

Barbara Grille M.A.

ÖDP-Stadt- und Bezirksrätin

Vogelherd 2, 91058 Erlangen

An den Oberbürgermeister
der Stadt Erlangen
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO

Eingang: 28.02.2024
Antragsnr.: 028/2024
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: OBM/13
mit Referat:

Erlangen, den 28. Februar 2024

Änderungsantrag zu TOP 11 zur Stadtratssitzung am 29. Februar 2024:

Änderung zum „Bürgerentscheid zur Stadt-Umland-Bahn am 9. Juni 2024 – Informationen der Stadt Erlangen“ sowie weitere Fragen und Anträge

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

am 9. Juni soll die Bevölkerung unserer Stadt über eines der größten Projekte Erlangens abstimmen. Dazu verschickt die Stadt Informationen zu diesem Bürgerentscheid. Das vorgelegte Informationsschreiben stellt aber m.E. eher eine Image- bzw. Werbe-Broschüre und keine ausgewogene Information dar. Aus diesem Grund beantrage ich ...

1. ... folgende Änderungen am zur Beschlussfassung vorgelegten Informationstext vorzunehmen:

a) **1. Seite:** Hier wird einseitig nur die **Homepage des StUB-Zweckverbands** angegeben, die die StUB nur positiv darstellt. Es ist keine Homepage angegeben, die die StUB kritisch sieht bzw. ablehnt. Die Angabe auf eine nicht neutrale Homepage ist nicht angemessen. Daher sollte die Homepage-Angabe hier nicht oder sonst andere Seiten wie z.B. die der „Wiesengrundfreunde“ angegeben werden.

b) **Innenteil / Karte:** Der **Ostast** steht nicht zur Abstimmung, wird allerdings trotzdem in der Karte angegeben. Wie bei der Vorbesprechung angegeben, sollen Aspekte, die nicht abgestimmt werden, nicht auf der Information ersichtlich sein. Das gilt dann auch für den Ostast.

c) **Innenteil / Ergänzung im grünen Kasten bei der Karte am ersten Spiegelstrich:** „**Die Dauer einer Fahrt von Nürnberg (Bahnhof) nach Herzogenaurach wird insgesamt über 60 Minuten betragen.**“

d) **„Ergänzung zu Streckenverlauf“, zweiter Spiegelstrich:** „**Zahlreiche Stadtteile der Stadt Erlangen und fast das gesamte Umland werden durch die geplante StUB-Trasse nicht erschlossen.**“

e) **„Nachhaltiger Standortfaktor“:** Dass die StUB Fahrtzeiten verkürzt, ist eine zu allgemeingültige Aussage, die so keineswegs zutrifft. Die Dauer der S-Bahn von Erlangen nach Nürnberg beträgt 22 Minuten. Die StUB wird von Erlangen zum Nürnberger Plärrer ca. 40 Minuten benötigen. **Diese Formulierung ist daher rauszunehmen.**

f) **Ergänzung, S. 4:** Die StUB quert den Regnitzgrund über ein **14 Meter breite** Brücke an der Wöhrmühle

g) **Austausch, S. 4:** Statt „Sie wird so gebaut, dass sie Umwelt und Natur so wenig wie möglich beeinträchtigt“ → „**Diese Brücke bedeutet einen erheblichen negativen Eingriff in Natur und Umwelt im Wiesengrund.**“

h) zu Sorgfältige Planung **Ergänzung eines weiteren Spiegelstrichs auf S. 4:** „**Die StUB zerschneidet die Tennenloher Kärwa-Wiese und fährt ca. alle fünf Minuten über diese Kärwa-Wiese.**“

i) **Kosten und Fördermittel:** Dieser Absatz ist eher verwirrend als klar dargestellt. Die Kostenermittlung des StUB-Zweckverbands weist eine Steigerung allein der Investitionskosten von **372 Mio. Euro im Jahr 2019** auf 635 Mio. Euro im Jahr 2022 aus, also eine Investitionskosten**STEIGERUNG** innerhalb dieser drei Jahre um **263 Mio. Euro bis 2022**. Hier wird nicht angegeben, mit welcher Kostensteigerung bis zum Abschluss des Projekts 2034 gerechnet wird.

Änderung des Textes:

Allein die Investitionskosten der StUB haben sich im Laufe der Jahre von 2019 bis 2022 um 70,69% von 372 Mio. Euro auf 635 Mio. Euro erhöht. Der StUB-Zweckverband rechnet mit einer Erhöhung der weiteren Investitionskosten bis zum Abschluss des StUB-Projekts im Jahr 2034 um ? Mio. Euro.

→ Hier ist das ? durch eine realistische Zahl, von dem der Zweckverband ausgeht, zu ergänzen.

Weiterer Antrag: Der Zweckverband erläutert konkret die Kostenentwicklung der StUB bis zum Ende 2034 mit einem realistischeren Preisniveau als 2022 und einem höheren Puffer als nur 20% **VOR** Beschlussfassung dieses Informationstextes.

j) **Zu Kosten und Fördermittel / Planungskosten:** Hier wird beschrieben, dass die aktuellen Planungskosten bei 95 Mio. liegen. Diese Kosten haben sich seit Beginn des Projekts also wohl fast vervierfacht. Daher bitte ich darum, dass hier auch die bisherige Entwicklung der Planungskosten angegeben wird: **Die Planungskosten für das StUB-Projekt haben sich von anfangs ca. 25 Mio. Euro auf aktuell 95 Mio. Euro (2022) erhöht. Von einer weiteren Erhöhung ist auszugehen.**

k) **Zu Kosten und Fördermittel / Fahrgeldeinnahmen:** Hier wird auf zusätzliche Fahrgeldeinnahmen verwiesen, ohne jedoch einen prognostizierten Betrag einzustellen. Aufgrund der bereits hohen Nutzung des Deutschlandtickets im Verkehrsverbund und vor dem Hintergrund, dass die hier angesprochenen Einnahmen nicht kalkulierbar sind, bitte ich um **Streichung des Satzes „Dem stehen zusätzliche Fahrgeldeinnahmen gegenüber“** aus der Information.

l) **Zu Kosten und Fördermittel / Betriebskosten:** Die jährlichen Kosten für den Stadtverkehr durch die StUB und die Verbesserungen im Busnetz sollen um 1,2 Mio. Euro steigen. Ich bitte um eine klare Angabe der zukünftigen reinen **Betriebskosten** für die StUB: **Die Betriebskosten der StUB betragen zukünftig jährlich ? Mio. Euro.**

→ Hier ist das ? durch eine realistische Zahl, von dem der Zweckverband ausgeht, zu ergänzen.

2. ... folgende Fragen in der Stadtratssitzung am 29. Februar 2024 schriftlich zu beantworten:

a) Die Behauptung, dass Planung und Bau für die Stadt Erlangen 82 Millionen kosten werden, ist nicht nachvollziehbar und nicht sicher. Denn nach dem Zweckverband sind hier die Kosten lediglich

bis 2022 ausgewiesen (Screenshot anbei!) und nicht die Steigerung, die sich gerade in den letzten beiden Jahren ergeben haben, mit eingerechnet.

Zudem ging man zu Beginn der Planungen allein von Planungskosten in Höhe von 25 Mio. aus. Die Planungskosten sind seit Beginn des StUB-Projekts enorm angestiegen. Dies ist bei den weiteren Planungskosten zu berücksichtigen.

Weiterer Antrag: Sollte man bei der Aussage in diesem offiziellen Informationstext bleiben, dass diese Kosten für Planung und Bau bei 82 Mio. Euro liegen werden, beantrage ich, dass die Personen, die diesen Text so erstellt haben, diesen Text so beschließen und die, die Kosten so als fix angegeben haben, auch die **Haftung** über die Mehrkosten zu dem angegebenen Betrag (hier: 82 Mio. Euro) zu übernehmen haben!

b) **Kosten und Fördermittel:** Der Kosten-Nutzen-Faktor wurde „vor Corona“ berechnet, als sich das Home-Office noch nicht etabliert hatte. Wie wird diese Entwicklung, dass immer mehr Firmen und Einrichtungen, selbst die Stadt, auf das Thema „Home-Office“ setzen, im Kosten-Nutzen-Faktor berücksichtigt?

Besteht die Gefahr, dass die Förderung durch Bund und Land aufgrund eines anderen Kosten-Nutzen-Faktors ausbleibt?

3. ... dass die genauen Pläne zur Streckenführung ausgehängt werden ...

a) im Rathaus sowie

b) in den Stadt- und Ortsteilen der Stadt (Stadt-Schaukasten, Stadtteilhäuser oder Gemeindehäuser)

Mit freundlichen Grüßen

gez. Barbara Grille

ÖDP-Stadträtin

Anlage Screenshots von der Seite des Zweckverbands www.stadtumlandbahn.de mit dem Überblick der Kostenermittlung – HEUTIGER (!) Stand:

https://www.stadtumlandbahn.de/ueber-stub/finanzierung/  

 **StUB**
STADT-UMLAND-BAHN

 DE 

Kontakt aufnehmen

Aktuelles ▾ Meine StUB ▾ Mitmachen ▾ Über die StUB ▾

Überblick Kostenermittlung

Je tiefer die Planungen gehen, umso genauer können die Kosten ermittelt werden. Aus diesem Grund aktualisieren wir die Kostenschätzung in jeder Planungsphase.

Auf Basis des Preisniveaus von 2022 haben wir die Gesamtkosten für den Streckenverlauf Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach ermittelt. Diese belaufen sich auf insgesamt 635 Millionen Euro Investitionskosten und 95 Millionen Planungskosten. Die aktuelle Kostenschätzung beinhaltet im Vergleich zur Kostenschätzung aus dem Jahr 2019 die abgeschlossenen Kostenschätzungen der Technischen Ausrüstung und der Ingenieurbauwerke als Ergebnis der Vorplanung sowie weitere bewusst getroffene Variantenentscheidungen (bspw. Unterquerung statt Überquerung der A 73). Darüber hinaus wurde entsprechend dem Vorplanungsniveau der Ansatz für Unvorhergesehenes (Risikopuffer) auf 20% von bisher 10% erhöht.

Investitionskosten	635 Millionen Euro
davon Inflation, insb. Baukostenindex-Steigerung (zu Preisstand 2019)	128 Millionen Euro
davon Unvorhergesehenes / Risikopuffer	48 Millionen Euro

https://www.stadtumlandbahn.de/ueber-stub/finanzierung/   

 **StUB**
STADT-UMLAND-BAHN

 DE 

Kontakt aufnehmen

Aktuelles ▾ Meine StUB ▾ Mitmachen ▾ Über die StUB ▾

davon Inflation, insb. Baukostenindex-Steigerung (zu Preisstand 2019)	128 Millionen Euro
davon Unvorhergesehenes / Risikopuffer	48 Millionen Euro
davon detailliertere Planung	28,5 Millionen Euro
davon bewusste Änderungen	35,3 Millionen Euro
davon Brückenneubau Kosbacher Damm	9,3 Millionen Euro
davon Verkehrszustände während der Bauzeit	10,9 Millionen Euro
davon Baustelleneinrichtungen	3,0 Millionen Euro
davon Kostenschätzung 2019	372,0 Millionen Euro
Planungskosten	95 Millionen Euro