

## **Antworten Bürgerfragestunde Stadtrat 25.02.2016 – TOP 24.1.4**

### zu Frage 1, Ref. VI:

Der Zeitbedarf für Planung und Bau eines Verkehrssystems ist von einer Reihe von Aspekten abhängig, unter anderem davon, inwieweit planungsrechtlich zu genehmigende Eingriffe in die Infrastruktur stattfinden und wie umfassend die notwendigen baulichen Maßnahmen sind. Ein Planfeststellungsverfahren ist für die Straßenbahn in der Regel immer erforderlich und beinhaltet u.a. die Beteiligung der Bürger. Der Bauzeitenplan ist daher erst nach Konkretisierung der Planungen (mind. Entwurfsplanungen) berechenbar. Eine pauschale Angabe kann daher hierzu nicht getätigt werden.

### zu Frage 2, Ref. VI:

s. StUB-Fragenkatalog Antwort 20: Da die StUB die Betriebseinrichtungen der Nürnberger VAG nutzen soll, muss der Bau von „Am Wegfeld“ aus erfolgen, um unwirtschaftliche Insellösungen zu vermeiden. Die Inbetriebnahme wird in mehreren Streckenabschnitten erfolgen. Unabhängig davon können parallel mehrere Bauabschnitte realisiert werden. Wahrscheinlich können auch Vorwegmaßnahmen wie beispielsweise der Bau der Kosbacher Brücke mit vorübergehender ausschließlicher Nutzung durch Busse, Fuß- und Radverkehr durchgeführt werden.

### zu Frage 3, Ref. VI:

Aktuell befindet sich die Stadt Erlangen in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). In diesem Rahmen wurde ein Plannetz für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entwickelt welches die räumlichen Schwerpunkte in Erlangen und in den angrenzenden Städten und Landkreisen zukünftig besser für alle Nutzergruppen erschließen soll. Dieses beinhaltet mit der Linie 11 auch eine Verbindung zum S-Bahnhaltes Eltersdorf und dem Uni- Südgelände. Ziel ist es das Plannetz im Rahmen von Maßnahmen zum Fahrplanwechsel in den nächsten Jahren umzusetzen. Erste Maßnahmen wurden im Rahmen des Fahrplanwechsels 2015 mit den Linien 20, 30, 280 und 290 umgesetzt. Mit der Linie 290 wurde hierbei eine ganztägige Verbindung zwischen Thon über Boxdorf, Großgründlach, Tennenlohe, Bruck, Ohmplatz, Zentrum (Arcaden, Hauptbahnhof, Hugenottenplatz) bis zum Waldkrankenhaus geschaffen. Darüber hinaus wird durch Bedienung der Haltestellen Felix-Klein-Straße, Am Bachgraben, Henri-Dunant-Straße und dem Roncalli-Stift eine auch für Pendler attraktive Linienführung angeboten. Für das Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit wird durch die neue Haltestelle Lilienthalstraße eine attraktive Anbindung an das Busnetz Erlangen-Nürnberg geschaffen. Die Linie 290 hat damit eine bestimmte Erschließungsfunktion und eine Verbindung des S-Bahnhaltes Eltersdorf und dem Uni-Südgelände würde bei der derzeitigen Führung und Funktion schwer umsetzbar sein. Dennoch ist diese Verbindung wie bereits oben erläutert ein Umsetzungsziel.

### zu Frage 4, Ref. VI:

S-Bahn und StUB stellen zwei sich ergänzende Systeme des ÖV in Erlangen mit unterschiedlichen Einzugsbereichen dar. Die StUB erschließt insbesondere die Universität und Forschungseinrichtungen im Erlanger Süden, während die S-Bahn Nürnberg und Erlangen über Fürth anbindet sowie das nördliche Regnitztal (Forchheim, Bamberg etc.). Zudem unterscheiden sich die beiden Bahnsysteme grundsätzlich: Die StUB ist ein Straßenbahnsystem. Straßenbahnfahrzeuge sind schmaler, leichter und müssen hohe Bremsverzögerungen erreichen können. Damit kann die StUB im innerstädtischen Straßenraum geführt werden und ist mit der Nürnberger Straßenbahn kompatibel. Außerorts erreichen die Fahrzeuge der StUB dennoch hohe Geschwindigkeiten. Die S-Bahn ist eine vollwertige Eisenbahn mit entsprechend schwereren und größeren Fahrzeugen. Die Haltestellenabstände sind üblicherweise größer, weshalb die S-Bahn vor allem die Funktion der regionalen Verbindung übernimmt und im Stadtverkehr keine nennenswerte Bedeutung hat. Auf die entsprechende Feinerschließung mit Bussen wird hingewiesen. Der grundsätzlich Vorteil einer Straßenbahn in deren Nutzung gegenüber dem Bus besteht zum einen in einem höheren Fahrkomfort zum anderen darin, dass die Schienentrasse an Lichtsignalanlagen besser bevorrechtigt werden kann als ein Bussystem.

### zu Frage 5, OBM:

Bisher sind wir auf der Ebene der Standardisierten Bewertung, d.h bei einer sehr groben Planung. Die Standardisierte Bewertung hat einen Kosten-/Nutzenfaktor von 1,1 ergeben und damit die grundsätzliche Förderfähigkeit festgestellt. Um dies zu erhärten, wurde durch den Fördermittelgeber dazu aufgefordert, schwierige Bauwerke extra zu überprüfen, weil hier im Regelfall das größte Risiko für weitere Kostensteigerungen liegt. Dies ist durchgeführt worden. Dabei ist es zu Kostensteigerungen gekommen, jedoch keine, die die Förderfähigkeit und den Kosten-/Nutzenfaktor von 1,1 in Frage stellen würden. Über den Ausstieg aus dem Zweckverband entscheidet, wie über den Beitritt zum Zweckverband, der Stadtrat. Ein Ausstieg ist nach der Konstruktion des Zweckverbandes bis zur Entscheidung über

den Bau jederzeit möglich. Dann entstehen allerdings bei der Stadt Erlangen die Planungskosten bis zur Erstellung des Förderantrages, wenn man sich mit den anderen Städten nicht anderweitig einigt. Definitiv zu teuer ist das Projekt dann, wenn durch Kostensteigerungen der Kosten-/Nutzenfaktor auf unter 1 sinkt, weil dann das Projekt nicht mehr förderfähig wäre und ohne Förderung keine der beteiligten 3 Städte das Projekt realisieren würde. Es kann daher sein, dass zunächst Planungskosten anfallen und dann aus dem StUB-Projekt ausgestiegen wird. Genauso ist der Zweckverband konstruiert, auch deshalb weil man vorsichtig in ein solches Großprojekt hineingeht, auch wenn es zum jetzigen Zeitpunkt keine Anhaltspunkte gibt, dass es zu solchen Kostensteigerungen kommen könnte.

Zusatzfrage:

Wenn die StUB käme, würde sie in die Bauzeit des Siemens-Campus fallen. Wie soll da die Logistik aufrechterhalten werden, insbesondere im Bereich der Südkreuzung und der Günther-Scharowsky-Straße.

Antwort Ref. VI:

Der Spatenstich für den Siemens-Campus soll noch in diesem Jahr erfolgen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Bauzeit mit der StUB aufgeholt werden kann. Es muss erst geplant werden. Der Siemens-Campus-Bau im Bereich der Günther-Scharowsky-Straße wäre dann auch bereits abgeschlossen.