

# STADT-UMLAND-BAHN

für Erlangen • für die Region • für uns



# Warum wir eine Stadt-Umland-Bahn brauchen

## Erlangen – im Städteranking ganz vorn dabei

- attraktiver Wirtschaftsstandort
- im Kern der Metropolregion Nürnberg
- 106.000 Einwohner
- mit hohem Durchschnittseinkommen
- 90.000 Arbeitsplätze
- 58.000 Einpendler und 14.000 Auspendler
- 34.000 Studenten an der Uni Erlangen-Nürnberg
- mit (demnächst) einem Max-Planck-Institut und einem Helmholtz-Institut

## Hat Erlangen ein dazu passendes modernes Mobilitätsangebot?



Verdichtete Bebauung entlang der Strecke (in München) - die Bahn eröffnet neue Möglichkeiten

### Mobilität ändert sich

In der Altersklasse von 18 bis 35 haben Führerschein- und Autobesitz seit 2008 deutlich abgenommen. Dafür steigt der Anteil derjenigen, die eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) in der Tasche haben.<sup>1</sup>

Junge Fachkräfte nennen eine leistungsfähige Infrastruktur als zentrales Entscheidungskriterium für die Wohnortwahl: nicht aufs Auto angewiesen sein, aber dennoch flexibel und rasch mobil zu sein.

Das gleiche gilt für Arbeitgeber: Der Anschluss an ein öffentliches Nahverkehrsmittel wird zunehmend entscheidend für die Standortwahl.

### Attraktiver Wohnraum - in und um Erlangen

Gut erschlossene Umlandgemeinden können Wohnraum anbieten und dadurch Erlangens schwierigen Wohnungsmarkt entlasten.





In Würzburg erspart die Straßenbahn der Innenstadt 55.000 Autofahrten pro Tag.<sup>2</sup>



Thomas Schäfer, Würzburg  
Geschäftsführer WVV

„Sind Straßenbahnen zwar eine schöne Sache, aber leider viel zu teuer? Das mag so erscheinen, wenn man nur den Beschaffungspreis sieht. Wenn wir eine Bahn aber 35, 40 Jahre nutzen, dann sieht das schon ganz anders aus. In dieser Zeit verschleissen drei, vier Busgenerationen. Vor allem ist aber zu bedenken, dass die Straßenbahn deutlich höhere Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf erzielt als der Bus.“

### Die Tram belebt die Wirtschaft

Eine Großstadt ohne Straßenbahn bleibt provinziell. Diese Aussage hört man in Würzburg, ebenfalls einer „kleinen Großstadt“, von Geschäftsleuten wie von Anwohnern.

### Busse sind keine Lösung

Die Alternative zum Auto ist die Straßenbahn. Nur Schienenverkehrsmittel werden aufgrund ihres Komforts und ihrer Wirkung im Stadtbild als Fortschritt wahrgenommen.

### Attraktive Schiene

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen bestätigt bundesweite Untersuchungen, die einen durchschnittlichen Fahrgastzuwachs in Höhe von 83% nach Umstellung von Bus auf Straßenbahn nachweisen.<sup>3</sup> Dieser Zuwachs resultiert ganz überwiegend aus ehemaligen Autofahrern. Sie verzichten freiwillig auf die Nutzung ihres PKWs und entlasten damit das Straßennetz. Gleichzeitig entspannt sich die Parkraumsituation.







Andreas Mäder,  
Geschäftsführer VGN

„Mit der Stadt-Umland-Bahn ist zu erwarten, dass sich das werktägliche Fahrgastaufkommen im ÖPNV um etwa die Hälfte erhöhen wird. Mehr als 80 % davon steigen vom Pkw auf den ÖPNV um. Das entlastet die Straßen, vermindert die Belastung der Anwohner durch Lärm und Abgase und sorgt für eine Abnahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 6.000 Tonnen pro Jahr.“



Die StUB schafft neue Direktverbindungen in das Nürnberger Straßenbahnnetz

### Netzweit unterwegs

Die Stadt-Umland-Bahn ist vollständig in das Nürnberger Straßenbahnnetz integriert. Das bedeutet für die Fahrgäste, dass sie umsteigefrei und bequem an viele Ziele in der Nachbarstadt gelangen können. Wenn in Nürnberg - wie geplant - die Altstadtquerung realisiert ist, liegen alle wichtigen Hochschulstandorte an einer Linie.

### Synergien nutzen

Für den Bau und Betrieb der Stadt-Umland-Bahn ist die Nachbarschaft zur Nürnber-

ger Straßenbahn ein echter Glücksfall: Eingebühtes Fachpersonal, Werkstatt und Spezialfahrzeuge, ein großer Betriebshof - alles ist schon da und muss nicht neu aufgebaut und finanziert werden.

Für Erlangen bedeutet das, dass auf teure Infrastruktur verzichtet werden kann, wenn das Netz schrittweise von Nürnberg aus aufgebaut wird.





Joachim Herrmann, MdB  
Bayerischer Innenminister

„Die Stadt-Umland-Bahn bietet eine große Chance für die Region. Erlangen und sein Umland werden noch besser mit Nürnberg vernetzt; der Großraum wächst weiter zusammen. Dadurch werden Arbeits- und Studienplätze, aber auch Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Ärzte für die Bürgerinnen und Bürger besser erreichbar sein.“

Straßenbahn und Alleen sind kein Widerspruch - wie hier in Augsburg zu sehen ist.

Ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz stärkt den Wirtschaftsstandort. Aus jedem in den ÖPNV investierten Euro wird ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen im Wert von mindestens fünf Euro erwirtschaftet, wie die VAG Nürnberg in einer Studie nachweisen konnte.<sup>4</sup>

### Investition für Franken

Wäre es nicht an der Zeit, auch in der Metropolregion Nürnberg den modernen, schienengebundenen ÖPNV weiter Richtung Erlangen auszubauen?

Der Freistaat Bayern fördert den Bau der Stadt-Umland-Bahn mit mindestens 80% Zuschuss. Die Investitionen, die Erlangen, der Landkreis Erlangen-Höchstadt und die Stadt Nürnberg tätigen müssen, sind beachtlich – aber die Stadt-Umland-Bahn (StUB) ist jeden investierten Euro wert.

**Es geht um nichts anderes als um die Zukunftsfähigkeit unserer Region. Die Chance auf eine Stadt-Umland-Bahn darf nicht vertan werden!**





Bruno Jerlitschka, Kassel  
KVC Verkehrsconsulting

„Überall dort, wo eine Strecke mit Bussen in einem sehr dichten Takt bedient wird, lohnt es sich, über den Bau einer Straßenbahnstrecke nachzudenken. Meistens ergeben sich große Einsparungen bei den Betriebskosten. Gerade bei „Klammer Kasse“ ist eine solche Investition wichtig und sinnvoll.“



— Auf Rasengleis wird die Straßenbahn zum Grünzug – wie hier in Vellmar bei Kassel

### Soll sich Erlangen eine StUB leisten?

Öffentliche Infrastruktur dient dem Wohl der Bürger und Bürgerinnen. Sie wird nicht immer betriebswirtschaftlich kostendeckend sein. Die Politik sollte nicht nur die Kosten, sondern auch die mit der StUB verbundenen Entwicklungschancen sehen: Der volkswirtschaftliche Nutzen als Voraussetzung der Förderfähigkeit ist nachgewiesen.

### Genügt nicht ein verbessertes Bussystem?

Schon aus Kapazitätsgrün-

den sind mit Bussen keine wesentlichen Steigerungen der Fahrgastzahlen mehr möglich. Um den Autoanteil von 60 % am Stadtverkehr zu reduzieren, brauchen wir die StUB. Denn nur die Straßenbahn verlockt die Autofahrer zum Umsteigen - der Bus schafft das nicht. Die Straßenbahn fährt ruhig und bremst sanft, sie bietet Standsicherheit und hat Platz für vieles. Mit ihr ist Mobilität unabhängig von fossilen Brennstoffen möglich, denn sie ist eine erprobte Form der Elektromobilität.







Andreas Berk, Heilbronn  
Amt für Verkehrswesen

„Bislang unattraktive Stadtteile (...) haben eine enorme Aufwertung erfahren. Hochwertige Geschäfte, Dienstleistungsunternehmen und Arztpraxen haben sich angesiedelt. Privat investierte Maßnahmen ergänzen die öffentlichen Investitionen. So hat sich das Erscheinungsbild „über der Straße“ etwa durch Fassadenrenovierungen positiv verändert.“

Die Stadtbahn fährt aus dem Umland direkt in die Heilbronner Fußgängerzone - und bringt die Menschen direkt an ihr Ziel

*Erlangen soll die Hauptlast der Kosten übernehmen. Haben nicht die Pendler aus dem Umland den größten Nutzen?*

Da im Stadtgebiet nur begrenzt Siedlungsflächen zur Verfügung stehen, gibt es zu wenig Wohnraum. Die Folge sind starke Pendlerströme aus dem Umland und tägliches Gedränge auf den Einfallstraßen. Durch die Verlagerung eines Teils des Pendlerverkehrs auf die Schiene werden als erstes die städtischen Straßen, deren Anwohner und die Umwelt entlastet.

Ein attraktiver Nahverkehr ist

ein wichtiger Standortfaktor für hochwertige Arbeitsplätze und belebt die innerstädtischen Geschäftslagen.

Zudem profitieren die Erlanger Bürger von besseren Verbindungen z.B. nach Nürnberg und Herzogenaurach.

*Gibt es überhaupt genug Platz für die StUB?*

Die StUB wird auf eigenem Gleiskörper geführt, wo es baulich möglich ist. Die Bahn kann aber genauso mit dem Verkehr mitfließen und durch Ampelschaltungen gegenüber dem Pkw bevor-





Dirk Stockla,  
Bürgermeister Vellmar

„Die Entscheidung, die Tram nach Vellmar zu holen, war eine wichtige Weichenstellung für die Daseinsvorsorge der Stadt. Nach gut 1 ½ Jahren Betrieb stellen wir fest, dass sich unsere Ziele und Hoffnungen mit dem Bau der Tram bereits jetzt erfüllen und sich noch weitere positive Effekte in Zukunft einstellen werden. Die Tram wird von den Bürgern stärker als erhofft angenommen und genutzt.“



Die Stadt Vellmar (20.000 Einwohner) wurde an das Kassler Straßenbahnnetz angeschlossen.

rechtigt werden. Schließlich ist die StUB kein stehendes Hindernis, sondern wie der Bus Teil des Straßenverkehrs.

### Welche Auswirkungen hat die StUB auf das Stadtbild?

Die StUB wird zweifellos das „Gesicht“ Erlangens verändern. In der späteren Detailplanung wird es darum gehen, die StUB möglichst sensibel ins Stadtbild einzufügen. Die Bürger haben dann Gelegenheit, sich in diesen Planungsprozess einzubringen. In vielen Städten wurde der Neubau von Stra-

ßenbahnstrecken zu einer aktiven Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes genutzt.

### Kann die StUB später um weitere Strecken ergänzt werden?

Spätere Erweiterungen z.B. nach Eschenau (Gräfenbergbahn) oder in den westlichen Landkreis sind nicht ausgeschlossen. Die Erfahrung aus anderen Städten zeigt, dass nach der Einführung von Stadtbahnen immer mehr Ortsteile und Gemeinden an das Netz angeschlossen werden wollen.







*Gemeinsam genutzter  
Straßenraum*

Moderne Signaltechnik, u.a. aus dem Hause Siemens, gewährt der Straßenbahn Vorfahrt, wenn sie sich die Straße mit dem Individualverkehr teilt. Dass das in der Praxis funktioniert, zeigt das Beispiel Leipziger Straße (Bundesstraße 7) in Kassel, wo ca. 18.000 Kfz und mehrere Straßenbahnlinien verkehren.

Für 30% der innerstädtischen Wege in Erlangen wird das Rad genutzt. Die Stadt-Umland-Bahn ist die ideale Ergänzung: Mit Bike + Ride erweitern sich die Einzugsbereiche der Haltestellen erheblich. Und nur in der Straßenbahn ist genug Platz, auch einmal das Rad mitzunehmen.



*Bahn und Fahrrad ergänzen  
sich im Stadtverkehr*



## So kann's werden - Gute Beispiele

Die Stadt-Umland-Bahn ist das leistungsfähige Grundgerüst des Stadtverkehrs. Optimierte Busverbindungen ergänzen die Straßenbahn und erschließen weitere Stadtteile. Einfaches Umsteigen auf kurzen Wegen - wie hier auf dem Bild in Helsa bei Kassel - wird dann auch bei uns möglich sein.



*Umsteigen Tür an Tür*



*Erfolgreiche Integration*

Der Bau einer Straßenbahn kann das Ortsbild verbessern. Wie gemeinsam mit den Bürgern eine Strecke geplant und optimal in die vorhandene Fläche integriert werden kann, zeigt das Beispiel Vellmar bei Kassel. Rasengleise, Fußgängerüberwege, zusätzliche Haltestellen - all das haben Bürger und Verwaltung gemeinsam erarbeitet und umgesetzt.





Eine moderne Niederflur-Straßenbahn ermöglicht allen Bürgern eine barrierefreie Mobilität. Davon profitieren alle, die ein Auto nicht benutzen wollen oder können, besonders aber Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen oder ältere Mitbürger.

### Quellen:

- 1) Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ), <http://www.innoz.de/mediencenter10100.html>
  - 2) Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 54. Ergänzungslieferung 07/09, Kap. 3.3.3.5, S. 14
  - 3) nach Kasch, R./Vogts, G.: Schienenbonus: Es bleiben Fragen, in: Der Nahverkehr 3/2002, S. 39-43
  - 4) Nutzen des ÖPNV in Nürnberg, Fakten & Daten, VAG Nürnberg 2009  
[http://www.vag.de/consoleo\\_files/modulefiles//filebrowser/downloads/PDFs/Unternehmen/Fakten\\_und\\_Zahlen/Fakten\\_Daten\\_Band\\_5.pdf](http://www.vag.de/consoleo_files/modulefiles//filebrowser/downloads/PDFs/Unternehmen/Fakten_und_Zahlen/Fakten_Daten_Band_5.pdf)
- Fotos: privat, außer: Titel: [...gph] Philipp Heino, S. 2, 3, 5, 9 unten: copyright berlinfotoart Thomas Naumann, S. 3 kl. WVV, S. 4 kl. VGN, S. 5 kl. BayStMI, S. 6 KVC, S. 7 kl. Stadt Heilbronn, S. 8 kl. Stadt Vellmar

Diese Information wird herausgegeben von:

**Bürgerinitiative Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal** und  
**Verkehrsclub Deutschland, Hessestraße 4, 90403 Nürnberg**

Druck: Onlineprinters GmbH, Rudolf-Diesel-Straße 10,91413 Neustadt a. d. Aisch

ClimatePartner<sup>o</sup>  
klimaneutral

Druck | ID: 10170-1305-1041

### Weitere Informationen im Internet:

[www.stub-jetzt.de](http://www.stub-jetzt.de)

[www.stadtbahn-erlangen.de](http://www.stadtbahn-erlangen.de)

[www.vcd.org/nuernberg](http://www.vcd.org/nuernberg)

Erlangen, im Mai 2013





# Unterstützen Sie das Projekt Stadt-Umland-Bahn. Werden Sie Mitglied bei uns !



Die BI „Schwabachtal“ setzt sich seit 1993 für einen umweltfreundlichen und nachhaltigen ÖPNV ein. Mittlerweile unterstützen uns dabei mehr als 400 Mitglieder. [www.stub-jetzt.de](http://www.stub-jetzt.de)



Ein gutes Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder, spritsparende Autos, mehr Sicherheit für Kinder: So sieht nachhaltige Mobilität für den ökologischen Verkehrsclub VCD aus. Der VCD begleitet politische Entscheidungsprozesse, berät umweltbewusste mobile Menschen und vertritt ihre Interessen. Deutschlandweit unterstützen derzeit 60.000 Menschen den VCD. [www.vcd.org/nuernberg](http://www.vcd.org/nuernberg)