

# Häufig gestellte Fragen zur Stadt-Umland-Bahn (FAQ)

---

## 1. Stehen StUB und Bus in Konkurrenz?

Nein. Es wird eine Einbindung der StUB in ein regional-optimiertes Busnetz vorbereitet. StUB und Bus sind ein sich ergänzendes System.

## 2. Welche Aussagen trifft der Gutachter Intraplan Consult beim Vergleich der beiden Systeme Stadt-Umland-Bahn und einer reinen Busvariante (regional-optimiertes Bussystem, kurz RoBus)? Wie hoch ist das Verlagerungspotenzial der beiden Modelle?

- RoBus-System führt insgesamt zu einer Verlagerung von knapp ca. 7.445 Personenfahrten
- StUB insgesamt: 13.190 Personenfahrten

D.h. fast 6.000 potentielle Fahrgäste würden bei einem reinen Bussystem täglich nicht auf den ÖPNV umsteigen

Abnahme der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehr (MIV) und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes:

- durch RoBus: 17 Mio. Personenkilometer, 1.700 t / CO<sub>2</sub> pro Jahr
- durch StUB: 30 Mio Personenkilometer, 6.000 t / CO<sub>2</sub> pro Jahr

## 3. Warum fällt der Unterschied so deutlich aus?

- bei Relationen von und nach Nürnberg muss weiterhin „Am Wegfeld“ umgestiegen werden
- höhere Reisezeitnutzen der StUB (wegen unabhängigen Bahnkörper, weitestgehend störungsfreie Führung)
- Schienenbonus (Komfort, Wirkung im Stadtbild als Fortschritt. bewegt vor allem Autofahrer zum Umsteigen, subjektiver Fahrkomfort, größere Handlungsmöglichkeiten während der Fahrt, einprägsamere und verlässlicher empfundene Streckenführung)

#### **4. Wie ist die Streckenführung der StUB derzeit geplant?**

Grundnetz = B4 von Nürnberg nach Erlangen via Hauptbahnhof Erlangen, nach Osten bis Uttenreuth nach Westen bis Herzogenaurach (sog. T-Netz)

Es werden aufkommensstarke Abschnitte bedient, die **nicht** von der S-Bahn betrieben werden.

#### **5. Was kosten Planung und Bau der Stadt-Umland-Bahn?**

Berechnet auf das Jahr 2019 ergeben sich für das o.g. T-Netz mit den Endpunkten Uttenreuth im Osten, Herzogenaurach-Bahnhofstraße im Westen und Nürnberg-Am Wegfeld im Süden Kosten von 365 Millionen Euro. Diese beinhalten die Planungskosten (= 46 Mio. Euro), nicht aber die Fahrzeuge.

#### **6. Wie hoch ist der Nutzen-Kosten-Faktor der Stadt-Umland-Bahn?**

Der Gutachter Intraplan Consult errechnete für die sog. T-Variante einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,1. Nach den Richtlinien des Bundes für die Förderung solcher Projekte nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist die Schwelle, um in die Förderliste aufgenommen zu werden, ein Faktor von über 1,0.

#### **7. Ist für eine Weiterführung der Stadt-Umland-Bahn nach Höchststadt eine Förderung durch Land und Bund möglich?**

Nein. Im Auftrag des Landkreises ERH und des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) hat Intraplan Consult diese Option untersucht.

Ergebnis: für den zusätzlichen Nord-West-Ast über Dechsendorf, Röttenbach, Hemhofen und Adelsdorf nach Höchststadt ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Wert von Minus 0,2.

Für die gesamte Strecke also das sog. T-Netz plus Verbindungsast nach Höchststadt würde sich der o.g. Nutzen-Kosten-Wert von 1,1 auf 0,7 verschlechtern, d.h. die gesamte Strecke wäre nicht mehr förderfähig.

#### **8. Was ist die Stadt Herzogenaurach bereit, zusätzlich zu investieren?**

Zusätzlich zum Landkreisanteil 3 Mio. Euro Planungskosten und 7 Mio. Euro Baukosten

## 9. Wie hoch ist die Beförderungsleistung der StUB?

- bei einer Fahrzeuglänge von 40 m: 80 Fahrgäste sitzend, 140 Fahrgäste stehend
- Höchstgeschwindigkeit über Land : 70 km/h
- geringer Flächenbedarf ( < als Bus)
- niedrige Emission

## 10. Welche Systemvorteile hat die StUB im Vergleich zu einem klassischen Bussystem?

### Wirtschaftlichkeit gegenüber Bus:

- höheres Fassungsvermögen
- niedrige Personal-und Betriebskosten
- größtenteils nicht vom Stau abhängig (nur 15 % des Verlaufs auf Straßen, kürzere Fahrzeit)
- geringe Umlaufzeiten
- im Vergleich zu E-Bus: keine teuren und schweren Energiespeicher nötig, benötigter Strom kommt kontinuierlich aus Fahrleitung.

