsweise 150-200 m) zu finden.

24) Darf der MIV / Radverkehr über die Kosbacher Brücke geführt werden?

Der MIV darf nicht über die Kosbacher Brücke geführt werden, da die Verkehrsprognosen für den ÖPNV (StUB und Busverkehre) auf dem Reisezeitvorteil für den ÖPNV durch die Brücke basieren. Eine Freigabe für den MIV würde die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung erheblich verändern, die Gewährung von Zuschüssen wäre voraussichtlich auch nachträglich gefährdet.

Eine Freigabe für den Radverkehr gefährdet die Zuschussfähigkeit der StUB nicht, dessen Freigabe ist daher zulässig und sinnvoll.

25) Können Fahrräder in der StUB bzw. im RoBus mitgenommen werden?

Grundsätzlich gilt für beide Verkehrsmittel die Regel des VGN, dass Fahrräder rund um die Uhr mitgenommen werden dürfen. Allerdings gilt die Einschränkung, dass noch genügend Platz im Fahrzeug vorhanden sein muss. Daher kann zu den Hauptverkehrszeiten eine Fahrradmitnahme teilweise nicht möglich sein. Da in einem Straßenbahnzug wesentlich mehr

Mehrzweckflächen zum Abstellen von Rollstühlen, Kinderwagen, Fahrrädern usw. vorhanden sind, ist bei der StUB die Wahrscheinlichkeit höher bei starker Besetzung noch einen Platz für sein Fahrrad zu bekommen als beim RoBus.

- 26) Kann nicht alternativ zur StUB eine Taktverdichtung der S-Bahnverbindung Nürnberg-Fürth-Erlangen, z.B. auf einen 10-Minuten-Takt, bei der DB durchgesetzt werden?
Die StUB ergänzt die S-Bahn als eigenes Verkehrssystem, das schnellere und komfortablere Fahrbeziehungen (z.B. Erlanger Osten nach Nürnberger Norden) als das bisherige Busnetz anbietet. Ein dichter Takt auf der S-Bahn wäre daher für die meisten Fahrgäste der StUB nicht nutzbar.
Eine Taktverdichtung auf der S-Bahn ist außerdem nur mit unverhältnismäßig hohen Investitionskosten realisierbar, da die Gleisanlagen der S-Bahn nur maximal einen 20-Minuten-Takt erlauben. Dies ist auf die weitgehend eingleisige Streckenführung (vor allem zwischen Nürnberg und Fürth) mit kurzen Begegnungsabschnitten zurückzuführen, mit der der Takt bereits in der Planung langfristig festgelegt wurde.
- 27) Wie hoch ist das Pendleraufkommen aus dem Fürther Stadtgebiet im Vergleich zu Nürnberg? Und wäre es nicht sinnvoller, die S-Bahnverbindung zu stärken und damit neben Nürnberg auch noch Fürth gut anzubinden?
Die Zahl der Berufspendler zwischen Erlangen und Nürnberg ist mehr als dreimal so groß wie die zwischen Erlangen und Fürth (4.872 Ein- und Auspendler zu 15.762 (Stand: 06/11)). Hinzu kommt eine deutlich größere Anzahl von Studenten, die zwischen Erlangen und Nürnberg pendeln, als zwischen Erlangen und Fürth (s. oben).
Im Vergleich zum früheren Zustand (2 Züge/h) ist die Zugverbindung von Nürnberg über Fürth nach Erlangen mit Aufnahme des S-Bahnbetriebs 2010 auf 3 Züge/h bereits wesentlich gestärkt worden. Mit Vollinbetriebnahme der S-Bahn wird eine weitere Stärkung auf 4 Züge/h erfolgen. Eine größere Zugfrequenz wäre auf dieser Strecke nicht angemessen, u. a. deshalb, weil ein S-Bahn- oder Regionalexpress-Zug erheblich mehr Fahrgäste aufnehmen kann als ein Straßenbahnfahrzeug der StUB.
- 28) Kann die StUB zum Nürnberger Flughafen geführt werden?
Die Auswirkungen eines Abzweiges vom südlichen StUB-Ast Erlangen-Nürnberg zum Flughafen sollen ab Herbst 2012 im Rahmen der weiteren vertieften Planungen vom Gutachter untersucht werden.
- 29) Ist die StUB eine S-Bahn oder eine Straßenbahn?
Wegen der notwendigen Kompatibilität mit der Nürnberger Straßenbahn wird auch die StUB nach der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BoStrab) verkehren und wird auch mit gleichartigen Fahrzeugen ausgestattet. Allerdings kann anders als im Stadtnetz von Nürnberg auf den Außerortsabschnitten der StUB die nach BoStrab zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h zugelassen werden.
- 30) Werden Fahrzeuge und Stationen der StUB barrierefrei ausgeführt?
Ja, die Barrierefreiheit ist ein wichtiges Kriterium für die Förderfähigkeit eines ÖPNV-Vorhabens nach GVFG.
- 31) Werden in Erlangen nach Eröffnung der StUB weiterhin Stadtbuslinien verkehren?
Ja, es wird nach wie vor zusätzlich zur StUB ein ergänzendes Bus-Netz betrieben.
- 32) Dürfen Busse parallel zur StUB geführt werden?
Für eine wirtschaftliche Auslastung der StUB sollen Parallelverkehre soweit wie möglich vermieden werden. Zur Vermeidung von Umsteigezwängen, die zu Fahrgastverlusten führen, sind Parallelverkehre (z.B. aus Büchenbach) aber auch weiterhin vorgesehen. Das endgültige Busnetz soll, in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben und der Bürgern, basierend auf dem aktuell beauftragten Verkehrsmodell für den Verkehrsentwicklungsplan Erlangen, im Rahmen des Zuschussantrages im Detail konzipiert werden.
- 33) Wird die Kosbacher Brücke auch für den MIV benutzbar sein?
Nein (s. oben)

