

## ZV RSBNA Drucksache DS 2021-4

|                          |            |                 |
|--------------------------|------------|-----------------|
| Beschließender Ausschuss | 18.06.2021 | nichtöffentlich |
| Verbandsversammlung      | 28.07.2021 | öffentlich      |

### Tagesordnungspunkt:

Finanzierungsschlüssel: Beschluss der verbindlichen Eckpunkte

### Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung beschließt die verbindlichen Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels gemäß Anlage 1 (Eckpunktepapier).
2. Die Verbandsversammlung beauftragt die Verbandsverwaltung, diese Eckpunkte in Zusammenarbeit mit den Verwaltungen der Verbandsmitglieder in eine geeignete rechtliche Form zu überführen und die weiteren Details auszuarbeiten.

### Sachdarstellung/Begründung:

#### Ausgangslage

Die Verbandsverwaltung wurde von der Verbandsversammlung beauftragt einen Finanzierungsschlüssel vorzubereiten (vgl. Drucksache 2020-1). In der Sitzung der Verbandsversammlung am 03.12.2020 wurden Grundzüge des Finanzierungsschlüssels sowie der weitere Prozess zur Ausarbeitung dargestellt (vgl. Drucksache 2020-4). Entsprechend des zu Grunde gelegten Prozesses wurden zwischen den Projektpartnern gemeinsam die verbindlichen Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels (Anlage 1) und Beispielrechnungen zur Wirkweise des Schlüssels (Anlagen 2 und 3) erarbeitet. Hierzu fanden vier Sitzungen in der Themengruppe Datengrundlagen, fünf Sitzungen auf Dezernentenebene und fünf Vorstandssitzungen statt. Der beschließende Ausschuss und die Verbandsversammlung wurden am 29.04.2021 über den aktuellen Stand informiert.

Grundlage für die Erarbeitung der Eckpunkte waren die in Drucksache 2020-4 vorgestellte Grundstruktur und Prämissen:

- Der Schlüssel wird in drei Säulen ausgestaltet: „Allgemeine Projektkosten“, „Planung und Bau“ sowie „Betrieb“.
- Die Aufteilung der Finanzierungsanteile soll sich primär am Nutzen der einzelnen Projektpartner orientieren.
- Der Finanzierungsschlüssel muss das Verständnis als gemeinsames, solidarisches Projekt widerspiegeln und daher „das Ganze im Blick“ behalten.

- Die Finanzierungsanteile sollen für die einzelnen Strecken individuell nach einheitlichen Maßstäben bestimmt werden.
- Der Finanzierungsschlüssel soll den weiteren Anforderungen, die das Projekt vorgibt, gerecht werden.

Die Erarbeitung des Finanzierungsschlüssels erfolgte mit dem gemeinsamen Anspruch, dass der Schlüssel am Ende durch alle Projektpartner als fair empfunden wird. Er drückt das gemeinsame Ziel aus, die Regional-Stadtbahn als regionales Mobilitätsprojekt umzusetzen. Dabei lag ein besonderer Fokus auf den Vorteilen der Regional-Stadtbahn, die die Region stärker vernetzen und den Einwohnern ein komfortables und umweltfreundliches Mobilitätsangebot bieten wird. Sie wird in dichtem Takt umsteigefrei Städte und Gemeinden verbinden, dadurch deutlich mehr Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewinnen können und Entwicklungsimpulse in allen Bereichen des Regional-Stadtbahn-Netzes geben.

Die Ausarbeitung eines Finanzierungsschlüssels für ein großes TramTrain-Projekt mit mehreren kommunalen Partnern ist ein einmaliger Prozess. Für diesen bestehen keine Blaupausen aus vergleichbaren Projekten, die ohne Anpassungen übernommen werden hätten können. In der Regel handelt es sich bei entsprechenden Projekten um Erweiterungen eines bestehenden Netzes oder einer bestehenden Struktur, bei denen daher deutlich kleinräumigere Vereinbarungen geschlossen werden. Selbstverständlich wurden Beispiele von vergleichbaren Projekten hinsichtlich der Konzeption der Bausteine des Schlüssels betrachtet und berücksichtigt. Dabei wurde den Besonderheiten der Region Neckar-Alb mit ihrer Struktur eines Doppel-Oberzentrums und der dem Projekt zu Grunde liegenden Netzstruktur besondere Beachtung geschenkt. Es wurde darauf geachtet, dass die Vereinbarung auch bei Anpassungen des Streckennetzes angewandt werden kann.

Alle Aussagen zu Kosten können zum heutigen Projektstand nur Abschätzungen sein. Im Folgenden wurde auf den bestverfügbaren Datengrundlagen und den aktuellen Planungsständen der einzelnen Strecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die kommunal anfallenden Kosten geschätzt sowie darauf aufbauend Beispielrechnungen entlang der Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels erstellt. So können die Wirkmechanismen des Schlüssels hinsichtlich der Aufteilung unter den fünf kommunalen Verbandsmitgliedern nachvollziehbar dargestellt werden.

Alle Beispielrechnungen sind analog zur Standardisierten Bewertung mit Preisstand 2016 ausgeführt, um die Vergleichbarkeit mit aktuellen Zahlen und anderen Projekten zu gewährleisten.

HINWEIS zur besseren Lesbarkeit: Im Folgenden wird bei den Ausführungen zur Ausgestaltung jeweils auf die in Anlage 1 ausgeführten Punkte des Eckpunktepapiers in den schwarz umrandeten Kästen verwiesen.

Referenzen aufs Eckpunkt Papier verweisen auf die Nummerierung in der zweiten Spalte.

Dabei verweisen die

- Nummern A1 bis A2 auf die Säule Allgemeine Projektkosten
- Nummern P1 bis P17 auf die Säule Planung und Bau
- Nummern B1 bis B11 auf die Säule Betrieb

**Festgelegte Eckpunkte:**

| Säule                    | Nr. | Thema           | Festlegung  |
|--------------------------|-----|-----------------|---|
| Allgemeine Projektkosten | A1  | Umfasste Kosten | Die Säule „Allgemeine Projekt Verkehrsleistungen zugeordnete <ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeine Verwaltung</li> <li>• Projektkoordination</li> <li>• Personalkosten des Zv</li> <li>• Aufträge für Gesamtp (z.B. Standardisierte B</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul> |
|                          | A2  | Aufteilung      | Die allgemeinen Projektkosten, Landkreis Tübingen, Zolle  |

## Aufteilung in drei Säulen

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
A1; P1; B1

Wie in Drucksache 2020-4 dargestellt, wurden die drei Säulen „Allgemeine Projektkosten“, „Planung und Bau“ und „Betrieb“ unabhängig voneinander betrachtet.

| Finanzierungsschlüssel   |  |  |
|--|--|--|
| <p><b>Allgemeine Projektkosten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Allgemeine Verwaltungskosten</li> <li>- Projektkoordination</li> <li>- Personalkosten ZV</li> <li>- Aufträge für Gesamtprojekt (z.B. Standardisierte Bewertung)</li> <li>- Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul> | <p><b>Planung &amp; Bau:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- förderfähige Baukosten</li> <li>- nicht-förderfähige Baukosten</li> <li>- Streckenbezogene Planungskosten für alle Leistungsphasen</li> <li>- Ergänzende Gutachten</li> <li>- Streckenbezogene externe Projektsteuerung (größte Teile Netto, da keine USt. anfällt)</li> </ul> | <p><b>Betrieb:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entgelte fremde Infrastruktur</li> <li>- Instandhaltung und Betrieb (Stellwerke...) eigene Infra.</li> <li>- Personalkosten Fahrbetrieb</li> <li>- Finanzierung Fahrzeuge</li> <li>- Instandhaltung Fahrzeuge und Kosten Werkstatt</li> <li>- Energiekosten</li> <li>- Verwaltungskosten: Leitstelle, Personal- &amp; Fahrzeugplanung etc.</li> <li>- Berücksichtigung von Landeszuschüssen &amp; Fahrgeldeinnahmen</li> </ul> |

Abbildung 1: Zusammensetzung der Säulen des Finanzierungsschlüssels

## Säule Allgemeine Projektkosten

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
A2

Die Aufteilung der Allgemeinen Projektkosten ist schon bisher in der Zweckverbandssatzung geregelt. In §14 Abs. 2 in der Verbandssatzung ist dazu ausgeführt:

- (2) Umlagen, die den Aufwand des Zweckverbands für seinen laufenden Betrieb abdecken (Allgemeinkosten), werden zu gleichen Teilen von den Verbandsmitgliedern getragen. Zu diesem Aufwand zählen insbesondere auch die Personalkosten. Gleiches gilt für Ausgaben oder Zuschüsse, die sich nicht einzelnen Projektabschnitten zuordnen lassen.

Die hierdurch beschriebene Regelung wird beibehalten.

## Säule Planung und Bau

In der Säule Planung und Bau werden alle kommunalen Einmalkosten der Planung und des Baus der Ausbau- und Neubaumaßnahmen der Regional-Stadtbahn aufgeteilt. Hierunter fallen auch alle ergänzenden Gutachten und streckenbezogenen Beauftragungen.

## Festlegungen zur Aufteilung

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
P3, P7

In der Säule Planung und Bau werden die Kosten jeder Strecke zu 30% durch einen Solidarsockel gedeckt. 70% der Kosten sind als Anliegeranteil durch die Projektpartner, auf deren Gebiet die Strecke verläuft, zu tragen.

Durch den Solidarsockel in der Säule Planung und Bau

- wird widerspiegelt, dass jeder einzelne Streckenausbau zur Wirkung des Gesamtnetzes beiträgt und damit einen Nutzen für die Einwohner der gesamten Region entfaltet.
- entsteht im Gesamtprojekt ein Anreiz dafür, dass jeder Partner die eigenen Ausbauten zügig umsetzt.
- wird berücksichtigt, dass Strecken auch durch Einwohner von Projektpartnern genutzt werden, die nicht am Anliegeranteil beteiligt sind.
- kommt die Solidarität zwischen den Projektpartnern zum Ausdruck: „Jeder zahlt überall mit“.
- werden Unschärfen, die durch die frühzeitige Festlegung der Parameter beim Nutzenanteil zwangsläufig entstehen, abgefedert.

Der Solidarsockel wird durch die Projektpartner zu folgenden Anteilen getragen: Landkreis Reutlingen 36%, Landkreis Tübingen 37%, Zollernalbkreis 27%. Seitens des Landkreises Tübingen ist beabsichtigt, den Landkreis Freudenstadt mit einer Größenordnung von ca. 1% des Solidarsockels an den Planungs- und Baukosten der Oberen Neckarbahn zu beteiligen.

Bei dieser streckenscharfen Aufteilung werden die Strecken gemäß Abbildung 2 jeweils getrennt betrachtet.



Abbildung 2: Strecken für die Aufteilung in der Säule Planung und Bau

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
P8, P9, P10

Der Anliegeranteil wird bei Strecken, die auf dem Gebiet mehrerer Partner verlaufen, nach dem Nutzen der jeweiligen Partner aufgeteilt. Dabei wird zur Bestimmung des Nutzenanteils der Mittelwert der folgenden drei Parameter genutzt:

- Einwohner im 500m-Radius um die Stationen: Durch diesen Parameter wird die Erschließungswirkung der Regional-Stadtbahn abgebildet.
- Zusätzliche Abfahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an den Stationen: Durch diesen Parameter wird die Verbesserung der Bedienungshäufigkeit abgebildet.
- Streckenlänge: Dieser Parameter entspricht der räumlichen Erschließung des Gebietes der jeweiligen Partner. Er weist darüber hinaus einen Bezug zu den jeweils auf der Gemarkung entstehenden Kosten auf.

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
P11

Für die zentralen Knotenbahnhöfe Tübingen Hbf und Reutlingen Hbf wird aufgrund ihrer zentralen Position im Netz und Bedeutung für das Funktionieren des Gesamtnetzes eine gesonderte Aufteilung gewählt. Da die Ausbaumaßnahmen hier nicht einzelnen Strecken zugeordnet werden können, werden die anfallenden Kosten unter den kommunalen Partnern zu gleichen Teilen aufgeteilt. So trägt jeder kommunale Projektpartner einen Anteil von 20%.

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
P15

In der Region Neckar-Alb sind insgesamt zwölf Stationen im Bahnstationsmodernisierungsprogramm des Landes Baden-Württemberg enthalten. Über dieses Programm kann teilweise eine Modernisierung und barrierefreie Umgestaltung dieser Stationen bereits vor Umsetzung der Regional-Stadtbahn erfolgen. Die dabei kommunal zu tragenden Finanzierungsanteile sind denen im GVFG sehr ähnlich. Damit keine Fehlanreize entstehen, werden die entsprechenden kommunalen Finanzierungsbeiträge bei den Berechnungen zum Finanzierungsschlüssel berücksichtigt.

### Beispielrechnungen Planung und Bau

Die anfallenden Gesamtkosten wurden aus den Arbeiten zur Standardisierten Bewertung für den Infrastrukturneu- und -ausbau übernommen. Sie beziehen sich auf den aktuellen Planungsstand auf den einzelnen Strecken und werden mit Preisstand 2016 ausgewiesen.<sup>1</sup> Die reinen Baukosten belaufen sich vor Abzug der Bundes- und Landesförderung auf ca. 1,4 Mrd. Euro.<sup>2 3</sup> Hinzu kommen Planungskosten in Höhe von geschätzt 330 Mio. Euro.

Der davon zu tragende kommunale Anteil wurde aufgrund der seitens des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg veröffentlichten Finanzierungsanteile für die verschiedenen Fördersätze des GVFG des Bundes samt der entsprechenden Landes-Kofinanzierung bestimmt.<sup>4</sup> Dabei ist zu berücksichtigen, dass teilweise auf einer Strecke verschiedene Fördersätze (z.B. der Satz für Elektrifizierung und der Satz für Ausbau) anzuwenden sind.

<sup>1</sup> Auf eine Hochrechnung auf den aktuellen Kostenstand im Rahmen der Beispielrechnungen wird verzichtet, um zwischen Standardisierter Bewertung und den Beispielrechnungen eine Vergleichbarkeit zu erhalten.

<sup>2</sup> Je nach Planungsstand sind hier die in der Standardisierten Bewertung vorgesehenen Zuschläge auf die Baukosten für Unvorhergesehenes (20% in der Vorplanung; 30% bei Machbarkeitsstudien) einbezogen.

<sup>3</sup> Die Kosten für Modul 1 sind hierin inkludiert, da für Modul 1 eine Nachverrechnung nach den Festlegungen des Finanzierungsschlüssel vereinbart wurde.

<sup>4</sup> Vgl. Vortrag Abteilungsleiter Hickmann, Verkehrsministerium Baden-Württemberg in Verbandsversammlung am 03.12.2020



| Strecke                               | kommun. Anteil an förderfähigen Baukosten | kommun. Anteil an Planungskosten | Projektart(en) nach Aufteilung GVFG-Fördertatbestände |
|---------------------------------------|---|----------------------------------|---|
| Ammertalbahn                          | 8,5%                                      | 28,8%                            | Ausbau Vollbahn/Elektrifizierung                      |
| Neckar-Alb-Bahn                       | 10,6%                                     | 29,6%                            | Ausbau Vollbahn                                       |
| Ermstalbahn                           | 8,5%                                      | 28,8%                            | Ausbau Vollbahn/Elektrifizierung                      |
| Zollern-Alb-Bahn                      | 8,5%                                      | 28,8%                            | Ausbau Vollbahn/Elektrifizierung                      |
| Obere Neckarbahn                      | 8,5%                                      | 28,8%                            | Ausbau Vollbahn/Elektrifizierung                      |
| Hohenzollernbahn                      | 4,3%                                      | 27,2%                            | Elektrifizierung                                      |
| Talgangbahn                           | 4,3%                                      | 27,2%                            | Reaktivierung/Elektrifizierung                        |
| Innenstadt Tübingen                   | 12,5%                                     | 35%                              | Neubau Straßenbahnstrecke                             |
| Albaufstieg mit Innenstadt Reutlingen | 10%                                       | 34%                              | Neubau Straßenbahn/Reaktivierung                      |
| Gomaringer Spange                     | 10%                                       | 34%                              | Neubau Straßenbahn/Reaktivierung                      |
| Tübingen Hbf                          | 10,6%                                     | 29,6%                            | Ausbau Vollbahn                                       |
| Reutlingen Hbf                        | 11,9%                                     | 33,2%                            | Ausbau Vollbahn/Neubau Straßenbahn                    |

Abbildung 3: Annahmen bezüglich der kommunalen Anteile an den Ausbaukosten der einzelnen Strecken. Die nicht-förderfähigen Kosten sind jeweils komplett kommunal zu tragen.

