

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

In seiner Sitzung am 21.07.2021 stimmte der Kreistag den verbindlichen Eckpunkten des Finanzierungsschlüssels zu, der die Aufteilung der Investitions- und Betriebskosten zwischen den Projektpartnern der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSBNA) regelt. Nachdem die Eckpunkte in den kommunalen Gremien aller beteiligten Projektpartner Zustimmung fanden, erfolgte die abschließende Beschlussfassung in der Verbandsversammlung des Zweckverbands RSBNA am 28.07.2021.

In den vereinbarten Eckpunkten wurde mit Blick auf die beiden Innenstadtstrecken in Reutlingen und Tübingen die Möglichkeit offengehalten, dass Stadt und Landkreis Reutlingen sowie Stadt und Landkreis Tübingen im Innenverhältnis jeweils gesonderte Vereinbarungen zur Aufteilung der Kosten abschließen können. Mit Blick auf das besondere Interesse an der Umsetzung der Tübinger Innenstadtstrecke, 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 zur vollen Übernahme der städtischen Investitionskosten im direkten Zusammenhang mit dem RSB-Betrieb sowie zur hälftigen Übernahme der städtischen RSB-Betriebskosten bereit und es erfolgten entsprechende Beschlüsse durch Gemeinderat und Kreistag. Diese Vereinbarung im Innenverhältnis zwischen Stadt und Landkreis Tübingen wurde jedoch bewusst von beiden Verhandlungspartnern an die Bedingung geknüpft, dass die Umsetzung der Tübinger Innenstadtstrecke auch tatsächlich erfolgt.

Alle Informationen zu den beschlossenen verbindlichen Eckpunkten und zur Vereinbarung zwischen Stadt und Landkreis Tübingen können der **KTDS 065/21** und der **Tischvorlage 065/21/1** entnommen werden.

Zwischenzeitlich erreichte die Landkreisverwaltung ein Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Palmer, wonach die Stadt Tübingen auch bei einer Nichtumsetzung der Tübinger Innenstadtstrecke von einer vollen Übernahme der städtischen Investitionskosten durch den Landkreis ausgehe (**vgl. Anlage 1**). Nachdem diese Auffassung einerseits den zwischen allen Projektpartnern vereinbarten Eckpunkten widerspricht, und andererseits auch nicht berücksichtigt, dass die Vereinbarung im Innenverhältnis immer ausschließlich an die Umsetzung der Tübinger Innenstadtstrecke geknüpft war, brachte Herr Landrat Walter zunächst im Rahmen eines persönlichen Gesprächs der beiden Verwaltungsspitzen und anschließend in Form eines Antwortschreibens die Haltung des Landkreises Tübingen nochmals zum Ausdruck (**vgl. Anlage 2**).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Landkreisverwaltung die vorgetragene Auffassung der Stadt Tübingen in keiner Weise nachvollziehen kann. Unabhängig davon, dass die städtische Auffassung der Beschlusslage im Gemeinderat Tübingen, im Kreistag Tübingen und in der Verbandsversammlung des ZV RSBNA widerspricht, ist sie auch insofern nicht nachvollziehbar, dass im Rahmen eines konstruktiven und intensiven Abstimmungsprozesses ein gemeinsamer Finanzierungsschlüssel erarbeitet wurde, der von allen Projektpartnern und insbesondere auch von den Vertretern der Stadt Tübingen als ausgesprochen fair und ausgewogen bewertet wurde. Einer nachträglichen Aufweichung dieses vereinbarten Finanzierungsschlüssels kann aus Sicht der Landkreisverwaltung nicht zugestimmt werden.

Zur Veranschaulichung des erfolgten gemeinsamen Erarbeitungsprozesses zur Festlegung eines Finanzierungsschlüssels ist diesem Schreiben eine Übersicht mit den wichtigsten Meilensteinen beigefügt (**vgl. Anlage 3**).

Nach Auskunft der Stadtverwaltung Tübingen soll die dargestellte Thematik voraussichtlich im Mai im Gemeinderat behandelt werden. Die Landkreisverwaltung nimmt den kürzlich erfolgten Schriftwechsel der beiden Verwaltungsspitzen nun zum Anlass, die Kreistagsmitglieder in Form dieses Schreibens über den aktuellen Stand zu informieren.

Anlagen

Anlage 1 Schreiben OB Palmer

Anlage 2 Antwortschreiben Landrat Walter

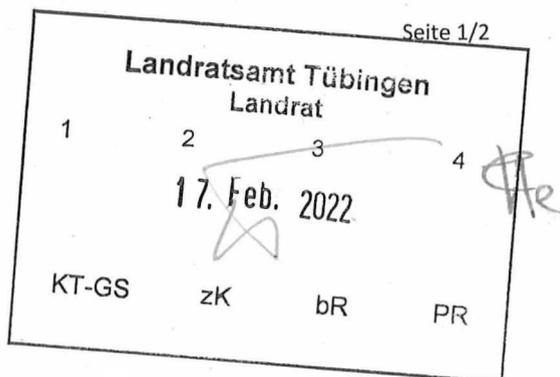
Anlage 3 Historie Finanzierungsschlüssel

Der Oberbürgermeister

11.02.2022

Seite 1/2

Landratsamt Tübingen
 Herrn Landrat
 Joachim Walter
 Wilhelm-Keil-Straße 50
 72072 Tübingen



Sehr geehrter Herr Landrat Walter,

leider kann die zwischen Stadt und Kreis ausgehandelte Kostenübernahme für den Bau der Regionalstadtbahn auf Gemarkung Tübingen nicht zum Tragen kommen, weil die Mehrheit der Bürgerschaft die Innenstadtstrecke abgelehnt hat.

Dessen ungeachtet schreiten Planung und Bau der Regionalstadtbahn auf den vier vorhandenen Bahnstrecken in Tübingen voran. Vor Abschluss der Finanzierungsverträge benötigen wir eine Vereinbarung über die Aufteilung der Kosten dieser Teile der Regionalstadtbahn Neckar-Alb.

Nach meinem Verständnis gibt es keinen Grund, warum die Haltepunkte und Streckenausbauten im Stadtgebiet Tübingen anders behandelt werden sollten als jene im restlichen Kreisgebiet.

Beispielsweise dient der zweigleisige Ausbau vor Unterjesingen dem 15-Minutentakt bis Entringen. Dass die Stadt Tübingen den kommunalen Anteil der Baukosten als Anlieger selbst tragen soll, während der Ausbau des Bahnhofs und der Zweigleisigkeit in Entringen vom Kreis finanziert wird, über die Kreisumlage also auch von der Stadt Tübingen, ist nicht einsichtig.

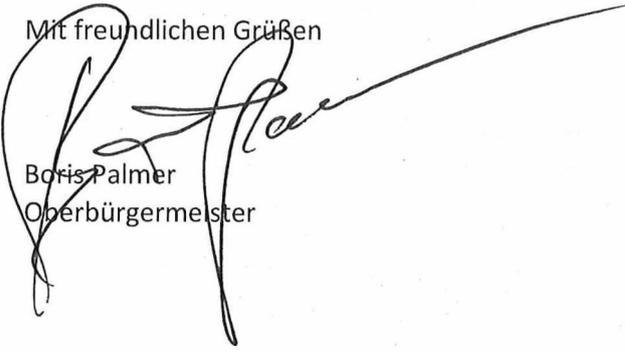
Ebenso ist klar, dass ein Haltepunkt am Güterbahnhof, am Landratsamt oder im Steinlachwasen von Pendlern aus dem Kreis als Ausstiegshaltestelle genutzt wird. Die neuen Einstiegshaltestellen in den Kreisgemeinden verlieren ohne diese zusätzlichen Haltepunkte erheblich an Nutzen. Auch hier ist nicht einsichtig, warum Tübingen den Einstiegshaltepunkt mitbezahlen sollte, die Kreisgemeinden aber nicht den Ausstiegshaltepunkt in Tübingen.

Aus diesem Grund schlage ich vor, eine Vereinbarung zwischen Stadt und Kreis zu treffen, die regelt, dass die Anliegerbeiträge der Stadt Tübingen nach dem Kostenverteilungsschlüssel komplett vom Kreis übernommen werden.

Wie besprochen wird mein Büro mit einem Terminvorschlag auf Sie zukommen.

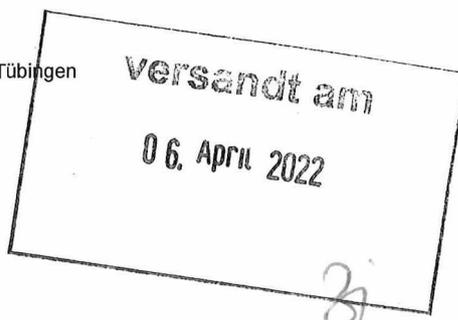
Mit freundlichen Grüßen

Boris Palmer
Oberbürgermeister



Landratsamt Tübingen • Postfach 19 29 • 72009 Tübingen

Universitätsstadt Tübingen
 Herr Oberbürgermeister
 Boris Palmer
 Am Markt 1
 72070 Tübingen



DER LANDRAT

Telefon 07071 207-5000
 Telefax 07071 207-5099
 jwalter@kreis-tuebingen.de
 Raum A 5 01

05.04.2022

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Palmer,

hinsichtlich der Finanzierungsanteile an der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb besteht bei der Stadt und dem Landkreis Tübingen offensichtlich ein unterschiedliches Grundverständnis. Um im weiteren Vorgehen Missverständnisse zu vermeiden, ist es mir ein wichtiges Anliegen, Ihnen und Ihrem Gemeinderat nochmals im Detail die Haltung und Position des Landkreises Tübingen darzulegen und zu begründen.

In der Vergangenheit waren sich die kommunalen Projektpartner der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb stets einig darüber, dass die Umsetzung eines Projekts solcher Größenordnung ausschließlich im gegenseitigen Miteinander und unter angemessener Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen erfolgen kann. Eine besondere Rolle kommt dabei der Verteilung der kommunalen Investitions- und Betriebskosten nach nachvollziehbaren und einheitlichen Maßstäben zu.

Unter Federführung der Verbandsverwaltung des ZV RSBNA wurden im Rahmen eines intensiven und konstruktiven Abstimmungsprozesses zwischen den Vertretern der Projektpartner verbindliche Eckpunkte eines Finanzierungsschlüssels erarbeitet, die aus Sicht aller Beteiligten eine ausgewogene Verteilung der Kosten vorsehen, indem sie sich zwar primär am Nutzen der einzelnen Projektpartner orientieren, aber dennoch das Verständnis als gemeinsames, solidarisches Projekt nicht aus den Augen verlieren. Die Erarbeitung erfolgte im Konsens und die Beschlussfassungen in den kommunalen Gremien der Projektpartner sowie in der Verbandsversammlung des ZV RSBNA mit entsprechend großen Mehrheiten. Damit konnte ein wesentlicher Meilenstein gesetzt und frühzeitig ein wichtiges Signal ausgesendet werden zur gemeinsamen Umsetzung des wichtigsten Infrastrukturprojekts unserer Region.

Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses war es den beiden Städten Tübingen und Reutlingen ein zentrales Anliegen, bei den Investitionskosten neben der reinen Nutzenbetrachtung eine nutzenunabhängige pauschale Beteiligung der drei Landkreise vorzusehen, um eine unverhältnismäßige finanzielle Belastung der Städte zu vermeiden. Des Weiteren wurde bei den Betriebskosten seitens der Städte angeregt, nicht die bloße Fahrgastanzahl auf den jeweiligen Gemarkungen zu betrachten, sondern den Wohnort der Fahrgäste und die zurückgelegten sogenannten „Personenkilometer“ als Maßstab der Verteilung der Betriebskosten zugrunde zu legen. Mit Blick auf den solidarischen Ausgangsgedanken haben sich die drei Landkreise daraufhin hierfür offen gezeigt und in den Verhandlungen bewegt.

Im Ergebnis wurde daraufhin ein Finanzierungsschlüssel festgelegt, der einen pauschalen Solidarbeitrag der drei Landkreise in Höhe von 30% der Investitionskosten vorsieht und die restlichen 70% nach einheitlichen Nutzenkriterien auf die jeweiligen Projektpartner verteilt. Bei der Festlegung dieser Nutzenkriterien war man sich einig, dass diese nicht ausschließlich die gemarkungsscharfen Streckenanteile beinhalten dürfen, sondern sich vor allem auch am vorgesehenen Angebotsausbau und an der erzielten Erschließungswirkung orientieren müssen. Zur Bestimmung des Nutzenanteils wurde daraufhin im Einvernehmen mit allen Projektpartnern ein Mittelwert aus den Kriterien „Einwohner im 500m-Radius um die Stationen“, „Zusätzliche Abfahrten im Schienenpersonennahverkehr an den Stationen“ und „Anteil an der Streckenlänge“ gebildet. Bei diesen Kriterien wären durchaus auch Varianten denkbar und sachgerecht gewesen, die für die beiden Städte weniger vorteilhaft wären.

Bei der Verteilung der Betriebskosten waren sich ebenfalls alle Projektpartner einig, dass die zurückgelegten Personenkilometer unter Berücksichtigung des Wohnorts der Fahrgäste ein geeigneter Maßstab sind, um den höheren Projektnutzen des ländlichen Umlands im Hinblick auf den oftmals besser ausgebauten bereits bestehenden städtischen ÖPNV angemessen abzubilden.

Mit den in der Verbandsversammlung auch mit den Stimmen der Vertreter der Stadt Tübingen beschlossenen verbindlichen Eckpunkten wurde somit im konstruktiven Miteinander ein Ergebnis erzielt, das die unterschiedlichen Belange und insbesondere auch die seitens der Städte vorgebrachten Anliegen umfassend berücksichtigt. Die Verhandlungsrunden zum Finanzierungsschlüssel waren der richtige Rahmen, um sich mit den von Ihnen aufgeführten Argumenten auseinanderzusetzen. Eine Aufweichung dieser vereinbarten verbindlichen Eckpunkte im Nachgang halten wir indessen für nicht sinnvoll. In den Eckpunkten ebenfalls berücksichtigt wurde der Umstand, dass sich bei den Innenstadtstrecken eine gesonderte Betrachtung aufdrängt. Insbesondere, weil hier trotz der Bildung eines Mittelwerts die Nutzenermittlung bei der Verteilung der Investitionskosten voll zu Lasten der beiden Städte gehen würde und aus Sicht des Gesamtprojekts und vor allem auch seitens der Landkreise Tübingen und Reutlingen ein besonderes Interesse an der Umsetzung der Innenstadtstrecken besteht. Aus diesem Grund wurde in den beschlossenen Eckpunkten bewusst, ausschließlich mit Blick auf die Innenstadtstrecken die Möglichkeit offengehalten, dass Stadt und Landkreis Reutlingen sowie Stadt und Landkreis Tübingen im Innenverhältnis jeweils gesonderte Vereinbarungen zur Aufteilung der Kosten abschließen können.

Eine Bedingung für die Anwendung des Finanzierungsschlüssels ist eine solche bestehende separate Vereinbarung zwar nicht, seitens des Landkreises Tübingen wurde aber gegenüber der Stadt frühzeitig der klare Wille signalisiert für den Umsetzungsfall der Innenstadtstrecke eine entsprechende Vereinbarung anzustreben, wie es nun in Reutlingen der Fall ist.

Mit Blick auf das besondere Interesse an der Umsetzung der Tübinger Innenstadtstrecke, 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 zur vollen Übernahme der städtischen Investitionskosten im direkten Zusammenhang mit dem RSB-Betrieb sowie zur hälftigen Übernahme der städtischen RSB-Betriebskosten bereit und Gemeinderat und Kreistag fassten entsprechende Beschlüsse. Diese Vereinbarung wurde jedoch bewusst von beiden Verhandlungspartnern an die Bedingung geknüpft, dass die Umsetzung der Tübinger Innenstadtstrecke auch tatsächlich erfolgt. Dass im Falle eines ablehnenden Bürgerentscheids für die Verteilung der „Tübinger Investitionskosten“ eine erneute Vereinbarung im Innenverhältnis geschlossen werden muss, ist in keiner Weise nachvollziehbar und aus den vereinbarten verbindlichen Eckpunkten auch nicht ableitbar.

Stattdessen ist es nun folgerichtig, auf die verbleibenden Streckenabschnitte den von allen Projektpartnern vereinbarten Finanzierungsschlüssel anzuwenden. Die Stadt Tübingen profitiert von der Regional-Stadtbahn in besonderem Maße und ist nicht mit einem sonstigen Streckenanlieger im Landkreis Tübingen zu vergleichen. Dass sich eine Gleichstellung der Stadt Tübingen mit den sonstigen Streckenanliegern verbietet, zeigt neben der reinen Beschlusslage auch eine Betrachtung der vereinbarten Nutzenkriterien, auf deren Grundlage die Verteilung der Investitionskosten auf die einzelnen Projektpartner erfolgt. Mit Ausnahme der Gomaringer Spange führen vier der fünf im Landkreis vorgesehenen Strecken über das Stadtgebiet (Zollern-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, Ammertalbahnhof, Neckar-Alb-Bahn). Nach den Prognosen des Zweckverbands RSBNA, auf deren Grundlage der vereinbarte Finanzierungsschlüssel erarbeitet wurde, werden im Stadtgebiet auch ohne eine mögliche Innenstadtstrecke etwa 20.000 zusätzliche Einwohner durch RSB-Stationen erschlossen und es ist von ca. 800 zusätzlichen täglichen Abfahrten pro Werktag an RSB-Haltestellen auf städtischer Gemarkung auszugehen. Im Vergleich dazu ist im gesamten restlichen Landkreisgebiet mit seinen neun direkten weiteren Anliegergemeinden mit ähnlichen Größenordnungen zu rechnen (rund 26.000 erschlossene Einwohner und knapp 1.000 zusätzliche tägliche Abfahrten). Beim Blick auf diese Zahlen wird deutlich, dass nach den vereinbarten Nutzenkriterien kein weiterer Streckenanlieger im Landkreis Tübingen auch nur annähernd einen derart hohen Projektnutzen wie die Stadt Tübingen erzielt.

Eine zusätzliche Finanzierung der städtischen Anteile durch den Landkreis würde der beschriebenen 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.

Die Möglichkeiten der Gestaltung und Einflussnahme der Stadt Tübingen erstrecken sich derzeit beispielsweise auch auf die Teilnahme an den regelmäßigen Planungsbesprechungen und Abstimmungsgesprächen zu den Ausbauplanungen auf der Oberen Neckarbahn und der Zollern-Alb-Bahn. Es kann aus Sicht des Landkreises daher im Falle einer nicht umgesetzten Innenstadtstrecke ausschließlich der vereinbarte Finanzierungsschlüssel Anwendung finden, der bislang von allen Projektpartnern als fair und ausgewogen hervorgehoben wurde und durch die oben beschriebene Systematik und insbesondere durch die Wirkweise des pauschalen Solidarsockels der Landkreise in Höhe von 30% die städtischen Interessen umfassend berücksichtigt.

Sollte hierzu seitens der Stadt Tübingen tatsächlich eine andere Auffassung bestehen, würde diese den beschlossenen verbindlichen Eckpunkten widersprechen. Die Stadt müsste in der Folge konsequenterweise ihren Status als eigenständiger und gleichwertiger RSB-Projektpartner mit allen Rechten und Pflichten aufgeben mit dem Ziel einer Gleichstellung zu den sonstigen Streckenanliegern und der Übertragung der Federführung aller Planungen an den Landkreis Tübingen. Mit Blick auf die zentrale Rolle innerhalb des Gesamtprojekts kann dieses Vorgehen jedoch weder im städtischen Interesse noch im Interesse der weiteren Projektpartner sein.

Ich bitte daher im Sinne der bisherigen konstruktiven Projektumsetzung ausdrücklich darum, an den gemeinsam vereinbarten verbindlichen Eckpunkten des Finanzierungsschlüssels festzuhalten.

Sie hatten uns Ihre Gemeinderatsdrucksache vorab im Entwurf zukommen lassen, um darin die Haltung des Landkreises Tübingen zu formulieren. Aus unserer Sicht werden wir der Sache eher gerecht, wenn wir unseren Standpunkt in dieser Angelegenheit in Form dieses Schreiben darlegen. Ich möchte Sie daher darum bitten, dieses Schreiben auch den Mitgliedern des Gemeinderats der Stadt Tübingen zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Walter
Landrat

Historie Finanzierungsschlüssel Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

- Oktober 2020: Der ZV RSBNA stellt den Verwaltungsspitzen der Projektpartner erste Überlegungen zu einem möglichen Finanzierungsschlüssel als Diskussions- und Arbeitsgrundlage vor.
- Dezember 2020 Die Verbandsversammlung des ZV RSBNA beschließt auf dieser Grundlage das weitere Vorgehen und die Grundstruktur in Bezug auf die Fertigstellung des Finanzierungsschlüssels. Eine entsprechende Information des Kreistags erfolgt in der Sitzung am 16.12.2020 (vgl. **KTDS 125/20**).
- Januar 2021 – Mai 2021 Unter Federführung des ZV RSBNA erfolgt mit intensiver Beteiligung aller Projektpartner die gemeinsame Erarbeitung und konkrete Ausgestaltung der verbindlichen Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels. Hierzu finden zahlreiche regelmäßige Besprechungen sowohl auf der Ebene der Verwaltungsspitzen als auch auf der Arbeitsebene statt. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf einer ausgewogenen Verteilung der Kosten. Im Ergebnis werden als Vorbereitung für die Beschlussfassung in den kommunalen Gremien gemeinsam Eckpunkte erarbeitet, die sich zwar primär am Nutzen der einzelnen Projektpartner orientieren, aber dennoch das Verständnis als gemeinsames, solidarisches Projekt nicht aus den Augen verlieren.
- Mai 2021 – Juni 2021 Zwischen den Verwaltungen der Stadt und des Landkreises Tübingen erfolgt die Erarbeitung eines Vereinbarungsentwurfs im Innenverhältnis zur Verteilung der Kosten im Umsetzungsfall der Innenstadtstrecke Tübingen. Nach konstruktiven Verhandlungen wird ein Vereinbarungsentwurf erarbeitet, der im Umsetzungsfall die volle Übernahme der städtischen Investitionskosten im direkten Zusammenhang mit dem RSB-Betrieb sowie die hälftige Übernahme der städtischen RSB-Betriebskosten durch den Landkreis vorsieht.
- Juli 2021 Die kommunalen Gremien aller Projektpartner stimmen den verbindlichen Eckpunkten des Finanzierungsschlüssels zu. Der Tübinger Gemeinderat (Sitzung vom 26.07.2021) und der Tübinger Kreistag (Sitzung am 21.07.2022) stimmen zusätzlich dem Vereinbarungsentwurf zur Aufteilung der Kosten im Innenverhältnis für den Umsetzungsfall der Tübinger Innenstadtstrecke zu. Auf Anregung aus der Mitte des Kreistags wird im Vereinbarungsentwurf eine Möglichkeit verankert, um mit den Erfahrungen nach 5 Jahren Vollbetrieb der Regional-Stadtbahn erneute Verhandlungen bezüglich der Aufteilung der Kostenanteile zwischen der Stadt Tübingen und dem Landkreis Tübingen zu führen. In der Verbandsversammlung des ZV RSBNA erfolgt in der Sitzung am 28.07.2021 die abschließende Beschlussfassung der Eckpunkte durch die Vertreter aller Projektpartner.
- Seit Oktober 2021 Unter Federführung des ZV RSBNA erfolgt mit intensiver Beteiligung aller Projektpartner die Klärung der Detailfragen zur Umsetzung der vereinbarten Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels.