

# Stadtrat

Sitzung am Donnerstag, 25.02.2016

- Ergänzung der Unterlagen -

## Öffentliche Tagesordnung

Inhaltsverzeichnis  
siehe letzte Seite(n)

- |                     |   |                           |
|---------------------|---|---------------------------|
| 22.                 | Dringlichkeitsantrag Nr. 009/2016 der FWG zum Stadtrat<br>"Grüne Welle für Erlangens Ein- und Ausfallstraßen"<br><b>Tischauflage Vorlage</b>  | 613/082/2016<br>Beschluss |
| 24.                 | Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion zum Stadtrat<br>am 25. Februar 2016;<br>Beantwortung der Fragen zur Stadt-Umland-Bahn (StUB)<br><b>Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion Nr. 014/2016<br/>vom 25.02.2016</b><br><b>Tischauflage Vorlage</b> | 613/083/2016<br>Beschluss |
| 24.1.<br><b>neu</b> | Bürgerfragestunde gemäß § 37 Geschäftsordnung;<br>Fragen zum Thema "Stadt-Umland-Bahn (StUB)"<br><b>Die Bürgerfragestunde findet gegen 18:00 Uhr statt.</b>   |                           |
| 24.1.1.             | Antrag von Herrn Jörg Willmann  |                           |
| 24.1.2.             | Antrag von Herrn Dr. Ruprecht Kamlah  |                           |
| 24.1.3.             | Antrag von Frau Annika Clarner  |                           |
| 24.1.4.             | Antrag von Frau Ruth Kießewetter  |                           |

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/082/2016

### Dringlichkeitsantrag Nr. 009/2016 der FWG zum Stadtrat "Grüne Welle für Erlangens Ein- und Ausfallstraßen"

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 009/2016 der FWG ist abschließend behandelt.

#### II. Begründung

##### Sachbericht

Lt. Antrag 009/2016 der FWG vom 03.02.2016 werden zur Gewährleistung des Verkehrsflusses während der kommenden größeren Baumaßnahmen „Grüne Wellen“ für Erlangens Ein- und Ausfallstraßen gefordert.

Die Verwaltung hat dies entsprechend geprüft und kommt zu folgendem Ergebnis:

Entlang der Hauptverkehrsstraßen wären durchgehende "Grüne Wellen" (Koordinierungen) sicher wünschenswert. Die Verwaltung berücksichtigt daher bei notwendigen Änderungen an den Signalsteuerungen mögliche Koordinierungen auch immer. Ob jedoch eine Koordinierung geschaltet werden kann, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Beispiele dafür sind:

- Knotenabstände
- Umlaufzeit der Signalprogramme aller Anlagen in der Koordinierung
- Signalphasen der Signalprogramme aller Anlagen in der Koordinierung
- Auslastungsgrad aller Anlagen in der Koordinierung
- Verkehrsmengen des Querverkehrs
- Wellengeschwindigkeiten (Progressionsgeschwindigkeiten)
- Belange des öffentlichen Personennahverkehrs
- Belange der Radfahrer
- Belange der Fußgänger.

Es muss folglich eine Vielzahl von Rahmenbedingungen für eine gelungene Pulk-Bildung und damit für eine gelungene Koordinierung erfüllt sein. Laut den Regelwerken gilt hier der Leitsatz: *"Besser keine Grüne Welle als eine schlechte Grüne Welle"*

Ein weiteres Kriterium: An Lichtsignalanlagen ohne Anforderungsmöglichkeiten für Fußgänger (Taster) muss die Hauptrichtung regelmäßig unterbrochen werden, um auch die Fußgänger zu bedienen. Im städtischen Bereich sollten möglichst geringe Wartezeiten für Fußgänger immer Priorität vor einer Grüner Welle haben (z.B. Streckenzug Henkestraße).

Die Komplexität soll nochmals gezielt anhand folgender 2 Beispiele erläutert werden:

1) Streckenzug B4 Paul-Gossen-Straße vom Knoten Äußere Nürnberger Straße / Gebbertstraße bis hin zur Äußeren Brucker Straße:

Diese Anlagen können aus folgenden Gründen nur schlecht bis gar nicht koordiniert geschaltet werden. Am Knotenpunkt Äußere Nürnberger Straße / Gebbertstraße ist z.B. die Richtung der Busbeschleunigung konträr zur starken Fahrbeziehung der B4. Am Knotenpunkt Günther-Scharowsky-Straße wird eine Koordinierung in Nord-Süd-Richtung geschaltet. Die Polizeiausfahrt darf (nachvollziehbar) in keinsten Weise eine künstliche Unterdrückung zugunsten einer Grünen Welle auf der B4 erfahren. Die neue Fußgänger-Anlage am neuen S-Bahn-Halt muss zeitnah nach Betätigung der Taster Grün schalten. Ansonsten würde deren Akzeptanz so stark herabgesetzt, dass gehäuft gefährliche Rotlichtverstöße durch Fußgänger auftreten würden.