- 34) Kann das illegale Befahren der Kosbacher Brücke durch den MIV verhindert werden?
Ja, dies kann durch technische Einrichtungen verhindert werden.
- 35) Wie flexibel sind die Systeme StUB bzw. RoBus bezüglich Fahrtroutenänderungen, Baustellenumleitungen, Störungen usw.?
*Ein Busnetz ist immer flexibler als ein Schienenverkehrsmittel, sowohl was das langfristige Ändern der Linienführung anbelangt, als auch bei kurzfristigen Umleitungen. Für ein Straßennetz muss es für den Notfall möglich sein, auf Busse für einen Schienenersatzverkehr zuzugreifen. Allerdings muss der Straßenbahnbetreiber dafür nicht unbedingt einen eigenen Fahrzeugpool vorhalten.
 Die Gefahr von langfristig notwendigen Änderungen der Linienführung wird beim StUB-Netz nicht gesehen, da keine wesentlichen Strukturveränderungen im Bereich der StUB-Achsen zu erwarten sind.*
- 36) Wird in der Wirtschaftlichkeitsberechnung für den RoBus auch der für ihn notwendige Straßenunterhalt berücksichtigt?
Nein, auch bei der StUB würde weiterhin ein umfangreiches ergänzendes Busnetz betrieben werden, dessen Infrastrukturkosten nicht in Rechnung gestellt werden. Dadurch, dass die Linien direkter geführt werden können, ergeben sich zudem nicht nur bei der StUB sondern auch beim RoBus teilweise sogar Entlastungen von Straßen im Vergleich zu heute.
- 37) Werden Park&Ride-Anlagen an den StUB-Haltestellen geschaffen?
Park&Ride lohnt sich erfahrungsgemäß nur dann, wenn die Fahrtstrecke mit dem ÖPNV zum Ziel noch relativ groß ist. Insofern werden solche Anlagen vorrangig im Umland angeordnet werden (ein möglicher Standort wäre z. B. Uttenreuth). Konkrete Entscheidungen darüber, ob und wo solche Anlagen angeordnet werden, sind noch nicht getroffen.
- 38) In welchem Takt wird die StUB verkehren?
Tagsüber ist an Werktagen auf allen Ästen ein 10-Minutentakt vorgesehen, in der Spätverkehrszeit (auch am Sonntag) ein 20-Minutentakt. Lediglich die Außenstrecke von Büchenbach nach Herzogenaurach wird jeweils im halben Takt, also 20-Minutentakt bzw. 40-Minutentakt bedient.
- 39) Insbesondere im Erlanger Westen sind große Bereiche mit dichter Wohnbevölkerung vorhanden, die nicht im direkten Einzugsbereich der StUB liegen. Welcher Vorteil ergibt sich durch die StUB für die dort lebenden Bürger?
Da die Kosbacher Brücke außer von der StUB auch vom Bus mitbenutzt wird, ergeben sich auch bei den Buslinien, die diese Stadtbereiche an die Innenstadt anbinden, bedeutende Fahrzeitreduktionen.
- 40) Gibt es auch Bereiche, in denen durch die Realisierung der StUB Nachteile zu befürchten sind?
*Ja, die Gemeinden östlich von Uttenreuth (also z. B. Weiher, Dormitz, Neunkirchen am Brand, Eschenau) sowie das Herzogenauracher Stadtgebiet westlich der Innenstadt (z. B. Atlantis, Fachklinik) haben heute direkte Fahrmöglichkeiten mit dem Bus nach Erlangen. Bei Realisierung der StUB müsste auf der Fahrt aus diesen Gebieten nach Erlangen einmal vom Bus auf die StUB umgestiegen werden. Dies führt auf dem Ostast bei bestimmten Relationen zu längeren Gesamtreisezeiten als heute.
 Hierdurch und wegen der Unbequemlichkeit des Umsteigens hat der Gutachter für Fahrbeziehungen aus diesem Bereich auch geringe Fahrgastrückgänge prognostiziert. Beim RoBus-Netz dagegen ist ein Umsteigen, genauso wie heute, nicht notwendig.*
- 41) Ist der RoBus für die Fahrbeziehung Erlangen-Nürnberg nicht klar im Nachteil, da immer in die Nürnberger Straßenbahn umgestiegen werden muss?
Für das Erreichen von Zielen in Nürnberg entlang der Bucher Straße oder am Plärrer ist der RoBus wegen des aus Richtung Erlangen notwendigen Umsteigevorganges in der Tat im Nachteil. Dafür wird aber beim RoBus die heutige Linie 30/30E zum Flughafen verlängert, der damit in direkter Fahrt erreichbar sein wird. Außerdem kann hier in die U2 umgestiegen wer-

