



Niederschrift

über die

7. Sitzung des Kreisausschusses

des Landkreises Erlangen-Höchstadt

Sitzungstermin: Montag, den 15.03.2021

Sitzungsbeginn: 09:00 Uhr

Sitzungsende: 11:34 Uhr

Ort, Raum: Sitzungssaal des Landratsamtes in Erlangen,
im Erdgeschoss, Raum-Nr. 0.29,
Nägelsbachstr. 1, 91052 Erlangen

Anwesend sind:

Landrat

Landrat Alexander Tritthart

stellv. Landrat

Kreisrat Dr. Martin Oberle
Kreisrat Manfred Bachmayer

CSU-Fraktion

Kreisrat Thomas Fischer
Kreisrätin Gabriele Klaußner
Kreisrat Walter Nussel
Kreisrätin Dr. med. Ute Salzner
Kreisrat Maximilian Stopfer

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Kreisrat Wolfgang Hirschmann
Kreisrätin Dr. Silke Kreitz
Kreisrätin Astrid Marschall

Stellvertreterin von Kreisrätin Göbel

Freie Wähler-Fraktion

Kreisrat Gerald Brehm
Kreisrat Karsten Fischkal
Kreisrat Michael Schölkopf

SPD-Fraktion

Kreisrat Dr. German Hacker

Gäste/Sachverständige

Georg Förster

Sprecher der Initiative "LIBOS"

(Landkreisübergreifendes Interkommunales
Bündnis Ostast StUB);

bis 10:39 Uhr, Ende der öffentlichen Sitzung

bis 10:39 Uhr, Ende der öffentlichen Sitzung
Gemeinde Buckenhof;

bis 10:39 Uhr, Ende der öffentlichen Sitzung

bis 09:46 Uhr, nach TOP I/3

Birgit Herbst

1. Bürgermeisterin Astrid Kaiser

René Pessier

Verwaltung

Oberverwaltungsrat Marcus Schlemmer

Verwaltungsamtmann Markus Vogel

Regierungsdirektor Manuel Hartel

Regierungsrätin Alice Haake

Kreisbaumeister Thomas Lux

Verwaltungsrat Dietmar Pimpl

Beschäftigte Stephanie Mack

Beschäftigter Friedrich Schlegel

Beschäftigte Martina Schunk

Beschäftigter Simon Rebitzer

Beschäftigter Oliver Jäger

Beschäftigter Jürgen Ertl

Regierungsoberinspektor Michael Eger

Beschäftigter Florian Hagl

ab 10:39 Uhr, Beginn der nichtöffentlichen Sitzung

bis 10:39 Uhr, Ende der öffentlichen Sitzung

bis 10:39 Uhr, Ende der öffentlichen Sitzung

bis 10:39 Uhr, Ende der öffentlichen Sitzung

bis 09:46 Uhr, nach TOP I/3

bis 10:42 Uhr, Ende TOP II/1

bis 10:42 Uhr, Ende TOP II/1

bis 10:39 Uhr, Ende der öffentlichen Sitzung

Schriftführer/in

Regierungsamtsrätin Birgit Stolla

Die Sitzung hat folgende Tagesordnung:

I. Öffentliche Sitzung:

1. Kreisstraße ERH 5; Ersatzneubau Brücke über die BAB A73 südlich Baiersdorf mit Errichtung eines zusätzlichen Geh- und Radweges auf der Westseite
2. Fortschreibung der Lohn-, Fahrzeug- und Gerätekosten des Kreisbauhofes Heßdorf
3. Klimaschutzmanagement im Landkreis Erlangen-Höchstadt; Abschlusspräsentation zum Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Erlangen-Höchstadt durch die Mobilitätswerk GmbH
4. StUB-Ostast; Zwischenbericht zum Stand der Verhandlungen

II. Nicht öffentliche Sitzung:

.....

Es besteht Beschlussfähigkeit. Die Einladung zur Sitzung erfolgte ordnungsgemäß am 04.03.2021; die Mehrheit der Mitglieder ist anwesend und stimmberechtigt.

I. Öffentliche Sitzung:

1. **Kreisstraße ERH 5; Ersatzneubau Brücke über die BAB A73 südlich Baiersdorf mit Errichtung eines zusätzlichen Geh- und Radweges auf der Westseite**

Den Mitgliedern des Kreisausschusses liegt zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage vor.

Landrat Tritthart fasst diese zusammen und teilt mit, die Autobahn GmbH benötige für den Beginn der Entwurfsplanung für die Kreisstraße ERH 5 und dem Ersatzneubau der Brücke über die BAB A 73 südlich von Baiersdorf die Entscheidung des Landkreises zur vorgelegten Planungsvariante zum Bau eines Geh- und Radweges entlang der Westseite. Dieser würde den bestehenden Wertstoffhof direkt anbinden und werde auch von der Stadt Baiersdorf gewünscht. Die Realisierung erfolgt durch die Autobahn GmbH voraussichtlich erst ab dem Jahr 2023.

Im Rahmen der Beratung wird gebeten, sich beim zuständigen Staatlichen Bauamt für die Weiterführung des Radweges entlang der Staatsstraße bis nach Erlangen einzusetzen. Landrat Tritthart entgegnet dies geschehe ohnehin im Rahmen der Abstimmung des Radwegekonzeptes.

Der Kreisausschuss fasst folgenden Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Autobahn GmbH das Verlangen zum Bau eines Geh- und Radweges auf der Westseite der Kreisstraße ERH 5 und auf der Brücke zu äußern.

Die Verwaltung wird außerdem beauftragt, mit der Autobahn GmbH eine Planungsvereinbarung abzuschließen.

Die Maßnahme ist im nächsten Investitionsprogramm mit aufzunehmen.

Abstimmung: einstimmig beschlossen **Ja: 13 Nein: 0 Anwesend: 13**

2. **Fortschreibung der Lohn-, Fahrzeug- und Gerätekosten des Kreisbauhofes Heßdorf**

Den Mitgliedern des Kreisausschusses steht zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage zur Verfügung. Diese ist der Niederschrift nochmals als Anlage beigelegt.

Der Kreisausschuss fasst folgenden Beschluss:

Mit der Fortschreibung der Lohn-, Fahrzeug- und Gerätekosten des Kreisbauhofes Heßdorf besteht Einverständnis.

Für Verkehrsschilder, Leitpfosten, etc. werden zum Kaufpreis zusätzlich 10 % für die Lagerhaltung verrechnet.

Für die Abgabe von Auftausalz an Gemeinden wird zum Kaufpreis zusätzlich 6,30 €/t für Lagerhaltung und Ladegerät verrechnet.

Als Lohnkosten werden ab 01.04.2021 für einen Beschäftigten 38,70 € verrechnet.

Die beiliegende Aufstellung der Gerätekosten ist Bestandteil des Beschlusses.

Abstimmung: einstimmig beschlossen

Ja: 13 Nein: 0 Anwesend: 13

3. Klimaschutzmanagement im Landkreis Erlangen-Höchstadt; Abschlusspräsentation zum Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Erlangen-Höchstadt durch die Mobilitätswerk GmbH

Den Mitgliedern des Kreisausschusses steht zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage sowie der Strategie- und Maßnahmenkatalog zur Abschlusspräsentation des von der Mobilitätswerk GmbH erstellten Elektromobilitätskonzeptes für den Landkreis Erlangen-Höchstadt zur Verfügung.

Landrat Tritthart weist in seiner Einführung auf den Auftrag der Mobilitätswerk GmbH hin, auf der Grundlage des „Integrierten Klimaschutzkonzeptes für den Landkreis Erlangen-Höchstadt und seine Gemeinden“ ein Elektromobilitätskonzept für den Landkreis zu erarbeiten. Landrat Tritthart begrüßt Herrn Pessier von der Mobilitätswerk GmbH und bittet ihn, das zwischenzeitlich fertiggestellte Endergebnis im Rahmen einer zusammenfassenden Präsentation vorzustellen. Anschließend erläutert Herr Pessier die Ziele und Inhalte des Elektromobilitätskonzeptes und geht dabei insbesondere auf folgende Schwerpunkte ein: (Lade-)Infrastrukturkonzept und Beschreibung ausgewählter Standorte, zukunftsfähige Technologien zur Elektrifizierung des ÖPNV, Intermodalität und Nutzerfreundlichkeit + Carsharing, Umstellung öffentlicher und privater Fuhrparklösungen, Potentialanalyse E-Bikes und City-Logistiklösungen. Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt. Landrat Tritthart erklärt im Anschluss, diese Ergebnisse können als Grundlage für die weitere Arbeit dienen. Aktuell sei bereits der Einsatz von Pedelecs im Fuhrpark des Landratsamtes in der Umsetzungsphase. Die Prognose, dadurch zwei Fahrzeuge einsparen zu können, werde im Ergebnis genau beobachtet. Insgesamt seien bereits drei Hybrid- und ein Elektrofahrzeug im Einsatz und der Landkreis sei auch durch das Radverkehrskonzept richtungsweisend gut aufgestellt.

Im Verlauf der Beratung wird in mehreren Wortmeldungen zum Ausdruck gebracht, dass das Konzept einen umfangreichen Maßnahmenkatalog erkennt und aufzeigt, auf dem der Landkreis aufbauen könne. Herr Pessier erläutert auf Nachfrage aus dem Gremium verschiedene Detailfragen. Landrat Tritthart macht deutlich, dass die Umsetzung einzelner Maßnahmen weitere Arbeitsschritte erfordert und jeweils Kosten dafür zu hinterlegen sind. Insbesondere der Arbeitskreis Klimaschutz könne sich detailliert und schwerpunktmäßig damit befassen und weitere Entscheidungsprozesse beraten und vorbereiten. Landrat Tritthart schlägt zur Verdeutlichung eine Ergänzung des Beschlussvorschlages wie folgt vor:

1. Mit der konkreten Prüfung der Umsetzung des Elektromobilitätskonzeptes und dem zugehörigen Strategie- und Maßnahmenkatalog für den Landkreis Erlangen-Höchstadt und seine Gemeinden besteht Einverständnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Rahmenbedingungen für die Möglichkeit der Umsetzung des Konzeptes zu erarbeiten und dafür ggf. notwendige Haushaltsmittel in den kommenden Jahren in den Kreishaushalt einzuplanen.

In weiteren Wortmeldungen wird auf die Chancen und Möglichkeiten hingewiesen, die der Einstieg in die Umsetzung des Elektromobilitätskonzeptes bieten könne. Dies auch im Hinblick auf eine Kooperation und Zusammenarbeit mit der Stadt

Erlangen im Bereich der Verkehrsplanung. Landrat Tritthart teilt dazu mit, hierfür werden derzeit neue Weichen gestellt, über die in einer der nächsten Sitzungen im Kreisausschuss berichtet werden könne.

Der Kreisausschuss fasst folgenden Beschluss:

1. Mit der konkreten Prüfung der Umsetzung des Elektromobilitätskonzeptes und dem zugehörigen Strategie- und Maßnahmenkatalog für den Landkreis Erlangen-Höchstadt und seine Gemeinden besteht Einverständnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Rahmenbedingungen für die Möglichkeit der Umsetzung des Konzeptes zu erarbeiten und dafür ggf. notwendige Haushaltsmittel in den kommenden Jahren in den Kreishaushalt einzuplanen.

Abstimmung: einstimmig beschlossen

Ja: 13 Nein: 0 Anwesend: 13

4. StUB-Ostast; Zwischenbericht zum Stand der Verhandlungen

Den Mitgliedern des Kreisausschusses liegt zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage vor. Diese ist der Niederschrift beigelegt.

Landrat Tritthart führt eingangs aus, die Verwaltung habe verschiedene Arbeitsaufträge aus den Gremien bearbeitet und die aktuellen Ergebnisse dazu in der Sitzungsvorlage zusammengefasst. Darin noch nicht enthalten sei das Ergebnis einer Videokonferenz mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 11.03.2021 zum Ostast der Stadt-Umland-Bahn (StUB). Landrat Tritthart fasst die Aussagen im Wesentlichen wie folgt zusammen. Hinsichtlich des Ostastes gebe es derzeit keinen Zeitdruck. Das L-Netz von Nürnberg über Erlangen nach Herzogenaurach könne weitergeplant werden. Für das T-Netz, das den Ostast einschließt, müsse bis zum Jahr 2023 ein Förderantrag gestellt werden. Auch aktuell gebe es keine Förderung, falls im Rahmen des Bewertungsverfahrens ein Nutzen-Kosten-Indikator unter 1 ermittelt wird. Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde aber zuversichtlich davon ausgegangen, dass aufgrund der geänderten Bewertungskriterien bei einer Neubewertung des T-Netzes ein Nutzen-Kosten-Indikator mit dem maßgeblichen Wert von 1 oder mehr erreicht werden könne. Landrat Tritthart verweist zudem auf das Schreiben des Zweckverbandes StUB vom 16.02.2021. Dies alles könne als Grundlage für die weitere Meinungsbildung in den einzelnen Fraktionen dienen. Anschließend ergänzt Regierungsdirektor Hartel, in den nächsten Sitzungen werde der Gutachter des Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) das bisher vorliegende Gutachten vorstellen und erläutern. Das weitere Verfahren sei im vom Landrat bereits erwähnten Schreiben des Zweckverbandes StUB vom 16.02.2021 dargestellt. Einer der nächsten Schritte sei die rechtliche Ausarbeitung einer Zweckvereinbarung. Landrat Tritthart betont, die jetzt sehr komplexe Situation sei Folge des Bürgerentscheides im Jahr 2015, dessen Ergebnis zu einer Aufgabenübertragung vom Landkreis auf die Stadt Herzogenaurach hinsichtlich des StUB-L-Netzes geführt hat. Auf Nachfrage aus dem Gremium bestätigt Landrat Tritthart die Beteiligung des Landkreises Forchheim in Person von Landrat Ulm an der Videokonferenz am 11.03.2021. Für den Landkreis Forchheim sei entscheidend, dass der StUB-Ostast von Erlangen über Neunkirchen bis Eckental geführt wird und damit ein Anschluss an die Gräfenbergbahn entstehen würde. Kreisrat und Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach Dr. Hacker bestätigt aus seiner Sicht nochmals das positive Gespräch mit den Vertretern des Bundesverkehrsministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Es sei eine

Frage des politischen Willens, die aufgezeigte Chance zu ergreifen. Die Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) seien zwischenzeitlich versechsfacht. Es gelte nun, die entscheidenden Weichen bis 2023 zu stellen. Eine Zweckvereinbarung sei der richtige nächste Schritt. Die Landkreise müssen langfristig jedenfalls dann im Zweckverband vertreten sein, wenn die StUB auf dem T-Ast in Betrieb geht. Dr. Hacker weist im Weiteren auf die erheblichen Vorleistungen der Stadt Herzogenaurach in Höhe von rund 1,5 Mio. € bis zum Jahr 2022 hin. Der Anteil des Ostastes müsse vom Landkreis ohne Beteiligung der Stadt Herzogenaurach getragen werden. Die Arbeit des Zweckverbandes StUB dürfe nicht gefährdet werden. Nach Ansicht von Kreisrat Dr. Hacker ist eine konkrete Aussage auch zum weiteren Vorgehen hinsichtlich eines Bürgerentscheides erforderlich. Der Zeitpunkt, ob dieser beispielsweise im Juli oder erst nach der ersten Planfeststellung erfolgen soll, müsse zeitnah geklärt werden. Er vertritt im Weiteren die Auffassung, aufgrund der gravierenden Änderungen der Rahmenbedingungen seit dem Jahr 2015 könne der Kreistag auch selbst eine Entscheidung treffen. Ein Lösungsansatz zum weiteren Verfahren wäre, eine Zweckvereinbarung auszuarbeiten und zu vereinbaren, dass die anteiligen Betriebskosten für das L-Netz durch den Landkreis gedeckt werden. Schließlich trage die Stadt Herzogenaurach durch die Kreisumlage auch die Kosten für den ÖPNV-Linienbusverkehr im Landkreis mit. Der Vorsitzende der Kreistagsfraktion der Freien Wähler, Kreisrat Fischkal, erklärt, für weitere Entscheidungen müssen zunächst alle Zahlen und Fakten vorliegen. Nach wie vor gelte der Nutzen-Kosten-Indikator von 1, der erreicht werden müsse. Der Landkreis habe bereits ein gut ausgebautes Bussystem. Von Seiten der FW-Fraktion sei daher eine erneute Bürgerbefragung unabwendbar. Im weiteren Verlauf wird das Für und Wider des Bürgerentscheides im Jahr 2015 und dessen Auswirkungen erörtert. Mit Zustimmung des Gremiums erteilt Landrat Tritthart dem Sprecher der Initiative „LIBOS“, Herrn Georg Förster, das Wort. Dieser betont das durchwegs positive Gesprächsergebnis aus der Videokonferenz mit Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und plädiert nachdrücklich dafür, der Kreistag möge den Planern einen Auftrag erteilen und diese neue Chance zur Realisierung einer StUB auf dem Ostast ergreifen. Es könne seiner Ansicht nach durchaus ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator von 1 aufgrund der geänderten Bewertungskriterien erreicht werden. Es sei eine einmalige Entscheidung, hin zu mehr Klimaschutz und Veränderung des mobilisierten Individualverkehrs. Hierfür brauche es ein vertieftes Verkehrsgutachten, spätestens bis Ende 2023. Mit klaren Zahlen und Fakten daraus können gegenüber 2015 wesentlich höhere Förderzusagen erreicht werden. Unabhängig davon könne später auch der Nordwest-Ast aufgegriffen werden. Landrat Tritthart erklärt, es sei jetzt Aufgabe der einzelnen Fraktionen, über die Meinungsbildung und das weitere Vorgehen zu beraten. Er weist darauf hin, dass die konkrete Fragestellung für einen Bürgerentscheid im Kreistag beschlossen werden muss. Hinsichtlich eines Bürgerentscheides, für den im Übrigen auch die Bürgerinnen und Bürger selbst die Initiative ergreifen könnten, muss mit Kosten in Höhe von mindestens 250.000 bis 300.000 € gerechnet werden. Deutlich höher würden diese ausfallen, falls eine Kombination am Tag der Wahl zum Deutschen Bundestag nicht möglich wäre. Diese Kosten würden für den Landkreis zusätzlich zu den Planungskosten in Höhe von rund 800.000 € hinzukommen.

II. Nicht öffentliche Sitzung:

.....

Erlangen, 16.03.2021

Alexander Tritthart
Landrat

Birgit Stolla
Regierungsamtsrätin



Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: SG52/013/2021

Sachgebiet: SG 52 -Tiefbau	Datum: 04.03.2021
Bearbeitung: Dieter Mußack	AZ: 52.1

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Kreisausschuss	15.03.2021	öffentliche Sitzung

Fortschreibung der Lohn-, Fahrzeug- und Gerätekosten des Kreisbauhofes Heßdorf

Anlage:

Gerätekosten

I. Sachverhalt:

Die Lohn-, Fahrzeug- und Gerätekosten werden zum 01.04.2021 fortgeschrieben:

	bisher Stand 01.05.2020	neu zum 01.04.2021
Arbeiterlohn	38,90 €	38,70 €
VW Transporter Doka T5 ERH L 2070	18,36 €	18,34 €
VW Kasten T6 (Stramot) ERH L 2090	21,76 €	21,78 €
VW Kasten T6 (Stramot) ERH L 2120	22,58 €	22,60 €
Transporter VW - Crafter ERH - L 2008/2016	22,33 €	22,40 €
Lkw MAN ERH 214	42,24 €	42,30 €
Unimog U 530 ERH L 2200	neu	72,74 €
Unimog U 500 ERH L 2050	63,84 €	64,08 €
Lkw MB ERH 307	71,60 €	71,68 €
Lkw Fuso Canter ERH L 312	29,82 €	29,88 €
Hansa ERH L 2060	58,56 €	51,08 €
Peugeot Bibber (Werkstatt) ERH L 2130	gebraucht	13,24 €
Mazda PickUp ERH 400	15,72 €	15,78 €

Die Fortschreibung der Stundensätze für Lader, Bagger, Vorbaugeräte, Aufsatzstreuer, usw.

ergeben sich aus der Berechnung vom 17.01.2021 bzw. 01.02.2021.

II. Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss fasst folgenden Beschluss:

Mit der Fortschreibung der Lohn-, Fahrzeug- und Gerätekosten des Kreisbauhofes Heßdorf besteht Einverständnis.

Für Verkehrsschilder, Leitpfosten, etc. werden zum Kaufpreis zusätzlich 10 % für die Lagerhaltung verrechnet.

Für die Abgabe von Auftausalz an Gemeinden wird zum Kaufpreis zusätzlich 6,30 €/t für Lagerhaltung und Ladegerät verrechnet.

Als Lohnkosten werden ab 01.04.2021 für einen Beschäftigten 38,70 € verrechnet.

Die beiliegende Aufstellung der Gerätekosten ist Bestandteil des Beschlusses.

Gerätekosten:

	alt 01.05.2020	neu 01.04.2021	
Tieflader-Anhänger für Lkw	20,50 €	20,52 €	(o.Zugfahrzeug)
Tieflader-Anhänger für Transporter	18,00 €	18,00 €	(o.Zugfahrzeug)
Walze / Rüttelplatte groß / Aufsitzmäher, Kompressor	12,34 €	12,72 €	(o. Bedienung)
Schneepflug / Vorbaukehrmaschine	19,68 €	19,68 €	(o.Fahrzeug)
Aufsatzstreuer für Lkw/Unimog	27,10 €	27,10 €	(o.Fahrzeug)
Aufsatzstreuer für Hansa	20,30 €	20,30 €	(o.Fahrzeug)
Radlader	44,90 €	44,78 €	(o. Fahrer)
Terex-Bagger TW110	42,70 €	42,76 €	(o. Fahrer)
Funkampelanlage	60,48 €	60,48 €	Zzgl. Einrichtungskosten
Motorsäge, Freischneider, Trennschneider, Spritzmaus, Rüttelplatte klein, Stampfer	12,06 €	12,08 €	(o. Bedienung)

Bemerkung:

Die Erhöhungen der Verrechnungssätze ergeben sich durch die Anschaffung von Neugeräten, dem Mehrverbrauch an Schmierstoffkosten, sowie Instandsetzungs- und Wartungskosten.

Die Ermittlung der Verrechnungssätze erfolgte mittels Formblattkalkulation.

Für Verkehrsschilder, Leitpfosten etc.: Einkaufspreis + 10 % Lagerhaltung.

Für Auftausalz an Gemeinden: Einkaufspreis + 6,30 € Lagerhaltung/Verladung.

Für einen beschädigten Leitpfosten werden 0,5 Stunden Arbeitszeit, 0,5 Stunden Stramotfahrzeug + Material verrechnet.

Erstellung eines Elektromobilitätskonzeptes für den Landkreis Erlangen-Höchstadt und seine Gemeinden

Abschlusspräsentation: 15. März 2021

LANDKREIS
ERLANGEN-HÖCHSTADT



1. Ziele und Inhalte des Elektromobilitätskonzeptes

- (Lade-)Infrastrukturkonzept und Beschreibung ausgewählter Standorte
- Zukunftsfähige Technologien zur Elektrifizierung des ÖPNV
- Intermodalität und Nutzerfreundlichkeit + Carsharing
- Umstellung öffentlicher und privater Fuhrparklösungen
- Potentialanalyse E-Bikes und City-Logistiklösungen

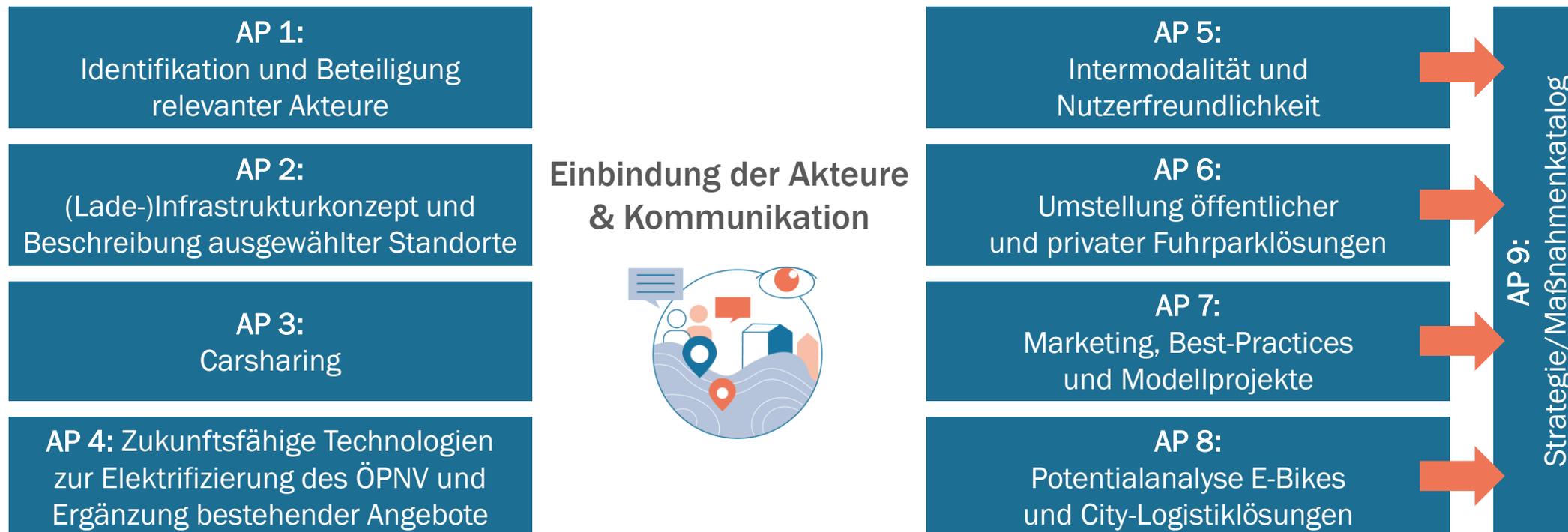
2. Diskussion



An aerial photograph of a complex highway interchange with multiple overpasses and ramps. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. A white rectangular box is centered over the image, containing the title text.

Ziele und Inhalte des Elektromobilitätskonzeptes

Ziele des Landkreises Erlangen-Höchstadt:	<ul style="list-style-type: none">• Vorbereitung auf künftige mobilitätsbedingte Chancen und Herausforderungen• Nachhaltige Mobilität & Vorantreiben der Elektromobilität• Bedarfsgerechte Ausgestaltung vor Ort	Erarbeitungszeitraum: November 2019 bis März 2021
--	--	---



- Ziel:**
- Entwicklung eines Konzeptes zum Ausbau der Ladeinfrastruktur inklusive zeitlich untersetztem Umsetzungsplan

Status Quo (Stand: Januar 2020) – KBA Daten zum 01.01.2021 erst im April 2021 öffentlich



747 E-Pkw
(384 BEV, 363 PHEV)



59 Ladestationen
mit **135 Ladepunkten**
(129 AC, 6 DC)

0,82 % Anteil
am Bestand

Annahme: etwa verdoppelt

Prognose Elektrofahrzeuge

Jahr	BEV	PHEV	Anteil in %
2025	3 988	3 263	7,2
2030	10 690	7 127	19,1



Mindestbedarf an zusätzlichen (halb-)öffentlichen Ladepunkten:

Jahr	AC	DC
2025	33	34
2030	334	112



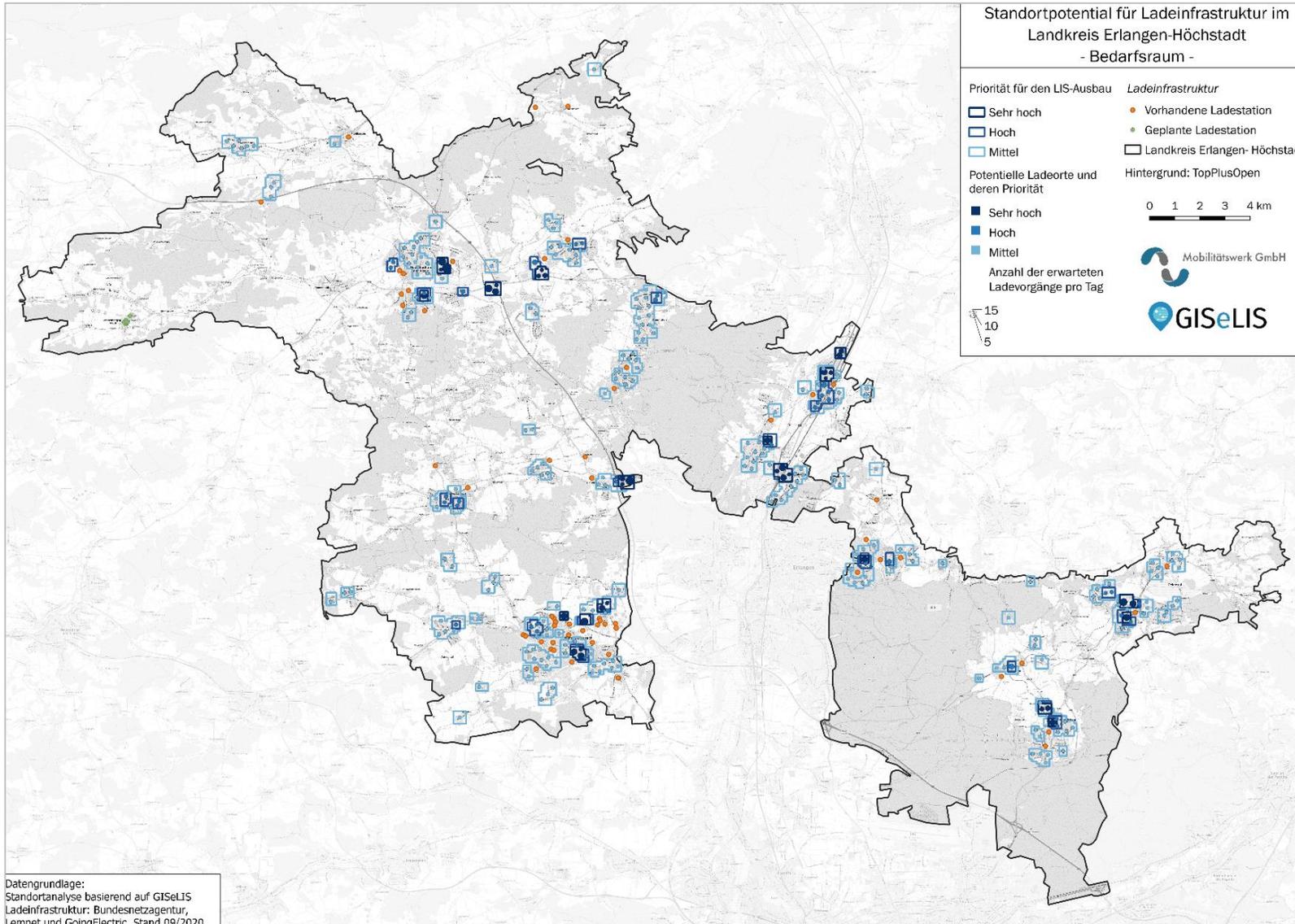
Prognose tägliche Ladevorgänge

Jahr	AC	DC
2025	2 249	220
2030	5 511	640

Ermittlung
des Status Quo

Prognose der Anzahl
der zugelassenen E-Pkw
2025 und 2030

Prognose der Anzahl der
täglichen Ladevorgänge
2025 und 2030

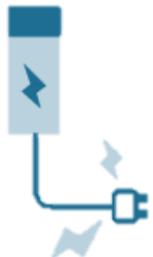


Ermittlung von
Bedarfsräumen mit
unterschiedlich hoher
Priorität für den Ausbau von
(halb-)öffentlicher
Ladeinfrastruktur

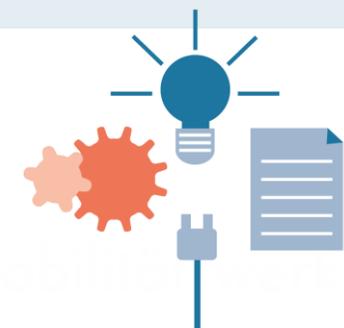


Factsheets
für die Kommunen

Für 6 Standorte
exemplarische
Steckbriefe



Titel und Inhalte	Kurzfristig umsetzbar	Förderung
<p>Stellenschaffung: Ansprechperson (Elektro-)Mobilität im SG 13 Kreisentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fachlich fundierte Beratung für Kommunen, Unternehmen und Privatpersonen • Ausarbeitung und Verbreitung von Informations- und Schulungsmaterialien • Planung, Organisation und Durchführung von thematisch passenden Veranstaltungen • Monitoring der Aktivitäten im Bereich (Elektro-)Mobilität 		
<p>Proaktives Vorantreiben des LIS-Ausbaus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung potentieller Standorte im (halb-)öffentlichen Raum und entsprechender Flächeneigentümer • Kommunikation mit lokalen Netzbetreiber und Energieversorgern 		
<p>Ansprache und Sensibilisierung von Flächeneigentümern und Unternehmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Beratungs- und Testangeboten (z. B. Fördermittelberatung, Erprobung von E-Pkw) 		<ul style="list-style-type: none"> • Förderrichtlinie Elektromobilität
<p>Ansprache und Sensibilisierung von Privatpersonen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung einer Ladebedarfskarte 	Mittel-/langfristig umsetzbar	<ul style="list-style-type: none"> • Ladestationen für Elektroautos - Wohngebäude



Ziel: • Ermittlung des Potentials für die Elektrifizierung des ÖPNV

Fahrzeug- klasse	Emissions-Grenzwerte „sauberes Fahrzeug“	Beschaffungsquote 02.08.2021 bis 31.12.2025	Beschaffungsquote 01.01.2026 bis 31.12.2030
Nfz (> 3,5 t)	Alternative Kraftstoffe **	10 %	15 %
Busse (> 5 t)		45 % *	65 % *

→ * *mindestens die Hälfte der beschafften Busse muss emissionsfrei sein (z. B. Elektro- oder Brennstoffzellenbusse)*

** z. B. Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe oder Biokraftstoffe
(dürfen nicht mit konventionellen Kraftstoffen gemischt werden)

- **Beschaffungskosten werden steigen**
- Freistaat Bayern hat die Möglichkeit, unterschiedliche Quoten für Stadt und Land festzulegen

- Clean Vehicles Directive (CVD) wurde beschlossen und ist ab dem 02.08.2021 anzuwenden
- Aufgabenträger verpflichtet, Mindestquoten an sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen einzuhalten
- → Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge



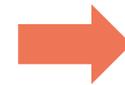
Herausforderungen insbesondere:

- Restriktionen Umlauflänge → Umlaufanalyse/ Machbarkeit
- Hohe Transformationskosten (auch mit 80 % Förderung)

Beispiel: Projektspezifische Analyse der DB Regio Bus als Subunternehmer:

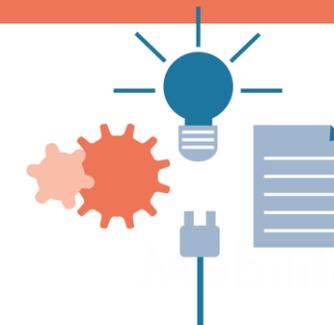
- 20/64 Umläufen: Elektrifizierungspotential mit Depotladen (alle 20 Umläufe < 200 km)
- Längere Umläufe bedingen Zwischenladen (LIS im öffentlichen Raum erforderlich) → Herausforderungen: Flächen, Linien und Disposition (Kostenzunahme: Fahrzeuge + Personal)

Für die Beschaffung von 20 Bussen (inklusive LIS, Schulungen etc.) ist mit bis zu **5 Mio. € Mehrkosten nach Fördermitteln** zu rechnen.



Handlungsempfehlungen:

- Klärung CVD-Regelungen auf Landesebene (Verrechnung mit Städten)
- Elektromobilität: zunächst Augenmerk auf kleinere Fahrzeuge für Bedarfsverkehre
- Weitere Angebotsverbesserung des derzeitigen ÖPNV, um weitere Nutzergewinnung voranzutreiben
- Für nächste Ausschreibungen (Nahverkehrsplanung) wird der notwendige Umfang aus der CVD empfohlen, mit einer konkreten Festlegung von Bündeln mit hoher Machbarkeit und geringen Mehrkosten. Es ist dafür eine konkrete Machbarkeitsbetrachtung notwendig.



Kurzfristig umsetzbar

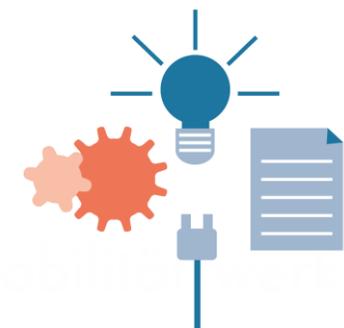
Titel und Inhalte

Schaffung von Rahmenbedingungen zur Einführung von Elektrobussen im ÖPNV

- Berücksichtigung der aktuellen Fördermöglichkeiten bei Ausschreibungsunterlagen
- Entscheidung über die verbindlichen Anforderungen zur Elektromobilität im ÖPNV in der kommenden Ausschreibung
- Berücksichtigung der Ausschreibung als öffentlicher Dienstleistungsauftrag
- Förderung der Angebotsverbesserung des ÖPNV im Vorfeld zur Einführung der Elektrobusse

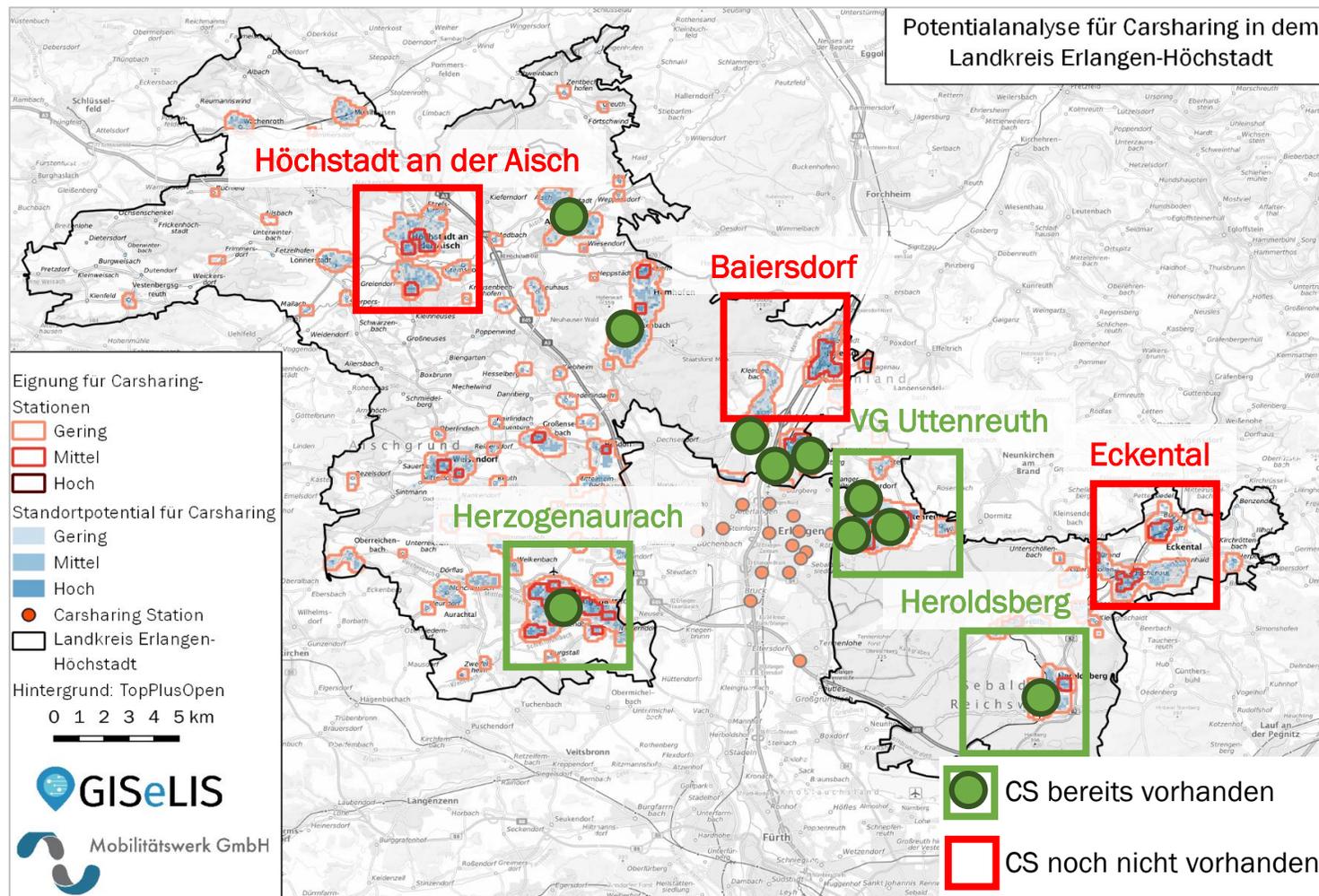
Förderung

- Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV
- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)



Ziel:

- Ermittlung des Potentials für die Errichtung von Mobilitätsstationen
- Ermittlung des Potentials für die Erweiterung des bestehenden Carsharing-Systems



4 bis 6 Stationen mit mittlerem bis hohem Potential kurzfristig sinnvoll umsetzbar



Arbeitskreis zum Austausch fortsetzen

Langfristig ggf. gemeinsame Ausschreibungen

Fokus auf Neuquartiersplanungen

Auszug aus Abschlussbericht

Kom-mune ¹¹⁹	Multimodalitätsscore ¹²⁰	Exemplarische Standorte ¹²¹	Kategorie ¹²²		
			XS	S	M
Adelsdorf	2	- Erlanger Straße im Bereich Haltestelle „Adelsdorf Erlanger Straße/Schafgasse“ → Kombination mit CS Rathausplatz 1			X
		- Hauptstraße im Bereich Haltestelle „Adelsdorf Marktplatz“	X		
		- Erlanger Straße im Bereich Haltestelle „Adelsdorf Evangelisches Gemeindezentrum“	X		
Heroldsberg	2	- Hauptstraße im Bereich Haltestelle „Heroldsberg Abzweig Lange Gasse“ → Kombination mit CS Hauptstraße 104			X
		- Dr.-Gustav-Schickedanz-Straße im Bereich „Bahnhof Heroldsberg“		X	
		- Hauptstraße im Bereich Haltestelle „Heroldsberg Festplatz“	X		
Höchstadt an der Aisch	2	- Bamberger Straße im Bereich Haltestelle „Höchstadt (Aisch) Schwedenschanze“			X
		- Kellerberg im Bereich Haltestelle „Höchstadt (Aisch) Kellerberg“		X	
		- Albrecht-Dürer-Straße Ecke Tilman-Riemenschneider-Straße im Bereich Haltestelle „Höchstadt (Aisch) D.-Bosco.-Sch.“		X	
Baiersdorf	3	- Forchheimer Straße im Bereich Haltestelle „Baiersdorf Rewe-Markt“			X
		- Forchheimer Straße Ecke Jahnstraße im Bereich Haltestelle „Baiersdorf Jahnhalle“		X	
		- Ahornweg im Bereich P+R Parkplatz „Bahnhof Ostseite“		X	
Eckental	3	- Bahnhofstraße im Bereich „Bahnhof Eschenau (Mittelfranken)“			X
		- Sudetenstraße Ecke Eisenstraße im Bereich Haltestelle „Eckenhaid Eisenstraße West“		X	
		- Forther Hauptstraße im Bereich „Bahnhof Forth“		X	
		- Hauptstraße im Bereich Haltestelle „Möhrendorf Mitte“		X	

- Kategorie XS: ÖPNV-Haltestelle + Fahrradbügel und -abstellanlagen
- Kategorie S: wie Kategorie XS + Mitfahrpunkt + **Leihfahräder**
- Kategorie M: wie Kategorie S + Carsharing

- **Vorantreiben des Ausbaus in Neuquartieren**
- **Antrag für Fördermittel von Seiten des Kreises vorantreiben in Verbindung mit Radverkehrskonzept**
- **Leihfahrradsystem VRN_RAD prüfen**

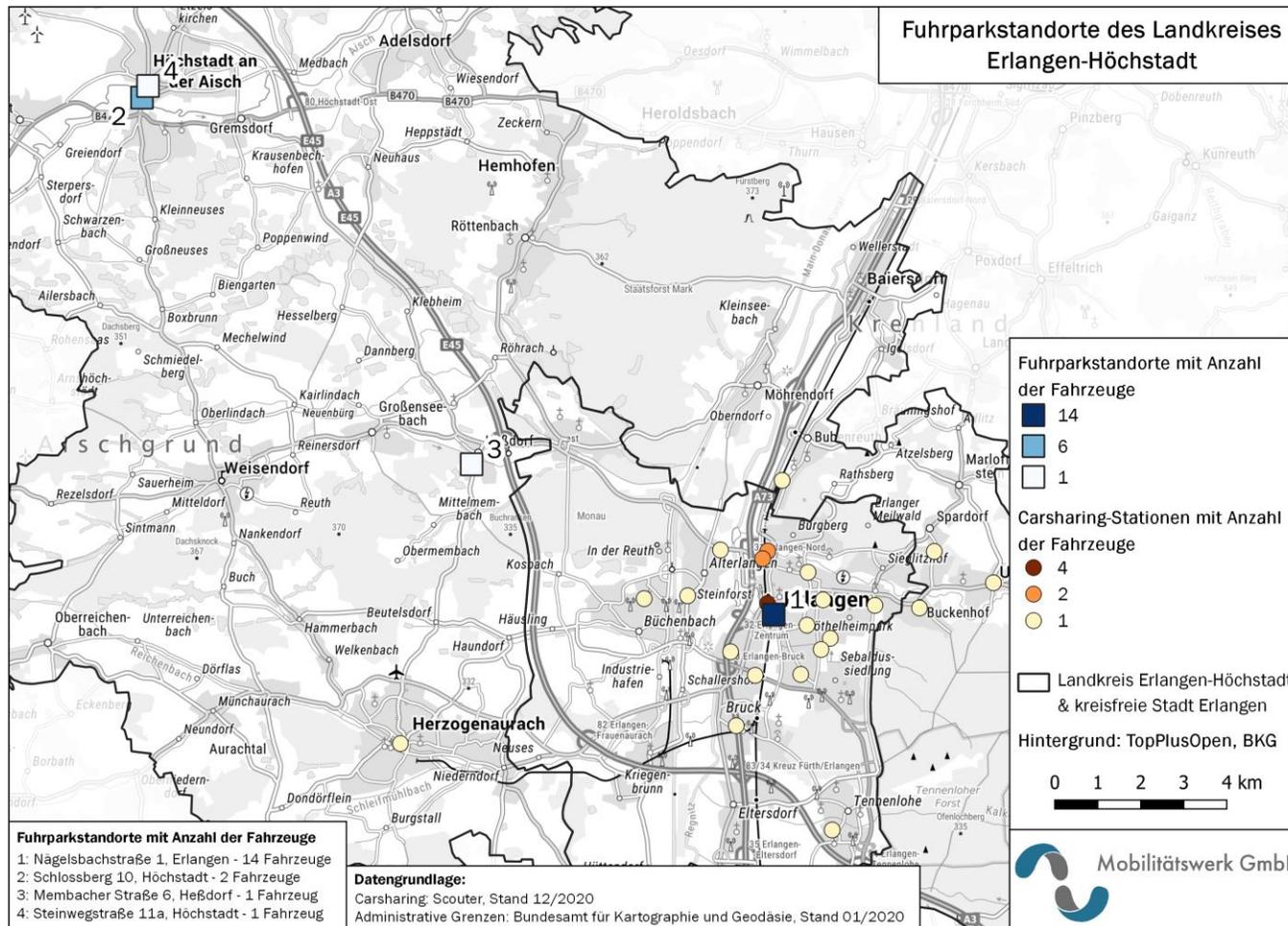


Titel und Inhalte	Kurzfristig umsetzbar	Förderung
<p>Erweiterung des Carsharing-Angebotes im Landkreis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Externe(r) Betreiber zur Errichtung weiterer Stationen und Beschaffung weiterer Fahrzeuge 		
<p>Ansprache potentieller Ankernutzer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung und Ansprache von z. B. Unternehmen und Behörden • Bestimmen des Potentials von Landkreis- und kommunalen Verwaltungen, selbst als Ankernutzer zu fungieren 		
<p>Ansprache von Wohnungsbauunternehmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung und Ansprache regionaler Wohnungsbauunternehmen • Nutzung von städtebaulichen Verträgen zur Verankerung von Carsharing 		
<p>Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit und Netzwerkbildung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Streuung von Informationen über den CarSharing Erlangen e.V. und dessen Angebot • Organisation von Veranstaltungen zur Schaffung von Netzwerkmöglichkeiten • Identifizierung und Ansprache von Kommunen, in denen bisher kein Carsharing-Angebot vorhanden ist 		
<p>Schaffung von Mobilitätsstationen</p>	<p>Mittel-/langfristig umsetzbar</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld - Kommunalrichtlinie

Ziel:

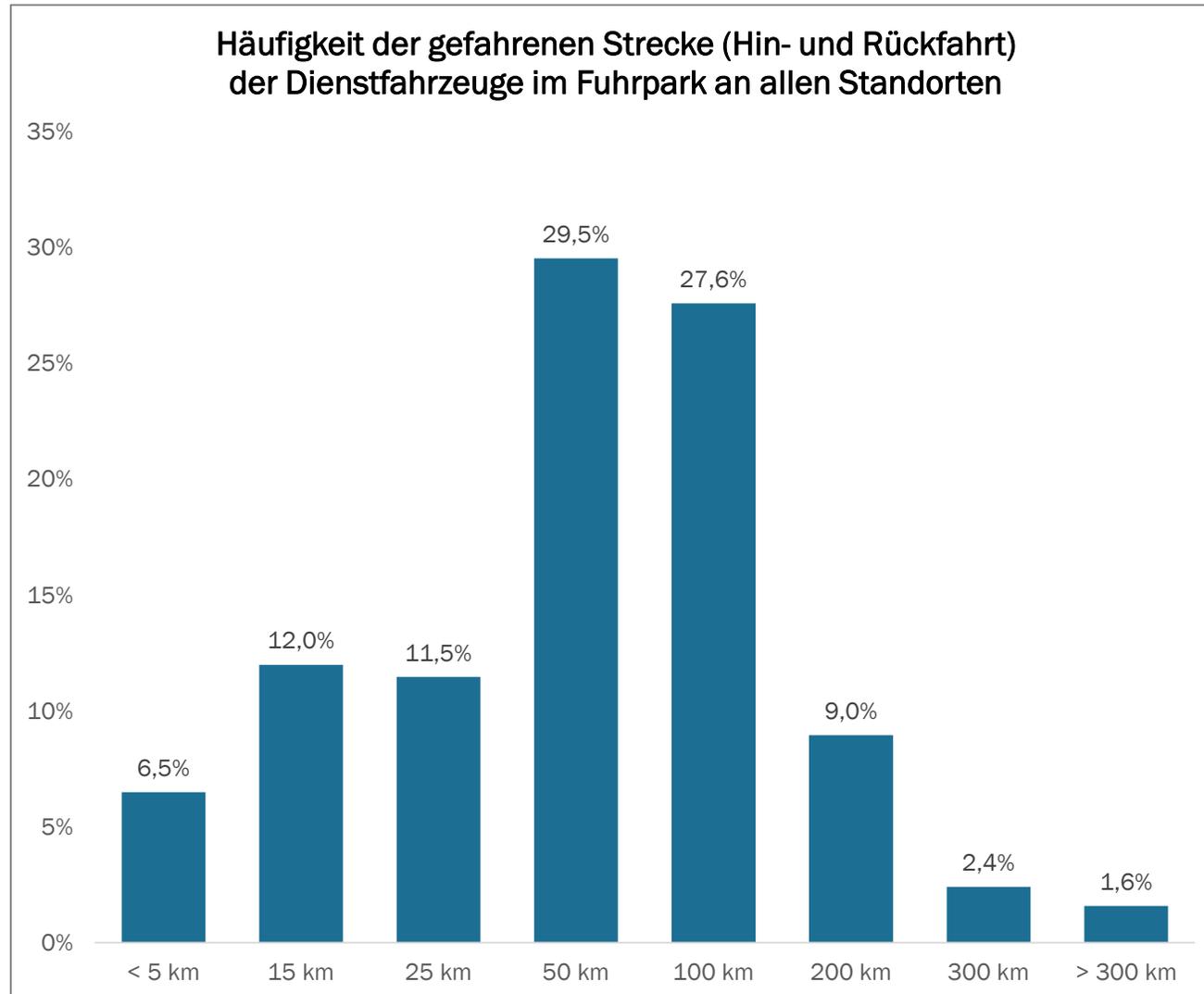
- Untersuchung des Elektrifizierungspotentials der Fuhrparkflotte des Landkreises und Erarbeitung nachhaltiger Nutzungsmöglichkeiten

+ Philipp Haustechnik GmbH
+ Markt Weisendorf



Status Quo (Stand: Januar 2020):

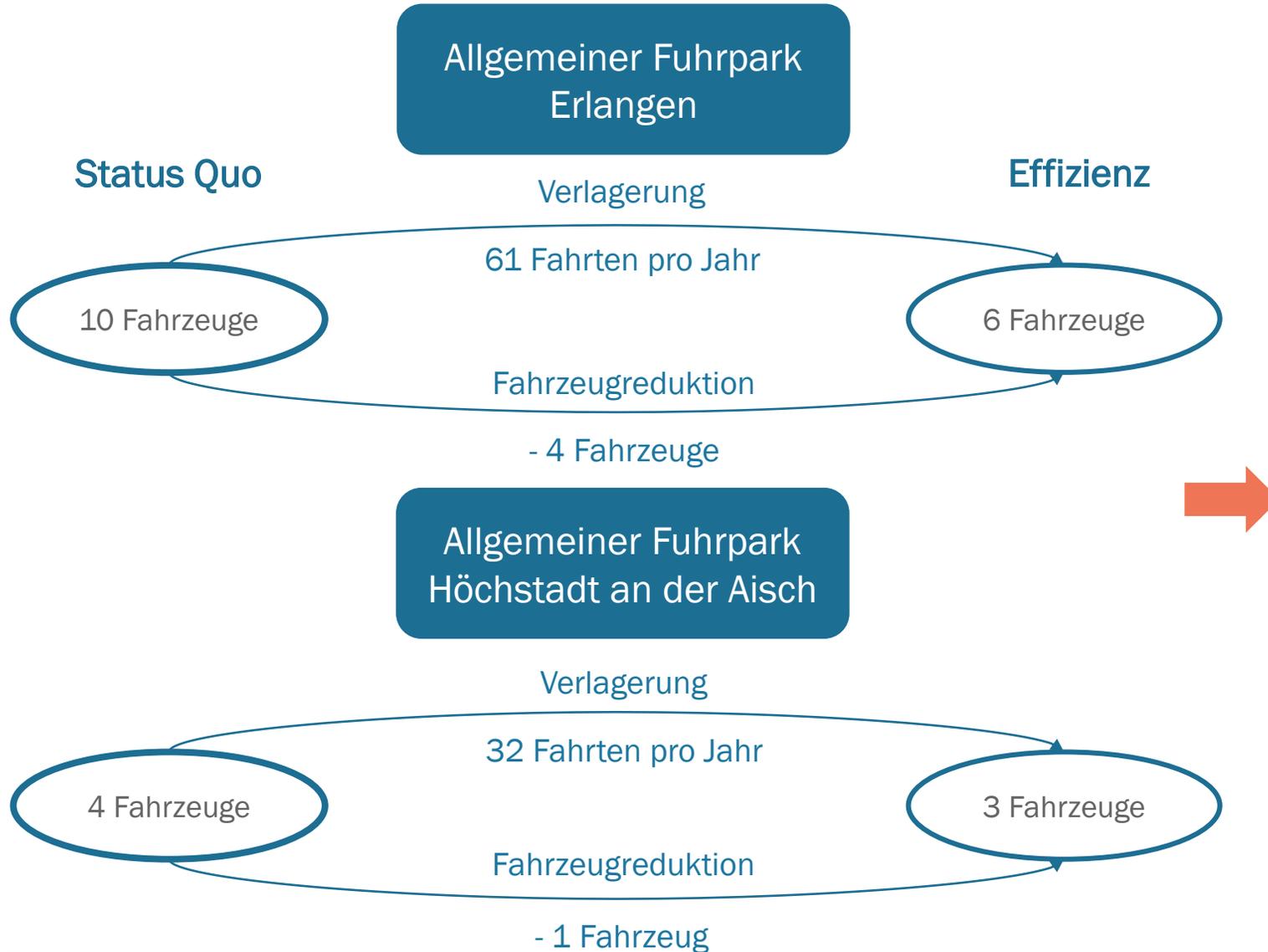
- **22 Fahrzeuge an 4 Standorten**
 - 15 Benzin / 4 Diesel / 2 PHEV / 1 BEV
- **Insgesamt:**
Σ 417 698 km pro Jahr
 - Ø 196 Fahrten pro Jahr/Fahrzeug
 - Ø 51 km pro Fahrt
 - Ø 9 945 km pro Jahr/Fahrzeug
- **Privat-Pkw mit dienstlicher Nutzung:**
Σ 201 620 km pro Jahr
 - Ø 4 733 Fahrten pro Jahr
 - Ø 43 km pro Fahrt



Erhebung der Fahrprofile



- Reichweitenrestriktion von Elektrofahrzeugen unproblematisch
- 96 % der Fahrten im Bereich von durchschnittlich am Markt verfügbaren Reichweiten (200 km)
- 19 % im Bereich von Pedelecs (bis 15 km → 7,5 km einfache Strecke)



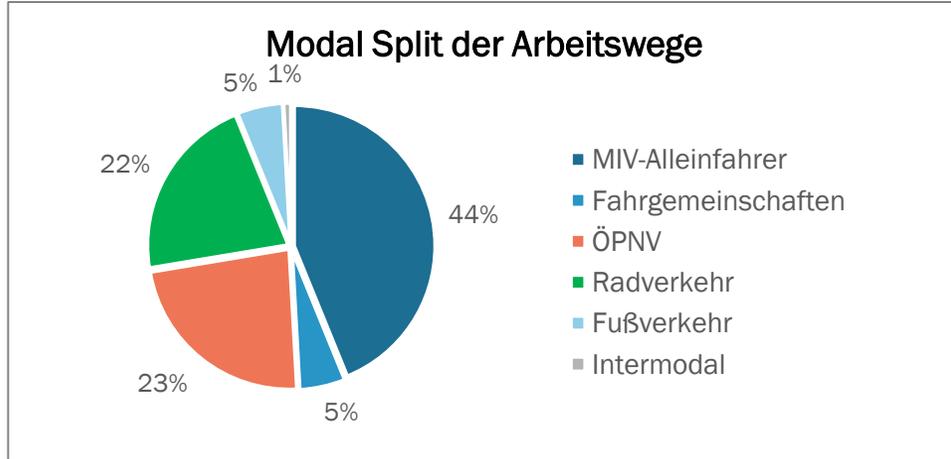
- Erlangen: Einsparung 4 Fahrzeuge
- Höchststadt an der Aisch: Einsparung 1 Fahrzeug
- Elektrifizierung erfolgt stufenweise gemäß Ersetzungszyklen der Fahrzeuge



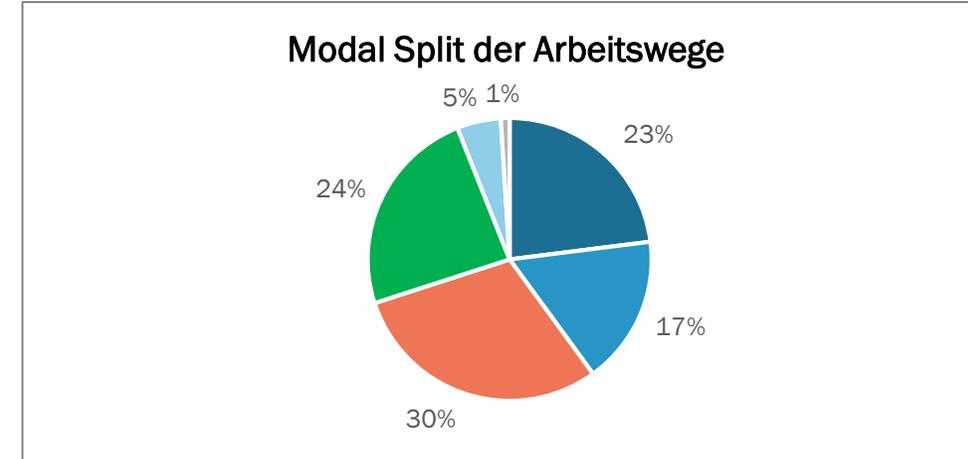
Umstellung öffentlicher und privater Fuhrparklösungen

Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung
im Landratsamt

Status Quo (Stand: August 2020):



Nach Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen:



Gründe für die Pkw-Nutzung:

- Private Gründe (z. B. Erledigungen, Gewohnheit) (125 Nennungen)
- Reisezeit mit dem ÖPNV ist zu lang (54 Nennungen)
- ÖPNV ist zu unflexibel und Taktungen passen nicht zur Arbeitszeit (21 Nennungen)
- Nutzung des privaten Pkw für Dienstwege (26 Nennungen)

61 MIV-Fahrer mit zumutbaren Alternativen des Umweltverbundes



Verlagerung
ca. 3 %

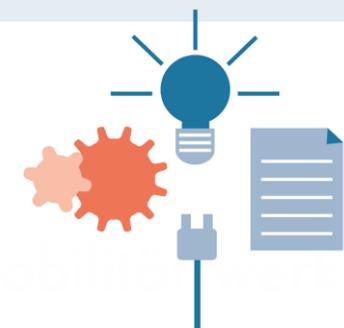


Verlagerung
ca. 11 %

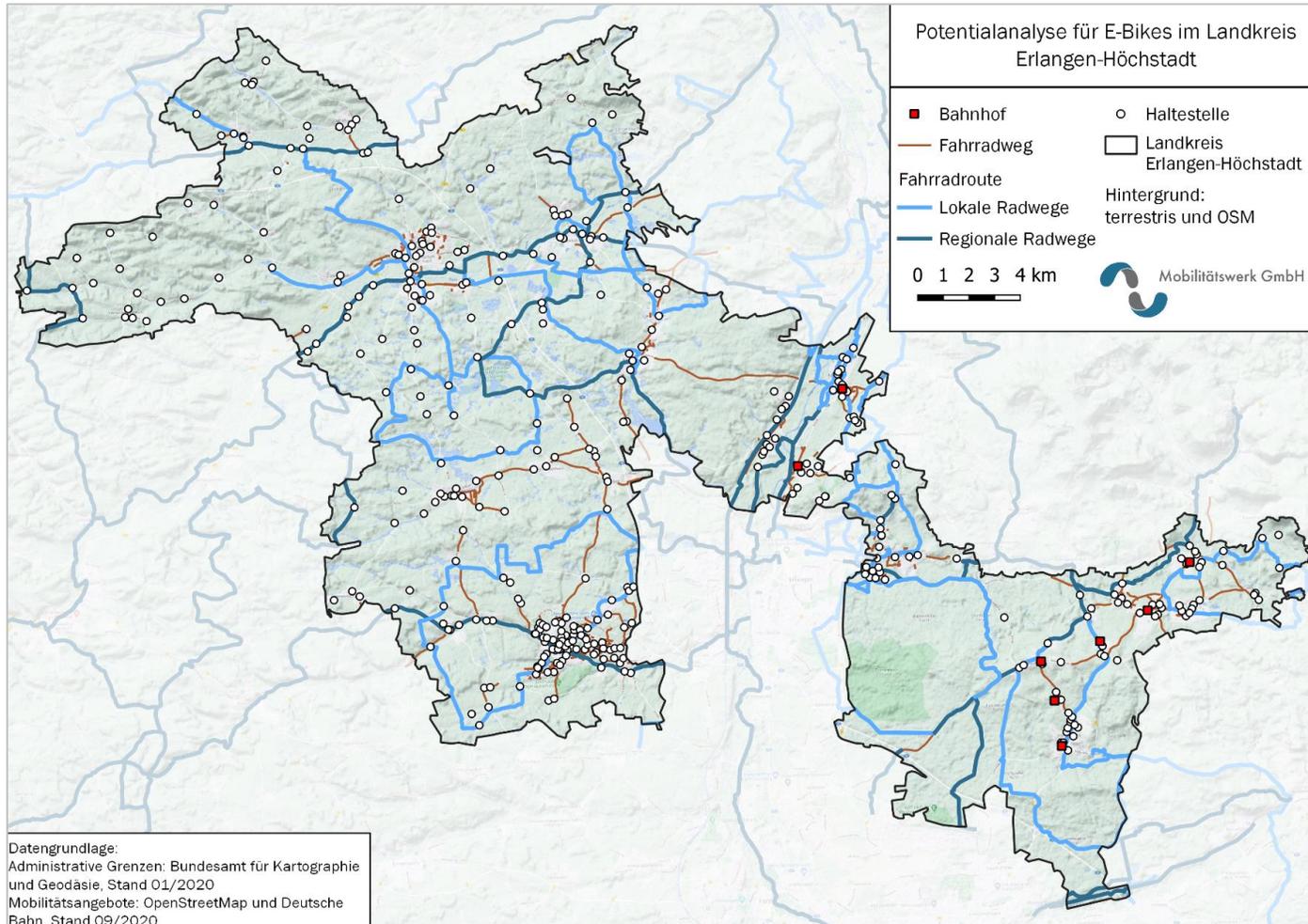


Erhöhung Besetzungsgrad
ca. 18 %

Titel und Inhalte	Kurzfristig umsetzbar	Förderung
<p>Elektrifizierung des Fuhrparks und LIS-Ausbau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugbeschaffung und Bereitstellung von Lademöglichkeiten • Teststrategie mit Elektrofahrzeugen und einem Pedelec als Ad-hoc-Maßnahme 		<ul style="list-style-type: none"> • Umweltbonus
<p>Änderung der Dienstanweisung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neupriorisierung der angestrebten Verkehrsmittelwahl: Zu Fuß → Fahrrad → ÖPNV → Fuhrpark → Carsharing → Privatfahrzeuge 		
<p>Beschaffung von Diensträdern (Pedelecs)</p>		
<p>Prüfung einer Ankernutzung für Carsharing am Landratsamt</p>		
<p>Ausbau Pooling</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Prüfung der Fahrzeugzuordnungen • Etablierung einer Buchungsmöglichkeit für alle Fuhrparkfahrzeuge • Ausstattung der Standorte des allgemeinen Fuhrparks mit Schlüsselkarten 	Mittel-/langfristig umsetzbar	



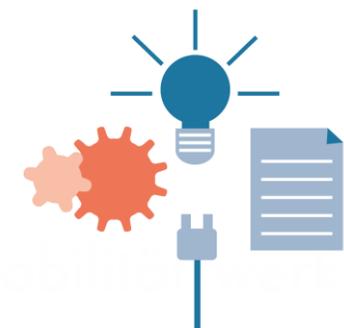
Ziel: • Ermittlung des Potentials für die Ersetzung des MIV durch E-Bikes u. City-Logistiklösungen



- Netz in den ländlichen Regionen vergleichsweise dünn
- Erfassung der Problemstellung im **Radverkehrskonzept** → Bereitstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr
- Starke Einbeziehung der Unternehmen → großes Interesse an **Lastenradbelieferung**



Titel und Inhalte	Kurzfristig umsetzbar	Förderung
<p><i>Ausbau der Radwegeinfrastruktur</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Insbesondere im ländlichen Raum• Identifizierung potentieller Standorte für Fahrradabstellanlagen		<ul style="list-style-type: none">• Klimaschutz durch Radverkehr
<p><i>Förderung nachhaltiger Logistiklösungen</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Schaffung eines Informationsangebotes für Unternehmen• Prüfung des Potentials und der Umsetzbarkeit eines KombiBus-Angebots sowie eines Systems zur Lastenradbelieferung für Waren lokaler Händler	Mittel-/langfristig umsetzbar	<ul style="list-style-type: none">• Förderprogramm „Klein“-Elektromobilität



An aerial photograph of a complex highway interchange, featuring multiple overpasses and ramps. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. A white horizontal bar is positioned across the center of the image, containing the word "Diskussion" in a bold, black, sans-serif font. Several cars are visible on the roads, and the surrounding area is filled with dense green trees.

Diskussion



Informationsvorlage

Vorlage Nr.: AL 2/004/2021

Sachgebiet: Abteilung 2 - Kommunales und Jugend	Datum: 04.03.2021
Bearbeitung: Manuel Hartel	AZ:

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Kreisausschuss	15.03.2021	öffentliche Sitzung

StUB-Ostast; Zwischenbericht zum Stand der Verhandlungen

Anlage:

Schreiben des Zweckverbandes StUB vom 16.02.2021

Sachverhalt:

Mit Kreistagsbeschluss vom 18.01.2021 wurden Landrat und Verwaltung beauftragt, in Verhandlungen einzutreten, um die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für eine Beteiligung des Landkreises Erlangen-Höchstadt zur Vorbereitung der Aufnahme des StUB-Ostastes in den Fördermittelzuschussantrag des Zweckverbandes StUB zu klären. Außerdem hat die Verwaltung unabhängig davon den Auftrag erhalten, die Auswirkungen der geänderten Rahmenbedingungen auf einen „Höchstadt-Ast“ zu eruieren.

Die Verwaltung hat unmittelbar nach dem Kreistagsbeschluss damit begonnen, mit den betroffenen kreisangehörigen Gemeinden, dem Zweckverband StUB, den benachbarten Gebietskörperschaften, dem VGN und der Regierung von Mittelfranken in Kontakt zu treten. Dabei kann dem Kreisausschuss folgender Zwischenstand berichtet werden:

a) Gemeinsame Arbeitsgruppe mit dem Zweckverband StUB

Zusammen mit dem Zweckverband StUB, der Stadt Erlangen und dem Landkreis Forchheim wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, welche sich bislang per Video treffen konnte. Die Arbeitsgruppe wird gemeinsam die Voraussetzungen entsprechend dem Kreistagsbeschluss erarbeiten. Dabei ist vorgesehen, dass zunächst der Entwurf einer Zweckvereinbarung erarbeitet wird. Diese soll regeln, zu welchen Konditionen der Zweckverband StUB durch die Landkreise Forchheim und Erlangen-Höchstadt sowie die Stadt Erlangen für die weiteren Planungen auf ihrem jeweiligen Gebiet beauftragt werden könnte, um einen für die Einreichung eines Fördermittelantrags für den StUB-Ostast im Jahr 2023 erforderlichen Planungsstand zu erreichen. Damit einhergehen würde die Übertragung der entsprechenden Aufgabe in der Zweckvereinbarung an den Zweckverband. Für die Planungen bis zur Einreichung des Förderantrags wäre der Abschluss einer Zweckvereinbarung Mitte 2021 zunächst ausreichend. Die Entscheidung über den Beitritt in den Zweckverband und die damit verbundenen Änderungen in der Zweckverbandssatzung müssten dann erst im Jahre 2023 erfolgen. Die bis dahin erforderlichen Planungskosten werden zwischen den Gebietskörperschaften aufgeteilt. Der Zweckverband wurde aufgefordert, eine vertiefte untergliederte Schätzung der notwendigen Kosten vorzulegen. Zum konkreten weiteren Vorgehen hat der Zweckverband StUB am 16.02.2021 ein zusammenfassendes Schreiben

übersandt, welches dieser Vorlage beiliegt.

b) Abstimmung mit den „LIBOS-Gemeinden“

Am 29.01.2021 fand ein gemeinsames Gespräch von Landrat Tritthart und der Verwaltung mit den Bürgermeistern der Gemeinden, welche die Befassung des Landkreises mit der Thematik „Ost-Ast“ beantragt hatten, sowie mit Herrn Förster von LIBOS statt. Es ging hierbei vor allem um die Frage, in welcher organisatorischen und finanziellen Weise sich die Gemeinden an einem künftigen Prozess beteiligen sollten. Als Ergebnis der Unterredung kann mitgeteilt werden, dass die Mehrzahl der Gemeinden mit Hinweis auf die originäre Aufgabe des Landkreises nicht beabsichtigt, sich in irgendeiner finanziellen oder organisatorischen Weise am Zweckverband oder den potentiellen Planungs- Bau- und Betriebskosten eines StUB-Ostastes zu beteiligen.

c) Abstimmung mit dem VGN

Mit dem VGN wurden bislang noch bestehende Unklarheiten in Bezug auf den aktuellen Planungsstand diskutiert. So handelt es sich bei dem vom VGN beauftragten Gutachten, welches bei der LIBOS-Sitzung im Sommer 2020 vorgestellt wurde und den Kreisräten im Ergebnis bereits vorliegt, um eine sog. „Sensitivitätsbetrachtung“, welche zwar eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung unter aktuellen Rahmenbedingungen abbildet, aber noch nicht die erforderliche Tiefe für eine Antragstellung aufweist, noch eine Folgekostenrechnung beinhaltet. Sie ist auch von ihrer Detailtiefe nicht mit dem Verkehrsgutachten von 2012 zu vergleichen, welches den Entscheidungen im Kreistag im Jahr 2015 zu Grunde lag. Entsprechende Untersuchungen würden erst in einem weiteren durch den Zweckverband StUB zu beauftragenden vertieften Verkehrsgutachten im Laufe weiterer Detailplanungen erfolgen, falls sich der Kreistag hierzu entschließen sollte. Mit dem VGN wurde vereinbart, dem Kreistag in seiner Sitzung am 10.05.2021 dringend die vorliegenden Untersuchungsergebnisse darzustellen und zu erläutern. Der VGN hat dies auch unter der Prämisse gelockerter Corona-Einschränkungen zugesagt. Es wird zudem angestrebt, dass der Gutachter auch selbst seine Untersuchung vorstellt.

d) Gespräch mit der Stadt Herzogenaurach

Mit Vertretern der Stadt Herzogenaurach konnte am 04.03.2021 ein erstes Gespräch stattfinden. Die Stadt stellte nochmals klar, dass ihre Zustimmung zum Abschluss einer Zweckvereinbarung daran gekoppelt sei, dass es durch Aktivitäten zum Ost-Ast zu keinerlei Verzögerungen bzgl. des L-Netzes kommen dürfe und dass die Stadt wegen der eigenen Kostentragung finanziell nicht in irgendeiner Weise an den Kosten des Ost-Asts beteiligt werden dürfe. Um diese beiden Ziele zu erreichen, wurden bereits verschiedene Lösungsmöglichkeiten diskutiert, die im Weiteren vertieft werden können.

e) Nord-West-Ast Richtung Höchststadt

Mit den Bürgermeistern der an einer möglichen Strecke Richtung Höchststadt gelegenen Gemeinden wurde seitens Herrn Landrat Tritthart und der Verwaltung am 24.02.2021 ein erstes Gespräch geführt. Es wurde seitens der Verwaltung deutlich gemacht, dass als bisherige einzige Planungsgrundlage ein Grobgutachten mit vereinfachten Annahmen aus dem Jahr 2015 vorliegt. Dieses kam damals für die Strecke alleine zu einem Nutzen-Kosten-Indikator von -0,2, d.h. der prognostizierte gesamtwirtschaftliche Nutzen hätte nach damaliger Berechnung nicht einmal die entstehenden Kosten decken können. Zudem haben der ZV StUB sowie der VGN in ersten Gesprächen den Standpunkt vertreten, dass weitere Planungen für einen Nord-West-Ast zwar begrüßt werden, das Projekt jedoch auf Grund des Planungsstandes auf alle Fälle separat von den Planungen des L- bzw. T-Netzes zu betrachten sei. Es wurde zum weiteren Vorgehen vereinbart, dass zunächst der damalige Gutachter befragt werden solle, zu welchen Kosten und in welchem Umfang eine erneute

Begutachtung unter der Prämisse geänderter Rahmenbedingungen sinnvoll angeboten werden könne. Erst dann könnten auch die beteiligten Gemeinden entscheiden, ob für sie eine Beteiligung an den Gutachtenkosten (analog den Gemeinden am Ost-Ast) in Frage käme.



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Zweckverband StUB | Nürnberger Straße 69 | 91052 Erlangen

-dem Landrat des Landkreises Erlangen-Höchstadt
-dem Landrat des Landkreises Forchheim
-dem Oberbürgermeister der Stadt Erlangen

Geschäftsstelle

Nürnberger Straße 69
91052 Erlangen

Kontakt: Daniel Große-Verspohl

Geschäftsleiter

Telefon: 09131 / 933 084 22

Telefax: 09131 / 933 084 11

daniel.grosse-verspohl@stadtumlandbahn.de

www.stadtumlandbahn.de

16. Februar 2021

Verhandlungen über den Ostast der Stadt-Umland-Bahn

Sehr geehrter Herr Landrat Tritthart,
sehr geehrter Herr Landrat Ulm,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Janik,

wir danken den beiden Landkreisen für ihre Beschlüsse, Verhandlungen über die Einbindung des Ostastes in die weiteren StUB-Planungen aufzunehmen.

Wie in der Arbeitsgruppe mit Ihren Mitarbeitenden aus den Bereichen Recht und ÖPNV am 27. Januar besprochen, möchten wir Ihnen kurz skizzieren, wie aus Sicht des Zweckverbandes die Einbindung des Ostastes in die laufenden Planungen des L-Netzes erfolgen kann. Außerdem möchten wir kurz auf unsere Sichtweise zu den Themen Nordwestast und die zu führenden Verhandlungen zwischen Landkreis Erlangen-Höchstadt und Stadt Herzogenaaurach eingehen.

1. Ostast

Zu unterscheiden sind zwei Phasen: Die Phase bis zur Einreichung des Förderantrags L-Netz und die Phase der konkreten Bearbeitung des Ostastes.

Soweit wir die Äußerungen aus den bisherigen Gesprächen wahrgenommen haben, ist für die erste Phase noch kein Beitritt der beiden Landkreise zum Zweckverband angestrebt. Der Zweckverband würde auf Basis eines öffentlich-rechtlichen Vertrages, z.B. einer Zweckvereinbarung, auf Kosten der drei örtlich zuständigen Aufgabenträger eine Planung für den Ostast auf den Weg bringen, die eine Abbildung des gesamten T-Netzes im Zuschuss-Einzelantrag des L-Netzes ermöglicht.

Diese Vereinbarung sollte regeln, welche inhaltlichen Pakete unter die Kostenteilung fallen:

- **Planungskosten:** Wir schlagen eine Verkehrsanlagenplanung bis zur Leistungsphase 2 vor. Der genaue Inhalt der Ausschreibung sollte in der Arbeitsgruppe abgestimmt werden, insbesondere die Frage ob und welche Variantenuntersuchungen im jetzigen Stadium für erforderlich erachtet werden.
- **Personalkosten der Geschäftsstelle:** Wir erwarten einen Zeitaufwand in der Größenordnung einer Stelle E12 für die auftraggeberseitige Begleitung der Planungen. Wir weisen darauf hin, dass wir diese Person aktuell auch nicht im Personalbestand haben.

Verbandsvorsitzender:
Marcus König, Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Geschäftsleiter: Daniel Große-Verspohl

Bankverbindung:
Stadt- und Kreissparkasse Erlangen
BIC: BYLADEM1ERH
IBAN: DE47 7635 0000 0060 0771 69

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Erlangen
Ust.-IDNr.: DE308178838
Buslinien: 30, 201, 281, 289, 290, 295, 296
Haltestelle: Werner-von-Siemens-Straße

- **Kosten Verkehrsgutachter:** Der bestehende Vertrag zwischen ZV StUB und dem Verkehrsgutachter ermöglicht die Berücksichtigung des Ostastes in mehreren klar definierten und im Angebot separat bepreisten Optionsstufen, so dass eine flexible Anzahl durchzurechnender Planfälle beauftragt werden kann.
- **Budget für Öffentlichkeitsarbeit:** Der Umfang der Öffentlichkeitsarbeit sollte in der Arbeitsgruppe definiert und mit einem Budget hinterlegt werden.

Nach dem Modell des L-Netzes schlagen wir eine Aufteilung auf die drei betroffenen Aufgabenträger nach Strecken-Kilometern vor; diese Aufteilung hat sich beim L-Netz bislang bewährt.

Für die spätere Bearbeitungsphase des Ostastes sollte der Zielzustand der Beitritt der beiden Landkreise zum Zweckverband Stadt-Umland-Bahn sein. In diese zweite Phase fallen dann die erforderlichen Verfahren (Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren, Fördermittel-Einzelantrag) und der weitere Weg über den Bau zum Betrieb.

Für die Finanzierung des Eigenanteils an den Investitionskosten müsste dann ein eigener Umlagetopf gebildet werden, so dass L-Netz und Ostast rechnerisch sauber getrennt werden können. Die Umlage würde dann analog der ersten Phase auf die drei örtlich zuständigen Aufgabenträger aufgeteilt. Für die Finanzierung des Erfolgsplans (laufender Aufwand der Geschäftsstelle) ist dann ein geeigneter Gesamtschlüssel zu bestimmen, denkbar ist hier analog eine Aufteilung nach den Gesamt-Strecken-Kilometern beider Teilnetze. Für den Betriebskostenzuschuss sieht die Satzung (§ 17 Abs. 4) bereits jetzt die Aufteilung nach den gefahrenen Wagenkilometern im jeweiligen Hoheitsgebiet vor, diese Regelung ist grundsätzlich auch auf den Ostast anwendbar. Neben mehreren redaktionellen Anpassungen der Satzung ist zum Zweckverbandsbeitritt vor allem die Form der Einbindung der dann neuen Verbandsmitglieder in die Organe des Zweckverbandes zu klären. Auch hierfür bietet die Struktur der Satzung geeignete Ansatzpunkte.

Sofern im Landkreis Erlangen-Höchstadt ein Bürgerentscheid zur Neutralisation des Bürgerentscheids von 2015 als politisch notwendig erachtet wird, wäre der Übergang zwischen den beiden Phasen, – nach dem oben Skizzierten also die Entscheidung über den Beitritt des Landkreises Erlangen-Höchstadt zum Zweckverband – der geeignete Zeitpunkt, an dem im Gegensatz zum aktuellen Stand die wesentlichen Rahmenbedingungen hinreichend konkret sind:

- Auf Basis des Zuschussantrags liegt dann eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Indikators vor, aus der v.a. hervorgehen wird, bis zu welcher Gemeinde der Ostast förderfähig ist.
- Auf Basis der Planung bis Leistungsphase 2 liegt eine HOAI-basierte Kostenschätzung vor, so dass der voraussichtliche Eigenanteil des Landkreises ermittelt werden kann.
- Wir erwarten, dass der Bund bis dahin die nun angestoßene Neufassung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in Kraft gesetzt hat, so dass das zur Erreichung der Förderwürdigkeit erforderliche Nutzenniveau niedriger ist, als in der aktuell gültigen Fassung. Das wird eine positive Wirkung auf Punkt 1, die förderfähige Länge des Ostastes, haben; darüber hinaus gehender Spielraum erhöht ggf. die Fördermittelsicherheit.

2. Nordwestast

Der Kreistag Erlangen-Höchstadt hat außerdem beschlossen, auch die frühere Planung eines Nordwestastes Richtung Höchststadt einer Prüfung unter den neuen Rahmenbedingungen zu unterziehen. Wir als Zweckverband begrüßen diese Entwicklung ausdrücklich. Das weitere Vorgehen hierzu sollte aus unserer Sicht in enger Abstimmung mit dem VGN erfolgen und das Vorgehen zum Ostast als Muster nehmen:

- Bildung einer Arbeitsgruppe mit den betreffenden Gemeinden nach dem Vorbild von LIBOS.
- Konzeptionelle Durcharbeitung der Idee eines Nordwestastes unter Einbeziehung von aktuellen Struktur- und Verflechtungsdaten, sowie der seit der letzten Bearbeitung erfolgten Anpassungen im ÖPNV-Netz
- Abschätzung des Nutzen-Kosten-Indikators auf Basis des letzten älteren Planungsstandes durch den VGN. Sinnvollerweise sollte dies bereits auf der Grundlage der neuen Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung erfolgen, da erst diese die im Beschluss genannten neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen auch in konkrete Förderbedingungen umsetzen wird.

Da der Nordwestast nicht in der bestehenden Fördermittel-Rahmenanmeldung enthalten ist, wäre er als eigenständiges Projekt unabhängig vom restlichen Netz bei Bund und Land zu beantragen. Ansonsten wäre zweckverbandsseitig ein weiteres Vorgehen analog zum Ostast denkbar.

3. Bilaterale Verhandlungen zwischen Landkreis Erlangen-Höchstadt und Stadt Herzogenaurach

Ein weiterer Punkt, der spezifisch die Belange des Landkreises Erlangen-Höchstadt betrifft, ist das Verhältnis zwischen dem Landkreis und unserem Verbandsmitglied Herzogenaurach. Aus Sicht des Zweckverbandes muss dieses Verhältnis im Hinblick auf eine faire Kostenteilung und den formalen Aspekt der Aufgabenträgerschaft in bilateralen Gesprächen bis zur Beschlussfassung über die erste Ostast-Vereinbarung geklärt sein.

Wie in der Arbeitsgruppe vereinbart, erhalten Sie in der Anlage auch die bestehende Satzung des Zweckverbandes.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Skizze den Weg zu einer erfolgreichen Einbindung des Ostastes aufgezeigt zu haben und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen



Marcus König
Verbandsvorsitzender



Daniel Große-Verspohl
Geschäftsleiter

Anlage