

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

Sachverhalt

1. Aktueller Bearbeitungsstand des Projekts StUB

Die ursprünglich für den 01.01.2015 vorgesehene Gründung des Zweckverbands durch die Städte Nürnberg und Erlangen sowie den Landkreis Erlangen-Höchstadt musste nach dem Erreichen der erforderlichen Unterstützerzahl für einen Bürgerentscheid im Landkreis Erlangen-Höchstadt im Dezember 2014 zunächst zurückgestellt werden. Der Bürgerentscheid selbst fand am 19.04.2015 statt und eine Mehrheit der am Entscheid teilnehmenden Landkreisbevölkerung hat sich gegen einen Beitritt des Landkreises zum Zweckverband ausgesprochen. Damit war es nicht möglich, den Beschluss des Nürnberger Stadtrates vom 10.12.2014 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 naturgemäß nur auf das Gebiet seiner Verbandsmitglieder erstrecken kann, 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 ist mit der Gründung dieses Zweckverbands bleibt 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 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 kritischer Punkte ergeben haben. Im Ergebnis gleichen sich jedoch die erhöhten Nutzenwirkungen (Studentenzahlen, Südumgehung) und die Kostensteigerungen in etwa aus. Es bleibt somit bei einem Nutzen-Kosten-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). 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 werden ca. drei Jahre benötigt und Planungskosten von 20,921 Mio. € auflaufen, die nach dem vereinbarten Aufteilungsschlüssel 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. Zu dieser Einigung ist es am Rande eines Gipfeltreffens der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24.9.2015 gekommen. Man hat dort vereinbart, dass die Mittel des GVFG im Rahmen der Neuregelung der Bund- Länder Finanzbeziehungen ungekürzt über 2019 hinaus fortgeführt werden sollen. Die sog. „Regionalisierungsmittel“ werden in 2016 auf acht Mrd. Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 Prozent dynamisiert.

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. Kostenteilung für Planung und Bau / Finanzierung

Die Kostenaufteilung für Planung und Bau der Stadt-Umland-Bahn erfolgt wie bisher vorgesehen nach folgendem Schlüssel: 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 %
Herzogenaurach	16,40 %

Für die 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. €

Die dann noch verbleibenden Planungskosten i.H.v. 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 (vgl. Stadtratsvorlage Dezember 2014), aus der damals die Eigenanteile bestimmt worden waren.

Bei zugesagter erhöhter Förderung des Freistaats 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 Nürnberg sind für das Projekt StUB zum Jahr 2015 1,0 Mio. €, zum Jahr 2016 2,5 Mio. € und zum Jahr 2017 1,057 Mio. € eingestellt worden. Hieraus können die anteilig auf die Stadt Nürnberg entfallenden Zahlungsverpflichtungen für die nächsten drei Jahre i.H.v. 4,36 Mio. € an den Zweckverband für die anstehenden Planungsarbeiten und die Ausstattung der Geschäftsstelle ab 01.01.2016 für diesen Zeitraum erfüllt werden. Nachdem der Zweckverband erst zum 01.01.2016 seine Arbeit aufnehmen wird, müssen die Ansätze jeweils um ein Jahr verschoben werden

4. Zweckverbandssatzung und Verwaltungsvereinbarung

Die Entwürfe der Satzung und der Verwaltungsvereinbarung, die dem Stadtrat am 12.12.2014 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 eines Zweckverbandes

Für die Gründung des Zweckverbands müssten zunächst neben der Stadt Nürnberg auch die Städte Erlangen 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 der Zweckverbandssatzung wird Dr. Florian Janik als Oberbürgermeister der Stadt Erlangen für die ersten beiden Jahre Vorsitzender des Zweckverbandes sein. Danach folgen aufeinander der erste Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach und der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg

Die Partner haben sich darauf verständigt, dass im Verbandsausschuss möglichst eine Vertretung durch den Stellvertreter im Hauptamt erfolgen soll, für Nürnberg also durch Bürgermeister Christian Vogel. Diese Vertretungsregelung ist nur möglich, wenn Bürgermeister Vogel 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 Oberbürgermeister Dr. Maly eine andere Vertreterin / ein anderer Vertreter zu bestellen. Hierzu bedarf es der Zustimmung des Oberbürgermeisters und der beiden Bürgermeister. Diese Zustimmungen liegen vor.