

Kreistagsdrucksache Nr. 065/21

AZ. GB4/43

Anlagen: 2

Tagesordnungspunkt

Regional-Stadtbahn: Beschluss über die verbindlichen Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels

Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Vorberatung am 07.07.2021

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 21.07.2021

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag stimmt den in der beigefügten Zweckverbandsdrucksache DS 2021-4 (Anlage 1) dargestellten verbindlichen Eckpunkten des Finanzierungsschlüssels für das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu.
2. Für die Aufteilung der Kostenanteile, die für Planung, Bau und Betrieb nach dem Finanzierungsschlüssel auf die Stadt Tübingen und den Landkreis Tübingen entfallen, wird die Verwaltung beauftragt, die als Anlage 2 beigefügte Vereinbarung mit der Stadt Tübingen zu schließen und im Anschluss daran die rechtsverbindliche vertragliche Ausgestaltung ausarbeiten zu lassen. Dies allerdings nur dann, wenn sich die Stadt im Herbst endgültig für die Realisierung der Innenstadtstrecke Tübingen entscheidet.

Sachverhalt:

1. Ausgangslage

In der Kreistagssitzung am 16.12.2020 informierte die Verwaltung den Kreistag über den aktuellen Stand und das weitere Vorgehen zur Erarbeitung eines Finanzierungsschlüssels zur Kostenaufteilung zwischen den Projektpartnern des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (vgl. **KTDS 125/20**)

Zwischenzeitlich wurde unter Federführung der Verbandsverwaltung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) und in Abstimmung mit den Projektpartnern ein möglicher Finanzierungsschlüssel zur Verteilung der Kosten für Planung, Bau und Betrieb der Regional-Stadtbahn entwickelt. Dieser Finanzierungsschlüssel soll in der Verbandsversammlung am 28.07.2021 beschlossen werden und im Vorfeld die Zustimmung in den Gremien der Projektpartner eingeholt werden.

Die Details zum vorliegenden Finanzierungsschlüssel können der als **Anlage 1** beigefügten Zweckverbandsdrucksache entnommen werden. Ebenfalls beigefügt sind die Anlagen 1 – 3 der Zweckverbandsdrucksache, die Festlegungen zu den Bestandteilen des Finanzierungsschlüssels (Anlage 1) sowie Steckbriefe zu den einzelnen Streckenabschnitten des Gesamtprojekts (Anlagen 2 und 3).

2. Stellungnahme der Verwaltung zum Finanzierungsschlüssel

Die Verwaltung hält die Ausgestaltung und die darin verankerten Grundsätze des Finanzierungsschlüssels für geeignet, den komplexen Anforderungen des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gerecht zu werden und eine ausgewogene Kostenverteilung zwischen den Projektpartnern zu erzielen.

a) Grundlagen zur Verteilung der Kosten

Bei den Planungs- und Baukosten erscheint eine Gewichtung von 30% in Form eines Solidarsockels der drei Landkreise und 70% eines nutzenbezogenen streckenscharfen Anliegeranteils aller Projektpartner als angemessen, um einerseits das Interesse der Region an der Umsetzung des Gesamtprojekts widerzuspiegeln und andererseits den konkreten Nutzen einzelner Projektpartner nicht außer Acht zu lassen. Für die Nutzenermittlung wurden mit den Einwohnern im 500m-Einzugsbereich, den zusätzlichen Abfahrten an den Stationen und den Anteilen an der Streckenlänge geeignete Parameter gewählt, um die positiven Wirkungen der Regional-Stadtbahn für die einzelnen Projektpartner zu ermitteln. Die Mischung dieser drei Parameter beseitigt Unschärfen und trägt zu einem ausgewogenen Ergebnis bei.

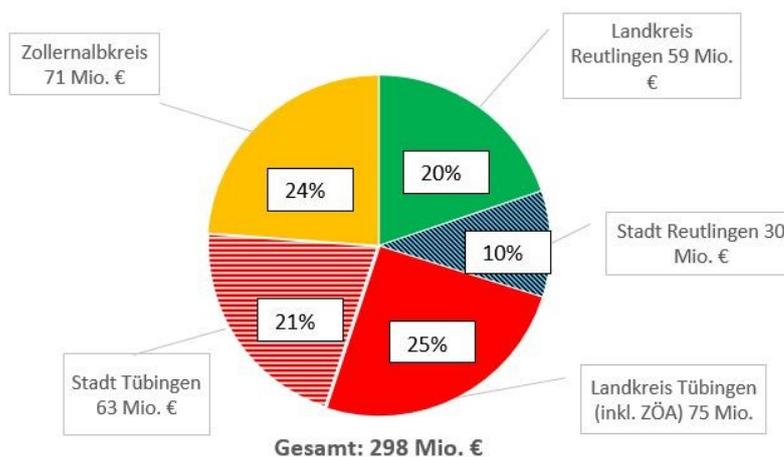
Auch bei der Verteilung der Betriebskosten wurden mit den Fahrgastzahlen und den sogenannten Personenkilometern naheliegende und sinnvolle Parameter gewählt, um den Nutzen der Einwohner der Projektpartner am Projekt linienscharf zu ermitteln und auf dieser Grundlage eine ausgewogene Kostenverteilung zu erzielen.

b) Unwägbarkeiten bei Annahmen und Prognosen

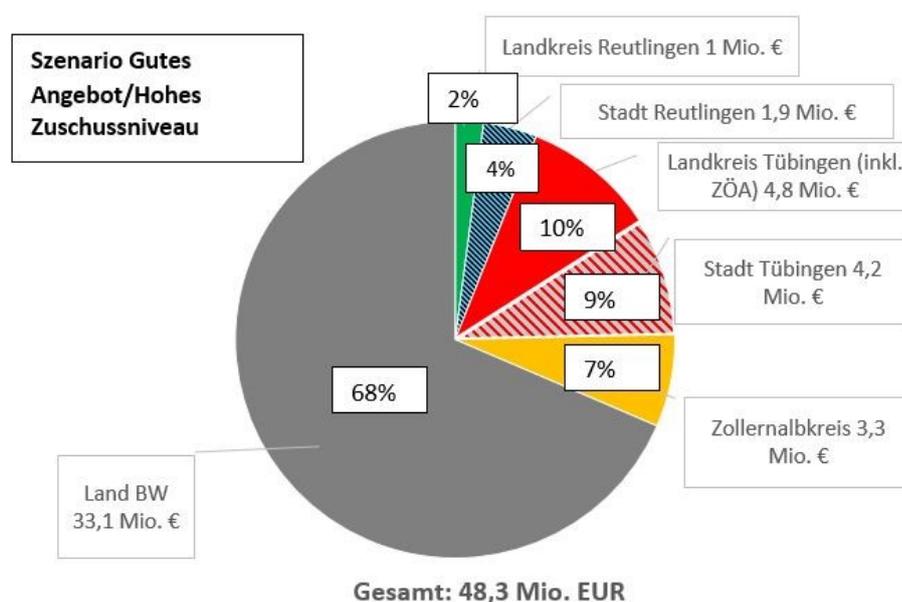
Unabhängig davon, dass die Verteilung der Planungs-, Bau- und Betriebskosten im vorliegenden Finanzierungsschlüssel nach schlüssigen und ausgewogenen Kriterien erfolgt, weist die Verwaltung ausdrücklich darauf hin, dass die in der Zweckverbandsdrucksache genannten Kosten einerseits auf alten Preisständen aus dem Jahr 2016 beruhen und andererseits bei der Ermittlung dieser Kosten eine Vielzahl unsicherer Annahmen und Prognosen getroffen werden musste. Dies hängt bei den Planungs- und Baukosten insbesondere auch mit den teils noch frühen Planungsständen zusammen. Bei den Betriebskosten bestehen insbesondere bei den tatsächlich generierten Fahrgeldeinnahmen und den gewährten Zuschüssen/Beteiligungen große Unsicherheiten. Es ist daher inflationsbedingt und auch aufgrund der dargestellten Unwägbarkeiten mit deutlichen Kostensteigerungen zu rechnen. Die in der Zweckverbandsdrucksache dargestellten Kostenanteile sollten daher unbedingt lediglich zur Verdeutlichung der Kostenverhältnisse zwischen den einzelnen Projektpartnern herangezogen und nicht als absolute Zahlen verstanden werden.

c) Kostenanteile laut Zweckverbandsdrucksache, Preisstand 2016

Kommunale Investitionskosten Planung und Bau



Jährliches Betriebskostendefizit



d) Hochrechnung des Preisstands 2016 auf den Preisstand 2021

Auf Grundlage von Erfahrungswerten des ZV RSBNA für Planung- und Bau erfolgte eine Hochrechnung der obigen Kostenanteile auf den Preisstand 2021 in Form eines inflationsbedingten Zuschlags von 21,6 %. Damit soll dem Kreistag zunächst eine Größenordnung für künftige Kostensteigerungen vermittelt werden. Bei den Betriebskosten wurde der gleiche Zuschlag von 21,6% gewählt. Verlässlichere Datengrundlagen lagen hierzu nicht vor, auch wenn der Zuschlag bei den Betriebskosten tendenziell eher etwas niedriger ausfallen wird. Dem steht allerdings entgegen, dass sich durch die Baupreissteigerungen der nächsten Jahre bis zur endgültigen Fertigstellung der Regional-Stadtbahn weitere Kostensteigerungen ergeben werden.

Hieraus ergeben sich folgende Kostensteigerungen.

Kommunale Investitionskosten Planung und Bau, Preisstand 2021

		<u>Differenz zu Preisstand 2016</u>
Stadt Tübingen	77 Mio. €	+ 14 Mio. €
<u>Landkreis Tübingen</u>	<u>91 Mio. €</u>	<u>+ 16 Mio. €</u>
Bereich Tübingen	168 Mio. €	+ 30 Mio. €

Jährliches Betriebskostendefizit, Preisstand 2021

		<u>Differenz zu Preisstand 2016</u>
Stadt Tübingen	5,1 Mio. €	+ 0,9 Mio. €
<u>Landkreis Tübingen</u>	<u>5,8 Mio. €</u>	<u>+ 1 Mio. €</u>
Bereich Tübingen	10,9 Mio. €	+ 1,9 Mio. €

3. Aufteilung der Kostenanteile zwischen Stadt und Landkreis Tübingen

Der vorliegende Finanzierungsschlüssel weist für die fünf beteiligten Projektpartner zwar separate Kostenanteile aus, hält aber bewusst die Möglichkeit von Sondervereinbarungen zwischen beiden Landkreisen mit ihren Städten offen. Für die Verteilung der auf die Stadt Tübingen und den Landkreis Tübingen entfallenden Kostenanteile ist eine gesonderte Vereinbarung zu treffen, die einerseits das Selbstverständnis der Stadt Tübingen als eigenständiger Projektpartner mit entsprechendem Gestaltungsspielraum widerspiegelt und die mit der

Regional-Stadtbahn verbundenen Vorteile (z.B. Buseinsparungen im Stadtverkehr und steigende Gewerbesteuererinnahmen sowie sonstige positive wirtschaftliche Auswirkungen) berücksichtigt, andererseits die Stadt gegenüber den weiteren Streckenanliegern im Landkreis Tübingen nicht unverhältnismäßig schlechter stellt. Hierzu fanden Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt- und der Landkreisverwaltung statt, auf deren Grundlage der als **Anlage 2** beigefügte Entwurf einer Kostenvereinbarung erstellt wurde.

Die Entwurfsvereinbarung sieht dabei folgende Verteilungsgrundsätze vor:

a) Investitionskosten Planung und Bau

aa) Kostenanteil Lkr. Tübingen:

Förderfähige Kosten zur Planung und Herstellung der für den eigentlichen RSB-Betrieb erforderlichen Schieneninfrastruktur sowie räumlich und sachlich damit direkt zusammenhängende bauliche Begleitmaßnahmen (z.B. Schallschutz).

bb) Kostenanteil Stadt Tübingen:

Nicht förderfähige Projektkosten, die für den eigentlichen Betrieb der RSB nicht zwingend erforderlich sind. Städtebauliche Ergänzungen oder Verbesserungen der Verhältnisse anderer Verkehrsträger.

cc) Einzelfallbezogene gesonderte Vereinbarungen zwischen Stadt und Landkreis Tübingen:

Für den Betrieb der RSB lediglich mittelbar erforderliche förderfähige Kosten. Zu diesen mittelbaren Kosten zählen insbesondere auch die Kostenanteile für Standortverlagerungen von Gebäuden aufgrund von, durch den RSB-Betrieb bedingte, Erschütterungen, elektromagnetischen Feldveränderungen oder ähnlichem. Weitere für den Betrieb der RSB zwingend erforderliche aber nicht förderfähige Kosten werden ebenfalls über gesonderte Vereinbarungen verteilt.

b) Jährliche Betriebskosten

aa) Kostenanteil Lkr. Tübingen:

50% des nach dem Finanzierungsschlüssel errechneten städtischen Anteils sowie 100% des nach dem Finanzierungsschlüssel errechneten Landkreisanteils.

bb) Kostenanteil Stadt Tübingen:

50% des nach dem Finanzierungsschlüssel errechneten städtischen Anteils.

cc) Rechenbeispiel für das Szenario Gutes Angebot/Hohes Zuschussniveau mit Preisstand 2021

Stadt Tübingen 5,1 Mio. € (46,8%)
Landkreis Tübingen 5,8 Mio. € (53,2%)

Städtischer Anteil	2,55 Mio. €	50%-Pauschale für nutzenbezogenen errechneten städtischen Anteil in Höhe von 5,1 Mio. €
Restanteil für Landkreis	8,35 Mio. €	5,8 Mio. € errechneter nutzenbezogener Landkreisanteil + 2,55 Mio. € (50%-Pauschale für nutzenbezogenen errechneten städtischen Anteil in Höhe von 5,1 Mio. €)
Städtischer Kreisumlageanteil am Restanteil für den Landkreis	3,76 Mio. €	45% (Größenordnung) von 8,35 Mio. € Restanteil Landkreis
Städtischer Anteil insgesamt	6,31 Mio. € (57,9 %)	50%-Pauschale + Kreisumlageanteil
Restanteil Kreisgemeinden	4,59 Mio. € (42,1%)	55% Kreisumlageanteil an 8,35 Mio. €

Im Ergebnis würde die Stadt auf Basis der prognostizierten Kosten rund 58% der „Tübinger Betriebskosten“ tragen, bei einem tatsächlich errechneten Nutzenanteil von knapp 47%. Dies erscheint mit Blick auf die Sonderrolle der Stadt als eigenständiger Projektpartner und mit Blick auf die sonstigen Vorteile hinsichtlich der Buskosteneinsparungen im Stadtverkehr Tübingen und prognostizierter steigender Gewerbesteuereinnahmen angemessen.

c) Zukünftige Sitzverteilung in der Verbandsversammlung / Einfluss des Landkreises auf die Planungen:

Aufgrund der anteiligen Aufgabe der Kostenverantwortung durch die Stadt Tübingen soll diese drei ihrer insgesamt acht Sitze in der Verbandsversammlung des ZV RSBNA an den Landkreis Tübingen abtreten. Hierfür wäre eine entsprechende Änderung der Verbandssatzung des ZV RSBNA erforderlich.

Alle Aus- und Neubauplanungen der Stadt Tübingen im Rahmen der RSB sind im Einvernehmen mit dem Landkreis Tübingen durchzuführen. Wird im Einzelfall kein Einvernehmen erzielt, trägt die Stadt Tübingen die aus den Planungen resultierenden Mehrkosten.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Klärung der rechtlichen und finanziellen Umsetzung des Finanzierungsschlüssels soll im zweiten Halbjahr 2021 unter Federführung des ZV RSBNA vorangetrieben werden. Hier wird insbesondere auch die Abwicklung der zukünftigen Finanzierungsströme sowie die Nachverrechnung bisheriger Planungs- und Untersuchungsaufträge im Zusammenhang mit der Regional-Stadtbahn zu klären sein. Die konkreten Auswirkungen des Finanzierungsschlüssels auf den kommenden Haushalt 2022 sind derzeit noch nicht absehbar. Es ist davon auszugehen, dass die Klärung der mit der Umsetzung verbundenen komplexen Fragestellungen einige Zeit in Anspruch nehmen wird und hierzu auch externe Expertise in Anspruch genommen werden muss. Die Kreisverwaltung wird nun zunächst die weiteren Entwicklungen abwarten und diese bei den anstehenden Haushaltsplanungen berücksichtigen.

Auf Basis der vorliegenden Zahlen mit Preisstand 2021 bewegt sich die mit der Umsetzung und Inbetriebnahme des Gesamtprojekts Regional-Stadtbahn verbundene jährliche ergebniswirksame Haushaltsbelastung für den Landkreis Tübingen in einer Größenordnung von 18,8 Mio. €. Dies entspricht bei der aktuellen Steuerkraft in etwa 5 Punkten Kreisumlage. Im Vergleich zum Haushaltsplan 2021 würde dies einer Steigerung von 3,9 Punkten Kreisumlage entsprechen, da in 2021 bereits Mittel für den Ausbau der Ammertalbahn im Rahmen der Regional-Stadtbahn eingeplant waren. **Aufgrund der noch frühen Planungsstadien handelt es sich bei diesen Prognosen um mit großen Unsicherheiten behaftete Kostenschätzungen, die sich erst im Rahmen der größtenteils noch zu erfolgenden Entwurfs- und Genehmigungsplanungsverfahren verifizieren lassen.**

Fazit: Allein die Tragung der Planungs- und Baukosten wird den Haushalt des Landkreises Tübingen vor große Herausforderungen stellen, die es mit sich bringen, dass manches, was in der Vergangenheit haushaltstechnisch realisiert werden konnte, nicht mehr realisiert werden kann. Die Auswirkungen auf die Kreisumlage sind erheblich.

Es bedarf daher heute schon eines Konsenses des Kreistages, der die Auswirkungen der Kostentragung im Bereich der Regionalstadtbahn auch in zukünftigen Jahren trägt.