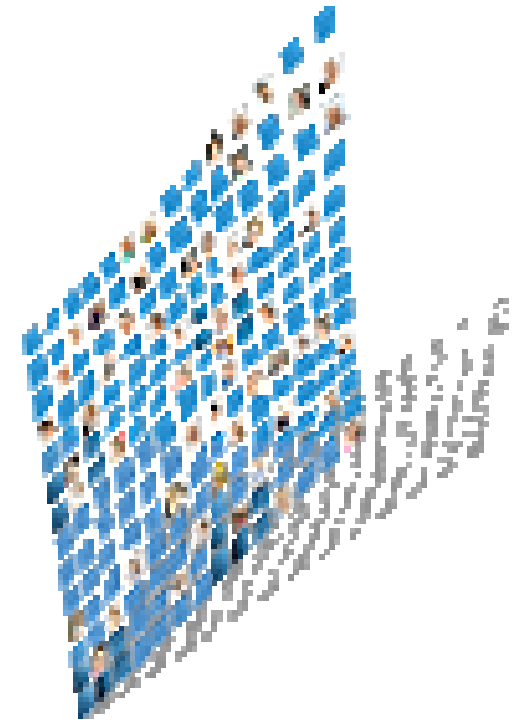
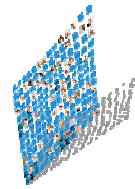


# Diskussionspapier StUB

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



# Agenda



## Ausgangssituation

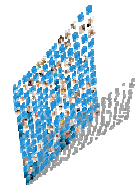
Lastenheft

Kostenrahmen

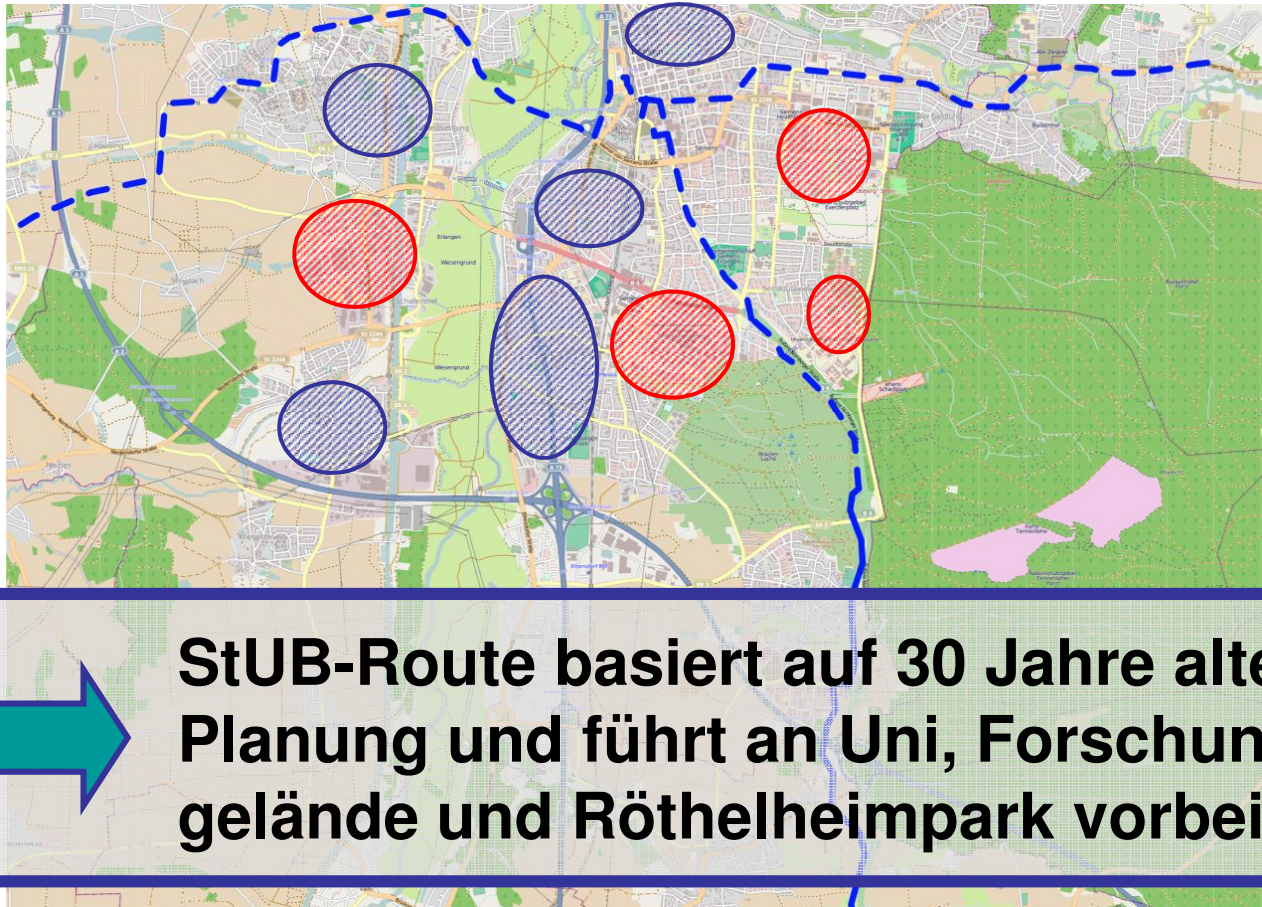
Risiken

Gesamtbetrachtung

Schlussfolgerung

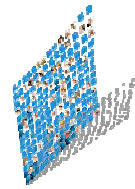


# Bestes Netz?



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

# Agenda



Ausgangssituation

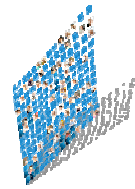
**Lastenheft**

Kostenrahmen

Risiken

Gesamtbetrachtung

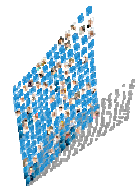
Schlussfolgerung



# 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

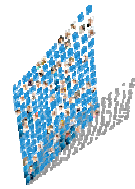


# Lastenheft StUB 2/2

## Was wollen wir nicht?

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

# Agenda



Ausgangssituation

Lastenheft

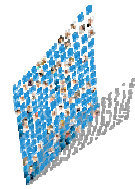
**Kostenrahmen**

Risiken

Gesamtbetrachtung

Schlussfolgerung

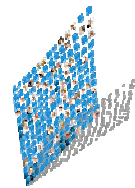




# Was ist plausibel?

- 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.*“

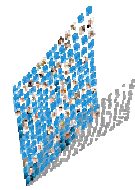
⇒ für Stadt Erlangen: **Verteilungsschlüssel, der sich nicht an Territorium, sondern an Nutzung bemisst**

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

Verteilung der Investitionskosten und der jährlichen Folgekosten

	<u>ER (alt)</u>	<u>ER (neu)</u>		<u>ER (alt)</u>	<u>ER (neu)</u>	
Absolut	71,5 Mio €	23,9 Mio €		6,6 Mio €	2,1 Mio €	jährlich
Pro Haushalt	1.430€	478€		132€	42€	jährlich

# Agenda



Ausgangssituation

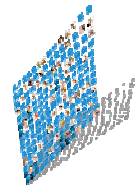
Lastenheft

Kostenrahmen

**Risiken**

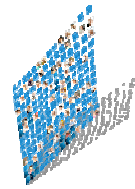
Gesamtbetrachtung

Schlussfolgerung



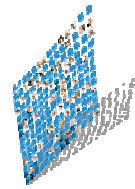
# Risiken 1/2

- 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

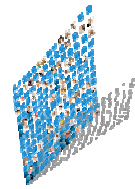
Lastenheft

Kostenrahmen

Risiken

**Gesamtbetrachtung**

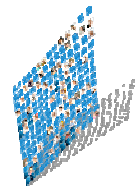
Schlussfolgerung



# 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

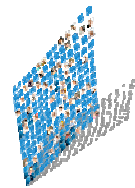
Kostenrahmen

Risiken

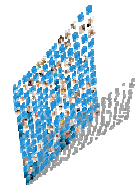
Gesamtbetrachtung

**Schlussfolgerung**

# Schlussfolgerung 1/4



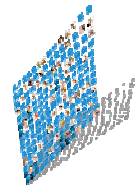
**„Wir stehen hinter dem ÖPNV, aber wir wollen die für Erlangen beste Variante zu einem fairen Preis“**



# 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.

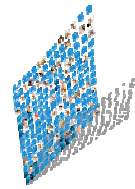


# Schlussfolgerung 3/4

## → 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 Kosten-**  
verteilung 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!