

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
III

Verantwortliche/r:

Vorlagennummer:  
III/018/2015

## Gründung eines Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2015	Ö	Einbringung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2015	Ö	Einbringung	
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	21.10.2015	Ö	Einbringung	
Stadtrat	29.10.2015	Ö	Einbringung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.11.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.11.2015	Ö	Gutachten	
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	18.11.2015	Ö	Gutachten	
Stadtrat	26.11.2015	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

Ref. VI, Ref. II, OBM/ZV, BM II, BM III

## I. Antrag

1. Die beiliegende Satzung des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (Stadt-Umland-Bahn-Verbandssatzung – ZVStUBS) (Anlage 1) wird beschlossen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die beiliegende Verwaltungsvereinbarung (Anlage 2) abzuschließen.
3. Als Verbandsrätin/Verbandsrat werden bestellt:
  - a) Frau Bürgermeisterin Susanne Lender-Cassens (Vertreter: Herr Berufsmäßiger Stadtrat Konrad Beugel)
  - b) Herr Berufsmäßiger Stadtrat Josef Weber (Vertreter: Herr Dr. Christian Korda)
4. Als Stellvertreterin des Verbandsrats Oberbürgermeister Dr. Florian Janik wird Frau Berufsmäßige Stadträtin Marlene Wüstner bestellt.
5. Der Stadtratsbeschluss vom 11.12.2014 (Vorlagennummer III/005/2014/2) wird damit hinfällig.

## II. Begründung

### 1. Aktueller Bearbeitungsstand des Projekts StUB

Nachdem die Gründung eines Zweckverbands durch die Städte Nürnberg und Erlangen sowie den Landkreis Erlangen-Höchstadt durch den Bürgerentscheid auf Landkreisebene am 19.04.2015 verhindert wurde, war es nicht möglich, den dahingehenden Beschluss des Stadtrates vom

11.12.2014 zu vollziehen. Stattdessen wurde nunmehr das Ziel verfolgt, den Zweckverband mit der Stadt Herzogenaurach anstatt des Landkreises Erlangen-Höchstadt zu gründen. Die dafür erforderliche Aufgabenübertragung auf die Stadt Herzogenaurach ist mit Rechtsverordnung des Landkreises Erlangen-Höchstadt vom 31.07.2015 mit Wirkung vom 01.09.2015 erfolgt.

Da sich der räumliche Wirkungsbereich des Zweckverbands nur auf das Gebiet seiner Verbandsmitglieder erstreckt, ist Aufgabe des nunmehr zu gründenden Zweckverbands die Planung, der Bau und der Betrieb des sogenannten L-Netzes, das heißt einer Stadt-Umland-Bahn, die über Nürnberg und Erlangen nach Herzogenaurach führt. Damit ist jedoch zunächst keine Änderung des Rahmenantrags zum GVFG verbunden, das heißt eine Realisierung des Ost-Astes nach Uttenreuth ist mit der Gründung dieses Zweckverbands nicht endgültig ausgeschlossen.

Um die Förderfähigkeit des L-Netzes unter aktuellen Bedingungen sicherzustellen, war es erforderlich, eine standardisierte Bewertung des L-Netzes in Auftrag zu geben. Das damit beauftragte Büro Intraplan konnte bei der Erstellung auf eine alte Nutzen-Kosten-Untersuchung zum L-Netz sowie auf die zuletzt im Jahr 2012 aktualisierte Untersuchung des T-Netzes zurückgreifen. Bei der Überarbeitung (Anlage 3) wurden nun die zwischenzeitlich erhöhte Anzahl an Studienplätzen in Erlangen, der Wegfall der Südumgehung Buckenhof – Uttenreuth sowie die Kostensteigerungen berücksichtigt, die sich aus der vertiefenden Planung ausgewählter zu überprüfender Punkte ergeben haben. Im Ergebnis gleichen sich jedoch die erhöhten Nutzenwirkungen (Studentenzahlen, Südumgehung) und die Kostensteigerungen in etwa aus. Es bleibt somit bei einem **Kosten-Nutzen-Indikator von 1,10**. Damit steht fest, dass auch die Realisierung nur des L-Netzes aus förderrechtlicher Sicht möglich ist.

## 2. Kosten und Förderung

Die vom Gutachter neu kalkulierten Gesamtinvestitionen für das L-Netz belaufen sich auf 257,71 Mio. € (Preisstand 2006 mit Preisindex für Straßenbau auf das Jahr 2014 hochgerechnet, ohne Planungskosten, netto). Die Planungskosten sind mit 15% der Investitionskosten zu kalkulieren, also 38,66 Mio. €, der Planungszeitraum wird mit sieben Jahren angesetzt. Demnach sollte auch für die Planungskosten eine Inflationsrate von 2,5% p.a. berücksichtigt werden, wodurch sich die Planungskosten auf insgesamt 43,62 Mio. € erhöhen. Bis zum Einreichen der Genehmigungsplanung = Leistungsphase (Lph) 4 nach der HOAI werden ca. drei Jahre benötigt und Planungskosten von 20,92 Mio. € auflaufen, die nach dem in dem Satzungsentwurf vorgesehenen Umlageschlüssel auf die drei Partner zu verteilen sind.

Eine offene Frage bei der Finanzierung der Stadt-Umland-Bahn war bisher, ob es eine Folgeregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geben würde, das an sich Ende 2019 ausläuft. Deshalb war bisher auch vereinbart, dass der Zweckverband Planungsaufträge erst dann vergeben kann, wenn eine politische Einigung über die Fortführung dieser Förderung erzielt wurde. Am Rande eines Gipfeltreffens der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24.09.2015 wurde verabredet, dass die Mittel des GVFG im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder Finanzbeziehungen ungekürzt über 2019 hinaus fortgeführt werden sollen. Staatsminister Joachim Herrmann hat zudem angekündigt, sich im Rahmen der weiteren Verhandlungen dafür einsetzen zu wollen, dass die Förderung künftig auch für Streckenabschnitte ohne eigenen Gleiskörper gewährt wird.

## 3. Kostenaufteilung für Planung und Bau/ Finanzierung

Die Kostenaufteilung für Planung und Bau der Stadt-Umland-Bahn erfolgt wie bisher vorgesehen: Die nicht durch Fördermittel gedeckten Gesamtkosten werden anteilig entsprechend der auf das jeweilige Gebiet entfallenden Trassenlänge von den Verbandsmitgliedern getragen. Dies bedeutet im Ergebnis, dass alle drei Partner solidarisch an allen Baumaßnahmen beteiligt sind, unabhängig davon, wo diese sich befinden und welche individuelle Förderfähigkeit gegeben ist. Aus diesem unveränderten Aufteilungsprinzip ergibt sich unter Berücksichtigung der geänderten Streckenanteile für das L-Netz folgender Schlüssel: **Erlangen 62,74 %, Nürnberg 20,86 % und Herzogenaurach 16,40 %**.

Für die voraussichtlich 20,92 Mio. € Planungskosten bis zum Einreichen der Genehmigungsplanung ergibt sich daraus folgende Aufteilung auf die drei Partner:

Erlangen	13,13 Mio. €
Nürnberg	4,36 Mio. €
Herzogenaurach	3,43 Mio. €

Nach diesem Verteilungsschlüssel werden auch die laufenden Kosten des Zweckverbands umgelegt; hierfür sind jährlich ca. 480.000 € anzusetzen. Dieser Betrag beinhaltet Büromietfläche, 3 Beschäftigte (Geschäftsführung, Projektsteuerung, Geschäftszimmer) sowie Verwaltungsumlagen bei Zuhilfenahme von städtischen Mitarbeitern. Die Zahl konkretisiert sich im Laufe der Jahre und nach dem tatsächlichen Geschäftsablauf. Nach dem Kostenteilungsschlüssel entfällt davon auf die Stadt Erlangen ein Betrag von jährlich ca. 301.000 €, bis zum Vorliegen der Genehmigungsplanung ca. 903.000 €.

Die dann noch verbleibenden Planungskosten i.H.v. voraussichtlich 22,70 Mio. € werden in den Planungsjahren 4 bis 7 fällig und nach dem gleichen Schlüssel auf die Partner verteilt werden.

Nur annähernd beziffert werden kann derzeit der genaue Gesamteigenanteil der drei Partner für Planung und Bau, solange der Anteil der förderfähigen Kosten für das L-Netz nicht eindeutig bestimmt ist. Einen guten Ansatz bietet hier allerdings die Kalkulation aus dem bisherigen T-Netz (siehe Stadtratsbeschluss Dezember 2014), aus der damals die Eigenanteile bestimmt worden waren.

Bei zugesagter erhöhter Förderung des Freistaates ergab sich für das T-Netz ein Gesamteigenanteil Planung und Bau für die drei Partner von insgesamt 137,12 Mio. €; auf den nun reduzierten „Ostast“ entfiel dabei ein Anteil von etwa 25% (ca. 34 Mio. €). Zieht man diesen ab (103 Mio. €) und rechnet die Preissteigerung seitdem ein, ergibt sich ein Eigenanteil von etwa 105 Mio. €, den die drei Partner finanzieren müssten. Nach obigem Schlüssel ergäbe das für Erlangen 65,9 Mio. €, für Nürnberg 21,9 Mio. € und für Herzogenaurach 17,2 Mio. €.

In den Haushalt der Stadt Erlangen sind für das Projekt StuB für die Haushaltsjahre 2015 und 2016 1,13 Mio € (980.000 € Planungsmittel und 150.000 € Verwaltungskosten) eingestellt. Eine Mittelnachbewilligung zur Aufstockung der Planungsmittel und Verwaltungskosten wurde bei der Kämmerei Erlangen beantragt. Diese wird nach Klärung der Zahlungs- und Finanzierungsmodalitäten durch die Kämmerei entsprechend angepasst. Damit können die anteilig auf die Stadt Erlangen entfallenden Zahlungsverpflichtungen für die anstehenden Planungsarbeiten und die Ausstattung der Geschäftsstelle ab 01.01.2016 erfüllt werden.

#### **4. Zweckverbandssatzung und Verwaltungsvereinbarung**

Die Entwürfe der Satzung und der Verwaltungsvereinbarung, die dem Stadtrat am 11.12.2014 vorlagen, wurden nur hinsichtlich der neuen Gegebenheiten (neues Verbandsmitglied, neuer Streckenverlauf, Herzogenaurach besitzt kein eigenes Rechnungsprüfungsamt) angepasst. Darüber hinaus wurden keine inhaltlichen Änderungen vorgenommen.

#### **5. Erforderliche Schritte bis zur Entstehung des Zweckverbands**

Für die Gründung des Zweckverbands müssten zunächst neben der Stadt Erlangen auch die Städte Nürnberg und Herzogenaurach entsprechende Beschlüsse fassen. Sodann bedarf die Verbandssatzung der Genehmigung durch die Regierung von Mittelfranken. Die Inaussichtstellung dieser Genehmigung ist bereits erfolgt. Vor dem Inkrafttreten der Satzung am 01.01.2016 muss die Satzung schließlich noch durch die Regierung von Mittelfranken im Mittelfränkischen Amtsblatt veröffentlicht werden.

## 6. Verbandsräte

Gemäß § 11 Abs. 1 S. 2 der Zweckverbandssatzung wird Herr Dr. Florian Janik als Oberbürgermeister der Stadt Erlangen für die ersten beiden Jahre Verbandsvorsitzender des Zweckverbands sein. Danach folgen aufeinander der erste Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach und der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg.

Er ist automatisch auch Mitglied der Verbandsversammlung und des Verbandsausschusses. Die Vertragspartner haben sich darauf verständigt, dass im Verbandsausschuss möglichst eine Vertretung des Ausschussmitglieds durch den Stellvertreter im Hauptamt erfolgen soll, hier also die zweite Bürgermeisterin Frau Lender-Cassens. Diese Vertretungsregelung ist nur möglich, wenn Frau Lender-Cassens auch Mitglied der Verbandsversammlung ist, weil die Stellvertreter in beschließenden Ausschüssen von der Verbandsversammlung zu bestellen sind und diese nach allgemeinen kommunalrechtlichen Grundsätzen Mitglieder der Verbandsversammlung sein müssen. Da sich Verbandsräte jedoch in der Verbandsversammlung nicht gegenseitig vertreten dürfen, ist abweichend vom gesetzlichen Regelfall für Herrn Oberbürgermeister Dr. Janik ein anderer Vertreter für die Verbandsversammlung zu bestellen. Hierzu bedarf es der Zustimmung des Oberbürgermeisters und der beiden Bürgermeisterinnen. Diese Zustimmungen liegen vor.

**Anlagen:**

- Zweckverbandssatzung (Anlage 1)
- Verwaltungsvereinbarung (Anlage 2)
- Standardisierte Bewertung (Anlage 3)

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang