

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/052/2015

Planungen der Stadt-Umland-Bahn zurückstellen und Alternativen prüfen Fraktionsantrag Nr. 054/2015 der F.W.G. Fraktionsantrag Nr. 073/2015 der CSU

| Beratungsfolge | Termin | Ö/N | Vorlagenart | Abstimmung |
|---|------------|-----|-------------|------------|
| Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat | 21.07.2015 | Ö | Empfehlung | |
| Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 | 21.07.2015 | Ö | Beschluss | |

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag Nr. 054/2015 der F.W.G. sowie Fraktionsantrag Nr. 073/2015 der CSU sind abschließend behandelt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 054/2015 vom 26.03.2015 beantragt die F.W.G., die Planungen zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) sofort und solange zurückzustellen, bis (1) Kapazität und Kosten des neuen Bussystems feststehen und (2) davon ausgehend die Notwendigkeit, der Bedarf und die Investitions- und Unterhaltskosten einer eventuell zusätzlichen StUB neu berechnet sind. Ein mögliches RoBus bzw. BRT-Bussystem soll in die Berechnungen einbezogen werden.

Mit Antrag Nr. 073/2015 vom 04.05.2015 beantragt die CSU-Fraktion, dass (1) die Verwaltung Alternativen zur StUB aufzeigt, (2) eine Optimierung des ÖPNV durch ein zeitliches Vorziehen der zusätzlichen Talquerung dargestellt wird, (3) entsprechende Synopsen erstellt und (4) diese Ergebnisse in einer Bürgerversammlung noch vor der Sommerpause dargestellt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen (VEP) wird seit 2013 intensiv an der Optimierung des ÖPNV-Netzes innerhalb des Erlanger Stadtgebietes sowie an dessen Verknüpfung mit den umliegenden Aufgabenträgern gearbeitet. Basierend auf den Ergebnissen des externen Gutachterbüros KCW, insbesondere aber auch auf den zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft und von Institutionen, soll das Busnetz in den kommenden Jahren umfassend optimiert werden. Wichtige Verbesserungsmaßnahmen sollen hierfür bereits zum Fahrplanwechsel 2015 / 2016 umgesetzt werden (s. UVPA-Vorlage 613/048/2015).

Eine bedeutende Grundlage für den VEP waren hierbei die Ergebnisse der Untersuchung für ein „Regional optimiertes Busnetz (RoBus)“, die im Rahmen der Standardisierten Bewertung StUB gewonnen wurden. Ein wichtiges Ergebnis des VEP ist, dass die Grundstruktur des Konzeptes RoBus, d.h. die Einrichtung von stadtgrenzüberschreitenden Durchmesserlinien, und die StUB nicht konkurrieren, sondern sich statt dessen sinnvoll ergänzen können und aufeinander aufbauen. Unabhängig davon wären systemtechnische Verbesserungen auf wichtigen Buslinien (z.B. neue Antriebstechnologien) bereits jetzt und unabhängig vom Projekt StUB möglich.

Ein umfassender synoptischer „Systemvergleich zwischen Straßenbahn und Bussystemen“ wurde hierzu bereits von KCW im Jahr 2013 erstellt und ist im Internet unter <http://www.vep-erlangen.de/was-ist-der-vep/wissensspeicher/> veröffentlicht.

Ein wesentliches Argument für die Fortführung des Projektes StUB war und ist die Kompatibilität mit dem Nürnberger Straßenbahnsystem. Nur so kann eine optimale umsteigefreie Verknüpfung mit den Pendlerströmen im gesamten Nürnberger Stadtgebiet, basierend auf einer ausgereiften und komfortablen Infrastruktur, gewährleistet werden. Zudem ergeben sich hohe betriebswirtschaftliche Synergieeffekte bei Erweiterung des bereits vorhandenen Schienensystems Straßenbahn anstelle des Aufbaus einer neuen und mit Nürnberg inkompatiblen technischen Insellösung in Erlangen.

Die bisherigen Erkenntnisse aus dem VEP, die Reduktion der StUB auf das sog. L-Netz nach Herzogenaurach, insbesondere aber auch wesentliche strukturelle Veränderungen in Erlangen während der kommenden Jahre (z.B. Siemens-Campus, Nachnutzungen durch die FAU) und Herzogenaurach (z.B. Herzo Base), erfordern Anpassungen am Projekt StUB. Mit der Standardisierten Bewertung StUB liegt bislang nur der Nachweis für deren Zuschussfähigkeit durch den Bundesfördergeber vor. Eine detaillierte Kostenberechnung, Trassenoptimierungen für Teilabschnitte (z.B. in Büchenbach), Detailplanungen zur Trasse mit Bürgerbeteiligung, eine optimale Vernetzung mit den zukünftigen ÖPNV-Netzen etc. können nur durch umfangreiche und vertiefte Planungen zur StUB gewonnen werden. Die Durchführung dieser Planungen als Grundlage für den konkreten Zuschussantrag ist durch den voraussichtlich am 01.01.2016 gegründeten Zweckverband StUB vorgesehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Eine fundierte Entscheidung über Planung, Bau und Betrieb der StUB ist folglich nur durch Fortsetzung der bereits begonnen Planungen möglich. Das Konzept für eine stufenweise Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, das sowohl kurzfristige Lösungen beinhaltet als auch die StUB optimal integriert, wird derzeit im Rahmen des VEP konkretisiert. Ingenieurtechnische Planungen mit detailliertem Trassenverlauf und umfassender Kostenberechnung sind für den formalen Zuschussantrag notwendig. Diese Planungen sollen schnellstmöglich nach Gründung des Zweckverbandes StUB begonnen werden.

Ein Zurückstellen der Planungen zur StUB würde dem Planungsprozess des VEP widersprechen, bereits begonnene Planungsarbeiten ungenutzt lassen und die Erstellung wichtiger Entscheidungsgrundlagen verhindern.

Die Verwaltung empfiehlt daher, die bereits begonnenen Planungsprozesse fortzusetzen und den Zweckverband StUB hierfür schnellstmöglich zu gründen. Eine Entscheidung über Bau und Betrieb sollte dann auf den noch zu erstellenden detaillierten Planungsgrundlagen sowie den Ergebnissen der zugehörigen Öffentlichkeitsarbeit basieren. Eine jetzt anzuberaumende Informationsveranstaltung hätte keinen neuen Informationsinhalt, noch neue Erkenntnisse für die Bürger der Stadt Erlangen. Die Grundaussagen zur Stadt-Umlandbahn wie auch die Informationen zum Regional Optimierte Busnetz (RoBus) – egal mit welchen Bustypen – haben nach wie vor Bestand und ihre Richtigkeit. Die Aussagen dazu sind weiterhin im Internet einsehbar und waren und sind bis heute die ausschlaggebenden Informationen.

Eine jetzt anberaumte Information liefert weder einen neuen Informationsinhalt noch neue Erkenntnisse. Die damaligen noch immer richtigen Aussagen und Vergleiche sind im Internet einsehbar und dienen bis heute als Informationsbasis.

Eine stufenweise Vorgehensweise mit vorgezogener Realisierung der Kosbacher Brücke ist im Planungsprozess bereits vorgesehen. So sollen im Rahmen des Meilenstein E) „ÖPNV-Konzept“ gemäß Auftrag an das Gutachterbüro KCW folgende 3 Planfällen untersucht werden:

Planfall 1: Optimierung des Busnetzes mit heutiger Infrastruktur:

Dieser Planfall ist die Grundlage für kurz- bis mittelfristige Maßnahmen im Rahmen des Nahverkehrsplanes Erlangen 2015 – 2020. Dieser Planfall wurde in der Bürgerinformationsveranstaltung am 07.07.2015 öffentlich vorgestellt und diskutiert.

Planfall 2: Optimierung des Busnetzes mit veränderter Infrastruktur (z.B. Kosbacher Brücke):

Diesem Planfall liegen die im Prognosebezugsfall 2030 als realisiert angenommenen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ausbau Autobahnkreuz Erlangen / Fürth, 4gleisiger Ausbau Bahnstrecke, etc.) zugrunde (s. UVPA-Beschluss 613/124/2012 vom 12.03.2013). Insbesondere aber wird der Bau der Kosbacher Brücke für Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr als vorgezogene Maßnahme zur StUB zugrunde gelegt. Dieser Planfall wurde auf bereits arbeitsebene weitgehend entwickelt und soll auf dem Planfall 1 basieren. Nach Beschluss von Planfall 1 (voraussichtlich im UVPA 9/2015) soll Planfall 2 im Forum VEP vorgestellt, diskutiert und anschließend vom UVPA beschlossen werden.

Planfall 3: Planfall StUB mit optimierten Busnetz

Dieser Planfall baut als weiterer Realisierungsschritt auf Planfall 2 auf. Anpassungsbedarf am ursprünglichen Konzept besteht jetzt insbesondere dadurch, dass für die StUB das sog. „L-Netz“ zugrunde gelegt wird.

Die Ergebnisse der Planfälle 2 und 3 werden im Forum VEP und UVPA öffentlich vorgestellt, eine gesonderte Bürgerinformationsversammlung dazu könnte grundsätzlich durchgeführt werden. Aufgrund der Dringlichkeit des Abschlusses von Planfall 1 ist deren öffentliche Präsentation noch vor der Sommerpause allerdings nicht mehr realisierbar.

Unabhängig davon hat der „Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“ (ZVGN) am 2. Juli 2015 in seiner Verbandsversammlung einstimmig beschlossen, die Nutzen-Kosten-Untersuchung für das sog. StUB L-Netz zu aktualisieren und damit an die dem Zuschussgeber vorliegende Untersuchung „StUB-T-Netz-Untersuchung Reduktionsstufe II“ anzugleichen.

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: Fraktionsantrag Nr. 054/2015 der FWG
Anlage 2: Fraktionsantrag Nr. 073/2015 der CSU
Anlage 3: Vergleich StUB / BRT – wird nachgereicht

Anlage 4: Systemvergleich Straßenbahn und Bussysteme (Kurzfassung)
Anlage 5: Systemvergleich Straßenbahn und Bussysteme (Tabellarisch)

III. Abstimmung
siehe Anlage

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