

Änderungsvereinbarung

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

zwischen der Stadt Erlangen, vertreten durch den Oberbürgermeister Dr. Florian Janik,
der Stadt Herzogenaurach, vertreten durch den ersten Bürgermeister Dr. German Hacker,
und der Stadt Nürnberg, vertreten durch den Oberbürgermeister (seinerzeit Dr. Ulrich Maly, jetzt Marcus König)

vom 30.10.2015/11.11.2015/17.03.2016

Präambel

Die Verwaltungsvereinbarung aus der Gründungszeit des Zweckverbandes umfasst diverse Nebenabreden zur Satzung, die aufgrund der voranschreitenden Zeit und der weitergehenden Planung mit dieser Änderungsvereinbarung ergänzt und fortentwickelt werden sollen.

Art. 1

(1) In § 2 der Verwaltungsvereinbarung wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„Um die Zeitketten auch über das Ende der Leistungsphase 4 hinaus nahtlos fortsetzen zu können, kommen die Parteien überein, dass der Zweckverband notwendige Schritte zur Fortführung des Projekts bereits während der Leistungsphase 4 und vor der endgültigen Entscheidung über den tatsächlichen Bau der Stadt-Umland-Bahn in die Wege leiten darf, insbesondere die Ausschreibung der Ausführungsplanung und Schritte zur Betrauung der VAG mit dem Betrieb, insbesondere die Vorabinformation im EU-Amtsblatt. Ausschreibungen und andere Vergabe- und Vertragsunterlagen, die über den Zeitpunkt der Bauentscheidung hinaus gelten, sollen mit entsprechenden Abbruchklauseln versehen werden. Auch Grunderwerb auf Grundlage freiwilliger Veräußerungen ist dem Zweckverband möglich.

(2) In § 5 der Verwaltungsvereinbarung werden folgende Absätze 4 bis 10 eingefügt:

„(4) Die Parteien vereinbaren, dass die Kosten für die Planung des Umbaus von kommunalen Leitungen bzw. von Leitungen städtischer Tochter- und Enkelunternehmen vom jeweils örtlich zuständigen Verbandsmitglied getragen werden, soweit die Kosten nicht vom Fördermittelgeber erstattet oder vom jeweiligen Versorgungsunternehmen getragen werden.

(5) Die Aufgaben des Zweckverbandes beziehen sich auf die Realisierung und den Betrieb der Stadt-Umland-Bahn und deren Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Im Rahmen der Planung wird der Zweckverband einen in Bezug auf alle drei Städte einen einheitlichen Planungs- und Ausstattungsstandard anwenden. Die durch den Zweckverband überplante städtische Bestandsinfrastruktur ist gemäß den aktuell geltenden Richtlinien, aber maximal in der gleichen verkehrlichen Dimensionierung in Bezug auf die Verkehrsmengen durch den Zweckverband wiederherzustellen. Hat ein Verbandsmitglied darüber hinaus gehende Wünsche an den Zweckverband, insbesondere was die Realisierung begleitender Projekte angeht, hat das betreffende Verbandsmitglied sämtliche sich hieraus ergebenden Kosten aus

Planung, Bau und Unterhalt dieser Zusatzmaßnahmen zu tragen. Grundlage hierfür sind in der Regel Fiktiventwürfe. Als darüber hinaus gehende Wünsche gelten insbesondere von den Verwaltungen im Rahmen der Instruktion und im Rahmen von Stadtratsbeschlüssen geäußerte Verlangen. Das schließt auch die Kosten für Umplanung und vermeidbaren Zeitverzug ein. Außerdem bedarf es eines Beschlusses des Verbandsausschusses unter Beachtung der Beeinträchtigung der Kapazitäten der Geschäftsstelle

(6) Soweit ÖPNV-Maßnahmen, die ausschließlich den Busverkehr betreffen, auf Basis des gleichen Förderantrags mit gefördert werden können, erfolgt eine Verrechnung der Eigenanteils-Kosten dieser Bus-Maßnahmen mit der jeweiligen Stadt.

(7) Die im Jahr 2020 von den Stadträten bzw. 2021 vom Verbandsausschuss beschlossene Voruntersuchung ist die verbindliche Planungsgrundlage für Städte und Geschäftsstelle. Wird hiervon auf Wunsch eines Verbandsmitglieds abgewichen, hat dieses Verbandsmitglied sämtliche sich hieraus ergebenden Mehrkosten zu tragen, soweit sie nicht vom Fördermittelgeber übernommen werden. Das schließt auch die Kosten für Umplanung und Zeitverzug ein. Die Städte streben an, dass das bauliche Umfeld der Strecke gegenüber dem in der Voruntersuchung hinterlegten Status quo nur soweit verändert wird, wie dies der Realisierung der StUB-Planung nicht entgegensteht.

(8) Mit dem Abschluss der Zweckvereinbarung zwischen Landkreis Erlangen-Höchststadt, Landkreis Forchheim, Stadt Erlangen und ZV StUB über die Planung des Ostastes ist die Realisierung des Ostastes ein Stück näher gerückt. Auch die Planungen des L-Netzes sollen daher den Anschluss des Ostastes und dessen verkehrliche Abwicklung berücksichtigen. An den relevanten Punkten sind daher Planungslösungen zu entwickeln, die sowohl die Abwicklung des L-Netzes, wie auch des T-Netzes ermöglichen. Ggf. sind für den Übergangszeitraum Zwischenlösungen aufzuzeigen.

(9) Mit der 2. Satzung zur Änderung der Satzung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach ist zum 16.12.2021 der Verbandszweck dahin gehend erweitert worden, dass der ZV StUB nun auch für die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln zuständig ist. Diese Satzungsänderung erfolgte vor allem zur Ermöglichung der Planung und Errichtung von Park+Ride-Anlagen an folgenden Standorten durch den ZV StUB:

- Haltestelle Reutleser Straße im Bereich der Stadtgrenze Nürnberg – Erlangen
- Haltestelle Am Europakanal
- Haltestelle Haundorf / Tank+Rastanlage Aurach der BAB A3

Vorhandene und bereits im Vorfeld von der jeweiligen Stadt errichtete P+R-Anlagen verbleiben im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Stadt, inkl. deren Anpassung an das zukünftige Verkehrsaufkommen mit StUB (z.B. Am Wegfeld, Großparkplatz Erlangen, Reihenzach).

Der ZV StUB wird Flächen für Bike+Ride-Anlagen planerisch berücksichtigen. Zudem werden diverse Bauwerke und Haltestellen der StUB auch für Busse nutzbar sein. (Zur diesbezüglichen Kostenteilung, siehe Absatz 6.).

Die Kostenverteilung bei Maßnahmen zur Verknüpfung der StUB mit dem Busnetz richtet sich nach dem folgendem Aufteilungsmaßstab: Kosten, die die StUB bzw. die Straßenbahn betreffen, werden vom ZV StUB getragen, Kosten, die den Busverkehr bzw. die Businfrastruktur betreffen, fallen dem jeweils örtlich zuständigen Verbandsmitglied zu. Eigenständige Bussteige, die nur eine gemeinsame Haltestelle mit einer StUB-Haltestelle

bilden, sind daher von den Städten zu planen und zu errichten. Sollte es im Einzelfall sinnvoll sein, dass der ZV StUB Planung und/oder Bau mit abwickelt, ist eine entsprechende Kostenteilung mit der betreffenden Stadt zu vereinbaren.

(10) Dort, wo die Verbandsmitglieder gemeinsame Planfeststellungsverfahren zwischen StUB und parallelen städtischen Projekten gemäß § 78 VwVfG anstreben, strebt das jeweilige Verbandsmitglied an, personelle und finanzielle Kapazitäten der jeweiligen Stadtverwaltung so bereitzustellen, dass es aus der gemeinsamen Planfeststellung zu keinen Verzögerungen beim Projekt Stadt-Umland-Bahn kommt und Entscheidungen, Vergabeverfahren und andere Verfahrensschritte für das städtische Projekt zeitlich entsprechend vorzunehmen. Ist dies nicht gewährleistet, wird das betreffende Verbandsmitglied die Planfeststellung für das städtische Projekt erst beantragen, wenn der Planfeststellungsbescheid für den jeweiligen Abschnitt der StUB rechtskräftig ist oder ein anderes Genehmigungsverfahren suchen, bei dem die StUB als planfestgestellt vorausgesetzt wird.

(3) § 6 Abs. 1 wird wie folgt neu gefasst:

„Die personelle Ausstattung des Zweckverbands wird im Stellenplan des jeweiligen Wirtschaftsjahres festgelegt.“

Art. 2

- (1) Wenn und soweit diese Änderungsvereinbarung nichts Abweichendes oder Ergänzendes regelt, bleiben sämtliche Bestimmungen der Verwaltungsvereinbarung unberührt.
- (2) Änderungen und Ergänzungen dieser Änderungsvereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (3) Diese Änderungsvereinbarung tritt am 01.01.2024 in Kraft.

Stadt Erlangen

Stadt Herzogenaurach

Stadt Nürnberg

Der Oberbürgermeister

Der Erste Bürgermeister

Der Oberbürgermeister