

Kreistagsdrucksache Nr. 034/23

AZ. GB 4 / 43

Anlagen 3

Tagesordnungspunkt

Regional-Stadtbahn: Aktuelle Informationen zur Kostenverteilung mit der Stadt Tübingen

Bericht

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) am 01.03.2023

I Ausgangslage

Bei der Frage der Verteilung der Kosten im Rahmen des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb besteht ein Dissens zwischen der Stadt Tübingen und dem Landkreis Tübingen. Zuletzt hat sich der Gemeinderat der Stadt Tübingen in seiner Sitzung am 06.02.2023 mit der Thematik befasst und die Stadtverwaltung beauftragt, mit dem Landkreis Tübingen eine ergänzende Vereinbarung zu treffen, die über die allgemeine bereits bestehende Finanzierungsvereinbarung hinausgeht. Im Rahmen des aktuell laufenden Diskussionsprozesses kommt es immer wieder zu Missverständnissen und Fehlinformationen, was auch insbesondere auf den Umfang und die Komplexität des vereinbarten Finanzierungsschlüssels zurückzuführen ist. Der Landkreisverwaltung ist es daher ein wichtiges Anliegen, den kommunalen Entscheidungsträgern im weiteren Vorgehen eine verlässliche Entscheidungs- und Beurteilungsgrundlage zu bieten und in Form der nachfolgenden Übersicht über die Systematik des vereinbarten Finanzierungsschlüssels und die zentralen Fragestellungen zu informieren.

II Systematik des Finanzierungsschlüssels

Der Finanzierungsschlüssel sieht einen pauschalen Solidarbeitrag der drei Landkreise in Höhe von 30% der Investitionskosten vor und verteilt die restlichen 70% nach einheitlichen Nutzenkriterien als Anliegeranteil auf die jeweiligen Projektpartner. Dadurch orientiert er sich zwar primär am Nutzen der einzelnen Projektpartner, verliert aber dennoch das Verständnis als gemeinsames, solidarisches Projekt nicht aus den Augen.

Die prognostizierten Solidar- und Anliegerbeiträge sowie die Finanzierungsanteile von Stadt und Landkreis Tübingen können den nachfolgenden beiden Abbildungen entnommen werden.

1. Kommunale Gesamtanteile je Streckenabschnitt

Streckenabschnitt	Kommunaler Gesamtanteil aller Projektpartner in Mio. €	davon 30 % Solidarsockel für 3 Landkreise in Mio. €	davon 70% Anliegeranteil für 5 Projektpartner in Mio. €
Gomaringer Spange (Rt. - Gom. - Nehr.)	32,50	9,75	22,75
Zollern-Alb-Bahn (Tü. - Hech. - Albst.)	84,20	25,26	58,94
Hohenzollernbahn (Hech. - Burl.)	3,10	0,93	2,17
Talgangbahn (Ebingen - Onstme.)	8,70	2,61	6,09
Obere Neckarbahn (Tü. - Rbg. - Horb)	22,00	6,60	15,40
Ammertalbahn (Tü. - Entr. - Hbg.)	11,10	3,33	7,77
Neckar-Alb-Bahn (Tü. - Rt.- Metz.)	8,00	2,40	5,60
Albaufstieg mit Innenstadt Reutlingen (Rt. - Pful. - Engst.)	45,50	13,65	31,85
Ermstalbahn (Metz. - Bad Ur.)	5,00	1,50	3,50
Gesamt	220,10	66,03	154,07

Abb 1: Solidarsockel und Anliegerbeiträge (Preisstand 2016)

2. Finanzierungsanteile für Landkreis- und Stadt Tübingen

	Kommunaler Anteil Lkr. Tü in Mio. €	davon Anteil Stadt Tübingen in Mio. € (45 % Kreisumlageanteil)	Anliegeranteil Stadt Tü in Mio. € (anhand Nutzenkriterien)	Gesamtanteil Stadt Tübingen in Mio. € (45%Kreisumlageanteil zzgl. Anliegeranteil)	Streitwert in Mio. €
Berechnung laut Finanzierungsschlüssel	63,55	28,60	23,92	52,52	13,16
Forderung Stadt Tübingen	87,47	39,36	0,00	39,36	
Fiktive Berechnung: Finanzierungsanteile ohne Solidarsockel	53,90	24,26	35,60	59,86	

Abb 2: Finanzierungsanteile für Landkreis- und Stadt Tübingen (Preisstand 2016)

Abb. 2 stellt den Streitwert in der aktuellen Diskussion mit der Stadt Tübingen dar. Würde der komplette städtische Anliegeranteil, wie von der Stadt gefordert, über die Kreisumlage finanziert, würde sich die finanzielle Beteiligung der Stadt Tübingen um ca. 13 Mio. € reduzieren.

III Häufig gestellte Fragen

1. Beteiligt sich die Stadt Tübingen an den Investitionen im Umland, die Umlandgemeinden aber umgekehrt nicht an den Investitionen auf städtischer Gemarkung?

Nein, dies ist nicht der Fall. Der Landkreis Tübingen beteiligt sich über den vereinbarten Solidarbeitrag an allen Investitionskosten für den Streckenaus- und -neubau und somit auch an den Investitionen auf städtischer Gemarkung. Die Umlandgemeinden beteiligen sich daran wiederum mit 55 % über ihren Kreisumlageanteil.

Zusätzlich beteiligen sich die Umlandgemeinden über ihren Kreisumlageanteil an den Kosten für den Umbau des zentralen Knotenbahnhofs Tübingen Hbf. Diesem kommt – genau wie dem zentralen Knotenbahnhof Reutlingen Hbf. - für die Funktionalität und Stabilität des Gesamtnetzes eine besondere Bedeutung zu und die Umbaukosten lassen sich nicht einzelnen Strecken zuordnen. Aus diesem Grund hat man sich hierbei zwischen den Projektpartnern auf eine gleichmäßige Kostentragung von je 20 % verständigt. Am Landkreisanteil von 20% tragen die Umlandgemeinden über die Kreisumlage wiederum 55%.

2. Wie hoch wäre der rein nutzenbasierte Finanzierungsanteil der Stadt Tübingen ohne die ausgleichende Wirkung des Solidarsockels?

Bei einer reinen Betrachtung anhand der vereinbarten Nutzenkriterien erhöht sich der städtische Anliegeranteil von 23,9 Mio. € auf 35,6 Mio. € (vgl. Abb. 2, 3. Zeile). Hieran wird einerseits deutlich, welchen hohen verkehrlichen Nutzen die Stadt Tübingen durch die Regional-Stadtbahn erfährt und andererseits, welche große ausgleichende Wirkung der Solidarsockel entfaltet.

3. Ist eine ergänzende Vereinbarung zwischen Stadt und Landkreis Tübingen Bedingung für die Anwendung des Finanzierungsschlüssels?

Es wurde zwar die Möglichkeit einer gesonderten Vereinbarung geschaffen, jedoch nicht mit Blick auf die Kreisangehörigkeit/Kreisumlage, sondern ausschließlich mit Blick auf die Innenstadstrecken. Die Kreisangehörigkeit der beiden Projektpartner Reutlingen und Tübingen wurde dadurch berücksichtigt, dass sich beide beim Solidarsockel nicht separat beteiligen müssen. Eine zusätzliche Berücksichtigung der Kreisangehörigkeit über bilaterale Vereinbarungen im Innenverhältnis widerspricht der Systematik des Finanzierungsschlüssels. Mit Blick auf das besondere Interesse an der Umsetzung der Tübinger Innenstadstrecke, den besonderen Mehrwert für das Umland und insbesondere um auch im Vorfeld des Bürgerentscheids den Tübinger Bürgerinnen und Bürgern einen zusätzlichen gewichtigen Anreiz für die Umsetzung zu bieten, erklärte sich der Landkreis Tübingen in Abstimmungen mit seinen Städten und Gemeinden zur vollen Übernahme der städtischen Investitionskosten sowie zur hälftigen Übernahme der städtischen RSB-Betriebskosten bereit. Diese Vereinbarung wurde jedoch bewusst von beiden Verhandlungspartnern an die Bedingung geknüpft, dass die Umsetzung der Tübinger Innenstadstrecke auch tatsächlich erfolgt. Dass im Falle eines ablehnenden Bürgerentscheids für die Verteilung der „Tübinger Investitionskosten“ eine erneute Vereinbarung im Innenverhältnis geschlossen werden muss, ist aus den vereinbarten verbindlichen Eckpunkten (vgl. Anlage 1 Nr. P 16, P 17, B 10, B11) nicht ableitbar und hiergegen sprechen auch die Äußerungen von Herrn Oberbürgermeister Palmer in der Verbandsversammlung am 28.07.2021 (vgl. Anlage 3).

4. Warum wurde vereinbart, dass sich die Stadt Tübingen zusätzlich zum Kreisumlageanteil über einen separaten städtischen Anliegeranteil beteiligt?

Die Stadt Tübingen profitiert von der Regional-Stadtbahn in besonderem Maße und ist nicht mit einem sonstigen Streckenanlieger im Landkreis Tübingen zu vergleichen. Kein weiterer Streckenanlieger im Landkreis Tübingen erzielt auch nur annähernd einen derart hohen Pro-

jektnutzen wie die Stadt Tübingen. Eine Vollfinanzierung der städtischen Anteile durch den Landkreis würde dieser Ausgangslage nicht gerecht werden und auch dem bisherigen Selbstverständnis der Stadt Tübingen als eigenständiger und gleichwertiger Projektpartner und Zweckverbandsmitglied mit umfassendem Gestaltungs- und Handlungsspielraum gänzlich widersprechen. Derzeit nimmt die Stadt Tübingen in ihrer Eigenschaft als gleichwertiger Projektpartner an den regelmäßigen Planungsbesprechungen zum Ausbau der Zollern-Alb-Bahn teil und hat auch bei den Planungen zur Oberen Neckarbahn bislang umfassende Einflussmöglichkeiten, die mit denen der sonstigen Streckenanlieger nicht ansatzweise vergleichbar sind.

5. Müsste sich eine kreisfreie Stadt nur über ihren Anliegeranteil an den RSB-Kosten beteiligen und wäre dadurch deutlich bessergestellt?

Nach der Systematik des vereinbarten Finanzierungsschlüssels müsste sich die Stadt Tübingen als Projektpartner und kreisfreie Stadt neben ihrem Anliegeranteil zusätzlich am Solidarsockel beteiligen. Das bedeutet konkret, dass sich der Solidarsockel der Investitionskosten (Preisstand 2016: ca. 66 Mio. €) nicht unter 3 Projektpartnern, sondern unter 4 Projektpartnern verteilen würden. Diese wäre mit einer zusätzlichen finanziellen Belastung für die Stadt Tübingen im zweistelligen Millionenbereich und mit keiner deutlichen Besserstellung verbunden.

6. Wird die Stadt Tübingen nicht dadurch benachteiligt, weil sie zusätzlich zu den allgemeinen Investitionskosten die Ausstattung der Haltestellenumfelder zu tragen hat?

Eine Anrechnung der Anteile für Haltestellenumfelder auf die vereinbarten Finanzierungsanteile der einzelnen Projektpartner ist abwegig. In den Eckpunkten des vereinbarten Finanzierungsschlüssels ist klar geregelt, dass diese Kosten nicht Bestandteil des RSB-Projekts sind und bei der jeweiligen Anliegergemeinde im Rahmen der kommunalen Planungshoheit verbleiben. Somit müssen auch alle anderen Anliegergemeinden diese Kosten für ihre Haltestellen tragen. Eine Benachteiligung der Stadt Tübingen liegt daher nicht vor.

7. Sind alle Investitionskosten dargestellt? Warum haben diese den Preisstand 2016?

Dargestellt sind alle streckenbezogenen Investitionskosten. Hinzu kommen die Kosten für den Umbau der zentralen Knotenbahnhöfe Reutlingen Hbf und Tübingen Hbf. Diesen kommt – wie unter III, 1. beschrieben - für die Funktionalität und Stabilität des Gesamtnetzes eine besondere Bedeutung zu und man hat sich hierbei zwischen den Projektpartnern auf eine gleichmäßige Kostentragung von je 20 % verständigt. Dadurch erhöht sich der prognostizierte Kostenanteil pro Projektpartner nochmals um ca. Mio. 5 €.

Der Preisstand 2016 ist durch die Standardisierte Bewertung (= einheitliche Bewertungsgrundlage für die GVFG-Förderung von Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV) vorgegeben und wurde daher auch den Modellrechnungen zum Finanzierungsschlüssel zugrunde gelegt. Eine Hochrechnung auf den aktuellen Preisstand würde zwar zu deutlichen Kostensteigerungen führen, die Verteilung dieser Kosten zwischen den Projektpartnern jedoch nicht verändern

Weitergehende Details können den beigefügten Anlagen entnommen werden:

Anlage 1: KTDS 065/21 Beschlusslage, Vereinbarung, Eckpunkte Finanzierungsschlüssel

Anlage 2: Tischvorlage aus dem VKTA am 04.05.2022 (inklusive Anlagen)

Anlage 3: Auszug Tonbandaufnahme Verbandsversammlung 28.07.2021, Beschluss über den Finanzierungsschlüssel