

Sachdarstellung für die städtische Internetseite „Stadtentwicklungsprojekte“ zur Stadt- Umland-Bahn Erlangen, kurz „StUB“

Was ist die StUB?

Die StUB ist eine Straßenbahn, die auf Basis des in Nürnberg bereits fahrenden Systems von Fahrzeugen die Stadt Erlangen und sein Umland erschließen soll. Dazu zählen in der ursprünglichen Form die Verbindungen zwischen...

- ...Nürnberg-Wegfeld (nördlich von Nürnberg-Thon an der B4, dem heutigen End-Halt mit Wendeschleifen der Straßenbahnen Nürnbergs) über Tennenlohe bis Erlangen Bahnhof
- ... Erlangen Bahnhof nach Westen über ER-Büchenbach bis Herzogenaurach Zentrum
- ... Erlangen Bahnhof nach Osten über Buckenhof, Uttenreuth bis nach Eckental

Diese drei Äste bilden in der Landkarte ein „T“, so dass oft vom „StUB-T“ die Rede ist. Hin-gegen bezeichnet die „L-Variante“ nur die Äste a. und b., also von Nürnberg über Erlangen nach Herzogenaurach (Anm.: Die Trassen ergeben grob ein auf den Kopf gestelltes „L“).

Wo möglich wurde bei der bisherigen Trassenplanung versucht, die neuen Schienenstränge neben bestehenden Verkehrswegen, meist Straßen zu bauen, damit ein neues, vom Autoverkehr unabhängiges Verkehrssystem entsteht. Je näher man den Zentren der Städte kommt, fehlen Freiräume, so dass die StUB hier im Straßenraum geführt werden muss (v.a. in Erlangen, Herzogenaurach, Buckenhof, Uttenreuth). Der Streckenteil in Nürnberg kann dagegen fast ausschließlich auf „freier“ Fläche (z.B. landwirtschaftliche Nutzflächen) neben der Bundesstraße B4 geführt werden. Derzeit wird bereits das Teilstück von N.-Thon bis N.-Wegfeld (etwa auf Höhe des Airports Nürnberg) gebaut. [vgl. auch: http://de.wikipedia.org/wiki/Erlangen#Stadt-Umland-Bahn_.28Planung.29]

Wer ist für die StUB zuständig?

Als Straßenbahn zählt die StUB zum so genannten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und nicht wie z.B. S-Bahnen oder Regionalzüge zum Schienen-Personennahverkehr (SPNV). Ein wichtiger Unterschied besteht darin, dass SPNV vom Land Bayern bei der DB bestellt wird und die Finanzierung damit nicht den betroffenen Kommunen obliegt. Für den ÖPNV sind hingegen die Kommunen zuständig, auf deren Boden der Verkehr organisiert wird. Das

bedeutet, dass bei der StUB Organisation und Finanzierung primär Aufgabe der betroffenen Kommunen (bzw. Gebietskörperschaften) Stadt Nürnberg (N), Stadt Erlangen (ER) und des Landkreises Erlangen-Höchstadt (ERH) ist, wobei diese Zuschüsse von Seiten der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Bayern erhalten (Stichwort „Förderung des Landes durch den Bund nach GVFG“; GVFG: kurz „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ bzw. formal:

„Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“).

In der ursprünglichen, o.g. Variante mit dem Ost-Ast bis Eckental würde auch Neunkirchen a. Br. mit angebunden. Damit wäre auch der Landkreis Forchheim (FO) beteiligt gewesen. Da die 2012 durch die politischen Gremien in ER, ERH und N beschlossene und für Zuschüsse durch Bund und Land beantragte Variante aber einen verkürzten Ast nur bis Uttenreuth vorsieht, ist der Landkreis FO nicht mehr beteiligt (vgl. Abb. 1, Quelle: BPR).

In etwa in den Jahren 2008 bis 2012 wurden nach dem sogenannten „Standardisierten Verfahren“ Berechnungen angestellt, die belegen sollten, dass das Nutzen/Kosten-Verhältnis für die

T-Variante über 1,0 liegt. Es hat sich gezeigt, dass auf Grund des Ost-Astes bis Eckental dies derzeit nicht erreicht werden konnte. Erst durch Kürzen des Ost-Astes bis Uttenreuth konnte der Faktor 1,1 erreicht werden. Die Stadt Herzogenaurach konnte mit einem eigenen, vom bestehenden „T-Gutachten“ abgeleiteten Gutachten zur L-Variante zeigen, dass diese sogar im Vergleich dazu noch besser, etwa bei 1,2 abschneidet. Das Überschreiten der 1,0 ist eine der Grundvoraussetzungen, dass das Projekt überhaupt bzgl. seiner Förderfähigkeit beim Bund angemeldet werden kann.

Wie verläuft die StUB in Herzogenaurach?

Der West-Ast der StUB verläuft über ER-Büchenbach südlich von ER-Häusling über die Autobahn A3 (zwischen „Auracher Löchle“ und Raststätte Aurach) südlich von Haundorf nach Herzogenaurach. Im Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenaurach ist die Trasse seit langem als „freizuhalten“ eingezeichnet. Alle Bauvorhaben der letzten ca. 20 Jahre haben dies auch so eingehalten. Im Detail verläuft die Trasse in etwa südlich der heutigen World of Sports der Fa. adidas (südlich des Gebäudes „Laces“), direkt nördlich des Novina Hotels Richtung Westen, um dann den Olympiaring zu queren und neben der Straße „Zum Flughafen“ in Richtung Innenstadt zu schwenken. Die Kreuzung mit dem Hans-Ort-Ring wird gequert (vorr.

mit eigener Vorrangschaltung/Ampel) und dann in den Fahrbahnbereich einflanscht. So verläuft dann die Strecke bis ins Zentrum auf der Straße „Zum Flughafen“ (als „Straßenbahn“), über den Kreisverkehr an der Polizei hinweg zum Endhalt. Für den Endhalt gibt es zwei Optionen. Einmal nördlich der Aurach (im Bereich südlich des Kreisverkehrs/Parkplatz „An der Schütt“) und einmal südlich der Aurach auf der Fläche des ehemaligen Bahnhofs, nördlich des Haupteingangs der Fa. Schaeffler. Eine Grafik (Abb. 2) (Auszug aus Übersichtslageplan; Quelle: Auftrag VGN in Zus.-Arb. mit Intraplan, Ausf. BPR 4/2012) zeigt den Verlauf mit der groben Lage möglicher Haltestellen. Es handelt sich dabei wohlgerneht nur um den groben Verlauf. Details bzw. der exakte Verlauf müssten erst im Rahmen einer entsprechenden Ausführungsplanung ausgestaltet werden und hätten Rechtskraft erst nach einem Planfeststellungsbeschluss. Derzeit liegt nur dieser ungefähre Verlauf fest, für den eine Kostenschätzung erfolgte. Es ist klar, dass ein solcher Neubau einer Schienentrasse deutliche Umgestaltungen des Verkehrsraums erfordern würde.

Welche politischen Beschlüsse zur StUB gibt es und wie ist die aktuelle Sachlage?

Per politischen Beschluss im Stadtrat bzw. Kreistag hatten die drei bestimmenden Gebietskörperschaften N, ER und ERH je bis Ende September 2012 ihre Zustimmung zur Beantragung der reduzierten T-Variante erteilt. Der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach hatte parallel hierzu ebenfalls seine Unterstützung zugesagt und dazu auch den Beschluss gefasst, den Planungsleistungsanteil des Landkreises ERH mit 3 Mio. EUR und den Landkreis-Anteil beim Bau mit 7 Mio. EUR zusätzlich zu unterstützen. Die Beantragung beim Bund war erfolgreich und das Projekt „StUB Erlangen“ wurde aufgenommen. Es findet sich nun bei den kommunalen Projekten Bayerns mit Kategorie C, wie es das Bayerische Wirtschaftsministerium Ende September 2013 mitgeteilt hat (weiterführender Link zum Vergleichsgutachten zwischen der Regional optimierten Busvariante und der StUB in der beschlossenen „Reduktionsvariante Uttenreuth“: http://www.vgn.de/stub_erlangen.pdf).

Auf Grund der trotz der Förderquoten noch sehr hohen Eigenanteile, insbesondere auf Seiten des Landkreises ERH und der Stadt ER, besteht die politische Forderung, dass das Land Bayern seine Förderquote noch anhebt (sehr vereinfachter Sprachgebrauch: „um von 80 auf 90% zu kommen“) und auch die Teile der Schienenwegeinvestition fördert, die im Straßenraum stattfindet (Anm.: in Westdeutschland sind derzeit Schienenwege, die neu im Straßenraum gebaut werden bzw. nicht auf eigenen Trassen verlaufen, nicht förderfähig).

Insbesondere seit etwa Mai/Juni 2014 arbeiten die Gebietskörperschaften N, ER und ERH gemeinsam auf Verwaltungsebene intensiv an einer Vereinbarung für eine

handlungsfähige Gesellschaftsform „Zweckverband StUB“, der dann nach einer Gründung aktiv die Umsetzung des neuen Verkehrsmittels für N, ER und ERH betreiben soll.

Bezüglich des Planungsprozesses steht die Zweckverbandsgründung an. Die Stadträte in Nürnberg und Erlangen haben dieser Gründung bzw. der Vereinbarung im Spätherbst 2014 zugestimmt.

Ein Zweckverband ist nötig, um eine handlungsfähige zentrale Einheit zu haben, die zunächst den Planungsprozess und – nach weiteren politischen Entscheidungen – dann auch einmal Bau und Betrieb organisiert. Es gibt damit dann einen zentralen Ansprechpartner. Der Zweckverband muss eine personell ausgestattete Geschäftsstelle haben. Es ist von drei Mitarbeitern auszugehen, Geschäftsführung, Projektsteuerer und Bürokraft. Die Kosten hierfür sind laufende Verwaltungskosten, die nach dem Territorialprinzip von den drei beteiligten Kommunen getragen werden.

Der Beitritt des Landkreises ERH zum Zweckverband kann auf Grund des Ergebnisses des Bürgerentscheids im Landkreis am 19.4.2015 nun nicht geschehen. Eine Mehrheit im Landkreis Erlangen-Höchststadt stimmte gegen den Beitritt des Landkreises zum „Zweckverband StUB“. Da sich in Herzogenaurach allerdings mit 75,9% eine überaus große Mehrheit der Wähler/innen für den Zweckverbandsbeitritt ausgesprochen hat, prüft die Stadt Herzogenaurach nun die Möglichkeit, die ÖPNV-Aufgabe bzgl. StUB vom Landkreis übertragen zu bekommen und dann gemeinsam mit den Städten Erlangen und Nürnberg auf Basis der sogenannte L-Variante den Zweckverband zu gründen. Die L-Variante ist lediglich eine Ableitung von der T-Variante, bei der der Ost-Ast entfällt und somit die verbleibende StUB-Strecke, die sich auf der Fläche des Landkreises befindet, ausschließlich auf dem Stadtgebiet der Stadt Herzogenaurach verläuft. Im September 2011 wurde, zu gleichen Teilen finanziert von der Stadt Herzogenaurach und dem Bayerischen Wirtschaftsministerium (das damals noch für den Verkehr zuständig war, heute ist dieser dem Innenministerium zugeordnet), diese Variante von den gleichen Gutachtern der T-Variante untersucht. Das „L“ konnte einen geringfügig höheren Kosten-Nutzen-Faktor als das bereits förderwürdige „T“ aufweisen.

Zweckverband StUB

Am 31. März 2016 erhielten die Kommunen Erlangen, Herzogenaurach und Nürnberg von Innenminister Joachim Hermann den offiziellen Genehmigungsbescheid für die Gründung der Körperschaft, die zunächst für die Planung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) zuständig ist. Die

StUB wird als Stadtbahn die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach miteinander verbinden.

Alle weiteren Entwicklungen entnehmen Sie bitte der Homepage des „Zweckverband StUB“ unter <https://www.stadtumlandbahn.de/>

Dr. German Hacker
Erster Bürgermeister