

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/613 T. 1327

Verantwortliche/r:
Abt. Verkehrsplanung

Vorlagennummer:
613/079/2011

Stadt-Umland-Bahn, zügige Realisierung der L-Trasse Fraktionsantrag der SPD Nr. 108/2011 vom 27.09.2011

| Beratungsfolge | Termin | Ö/N | Vorlagenart | Abstimmung |
|---|------------|-----|-------------|------------|
| Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 | 06.12.2011 | Ö | Beschluss | |

Beteiligte Dienststellen

Bisherige Behandlung in den Gremien:

| | | | | |
|------|------------|---|-----------|-----------------------|
| UVPA | 12.04.2011 | Ö | Beschluss | einstimmig angenommen |
| UVPA | 12.07.2011 | Ö | Beschluss | einstimmig angenommen |

I. Antrag

Die Bearbeitung der StUB-Studie wird gemäß Beschluss des UVPA vom 12.07.2011 fortgeführt. Erst nach dem Vorliegen weiterer Untersuchungsergebnisse wird eine favorisierte Netzvariante (T-Netz in verschiedenen Reduktionsstufen, L-Netz oder BI-Netz) definiert. Die Verwaltung wird über die Ergebnisse der weiteren Arbeitsschritte berichten.

Damit ist der SPD-Antrag Nr. 108/2011 bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Das **L-Netz** wurde in einer Studie, an der ausschließlich die Stadt Herzogenaurach und das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie beteiligt waren, untersucht und die Ergebnisse am 25.09.2011 veröffentlicht. Der Nutzen-/Kosten-Faktor wurde hierfür mit 1,10 ermittelt. Das L-Netz umfasst den Süd- und den Westast des StUB-T-Netzes in unveränderter Form. Der Ostast ist dagegen vollständig entfallen.

In der noch in Bearbeitung befindlichen **StUB-Untersuchung des VGN**, an der auch die Stadt Erlangen beteiligt ist, werden das T-Netz in verschiedenen Reduktionsstufen sowie das BI-Netz untersucht. Für die **T-Netz-Varianten** liegen die Ergebnisse für die Nutzen-/Kosten-Indikatoren bereits vor. Diese Untersuchungen wurden z. T. noch einmal modifiziert. Hintergrund war der Wegfall der Südumgehung zum Prognosebezugszeitpunkt sowie die Aktualisierung der Anzahl der Studienplätze.

Folgende Nutzen-/Kosten-Faktoren für die verschiedenen Reduktionsstufen des T-Netzes wurden vom Gutachter aktuell ermittelt:

| | |
|---|------|
| Reduktionsstufe 4 neu (Buckenhof/Spardorf): | 1,15 |
| Reduktionsstufe Uttenreuth: | 1,08 |
| Reduktionsstufe Weiher: | 1,01 |

Diese Ergebnisse sind nicht direkt mit denen der L-Netz-Untersuchung vergleichbar, da bei letzterer noch nicht die neuen Randbedingungen (insbesondere die neuen, erhöhten Studienplatzzahlen) eingeflossen waren.

Die Untersuchung für das **BI-Netz** ist noch nicht abgeschlossen. Mit dem Vorliegen von Ergebnissen wird zum Ende des Jahres gerechnet.

Die Arbeiten zur Untersuchung eines „**Regional optimierten Busnetzes**“, d. h. ohne schienegebundene StUB, wurden inzwischen begonnen. Deren Ergebnisse sollten als Vorüberlegungen für die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen (Meilenstein D) ab 2012 vorgesehenen Detailuntersuchungen dienen.

Vom Gutachter der StUB-Untersuchung sind noch die Folgekosten für die favorisierte StUB-Variante und für das Regional optimierte Busnetz zu ermitteln.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Eine Vorfestlegung auf eine zu favorisierende Netzvariante ist bis zum Vorliegen der letzten Untersuchungsergebnisse für die anderen Netzvarianten nicht zweckmäßig und wäre auch nicht mit den finanziell beteiligten Projektpartnern abgestimmt. Außerdem sollte bezüglich der möglichen Entscheidung für die Variante L-Netz Folgendes beachtet werden: Nach Realisierung des L-Netzes wäre für eine später gewünschte Ergänzung um einen Ostast für diesen eine separate Standardisierte Bewertung zur Erlangung der Förderfähigkeit durchzuführen. Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen wäre aus heutiger Sicht für einen solchen separat zu betrachtenden Ast ein Nutzen-/Kosten-Faktor über 1 nicht zu erwarten.

Die grundsätzliche Entscheidung über die Realisierung einer StUB, deren endgültige Netzkonzeption sowie das angestrebte stufenweise Realisierungskonzept kann frühestens ab 2012 mit den beteiligten Aufgabenträgern getroffen werden. Eine wichtige Entscheidungsgrundlage hierfür ist auch die Folgekostenrechnung, die im Rahmen der Standardisierten Bewertung für die favorisierte StUB-Netzvariante und das Regional optimierte Busnetz durchgeführt wird und deren Ergebnisse ebenfalls abzuwarten sind.

Für die Einreichung eines Zuschussantrages sind verbindliche Entscheidungen notwendig.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

| | | |
|-----------------------------|---|----------------|
| Investitionskosten: | € | bei IPNr.: |
| Sachkosten: | € | bei Sachkonto: |
| Personalkosten (brutto): | € | bei Sachkonto: |
| Folgekosten | € | bei Sachkonto: |
| Korrespondierende Einnahmen | € | bei Sachkonto: |
| Weitere Ressourcen | | |

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf lvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen: SPD-Antrag Nr. 108/2011

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang