

StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

15. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn

Erlangen, 29. April 2024



Agenda

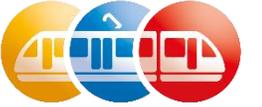
1. Begrüßung
2. Das Wichtigste zur StUB
3. Pause
4. Impulsvorträge von Fachexperten
5. Große Fragerunde





Das Wichtigste zur StUB

Drei Städte. Eine Straßenbahn. Unsere StUB.



- **Betriebsart:** Straßenbahn
- **Streckenverlauf:** von Nürnberg („Am Wegfeld“) über Erlangen nach Herzogenaurach
- **Streckenlänge:** ca. 26 km +18 km Ostast
- **Taktung:** 10-Minuten-Takt (tagsüber) + HVZ-Verstärker
- **Haltestellen:** 31 (barrierearm)
- **Besonderheiten:** vollständiger Streckenneubau, aktuell größtes Straßenbahnneubauprojekt in Deutschland



HERZOGENAURACH



Ostast der StUB
bis Eckental

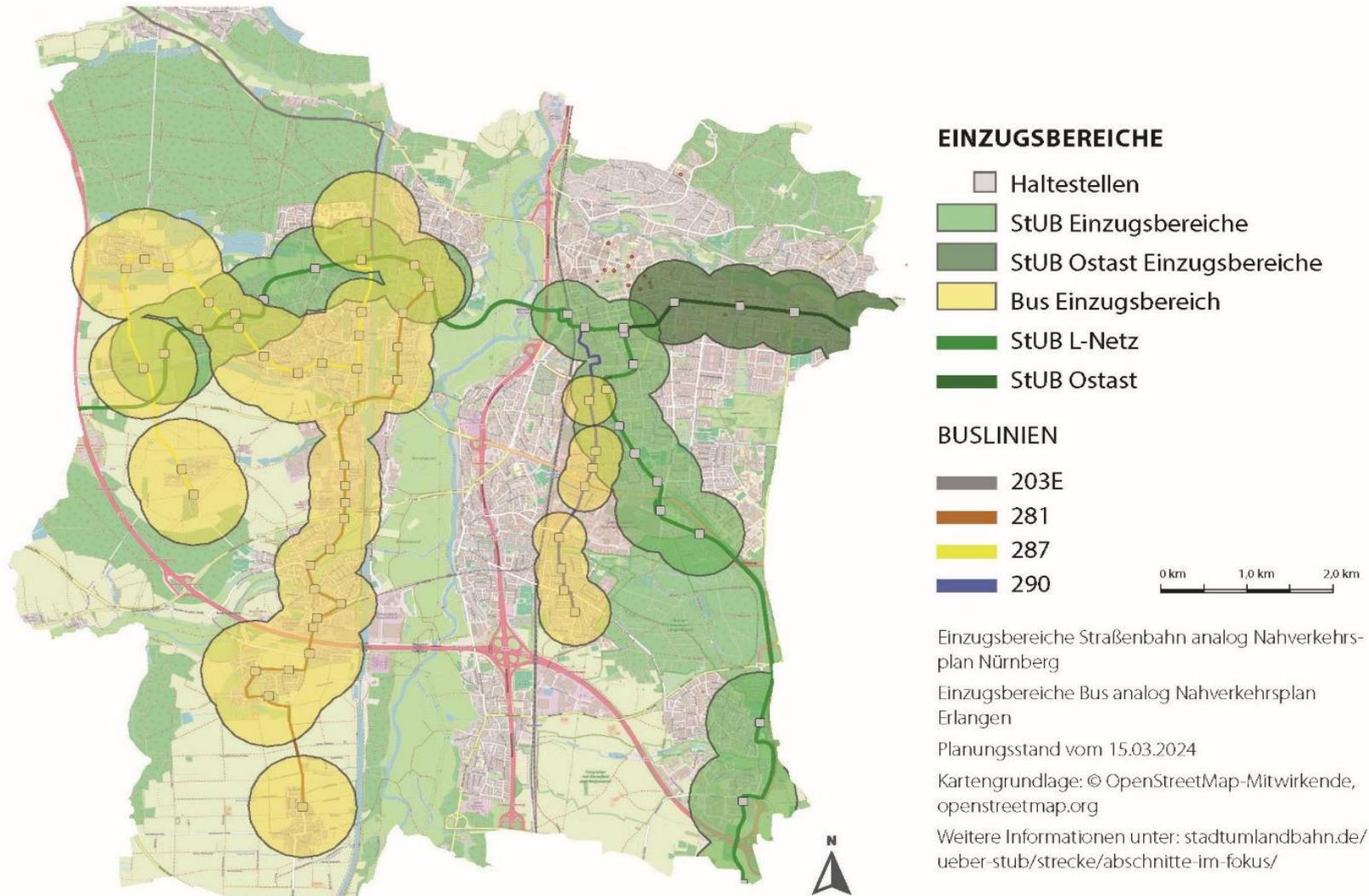
Die StUB im Zentrum der Metropolregion



Die StUB ist eine effiziente und attraktive Lösung zur Abwicklung des überdurchschnittlich hohen Pendelverkehrs in Erlangen und der Region.

- Große Unternehmen brauchen gute Infrastruktur: Staedtler, Siemens, adidas, Puma, Schaeffler
- Verbindung vieler Standorte der FAU von Nürnberg bis Erlangen
- Sicherung von Standortattraktivität und Wohlstand
- Weiteres Zusammenwachsen der Metropolregion
- Stärkung der Innenstädte: Kultur, Gastronomie und Handel profitieren von einer attraktiven Innenstadt und optimierter Erreichbarkeit

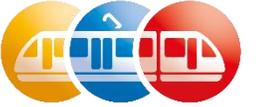
Fast ganz Erlangen profitiert von der StUB



Neben denen, die mit der StUB fahren können (grün), profitieren viele Menschen von erheblichen Fahrzeitverkürzungen mit dem Bus in die Innenstadt (gelb)

Über **63.000** Menschen mit Hauptwohnsitz leben in den markieren Einzugsbereichen.

Der Nutzen übersteigt die Kosten bei Weitem

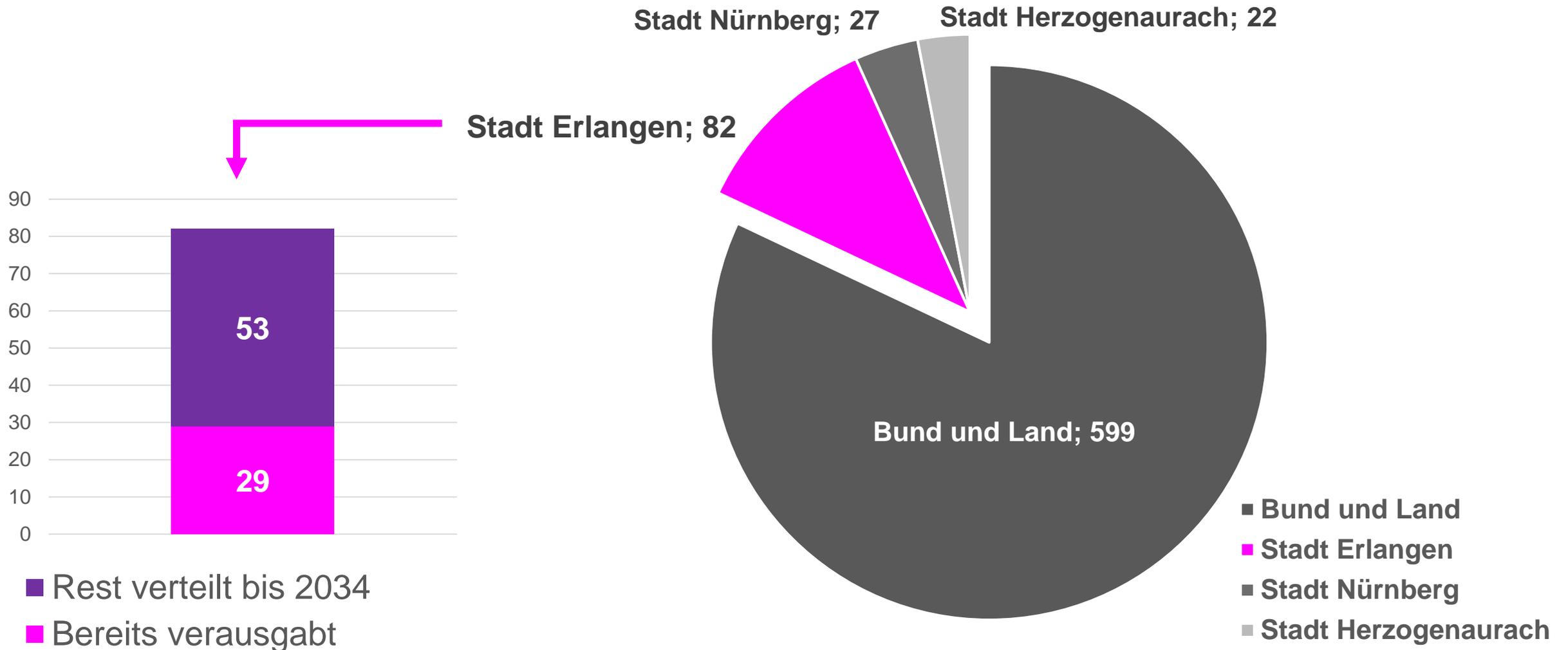


Der Nutzen-Kosten-Indikator liegt bei **2,0**.

- Deutschlandweit einheitliche Ermittlung nach Standardisierter Bewertung
- Volkswirtschaftlicher Nutzen ist doppelt so hoch wie die Kosten

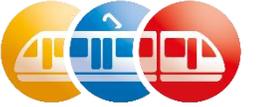
Die StUB ist für die Städte finanzierbar

635 Mio. € Investitionskosten und 95 Mio. € Planungskosten verteilen sich:



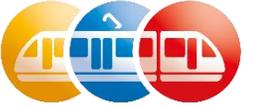
Fast alle Investitionen der StUB sind förderfähig

90 % Förderung durch Bund und Land



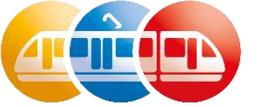
- Förderfähig:
 - Anlagen der StUB (Gleise, Haltestellen, Ingenieurbauwerke etc.)
 - Planungskosten (10% der Investitionskosten)
 - Grunderwerb, der für die StUB erforderlich ist
 - Verlegen von Leitungen, Radwegen, Straßen im Rahmen des StUB-Baus
 - Kostensteigerungen, solange der NKI über 1 bleibt
- Nicht förderfähig:
 - Fahrscheinautomaten
 - Extrawünsche der Städte über den Standard hinaus