Insgesamt ergeben sich kommunal zu tragenden Kosten in der Höhe von ca. 300 Mio. Euro. Die Aufteilung auf die verschiedenen Projektpartner entsprechend der in den verbindlichen Eckpunkten festgelegten Methodik ist in Abbildung 4 dargestellt.

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
P16, P17

Zu beachten ist, dass Stadt und Landkreis Reutlingen sowie Stadt und Landkreis Tübingen im Innenverhältnis jeweils gesonderte Vereinbarungen zur Aufteilung der Kosten abschließen. Diese sind in den Beispielrechnungen zum Gesamt-Finanzierungsschlüssel nicht berücksichtigt.

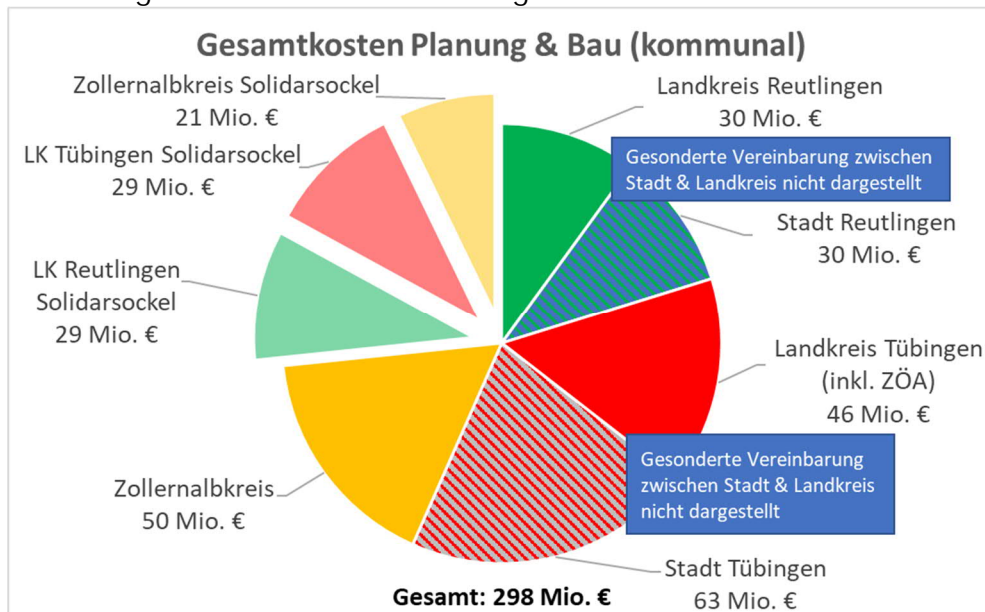


Abbildung 4: Aufteilung der kommunalen Kosten Planung und Bau auf die Städte und Landkreise gemäß Finanzierungsschlüssel (Stand April 2021; Preisstand 2016)<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Der Landkreis Böblingen ist über die bestehende 20%-Beteiligung am Zweckverband ÖPNV im Ammertal an den auf der Ammertalbahn anfallenden Investitions- und Betriebskosten beteiligt. Diese Beteiligung ist im für den Landkreis Tübingen ausgewiesenen Kostenanteil enthalten. Sie wird vor Errechnung des Solidarsockels in Abzug gebracht, da der Landkreis Böblingen sich nicht an den Planungs- und Baukosten auf anderen Strecken der Regional-Stadtbahn beteiligt.

## Säule Betrieb

In der Säule Betrieb werden alle laufenden Kosten des Verkehrsbetriebs der Regional-Stadtbahn berücksichtigt. Dies umfasst zum Beispiel die Personalkosten von Fahrern und Zugbegleitern, die laufenden Infrastrukturkosten bzw. -entgelte, die Finanzierungskosten der Fahrzeuge sowie die Instandhaltungskosten.

### Festlegungen zur Aufteilung

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
B3, B5

In der Säule Betrieb wird zunächst der Finanzierungsbedarf für jede Linie berechnet, indem von den entstehenden Kosten die Fahrgeldeinnahmen und die Zuschüsse des Landes abgezogen werden. Dieser Finanzierungsbedarf wird dann auf alle Nutzer der Linie aufgeteilt. Hierzu wird ermittelt, wie viele Einwohner jedes Projektpartners die jeweilige Linie nutzen (Fahrgastzahl) und wie weit sie mit dieser Linie fahren (Verkehrsleistung: zurückgelegte Personenkilometer je Linie).

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
B6

Zur Aufteilung wird zu 20% die absolute Fahrgastzahl und zu 80% die Verkehrsleistung in Personenkilometern der jeweiligen Einwohner zu Grunde gelegt.

Durch die gewählten Parameter trägt jeder Projektpartner den durch die Nutzung durch die eigenen Einwohner entstehenden Finanzierungsfehlbetrag. Die Parameter können bei Veränderungen im Verkehrsangebot oder bei den Verkehrsströmen neu bestimmt werden, sodass im Betrieb stets eine faire Finanzierung der verschiedenen Linien sichergestellt werden kann.

### Beispielrechnungen Betrieb

Über das genaue Verkehrsangebot (z.B. wie lang am Abend wird Halbstundentakt angeboten) entscheiden die kommunalen Gremien wenige Jahre vor Inbetriebnahme des jeweiligen Streckenabschnitts. Daher wird in den Beispielrechnungen jeweils eine Bandbreite des Verkehrsangebots abgebildet. Auch die jeweiligen Landeszuschüsse können noch nicht abschließend bestimmt werden. Aus diesen Gründen wurden für die Beispielrechnungen in der Säule Betrieb zwei Szenarien zu Grunde gelegt.

Für das zukünftige Angebot wurde die folgende Bandbreite in den Rechnungen abgebildet:

- „Grundangebot“: Zugzahlen entsprechen weitgehend der Standardisierten Bewertung
- „Gutes Angebot“: Verkehre inklusive perspektivischer Angebotsausweitungen, wie z.B. Nachtverkehr, dichtere Takte auch am Wochenende, längere Zugverbände

Um den Unsicherheiten hinsichtlich der konkreten Landeszuschüsse für den Betrieb der Regional-Stadtbahn zu begegnen, wurden ebenfalls zwei mögliche Niveaus definiert:

- „Niedrige Landeszuschüsse“: die Reaktivierungsstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb liegen nicht innerhalb der mit Betriebskosten nach Landesstandard geförderten ersten 100km
- „Hohe Landeszuschüsse“: hier wird unterstellt, dass das Land auch auf den Reaktivierungsstrecken Betriebskosten übernimmt. Zudem ist bei einzelnen Strecken eine moderate Steigerung der Fahrgastzahlen über das prognostizierte Niveau unterstellt, sodass sie in eine höhere Nachfrageklasse nach Landesstandard rücken.

Für die Übersichtlichkeit wurden die vier möglichen Entwicklungspfade in zwei Szenarien zusammengefasst, die in Abbildung 5 dargestellt sind.

|                        | Niedriges<br>Zuschussniveau vom<br>Land | Hohes<br>Zuschussniveau vom<br>Land |
|------------------------|---|-------------------------------------|
| Grundangebot           | <b>Szenario A</b>                       |                                     |
| Attraktives<br>Angebot |   | <b>Szenario B</b>                   |

Abbildung 5: Szenarien in den Beispielrechnungen Betrieb

In Szenario A ist ein Grundangebot beim Verkehrsangebot und niedrige Landeszuschüsse unterstellt. In Szenario B ist ein gutes Angebot beim Verkehrsangebot und hohe Landeszuschüsse unterstellt.

Für die Aufteilungsrechnung im Betrieb wurde ein vereinfachtes Verfahren auf Grundlage des Verkehrsmodells der Standardisierten Bewertung sowie der Pendlerdaten des Statistischen Landesamts durchgeführt, um die Verkehrsleistung der jeweiligen Einwohner auf den einzelnen Linien abzuschätzen.<sup>6</sup> Es ist davon auszugehen, dass diese Datengrundlage in den näch-

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
B7

sten Jahren deutlich verbessert werden kann, da aus automatischen Fahrgastzählsystemen, durch Anbieter von Mobilitätsdaten, aus dem E-Ticketing und aus fortentwickelten Verkehrsmodellen immer genauere Daten bezüglich der Verkehrsströme vorliegen. In der Anwendung des Finanzierungsschlüssels sollen jeweils die besten verfügbaren Daten genutzt werden.

In den beiden Szenarien ergeben sich anhand des aktuellen Verkehrsmodells folgende Aufteilungen zwischen den Projektpartnern.

Referenz  
Eckpunkte-  
papier:  
B10, B11

Zu beachten ist, dass Stadt und Landkreis Reutlingen sowie Stadt und Landkreis Tübingen im Innenverhältnis jeweils gesonderte Vereinbarungen zur Aufteilung der Kosten abschließen. Diese sind in den Beispielrechnungen zum Gesamt-Finanzierungsschlüssel nicht berücksichtigt.

<sup>6</sup> Aufgrund der Datenverfügbarkeit konnten Schülerströme in den Beispielrechnungen nicht vollständig berücksichtigt werden. Da die Schülerströme im Verkehr über Grenzen der Projektpartner nur einen kleinen Anteil ausmachen, bewegen sich die hierdurch entstehenden Verschiebungen im Rahmen der allgemeinen Ungenauigkeit der Beispielrechnungen.



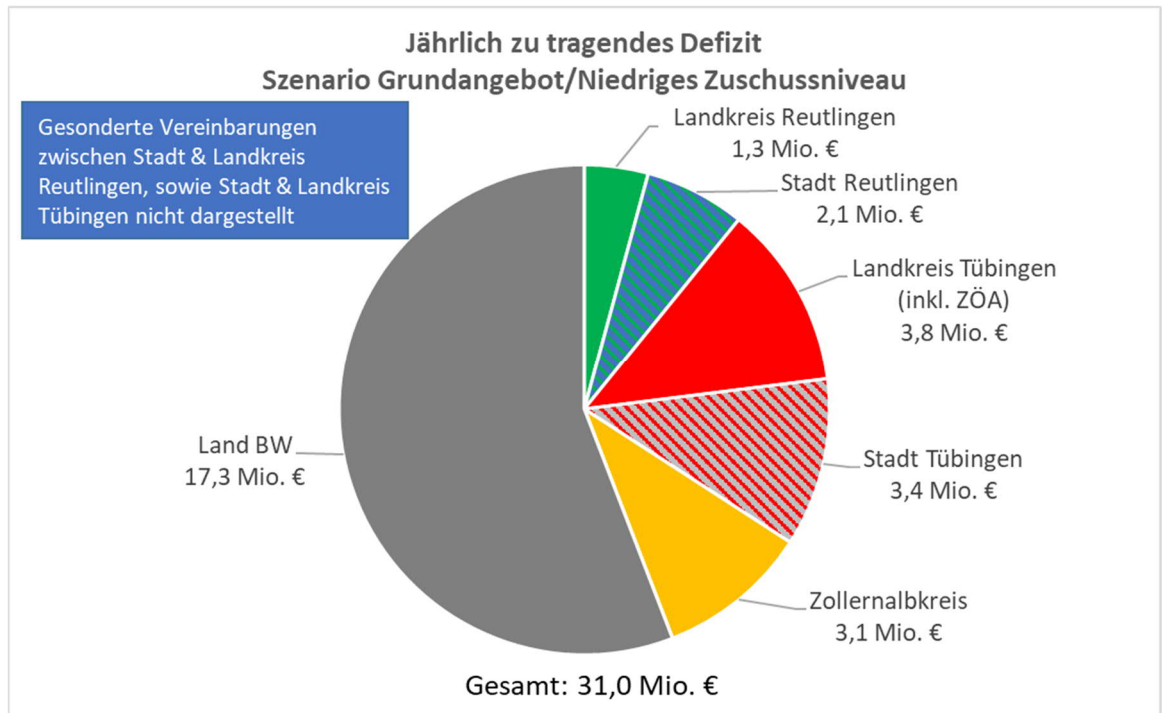


Abbildung 6: Aufteilung des jährlichen Betriebskostendefizits für das Szenario A Grundangebot / Niedriges Zuschussniveau gemäß Finanzierungsschlüssel (Stand April 2021; Preisstand 2016)<sup>7</sup>

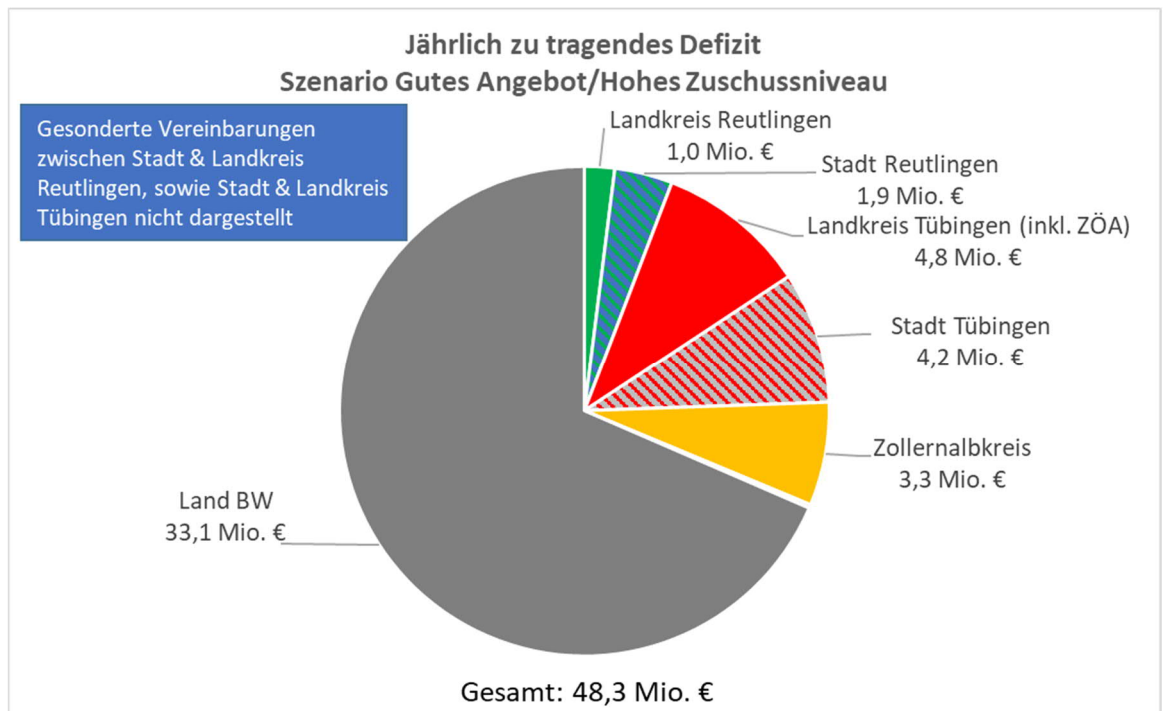


Abbildung 7: Aufteilung des jährlichen Betriebskostendefizits für das Szenario B Gutes Angebot / Hohes Zuschussniveau gemäß Finanzierungsschlüssel (Stand April 2021; Preisstand 2016)<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Der Landkreis Böblingen ist über die bestehende 20%-Beteiligung am Zweckverband ÖPNV im Ammertal an den auf der Ammertalbahn anfallenden Investitions- und Betriebskosten beteiligt. Diese Beteiligung ist im für den Landkreis Tübingen ausgewiesenen Kostenanteil enthalten.

## Weiteres Vorgehen

Im zweiten Halbjahr 2021 sollen in der bewährten Zusammenarbeit zwischen den Projektpartnern die Eckpunkte in eine geeignete rechtliche Form überführt werden. Hierzu ist neben der Dezernentenrunde eine Themengruppe „Recht und Umsetzung“ vorgesehen, die unter anderem folgende Fragen besprechen wird:

- Wie wird der Finanzierungsschlüssel rechtsverbindlich ausgestaltet?
- Wie laufen in Zukunft die Finanzierungsströme?
- In welchen Intervallen werden die Parameter aktualisiert?
- Wie kann die Nachverrechnung bisheriger Aufträge gemäß dem Letter of Intent von 2014 erfolgen?
- Ab wann wird der Finanzierungsschlüssel angewandt?

Auf dieser Grundlage kann die Verbandsversammlung die verwaltungstechnische Umsetzung des Finanzierungsschlüssels final beschließen.

### Anlagen

- Anlage 1: Festlegungen zu Eckpunkten der Aufteilung der kommunal zu tragenden Kosten des Projekts Regional-Stadtbahn
- Anlage 2: Steckbriefe zur Beispielrechnung Planung und Bau
- Anlage 3: Steckbriefe zur Beispielrechnung Betrieb