

## **Stadtumlandbahn (StUB) Erlangen – was noch nicht berichtet wurde. Wissenswertes zu der verkehrlichen Wirkung der StUB in Relation zu den Investitions- und Folgekosten**

Was mit den StUB-Gutachten nachgewiesen wird:

### **1. Zur Leistungsfähigkeit**

Es wird nachgewiesen, dass für die Beförderung des prognostizierten Fahrgastaufkommen, **die Leistungsfähigkeit einer Strassenbahn (StUB) nicht notwendig ist** und hierfür die Leistungsfähigkeit eines „regional optimierten Busnetzes“ (RoBus) ausreicht.

Eine Strassenbahn ist ein attraktives und effizientes, sowie kostspieliges Verkehrsmittel das eine adäquate Auslastung bedingt, u.a. durch eine entsprechende Siedlungsstruktur und weitergehender Einschränkung des MIV (motorisierter Individualverkehr). Rahmenbedingungen die für Erlangen und Umland weder gegeben noch geplant sind, soweit überhaupt möglich bzw. gewollt.

### **2. Wieviel-mehr-verkehrliche Wirkung erreicht die StUB im Vergleich zum RoBus?**

**Im Gesamtverkehr Erlangen** (1) erreicht eine MIV-Reduzierung:

der RoBus von rd. 366.000 auf rd. 359.390 (1,8%) MIV-Fahrten tägl.

die StUB von rd. 366.000 auf rd. 355.070 (3,0%) MIV-Fahrten tägl.

**Im Stadt-Umlandverkehr** (2) bzw. stadtgrenzüberschreitenden Verkehr (60.000 MIV-Pendler-Fahrten tägl.) bewirkt:

der RoBus eine MIV-Reduzierung von 2.385 Personenfahrten/ 24h

die StUB eine MIV-Reduzierung von 3.820 Personenfahrten/ 24h

**Die 60.000 MIV-Pendler-Fahrten tägl. reduzieren** sich durch :

den RoBus auf 57.615 MIV-Fahrten tägl.

die StUB auf 56.180 MIV-Fahrten tägl.

**Die Mehr-Reduzierung durch die StUB beträgt nur 1.435 MIV- Persf. / 24h**

(zum Vergleich: in dem verkehrsberuhigtem Bereich Stubenlohrstrasse wurden 2011 – 2.265 Kfz/ 24h gezählt)

Da sich die zusätzliche Reduzierung von 1.435 MIV- Persf./24h auf mehrere Ausfallstrassen (3) verteilt, wird man **keine zusätzliche Entlastung merken**, weder **auf der B 4** noch in Herzogenaurach **auf der Niederndorferstrasse** bei 40.200 Kfz/24h westl der A 3 und 16.100 Kfz/24h östl. der A 3.

**Oder hat der OB von Herzogenaurach für sich etwas anderes ausgerechnet?**

Erläuterung:

(1) Gesamtverkehr Erlangen ist der Ziel- und Quellverkehr bzw.

stadtgrenzüberschreitender Verkehr und der Binnenverkehr bzw. der Verkehr der innerhalb des Stadtgebietes stattfindet ohne den Durchgangsverkehr.

(2) **Stadt- Umlandverkehr** bzw. stadtgrenzüberschreitender Verkehr ist der Ziel – und Quellverkehr. **In den Vorlagen des StR – ER. v. 28.6. u. 26.7. sind nur**

**60.000 MIV-Pendler (Berufs- Ein- und Auspendler) angegeben. Tatsächlich**

auf allen Ausfallstrassen der Stadtgrenzüberschreitende – bzw. Ziel- und Quellverkehr rd. 236.000 zzgl. rd. 37.500 MIV-Fahrten Durchgangsverkehr (ohne A 3 und A 73) = **rd. 273.500 MIV-Fahrten tägl.**

Dazu in Relation, die zusätzliche MIV-Reduzierung von 1.435 Persf./24h durch die

**StUB im „Stadt- Umlandverkehr“. Eine realistische Einschätzung der mehr-verkehrlichen Wirkung der StUB ergibt ein Vergleich, der zusätzlichen 1.435 Persf./24h MIV-Reduzierung im Verhältnis zu den Verkehrsmengen Kfz/24h, der Ausfallstrassen, die einen Streckenbezug zur StUB haben.** Beim Gesamtverkehr müssten ebenfalls die rd. 37.500 MIV-Fahrten Durchgangsverkehr tägl. dazu addiert werden.

