

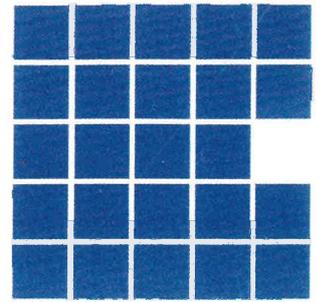


**Landkreis
Erlangen-
Höchstadt**



**Landkreis
Forchheim**

Stadt Erlangen



Dokumentation

Die Stadt-Umland-Bahn

Erlangen - Neunkirchen a. Br.
Eckental

Juli 1996
Reproduktion Mai 2018



Geleitwort

Eines der großen Probleme unseres Ballungsraumes ist der zunehmende Autoverkehr, der vor allem die Menschen in den größeren Städten durch **Lärm** und **schlechte Luft** erheblich belastet. Aber allein schon die viel Zeit und damit auch Geld kostenden täglichen Staus auf den Straßen machen deutlich, daß mehr motorisierter Individualverkehr auf Busse und Bahnen verlagert werden muß.

Die Stadt Erlangen hat sich deshalb gemeinsam mit den beiden Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Forchheim vor rund fünf Jahren entschlossen zu handeln. Mit der Planung und dem späteren Bau einer **Stadt-Umland-Bahn (StUB)**, einem straßenbahnähnlichen System mit teils eigenen, teils straßengebundenen Gleiskörpern, soll ein wesentlicher Beitrag dazu geleistet werden, die mittel-fränkische Wirtschaftsregion als einen für Menschen und Unternehmen europaweit attraktiven Standort mit hohem Wohn- und Freizeitwert zu erhalten.

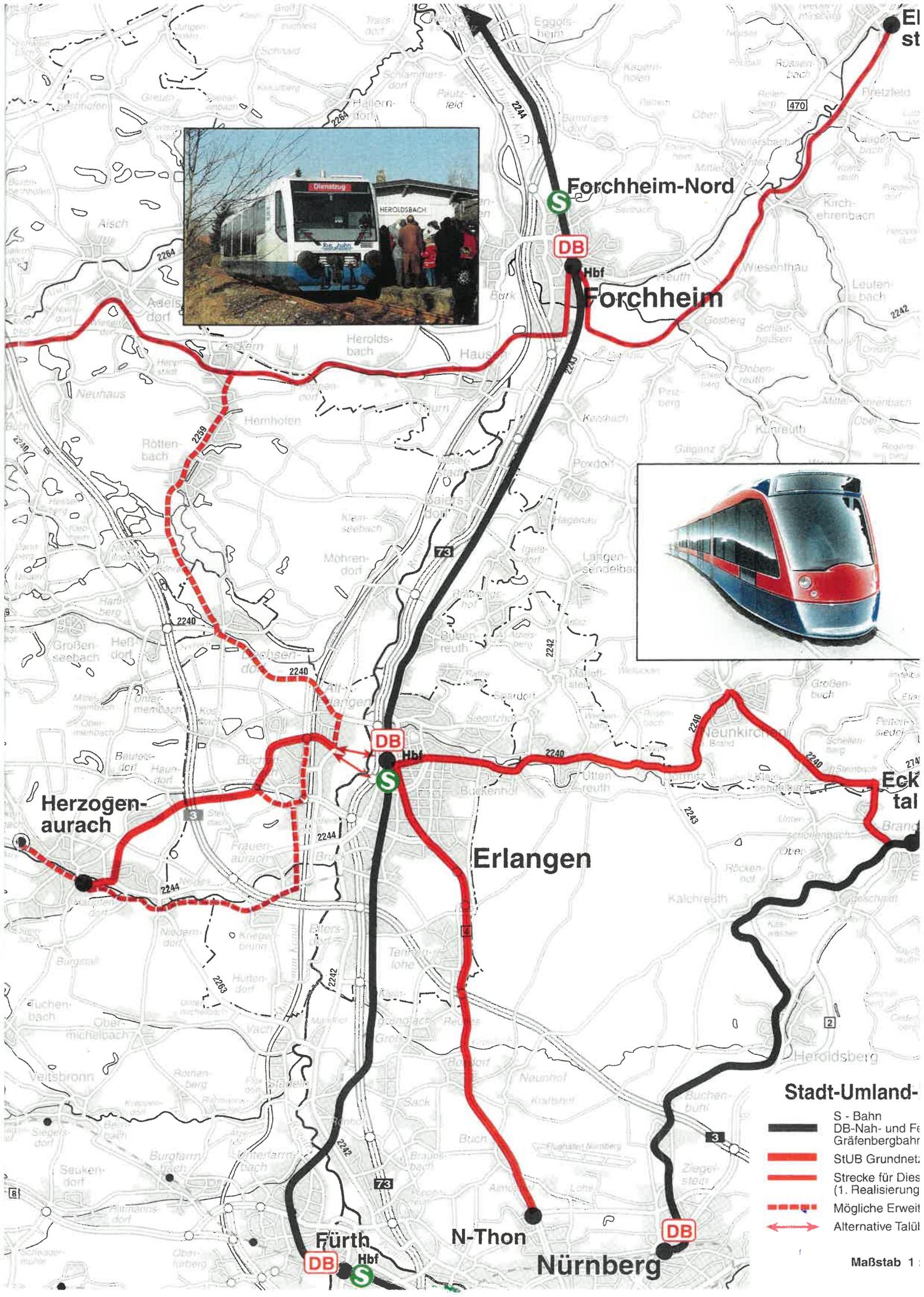
Die Repräsentanten der drei Gebietskörperschaften sind überzeugt, daß es der öffentlichen Hand auch heute, in Zeiten leerer Kassen, erlaubt sein muß, **Projekte** zu planen und auf den Weg zu bringen, die beträchtliche finanzielle Mittel erfordern werden, die aber morgen zur **Lösung unserer Probleme** unerlässlich sind. Ein Stillstand bei der Planung wäre ein Rückschritt bei der Bewältigung einer großen Zukunftsaufgabe.

Dr. Siegfried Balleis
Oberbürgermeister

Franz Krug
Landrat

Reinhardt Glauber
Landrat





Stadt-Umland-

-  S - Bahn
-  DB-Nah- und Fernverkehrs
-  StUB Grundnetz
-  Strecke für Diesel (1. Realisierung)
-  Mögliche Erweiterung
-  Alternative Talübergänge



Chronik

1990

Erste Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssituation durch gemeinsame Planungen für Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

1991

Vorstudie untersucht verschiedene Betriebskonzepte für eine Stadt-Umland-Bahn.

1992

Machbarkeitsstudie zur technischen Durchführbarkeit einer StUB, der Förderung ihrer Akzeptanz bei Städten und Gemeinden und zur Festlegung eines Maximalnetzes, das der Trassensicherung zugrunde gelegt wurde.

Parallel dazu werden Nutzen und Kosten nach einem standardisierten Bewertungsverfahren untersucht.

1994

Streckennetzbeschuß zur Trassensicherung durch den Erlanger Stadtrat bzw. die beiden Kreistage Erlangen-Höchststadt und Forchheim.

1995

Grundsatzbeschuß der Gebietskörperschaften zum Bau und Betrieb eines StUB-Grundnetzes sowie Abschluß einer Zweckvereinbarung durch den Erlanger Oberbürgermeister und die beiden Landräte.

1995

Antrag auf staatliche Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes sowie dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) bei der Regierung von Mittelfranken.

1996

Beginn des Prüfungsverfahrens durch die Regierung von Mittelfranken vor allem im Hinblick auf die Frage, ob eine Anmeldung des StUB-Projektes zur Aufnahme in die Förderprogramme von Bund bzw. Land möglich ist.

Parallel dazu klären die Bauverwaltungen der Regierungen von Mittel- und Oberfranken, ob die vorliegende Planung bezüglich der inner- und außerörtlichen Gleiskörperführung realisierbar ist.

ahn (StUB)

verkehr

echttriebwagen
(Ufe)

ung

gänge

20.000



Finanzen

Die Befürworter einer Stadt-Umland-Bahn sind sich einig, daß dieses Projekt verkehrspolitisch sinnvoll, ja notwendig ist, um die bekannten Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Allen Beteiligten war aber stets auch bewußt, daß angesichts der mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen erheblichen Kosten und der angespannten Haushalte am Anfang eine sehr genaue **Nutzen-Kosten-Analyse** würde stehen müssen.

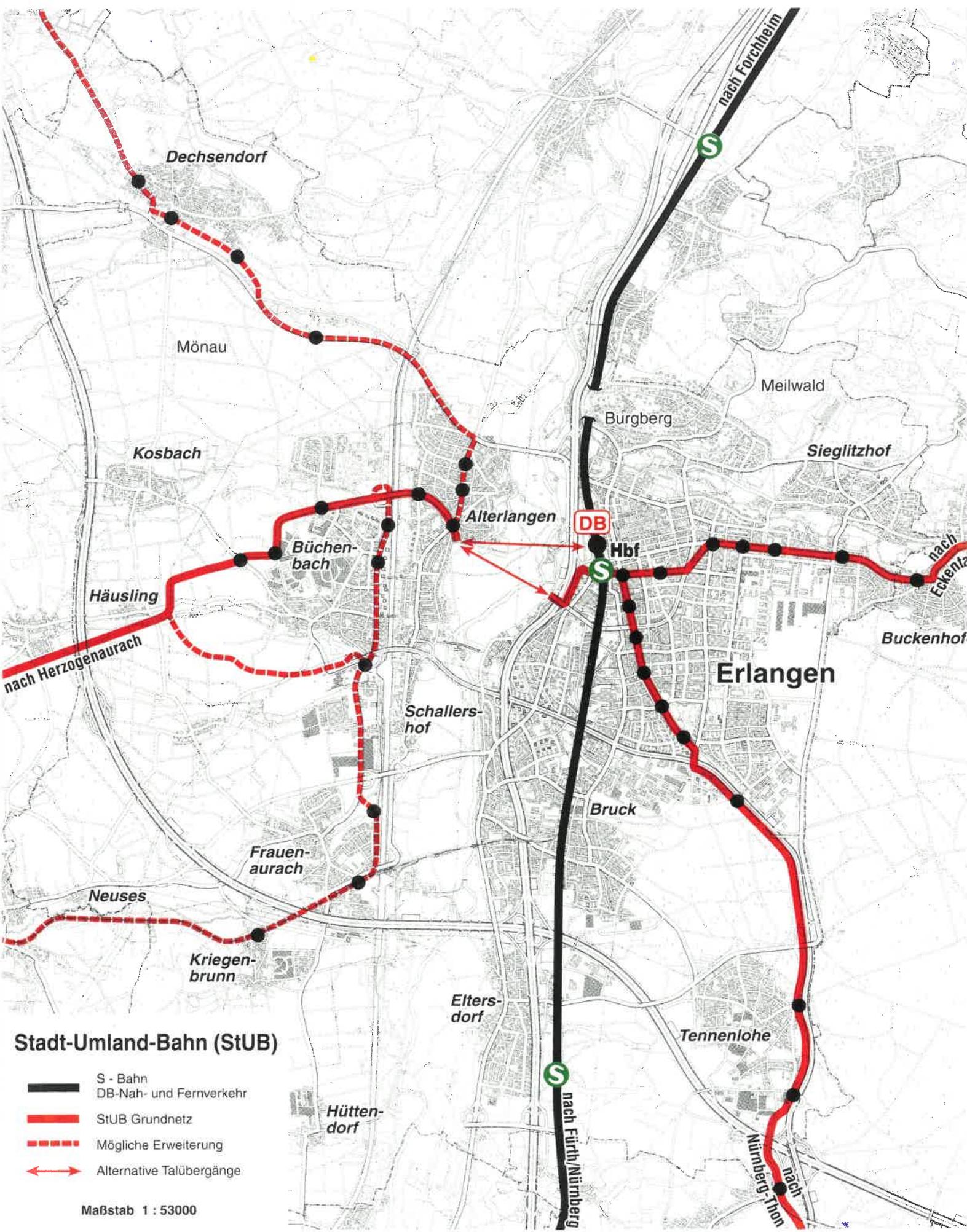
Deshalb wurden insgesamt sieben verschiedene Netzgestaltungen (sog. Planfälle) auf das Verhältnis von voraussichtlicher Fahrgastzahl und erforderlichem finanziellen Aufwand für Einrichtung und Betrieb untersucht. Dabei ergab sich für ein sog. **Grundnetz** (42 km) der sehr günstige **Nutzen-Kosten-Faktor** von 1,48. D. h. jeder eingesetzten Mark steht ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen im Wert von 1,48 DM gegenüber. Dieses Grundnetz ist deswegen in der Planung als erster Teil des Gesamtprojektes Stadt-Umland-Bahn für die Realisierung vorgesehen. Das T-förmige Streckennetz reicht von Herzogenaurach über Erlangen nach Eckental und im Süden von Erlangen nach Nürnberg/Thon.

Für die **gesamtwirtschaftliche Bewertung** wurden neben rein betriebswirtschaftlichen Faktoren z. B. auch ökologische Aspekte, wie die Verringerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr, die Reduzierung von Reisezeiten im ÖPNV, die Entlastung der Versicherungen von Unfallschäden, aber auch der Rückgang von Flächenverbrauch und Abgasimmissionen und damit eine Entlastung der Umweltschutzetats der öffentlichen Hand berücksichtigt.

Die **Investitionskosten** für Schienenwege, Fahrzeuge, Haltestellen usw. belaufen sich nach den derzeitigen Berechnungen auf ca. 640 Mio. DM. Bund und Land würden sich dabei entsprechend dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) mit Zuschüssen von ca. 60 % bzw. 20 % an den Schienenwegen und 50 % an den Anschaffungskosten für Fahrzeuge beteiligen. Die verbleibenden Kosten von ca. 250 Mio. DM teilen die drei Gebietskörperschaften untereinander nach einem abgestimmten Schlüssel auf.

Bei einem Vergleich der jährlich zu erwartenden Ausgaben für das beschriebene StUB-System mit den Kosten für den Betrieb eines optimierten Busnetzes ergibt sich - unter Berücksichtigung der bei der StUB erwarteten zusätzlichen Erlöse - für die Stadt Erlangen nach den bisherigen Schätzungen eine jährliche Mehrbelastung ihres Haushaltes von ca. 2,5 Mio. DM. Beim Landkreis Erlangen-Höchstadt würde die entsprechende Belastung 2,7 Mio. DM und beim Landkreis Forchheim 1,2 Mio. DM betragen.

Zu dem für das StUB-Projekt vorgesehenen **Maximalnetz** gehören auch die Streckenabschnitte Forchheim - Ebermannstadt, Forchheim - Hemhofen - Höchststadt sowie Hemhofen - Erlangen. Aufgrund der vorhandenen Gleisinfrastruktur wird derzeit unabhängig von der StUB-Planung in Zusammenarbeit mit der neuen Bayerischen Eisenbahn Gesellschaft und dem Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie die Reaktivierung der Strecke Forchheim - Hemhofen mit modernen Dieselleichttriebwagen angestrebt.



Stadt-Umland-Bahn (StUB)

-  S - Bahn
DB-Nah- und Fernverkehr
-  StUB Grundnetz
-  Mögliche Erweiterung
-  Alternative Talübergänge

Maßstab 1 : 53000