

CSU-Stadtratsfraktion Erlangen, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister

Dr. Florian Janik

Rathaus

91052 Erlangen

Fraktionsantrag gemäß § 28/ § 29 GeschO

Eingang: **15.02.2016**

Antragsnr.: **012/2016**

Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**

Zust. Referat: **VI/61**

mit Referat:

15. Februar 2016/AB

Dringlichkeitsantrag zum Stadtrat am 25. Februar 2016

(gem. §29 GeschO)

hier: Beantwortung der Fragen zur Stadt-Umland-Bahn (StUB)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Zusammenhang mit der Beantwortung der Fragen zur Stadt-Umland-Bahn aus der Bürgerinformationsveranstaltung StUB am 11.11.2015 haben wir folgende Nachfragen, welche bitte zur Stadtratssitzung am 25.02.2016 schriftlich zu beantworten sind.

Anfrage zu der Beantwortung der Fragen im Internet anlässlich der Bürgerinformationsveranstaltung zur StUB am 11.11.2015

1. zu Frage / Antwort Ziff. 79

In der Antwort wird bestätigt, dass die Leistungsfähigkeit und Kapazität einer StUB für das prognostizierte Fahrgastaufkommen nicht notwendig ist.

Stattdessen wird die StUB mit der "Straßenbahnwürdigkeit" begründet.

Es wird angegeben, dass ab 10.000 Personenfahrten pro Tag ein Schienensystem wirtschaftlicher sei als ein Bussystem.

Hierzu folgende Frage:

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 wie für den RoBus ?

2. zu Frage / Antwort Ziff. 1 und 2

Die Frage war, wieviel – mehr - MIV-Reduzierung kann im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr mit der StUB im Vergleich zum RoBus erreicht werden.

Nach der Beantwortung beträgt die - mehr - Reduzierung 1.700 KFZ / 24h.

Büro: Zimmer 1.04, Rathaus, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Die Stadträtinnen und Stadträte der CSU-Stadtratsfraktion Erlangen:

Fraktionsvorsitzende Birgitt Aßmus, Wolfgang Beck, Sonja Brandenstein, Rosemarie Egelseer-Thurek, Uwe Greisinger, Dr. Kurt Höller, Bezirksrat Dr. med. Max Hubmann, Robert Hüttner, Gabriele Kopper, Christian Lehrmann, Ralf Merkel, Adam Neidhardt, Dr. med. Stefan Rohmer, Prof. Dr. med. Rüdiger Schulz-Wendtland, Pia Tempel-Meinetsberger, Jörg Volleth, Alexandra Wunderlich

Unklar ist, ob sich die Angabe auf das gleiche Netz (T- / L-Netz) bezieht. Schließlich wird als wesentliches Argument für die StUB immer angeführt, dass mit der StUB das "Problem" des Stadt-Umlandverkehrs gelöst wird und Staus vermieden werden.

In der Beantwortung wird ausgeführt, dass aussagekräftiger die angegebenen Verkehrsmengen der Entlastung durch die StUB (T-Netz) auf der B 4 und dem Westast der Niederndorfer Straße seien. Aussagekräftiger ist es, wenn man zum Vergleich auch die Entlastung durch den RoBus angibt. (hierzu Frage - c)
Um die Relation von Aufwand / Kosten und Mehr-Ertrag / MIV-Reduzierung einschätzen zu können, folgende Fragen:

- a) Trifft es zu, dass der Verkehr der die Stadtgrenzen überschreitet 175.00 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)

- b) Trifft es zu, dass die Verkehrsmenge auf den grenzüberschreitenden Straßen, die der Linienführung 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)

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

	B 4	Westast Niederndorfer Straße	
StUB	2.250	2.750	KFZ / 24h
RoBus	?	?	KFZ / 24h
Differenz	?	?	KFZ / 24h

(bei einem Verkehrsaufkommen KFZ / 24h:

B4 31.000, Westast Niederndorfer Straße 41.000, Drausnickstraße 18.900)

- 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 ?
- e) Wie erklärt sich die Differenz bei den Angaben zum Ziel- und Quellverkehr mit 175.00 KFZ / 24h und nach der Verkehrserhebung von 2005 mit 236.000 KFZ / 24h ?
- 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)

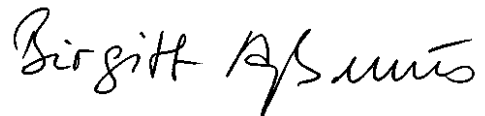
3. Zu Frage / Antwort Ziff. 38 und 37

Frage:

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?

Mit freundlichen Grüßen



Birgitt Aßmus
Fraktionsvorsitzende



Jörg Volleth
Sprecher für Umwelt, Verkehrs- u. Planungspolitik
ÖPNV + Busverkehr