

## Kreistagsdrucksache Nr. 117/14/2

AZ. 43/797

Anlage: 1

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV, Regionalstadtbahn: weiteres Vorgehen zum Modul 1

### Zur Beratung im

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 05.11.2014

---

### Beschlussvorschlag:

1. Die Planungen für Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden bis zum Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses fortgesetzt. Voraussetzung dafür ist, dass das Land folgende Finanzierungsperspektive für Modul 1 erklärt:
  - Das Land stellt die Kofinanzierung des Projekts in Höhe von 20 % der zuwendungsfähigen Kosten sicher.
  - Das Land verpflichtet sich bereits heute zur Übernahme der Finanzierungsrisiken durch ausfallende Bundesmittel für den DB-Abschnitt Tübingen - Metzingen (2019-Risiko; 60-%-Risiko).
  - Falls das bestehende GVFG-Bundesprogramm verlängert oder ein neues Programm auf Bundes- oder Landesebene als Nachfolgeregelung zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastrukturvorhaben beschlossen wird, sichert das Land zu, unmittelbar nach der Neuregelung über eine Finanzierungsabsicherung des Moduls 1 in Gespräche mit der kommunalen Seite einzutreten und Modul 1 mit erster Priorität zu berücksichtigen.
  - Diese Finanzierungsperspektive des Landes ist unabhängig von einer Umsetzung des Moduls 1 bis zum Jahr 2019.
2. Dem Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) wird empfohlen, die erforderlichen Leistungen für die Planungsphase II (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) in einem Rahmen von bis 4,2 Mio. € für die Strecke der Ammertalbahn und der DB bis zur Kreisgrenze zu beauftragen.

---

### Sachverhalt:

Auf die Drucksachen 058/14, 117/14 und 117/14/1 wird verwiesen.

### Zusammenfassung

Der Kreistag und die Verbandsversammlung des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA) haben in den vergangenen Sitzungen dieses Jahres klar zum Ausdruck gebracht, dass von der Landesregierung erwartet wird, mit den kommunalen Projektpartnern eine faire Risikoverteilung zu vereinbaren und – wie in anderen vergleichbaren Projekten – eine Endfinanzierungsgarantie für die DB-Teile von Modul 1 zu übernehmen. Außerdem muss das Risiko einer geringeren Bundesförderung fair zwischen Land und Kommunen aufgeteilt werden.

Die Gespräche mit Vertretern des Verkehrsministeriums und des Finanzministeriums über die mit dem Regional-Stadtbahn-Projekt verbundenen Finanzierungsrisiken wurden im September und Oktober intensiv geführt. Ergebnis der Gespräche ist, dass das Land bereit ist, das Risiko beim DB-Anteil sowohl auf der Zeitschiene als auch bei einem möglichen Abschlag der Bundesförderung abzusichern. In einem weiteren Gespräch mit Finanzminister Dr. Schmid MdL und Verkehrsminister Hermann, das am 15. Oktober 2014 stattfand, war das Land nicht bereit, sich zum jetzigen Zeitpunkt am Risiko für den kommunalen Teil der Regional-Stadtbahn zu beteiligen. Stattdessen schlug das Land den Abschluss einer gemeinsamen Erklärung zur Umsetzung der Regional-Stadtbahn vor (Anlage).

Die Verwaltung schlägt vor, die Planungen für Modul 1 bis zum Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses fortzusetzen. Dies allerdings nur unter den in Nr. 1 des Beschlussvorschlags genannten Voraussetzungen.

Die anteiligen Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Landkreis Tübingen belaufen sich auf 4,2 Mio. €. Daneben werden noch die Kosten der fahrplantechnischen Untersuchung und weitere Gutachter- und Nebenkosten, wie z.B. Gebühren für die Planfeststellung, anfallen. Auftraggeber und Kostenträger hierfür ist der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA).

## **Ausführliche Sachdarstellung**

### **1. Förderung durch den Bund**

Das Bundes-GFVG läuft bekanntermaßen im Jahre 2019 aus. Nach wie vor ist es nicht bekannt, ob es ab 2020 zu einer Verlängerung des bestehenden GVFG-Bundesprogramms kommt, ob es ein neues Programm auf Bundesebene geben wird oder es bei den Ergebnissen der Bund-Länder-Finanzkommission und damit bei einer Entflechtung bleibt.

Der Rechnungshof Baden-Württemberg hat sich Anfang Juni 2014 in einer Beratenden Äußerung mit der „Förderung von großen Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr“ auseinandergesetzt. In der Beratenden Äußerung heißt es:

*„Von den 2013 bis 2019 auf die alten Länder entfallenden 1,8 Mrd. EUR würde Baden-Württemberg nach der Momentaufnahme des GVFG-Bundesprogramms vom August 2013 für die vordringlich in das Programm aufgenommenen Vorhaben 1,03 Mrd. EUR benötigen. Dies entspricht mehr als der Hälfte der für die alten Länder bis 2019 verfügbaren Bundesfinanzhil-*

*fen. Dessen ungeachtet beabsichtigt das Land, drei weitere Vorhaben für das GVFG-Bundesprogramm anzumelden. Damit wären 1,33 Mrd. EUR an Bundesfinanzhilfen erforderlich. Baden-Württemberg müsste bei einem Fördersatz von 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben ab 2014 je Jahr Bundesfinanzhilfen von 200 Mio. EUR erhalten. Angesichts des überzeichneten GVFG-Bundesprogramms ist dies unwahrscheinlich. Es ist nach Auffassung des Rechnungshofs nicht seriös, auf der Basis einer Finanzierung weiter zu planen, die sehr wahrscheinlich nicht realisierbar ist.“*

Der Rechnungshof weist auch darauf hin, dass angesichts der vielen von Baden-Württemberg gemeldeten Großvorhaben im GVFG-Bundesprogramm nicht alle Mittelanforderungen erfüllt werden können. Die Schlussfolgerung des Rechnungshofs:

*„Vielmehr werden große finanzielle Lasten beim Land - derzeit zumindest für DB-Vorhaben - und bei den Vorhabenträgern in die Zukunft verschoben. Um weitere Verpflichtungen zu vermeiden, empfiehlt der Rechnungshof, neue Vorhaben für das GVFG-Bundesprogramm erst anzumelden, wenn eine Nachfolgeregelung vorliegt.“*

Der Bericht des Rechnungshofs war auch Gegenstand einer Debatte im Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft am 10. Juli 2014. Im Rahmen dieser Debatte hat Verkehrsminister Hermann folgendes ausgeführt: „Bei der bekannten Projektliste, die vor anderthalb Jahren beschlossen worden sei, gelte die Regelung ‚bis zu 60%‘“ (red. Hinweis: Bundesförderung). Nach einem weiteren Beschluss der Kommission für Haushalt und Verwaltungsstruktur sowie des Kabinetts müsse bei Kürzungen so gesteuert werden, dass davon die zuletzt hinzugekommenen Projekte - das Heidelberger Mobilitätsnetz und die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - zuerst von diesem Risiko betroffen sind“ (Landtag von Baden-Württemberg, Drucksache 15/5442, Seite 6).

## **2. Förderung durch das Land**

Mit dem Land wurde am 25. September 2014 ein Gespräch über die angestrebte faire Risikoverteilung geführt. Teilgenommen haben die beiden Ministerialdirektoren Dr. Lahl vom Verkehrsministerium und Schumacher vom Finanzministerium sowie die Landräte der Landkreise Reutlingen und Tübingen und die Oberbürgermeisterin/der Oberbürgermeister der Städte Reutlingen und Tübingen. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass die Landesregierung bereit ist, eine Endfinanzierungsgarantie für die DB-Anteile an der Strecke zu übernehmen. Damit erfolgt eine Absicherung für den Fall des Verlusts an Bundeszuschüssen, wenn Teile des DB-Anteils nicht fristgerecht bis Ende 2019 fertiggestellt werden und wenn der Finanzierungsanteil des Bundes für die DB-Strecke unter die Höhe von 60 % der förderfähigen Kosten sinkt. Eine Zusage über eine Risikoverteilung des kommunalen Anteils des Projekts wurde nicht gegeben.

In einem weitergehenden Gespräch am 15. Oktober 2014, das mit den beiden Ministern Dr. Schmid MdL und Hermann geführt wurde, hat die kommunale Seite einmal mehr dargelegt, dass es in Baden-Württemberg nach derzeitiger Kenntnis kein mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vergleichbares Projekt gibt. Das Besondere des Regional-Stadtbahn-Projekts ist, dass der kommunale Teil mit Ammertal- und Ermstalbahn untrennbar mit dem DB-Anteil verbunden ist. Der DB-

Anteil beinhaltet - neben neuen Haltepunkten an der Neckartalbahn - umfangreiche Maßnahmen in den beiden Bahnhöfen Metzingen und Tübingen; diese Maßnahmen sind zwingende Voraussetzung dafür, dass die Elektrifizierung und der Halbstundentakt von Ammertal- und Ermstalbahn möglich wird. Der verkehrliche Nutzen des Regional-Stadtbahn-Projekts wird nur erschlossen, wenn alle 3 Teile realisiert werden. Nur durch die Zusammenschau aller 3 Teile ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Indikator größer als 1 für das Modul 1 der Regional-Stadtbahn. Außerdem ist die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb derzeit das einzige Projekt im Land, für das eine gemeinsame Standardisierte Bewertung für den kommunalen und den DB-Anteil erarbeitet wurde. Auch der Teilrahmenantrag für Modul 1 wurde für alle 3 Teile gemeinsam beim Land gestellt.

Trotz dieser Alleinstellungsmerkmale sieht die Landesregierung keine Möglichkeit, in eine verbindliche Absicherung ausfallender Bundesmittel für den kommunalen Teil des Regional-Stadtbahn-Projektes einzusteigen. Das Land hat stattdessen den Abschluss einer gemeinsamen Erklärung (Anlage) vorgeschlagen.

### 3. Das kommunale Kostenrisiko

Zum Zeitpunkt der Gremienbehandlung im Juli 2014 beruhte die Kostenschätzung für Modul 1 bei einzelnen Gewerken noch auf Annahmen. Diese wurden zwischenzeitlich überprüft. Die Kostenschätzung wurde dadurch belastbarer. Danach ergeben sich Investitionskosten für Modul 1 in Höhe von 88,8 Mio. EUR (+4,1 Mio. EUR) sowie Planungskosten in Höhe von 16,3 Mio. EUR.

	Kosten	gesamt (Mio. €)	Kreis Tü (Mio. €)
<b>1</b>	<b>Planungskosten</b>	<b>16,3</b>	<b>10,9</b>
1a	davon nicht zuwendungsfähig	15,4	10,3
1b	davon zuwendungsfähig (Teile der Ausführungsplanung)	0,9	0,6
<b>2</b>	<b>Investitionskosten insgesamt</b>	<b>88,8</b>	<b>59,0</b>
2a	davon DB-Anteil	23,7	11,4
2b	davon ATB	47,6	47,6
2c	davon ETB	17,5	0,0
<b>3</b>	<b>Nicht zuwendungsfähige Kosten, ca. 5% aus (2)</b>	<b>4,4</b>	<b>2,9</b>
<b>4</b>	<b>Zuwendungsfähig</b>	<b>85,3</b>	<b>56,7</b>
<b>5</b>	<b>Kommunaler Anteil</b> an zuwendungsfähigen Investitionen in Höhe von 20%	17,1	11,3
<b>6</b>	<b>Kommunaler Anteil insgesamt</b>	<b>36,9</b>	<b>24,5</b>
<b>7</b>	<b>Landesanteil</b> an den zuwendungsfähigen Kosten (20%)	17,1	11,3
<b>8</b>	<b>Bundesanteil</b> an den zuwendungsfähigen Kosten (60%)	51,2	34,0
8a	davon DB-Anteil	13,7	6,6
8b	davon ATB	27,4	27,4
8c	davon ETB	10,1	0,0
<b>9</b>	<b>Summe Planung und Investitionen</b>	<b>105,1</b>	<b>69,9</b>

Für den Landkreis Tübingen und den ZÖA ergeben sich auf jeden Fall Kosten in Höhe von 24,5 Mio EUR (in der Tabelle Zeile 6). Hinzu kommen noch die Kosten, die entstehen, wenn die Bundesförderung für den kommunalen Anteil ganz oder teilweise ausfällt. Dies betrifft den Bundesanteil an der Ammertalbahn, da das Land für den DB-Anteil eine Ausfallgarantie übernehmen wird. Für den Fall, dass statt 60% nur 50% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden, muss die kommunale Seite weitere 4,6 Mio. € aufwenden; bei einem Abschlag von 20% sind dies 9,1 Mio. € und bei einer Förderquote von nur 30% ergibt sich ein zusätzliches Kostenrisiko von 13,7 Mio. €.

#### **4. Verkehrlicher Nutzen von Modul 1 für den Landkreis Tübingen**

Bei der Realisierung von Modul 1 werden bis zu 2.700 zusätzliche Fahrgäste erwartet. Für den Landkreis Tübingen bedeutet dies bis zu 1.200 zusätzliche Fahrgäste, wenn beide vorgesehenen Haltepunkte bedient werden können. Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung wurden verschiedene Haltestellen-Varianten untersucht. Die Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) liegen derzeit zwischen 1,06 und 1,12. Eine abschließende Prüfung des NKI wird erst erfolgen, wenn die fahrplantechnische Untersuchung und die damit verbundene Testierung des Betriebskonzeptes durch DB Netz vorliegt. Dann wird auch die erhöhte Kostenschätzung in den NKI einfließen. Sollte nur der Haltepunkt Güterbahnhof realisiert werden können, dann sind nur noch ca. 1.000 zusätzliche Fahrgäste zu erwarten.

#### **5. Nächster Planungsschritt: Entwurfs- und Genehmigungsplanung unter Berücksichtigung aller Haltepunkte im Landkreis Tübingen**

Die Verwaltung schlägt vor, die Planungen für Modul 1 der Regional-Stadtbahn bis zum Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung fortzusetzen. Dies allerdings nur unter den im Beschlussvorschlag Nr. 1 genannten Voraussetzungen, um deren Bestätigung der Finanzminister Schmid schriftlich gebeten wurde (Anlage). Das Antwortschreiben liegt allerdings noch nicht vor. Dagegen können die Fragen einer Vergabe der Ausführungsplanung und einer Ausschreibung von Verkehrsleistungen angesichts der unklaren Förderperspektive derzeit keine Rolle spielen.

Die anteiligen Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Landkreis Tübingen belaufen sich auf 4,2 Mio. € (Anlage 2 zur KT-Drucksache 058/14). Es ist vorgesehen, dass beide Haltepunkte auf der DB-Strecke im Kreis Tübingen in die Planung einbezogen werden.

Die Verwaltung hält es bei Abwägung der Chancen und Risiken für verantwortlich, diesen Betrag für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung aufzubringen. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist Voraussetzung für das Planfeststellungsverfahren, das mit dem Planfeststellungsbeschluss endet. Der Planfeststellungsbeschluss gilt als Baurecht und hat eine Bestandskraft von 10 Jahren. Diese Bestandskraft kann auf Antrag um maximal 5 weitere Jahre auf dann insgesamt 15 Jahre verlängert werden. Er ist Voraussetzung, dass ein Finanzierungsantrag gestellt werden kann.

Die Aussetzung des Planungsprozesses zum jetzigen Zeitpunkt hätte aber noch einen weiteren wichtigen Nachteil: Beschlussvorschlag Nr. 1 sieht vor, dass für den Fall, dass die künftige ÖPNV-Förderperspektive klar ist, das Land zusichert, über eine Finanzierungsabsicherung des Moduls 1 in Gespräche mit der kommunalen Seite einzutreten und Modul 1 mit erster Priorität zu berücksichtigen. Wenn das Land diese Zusicherung - wie von uns gefordert - erklärt, wäre dies eine günstige Ausgangsbedingung für die Entscheidung, ob wir das Modul 1 der Regional-Stadtbahn weiterbetreiben oder nicht.

## **6. Fertigstellungszeitpunkt 2019**

Der erhoffte Förderbescheid des Bundes wird lediglich einen Förderrahmen „bis zu 60%“ der förderfähigen Kosten bewilligen. Nachdem der endgültige Fördersatz nach dem Bundes-GVFG erst mit der Abrechnung im Jahr 2019 feststehen wird, können weitere Planungsschritte, die über den Planfeststellungsbeschluss hinausgehen, vorerst nicht beauftragt werden.

Im Jahr 2015 hätte nach dem aktuellen Zeitplan die Ausführungsplanung beauftragt werden müssen. Zudem müsste bereits 2015 die Frage angegangen werden, wie der Betrieb ab 2019 gestaltet wird (eigene Fahrzeuge oder Ausschreibung der Verkehrsleistung). Beides ist ohne eine Endfinanzierungsgarantie des Landes im Jahr 2015 nicht machbar. Damit steht fest, dass bei unveränderter Haltung des Landes in dieser Frage eine Fertigstellung bis 2019 ausgeschlossen ist.

Die Planung kann also möglicherweise erst im Rahmen einer Nachfolgeregelung zum Bundes-GVFG Wirksamkeit erlangen. Deshalb werden wir unmittelbar nach der Neuregelung der Förderung das Gesprächsangebot des Landes aufgreifen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die anteiligen Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Landkreis Tübingen belaufen sich auf 4,2 Mio. €. Daneben werden noch die Kosten der fahrplantechnischen Untersuchung und weitere Gutachter- und Nebenkosten, wie z.B. Gebühren für die Planfeststellung, anfallen. Auftraggeber und Kostenträger hierfür ist der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA).