

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
ZV StUB

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:
VI/245/2024

Den Standort Erlangen gemeinsam gestalten: 5-Punkte-Plan für ein gutes Zusammenspiel zwischen StUB und Wirtschaft

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.04.2024	Ö	Gutachten	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.04.2024	Ö	Gutachten	
Stadtrat	25.04.2024	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
ZV StUB

I. Antrag

1. Der Stadtrat erklärt, durch den Bau und Betrieb der Stadt-Umland-Bahn keine zusätzliche einseitige fiskalische Belastung der Unternehmen entstehen zu lassen.
2. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zum ÖPNV-Betriebsdefizit zur Kenntnis. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, weiterhin gemeinsam mit den Stadtwerken und (im Fall der Realisierung der StUB) dem Zweckverband dafür Sorge zu tragen, dass das Betriebsdefizit im ÖPNV für Erlangen finanzierbar bleibt. So ist das von der Stadt zu tragende Betriebskostendefizit des Stadtverkehrs pro zurückgelegtem Personenkilometer insgesamt durch Maßnahmen im Zusammenhang mit der StUB nicht höher als ohne die StUB.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, innerhalb eines „Masterplanes Innenstadt“ im Rahmen des bereits beschlossenen integrierten Stadtentwicklungskonzeptes STEK die Themen Verkehr und Mobilität mit dem Schwerpunkt Erreichbarkeit und Funktionstüchtigkeit der Innenstadt umfassend und partizipativ mit Wirtschaftsvertretungen zu bearbeiten und dabei die in der Begründung aufgelisteten gesetzten Themen besonders zu berücksichtigen und umzusetzen. Meilensteine für die Umsetzung dieses Masterplans sollen ab 2025 dokumentiert und nachgehalten werden. Die Wirtschaftsverbände werden beteiligt.
4. Der Stadtrat bekräftigt das Grundsatzziel des Zweckverbands, die in der Bauphase der Stadt-Umland-Bahn auftretenden Einschränkungen zu minimieren. Die Unterteilung in Bauabschnitte wird begrüßt. Die in der Begründung genannten weiteren Maßnahmen werden begrüßt und sind rechtzeitig vor Beginn der Bauphase im weiteren Verlauf zu konkretisieren, mit den Wirtschaftsverbänden abzustimmen und zur Umsetzung zu bringen.
5. Der Stadtrat empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn und beauftragt das Amt für Stadtplanung und Mobilität, die bislang im Rahmen der Beteiligungsformate bereits praktizierte fortwährende Information und Beteiligung der Wirtschaftsverbände beizubehalten und weiter auszubauen, auch mit Blick auf die o.g. Maßnahmen.

II. Begründung

Sachbericht:

Im unterstützenden Beschluss der IHK zur Stadtumlandbahn (StUB) wurden Rahmenbedingungen genannt, die die Einschränkung während Bau und Umsetzung für die StUB minimieren soll. Im Folgenden wird dazu Stellung genommen:

- 1) *Die Finanzierung der StUB ist auch für die Stadt Erlangen eine Herausforderung – trotz 90-prozentiger Förderung. Es stehen nicht nur die Bauphase mit entsprechenden Unwägbarkeiten, sondern auch die Betriebsphase zur Finanzierung an. Das IHK-Gremium Erlangen legt besonderen Wert darauf, dadurch **keine zusätzliche und keine einseitige** Belastung der Unternehmen (z.B. Gewerbesteuererhöhung, „Dritt-Nutzer- Finanzierung des ÖPNV“, ...) entstehen zu lassen.*

Antragstext:

Der Stadtrat erklärt seine Absicht, durch den Bau und Betrieb der Stadt-Umland-Bahn keine zusätzliche und keine einseitige Belastung der Unternehmen entstehen zu lassen.

Begründung:

Planung und Bau der StUB kosten die Stadt Erlangen nach aktueller Kostenschätzung 82 Millionen Euro (Preisstand 2022). Ca. 16 Mio. Euro davon sind bereits bezahlt, so dass eine Restsumme von 66 Mio. Euro verbleibt. Diese Summe verteilt sich unter der Annahme, dass die StUB bis 2034 fertiggestellt ist, von heute gerechnet auf 10 Jahre. Die StUB liegt damit auf dem Niveau anderer städtischer Investitionen, die sich ebenfalls auf mehrere Jahre verteilen (Campus Berufliche Bildung, 76 Mio. Euro, Kultur- und Bildungscampus Frankenhof, 59 Mio. Euro).

Unterhalt und Betrieb der StUB verursachen natürlich Kosten. Dem stehen Fahrgasteinnahmen und Einsparungen im Busnetz gegenüber. Nach aktuellen Berechnungen betragen die jährlichen Kosten der StUB für die Stadt Erlangen ca. 10% des Verlustausgleichs für den Stadtverkehr. 2022 lag der Verlustausgleich bei ca. 12 Millionen Euro, 10% davon sind 1,2 Mio. Euro.

Im Rahmen der derzeitigen Kooperation im Stadtrat in der Wahlperiode 2020 bis 2026 haben CSU und SPD vereinbart, die Gewerbesteuerhebesätze auf dem aktuellen Niveau zu halten. Entscheidungen zu Gewerbesteuerhebesätzen über diesen Zeitraum hinaus obliegen dem künftigen Stadtrat und den damit einhergehenden Mehrheitsverhältnissen. Die Fraktionen/ Parteien können sich hierzu bereits im Voraus festlegen.

Das Risiko echter Kostensteigerungen bei Planung und Bau ist durch den Risikopuffer und die inzwischen detaillierte Planung minimiert. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass insbes. die Baukosten inflationsbedingt weiter steigen. Die oben erwähnten Berechnungen zeigen, dass selbst bei einer signifikanten Erhöhung der Bau- und Betriebskosten das Projekt in seiner finanziellen Dimension überschaubar bleibt und Überlegungen zur Verbesserung der Einnahmesituation vor dem Hintergrund der StUB, z.B. durch die Gewerbesteuer oder Drittnutzerfinanzierungsmodelle des ÖPNV, nicht angestellt werden müssen. Mit einer StUB-induzierten Erhöhung der Gewerbesteuer ist daher nicht zu rechnen.

- 2) *Mit der StUB wird der Busverkehr neu geordnet. Dabei können Einsparungen erzielt werden, die **das ÖPNV-Betriebsdefizit reduzieren, statt zu erhöhen**. Es ist sicherzustellen und in regelmäßigen Abständen nachzuweisen, dass dies nachhaltig gegeben ist. Einen engen laufenden Austausch zwischen Zweckverband, Stadt und Stadtwerken setzen wir voraus.*

Antragstext:

Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zum ÖPNV-Betriebsdefizit zur Kenntnis. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, weiterhin gemeinsam mit den Stadtwerken und (im Fall der Realisie-

rung der StUB) dem Zweckverband dafür Sorge zu tragen, dass das Betriebsdefizit im ÖPNV für Erlangen finanzierbar bleibt.

Begründung:

Mit der Einführung der StUB gehen finanzielle Einsparungen im Busnetz einher, die aus optimierten Linienführungen und dem Wegfall parallel verlaufender Linien resultieren. Der ÖPNV kann durch die StUB deutlich effizienter und schneller in Erlangen abgewickelt werden – zum Vorteil für alle künftigen (Neu-)Kunden. Die neue Infrastruktur verursacht auf der anderen Seite zusätzliche Betriebs- und Unterhaltskosten. Das von der Stadt zu tragende Betriebskostendefizit des Stadtverkehrs pro zurückgelegtem Personenkilometer ist insgesamt durch Maßnahmen im Zusammenhang mit der StUB nicht höher als ohne die StUB.

Dabei ist grundsätzlich bundesweit immer von einem defizitären ÖPNV auszugehen, außer die Bundesförderrichtlinien würden sich fundamental ändern, wovon ohne ein stärkeres Engagement von Bund oder Land bei der Finanzierung des ÖPNV nicht auszugehen ist.

Die Stadt entscheidet vor diesem Hintergrund über jede Weiterentwicklung des ÖPNV nach Abwägung von Nutzen und zusätzlichen Kosten. Dies gilt für die finale Realisierung des Busnetzes im StUB-Mitfall ebenso wie für jede künftige Weiterentwicklung des ÖPNV.

Sollten aus betriebswirtschaftlichen und synergetischen Gründen in naher Zukunft weitere Busverkehre innerhalb Erlangens oder über die Stadtgrenzen hinaus im Auftragsbuch der Stadt Erlangen stehen, trägt dies ebenso zur Steigerung von Qualität, Fahrzeiten und Kundenvolumen bei.

Es besteht ein Bewusstsein dafür, dass die übergeordnete Politik aktuell Maßnahmen getroffen hat, die gerade den Busverkehr in der Zukunft erheblich verteuern werden (insbesondere die Umstellung auf emissionsfreie Busse). Dieser von der Stadt nicht beeinflussbare Effekt ist bei der nachträglichen Bewertung der Umsetzung dieses Punktes zu berücksichtigen und betrifft die Straßenbahn nicht.

- 3) *Die StUB wird die innerstädtischen Verkehrswege Erlangens tiefgreifend und nachhaltig verändern. Gleichzeitig behält die mobilitätsoffene **Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe** für Kunden, Mitarbeitende, Lieferanten und Handwerker aus Unternehmenssicht weiter höchste Priorität. Diese Anforderung gilt gleichermaßen für die Bau- und Betriebsphase der StUB.*

Hier erwartet das IHK-Gremium Erlangen von Seiten der Stadt/Zweckverband ein verbindliches Gesamtkonzept, das gewerbliche Erreichbarkeit mit den Anforderungen moderner Verkehrsmobilität verknüpft, d.h.

- *multimodal (für alle Verkehrsmittel, ob öffentlich oder privat)*
- *flexibel (z.B. Quartiersparkhäuser als Mobilitätshub inkl. städtischer Bewirtschaftung)*
- *digital (z.B. Mobilitätsleitsysteme)*
- *nachhaltig.*

Antragstext:

Die Verwaltung wird beauftragt, innerhalb eines „Masterplanes Innenstadt“ im Rahmen des bereits beschlossenen integrierten Stadtentwicklungskonzeptes STEK die Themen Verkehr und Mobilität mit dem Schwerpunkt Erreichbarkeit und Funktionstüchtigkeit der Innenstadt umfassend und partizipativ zu bearbeiten und dabei die in der Begründung aufgelisteten gesetzten Themen besonders zu berücksichtigen.

Begründung:

Die Innenstadt verändert sich und mit ihr die Mobilität. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit ihren Gewerbebetrieben für Kunden, Mitarbeitende, Lieferanten und Handwerksbetriebe ist von großer Bedeutung – sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase der StUB.

Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan bildet seit seiner Erarbeitung und Fertigstellung die Grundlage für die Entwicklung des Verkehrs in der Stadt. In den kommenden Jahren steht die Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes STEK für Erlangen an. Dabei soll innerhalb eines „Masterplanes Innenstadt“ die Themen Verkehr und Mobilität mit dem Schwerpunkt Erreichbarkeit und Funktionstüchtigkeit der Innenstadt umfassend und partizipativ mit Wirtschaftsvertretungen bearbeitet werden. Die Verwaltung wird diesen Prozess in naher Zukunft anstoßen (vgl. Vorlage 611/171/2023). Meilensteine für die Umsetzung dieses Masterplan sollen ab 2025 dokumentiert und nachgehalten werden. Die Wirtschaftsverbände werden im Rahmen eines exklusiven Formates für die Wirtschaft in Form eines regelmäßigen Jour Fixes beteiligt.

Im Rahmen der städtischen Agenda sind dabei mit Blick auf die Innenstadt u.a. folgende Themen bereits jetzt gesetzt und werden umgesetzt:

Keine Umsetzung von Straßensperrungen ohne Sicherstellung von funktionsfähigen Ausweichrouten

Einschränkungen in der Verkehrsführung erfolgen nur dann, wenn es funktionsfähige und attraktive Ausweichrouten für die Abwicklung der Verkehrsströme gibt.

Ergänzung der Lieferzonen um markierte Handwerker- und Lieferantenparkplätze

Wie in anderen Städten üblich, sollen innerhalb von Lieferzonen eigene Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr entstehen, die besonders gekennzeichnet sind. Diese können von Entsorgungsfahrzeugen, Post- und Paketdiensten, Lieferanten zum Be- und Entladen sowie von Handwerkern für die Dauer ihres Arbeitseinsatzes genutzt werden.

Schaffung attraktiver Parkplätze in Quartiersparkhäusern in ausreichender Anzahl – z.B. KuBiC, Zollhaus, Regnitzstadt

Die Stadt Erlangen sieht die Schaffung von Möglichkeiten zum Abstellen von MIV-Fahrzeugen als wichtige städtische Aufgabe und arbeitet an der Entwicklung von Innenstadt-Quartiersparkhäusern mit Stellplätzen in ausreichender Anzahl (z.B. KuBiC, Zollhaus, Regnitzstadt). Alleine in der Regnitzstadt wird die Anzahl der Stellplätze die Anzahl der ursprünglich auf dem Großparkplatz vorhandenen Stellplätze deutlich übersteigen. Damit werden auch die bislang weggefallenen und die zukünftig vor allem aufgrund veränderter gesetzlicher Rahmenbedingungen im Innenstadtbereich wegfallenden Parkflächen kompensiert (vgl. VEP 2016).

Bereits in Bezug auf die Bauzeit der StUB ist geplant, diese erforderliche Parkplatzzahl im Bereich der Innenstadt bereitzustellen.

Gegenstand im Rahmen der Mobilitätsplanung für den MIV ist die Ausweitung der kommunalen Aufgabenstellung „Eigenbewirtschaftung der Stellplätze durch die öffentliche Hand“ zur Sicherstellung des zielgerichteten Einsatzes und der Lenkungsfunction. Aufgrund des Verdrängungseffektes im Parkraum sind diese nicht nur für Besucher/ Kunden/ Gäste und Mitarbeitende, sondern auch für Bewohner darzustellen.

(Wieder-)Einführung eines (digitalisierten) Parkleitsystems

Das vor kurzem abgeschaltete Parkleitsystem war in seiner Organisation komplex und im Inhalt nicht mehr zeitgemäß. Die Stadt Erlangen plant die Einführung eines innovativen Parkleitsystems mit zusätzlichem Datenaustausch zur Verfügbarkeit von Stellplätzen mit großen, digitalen Kartenanbietern. Darüber hinaus wird so eine Darstellung sauberer Wegeführungen in Navigationssystemen gewährleistet, Schleichverkehre Ortsunkundiger werden verringert. Die Ausschreibung dafür soll 2025 erfolgen.

Weiterer Ausbau der verschiedenen Mobilitätsangebote (VAG-Rad etc.) und Abstimmung im Rahmen des ganzheitlichen Verkehrssystems

Ergänzende Mobilitätsangebote wie VAG-Rad werden nachfragegerecht ausgebaut und in das ganzheitliche Verkehrssystem integriert.

- 4) *Die Bauphase wird einzelne Unternehmen durch **Einschränkungen in der Erreichbarkeit** besonders belasten. Eine Belastung, die unter Umständen deren Fortbestand gefährden kann. Aus Sicht des IHK-Gremiums Erlangen muss hier von Zweckverband/Stadtplanung abgestimmt aufgezeigt werden, wie z.B. durch*
- *kurze, nachvollziehbare Bauabschnitte*
 - *aktive, transparente und rechtzeitige Kommunikation*
 - *weitere Unterstützung zur Attraktivitätssteigerung*
 - *Härtefallregelungen zur Kompensation*
- die Auswirkungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden.*

Antragstext:

Der Stadtrat bekräftigt das Grundsatzziel des Zweckverbands, die in der Bauphase der Stadt-Umland-Bahn auftretenden Einschränkungen zu minimieren. Die Unterteilung in Bauabschnitte wird begrüßt. Die in der Begründung genannten weiteren Maßnahmen werden begrüßt und sind rechtzeitig vor Beginn der Bauphase im weiteren Verlauf zu konkretisieren.

Begründung:

Der Bau der StUB erfolgt in Bauabschnitten, die wiederum in kleinere Teilbauabschnitte unterteilt sind. Weiträumige, zeitlich lang andauernde Einschränkungen durch die Baumaßnahme sind zu vermeiden.

Wie bei Großprojekten Standard wird ein baubegleitendes Projektsteuerungsteam mittels digitaler Plattform transparent und umfänglich Bauabschnitte definieren, abstimmen und Bauzeiten kommunizieren. Vor allem der laufende Veränderungsprozess innerhalb der geplanten Bauzeiten und Bauabschnitte wird dabei unter besonderer Feinjustierung mit den jeweils betroffenen Geschäftslagen und Wohnbereichen abgestimmt. Die Wirtschaftsvertretungen werden in regelmäßigen, gemeinsam definierten Zeitabständen beteiligt.

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn ist auch für den Bau der StUB verantwortlich. Folgende Zusagen werden im Vorfeld der konkreten Bauzeitenplanung gemacht:

- Optimierte Bauabschnitts- und Zeitplanung zur Minimierung der Auswirkungen für Gewerbe, Handwerk, Gastronomie und weitere Anlieger während der Bauphase
- Beteiligung der Wirtschaftsvertretungen zum aktuellen Stand der Bauplanung in gemeinsam definierten Zeitabständen durch eine Jour Fixe zwischen Zweckverband und Wirtschaftsvertretungen
- Erstellung eines Zeitplans zum Bauablauf und rechtzeitige Kommunikation aller Meilensteine
- Frühzeitige Kommunikation zur Bauzeitenplanung und zu den ggf. damit einhergehenden Einschränkungen, bilaterale Diskussion von Lösungsmöglichkeiten
- Sicherstellung der Anlieferbarkeit für Wirtschaftsbetriebe
- Enge Koordination zwischen Zweckverband, Stadtverwaltung Erlangen und Wirtschaftsvertretungen zur Entwicklung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt während der Bauphase, z.B. Aktionen zum kostenfreien Parken auf definierten Stellplätzen in der Innenstadt als Signal für Besucher/Gäste/Kunden; Baustellenmarketing

Etwaige Ansprüche zu finanziellem Ausgleich von Einschränkungen während der Bauphase können grundsätzlich im Planfeststellungsverfahren geklärt werden.

- 5) *Das IHK-Gremium Erlangen bringt sich **in die weiteren Abstimmungsprozesse** des Zweckverbandes ein, mit der Maßgabe jederzeit eine (auch kritische) Stellungnahme abgeben zu können.*

Antragstext:

Der Stadtrat empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, die bislang im Rahmen der Beteiligungsformate bereits praktizierte fortwährende Information und Beteiligung der IHK beizubehalten und auszubauen, auch mit Blick auf die o.g. Maßnahmen.

Begründung:

Die Planung der Stadt-Umland-Bahn erfolgt im Rahmen eines umfassenden Informations- und Beteiligungsprozesses, in dem die Wirtschaftsverbände von Anfang an einbezogen waren. Mit fortschreitender Konkretisierung des Projekts wächst die Bedeutung dieser Einbindung, gerade mit Blick auf die legitimen Interessen der Wirtschaft im Rahmen der Bauphase und der weiteren o.g. Maßnahmen. Es wird festgelegt, dass die Wirtschaftsvertretungen in einem exklusiven Wirtschafts-Jour-Fixe in einem gemeinsam zu definierenden Zeitabstand bei der weiteren Bauplanung beteiligt wird. Zentrale Entscheidungen, die die Interessen der Wirtschaft tangieren, werden gemeinsam abgestimmt.

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:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang