

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Referat VI

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:
VI/185/2023

Bericht StUB; "Unterhaltskosten der Stadt-Umland-Bahn" Antrag der Erlanger Linke 030/2023 und Information des Zweckverbandes zu aktuellen Entwicklungen in Sachen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI)

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	30.03.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Bericht des ZV StUB zu aktuellen Entwicklungen in Sachen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) wird zur Kenntnis genommen.

Der Bericht zu „Unterhaltskosten der Stadt-Umland-Bahn“ zum Antrag 030/2023 der Erlanger Linke wird zur Kenntnis genommen.
Der Antrag 030/2023 der Erlanger Linke ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Information des Zweckverbandes zu aktuellen Entwicklungen in Sachen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI)

Vertreter des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn geben einen Bericht und Kurzfassung der öffentlichen Informationsveranstaltung des ZV am 22.03.2023.

Die Projektverantwortlichen berichten von aktuellen Entwicklungen und die neuen Berechnungen. Die neue Standardisierte Bewertung wirkt sich auch auf den Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) der StUB aus.

Bericht „Unterhaltskosten der Stadt-Umland-Bahn“ Antrag der Erlanger Linke 030/2023

Mit Schreiben vom 09.01.2023 stellt die Stadtratsgruppe Erlanger Linke die Anfrage zum Stadtrat auf Schätzung der Unterhaltskosten der Stadt-Umland-Bahn. Dies wird mit Antrag 030/2023 wiederholt.

Die Fragen lauten:

1. Gibt es bei der Stadt, den Stadtwerken oder dem STUB-Zweckverband bereits eine Schätzung der zukünftig in Erlangen anfallenden jährlichen Unterhaltskosten der Stadt-Umland-Bahn?
2. Wenn ja, wie lautet diese Schätzung?

Die Stellungnahme des ZV StUB zu diesen beiden Fragen lautet:

Der ZV StUB befindet sich derzeit noch in der Planungsphase der Stadt-Umland-Bahn. Zunächst einmal müssen also die Trassen und Bauwerke konstruiert werden, erst im weiteren Planungsver-

lauf leiten sich daraus die Ansätze für den Unterhalt ab, auf deren Basis ein konkreter Kostenaufwand abgeschätzt werden kann. Daher liegen bislang keine konkreten Zahlen für die projektierten Trassen und Bauwerke vor.

Im Ganzen ist der Instandhaltungsaufwand einer Schienenstrecke von zahlreichen Variablen gekennzeichnet, so dass pauschale Überlegungen zum jetzigen Zeitpunkt kein aussagekräftiges Ergebnis liefern können, z.B.

- Aus dem Wettbewerb für die Regnitzgrundbrücke ist ein explizit instandhaltungsarmer Entwurf siegreich hervorgegangen, der z.B. keine beweglichen Lager vorsieht.
- Die Frage, wo Rasengleise und wo eine klassische Schotterbettung zum Einsatz kommen, ist noch nicht final entschieden. Rasengleise erfordern je nach konkreter Ausgestaltung unterschiedliche Intensitäten von Grünpflege, Schottergleise müssen stattdessen von Verkräutung freigehalten werden.
- Die Nutzungsintensität hat natürlich auch einen Einfluss auf Instandhaltungsaufwand und tatsächliche Nutzungsdauer der Bauwerke. Strukturell dürfte die Straßenbahn hier aufgrund des deutlich geringeren Gewichts der Fahrzeuge in der Praxis etwas günstigere Ergebnisse aufweisen als entsprechende Bauwerke für Eisenbahnen.

Selbst in der Ausgestaltung des Betriebs gibt es eine Vielzahl von Variablen, welche die Unterhaltskosten beeinflussen, z.B.:

- Der Instandhaltungsaufwand ist am Anfang der Nutzungszeit eines Bauwerks geringer und steigt mit dem Alter tendenziell an.
- Instandhaltung und Nutzungsdauer sind zum Teil kommunizierende Röhren. Mit einem höheren laufenden Instandhaltungsansatz („gute Pflege“) kann in vielen Fällen eine längere Lebensdauer erreicht werden. Umgekehrt mag es theoretisch auch Fälle geben, wo ein früherer Ersatz sinnvoller ist als die standardmäßig unterstellte Instandhaltung.

Dennoch werden natürlich Unterhaltskosten für die Strecke anfallen. Inhaltlich sind darunter z. B. folgende Positionen zu fassen:

- Laufende Kontrollen von Gleislage, Oberleitung und anderen Anlagen
- Reinigungskosten für Bahnsteige
- Aufwand für Schleifen der Gleise
- Turnusmäßige reguläre Bauwerksprüfungen
- Prüfungen durch die Technische Aufsichtsbehörde
- Vegetationskontrolle
- Betriebsstoffe
- Energie zum Betrieb der Leit- und Sicherungstechnik, der Fahrgastinformationssysteme und ggf. von Beleuchtungsanlagen
- Pflege der ökologischen Ausgleichsflächen

Grundsätzlich dürfte der Instandhaltungsaufwand vergleichbar sein mit entsprechenden Anlagen aus dem Straßenbau bzw. dem Busverkehr (z.B. sind Bussteige und Bahnsteige aus Unterhaltungssicht praktisch gleich einzuschätzende Anlagen).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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: Fraktionsantrag 030/2023 der Erlanger Linke

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang