

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/083/2016

Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion zum Stadtrat am 25. Februar 2016; Beantwortung der Fragen zur Stadt-Umland-Bahn (StUB)

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	25.02.2016	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 012/2016 der CSU-Fraktion ist abschließend behandelt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Dringlichkeitsantrag 012/2016 der CSU-Fraktion vom 15.02.16 wird um Beantwortung von Nachfragen zu den Antworten auf die Fragen der Bürgerinformationsveranstaltung StUB am 11.11.2015 gebeten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Nachfragen können wie folgt beantwortet werden:

1. zu Frage / Antwort Ziff. 79

Wird mit der Aussage zur Wirtschaftlichkeit belegt, dass die finanzielle Belastung der Stadt, wenn die StUB realisiert wird, geringer ist als beim RoBus, obwohl nach den vorliegenden Gutachten die Investitions-, jährliche Betriebs- und Folgekosten für die StUB um ein Vielfaches höher sind als für den RoBus?

Die Aussage basiert auf den Angaben aus der Fachliteratur für die langfristige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unterschiedlicher Verkehrssysteme. Die höhere Wirtschaftlichkeit einer Straßenbahn ab ca. 10.000 Fahrgästen begründet sich im Grundsatz wie folgt: Bei einem Straßensystem entstehen zwar höhere Kosten für die Fahrzeuge und die Infrastruktur, durch die größeren Fahrzeugkapazitäten und die daraus resultierende niedrigere Taktichte entstehen aber auch deutlich niedrigere Personalkosten. Darüber hinaus können die Fahrzeuge wesentlich länger eingesetzt werden.

2. zu Frage / Antwort Ziff. 1 und 2

a) Trifft es zu, dass der Verkehr, der die Stadtgrenzen überschreitet, 175.000 KFZ/24h zuzgl. dem Anteil des Durchgangsverkehrs, der die Straßen über die Stadtgrenzen belastet rd. 200.000 KFZ / 24h beträgt? (der Anteil Durchgangsverkehr ohne A 3 und A 73)

Die gezählten Fahrzeuge über die Stadtgrenze beinhalten ein- und ausfahrende Fahrzeuge auf den wichtigsten Verkehrsachsen (ohne BAB A 3 und A 73). Eine Unterscheidung nach Durchgangsverkehr und Ziel- / Quellverkehr wäre nur über eine äußerst aufwändige Kennzeichener-

fassung möglich. Es liegen uns deshalb keine detaillierten Ergebnisse über den Anteil des Durchgangsverkehrs vor. Es ist aber davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehr überwiegend die Bundesautobahnen nutzt. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass der überwiegende Anteil an den gezählten 175.000 Kfz/24 h über die Stadtgrenze das Ziel Erlangen hat bzw. in der Stadt startet und von dort in die umliegenden Städte und Gemeinden fährt.

b) *Trifft es zu, dass die Verkehrsmenge auf den grenzüberschreitenden Straßen, die der Linieneinführung der StUB entsprechen, beim T-Netz rd. 91.000, beim L-Netz 72.000 KFZ / 24h beträgt? (B 4, Niederndorfer Straße westl. A 3, Drausnickstraße)*

Die in der Frage angegebenen Werte können nicht nachvollzogen werden. Legt man den im Internet veröffentlichten Verkehrsbelastungsplan mit Bezugsjahr 2012 zugrunde, ergeben sich höhere Werte für die Summe der angegebenen Querschnitte. Es ist zu berücksichtigen, dass der Bau der StUB nicht nur auf den angegebenen Einfallstraßen zu einer Reduzierung des MIV führen wird. Auch Straßen, wie die Haundorfer Straße oder die Sieglitzhofer Straße würden u. a. durch den nachlassenden Verdrängungseffekt davon profitieren. Auch die innerstädtischen Straßen werden entlastet, da sich weniger einfallender Verkehr auf das Straßennetz verteilt. Berücksichtigt werden sollte hierbei auch, dass die Verkehrsmengen des MIV zwischen 2012 (Bezugsjahr des Verkehrsbelastungsplanes) und 2015 nochmals deutlich gestiegen sind.

c) *Wieviel beträgt die Entlastung bzw. MIV-Reduzierung durch den RoBus im Vergleich zur StUB (T-Netz)*

Nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung werden die Verkehrsverlagerungen für Korridore berechnet, d. h. es wird keine Umlegung wie im Verkehrsmodell des Verkehrsentwicklungsplanes durchgeführt. Der gewünschte detaillierte Vergleich liegt daher nicht vor.

d) *Trifft es zu, dass die Mehr-MIV-Reduzierung von 1.700 KFZ / 24h, die mit der StUB erreicht werden kann, geringer ist, als die 2011 gezählte Verkehrsbelastung in dem verkehrsberuhigten Bereich der Stubenlohstraße mit 2.360 KFZ / 24h?*

Beim Konzept Stubenlohstraße wurden die Verkehre nur auf andere Straßen verlagert, es fand keine MIV-Reduzierung statt. Darüber hinaus ist generell zu beachten, dass Querschnittsbelastungen und Wege nicht direkt vergleichbar sind. Ein auf den ÖPNV verlagerter Weg tritt an jedem Straßenquerschnitt der eigentlichen MIV-Fahrtroute als Reduzierung auf. Es wird also nicht nur die Verkehrsbelastung auf den Einfallstraßen weniger, sondern auch auf dem nachgelagerten Straßennetz.

e) *Wie erklärt sich die Differenz bei den Angaben zum Ziel- und Quellverkehr mit 175.000 KFZ / 24h und nach der Verkehrserhebung von 2005 mit 236.000 KFZ / 24h?*

Der Wert aus dem Jahr 2005 basiert auf einem durch eine Verkehrssimulation erzeugten Gesamtwert für Erlangen und berücksichtigt daher auch Ziel- / Quellverkehre von den BAB A 3 und A 73. Der aktuelle Wert basiert auf den empirischen und jährlich durchgeführten Zählungen durch Schüler und Studenten.

f) *Wieso wird bei der geringen Mehr-MIV-Reduzierung von 1.500 - 1.700 KFZ / 24h in Relation zu dem vorhandenen Verkehrsaufkommen mit 200.000 bzw. 91.000 / 72.000 KFZ / 24h, die Notwendigkeit der StUB *) insbesondere ernsthaft damit begründet, dass die StUB den grenzüberschreitenden Verkehr wesentlich entlastet und Staus vermieden werden? *) (s.a. Information zum Bürgerentscheid)*

Verlagerte Wege und lokale Querschnittsbelastungen sind nicht direkt vergleichbar. Die Prognosen der Standardisierten Bewertung lassen beispielsweise auf dem Südast (B4) eine Reduzierung um ca. 2.250 Kfz/Werktag) der täglichen Belastung erwarten, d. h. ca. 9 %. Diese Reduzierung entspricht in etwa den verkehrlichen Veränderungen zwischen Sommer (wenig Stau) und Winter (langer Stau südlich der Südkreuzung).

Darüber hinaus kann davon ausgegangen werden, dass die Verlagerungs- und Entlastungseffekte an der StUB-Trasse bei gemeinsamer Umsetzung mit dem neuen Busnetz (Durchmesserlinien und Tangentiallinien) noch deutlich größer ausfallen.

3. zu Frage / Antwort Ziff. 38 und 37

Ist nach der vorliegenden Detailplanung für die Unterführung der StUB im Bereich der Bahnanlagen eine Absenkung im Kreuzungsbereich Güterhallen-, Güterbahnhof-, Goethestraße vorgesehen und wenn ja, wieviel cm beträgt die Absenkung an den Fahrbahn-Eckpunkten der Kreuzung?

Eine Absenkung im Kreuzungsbereich ist voraussichtlich notwendig. In einer vertieften ingenieurtechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2013/14 zur Kostenschätzung der Bahnunterführung wurde als Variante geprüft, die Nägelsbachstraße als Alternativstrecke zur Nürnberger Straße zu nutzen. Hierbei war das T-Netz unterstellt worden, so dass sich für die StUB eine T-Kreuzung von der Nägelsbachstraße in die Güterbahnhofstraße mit 6 Weichen ergeben hätte. Zur Beschränkung der negativen Querneigung im Kurven- / Weichenbereich wäre dabei ein Absenkungsbedarf der Kreuzung im nördlichen Bereich von stellenweise über 100 cm notwendig.

Bei der Streckenführung über die Nürnberger Straße und Güterbahnhofstraße, kann die Absenkung im Kreuzungsbereich voraussichtlich deutlich reduziert werden. Die Frage, ob die StUB westlich oder östlich der Arcaden geführt wird und wie im Kreuzungsbereich genau abzusenken ist, ist noch nicht abschließend geklärt und bedarf weiterer Konkretisierungen.

Hinweis: Die Führung der StUB über die Nürnberger Straße ist voraussichtlich mit Erhalt der Bäume möglich.

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:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang