



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Zweckverband StUB | Nürnberger Straße 69 | 91052 Erlangen

Heinrich von Pierer

Geschäftsstelle

Nürnberger Straße 69

91052 Erlangen

Kontakt: Mandy Guttzeit

Geschäftsleiterin

Telefon: 09131 / 933 084 0

Telefax: 09131 / 933 084 11

mandy.guttzeit@stadtumlandbahn.de

www.stadtumlandbahn.de

21. März 2024

Beantwortung Ihrer Fragen

Sehr geehrter Herr von Pierer,

vielen Dank für Ihre Fragen, die ich im Folgenden unverändert übernommen habe und gerne beantworte:

Ist es richtig, dass die Ermittlung der Kosten für die Bauwerke und die Strecke und auch die Fahrzeuge schon einige Jahre zurückliegt. (2016?) Wenn das so ist, war damals eine genaue, heute noch gültige Kalkulation möglich, obwohl sich die Grundlagen für die Kalkulation der Bauwerke und auch der Strecke aufgrund der Weiterentwicklung des Projektes in der Zwischenzeit doch deutlich verändert haben?

Nein, das ist nicht richtig. Die Kostenschätzung wurde im letzten Jahr durchgeführt und bildet einen Preisstand 2022 ab. Nur für die Durchführung der Standardisierten Bewertung müssen diese Kosten anhand der Preisentwicklungsindizes des Statistischen Bundesamtes auf den Preisstand des Jahres 2016 zurück gerechnet werden, weil es die Berechnungsvorschrift des Bundes so vorsieht – der Grund ist, dass die vom Bund vorgegebenen Werte für den Nutzen ebenfalls einen Preisstand 2016 darstellen. Dass überhaupt ein Preisstand 2016 zu errechnen ist, basiert also ausschließlich auf der Vorgabe des Bundes. Die veröffentlichten Kosten zeigen einen Preisstand 2022 und basieren auf dem aktuellen Planungsstand. Frage zwei erübrigt sich damit.

Mit welchen Annahmen wurden die damals ermittelten Kosten auf den heutigen Stand hochgeschrieben? Wurden dafür bekannte Indizes verwendet? Oder wurden die Bauwerke und die Strecke und auch die Fahrzeuge ,Stand heute ,neu kalkuliert, was ich persönlich angesichts der auch für öffentliche Bauwerke weit überdurchschnittlich gestiegenen Kosten für notwendig erachten würde?

Wie oben dargestellt, wurde die Kostenschätzung auf Basis aktueller Werte vorgenommen und gemäß der Vorgaben des Bundes zurück gerechnet, nicht umgekehrt. An dieser Stelle weisen wir auch darauf hin, dass für die verschiedenen Gewerke auch verschiedene Indizes existieren, die auch die von Ihnen angesprochenen überdurchschnittlichen Steigerungen abbilden.

Mit welchen Annahmen wurden die Kosten , Stand heute, im Hinblick auf erwartete Kostensteigerungen auf das voraussichtliche Ende der Bauzeit hochgerechnet? Annahme

Verbandsvorsitzender:
Dr. Florian Janik, Oberbürgermeister
der Stadt Erlangen
Geschäftsleiterin: Mandy Guttzeit

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

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Erlangen
Ust.-IDNr.: DE308178838
Buslinien: 30, 201, 281, 289, 290, 295, 296
Haltestelle: Werner-von-Siemens-Straße

Informationen zum Datenschutz: www.stadtumlandbahn.de/datenschutz

Fertigstellung vertragsgemäß 2034 , mit einem Puffer, bei öffentlichen Bauten nicht ungewöhnlich, um weitere fünf Jahre 2039?