(3) Ausfallstrassen bzw. Strassenverbindungen in das Umland

B 4 / A 73 – Anschlussstellen Eltersdorf, Bruck, Stadtmitte, Nord / Herzogenauracher Damm / Niederndorferstrasse, Häuslingerstrasse Weisendorferstrasse, Drausnickstrasse.

B 4 nördl. Anschluss Wetterkreuz 30.900 Kfz/24h, östl. der Südkreuzung  
 24.400 Kfz/24h – Drausnickstrasse östl. der Kreuzung Sieglitzhoferstrasse/  
 K.-Schumacher-Strasse 18.900 Kfz/24h.

### 3. Der bisher geschätzte Kostenrahmen für die Investitions- und Folgekosten (soweit bisher bekannt und zu finden, berechnet für Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme 2019)

	<b>StUB</b>	<b>RoBus</b>
ges. Investitionskosten (davon Planungskosten)	365,0 Mio € (45,6 Mio €)	18,6 Mio € (2,3 Mio €)
GVFG-Förderung	203,7 Mio €	8,4 Mio €
Verbleibender kommunaler Investitionsanteil	161,3 Mio €	10,3 Mio €
<b>Anteil der Stadt Erlangen</b>		
Investitionskosten (Netto) (davon Planungskosten)	92,0 Mio € * (26,0 Mio €)	10,3 Mio € (s.u. Ziff. 3) (2,3 Mio €)
Jährl. Betriebs- u. Unterhaltskosten einschl. Kapitaldienst (jährl. ansteigend von 2019-2045)	2019 6,4 Mio € 2025 7,4 Mio € 2045 12,1 Mio €	0,34 Mio € (s.u. Ziff. 3) 0,39 Mio € 0,64 Mio €
ÖPNV-Defizit jährl. z.B. 2019	rd. 12,7 Mio € *	rd. 6,64 Mio € (s.u. Ziff. 3)

\* **Das kosten 1.435 Persf./24h zusätzliche MIV-Reduzierung im Stadt-Umlandverkehr durch die StUB !!!**

Anmerkung:

1. Das ÖPNV-Defizit betrug/beträgt derzeit im Durchschnitt ca. 6,3 Mio €/jährl.  
 Durch die StUB erhöht sich das Defizit z.B. für 2019 auf rd. 12,7 Mio €,  
 d.h. das ÖPNV-Defizit verdoppelt sich.
2. **Die Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme im Jahr 2019 ist unrealistisch, realistischer ist das Jahr 2025.** Dies würde bedeuten, dass zeitlich preisangepasst die Investitionskosten ca. über 400 Mio € betragen, entsprechend höher sind auch die jährl. Kosten und das jährl. ÖPNV-Defizit.
3. Der Anteil der Stadt Erlangen an den RoBus-Kosten zu 100% wird sich verringern, weil eine Beteiligung z.B. über einen Zweckverband oder durch einen Kostenschlüssel, der benachbarten Gebietskörperschaften gerechtfertigt ist.

### **Das immer angeführte alternativlose Argument:**

„Das Stadt-Umland Verkehrsproblem kann nur mit der StUB gelöst werden“, ist mit den vordargelegten Verkehrsdaten **widerlegt**.

Damit ist auch nachgewiesen, dass die StUB weder Staus auflöst, noch an Kreuzungen staufreie „Bahn“ hat, sondern genauso wie dem Bus Vorrang eingeräumt wird.

Es dürfte nach wie vor unstrittig sein, dass die StUB für die ÖPNV-Beförderung im Erlanger-Binnenverkehr nicht benötigt wird, weil hierfür die Verkehrsmittel Bus und Fahrrad flächendeckender, flexibler und kostengünstiger sind.

Wetten, dass die **fünf Global-Player** mit rd. 40.000 Arbeitsplätzen (lt. EN 5.7.) zzgl. Universität, auch ohne die StUB, durch eigenes Mobilitätsmanagement, **die 1.435 Persf./24h MIV-Reduzierung erreichen könnten**.

Hierzu gibt es in der Verkehrswissenschaft Methoden um die Wirkung von Massnahmen zur Mobilität einschätzen zu können und es gibt Beispiele hierzu. Damit könnten auch Daten für die Verbesserung des Busangebotes gewonnen werden.

Aus welchem Grund sollten die Global-Player-Mitarbeiter, nicht mit ihrem Auto, zur Arbeit fahren, wenn ihnen der Arbeitgeber einen kostenlosen Stellplatz zur Verfügung stellt ?

Aus welchem Grund sollten die Global-Player freiwillig den Stellplatzkomfort als Anreiz für die Mitarbeiter abschaffen, wenn es keinen finanziellen Grund oder Flächenengpass gibt ?

Die Antwort können nur die Global-Player und ihre Betriebsräte geben. Ausserdem sind die Global-Player der Meinung, dass das zukünftige Verkehrskonzept in der Region auf ein „gleichrangiges Nebeneinander von Schienen und Strasse“ setzen müsse, was sich darin ausdrücken müsse, dass „bestehende und neue Strassenverbindungen für den Personen- und Güterverkehr zwischen und innerhalb der Städte dem zukünftigen Bedarf anzupassen sind“. ( EN 5.7.)

Es ist davon auszugehen, dass **der in der Planung vorgesehene Ostast** der StUB bis Uttenreuth, aus nachvollziehbaren, wirtschaftlichen Gründen **nicht realisiert wird**. Der Westast nach Herzogenaurach muss gebaut werden, sonst gibt es keine Förderung bzw. müsste sie zurückgezahlt werden.

Die standardisierte Bewertung allein ist keine ausreichende Entscheidungsgrundlage, weil sie lediglich einen volkswirtschaftlichen Kosten- / Nutzenvergleich darlegt.

Für die hochverschuldeten Fördergeber Freistaat (über 30 Mrd.€) und Bund (1,3 Billionen € ) ist die Bewertung aber Voraussetzung um Projekte wie **die StUB mit geringem volkswirtschaftlichen Nutzen** ( plus 0,1 ) zu fördern.

Andererseits beklagen der Bayr. Staatsminister des Inneren und der zuständige Bundesminister, in der Presse, dass ihnen Finanzmittel fehlen u.a. für den Bestandserhalt der Staatsstrassen, Autobahnen und Brücken, sowie für das Bahnnetz etc. Der Bayr. Oberste Rechnungsprüfungsamt fordert diesbezüglich auch mehr Engagement vom Staatsminister. ( EN 13.7.)

Es ist geradezu unmenschlich mehr Bestandspflege von einem Politiker zu fordern, der ständig bemüht ist, sich mit 1. Spatenstichen (ggfs. mit Bagger) mit neuen Projekten zu popularisieren, was ihm mit der Sanierung einer Brücke, die nachher genauso befahrbar ist wie vorher, nicht so recht gelingen mag.  
Wie glaubwürdig ist die Staatsregierung ein schuldenfreies Bayern zu schaffen? Das im GVFG-Bundesprogramm bis 2019 verfügbare Budget ist bereits um den Faktor 3.3 überbucht ([www.bundesrat.de](http://www.bundesrat.de) – Stand 12.2010 ).

**In Anbetracht der Haushaltsslage der Stadt Erlangen ist die finanzielle Belastung durch eine StUB mit geringem Nutzen nicht zu verantworten.**  
Zumal die Finanzmittel nicht mal ausreichen für den Erhalt der vorhandenen sozialen und technischen Infrastruktur und den Betrieb bestehender Einrichtungen, Beispiel : E-Werk und Freibad-West (EN 31.8.) etc.

Zudem ist die vom Stadtrat beschlossene mittelfristige Finanzplanung bereits mit dringlichen Projekten überfrachtet und weist einen erheblichen Finanzmittelfehlbedarf aus.

Der Stadtrat wird bei einer Entscheidung **für die StUB** die Finanzierung offenlegen, damit die Bürger erfahren, **auf was verzichtet und wo eingespart werden muss oder welche Steuern erhöht werden.**

Wird man für die StUB verzichten auf: die Sanierung der Schulen, des Theaters, des Frankenhofes, des Freibades-West, des Dechsendorferweihrs, den Radwegebau, die Ortsumgehung Eltersdorf , oder einsparen bei Projekten in Tennenlohe, bei Kinderbetreuungseinrichtungen, als Ausgleich gäbe es ja das Betreuungsgeld, bei der Kultur (lt.EN 16.8.), natürlich nicht ?

Die EN starten dazu sicher eine Internet-Bürgerabfrage als Entscheidungshilfe.

Der OB von **Nürnberg (über 1,2 Milliarden € Schulden)** befürchtet zu recht die Konsequenzen einer Schuldenbremse, weil das **die Quittung für lockere Haushaltsführung auf Kredit** ist. Mit der Haltung hat man sich selber zum „Opferlamm“ gemacht ( EN 2.8.). Das Geld für die StUB könnte Nürnberg z.B. auch für die Erneuerung der maroden Brücken oder für die Lüftung der Klassenräume (EN 30.8.) verwenden.

(Schlagzeilen zum Nachlesen: Kommentar EN 21.8.“Wie wär's mit Sparen bei uns?“, Antwort EN 26.6. „Sparen sollen nur die Anderen“, - „Blamabel: Neuer Schuldenrekord trotz guter Einnahmen“ Kommentar zu den gemeinsamen **2.042 Billionen Schulden** (ohne das Haftungsrisiko aus der Euro-Rettung) **von Bund, Ländern und Kommunen.**)

Insofern sollten Erlangen, dass am meisten für die StUB zahlen soll - und der Landkreis , der seinen Amtsneubau finanzieren muss - sich nicht von Nürnberg , dass die meisten Schulden hat und am wenigsten für die StUB zahlt - und von Herzogenaurach , dass zuviel Geld hat - nicht zum Schuldenmachen verführen lassen.

Lieber im Städte-Ranking als Stadt mit dem grössten Zukunfts- und Nachhaltigkeitspotenzial in der Republik mit dem **1.Platz** ausgezeichnet zu werden und das - **mit Bus** -, als im bayr. Schulden-Ranking - **mit der StUB – wie Nürnberg als Schuldensünder am Pranger** zu stehen und die Finanzaufsicht im Nacken sitzen zu haben. ( EN 28.7. u. 25.8.)

(Hinweis: lt. Kieler Institut für Weltwirtschaft reicht das nachhaltige Zukunftspotential von Nürnberg gerademal für Platzziffer 45 von 100  
Bayr. Schulden-Ranking 12.2010 von 25 kreisfreien Städten:  
Nürnberg Platz 25, Erlangen Platz 13, Schulden (einschl. Eigenbetriebe)  
Nürnberg 1,8 Mrd.€ - 3.564 €/EW., Erlangen 1,96 Mio € - 1.862 €/EW.)

Ein Potpourri der **Begründungen** unserer Besten, **wieso die „StUB ein Muss“ ist:**

Für die SPD-Stadtrats- und Kreistagsfraktion allein schon um kein Ansehen zu verlieren und weil ein Ausstieg die Region „arm“ macht. (Erlangen nicht) (EN 14.8.)

Die Begründung der bayr.Verkehrsstaatssekretärin (FDP) ist, dass Herzogenaurach als eine der drei grössten bayr. Städte immer noch keinen Schienennetzanschluss hat und die StUB bei einem NKI von 1,1 langfristig rentabel und eine lohnende Investition ist. (ob die FDP das noch erlebt ? ). Sie meint, dass die StUB nicht nur eine Entlastung auf den Strassen bringt, sondern auch die Lärmbelästigungen verringert. (nicht mit zusätzl. 1.435 Persf./24h ) ( EN 23.8.)

Für die Betriebsrätin (SPD), die sich lt. EN vom 21.8. auf den Weg nach Berlin macht, belegen die Staus, dass man schon lange die StUB braucht und sie stellt fest, dass der ÖPNV kein Profitcenter wird. ( ob sie mit der StUB beim Wähler in Berlin ankommt ?)

Die Global-Player begründen die Notwendigkeit der StUB mit der Erkenntnis aus dem Gutachten (welches ? ) und fordern, dass die nachhaltige und ganzheitliche Verkehrsinfrastruktur zeitnah gebaut werden muss. ( EN 5.7.)

Wie die EN am 22.8. berichten, haben die Global- Player in Herzogenaurach ein Problem: Geschäftskunden, die am Flughafen ankommen, müssen sich ein Taxi nehmen und das kostet rd. 55€. Also haben sie jüngst versucht Erlangens OB von der StUB zu überzeugen. (eine Alternative wäre: die Geschäftsfreunde einzuladen und die Kosten als Geschäftsausgaben steuerlich absetzen).

Für Gewerkschaftler (SPD) erhöht die StUB als weicher Standortfaktor, die Lebensqualität und die Zukunftssicherheit (und vieles Weiches mehr) ( EN 21.7.)  
Die StUB wird mit Begriffen wie Investition (Schulden) in die Zukunft, innovative Verkehrspolitik (was etwas anderes beinhaltet), Entwicklungsschub (eher StUBS) ( EN 16.8.) begründet.

Ausserdem ist die STUB eine Hochschullinie (= akademischer Grad, den auch Buslinien erlangen). ( EN 24.8.)

Wer hätte gedacht, dass nur 1.435 Persf./24h zusätzl. MIV-Reduzierung so viele Erwartungen erfüllen. Es ist eben am einfachsten das zu begründen was man nicht kennt und der Grosswetterlage sowie den Erlanger Nachrichten entspricht.  
Die Gutachten hätte man sich sparen können.

Die hellseherische Vermutung entgegen der nachgewiesenen Verkehrsdaten, die StUB würde einen viel grösseren Nutzen bringen, wenn sie erstmal fährt, kann auch für den RoBus vermutet werden.

Da die Politik, was Geld anbelangt sehr kreativ ist, kann eine Finanzierung der StUB gelingen z.B. mit einem StUBS ( StUB-Soli) oder einer StUBA (StUB-Anleihe), so sicher wie Staatsanleihen, oder mit einem Zweckverband der Kredite aufnimmt mit denen er die Zinsen und Tilgung abstottert, was die Stadt nichts kostet, so die Vorstellung des SPD-Fraktionsvorsitzenden ER. ( EN 14.7.)

Wie wär's mit einer allgemeinen Verkehrsabgabe damit könnten, nicht nur die StUB sondern auch eine kostenlose ÖPNV-Nutzung finanziert werden.

Die Bürger würden merken, dass sie für die Wohltaten der Politik bezahlen und die StUB wäre ausgelastet, weil die Bürger dauernd in der StUB sitzen um ihre Abgaben abzufahren. Eine Finanzierung , die sich bereits im Gesundheitswesen bewährt hat.

Auf die Strategie sich aus „politischen Gründen“ für die StUB zu entscheiden nur um bei den nächsten Wahlen zu profitieren, egal was es kostet, sollte man sich nicht einlassen bzw. verlassen.

**Wählern könnte die StUB es nicht wert sein dafür auf Anderes zu verzichten** oder sie befürchten zu recht, dass die öffentliche Hand noch mehr ihr Geld abgreift um sich zu entschulden oder neues Geld für die StUB zu beschaffen **oder sie sorgen sich um die Zukunft ihrer Kinder, die bis zum Hals im Schuldenberg stehen werden.**

Es ist ein besonderer Kommentarstil der EN vom 16.8.verantwortungsbewusste kommunale Vertreter, die sich gegen die StUB aussprechen, mit der Schlagzeile „**Totengräber der StUB**“ zu benennen. Vielleicht folgt ja noch die Schlagzeile „**Totengräber der kommunalen Finanzen**“.