

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Referat VI

Verantwortliche/r:
Amt 61

Vorlagennummer:
613/098/2012

Stadt-Umland-Bahn: Ergebnisse aus der Sitzung des Arbeitskreises StUB am 29.03.2012 und weitere Vorgehensweise

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	17.04.2012	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die aktuellen Ergebnisse der Standardisierten Bewertung und die Vorschläge der Verwaltung zur weiteren Vorgehensweise werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der nachfolgende Sachstandsbericht basiert auf den Präsentationsunterlagen des 8. Arbeitskreises zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) am 29.03.2012. Die im Arbeitskreis vorgestellten Unterlagen stehen vollständig zum Download unter www.vgn.de/stub_erlangen.pdf zur Verfügung. Deren wichtigste Inhalte sind als Auszüge in Anlage 2 zusammengefasst.

Die aktuellen Ergebnisse sollen zeitnah (voraussichtlich Mai 2012) vom Gutachter in einer öffentlichen Veranstaltung erläutert werden.

Die Planungen und Bewertungen zur Stadt-Umland-Bahn sowie zum optimierten Busnetz sind damit abgeschlossen. Nach Vorlage des Abschlussberichtes sollen die nächsten Schritte dem UVPA noch vor der Sommerpause zur Entscheidung vorgelegt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

In der 8. und voraussichtlich abschließenden Sitzung des Arbeitskreises StUB hat der Gutachter INTRAPLAN die Ergebnisse der Planungen sowie die Berechnung der finanziellen Folgen der StUB und eines regional-optimierten Busnetzes, dem sogenannten „RoBus“ vorgestellt.

Die wichtigsten Ergebnisse sind in der - mit den Mitgliedern des Arbeitskreises abgestimmten - Pressemitteilung der VGN GmbH (s. Anlage 1) zusammengestellt.

Die bereits veröffentlichten Präsentationsunterlagen sind überwiegend ohne die über dreistündigen ergänzenden mündlichen Erläuterungen des Gutachters nicht selbsterklärend. Da die zugehörige Niederschrift bis zur Erstellung dieser Ausschuss-Vorlage nicht vorlag, werden die Ergebnisse im Folgenden durch die Verwaltung erläutert und interpretiert.

Generelle Annahmen

- Der Gutachter verglich das „StUB T-Netz“ (Reduktionsstufe Uttenreuth) mit einem „Regional optimierten Busnetz“ („RoBus“) gemäß den Empfehlungen des Arbeitskreises vom 14.12.2011 (s. Anlage 2, Folie 16).
- Sämtliche Kosten werden, entsprechend der Vorgaben des Bewertungsverfahrens „Standardisierte Bewertung“, auf das Bezugsjahr 2006 bezogen und mit einer Inflationsrate von 2,5 % sowie einem Kalkulationszins von 5 % kapitalisiert (s. Anlage 2, Folie 4).
- Da das Bundesprogramm der GVFG-Förderung im Jahr 2019 ausläuft, wurden der Baubeginn im Jahr 2015 und die Inbetriebnahme im Jahr 2019 unterstellt. Ende des Betrachtungszeitraumes ist das Jahr 2049. Zur Vergleichbarkeit gelten diese Annahmen gleichermaßen für StUB und RoBus (s. Anlage 2, Folie 4).
- Für die Erstinvestition der förderfähigen (!) StUB-Infrastruktur wurde eine Förderquote des Bundes mit 60 % nach dem GVFG und des Freistaates Bayern mit 20 % nach dem BayÖPNVG angenommen (s. Anlage 2, Folie 4).
- Da an dem Vorhaben mehrere Aufgabenträger beteiligt sind, wurde für StUB und RoBus die Gründung eines Zweckverbandes unterstellt. Dieser übernimmt die Planungs- und Infrastrukturkosten und erhält hierfür die Zuschüsse. Sowohl für die StUB als auch für das Busnetz wurde als Betreiber des ÖPNV ein aus den VAG / EStW und Regionalbusverkehr gegründetes Verkehrsunternehmen angenommen, dass im Falle StUB auch die Schieneninfrastruktur betreibt (s. Anlage 2, Folie 3 + 28).

Nicht untersuchte Ergebnisse / Konsequenzen

- Der Gutachter warnte im Arbeitskreis ausdrücklich davor, die Entscheidung über das zukünftige Verkehrssystem ausschließlich mit (betriebs-)wirtschaftlichen Argumenten zu begründen. Das Verfahren der Standardisierten Bewertung wurde zum bundesweiten Vergleich kostenintensiver neuer Infrastrukturprojekte mit Nachweis eines volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Indikators entwickelt. Aufgrund der marginalen Neuinvestitionen beim RoBus ist dieser Indikator nicht vergleichbar und wurde daher auch nicht berechnet.
- Die Auswirkungen auf das Straßennetz wurden vom Gutachter nur überschlägig untersucht. Detaillierte Analysen sind erst mit Hilfe des derzeit in Ausschreibung befindlichen „Verkehrsmodell Erlangen“ möglich, d.h. „Meilenstein C“ des zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen beschlossenen Meilensteinplans (s. Anlage 2, Folie 24).
- Die erhebliche finanzielle Mehrbelastung bei den Folgekosten der StUB resultiert vor allem aus den hohen Kosten für die neu zu errichtende Infrastruktur. Die Ertüchtigung des vorhandenen Straßennetzes beim RoBus aufgrund der deutlich höheren Busfrequenz ist dagegen nicht berücksichtigt (s. Anlage 2, Folie 5, 6 ,9, 12).

Verkehrliche Wirkungen

- Ein zentrales Ergebnis der Berechnungen ist der Gewinn zusätzlicher Fahrgäste für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Mit der Realisierung der StUB ergäbe sich ein Zuwachs von täglich rund 13.200 Fahrgästen, beim optimierten Busnetz belief sich der Mehrverkehr auf 7.450 Fahrten pro Tag (s. Anlage 2, Folie 24).
- Als nachfragerrelevante Kenndaten entstehen durch StUB T-Netz bzw. RoBus folgende Verkehrsleistungen (Personenkilometer/Tag) gegenüber dem Ohnfall („Do-Nothing“):

	Stadt Nürnberg	Stadt Erlangen	Landkreis ERH	Landkreis FO	Summe
StUB	+ 41.980 (= 37,1 %)	+ 57.690 (= 51,0 %)	+ 13.470 (= 11,9 %)		+ 113.140 (= 100 %)
RoBU	+ 12.500 (= 20,6 %)	+ 28.030 (= 46,2 %)	+ 16.220 (= 26,7 %)	+ 41.980 (= 6,5 %)	+ 60.680 (= 100 %)

(s. Anlage 2, Folie 37 + 39)

- Da im Osten ein Umsteigepunkt zur StUB in Uttenreuth unterstellt wurde, ist der verkehrliche Nutzen im Süden und Westen höher als im Osten.
- Als verkehrliche Wirkungen wurden vom Gutachter Auslastungen und Leistungsfähigkeit im StUB- und Busliniennetz geprüft. Bei Überlastungen in den Spitzenstunden wurden Verstärkerfahrzeuge unterstellt.
- Das ergänzende Busnetz zur StUB wurde vorwiegend zu Beginn des Projektes im Jahre 2009 konzipiert und ist bestandsorientiert, das RoBus-Netz wurde Ende 2011 konzipiert und basiert vor allem auf dem Ziel stadtgrenzüberschreitender Durchmesserlinien (s. Anlage 2, Folie 16).
- In beiden Fällen ist die Realisierung der Kosbacher Brücke mit ausschließlicher Nutzung durch den ÖPNV unterstellt. Sowohl bei der StUB als auch bei der Buslösung ist dieser zusätzliche Regnitzübergang notwendig. Die prognostizierten verkehrlichen Wirkungen basieren zu einem Großteil auf dem daraus resultierenden Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV.

Finanzielle Konsequenzen

- Die Investitionen für die Infrastruktur der StUB (ohne Fahrzeuge und ohne Planungskosten) belaufen sich auf circa 250 Millionen Euro, bezogen auf das T-Netz mit einer Nord-Süd-Verbindung von Erlangen Bahnhof nach Nürnberg-Wegfeld und von Erlangen Bahnhof mit einem Ast nach Westen bis Herzogenaurach sowie nach Osten bis Uttenreuth.
- Die Kosten für eine ausschließlich vom ÖPNV (StUB bzw. RoBus) genutzte Kosbacher Brücke wurden auf 10 Mio. EUR geschätzt. Unter Berücksichtigung zusätzlicher Busspuren und Haltestellen belaufen sich die Investitionskosten beim Konzept RoBus auf insgesamt rund 12,5 Millionen Euro.
- Die zuwendungsfähigen Kosten wurden vom Gutachter auf ca. 193 Mio. € geschätzt. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten wurden mit rd. 50,70 Mio. € ermittelt. Als nicht zuwendungsfähig wurden insbesondere die Investitionen für die Streckenabschnitte angesetzt, wo für die StUB kein eigener Gleiskörper gebaut werden kann. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten erhöhen sich noch um die Planungskosten in Höhe von 36,60 Mio. € und um rd. 4,20 Mio. € für Verkaufsautomaten, da diese ebenfalls nicht gefördert werden können.

Bei rd. 189 Mio. € zuwendungsfähige Kosten betragen die Bundes- und Landeszuwendungen (insgesamt 80 %) ca. 151 Mio. €. Die Aufgabenträger der StUB hätten daher einen Eigenanteil von insgesamt rd. 99 Mio. € zzgl. der Planungskosten in Höhe von 36,60 Mio. € aufzubringen.

- Beim Konzept RoBus belaufen sich die Investitionskosten (ohne Fahrzeuge und ohne Planungskosten) unter Berücksichtigung zusätzlicher Busspuren und Haltestellen auf insgesamt rund 12,5 Millionen Euro (einschl. Kosbacher Brücke), die nach den derzeitigen Förderbestimmungen mit rd. 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden könnten.
- Die Folgekosten der StUB sind mit rund elf Millionen Euro etwa zehnmal so hoch wie beim RoBus (s. Anlage 2, Folie 12, 15, 33, 36).

Folgerungen:

- Das Verkehrssystem StUB erzielt aufgrund des hochwertigeren Systems und dem sogenannten „Schienenbonus“ einen deutlich höheren verkehrlichen Gesamtnutzen. Die positiven Wirkungen der Verlagerung von PKW-Fahrten auf den ÖPNV, bis hin zur CO₂-Bilanz, sind bei einer Realisierung der StUB nahezu doppelt so hoch wie bei der Busvariante.
- Im Falle weiterer Detailplanungen sollte aus Sicht der Verwaltung geprüft werden, ob durch eine sinnvolle Kombination beider Verkehrskonzepte ein noch höherer verkehrlicher Nutzen erzielt werden könnte. Dies wäre im Rahmen der ab 2013 vorgesehenen ÖPNV-Untersuchung („Meileinstein D“) möglich.

- Maßgeblich für die weiteren Entscheidungen sind voraussichtlich die Folgekosten, die von den betroffenen Gebietskörperschaften als Aufgabenträger für den ÖPNV zu tragen sind. Derzeit noch offen ist die künftige Aufteilung der Folgekosten, wobei mehrere Parameter zur Anwendung kommen können, wie etwa das Verkehrsangebot, die Nachfrage oder die Streckenanteile der Gebietskörperschaften (s. Anlage 2, Folie 41 + Anlage 3).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zur Umsetzung des vom Gutachter unterstellten Zeitplanes zur Realisierung des Projektes StUB bzw. RoBus wird von der Verwaltung, in Abstimmung mit Vertretern der Regierung von Mittelfranken, folgende Vorgehensweise für sinnvoll gehalten:

5/2012: Öffentliche Informationsveranstaltung:

Die aktuellen Ergebnisse werden in einer öffentlichen Veranstaltung vom Gutachter erläutert und gemeinsam diskutiert.

II/2012: Gespräche der betroffenen Gebietskörperschaften:

Die betroffenen Gebietskörperschaft vereinbaren eine mögliche Kostenverteilung und bereiten eine Zweckvereinbarung vor.

II/2012: Grundsatzbeschluss StUB oder RoBus:

Jede betroffenen Gebietskörperschaft erwirkt einen Grundsatzbeschluss über das zu realisierende Konzept:

➤ Variante RoBus:

Sollte der RoBus favorisiert werden bzw. kein Einvernehmen über die Realisierung der StUB bestehen, wären zunächst keine weiteren Maßnahmen notwendig. Die Infrastrukturmaßnahmen für das Bussystem wären, soweit sie nach dem GVFG-Programm des Freistaates Bayern (RZ-Stra) zuschussfähig wären, als Einzelmaßnahmen zu beantragen. Das zukünftige Buskonzept sollte im Rahmen eines (gemeinsamen) Nahverkehrsplanes konkretisiert werden, die Bildung des empfohlenen Verkehrsunternehmens läge in der Verantwortung der betroffenen Unternehmen.

➤ Variante StUB:

Im Falle des einvernehmlichen Realisierungswunsches StUB wäre zu entscheiden, ob das T-Netz (Reduktionsstufe Uttenreuth) oder das L-Netz realisiert werden soll. Die Verwaltungen müssten dann beauftragt werden, die Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm vorzubereiten.

IV/2012: Antrag zur Aufnahme des Projektes StUB in das GVFG-Bundesprogramm:

Zur Aufnahme des Projektes in das GVFG-Bundesprogramm sind entsprechend Nr. 7 RZ-ÖPNV u. a. verbindliche Beschlüsse der Aufgabenträger zum Bauzeiten- und Finanzierungsplan der betroffenen Gebietskörperschaften erforderlich. Für diese Anmeldung, dessen fachliche Begründung mit der vorliegenden Standardisierten Bewertung bereits weitgehend vorliegt, sind folglich vorwiegend finanzielle und organisatorische Abstimmungen zwischen den Gebietskörperschaften und haushaltsrelevante Beschlüsse notwendig. Näheres hierzu sollte in einer gemeinsamen Zweckvereinbarung festgeschrieben werden.

Im Falle einer positiven Prüfung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung käme das Projekt StUB in die Kategorie C „Vorhaben bedingt aufgenommen“, d.h. zuschussfähig vorbehaltlich der Prüfung des formalen Zuschussantrages.

2013 ff.: Erstellung des Zuschussantrages:

Der „offizielle“ Zuschussantrag basiert auf detaillierten Planunterlagen, deren Erstellung bereits einen Großteil der nicht zuschussfähigen Planungskosten von insgesamt ca. 36,58 Mio. EUR ausmachen. Es ist zweckmäßig, die Realisierung des Projektes in mehreren, mit dem Zuschussgeber zu vereinbarenden Bauabschnitten, umzusetzen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☒ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1: Presse-Informationen der VGN GmbH
über die Ergebnisse des AK StUB vom 25.03.2012
Anlage 2: Auszüge aus den Präsentationsunterlagen des AK StUB vom 29.03.2012
Anlage 3: Streckenanteile der Aufgabenträger

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang