

## **Zeit- und Finanzierungsplan der Stadtbahn nach Erlangen; Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 11.08.2009**

### **Ausführliche Sachverhaltsdarstellung**

Die Verwaltung wurde beauftragt, über den aktuellen Verfahrensstand der geplanten Stadtbahn nach Erlangen bis zur Zwischenstation „Am Wegfeld“ sowie zu den weiteren Planungen für eine Weiterführung in Richtung Erlangen zu berichten. Weiterhin sind die Ursachen und mögliche Deckungsvorschläge der Mehrkosten zu benennen und die Förderhöhen aufzuzeigen.

#### **1.a) Verfahrensstand Thon – Am Wegfeld**

Die Projektleitung wurde im September 2008 nach abschließender Bearbeitung der Straßenpläne (Entwurfsplanung) von der Stadt Nürnberg/Vpl vereinbarungsgemäß an die VAG übergeben. Die VAG hat im Anschluss die Planung hinsichtlich des vorgesehenen Genehmigungsverfahrens (Planfeststellung) weiter präzisiert und detailliert sowie das Instruktionsverfahren mit den Verwaltungsdienststellen und Spartenträgern eingeleitet. Das Instruktionsverfahren wurde im April 2009 abgeschlossen. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Die formale Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für Ende 2009 vorgesehen. Bei optimalem Verlauf kann mit einem Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und damit Baurecht frühestens Ende 2010 oder in der ersten Hälfte 2011 gerechnet werden. Nach derzeitigem Sachstand kann damit eine Fertigstellung und Inbetriebnahme der Strecke frühestens Ende 2012 erfolgen. Als Ursachen für die Verzögerungen gegenüber den früheren Planungen sind insbesondere zu nennen:

- Anpassung der Planung an den ursprünglich nicht vorgesehenen Verzicht auf die Wendeschleife Thon
- Umfangreiche Variantenuntersuchung zur Gestaltung der Endhaltestelle Am Wegfeld
- Einplanung einer zusätzlichen Haltestelle an der Schleswiger Straße
- Einplanung einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur an der Einmündung Forchheimer Straße mit Verkehrsinseln beidseits der Straßenbahntrasse
- Verhandlungen mit der Schöller-Stiftung aufgrund erforderlichen Grundstückseingriffs
- Suche nach Möglichkeiten für den Grünflächenausgleich
- notwendige zusätzliche, aufwendige Untersuchungen und Abstimmungen aufgrund unerwartet schlechter Sickerfähigkeit des Baugrundes im Verlaufe der Strecke

Eine Fertigstellung Ende 2012 setzt voraus, dass es zu keinen weiteren Verzögerungen im Projektlauf kommt. Insofern bestehen – insbesondere auch im Hinblick auf noch zu klärende Finanzierungsfragen – Risiken, dass eine Eröffnung auch erst nach 2012 erfolgen kann.

Parallel laufen die Planungen zu einer auf das Straßenbahnprojekt abgestimmten Neuausrichtung des Busnetzes im Nürnberger Norden. In diesem Zusammenhang ist eine kürzere Führung ausschließlich für Busse von der Haltestelle „Am Wegfeld“ zum Flughafen anzustreben.

#### **1.b) Verfahrensstand Weiterführung in Richtung Erlangen**

In der vorliegenden Standardisierten Bewertung aus dem Jahre 2005 konnte kein gesamtwirtschaftlicher Nutzen für eine Führung der Stadt- bzw. Straßenbahn bis Erlangen nachgewiesen werden. Es besteht dennoch Interesse, über „Am Wegfeld“ hinaus gehende Schienenverbindungen zu prüfen.

Vor diesem Hintergrund werden zum einen verschiedene Trassenführungen nördlich „Am Wegfeld“, u. a. auch in Richtung Erlangen, im Rahmen der Planfälle des Nahverkehrsentwicklungsplanes gutachterlich untersucht. Ergebnisse liegen noch nicht vor und werden für 2010 erwartet.

Des Weiteren wird unter der Regie des ZVGN eine neue Standardisierte Bewertung einer Straßenbahnverlängerung nach Erlangen unter Einbeziehung des sog. T-Netzes, d. h. mit Linienästen von Erlangen nach Eschenau und Herzogenaurach, durchgeführt. Die Arbeiten zu dieser Stadt-Umlandbahn-Untersuchung sollen nach Vergabe an einen Gutachter zeitnah aufgenommen werden. Mit dem Vorliegen von Ergebnissen ist 2010 zu rechnen.

## 2.1 Entwicklung der Projektkosten

Im Verkehrsausschuss am 29.05.2008 erfolgte die Beschlussfassung zur Straßenplanung Thon-Wegfeld (inkl. Straßenbahn) unter Nennung der von der Stadt Nürnberg nach seinerzeitigem Kenntnisstand ermittelten Kosten in Höhe von 15,35 Mio. € mit entsprechend deutlichem Hinweis, dass hierin die Kosten für Spartenverlegung und Grunderwerb noch nicht enthalten sind und auch die Kostenteilung noch zwischen Stadt Nürnberg und VAG zu verhandeln sei. Außerdem wurde in dieser Sitzung die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Schleswiger Straße beschlossen.

Auf Basis der erfolgten weiteren Detaillierung der Planungen wurde die Kostenschätzung durch die VAG im April 2009 angepasst und insbesondere um die in der bisherigen Kostennennung ausgesparten bzw. 2008 noch nicht quantifizierbaren Positionen ergänzt. Insbesondere zu erwähnen sind hier:

- Planung/Gebühren: ca. 2,6 Mio. €
- Spartenumlegung: ca. 2,7 Mio. €
- zusätzliche Haltestelle Schleswiger Straße: ca. 0,4 Mio. €

Würden diese in der Darstellung vom Mai 2008 noch fehlenden Kostenpositionen in Höhe von zusammen ca. 5,7 Mio. € noch der damaligen Kostenberechnung zugeschlagen, ergäbe sich in der Rückrechnung für das Projekt ein Gesamtvolumen von ca. 21 Mio. €, dem die aktuelle Kostenberechnung von ca. 23 Mio. € gegenüberzustellen wäre.

Die tatsächliche Kostensteigerung von ca. 2 Mio. € gegenüber der Schätzung vom Mai 2008 resultiert maßgeblich aus folgenden, im Zuge der Genehmigungsplanung präzisierten Positionen:

- Brückenbau und Stützmauern: ca. +0,7 Mio. €

Die im Rahmen der Genehmigungsplanung zu erstellenden detaillierten Bauwerkspläne haben ergeben, dass die erforderlichen Eingriffe größer sind als in der Entwurfsplanung angenommen.

- Grünflächen / Ausgleichsmaßnahmen: ca. +0,4 Mio. €

Eine Präzisierung der im Rahmen der Entwurfsplanung erstellten Kostenschätzung war erst nach Vorliegen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, der im Rahmen der Genehmigungsplanung erstellt worden ist, möglich.

- Straßenbeleuchtung / Lichtsignalanlagen: ca. +0,7 Mio. €

Die Kosten für Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen wurden im April 2008 auf rund 1,3 Mio. Euro geschätzt. In der AfV-Vorlage vom 29.05.2008 wurde versehentlich eine ältere Kostenschätzung genannt, die Baukosten von lediglich 0,58 Mio. Euro aufwies.

In der o. g. Summe von 23 Mio. € weiterhin nicht enthalten sind folgende Aufwendungen:

- durch die Stadt Nürnberg zu tätiger Grunderwerb

Die Schätzkosten, Stand: 2008 belaufen sich auf 1,2 Mio. Euro. Die Grunderwerbsverhandlungen werden derzeit von LA geführt. Ein Gesamtergebnis liegt noch nicht vor.

- ÖPNV-Beschleunigung Plärrer – Thon

Die Beschleunigung der Straßenbahnlinie 4 im Abschnitt Plärrer – Thon durch Bevorrechtigung an allen auf dem Linienweg liegenden Lichtsignalanlagen wurde gemäß einstimmigen Beschluss des Verkehrsausschusses vom 15.01.2009 zusätzlich in das Projekt aufgenommen.

- zusätzliche Maßnahmen zur Ableitung von Niederschlagswasser

Die im Rahmen der Genehmigungsplanung erstellte detaillierte Baugrunduntersuchung hat ergeben, dass der Untergrund stellenweise nur eingeschränkt sickertauglich ist und deshalb zusätzliche Aufwendungen für die Entwässerung der versiegelten Flächen anfallen werden. Die Detailplanung hierzu wird derzeit erstellt.

- Fahrradständer einschl. Überdachung an den Unterwegshaltestellen
- Haltestellenmobiliar abweichend vom derzeitigen Standard

Aus städtebaulichen Gesichtspunkten soll ein hochwertigeres Mobiliar eingesetzt werden.

Alle Werte sind ausschließlich Mehrwertsteuer genannt.

## 2.2 Beantragung von Fördergeldern

- Für das Projekt können Investitionshilfen gemäß BayÖPNVG bei der Regierung von Mittelfranken beantragt werden. Der erforderliche Zuschussantrag setzt jedoch noch umfangreiche Detailplanungen voraus, die derzeit von der VAG erarbeitet werden. Fördersätze können erst benannt werden, wenn ein konkreter Zeitpunkt für die Einreichung des Zuschussantrages und die Realisierung der Maßnahme festgelegt sind.
- Die zusätzlich ermittelten Kosten der Strecke werden ebenso wie die bisher bereits benannten Kosten in den Zuschussantrag aufgenommen.
- Die nicht durch einen Zuschuss gedeckten Kosten tragen im Wesentlichen die VAG und die Stadt Nürnberg. Ein Vorteilsausgleich bei der Erneuerung von Sparten wird angestrebt. Die konkrete Aufteilung kann erst nach einer Ergänzung der vorliegenden Wirtschaftlichkeitsberechnung vorgenommen werden.