Gerade wegen der großen konjunkturellen Schwankungen im Baubereich halten wir Aussagen, die sich außerhalb eines aktuellen oder vergangenen Preisstandes bewegen, für rein spekulativ. Gerade der aktuelle Nachfrageeinbruch im Hochbausektor eröffnet auf einmal auch die Aussicht auf wieder sinkende Baupreise. Wir geben daher bewusst den Preisstand unserer Kostenschätzung an, die Aussage lautet also „Das hätte die Realisierung dieser Planung im Jahr 2022 gekostet.“ Diese Aussage ist auch insofern sinnvoll, als dass das Preisgefühl der heutigen Menschen sich ebenfalls am heutigen Preisstand orientiert. Ebenso steigen mit der Inflation auch die Steuereinnahmen, so dass sich die Auswirkung der Inflation für die öffentlichen Kassen im Großen und Ganzen neutralisiert.

Für den Bau werden Grundstücke gekauft werden müssen. Sind die dafür notwendigen Aufwendungen in den Investitionskosten bereits abgedeckt? Wenn ja, mit welchem Betrag? Ist davon auszugehen, dass auch Enteignungen stattfinden müssen? Zum Beispiel in Tennenlohe und am Wiesengrund? Wieviele Grundstücke sind überhaupt zu erwerben?

Grunderwerb ist Teil der Kostenschätzung. Wesentliche Teile der Trasse, insbesondere innerhalb der Städte, befinden sich jedoch bereits im Besitz der öffentlichen Hand. Bei den übrigen Grundstücken tangieren wir teilweise nur einen geringen Teil, sodass nicht das ganze Grundstück erworben werden muss. Eine Enteignungsmöglichkeit ist bei Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz grundsätzlich gegeben, wir streben jedoch selbstverständlich einvernehmliche Lösungen an. Da diese Gespräche naturgemäß erst nach Abschluss der Entwurfsplanung systematisch starten und einvernehmliche Lösungen natürlich auch Änderungen beinhalten können, geben wir aktuell keine Auskunft zu Volumina o.ä.

Zweitens Betriebskosten , einschließlich Wartung und Ersatzteile etc:

Ich habe zur Kenntnis genommen, dass auch Herr Oberbürgermeister Janik gesagt hat, dass die auf die Stadt entfallenden Betriebskosten nur 1,2 Millionen € betragen würden. Wie wurde dieser Betrag ermittelt? Beinhaltet er zum Beispiel auch die Abschreibung der Fahrzeuge , also nicht nur Betrieb und Wartung . Diese Frage auch vor dem Hintergrund, dass der städtische Zuschuss zum Busverkehr in der Zwischenzeit auf 15 bis 17 Millionen € angestiegen ist.

Ihre Zahlen zum Anstieg des Zuschusses sind für mich nicht nachvollziehbar. Grundlage für uns ist das von den ESTW ermittelte Defizit der Stadtverkehr GmbH, welches 2022 bei 12.1 Mio. € lag.

Der Betrag für die Betriebs- und Unterhaltskosten wurde aus den Ergebnissen der Standardisierten Bewertung ermittelt. Diese beinhaltet auf der Nutzenseite die Veränderung der Betriebskosten für die Fahrleistung von Bussen und Bahnen, die hinzukommenden Unterhaltskosten für die Infrastruktur (in Form eines Lebenszyklusansatzes) und die aus dem erhöhten Fahrgastaufkommen resultierenden zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen. Der für das gesamte L-Netz ermittelte Betrag wurde dann mit dem Projektanteil der Stadt Erlangen (62,74%) auf das Stadtgebiet heruntergebrochen. Die Standardisierte Bewertung setzt dabei die Abschreibung und Zinskosten der Fahrzeugbeschaffung in der Form einer Annuitätenrechnung an.

Weitere Details zum Rechenweg finden Sie auf unserer Webseite in den FAQ unter dem Stichpunkt „Finanzierung und Förderung“:

<https://www.stadtumlandbahn.de/ueber-stub/faq/#c3768>

Wo werden die Fahrzeuge gewartet? Müssen hierfür auch noch Investitionen erfolgen? Und wenn ja, in welcher Höhe?

Bei der Wartung ist die Nutzung der Synergieeffekte mit der VAG Nürnberg vorgesehen. Die VAG-Werkstatt in Nürnberg wird aktuell so erweitert, dass die auf die StUB entfallende Fahrzeuganzahl dort mit bearbeitet werden kann. In der Betriebskostenrechnung der Standardisierten Bewertung werden bundesweit einheitliche Sätze angenommen, in denen die Kosten für die Herstellung der Wartungskapazitäten enthalten sind. Insofern stellen die Synergieeffekte einer großen Werkstatt eher ein Einsparpotenzial gegenüber den rechnerisch ermittelten Kosten dar.

Drittens zu den Zuschüssen:

Auch hierzu kursieren in der Öffentlichkeit, ohne dass dies dem Zweckverband anzulasten ist, unterschiedliche Angaben, die man durchaus auch als Halbwahrheiten bezeichnen könnte. Deshalb die Frage: Welche der vorgenannten Investitionen sind zuschussfähig und in welcher Höhe?

Ist auch die Erstausrüstung mit Fahrzeugen zuschussfähig? Sind die Betriebskosten zuschussfähig?

Falls es zu Kostenüberschreitungen kommen sollte, sind etwa zusätzliche Kosten auch zuschussfähig? Nur in bestimmter Höhe oder unbegrenzt? Siehe gerade den Streit um die neue Stammstrecke in München.

Für die Herstellung der Infrastruktur basieren die Zuschüsse auf dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes und der Co-Finanzierung des Freistaates Bayern auf Basis des Finanzausgleichsgesetzes. In der Ausführung gelten die Richtlinien für Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV). Somit sehen wir in der aktuellen Kostenschätzung für den Bau nur die Fahrscheinautomaten als nicht förderfähig an.

Die Ausstattung mit Fahrzeugen ist in die obigen Rechnungen ohne Zuschuss eingeflossen. Zuschüsse werden jedoch vom Freistaat Bayern regelmäßig gewährt, diese würden also den kommunalen Beitrag entsprechend mindern. Dies zu klären steht jedoch erst im Rahmen der Vergabe der Betriebsleistung an.

Für die Betriebskosten gewährt der Freistaat Bayern verschiedene Formen von Zuschüssen, die allerdings eher als punktuell anzusehen sind, daher aktuell von uns auch nicht unterstellt werden. Es kommt hier sehr stark auf die Förderlandschaft im jeweiligen Haushaltsjahr an.

Kostenerhöhungen im Rahmen der Inflation sind unschädlich, da dieses Thema in der förderrechtlichen Bewertung antizipiert wurde, siehe unsere Ausführungen zur Verwendung des Preisstandes 2016 in der Standardisierten Bewertung. Etwaige darüber hinaus gehende Kostensteigerungen werden ebenfalls gefördert, sofern der Nutzen-Kosten-Indikator über 1 liegt. Aktuell liegt die StUB bei 2,0, d.h. hier ist ein enormer Puffer für Kostensteigerungen enthalten, von denen wir aber nicht ausgehen. Infrastrukturprojekte mit großen Kostensteigerungen beinhalten meistens Tunnellösungen, wir haben lediglich Unterführungen entlang der Strecke. In unseren kommunizierten Kosten ist ein Risikopuffer von 20% für Unvorhergesehenes bereits enthalten.

Viertens Fahrgastzahlen:

Ist es richtig, dass bei den Fahrgastzahlen berücksichtigt wurde, dass zum Beispiel Siemens, aber wohl auch andere Firmen 2-3 Tage ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ins Home-Office schicken? Dies ist ja bei den ursprünglichen Annahmen für die STUB noch ganz anders gewesen. Mussten die Annahmen deshalb angepasst werden?