In diesem Beispiel sind mittels sogenanntem "Meldungsaustausch" trotzdem sämtliche Anlagen verknüpft. Der "optimale" Zustand kann aber immer nur für wenige Fahrzeuge eines Signalumlaufes erreicht werden und auch nur dann, wenn keinerlei ÖPNV-Bevorrechtigungen aus anderen Richtungen vorliegen. Dies ist selten der Fall. Wenn man z.B. aus einer Nebenrichtung auf die B4 fährt, ist man zusätzlich ein (untergeordneter) Einbieger und per se nicht im koordinierten Verkehrsstrom.

2) Streckenzug B4 Paul-Gossen-Straße - 3 Knoten A73 Ost, A73 West und Bayernstraße:

Für diese Anlagen ist eine Koordinierung eingerichtet. Sie funktioniert relativ zuverlässig:

- für die Spitzenverkehrszeiten morgens stadteinwärts
- für die Spitzenverkehrszeiten abends stadtauswärts
- jeweils für die Geradeausströme und / oder Abbieger (nicht für Einbieger)
- wenn keinerlei Eingriffe wie Grünzeitverschiebungen durch veränderte Anforderungskonstellationen, Bemessungen, Phasentausch, Fußgängeranforderungen oder ÖPNV-Bevorrechtigungen etc. vorliegen.

**Fazit:**

In Spitzenverkehrszeiten ist immer mit Überlastungen im Verkehrsnetz zu rechnen. Diese Situation verschärft sich stetig durch die seit Jahren ansteigenden Verkehrsmengen über die Stadtgrenze.

Aufgrund der Vielzahl der Baustellen im Stadtgebiet ist die Verkehrslage bereits jetzt sehr angespannt. Um auf Veränderungen durch die unterschiedlichsten und ständig wechselnden Verkehrsführungen zu reagieren, liegt das Hauptaugenmerk der Verwaltung immer auf der Verbesserung von Einzelschaltungen auf den Umleitungsstrecken. Höchste Priorität hat hierbei die Verkehrssicherheit.

Die kommenden Großbaustellen werden durch den Wegfall wichtigster Fahrbeziehungen die Lage deutlich verschärfen. Die verbleibenden Fahrbeziehungen werden die Umleitungsverkehre nicht aufnehmen können. Die Möglichkeiten der Signalsteuerungen sind unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer bereits weitestgehend ausgereizt. Die Verwaltung wird trotzdem die sich verändernden Verkehrsverhältnisse beobachten und so weit wie möglich die Steuerungen dahingehend anpassen, dass z.B. „frei werdende“ Grünzeiten durch Wegfall von Fahrbeziehungen auf die Umleitungsstrecken verteilt werden. Falls sich ein größerer Handlungsbedarf ergibt, welcher derzeit in Notwendigkeit und Höhe noch nicht abgeschätzt werden kann, muss auf die Unterstützung eines Ingenieurbüros zurückgegriffen werden. Dafür müssten dann zeitnah finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Unabhängig davon ist die Verwaltung bereits jetzt schon in Abstimmungen mit den ESTW, um die Auswirkungen der Baumaßnahmen für den ÖPNV so gering wie möglich zu halten.

**Anlagen:** Anlage 1 – Antrag Nr. 009/2016 der FWG

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

## 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

CSU-Stadtratsfraktion Erlangen, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister

Dr. Florian Janik

Rathaus

91052 Erlangen

**Fraktionsantrag gemäß § 28/ § 29 GeschO**

Eingang: **24.02.2016**

Antragsnr.: **014/2016**

Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**

Zust. Referat: **VI**

mit Referat:

25. Februar 2016/AB

**Zu TOP 24**

**Unser Dringlichkeitsantrag (12/2016) zum Stadtrat am 25. Februar 2016**

(gem. §29 GeschO)

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

**Nachfragen zur Beantwortung durch die Stadtverwaltung**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Fragen in unserem Antrag vom 15.02.2016 werden nicht oder ausweichend und unzureichend beantwortet.

Insofern besteht der Eindruck, dass vermieden werden soll, dass Fakten und Verkehrszahlen bekannt werden, die belegen, dass die StUB im Vergleich zum RoBus nur eine geringe mehr-MIV-Reduzierung auf den Straßen, die die Stadtgrenze überschreiten, bewirkt.

Nach Angabe der Verwaltung beträgt die mehr-MIV-Reduzierung im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr durch die StUB nur 1.700 Kfz/täglich im Vergleich zum RoBus.

**Dies steht in keinem Verhältnis zu den vielfach höheren Investitions-, jährlichen Betriebs- und Folgekosten der StUB im Vergleich zum RoBus.**

**Offensichtlich soll nicht bekannt werden, dass das Hauptargument für die StUB nicht stimmt: „die StUB entlastet erheblich den grenzüberschreitenden Verkehr bzw. löst das „Problem“ des Stadt-Umland-Verkehrs und Staus werden vermieden etc.“**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, bei Ihrem Amtsantritt haben Sie mehr Transparenz und offene Information versprochen, insofern setzen Sie sich sicher dafür ein, dass die Bürger so informiert werden, dass sie einschätzen können, ob das o.a. Argument für die StUB im Vergleich zum RoBus mit Daten belegt oder widerlegt ist.

Deshalb bitten wir Sie auch im Interesse der Bürger darauf hinzuwirken, dass unsere Fragen korrekt und vollständig beantwortet werden.

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, Dr. med. Thorsten Toppel-Meinetsberger, Jörg Volleth, Alexandra Wunderlich

Erst nach der Beantwortung der Fragen aus der Informationsveranstaltung zur StUB vom 11.11.2015 im Februar 2016 konnte man errechnen, dass die mehr-MIV-Reduzierung durch die StUB im Vergleich zum RoBus im Stadt-Umlandverkehr nur 1.700 Kfz/täglich beträgt.

Nun zu den Antworten zum Antrag bzw. den Fragen vom 15.02.2016:

**Antwort zu Frage 1**

Es wird lediglich die Aussage zur Wirtschaftlichkeit wiederholt, die Frage, die sich auf die Aussage bezieht wird nicht beantwortet.

**Antwort zu Frage 2 a**

Sind die angegebenen 175.000 Kfz/täglich das Ergebnis einer Querschnittszählung aller Straßen die die Stadtgrenze überschreiten? Wieso wird kein zumindest gerechneter Anteil des Ziel- und Quellverkehrs über die Anschlüsse der A 73 dazu addiert?

**Antwort zu Frage 2 b**

Die Frage wäre einfach mit „Ja“ oder „Nein“ zu beantworten, aber von der Verkehrsplanung wurde 2012 folgendes angegeben:

Niederndorfer Straße östlich der A 3	16.100 Kfz/24 Std.
Niederndorfer Straße westlich der A 3	40.200 Kfz/24 Std.
B 4 nördlich Anschluss Wetterkreuz	30.000 Kfz/24 Std.
Drausnickstraße östlich Kreuzung Kurt-Schumacher-Str.	18.900 Kfz/24 Std.

Entgegen der Antwort müsste die Verkehrsplanung ihre eigenen Querschnittszählungen nachvollziehen können.

Oder stimmen die Angaben nicht?

Dass die StUB auch eine Entlastung der Sieglitzhofer Straße und Haundorfer Straße ergeben kann, ist unerheblich, bei nur 1.700 Kfz/täglich mehr-MIV-Reduzierung durch die StUB.

Trotz der Antwort ist die mehr-MIV-Reduzierung durch die StUB von 1.700 Kfz/täglich im grenzüberschreitenden Verkehr ebenso unerheblich wie die verkehrliche Bedeutung der verkehrsberuhigten Stubenlohstraße für das Verkehrsstraßennetz der Stadt.

**Antwort zu Frage 2 c**

Mit der Antwort wird nicht auf die Frage mit Bezug auf die mehr-MIV-Reduzierung durch die StUB von 1.700 Kfz/täglich im grenzüberschreitenden Verkehr im Vergleich zum RoBus eingegangen.

Selbst bei einer Verteilung der 1.700 Kfz/täglich nur auf die Ausfallstraßen, die der Linienführung der StUB entsprechen, würde man keine Entlastung bemerken.

Mit freundlichen Grüßen



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

## Auszug aus der Geschäftsordnung für den Stadtrat Erlangen (GeschO)

### § 37 Bürgerfragestunde

- (1) Bürgerinnen und Bürger der Stadt Erlangen können in kommunalen Angelegenheiten der Stadt Fragen an den Oberbürgermeister und die Referenten bzw. Referentinnen richten mit dem Antrag, diese in zeitlichem und örtlichem Zusammenhang mit einer öffentlichen Sitzung des Stadtrates oder eines Ausschusses, in der Regel zwischen 17 und 18 Uhr, zu beantworten (Bürgerfragestunde).
  - (2) Der Oberbürgermeister bereitet die Beantwortung der Fragen vor; die nicht zugelassenen Fragen legt er dem Ältestenrat in der nächsten Sitzung vor. Fragen, die von der Mehrheit der Mitglieder des Ältestenrats für zulässig gehalten werden, sind in der nächsten Fragestunde zu beantworten.
  - (3) Der Oberbürgermeister teilt dem Stadtrat die eingereichten Fragen mit den Sitzungsunterlagen mit.
  - (4) Die Fragen werden grundsätzlich in der Reihenfolge ihres Einganges beantwortet. Mit Einverständnis der betroffenen Person ist eine schriftliche Beantwortung möglich.
  - (5) Der Oberbürgermeister oder die damit beauftragte Mitarbeiterin bzw. der damit beauftragte Mitarbeiter verliest die Frage in der Fragestunde und beantwortet sie. Die Fragestellerin bzw. der Fragesteller kann eine Zusatzfrage stellen. Wenn Frage oder Zusatzfrage beantwortet sind, können jede Fraktion, Gruppierung und auch Einzelmitglieder des Stadtrats hierzu jeweils eine Stellungnahme abgeben; die Redezeit für die Stellungnahme wird auf 3 Minuten beschränkt.
- Die Dauer der Fragestunde wird auf höchstens 60 Minuten festgesetzt.

Herrn Oberbürgermeister  
Dr. Florian Janik  
Stadt Erlangen  
Rathaus  
91052 Erlangen

22. Februar 2016

**Antrag einer Bürgerfragestunde**

in der Stadtratssitzung am 25. Februar 2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

gemäß §37 der Geschäftsordnung des Erlanger Stadtrats beantrage ich für die Stadtratssitzung am 25. Februar 2016 eine Bürgerfragestunde zum Thema „Stadt-Umland-Bahn (StUB)“.

Die erst kürzlich beantworteten Bürgerfragen der Bürgerinformationsveranstaltung der Stadt Erlangen vom 11.11.2015 werfen für mich weitere Fragen auf, die ich noch vor dem Bürgerentscheid am 6. März 2016 in Form der Bürgerfragestunde gerne von der Stadtverwaltung beantwortet hätte.

Meine Fragen:

1. Die Frage eines Bürgers an der Bürgerinformationsveranstaltung am 11.11.2015 war: "Ist der 90% Zuschuss sicher? Gilt dies für die ganze Trasse auch im Straßenkörper? Welche Kosten bleiben an Erlangen hängen?"

Die Stadt Erlangen antwortete unter laufender Ziffer 58 am 28.01.2016:

"Gemäß Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) belaufen sich die Fördermittel des Bundes auf 60 % und des Landes auf 20 % der zuschussfähigen Kosten. Der Freistaat Bayern hat bereits eine erhöhte Förderung von 30 % zugesichert, so dass derzeit von einer 90 % Förderung ausgegangen werden kann.

Bisher kann nur der sog. Besondere Bahnkörper gefördert werden. Diese Regelung ist aber bundesweit umstritten. Ob eine Anpassung der Förderbedingungen im Rahmen der derzeit laufenden Verhandlungen zur Fortsetzung der Bundesfördermittel nach GVFG erfolgt, ist derzeit im

Klärungsprozess auf Bundesebene. Unabhängig davon könnte der Freistaat Bayern eigene Förderbedingungen für straßenbündigen Bahnkörper beschließen."

Ergo: die Stadtverwaltung sagt zwar, dass von einer 90% Förderung "ausgegangen" werden kann (s.o.). Schränkt diese Aussage im folgenden Satz aber sogleich wieder ein "bisher kann nur der sog. Besondere Bahnkörper gefördert werden" also keine 60% für Gleise auf der Straße. Also keine 90% Förderung.

In NZ Interview im Herbst 2014 sagte Florian Janik als interviewter OB, dass es "schwierig" würde, wenn die GVFG Förderung für Gleise auf der Straße nicht kommt.

In Facebook bestätigt Florian Janik am 29.01.2016 (als OB? als "einfacher Bürger"???) im Forum "Allianz pro StUB" dass er versprochen habe die StUB nur bei einer 90% Förderung zu bauen. Und er bestätigt, dass es eine "feste und belastbare Zusage...Bayern stockt Fördermittel von 20% auf 30%, der Bund zahlt 60%, macht 90%" gibt.

Welche Aussage des Florian Janik stimmt denn nun?

2. Die StUB kommt nicht „morgen“, sondern frühestens in 17-19 Jahren (Planungszeit: 7 Jahre, Bauzeit: ca. 10-12 Jahre, so die Aussage von OB Janik am 18.02.16 im Rahmen der E-Werk-Diskussion). Welche „Zwischenlösungen“ sind bis dahin geplant, das Verkehrsaufkommen in den Griff zu bekommen?
3. Warum wurde eine Haltstelle im Siemens-Campus abgelehnt? Hat sich die Stadtspitze bemüht hier positiv einzuwirken?
4. Wie werden die Planungskosten für die StUB aufgebracht? Finanziert der Zweckverband diese Kosten zwischen oder gibt es eine jährliche Belastung im HH der Stadt?
5. Müssen wir als Bürger davon ausgehen, dass es weitere Kostenpositionen gibt, die bis dato nicht einbezogen sind. Z.B. Grunderwerbskosten, Kosten für Enteignungsverfahren, ... Wenn ja, gibt es hierfür eine Vorstellung in welcher Höhe?

Sind die möglichen Enteignungsverfahren bei der Planungs- oder der Bauzeit eingerechnet?

Mit freundlichen Grüßen

Herrn Oberbürgermeister  
 Dr. Florian Janik  
 Stadt Erlangen  
 Rathaus  
 91052 Erlangen

Oberbürgermeister - Eingang		
22 / 23. FEB. 2016		
Ref.	ZwBescheid	bis / am
	U-Entwurf	
Kopie an	Ausl.-Vorlage	
	Rücksprache	
	Ref. Bespr.	

22. Februar 2016

**Antrag einer Bürgerfragestunde**  
 in der Stadtratssitzung am 25. Februar 2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

gemäß §37 der Geschäftsordnung des Erlanger Stadtrats beantrage ich für die Stadtrats-sitzung am 25. Februar 2016 eine Bürgerfragestunde zum Thema „Stadt-Umland-Bahn (StUB)“.

Die erst kürzlich beantworteten Bürgerfragen der Bürgerinformationsveranstaltung der Stadt Erlangen vom 11.11.2015 werfen für mich weitere Fragen auf, die ich noch vor dem Bürgerentscheid am 6. März 2016 in Form der Bürgerfragestunde gerne von der Stadtver-waltung beantwortet hätte.

Meine Fragen:

Haben Sie berechnet, wie lange die die Südkreuzung total gesperrt sein muß, wenn eine Garnitur StUB diese von der Westseite zur Ostseite queren wird?

Geht man von einem 10-Minuten-Takt der StUB aus, quert die StUB diese Kreuzung in ei-ner Richtung 6 mal, da sie aber in der Gegenrichtung auch und nicht gleichzeitig mit der anderen fährt, in beiden Richtungen, also insgesamt in einer Stunde 12 mal. Eine Bahnschranke wird eine Minute vor Ankunft eines Zuges geschlossen. Gehe ich rich-tig in der Annahme, daß die verkehrswichtige Kreuzung folglich in einer Stunde mehr als 12 Minuten geschlossen sein wird?

Die Bauzeit, die wir in Nürnberg ja gut beobachten können, wird im ganzen Streckengebiet langfristige Sperrungen und erheblichen Stau verursachen. Kritisch ist auch die Südkreu-zung, da Umleitung für diese schwer darstellbar ist. Wie möchte die Stadt die erheblichen Staus begrenzen, die durch die notwendige Sperrung und Umleitungen entstehen?

Mit freundlichen Grüßen

Herrn Oberbürgermeister  
Dr. Florian Janik  
Stadt Erlangen  
Rathaus  
91052 Erlangen

22. Februar 2016

**Antrag einer Bürgerfragestunde**

in der Stadtratssitzung am 25. Februar 2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Janik,

gemäß §37 der Geschäftsordnung des Erlanger Stadtrats beantrage ich für die Stadtratssitzung am 25. Februar 2016 eine Bürgerfragestunde zum Thema „Stadt-Umland-Bahn (StUB)“.

Die erst kürzlich beantworteten Bürgerfragen der Bürgerinformationsveranstaltung der Stadt Erlangen vom 11.11.2015 werfen für mich weitere Fragen auf, die ich noch vor dem Bürgerentscheid am 6. März 2016 in Form der Bürgerfragestunde gerne von der Stadtverwaltung beantwortet hätte.

Meine Fragen:

1. Die Frage eines Bürgers zur Bürgerinformationsveranstaltung am 11.11.2015 lautete „Wie stellt Erlangen die laufende Finanzierung der Betriebskosten bei rückläufigen Steuereinnahmen sicher?“

Am 28.01.2016 beantwortete die Stadt dies unter lfd. Nr. 73 wie folgt:  
„Die Steuereinnahmen sind nicht rückläufig, sondern steigend mit den üblichen Schwankungen.“

In Anbetracht der bekannten Situation bei Firmen wie Areva oder Sivantos, und des aktuell gesunkenen Gewerbesteueraufkommens, die eine solche Aussage fraglich erscheinen lassen, auf welcher Analyse und auf welcher Grundlage begründen Sie diese Aussage?

Ist eine Grundlage der Aussage, dass Sie planen die Gewerbesteuer- und/oder Grundsteuer-Hebesätze zu erhöhen?

Impliziert eine derartige Fragenbeantwortung, dass die Erlangerinnen und Erlanger mit einer Gewerbesteuer – und Grundsteuererhöhung in der nahen Zukunft zur Finanzierung der StUB rechnen müssen?

2. Die kommunizierten Kosten zwischen rund 5€ (Anzeige „ProStUB“ am 20.02. in EN) und rund 6,35€ pro Bürger (Werbeschrift der Allianz pro StUB) auf der für die StUB-Investition werden durch Erhöhung der o.g. Steuern beglichen?
3. Es wird argumentiert, die StUB sei solide finanziert. Wichtige Investitionsprojekte der Stadt werden durch die StUB nicht gefährdet. Wie wollen Sie sicherstellen, dass die Förderung von Kunst und Kultur einer StUB-Investition nicht zum Opfer fällt?
4. Die Realisierung einer StUB wird an dem starken Pendlerstrom aus dem Erlanger Osten nichts ändern. Welche Maßnahmen sind geplant, dem tagtäglichen Stau entgegenzuwirken?
5. "Wie soll die Gleisführung in der Güterhallenstraße realisiert werden? Wie soll das Abbiegen in die Friedrich-List-Straße erfolgen? Ist geplant, den motorisierten Individualverkehr aus der Güterhallenstraße heraus zu nehmen? Können Sie verbindlich zusagen, dass auch zukünftig in die Güterhallenstraße von der Äußeren Brucker Straße kommend, eingefahren werden kann? Wie wollen Sie in diesem Zusammenhang eine weitere Verschärfung der bisher schon sehr angespannt Verkehrssituation dort verhindern?"
6. Die Stadt Erlangen wirbt als attraktiver Universitätsstandort. Das neu eingeführte VGN-Semesterticket beteiligt alle Studierende der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, der Technischen Hochschule Nürnberg sowie der Evangelischen Hochschule Nürnberg. Was will die Stadt Erlangen bereits heute veranlassen die öffentliche Verkehrsanbindung für Studierende und Promovierende attraktiver zu gestalten? Ist seitens der Stadt geplant Studierende im Rahmen einer Ausgleichszahlung für das Semesterticket finanziell zu entlasten?
7. In diesem Zusammenhang: Warum gibt es bislang keinen StUB-Halt auf dem Uni-Südgelände? Studierende gelten als ein wesentliches Argument hinsichtlich eines schienengebundenen ÖPNV-Verkehrsmittel für Erlangen. Wäre es daher nicht notwendig den Halt ins Zentrum des Uni-Südgelände zu legen und nicht am westlichen Rand?

8. E-Mobilität und autonomes Fahren entwickeln sich als zukunftsweisende Technologien und revolutionieren die Automobilbranche. Wie wollen Sie angesichts dieser Entwicklungen in 20 Jahren sicherstellen, dass Pendler die StUB anstelle eines automatisierten Fahrzeugs (Pkw wie Bus) vorziehen und nutzen werden?

Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Herrn Oberbürgermeister  
 Dr. Florian Janik  
 Stadt Erlangen  
 Rathaus  
 91052 Erlangen

Oberbürgermeister - Eingang		
23. FEB. 2016		
Ref.	ZwBescheid	bis / am
B-2	U-Entwurf	
Kopie an	Ausl.-Vorlage	
	Rücksprache	
	Ref. Bespr.	

22. Februar 2016

**Antrag einer Bürgerfragestunde**  
 in der Stadtratssitzung am 25. Februar 2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

gemäß §37 der Geschäftsordnung des Erlanger Stadtrats beantrage ich für die Stadtratssitzung am 25. Februar 2016 eine Bürgerfragestunde zum Thema „Stadt-Umland-Bahn (StUB)“.

Die erst kürzlich beantworteten Bürgerfragen der Bürgerinformationsveranstaltung der Stadt Erlangen vom 11.11.2015 werfen für mich weitere Fragen auf, die ich noch vor dem Bürgerentscheid am 6. März 2016 in Form der Bürgerfragestunde gerne von der Stadtverwaltung beantwortet hätte.

Meine Fragen:

1. Die Befürworter der StUB werben mit „Mobilität für morgen“. Bei einer schon prognostizierten Planungszeit von 5-8 Jahren stellt sich für mich im Weiteren die Frage, wann mit einer Fertigstellung der StUB frühestens zu rechnen ist.
2. Wird die StUB - nach jetzigem Planungsstand - in Teilstrecken gebaut und betrieben oder fährt die StUB erst nach Fertigstellung der Gesamtstrecke? Wenn es Teilstrecken gibt, wie sind diese eingeteilt?
3. Es wird wiederholt von einer dringend benötigten Anbindung der Uni-Standorte in Erlangen und Nürnberg gesprochen. Warum fährt man den S-Bahn-Halt in Eltersdorf nicht mit z.B. der neu eingeführten Buslinie 290 an?
4. Am S-Bahn-Halt „Paul-Gossen-Straße“ wurde ein „Pendelbus“ eingeführt, der die Mitarbeiter schon heute (!! ) zum Arbeitsplatz befördert. Welchen Vorteil hätten potentielle Siemens-MA die mit einer StUB fahren würden, im Vergleich zur Fahrt mit der S-Bahn?
5. Die Kosten für Erlangen für den Bau der „StUB“ werden mit ca. 60 Mio Euro angegeben. Die Betriebskosten sollen bei ca. 4 Mio Euro jährlich liegen.

OB Janik hat am Donnerstag in der E-Werkdiskussion auf eine mögliche Kostensteigerung angesprochen, angedeutet, dass, sollte die StUB „zu teuer“ werden, würde man aussteigen.

Was heißt „zu teuer“? Bei welcher Prozentzahl der Kostensteigerung steigt man aus? Heißt das andererseits es wird ggf. erstmal ca. 7 Jahre geplant und dann kommt der Ausstieg aus dem StuB-Projekt?

Mit freundlichen Grüßen

# Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Tischauflagen -öffentlich-	1
Vorlagendokumente	
TOP Ö 22 Dringlichkeitsantrag Nr. 009/2016 der FWG zum Stadtrat "Grüne Welle fü Beschlussvorlage 613/082/2016	2
TOP Ö 24 Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion zum Stadtrat am 25. Februar 2016 Beschlussvorlage 613/083/2016	5
Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion Nr. 014/2016 613/083/2016	8
TOP Ö 24.1 Bürgerfragestunde gemäß § 37 Geschäftsordnung; Fragen zum Thema "Sta Auszug aus der Geschäftsordnung § 37 Bürgerfragestunde TOP	10
TOP Ö 24.1.1 Antrag von Herrn Jörg Willmann Bürgerfragestunde StUB Antrag 1 TOP	11
TOP Ö 24.1.2 Antrag von Herrn Dr. Ruprecht Kamlah Bürgerfragestunde StUB Antrag 2 TOP	13
TOP Ö 24.1.3 Antrag von Frau Annika Clarner Bürgerfragestunde StUB Antrag 3 TOP	14
TOP Ö 24.1.4 Antrag von Frau Ruth Kießewetter Bürgerfragestunde StUB Antrag 4 TOP	17
Inhaltsverzeichnis	19