Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach

Ausführlicher Sachverhalt

Die Verwaltungsvereinbarung wurde von den Mitgliedsstädten im Rahmen der Gründung des ZV StUB 2015/2016 als begleitendes Dokument zur Satzung erarbeitet und beschlossen. Sie regelt Angelegenheiten der Zusammenarbeit der Verbandsmitglieder untereinander und konkretisiert die Satzung. Die bisherige Fassung ist als Anlage beigefügt.

Im Zuge der fortschreitenden Planung der Stadt-Umland-Bahn ist nun in einzelnen Punkten eine Fortschreibung erforderlich. Auch die 2021 beschlossene Satzungsänderung mit Erweiterung des Verbandszwecks um die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern soll hiermit konkretisiert werden.

Neuer §2 Absatz 4:

Die bisherige Verwaltungsvereinbarung sieht eine Entscheidung über die tatsächliche Realisierung nach Ende der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) vor, so dass der Zweckverband aktuell seine Aufträge nur bis zur Leistungsphase 4 vergibt.

Inzwischen ist klar, dass es mehrere Planfeststellungsabschnitte (vsl. 5) geben wird, die zeitlich versetzt bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht werden. Daraus folgt auch, dass ein zeitlicher Versatz bei der Erteilung der Planfeststellung zu unterstellen ist, so dass es den einheitlichen Zeitpunkt für eine Entscheidung nicht geben wird.

Um im Übergang von Leistungsphase 4 zu Leistungsphase 5 keine Zeit zu verlieren, sollen die Prozesse soweit sinnvoll möglich parallelisiert werden. Damit können zumindest die Ausschreibungsverfahren für die Leistungsphase 5 starten, während die Planfeststellungsverfahren noch laufen. Die Festlegung, dass die Ausschreibungen mit entsprechenden Abbruchklauseln zu versehen sind, sorgt dafür, dass weiterhin mit den Ergebnissen des politischen Prozesses umgegangen werden kann.

Der ZV StUB hat bereits seit 2018 Ansätze für Grunderwerb im Haushalt, damit er handlungsfähig ist, falls StUB-relevante Grundstücke auf den Markt kommen. Die Neufassung der Verwaltungsvereinbarung regelt daher neu, dass es vor dem Planfeststellungsverfahren zunächst nur um freiwilligen Grunderwerb gehen soll.

Neuer §5 Absatz 4:

Die Auswertung der Konzessionsverträge zwischen den Verbandsmitgliedern und ihren städtischen Versorgungsunternehmen hat ergeben, dass es zwischen den drei Städten eine Asymmetrie bei der Kostentragung für Leitungsanpassungen gibt. Das solidarische Finanzierungsmodell der Zweckverbandssatzung bedingt jedoch, dass auch die Grundlage der Kosten des Eigenanteils über alle drei Städte solidarisch sein muss. Insofern bildet die vorliegende Regelung das weitreichendste der drei Modelle ab, wonach alle kommunalen Maßnahmen zu einer Folge- und Kostentragungspflicht des Versorgungsunternehmens führen. Wo dies nicht der Fall ist, sollen die entsprechenden Eigenanteilskosten mit der jeweiligen Stadt verrechnet werden. Davon unbenommen bleibt die Inanspruchnahme der Fördermittel von Bund und Land auf dem Gebiet aller drei Städte.

Neuer §5 Absatz 5:

Auch hier geht es um die Sicherstellung der Grundlage des Solidarprinzips unter den Mitgliedern. Grundsätzlich sorgt die Geschäftsstelle dafür, dass alle drei Kommunen gleiche Standards in Ausgestaltung und Ausstattung erhalten, die letztlich aus Fördermitteln und solidarisch finanziertem Eigenanteil bezahlt werden. Hat eine Kommune eigene Wünsche, die Mehrkosten nach sich ziehen, sollen diese dennoch verwirklicht werden können, allerdings unter eigener Kostentragung der betreffenden Stadt.

Neuer §5 Absatz 6:

Der Verbandszweck des ZV StUB bezieht sich ausschließlich auf den Bau und Betrieb der Straßenbahn. Der ZV StUB übernimmt auch die Aufgabenträgerschaft für die Straßenbahn. Für die Busse des ÖPNV bleiben jedoch die Gebietskörperschaften Aufgabenträger und Infrastrukturverantwortliche. Da es im Rahmen der Verknüpfung mit dem Bus Fälle geben wird, wo neue Bussteige sinnvoll nur im Rahmen der StUB-Planung mitgeplant werden können, regelt dieser Absatz die Kostentragung nach Aufgabenträgerschaft.

Neuer §5 Absatz 7:

Analog zum neuen Absatz 5 stellt Absatz 7 dar, dass von einem Verbandsmitglied begehrte Abweichungen von der Vorplanung von ebendiesem Verbandsmitglied zu bezahlen sind. Abweichungen von der Vorplanung sind dann vom Verbandsmitglied zu finanzieren, wenn sie nicht einvernehmlich von den Partnern im ZV StUB getragen werden. Im Zweifel sind die Gremien des ZV StUB (Verbandsausschuss, Verbandsversammlung) zu befassen.

Neuer §5 Absatz 8:

Der Absatz beschreibt die Wechselwirkungen zwischen der Planung des L-Netzes und des T-Netzes.

Neuer §5 Absatz 9:

Dieser Absatz konkretisiert die 2021 per Satzungsänderung eingeführte Aufgabe, die StUB mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen, auf die angedachten Park+Ride-Anlagen und definiert eine Schnittstelle zum Umgang mit den städtischen Planungen für Mobilitätspunkte o.ä., welche ggf. an die Haltestellen der StUB andocken können.

Neuer §5 Absatz 10:

Im Zuge der Planungen zeichnen sich zwei Bereiche ab, in denen es nach §78 VwVfG zur Zusammenfassung von Planfeststellungsverfahren der StUB mit städtischen Projekten kommen wird. Da §78 VwVfG keine Kann-, sondern eine Muss-Vorschrift ist, begeben sich die jeweiligen Projekte damit genehmigungsrechtlich in Abhängigkeit voneinander. Dies betrifft den Abschnitt Boxdorf – Stadtgrenze, wo StUB und die Planung für einen Radschnellweg Nürnberg – Erlangen aufeinandertreffen, und den Regnitzgrund in Erlangen, wo für die Anpassung des Radweges ein Planfeststellungsverfahren das geeignetste Genehmigungsverfahren ist. Es ist nicht ausgeschlossen, dass im Zuge weiterer städtischer Überlegungen noch Punkte für gemeinsame Planfeststellungen hinzukommen. Die Abhängigkeit voneinander bedingt, dass beide Vorhabenträger sich aufeinander verlassen können müssen, um den Prozess geordnet durchführen zu können.

Neufassung §6 Absatz 1:

Der bisherige §6 Absatz 1 hat nur die Personalkonstellation zum Start des ZV StUB festgelegt. Dies ist inhaltlich überholt und wird durch einen Verweis auf den Jahres-Stellenplan des ZV ersetzt.