



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Zweckverband StUB · Nägelsbachstr. 49a · 91052 Erlangen

An die
Stadt Erlangen
Herrn bfm. Stadtrat
Josef Weber
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Geschäftsstelle

Nägelsbachstraße 49a
91052 Erlangen
Kontakt: Daniel Große-Verspohl
Geschäftsleiter
Telefon: 09131 / 933 084-22
Telefax: 09131 / 933 084-11
daniel.grosse-verspohl@stadtumlandbahn.de
www.stadtumlandbahn.de

Unser Zeichen / Schreiben:
Antwort CSU-ER-Antrag 032/2020

Ihr Schreiben / Zeichen:
Antrag CSU 032/2020

Datum:
04.03.2020

Antrag 032/2020 der CSU-Stadtratsfraktion

Sehr geehrter Herr Weber,

vielen Dank für die Weiterleitung des Antrags 032/2020 der Erlanger CSU-Stadtratsfraktion. Wir nehmen hierzu wie folgt Stellung:

Frage 1: „Für den Grunderwerb stehen 6 Mio. Euro zur Verfügung. Wieviel Grund muss erworben werden? Wo muss dieser erworben werden? Für was muss der Grund erworben werden? Interessant wäre hier vor allem: Wo ist ein Depot geplant? Wo sind Wendeschleifen geplant? Wieso genügen hierfür 6 Mio. Euro?“

Antwort: Nach gegenwärtigem Planungsstand sind für die Errichtung der Trasse und der Ingenieurbauwerke entlang der gesamten Strecke auf allen drei Stadtgebieten ca. 15 ha Ackerfläche zu erwerben, ca. 4 ha Wald sowie ca. 2 ha Privatgrund in innerstädtischem Bereich und Gewerbegebieten.

Öffentliche Flächen werden nicht als Erwerb betrachtet und sollen auch nicht in das Eigentum des ZV StUB überführt werden, die Nutzung wird über vertragliche Regelungen stattfinden.

Die Flächen beinhalten wie die gesamte Kostenschätzung die Realisierung der Strecke. Wendeschleifen sind im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nur am Endpunkt Herzogenaurach Zentrum und in Büchenbach rund um das Nahversorgungszentrum konkret eingeplant, da dort Züge fahrplanmäßig wenden. Weitere Wendeschleifen sind zur Bildung von Inbetriebnahmeabschnitten und für die Störungssicherheit nötig, ohne dass die Orte hierfür bereits im Raumordnungsverfahren festgelegt worden sind. In der Kostenschätzung sind daher 2 weitere Wendeschleifen pauschal berücksichtigt, ohne dass über deren Ort schon entschieden wäre.

Die Frage des Depot-Standorts ist weiterhin abhängig vom Betreibermodell. Inhaltlich sinnvoll wäre die Nutzung möglichst großer Synergien zum Nürnberger Netz, insbesondere betreffend die Nutzung der Werkstatt der VAG. Dann wären im Rahmen der Wendeschleifen nur noch Abstellanlagen für die in Erlangen und Herzogenaurach übernachtenden Züge notwendig.

Verbandsvorsitzender: Dr. Florian Janik
Geschäftsleiter: Daniel Große-Verspohl
Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Erlangen
Ust.-IDNr.: DE308178838

Bankverbindung:
Stadt- und Kreissparkasse Erlangen
BIC: BYLADEM1ERH
IBAN: DE47 7635 0000 0060 0771 69

Buslinien: 30, 201, 281, 289, 290, 295, 296
Haltestelle: Werner-von-Siemens-Straße

Die Kostenermittlung setzt für den Flächenerwerb aktuelle Bodenrichtwerte an.

Frage 2: „Was kostet die Unterführung unter der Bahnlinie in der Güterhallenstraße? Was bedeutet der Bau dieser Unterführung für den Individualverkehr im Kreuzungsbereich Güterbahnhofstraße / Güterhallenstraße / Goethestraße?“

Antwort: Die Kosten für die Unterquerung der Bahnlinie setzen sich im Wesentlichen aus Kosten für das Bauwerk an sich sowie Kosten für Maßnahmen an den bestehenden Anlagen (z.B. Unterführung, Bahngleise, Kanäle) zusammen und betragen nach aktuellem Planungsstand ca. 12,5 Mio. €. Hierbei ist, wie in den Planungen von 2012, ein neues Bauwerk neben der bestehenden Straßenunterführung vorgesehen, so dass der bestehende Verkehr im Bereich des Bauwerks selbst nicht tangiert ist.

Die Führung über die Kreuzung Güterbahnhofstraße / Güterhallenstraße / Goethestraße ist abhängig von der Haltestelle Arcaden. Da die Frage, ob die StUB links, rechts oder mittig einer Straße verläuft erst in der nächsten Planungsphase entschieden wird, sind hier mehrere Varianten denkbar. Für das Raumordnungsverfahren ist die Haltestelle Arcaden auf der Südseite der Güterhallenstraße unterstellt, so dass in der Kreuzung ein Seitenwechsel erfolgen würde. Die verkehrsplanerischen Festlegungen für den Kreuzungsbereich werden in der kommenden Planungsphase in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Erlangen erarbeitet.

Frage 3: „Was kostet die neue Brücke über die A 73, welche die Wöhrmühlinsel anschließen soll und in welcher Form behindert diese Zerschneidung des Großparkplatzes dessen Weiterentwicklung?“

Antwort: Bei einer Überquerung der A73 ist das Brückenbauwerk zwischen Großparkplatz / Regnitzstadt und Alterlangen ein integriertes Bauwerk. Die Kosten für die gesamte Regnitzbrücke bei Überquerung der A 73 (nur Bauwerk) betragen ca. 40 Mio. €. Beim laufenden Planungswettbewerb für die Regnitzstadt ist die Lage der Stadt-Umland-Bahn mit zu berücksichtigen, insofern wird sie sich in den Gesamtkontext der Regnitzstadt einfügen.

Frage 4: „Wie wird ein Schienenersatzverkehr bei Betriebsstörungen der StUB sichergestellt und wieviel muss der Zweckverband dafür aufbringen?“

Antwort: Da der ZV StUB die Verkehrsleistung voraussichtlich nicht selbst erbringen wird, ist auch die Sicherstellung des Schienenersatzverkehrs (SEV) Sache des Verkehrsunternehmens. Die vertragliche Regelung wird sich voraussichtlich an den entsprechenden Vertragsklauseln der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH für den Schienenpersonennahverkehr orientieren. Hiernach wird dem Betreiber für durch SEV ersetzte Zug-Kilometer ein im Vergabeverfahren zu definierender Prozentsatz des für Schienenverkehr vereinbarten Betriebszuschusses gewährt.

Frage 5: „Wie hoch werden die laufenden StUB-Betriebskosten sein?“

Antwort: Nach dem aktuellen Stand des Monitorings zur Standardisierten Bewertung gleichen sich die Kosten des Infrastruktur-Unterhalts und die Kosten des Zugbetriebs inkl. Fahrzeuge und Werkstatt einerseits sowie die möglichen Einsparungen im Busbetrieb andererseits weitgehend aus.

Zur Ermittlung des Zuschussbedarfs sind die Fahrgeldeinnahmen abzuziehen, die jedoch auch von externen Faktoren abhängig sind (z.B. Entwicklung des VGN-Tarifsystems, Einnahmeaufteilung im VGN).

Aufgrund des hohen Anteils induzierter Verkehre („neue“ Fahrgäste) ist davon auszugehen, dass der laufende Zuschussbedarf für den ÖPNV im Untersuchungsraum durch die Stadt-Umland-Bahn sogar sinken wird.

Frage 6: „Stimmt es, dass die Trasse in Büchenbach-West über den Pausenhof und den Lehrerparkplatz der Heinrich-Kirchner-Schule verläuft?“

Antwort: Der derzeitige Trassenkorridor verläuft in diesem Bereich dort, wo die Trasse auch 2012 geplant wurde, siehe auch die Empfehlung des Stadtrates Erlangen zur Trassenvariante Nahversorgungszentrum Büchenbach vom 29.05.2019. Die Konkretisierung der Trasse (parzellengenanau) erfolgt in der nächsten Planungsphase.

Mit freundlichen Grüßen



Daniel Große-Verspohl
Geschäftsleiter

