

Stadtratssitzung 25. Februar 2016; hier: Dringlichkeitsantrag 014/2016 der CSU-Fraktion zu TOP 24 Beantwortung der Fragen zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) – Nachfragen zur Beantwortung durch die Stadtverwaltung

- I. **Sachlage:** Am 16. Februar 2016 ging bei Abt. 613 der beiliegende Dringlichkeitsantrag 012/2016 für den Stadtrat am 25. Februar 2016 ein. Damit wurden Fragen zur Stadt-Umland-Bahn und den hierzu veröffentlichten Fragenkatalog gestellt. Abt. 613 hat diesen Antrag mit Beschlussvorlage 613/083/2016 beantwortet. Am 25. Februar ging ein erneuter Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion (014/2016) ein, der sich auf diese Vorlage bezieht und weitere Fragen beinhaltet.

Antwort zu Frage 1: *Es wird lediglich die Aussage zur Wirtschaftlichkeit wiederholt, die Frage, die sich auf die Aussage bezieht, wird nicht beantwortet.*

Im vorliegenden Fall wurde kein wirtschaftlicher Vergleich zwischen RoBus und StUB durchgeführt, da das Verfahren der Standardisierten Bewertung hierfür nicht geeignet ist. Die StUB ist nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung volkswirtschaftlich sinnvoll. Für die Abwägung Bus oder StUB muss eine Vielzahl von Kriterien berücksichtigt werden, die zu einem erheblichen Anteil (z.B. Städtebauliche Wirkungen, Wirkungen auf das Zentrum der Metropolregion / Städteachse, Erhalt von Arbeitsplätzen) nicht monetarisierbar sind. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der RoBus (Ohnefall) nur im Rahmen der Standardisierten Bewertung für das StUB-T-Netz berechnet wurde, nicht jedoch für die aktualisierte L-Netz-Berechnung (Stand: November 2015). **Ein Vergleich zwischen RoBus und StUB-L-Netz im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Finanzierung ist daher schon alleine aufgrund der Berechnungsgrundlagen nicht möglich.**

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?*

Die rund 175.000 Kfz/24 h, die im Jahr 2015 am sog. Außenkordon erhoben wurden, beinhalten mehrere Querschnittszählungen an den stadtgrenzüberschreitenden Straßen mit Ausnahme der Bundesautobahnen A 3 und A 73.

Der Anteil des über die A 3 und A 73 ein- und ausbrechenden Verkehrs kann anhand der zur Verfügung stehenden empirischen Belastungswerte der Autobahnen nicht verlässlich abgeschätzt werden. Die Verfahren der Verkehrsmodellierung bieten auf Basis des Erlanger Verkehrsnachfragemodells die Möglichkeit, den Ziel- und Quellverkehr nach/von Erlangen insgesamt zu berechnen. Hierbei beläuft sich der Wert auf 250.000 Fahrten/24h. Dies bedeutet, dass rund **75.000 Kfz/Tag** über die Autobahnen in das/aus dem Stadtgebiet fahren.

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?

Es wird auf den öffentlichen städtischen Verkehrsbelastungsplan mit dem Bezugsjahr 2012 verwiesen. Darin enthalten sind Werte, die von den oben genannten abweichen. Unklar ist, warum auf die Verkehrsbelastung auf der B 4 nördlich des Anschlusses Wetterkreuz verwiesen wird. Dieser ist nicht Bestandteil des Außenkordons. Basierend auf den Werten des Verkehrsbelastungsplanes ergibt sich für die L-Netz-Trasse ein stadtgrenzübergreifender MIV von rund 85.000

Kfz/24h, für die T-Netz Trasse ein Wert von rund 104.000 Kfz/24h. **Die Werte des stadtgrenz-
übergreifenden Verkehrs lassen sich nicht mit Verkehrsverlagerungen vergleichen.**

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 Ver-
gleich zum RoBus eingegangen. Selbst bei einer Verteilung der 1.700 Kfz/täglich nur auf die Aus-
fallstraßen, die der Linienführung der StUB entsprechen, würde man keine Entlastung bemerken.*

Die Differenz der 1.700 Kfz/24h errechnet sich aus einem Vergleich der verlagerten MIV-Fahrten
aus der Standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2012. Eine Entlastung von 1.700 Kfz-Fahrten
würde sich trotz des gering erscheinenden Wertes durch eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit an
den betroffenen Knotenpunkten und Rampen bemerkbar machen (z. B. Südkreuzung, Rampen
von der A 3 auf die B 4).

II. Ref. VI für den heutigen Stadtrat z. W. und zur Unterschrift

Weber
Berufsmäßiger Stadtrat