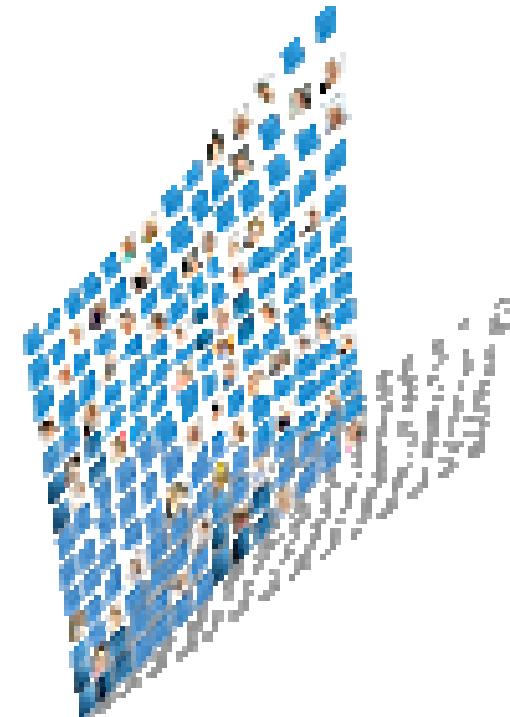


Diskussionspapier StUB

*Dipl.-Inf. Rufus Buschart, Dr. Robert Pfeffer,
Dr.-Ing. Kurt Höller, Matthias Thurek, Christian Nowak*





Agenda

Ausgangssituation

Lastenheft

Kostenrahmen

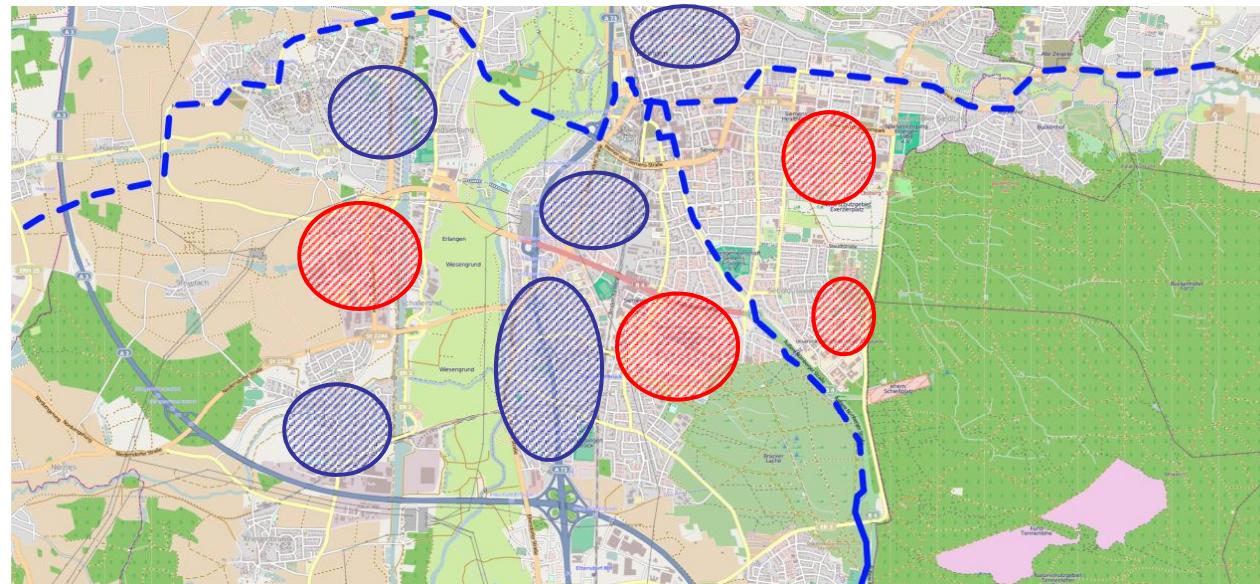
Risiken

Gesamtbetrachtung

Schlussfolgerung



Bestes Netz?



StUB-Route basiert auf 30 Jahre alter Planung und führt an Uni, Forschungsgelände und Röthelheimpark vorbei



Agenda

Ausgangssituation

Lastenheft

Kostenrahmen

Risiken

Gesamtbetrachtung

Schlussfolgerung

Lastenheft StUB 1/2



Was müssen wir bekommen?

- Anschluss Südgelände FAU
- Anschluss Forschungsgelände (Südbereich)
- Anschluss Röthelheimpark (falls Ostast gebaut)
- Anschluss Büchenbach
- Gossenbrücke / S-Bahn (Ostbahn)
- Flughafenanbindung

Lastenheft StUB 2/2



Was wollen wir nicht?

- Zollhausviertel durchschneiden
- Henkestraße blockieren
- Fußgängerzone gefährden
- Bäume in Allee Nürnberger Str. fällen



Agenda

Ausgangssituation

Lastenheft

Kostenrahmen

Risiken

Gesamtbetrachtung

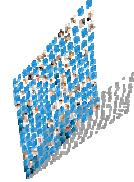
Schlussfolgerung



Was ist plausibel?

- RoBUS:
 - Investition 12,4 Mio € verlagert 6.610 Pers./24h in ÖPNV
 - StUB:
 - Investition 280,5 Mio € verlagert 10.930 Pers./24h in ÖPNV
- ⇒ **StUB verlagert nur 1,65 mal so viele Pers./24h in den ÖPNV
... ist aber >22 mal so teuer!**
- ⇒ Angemessen wäre StUB Investition 20,5 Mio €
- ⇒ Restliche 260 Mio € sind Imagefaktor, Big Picture Metropolregion, ...

Ist das fair?



Aktueller Verteilungsschlüssel: **Territorialprinzip Erlangen 57%**

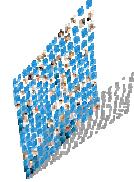
- **Verteilung der Investitionskosten** (280,5 Mio € gesamt, 125,9 Mio € nach GVFG Zuschuss, Preisstand 2006)

	<u>Erlangen</u>	<u>Nürnberg</u>
Absolut	71,5 Mio €	8,5 Mio €
Pro Haushalt	1.430€	35€

- **Verteilung der jährlichen Folgekosten**

	<u>Erlangen</u>	<u>Nürnberg</u>
Absolut	6,6 Mio €	1,1 Mio €
Pro Haushalt	132€	4€

Quelle: Gutachten Intraplan, Stand 12.06.2012



Was wäre fair?

Beschluss CSU KV ERH Zustimmung unter „Voraussetzung [...], dass die finanzielle Leistungsfähigkeit des Landkreises ein solches Projekt auch zulässt.“

⇒ für Stadt Erlangen: **Verteilungsschlüssel, der sich nicht an Territorium, sondern an Nutzung bemisst**

z.B. Pendlerzahlen: 60T rein 14T raus

Verteilung der Investitionskosten und der jährlichen Folgekosten

	ER (alt)	ER (neu)
Absolut	71,5 Mio €	23,9 Mio €
Pro Haushalt	1.430€	478€

	ER (alt)	ER (neu)	
	6,6 Mio €	2,1 Mio €	jährlich
	132€	42€	jährlich



Agenda

Ausgangssituation

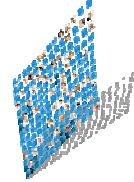
Lastenheft

Kostenrahmen

Risiken

Gesamtbetrachtung

Schlussfolgerung



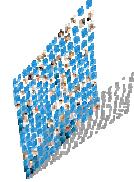
Risiken 1/2

- Gleise in Straße nicht förderfähig
- Mehrkosten für in Straße verlegtes Gleis trägt Kommune
⇒ 100% zu Lasten Erlangens?
- Mehrkosten durch Fehlkalkulation nicht förderfähig?
- Gefahr, dass jährliche Unterdeckung größer als geplant:
 - Inflator Einnahmen 3,5% zu Inflator Kosten 2,5%
- Fertigstellung nach Auslauf GVFG in 2019?
- Schuldenbremse 2019
 - welche städtischen Investitionen und Leistungen müssen dann entfallen, um die 6,6 Mio.€ p.a. einzusparen?



Risiken 2/2

- Keine Rückstellungen für nachhaltige Nutzung der Infrastruktur vorgesehen → zusätzlich 13 Mio € jährlich
- Planungskosten bei Projektabbruch
 - Insg. 36,6 Mio € (lt. Intraplan 12.06.2012)
 - Erlangen über 10 Mio € insgesamt, 4,7 Mio € in 2013
- Änderung des Verteilungsschlüssels nicht nachträglich verhandelbar
- Projektabbruch politisch nicht durchsetzbar



Agenda

Ausgangssituation

Lastenheft

Kostenrahmen

Risiken

Gesamtbetrachtung

Schlussfolgerung



Gesamtbetrachtung

- Zustimmung Erlangens und damit des Erlanger Stadtrats ist unverzichtbar für Bau der StUB
 - ⇒ Grundsätzlich hat Erlangen damit eine sehr gute Verhandlungsbasis
- Ergebnis muss nachvollziehbar und mehrheitsfähig sein
- Andernfalls Bürgerentscheid anstreben



Agenda

Ausgangssituation

Lastenheft

Kostenrahmen

Risiken

Gesamtbetrachtung

Schlussfolgerung

Schlussfolgerung 1/4



„Wir stehen hinter dem ÖPNV, aber wir wollen die für Erlangen beste Variante zu einem fairen Preis“



Schlussfolgerung 2/4

→ **Beste Variante: Zustimmung nur mit überarbeiteter Verwaltungsvorlage**

- Stadtratsbeschluss erst nach Einigung auf Lastenheft (Verwaltungsvorlage mit Berücksichtigung benannter Eckpunkte).
- Gründung des Zweckverbands erst nach entsprechend Lastenheft überarbeiteter Grobplanung.

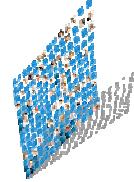
Schlussfolgerung 3/4



→ Fairer Preis: Förderung und Kostenaufteilung

- Zustimmung durch Stadtrat nicht ohne Vereinbarung eines fairen Verteilungsschlüssels nach Nutzer-Herkunft.
- Zustimmung nur unter Voraussetzung, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt insbesondere nach Wirksamkeit der Schuldenbremse 2019 ein solches Projekt auch zulässt.

Schlussfolgerung 4/4



Lastenheft und faire Kostenverteilung sind zwingend.

→ Wenn nicht umsetzbar:

→ **Andere Systeme prüfen!**



Quelle: Fraunhofer Institut

- Schienenlose StUB mit AutoTram (Dresden)
- Einbindung Fraunhofer-Institut und Uni
- Hoch innovativ, passt zu Erlangen
- Evaluieren: Für Pilotprojekt hohe Förderung möglich!