### Siedlung-und Stadtentwicklung:

- Förderung der städtebaulichen Entwicklung und Verdichtung entlang der StUB-Achsen
- positive Auswirkungen auf Innenstadt und Einzelhandel
- erhöhte Aufenthaltsqualität (auf eigener Trasse ist Rasengleis möglich)
- Aufwertung des öffentlichen Raums

### Höhere Attraktivität für Fahrgäste:

- barrierefreier Einstieg
- geräumige Fahrzeuge (Fahrrad, Rollstuhl, Kinderwagen...)
- hohe Laufruhe
- Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit
- Schienenbonus (siehe auch Antwort auf Frage 3)

## 11. Ist die StUB eine Konkurrenz zur S-Bahn?

Nein! Sie erschließt das Uni-Südgelände und den Siemens Campus im Osten, also neue Fahrgastpotenziale. Auch die Interdependenzuntersuchung, von den Fördermittelgebern Bund und Land anerkannt, kommt zu dem Ergebnis, dass beide Systeme in dem Korridor Nürnberg – Erlangen verkehrlich sinnvoll sind.

## **12. Wann wird der neue Nürnberger Straßenbahnhalt „Am Wegfeld“ fertig sein?**

Die Inbetriebnahme ist für Ende 2016 vorgesehen. Ab diesem Zeitpunkt wird das Bussystem im Nürnberger Norden neu geordnet, da zahlreiche Buskapazitäten frei werden. So entsteht z. B. eine neue direkte Busanbindung von Erlangen zum Flughafen (U-Bahn) und weiter zum Nordostpark

## **13. Wird das Projekt StUB gefördert?**

Ja, es besteht eine Förderzusage von Bund und Land in Höhe von 90 Prozent der förderfähigen Kosten (Kriterien keine Planungskosten, nur eigener Gleiskörper). Derzeit ist das Projekt im Programm GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) in die Kategorie C der „kommunalen Projekte Bayern“ eingestuft.

## **14. Was ist nicht förderfähig?**

Die Planungskosten müssen vollständig von den Gebietskörperschaften getragen werden (geschätzt 46 Mio. Euro). (Bisher) nicht förderfähig sind Streckenabschnitte, die neu im Straßenraum entstehen, also keinen eigenen Gleiskörper haben (straßenbündiger Bahnkörper ohne einige Schienentrasse).

## **15. Wie viel Prozent der Streckenführung liegen auf straßenbündigem Gleis? Besteht die Chance auf Berücksichtigung dieser Abschnitte in der Förderung?**

Nach bisheriger Planung handelt es sich um 15 Prozent der gesamten Streckenlänge. Ein Antrag auf zusätzliche Förderung wurde auf Drängen der Kommunen und der IHK vom Land beim Bund gestellt. Gegebenenfalls gelingt es, bei der Fortschreibung des Programms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Auslaufen im Jahr 2019) neue Förder-Modalitäten zu erreichen.

## **16. Welche politischen Beschlüsse gibt es zur StUB? Wie ist der aktuelle Sachstand?**

2012 haben per politischen Beschluss alle drei Gebietskörperschaften ihre Zustimmung zur Anmeldung der Förderung der StUB im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms 2013 – 2017 ff. gegeben.

## **17. Wie ist der aktuelle Stand des Förderantrags?**

Seit September 2013 ist das Projekt in das GVFG-Bundesprogramm (Kategorie C, kommunale Projekte Bayern) eingestuft. Eine Einstufung in die Kategorie A ist erst möglich, wenn die Planung weiter konkretisiert ist und konkrete Kostenberechnungen vorgelegt werden können. Das ist zunächst der Hauptzweck des StUB-Zweckverbandes.

## **18. Was ist in den Gebietskörperschaften bisher passiert?**

Die Stadträte zu Nürnberg und Erlangen haben im 4. Quartal 2014 für einen Beitritt ihrer Städte zum Zweckverband StUB gestimmt. Für den Landkreis Erlangen-Höchstadt sind die Ergebnisse der Bürgerentscheide vom 19. April 2015 entscheidend. Der Satzungsentwurf für den Zweckverband StUB steht.

## **19. Was ist der nächste wichtige Schritt bei der StUB?**

Die Gründung des „Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn“. Falls die Bürgerentscheide im Landkreis Erlangen-Höchstadt positiv ausfallen, kann der ZVStUB seine Arbeit zur Jahresmitte 2015 aufnehmen.

## **20. Welche Aufgabe hat der Zweckverband?**

Er soll Planung und Bau sowie in Zukunft auch den Betrieb der StUB übernehmen.

## **21. Was ist die erste Aufgabe des Zweckverbandes?**

Er soll in die vertiefte Planung einsteigen. Bis spätestens Ende 2016 müssen die Investitionskosten für den Zuschussantrag mittels Entwurfsplanungen konkretisiert werden.

## **22. Was ist das Ziel der Planung?**

Wie bei jedem Verkehrsprojekt steht am Schluss die Genehmigungsplanung = Planfeststellungsverfahren (Baureife), voraussichtlich in Bauabschnitten, wie bei der Nürnberger-U-Bahn oder anderen Verkehrsprojekten in der Republik.

zusammengestellt von der IHK Nürnberg für Mittelfranken, recherchiert u.a. aus folgenden Quellen:

- Intraplan Consult, Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Stadt-Umland-Bahn Erlangen nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren, 2012
- Sachdarstellung zur Stadt-Umland-Bahn Erlangen, Stadt Herzogenaurach, Aug. 2014
- Informationsseite zur Stadt-Umland-Bahn, Stadt Erlangen, 27.02.2015
- Gespräch mit Herrn Geschäftsführer Andreas Mäder, VGN Nürnberg, 08.04.2015

Ulrich Schaller, IHK-Verkehrsreferent, Nürnberg, 10. April 2015