den. Dies würde die Erreichbarkeit des Nürnberger Nordostens von Erlangen aus erheblich verbessern.

42) Wo erhalte ich detaillierte Informationen zum RoBus?

Ab dem 28.06.2012 wurden im Internet auf der Homepage des VGN ergänzend zu den Informationen zur StUB auch Informationen zum RoBus eingestellt. Man gelangt auf www.vgn.de dorthin über:

„Download => Stadt-Umland-Bahn (StUB)“

43) Gibt es ein Diskussionsforum zum Thema StUB/RoBus im Internet?

Ja, am 27.06.2012 startete ein Diskussionsforum auf der Homepage der Stadt Erlangen zu diesem Thema. Man gelangt auf www.erlangen.de dorthin über:

„Leben in Erlangen => Verkehr/Fahrradstadt=>Stadt-Umland-Bahn (StUB) => Diskussionsforum „Stadt-Umland-Bahn (StUB)“

Themenbereich Organisation und Zeitschiene:

1) Wie würde das weitere Vorgehen nach einem positiven Beschluss zur StUB sein?

In Ergänzung zur Vorlage des UVPA/Stadtrat im Juli, die zeitlich mit der möglichen Entscheidung vom Bund zur grundsätzlichen Förderfähigkeit Mitte 2013 endet, würden folgende Schritte geplant sein:

Die Unterlagen zum Grundsatzbeschluss und das Gutachten mit der standardisierten Bewertung wird an das Land Bayern/Wirtschaftsministerium (Terminplan ist mit Ref VII/4 und RvMfr bereits vereinbart) weitergeleitet. Diese prüft und gibt die Unterlagen als Anmeldung des Landes beim Bund ab. Die positive Aufnahmerückmeldung des Bundes wird Mitte 2013 erwartet.

Mögliche weitere zeitgleiche Schritte mit der Zielrichtung "In Betriebnahme 2019":

1. Schritt

Die Stadt wird sich eine Organisationsform mit den anderen Gebietskörperschaften geben (Eine Variante könnte der Gutachtervorschlag "Zweckverband" sein). In dieser werden die fachlichen, organisatorischen und finanziellen Belange abgewickelt. Dieses Vorgehen ist auch in den Beschlussvorlagen der anderen Partner enthalten.

Bis Ende 2012 möglich

2. Schritt

Die Stadt einigt sich mit den anderen Gebietskörperschaften über einen Kostenteilungsschlüssel (Investition Betriebskostenteilung)(Verfahren läuft bereits)

Bis Ende 2012 möglich

Danach wird ein Finanzierungsmodell für die Gesamtmaßnahme in der neuen Organisationsstruktur erarbeitet mit den Unterbausteinen der einzelnen Finanzierung der beteiligten Gebietskörperschaften.

Dieses wird wieder Beschlüsse der Gebietskörperschaften benötigen; bis Ende 2012 möglich

vorausgesetzt der positiven Entscheidung folgen die nächsten Schritte 2013:

Dann würde eine Ausschreibung für die Vergabe von Planungsleistungen in Schritten bis zu einer Detailtiefe eines Planfeststellungsverfahrens vorbereitet. Die Kosten für die Planungsschritte müssen vor der Ausschreibung in den Haushalten vorhanden sein. Die Ausschreibung bedarf der Mittelbereitstellung der Planungskosten in Höhe der jeweils ausgeschriebenen Beträge. Dabei ist auch ein Finanzierungsmodell und der zeitliche Ablauf beinhaltet. Im diesem zeitlichen Verlauf müssten die angedachten Planungsmittel bis zur Planfeststellungstiefe (Lph

4 Hoai) mit gesamt ca. 15 - 19 Mio. Euro vorliegen. Dies sind ca. 27-30% der Planungskosten die im Gesamtprojekt beinhaltet sind. (Siehe auch Frage 1 im Themenbereich Finanzierung) Diese sind für die weitere Bearbeitung des Förderantrag beim Bund notwendig (Freistaat und Bund erwarten mind. 1x im Jahr Rückkopplung des Maßnahmeträgers - Bund/Länder Gespräch jeweils im Juli - auf Basis des Finanzierungsplanes), um auch die Kostenhöhe und den Mittelabfluss der Fördermittel von Seiten des Bundes und des Landes einschätzen zu können.