

Antworten Bürgerfragestunde Stadtrat 25.02.2016 – TOP 24.1.3

zu Frage 1, OBM:

Das Gesamtsteueraufkommen der Stadt Erlangen lag im Jahr 2005 bei 109 Mio. € und liegt prognostiziert im Jahr 2015 bei 187 Mio. €. Bis zum Jahr 2020 wird nach derzeitiger Prognose mit knapp 218 Mio. € Steuereinnahmen gerechnet. Wenn man sich den Zeitverlauf ansieht, kann man die üblichen Schwankungen feststellen, die durch verschieden hohe Gewerbesteuern ausgelöst werden. Die Einkommensteuer steigt relativ kontinuierlich an. Insofern ist aus der Vergangenheit und auch für die Zukunft mit weiter steigenden Steuereinnahmen zu rechnen. Von Seiten der Stadtverwaltung ist keine Anhebung der Gewerbesteuer oder der Grundsteuer geplant.

zu Frage 2, OBM:

Von der Seiten der Stadtverwaltung ist keine Erhöhung der Gewerbesteuer- oder Grundsteuerhebesätze geplant.

Zu Frage 3, OBM:

Infrastruktur ist kommunale Aufgabe genauso wie andere Bereiche. Die StUB ist deshalb solide finanziert, weil von Seiten des Freistaates Bayern derzeit von Innenminister Herrmann und Finanzminister Söder eine deutlich höhere Förderung in Aussicht gestellt wurde als dies bei anderen Straßenbahnprojekten in Bayern der Fall ist. Nichtsdestotrotz hat sich die Stadt Erlangen bei einem so großen Projekt abgesichert. D.h. mit der Gründung des Zweckverbandes folgt nicht automatisch der Bau und Betrieb. Bis dahin sind weitere Entscheidungen notwendig. Sollte sich im weiteren Prozess herausstellen, dass das Projekt nicht förderfähig ist, ist ein Ausstieg auch weiterhin möglich. Dafür gibt es derzeit keine Anhaltspunkte. Die Standardisierte Bewertung kommt zu einer Förderfähigkeit des gesamten Projektes. Bei den Stellen, die im Regelfall kritisch werden, hat die Stadtverwaltung gemeinsam mit den beteiligten Städten, die komplizierten Bauwerke auf der Trasse untersucht und ist dabei zu einer geringen Kostensteigerung gekommen, die aber insgesamt die Förderfähigkeit des Projektes nicht gefährdet.

zu Frage 4, Ref. VI:

Um das auch derzeit hohe Verkehrsaufkommen verträglicher abzuwickeln, ist der städtische VEP in Bearbeitung. Erste Umsetzungen im Liniennetz des ÖPNV zur besseren Erschließung der räumlichen Schwerpunkte in Erlangen und dem Umland sind bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 erfolgt (Linien 20, 30, 280 und 290). Weitere Maßnahmen, auch im Erlanger Osten, sollen folgen. Hierzu befindet sich die Verwaltung in kontinuierlicher Abstimmung mit dem Landkreis ERH. Weiterhin ist eine Machbarkeitsstudie für Radschnellwege in Erlangen und Umgebung in Bearbeitung. Primäres Ziel von Radschnellwegen ist es, nennenswerte Pendlerströme vom MIV auf den Radverkehr zu verlagern. Insbesondere in der Relation mit dem östlichen Landkreis bietet die bestehende Infrastruktur große Potentiale für die Ertüchtigung von Radschnellwegen.

zu Frage 5, Ref. VI:

Für die schienentechnische Anbindung des Erlanger Bahnhofs und Herzogenaurachs ist eine höhenfreie Querung der Bahnanlagen zwingend erforderlich. Aufgrund der Höhenlage der Bahnanlagen ist eine Unterquerung einem Überführungsbauwerk mit langen Rampen und erheblichen Auswirkungen auf die Stadtsilhouette eindeutig vorzuziehen. In der Standardisierten Bewertung und der anschließend durchgeführten ingenieurtechnischen Machbarkeitsstudie wird daher von einem neben der bestehenden Unterführung neu zu errichtenden Unterführungsbauwerk ausgegangen. Die derzeitigen Planungen sehen auf der Ostseite die Einfahrt in das Unterführungsbauwerk zwischen der bestehenden Unterführung Güterhallenstraße und dem Restaurant TIO vor. Die für dieses Bauwerk vorliegenden detaillierteren ingenieurtechnischen Planunterlagen, die bereits mit der DB AG abgestimmt sind, weisen die technische Machbarkeit sowohl im Bereich der DB Hochgeschwindigkeitsstrecke als auch den Erhalt der anliegenden Gebäude nach. Die Kostenschätzung dieser detaillierteren Untersuchung belaufen sich auf ca. 14,16 Mio. € (Preisstand 2012). Ob aus volkswirtschaftlichen Gründen die bestehende historische Unterführung beim Bau der StUB erneuert oder eine gemeinsame neue Unterführung errichtet wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden. Die Überquerung des Regnitztalgrundes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ändert sich nicht. Durch die stärkere Nutzung des ÖPNV mit der StUB und dem ergänzenden Busnetz sollen die drei bestehenden Brückenbauwerke aber von Kfz-Verkehr entlastet und hierdurch die Stauerscheinungen reduziert werden. Auch eine Befahrung der Äußeren Brucker Straße und der Güterhallenstraße ist weiterhin für den MIV möglich.

Die vorliegenden Planungen der Standardisierten Bewertung und der anschließend durchgeführten ingenieurtechnischen Machbarkeitsstudie zeigen keine Probleme mit der Trassenführung von der Nürnberger Straße in Richtung Westen in die Güterhallenstraße. Die Umbaumaßnahmen mit Gestaltung der neuen Haltestelle und den zahlreichen Umsteigebeziehungen in das Busnetz bieten die Chance, den Platzbereich inklusive der gastronomischen Außenbestuhlung noch besser zu gestalten. Detaillierte Leistungsfähigkeitsuntersuchungen sind allerdings erst nach Vorliegen vertiefter Planungen möglich. Nach den vorliegenden Ergebnissen in der Qualität einer Machbarkeitsstudie ist die Leistungsfähigkeit gegeben. Unabhängig vom Projekt StUB sollen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen Maßnahmen untersucht werden, wie die Innenstadt vom Autoverkehr entlastet werden kann.

zu Frage 6, OBM:

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes sind bereits Buslinien optimiert und Hochschullinien eingeführt worden. Diese werden auch weiter an veränderte Bedarfe angepasst. Das Semesterticket unterliegt wie auch alle anderen Tickets des VGN auch der Tarifstruktur des VGN mit den entsprechenden immer aufeinanderfolgenden Preiserhöhungen. Die Städte und die Landkreise haben sich schon 2015 – und dies ist für 2016 in Vorbereitung – auf die Übernahme einer Ausgleichsgarantie geeinigt, um den Einführungspreis des Semestertickets von 193 € für das Zusatzticket und 65 € für das Basisticket zu garantieren und damit auch preismindernd auf den Ticketpreis einzuwirken im Sinne der Akzeptanz und des Geldbeutels der Studierenden. Die Stadt Erlangen hat dazu im Haushalt 2016 bis zu 350.000 € bereitgestellt.

zu Frage 7, Ref. VI:

Öffentliche Verkehrsmittel haben unterschiedliche Einzugsbereiche. Je nach Gebietskategorie (Kernstadt, Außenbereich) sind in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern unterschiedliche Richt- und Grenzwerte für die Haltestellen- Einzugsbereiche definiert. Gemäß der Leitlinie ist eine Erschließung aller Teilflächen ab 200 Einwohner (Richtwert) bzw. 500 Einwohner (Grenzwert) gefordert. 80% der Einwohner oder der Nutzer verkehrserzeugender Einrichtungen (Arbeitsplätze, Einkaufsgelegenheiten, öffentliche Einrichtungen) sollen im definierten Einzugsbereich der Haltestellen liegen. Im Falle eines Busses wird ein Einzugsbereich von 300 Metern angenommen. Eine Straßenbahn hat einen Einzugsbereich von 500 Metern. Die aktuelle Trassenführung der StUB ermöglicht daher aufgrund der Zentralität der Haltestelle „Erlangen Süd“ eine bestmögliche Erschließung u. a. auch des Bereiches Uni-Südgelände und der Freyeslebenstraße (Siemens). Darüber hinaus ermöglicht ein optimiertes und auf die StUB abgestimmtes Busnetz eine attraktive Feinerschließung der Bereiche, die außerhalb des Einzugsbereiches der StUB liegen. Im zentralen Umsteigebereich in der Erwin-Rommel-Straße ist vorgesehen, eine Gesamtachse im Rahmen des Masterplans des Uni-Südgeländes genau von Norden nach Süden zum Thema des StUB-Haltepunktes zu führen und damit eine deutlich bessere Anbindung zu ermöglichen. Der Masterplan der Universität wurde bereits in Bürgerversammlungen vorgestellt.

zu Frage 8, Ref. VI:

Die StUB ist auch E-Mobilität und wird mit Ökostrom betrieben. Die Straßenbahn ist – neben dem Oberleitungsbus (O-Bus)– das einzige Nahverkehrsmittel, das seinen Energiebedarf ohne Energiespeicher direkt aus der Fahrleitung entnehmen kann. Auf schwere Batterien oder Speicherkondensatoren kann daher verzichtet werden. Die Stromaufnahme von Straßenbahnfahrzeugen ist dabei deutlich geringer als bei der Eisenbahn. In Nürnberg verkehrt die Straßenbahn zudem bereits zu 100 % mit Ökostrom. Es ist absolut unklar, wie sich die E-Mobilität bei Kraftfahrzeugen und insbesondere die Ladeinfrastruktur entwickelt. Hinzu kommt die fragwürdige Ökobilanz von E-Fahrzeugen aufgrund der umweltbelastenden Batteriesysteme. Auch ein Elektroauto braucht Platz. Beim ÖPNV ist der Platzbedarf deutlich geringer.

Zusatzfrage:

In Bezug auf das autonome Fahren wird gebeten, die Beantwortung der Frage noch etwas zu konkretisieren.

Antwort Ref. VI:

Für die Verkehrsplanung hat das autonome Fahren den gleichen Platzbedarf. Der ÖPNV benötigt deutlich weniger Platz, als der motorisierte Individualverkehr unabhängig davon, wie er gelenkt wird.