Das finanzielle Risiko von Kostensteigerungen ist gering



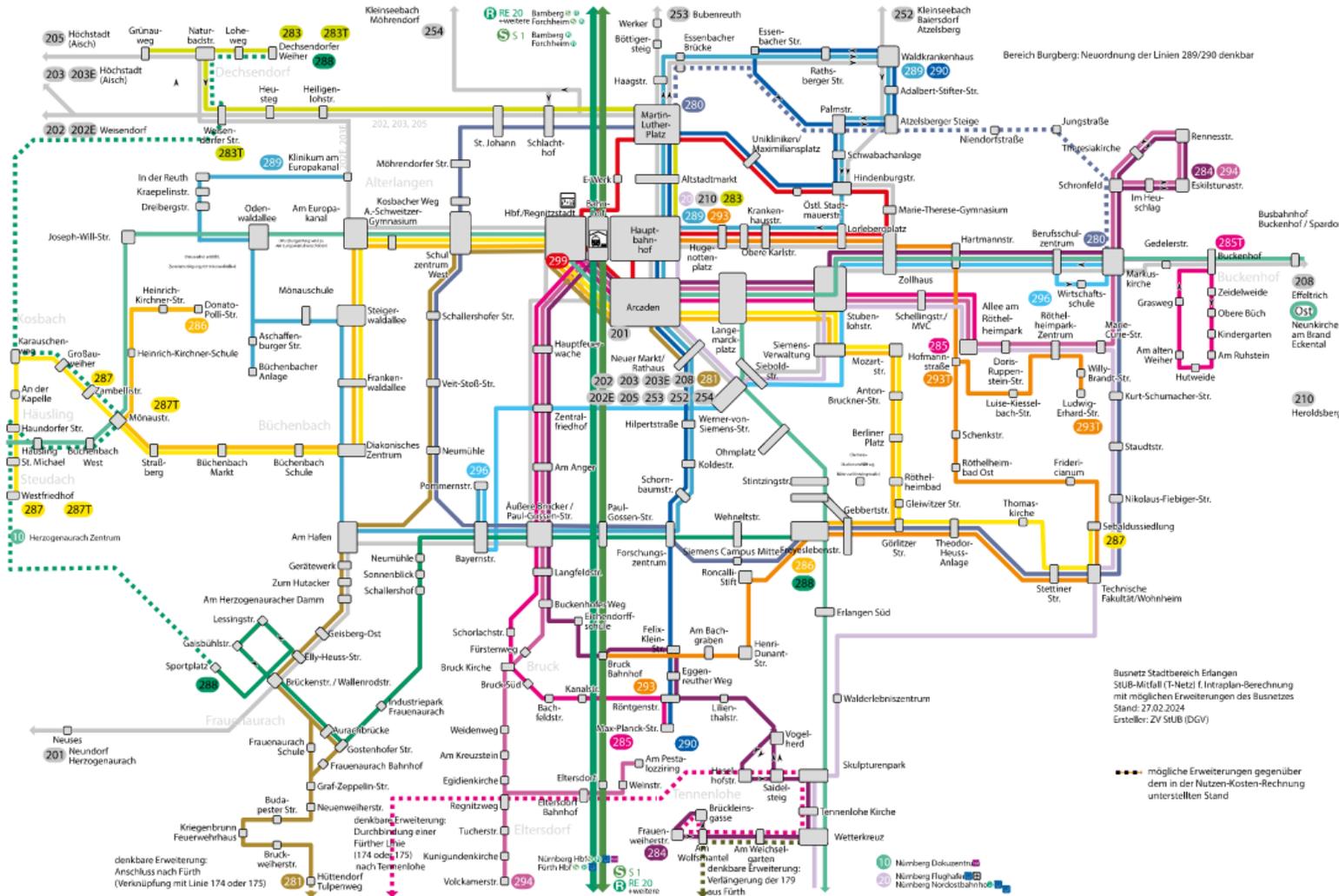
- Inflation:
 - Förderunschädlich, da Ermittlung der Förderfähigkeit auf Basis des Preisstandes von 2016
- Umplanungen oder Unvorhergesehenes:
 - 20% Risikopuffer in ausgewiesenen Investitionskosten enthalten
 - Kostensteigerungen außerhalb der Inflation förderfähig, solange NKI weiterhin über 1 liegt
- Verbleibender Eigenanteil sinkt mit Planungsfortschritt, weil Planungskosten darauf angerechnet werden

Mit 10% mehr jährlichen Kosten für den Stadtverkehr erreicht Erlangen eine neue Qualität des ÖPNV



- Betriebs- und Unterhaltskosten (inkl. Abschreibungen für Fahrzeuge) belaufen sich auf jährlich ca. **10% des Verlustausgleichs für den Stadtbusverkehr** (1,2 Mio. €)
- Damit erreicht die Stadt eine **erhebliche Verkehrsverlagerung**:
 - Jährlich 47 Mio. PKW-km werden auf den ÖPNV-verlagert
 - Täglich fahren 9000 Fahrgäste mit der StUB, die sonst Auto gefahren wären
- Weitere Facetten der **Qualitätsverbesserung**:
 - 10-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit bis zu 5-Minuten-Takt
 - Erhebliche Fahrzeitverbesserungen vom Stadtwesten in die Innenstadt mit Bus und StUB
 - Lösung seit Jahrzehnten bestehender Probleme im Erlanger Busnetz

Quantensprung im Busnetz



Direktere und schnellere Verbindungen in die Innenstadt

Dezentrale Verknüpfungspunkte

Entlastung Goethestr., Heuwaagstr., Hugenottenplatz

Ermöglichung einer vollständigen Ringlinie

Neue und beschleunigte Busverbindungen

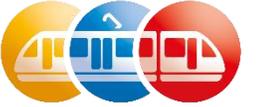
Beispiele für verbesserte Fahrzeiten mit Bus und StUB



- Klinikum Am Europakanal bis Hauptbahnhof 8 Minuten bisher 22 (mit Umst.)
- Am Hafen bis Hauptbahnhof 8 Minuten bisher 19
- Schulzentrum West bis Hauptbahnhof 3 Minuten bisher 11

- Büchenbach Markt bis Arcaden 13 Minuten bisher 23
- Brückenstraße (Frauena.) bis Arcaden 16 Minuten bisher 23
- Mönaustraße/Lindnerstr. bis Arcaden (StUB) 10 Minuten bisher 26

Mit der StUB verbessern sich die Erreichbarkeit und Attraktivität der Erlanger Innenstadt



Verbindung
der
Fußgänger-
zone

Entlastung
Goethestr./
Heuwaagstr.

Hugenotten-
platz wird
Stadtplatz

Klimagerechter
Platz und
zentrale ÖPNV-
Verknüpfung vor
den Arcaden

Keine
Verschlechterung
der Erreichbarkeit
der Innenstadt für
Autos



Die Bauzeit: gemeinsam schaffen, weil es sich lohnt



- Bauzeit: 6 Jahre für gesamte Strecke, aber abschnittsweise mit kürzeren Bauzeiten
- Ziel: Minimierung der Einschränkungen für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende
- Maßnahmen:
 - Gemeinsame Entwicklung von Maßnahmen während der Bauzeit mit Wirtschaftsvertretungen
 - Kommunikation vor und während der Bauzeit mit Anliegern
 - Sicherstellung von Erreichbarkeit und Zugänglichkeit
 - Baustellenmarketing für die Innenstadt
 - Abstimmung mit weiteren Bauvorhaben oder -notwendigkeiten zum Vermeiden doppelter Einschränkungen

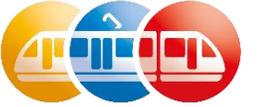
Neuaufteilung des Straßenraums mit System und ohne Ideologie



Regnitzquerung – eine Brücke nur für den ÖPNV: In wenigen Minuten vom Stadtwesten in die Innenstadt

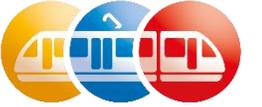


Der Flächenbedarf ist vergleichsweise gering



- Bedarf landwirtschaftlicher Flächen: ca. **18 ha für die gesamte Strecke**
 - Nürnberg: ca. 8,3 ha, davon ca. 1,7 ha Park & Ride / Bus (entspricht 288 m x 288 m)
 - Erlangen: ca. 6,3 ha (entspricht 251 m x 251 m)
 - Herzogenaurach: ca. 3,8 ha, davon ca. 1,2 ha Park & Ride / Bus (entspricht 195 m x 195 m)
- Bedarf forstwirtschaftlicher Flächen: ca. **2,5 ha für die gesamte Strecke**
- Zusätzlicher Bedarf: Ausgleichsflächen, temporäre Flächen für Baustelleneinrichtung
- Zum Vergleich
 - Die Autobahn-Anschlussstelle 84 Erlangen-Tennenlohe ca. 15,4 ha
 - die Tank & Rast-Anlage Aurach an der A3 ca. 15,1 ha
 - das Autobahnkreuz 83 Fürth / Erlangen ca. 28,5 ha
 - Anschlussbereich B 4 / Weinstraße / Kurt-Schumacher-Str. ca. 6,5 ha

Die CO₂-Investitionen in den Bau amortisieren sich nach wenigen Jahren



Die Amortisationszeit in Bezug auf CO₂ beträgt inkl. Risikopuffer weniger als 10 Jahre.

Bau der StUB: 61.688 t CO₂-Äquivalente

Jährliche Einsparungen aus Betrieb und Fahrzeugherstellung: 8473 t CO₂-Äquivalente

= Amortisationszeit ca. 7 Jahre

Risikopuffer: 30% mehr Emissionen beim Bau → 80.194,4 t CO₂

= Amortisationszeit ca. 9,5 Jahre

Die finale CO₂-Bilanz liegt nach Ende der Entwurfsplanung vor.

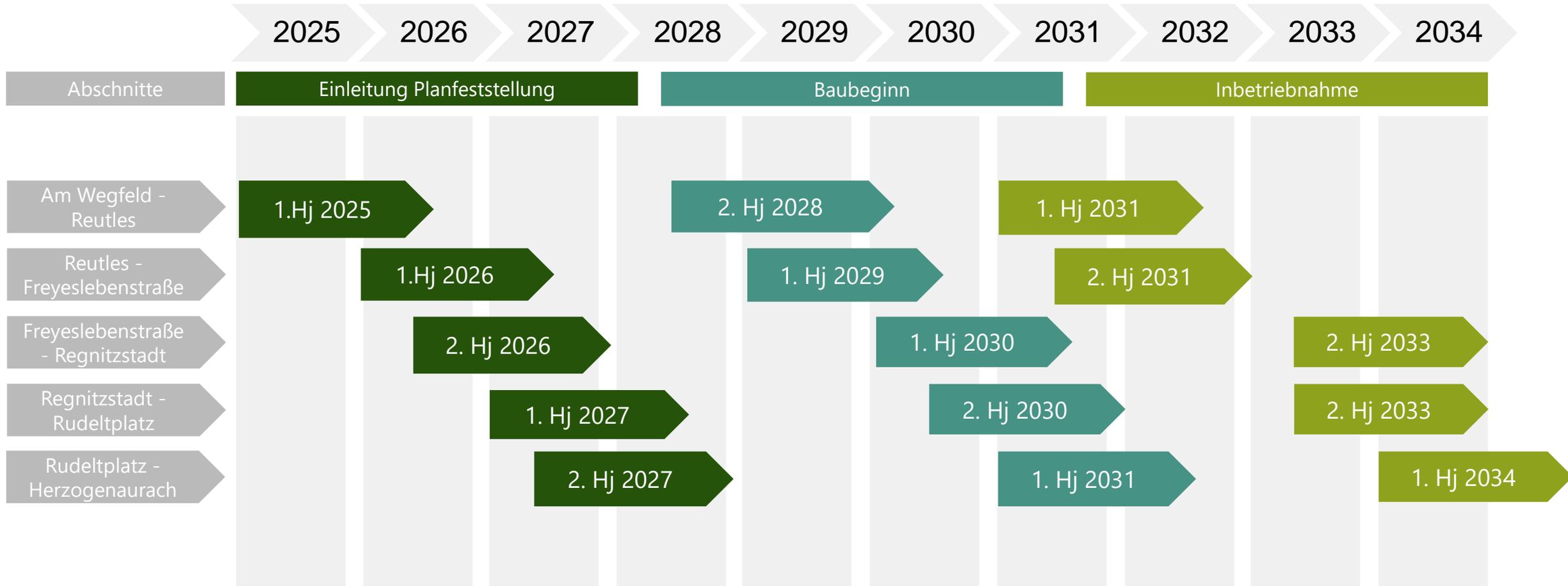
Alternativen wurden geprüft.



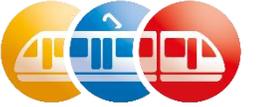
Keine uns bekannte Alternative erreicht auch nur ansatzweise den Nutzen der StUB.

- Geprüft wurden u.a. ein erweitertes Bussystem mit eigenen Spuren, Aurachtalbahn, Magnetschwebebahn, Seilbahnen
- „Mehr Busse“ ohne zusätzliche Infrastruktur sind keine Lösung (keine signifikante Verlagerungswirkung, Nicht-Lösung der Probleme im ÖPNV)
- Für eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV-Anteils wäre bei einer Buslösung fast genauso viel **Infrastruktur** (Busspuren, Regnitzquerung nur für ÖPNV) nötig wie bei der StUB, eine Bundesförderung existiert dazu nicht
- Moderne Entwicklungen (z.B.: autonome Busse, flexible Fahrrouten, Carsharing etc.) ergänzen die StUB, es braucht aber immer ein **leistungsfähiges Massentransportmittel** entlang einer festen Strecke mit vielen Fahrbeziehungen

Aktueller Zeitplan: Endspurt der StUB-Planungen



Der nächste Schritt: der Ostast



- 2. Ausbaustufe
- Aktuelles Ziel: Aktualisieren der Planungen von 1993 um Kostenschätzung zu erstellen
- Nächster Schritt: Prüfung Förderfähigkeit gemeinsam mit L-Netz
- Politische Entscheidung über Bau noch ausstehend
- Verläuft weitestgehend entlang der Trasse der stillgelegten „SeKu“, aber geplant als moderne Straßenbahn



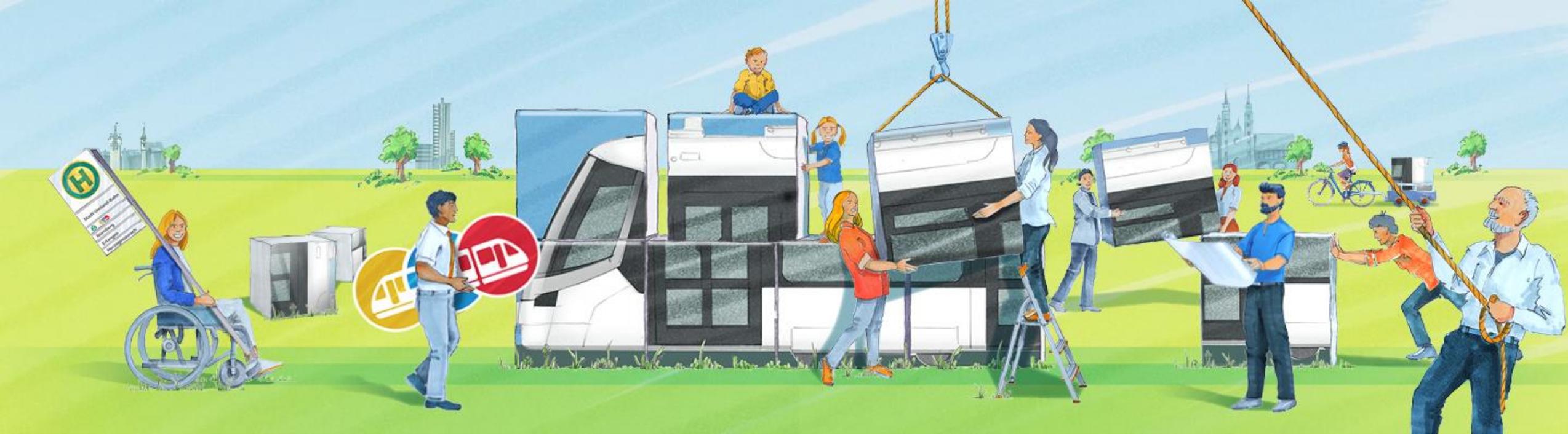


Pause



Zeit für Fragen





Kontakt



Mandy Guttzeit
Geschäftsleiterin



Dr. Stefan Opheys
Technischer Leiter



Daniel Große-Verspohl
Kaufmännischer Leiter



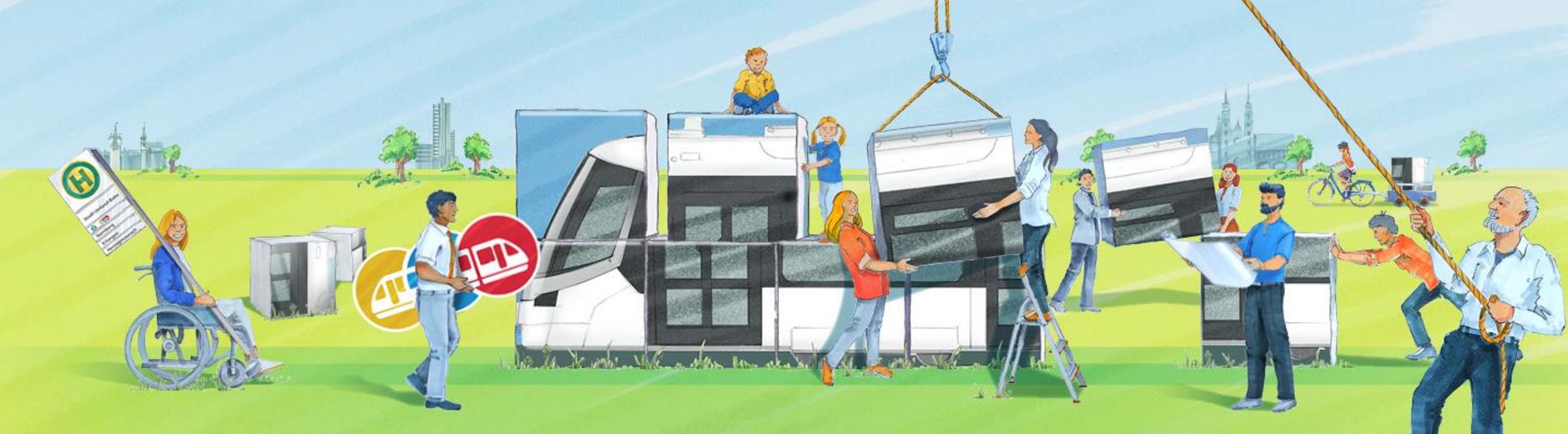
StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Nürnberger Straße 69
91052 Erlangen

Telefon: 09131 / 933 084 0
Telefax: 09131 / 933 084 11

E-Mail: info@stadtumlandbahn.de
www.stadtumlandbahn.de

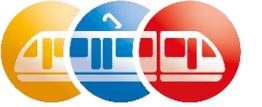


StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Vielen Dank!

Vergleich mit anderen öffentlichen Investitionen



- Sanierung Berufsschule Erlangen 76 Mio. €
- Sanierung Rathaus Herzogenaurach ca. 40 Mio. €
- Mobilitätsbeschluss der Stadt Nürnberg zum Ausbau des ÖPNV und Stärkung Radverkehr 400 Mio. €
- Sanierung Hafibrücken Nürnberg Eigenanteil 157 Mio. €
- Neubau Erziehungswissenschaftliches Zentrum Nürnberg-Thon 300 Mio. €
- Sanierung und Ausbau des Himbeerpalastes 200 Mio. €
- Schleuse Kriegenbrunn 290 Mio. €
- Autobahnkreuz A 73/A 3 Erlangen 227 Mio. €
- Sechsstreifiger Ausbau A3 1,5 Mrd. €