Ist auch ermittelt worden, wie groß die Zahl der Fahrgäste sein wird, die zum Beispiel von Herzogenaurach nach Erlangen oder dann gar weiter nach Nürnberg fahren? Wie sind die Zahlen der aus Nürnberg kommenden Pendler und die der nach Nürnberg fahrenden Fahrgäste

ermittelt worden? Wieviele Fahrgäste sind auf der Strecke nach und von Herzogenaurach zu erwarten?

Es ist die Rede davon, dass es täglich etwa 9000 Umsteiger vom Auto zur Bahn geben wird. Für welche Wochentage gilt das? Nur z.B. für Dienstag bis Donnerstag, also für Tage, die nicht vorwiegend für Home-Office genutzt werden?

Zur häufig plakativ vorgetragenen Thematik Homeoffice ist zunächst einmal anzumerken, dass dies nur einen Teil der Beschäftigten betrifft. Die Beschäftigten z.B. im Einzelhandel, im Gesundheitswesen, in der industriellen Fertigung, im Handwerk, in Erziehungsberufen und auch im Verkehrswesen haben diese Wahlmöglichkeit nicht. Für diese und weitere Beschäftigtengruppen bleibt der Weg zur Arbeit erforderlich. Auch bei den Bürotätigkeiten zeichnet sich ab, dass viele Betriebe das Homeoffice eher als Ausnahme denn als Regelaufenthaltort ansehen, umgekehrt verschiedene Ausprägungen von „Telearbeit“ auch vor Corona existiert haben. Insofern werden die mittelfristigen Auswirkungen dieses Themas auf die Gesamtverkehrsnachfrage überschaubar sein, was sich auch darin zeigt, dass sich sowohl die Fahrgastzahlen im ÖPNV als auch die Verkehrszahlen auf den Straßen von der Coronadelle erholt haben.

Gerade beim Siemens-Campus war das Konzept, dass es weniger physische Arbeitsplätze als Beschäftigte gibt, bereits vor der Pandemie bekannt. Umgekehrt ist aber gerade beim Siemens-Campus durch das von der FAU übernommene Modul ein sehr ÖPNV-affines und streckennahes Potenzial im Laufe unserer Planung hinzugekommen.

Daher sind wir weiterhin gut beraten, uns an die Methodik der Standardisierten Bewertung zu halten, die einen eher konservativen Ansatz verfolgt. Hierin werden sehr umfassend die vorhandenen Verkehrs- und Bevölkerungsdaten (auf einzelne Verkehrszellen heruntergebrochene Einwohner- und Beschäftigtenzahlen, Pendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit, Verkehrszählungen des VGN, Verkehrszählungen der Straßenbaustraßen) ausgewertet, zu einer Gesamtverkehrsnachfrage hochgerechnet und auf die einzelnen Verkehrsmittel vor und nach Einführung der StUB umgerechnet. Die Standardisierte Bewertung konzentriert sich dabei auf den „durchschnittlichen Werktag“. Da sich diese Methodik aber sehr stark darauf konzentriert, nur die durch das zusätzliche Angebot entstehenden Effekte zu quantifizieren, bleiben alle gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen, insbesondere die unter dem politischen Schlagwort „Verkehrswende“ stehenden Maßnahmen, bei dieser Art von Bewertung außen vor. In den Termini von Angebot und Nachfrage ausgedrückt wird eine zwischen Ohne- und Mitfall unveränderte Nachfragekurve unterstellt und nur das Angebot verändert. Damit ist die Methodik der Standardisierten Bewertung als sehr konservativ einzuschätzen und es überrascht wenig, dass die nach der Umsetzung von Maßnahmen tatsächlich angetroffenen Fahrgastzahlen in aller Regel deutlich höher liegen als zuvor prognostiziert. Das beste Beispiel dafür stellt die Straßenbahnstrecke Thon – Am Wegfeld in Nürnberg dar.

Aus dieser Methodik heraus betrachten wir die Verkehrsströme als Ganzes und haben daher bislang keine Einzelauswertungen nach Städten oder einzelnen Verkehrsbeziehungen vorgenommen, zumal wir derzeit zunächst im gerade aktualisierten Gesamtmodell weiteres Optimierungspotenzial suchen.

Verteilen sich die Fahrgäste gleichmäßig über die Tageszeit, oder kommt es zu bestimmten Zeiten zu einem Stossbetrieb und zu anderen Zeiten eher zu einer (deutlichen) Minderauslastung ?

Nicht ganz verstanden habe ich den in dem Zeitungsbericht auch zitierten Hinweis, dass die aus dem Osten kommenden Pendler durch die STUB einen Vorteil haben werden. Die STUB berührt die Oststadt doch genauso wenig wie die Nordstadt. Worin besteht der Vorteil der aus dem Osten kommenden Pendler?

Wie in allen Verkehrsarten konzentriert sich der Ausbildungs- und Berufsverkehr sehr stark auf die morgendliche Hauptverkehrszeit, der Rückweg im Schülerverkehr auf die Mittagszeit und im Berufsverkehr auf den späten Nachmittag. Zusammen mit dem Freizeitverkehr ergibt sich daraus ein sog. Tagesgang, also ein zeitlicher Verlauf der Nachfrage. Dies ist in der Verkehrswissenschaft sehr gut erforscht und wird in den Verkehrsmodellen aller Verkehrsarten berücksichtigt. In der Vorgehensweise der Standardisierten Bewertung wird die vorzuhaltende Kapazität nach der am stärksten ausgelasteten Stunde berechnet. Bezüglich der Taktung wird nachfragerecht zwischen Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Spätverkehrszeit unterschieden.

Der Osten der Stadt Erlangen profitiert natürlich in erster Linie, wenn auch der Ostast der Stadt-Umland-Bahn in Richtung Eschenau gebaut wird. Dann ist z.B. entlang von Luitpold- und Drausnickstraße der Umstieg auf die Straßenbahn möglich und dieser Straßenzug, inkl. der Kreuzung an der Markuskirche, kann von einer Entlastung des Straßenverkehrs profitieren, wenn die Pendler und anderen Fahrgäste die neue Möglichkeit nutzen.

Bereits mit Einführung des L-Netzes werden sich aber einige Buslinien auch im Stadtkosten ändern und neue Direktverbindungen ermöglichen, z. B. sehen wir vor, dass die durch den Stadtkosten führende 20 in Zukunft statt der 30 zum Flughafen Nürnberg und weiter zum Nürnberger Nordostbahnhof fahren wird. Wer aus dem Stadtkosten nach Alterlangen oder Büchenbach möchte, kann die über die neue Regnitzgrundbrücke beschleunigten Buslinien 286 und 287 benutzen.

Abschließend noch zwei Anmerkungen und eine Bitte. Ich war doch überrascht über Ihre Ausführungen zu Erfurt. In Erfurt ist die Straßenbahn schon seit mehr als 130 Jahren ausgebaut und betrieben worden u.a. mit einem großen, ringförmigen Netz. Das ist doch mit dem, was wir in Erlangen zu erwarten haben, überhaupt nicht vergleichbar. Außerdem ist Erfurt von der Einwohnerzahl nahezu zweimal so groß wie Erlangen. Oder sehen Sie das anders?

Den Vergleich mit Erfurt nutze ich gerne aus persönlicher Erfahrung, um die Situation in der Innenstadt zu beschreiben. Auch in Erlangen wird es künftig möglich sein, die Innenstadt bequem mit dem Auto zu erreichen, in angrenzenden Parkhäusern (Henkestraße, Arcaden, Regnitzstadt etc.) zu parken und den Autoverkehr in der Einkaufszone außen vor zu lassen. Gleichzeitig profitiert die Innenstadt von der direkten Straßenbahnanbindung mit Busverknüpfung, die potenzielle Kundschaft direkt ins Zentrum bringt. Bezogen auf die Einwohnerzahl, wenn Sie diese zum Nutzen einer Straßenbahn heranziehen wollen, müssten wir bei der StUB Herzogenaurach und den Nürnberger Norden addieren, darum ging es bei meinem Vergleich aber nicht.

Auch weitere Städte, die einwohnermäßig mit Erlangen vergleichbar sind, setzen auf Straßenbahnen, schon länger oder erst seit Kurzem. Hier seien Schwerin (weniger Einwohner als Erlangen), Ulm, Heilbronn und Würzburg (alle haben ähnliche Einwohnerzahlen wie Erlangen) exemplarisch genannt. Diese profitieren durch eine Anbindung, auch des Zentrums, über die Straßenbahn. Dass sich das System bewährt, zeigen verschieden Pläne für einen weiteren Ausbau.

Ein weiteres Missverständnis, auch das könnte man Halbwahrheit nennen, ist immer wieder im Zusammenhang mit der angeblichen Zusage der Stadt gegenüber Siemens, die STUB zu bauen, zu hören und zu lesen. Nachdem sich dazu auch wieder Herr Englisch in der Nürnberger Nachrichten geäußert hat, habe ich ihm dazu eine Mail geschrieben, die ich als Anlage dieser Mail beifüge. Zusammengefasst: Die Stadt hätte eine solche Zusage schon aus rechtlichen Gründen gar nicht machen könne.

Für diese Fragestellung sind wir als Zweckverband nicht zuständig, um das Thema aufzuklären habe ich die Kollegen der Stadtverwaltung um Stellungnahme gebeten. Die nachfolgenden zwei Absätze stammen daher von der Stadt Erlangen:

Hierbei handelt es sich weder um ein Missverständnis noch um Halbwahrheiten. Tatsache ist, dass die Stadt Erlangen und die Siemens AG am 12. Februar 2014 eine sog. Rahmenvereinbarung zum Siemens Campus Erlangen unterzeichnet haben. Die Vereinbarung ist nicht öffentlich, vorausgegangen war aber ein öffentlicher einstimmiger Beschluss des Stadtrats am 12. Dezember 2013, der noch heute im Ratsinformationssystem der Stadt zu finden ist: https://ratsinfo.erlangen.de/to0050.asp?_ktonr=5014013.

In beiden Dokumenten ist die Stadt-Umland-Bahn als eine von mehreren Maßnahmen zur verkehrlichen Erschließung des Campus enthalten. Es handelt sich dabei, wie zu Recht angemerkt wird, nicht um eine Zusage, schon allein aufgrund des interkommunalen Charakters des Projekts wäre diese auch gar nicht möglich. Festgehalten ist aber, wie Sie korrekt schreiben, dass „die Stadt Erlangen sich engagiert um eine Realisierung bemühen“ wird. Auch im Beschluss vom 12. Dezember 2013 ist die „Umsetzung der Stadt-Umlandbahn / Campusbahn“ explizit erwähnt. Insofern erscheint es legitim von Seiten der Siemens AG, auf diese Vereinbarung hinzuweisen, auch noch im Jahr 2023.

Und jetzt zu meiner Bitte: Ich habe gehört, dass es ein neues Verkehrsgutachten gibt. Ich würde mich freuen, wenn Sie mir dieses zugänglich machen könnten. Ein Link würde mir genügen.

Das Verkehrsgutachten im Rahmen des Verkehrskonzeptes Erlangen-Süd wurde von der Stadtverwaltung Erlangen beauftragt, uns liegen nur die Ergebnisse in Entwurfsfassung vor, die wir nicht herausgeben dürfen, weil wir nicht Auftraggeber sind. Das Gutachten befindet sich nach Auskunft der Stadt Erlangen in der Endredaktion und wird im April im Stadtrat behandelt.

Bei Rückfragen wenden Sie sich gerne an mich.

Mit freundlichen Grüßen



Mandy Guttzeit
Geschäftsleiterin