

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.

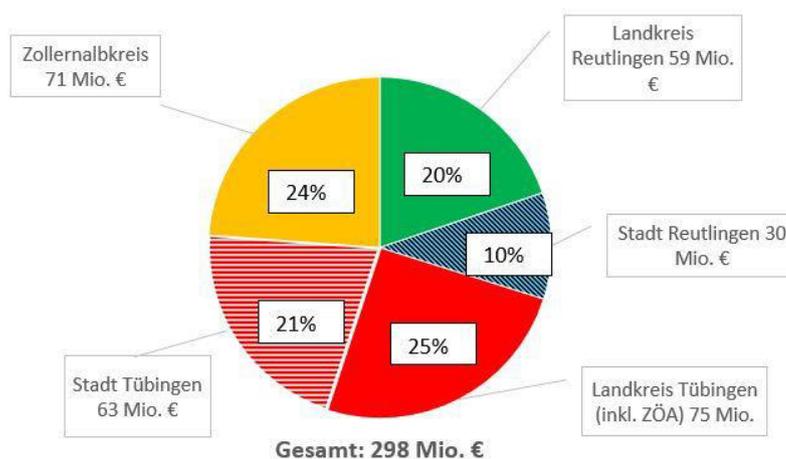
Auch bei der Verteilung der Betriebskosten wurden mit den Fahrgastzahlen und den sogenannten Personenkilometern naheliegende und sinnvolle Parameter gewählt, um den Nutzen der Einwohner der Projektpartner am Projekt linienscharf zu ermitteln und auf dieser Grundlage eine ausgewogene Kostenverteilung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

b) Unwägbarkeiten bei Annahmen und Prognosen

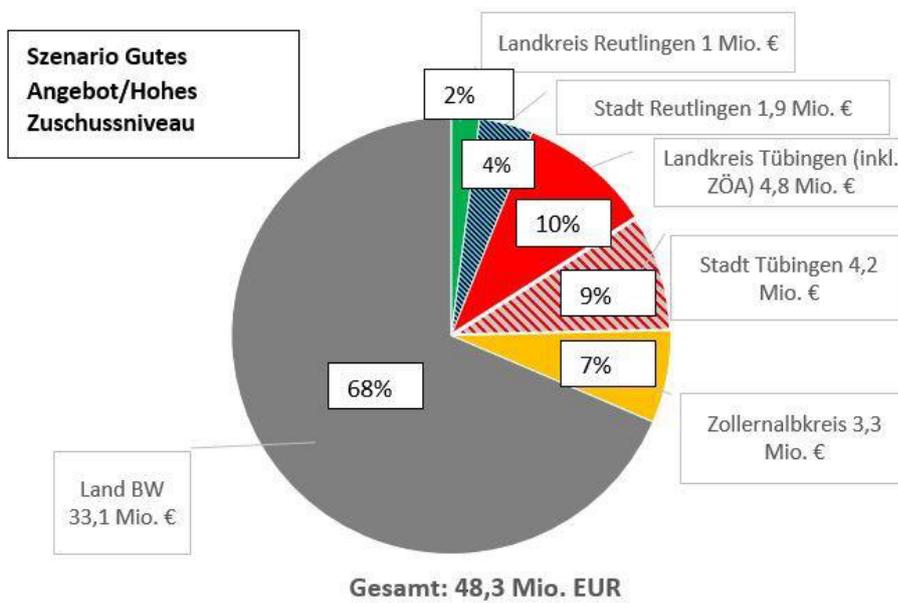
Unabhängig davon, dass die Verteilung der Planungs-, Bau- und Betriebskosten im vorliegenden Finanzierungsschlüssel nach schlüssigen und ausgewogenen Kriterien erfolgt, weist die Verwaltung ausdrücklich darauf hin, dass die in der Zweckverbandsdrucksache genannten Kosten einerseits auf alten Preisständen 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 Gewerbesteuererinnahmen 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.

Vereinbarung zur Verteilung der nach dem Finanzierungsschlüssel auf die Stadt Tübingen und den Landkreis Tübingen entfallenden Investitions- und Betriebskostenanteile

Präambel

Stadt und Landkreis Tübingen verfolgen gemeinsam das Ziel, die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSB) einschließlich der Innenstadtstrecke Tübingen zu realisieren. Aufbauend auf dem Finanzierungsschlüssel, der im Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) erarbeitet wurde, vereinbaren Stadt und Landkreis die Verteilung der auf sie entfallenden Anteile der Planungs- und Baukosten sowie der Betriebskosten.

Der Landkreis Tübingen trägt die für den Betrieb der RSB unmittelbaren, förderfähigen Planungs- und Baukosten, die nach dem Finanzierungsschlüssel des ZV RSBNA auf die Stadt und den Landkreis Tübingen entfallen und somit insbesondere auch die für den Betrieb der RSB unmittelbaren, förderfähigen Planungs- und Baukosten der Innenstadtstrecke Tübingen.

Unter den unmittelbaren Planungs- und Baukosten sind ausschließlich die Kosten zur Planung und Herstellung der für den eigentlichen RSB-Betrieb erforderlichen Schieneninfrastruktur sowie räumlich und sachlich damit direkt zusammenhängende bauliche Begleitmaßnahmen zu verstehen. Für die Verteilung sämtlicher für den Betrieb der RSB lediglich mittelbar erforderlicher Kosten sind im Einzelfall gesonderte Vereinbarungen zwischen Stadt und Landkreis Tübingen zu treffen. 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.

Die Stadt Tübingen trägt bei den Betriebskosten einen Anteil von 50 Prozent des vom ZV RSBNA errechneten städtischen Anteils. Der Landkreis Tübingen trägt die restlichen 50 Prozent der auf die Stadt entfallenden Betriebskosten sowie den Anteil, der nach dem Finanzierungsschlüssel auf den Landkreis entfällt.

§ 1 Bau- und Planungskosten

Die Bau- und Planungskosten unterteilen sich in drei Blöcke:

1. unmittelbare und mittelbare förderfähige Kosten
2. nicht förderfähige Projektkosten
3. städtebauliche Ergänzungen oder Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse anderer Verkehrsträger, vergleichbare Kosten nach den Kriterien in P2 der Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels sowie sonstige mittelbare Kosten.

Für die unmittelbaren, förderfähigen Kosten, die der Stadt und dem Landkreis nach dem Finanzierungsschlüssel des ZV RSBNA zufallen, übernimmt der Landkreis Tübingen den kommunalen Kofinanzierungsanteil für Planung und Bau für Stadt und Landkreis vollständig. Aufgrund dieser anteiligen Aufgabe der Kostenverantwortung durch die Stadt Tübingen tritt diese 3 Sitze in der Verbandsversammlung des ZV RSBNA an den Landkreis Tübingen ab. Eine entsprechende Änderung der Verbandssatzung des ZV RSBNA wird auf den Weg gebracht und der hierfür zuständigen Verbandsversammlung vorgeschlagen. Für die

Verteilung der mittelbaren, förderfähigen Kosten sind im Einzelfall gesonderte Vereinbarungen zwischen Stadt und Landkreis Tübingen zu treffen.

Für die Verteilung der nicht förderfähigen Projektkosten sind im Einzelfall gesonderte Vereinbarungen zwischen Stadt und Landkreis Tübingen zu treffen. Nicht förderfähige Projektkosten in diesem Sinne sind lediglich Kosten, die für den Betrieb der RSB zwingend erforderlich sind. Darüber hinausgehende nicht förderfähige Kosten sind vollständig von der Stadt zu tragen.

Die städtebaulichen Ergänzungen und Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse anderer Verkehrsträger, vergleichbare Kosten nach den Kriterien in P2 der Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels sowie sonstige mittelbare Kosten sind durch die Stadt Tübingen zu tragen.

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.

§ 2 Betriebskosten

Die nach dem Finanzierungsschlüssel des ZV RSBNA ermittelten Betriebskostenanteile unterteilen sich in einen städtischen Anteil und in einen Anteil des Landkreises.

Stadt und Landkreis Tübingen vereinbaren hierfür folgende Kostenverteilung:

Stadt und Landkreis Tübingen tragen jeweils 50 Prozent des nach dem Finanzierungsschlüssel errechneten städtischen Anteils. Der Landkreis Tübingen trägt seinen nach dem Finanzierungsschlüssel ermittelten Betriebskostenanteil. Es findet keine Verrechnung von Kreisumlageanteilen der Stadt Tübingen auf die obige städtische 50-Prozent-Beteiligung statt.

NEU (eingefügt am 19.07.2021):

Sollte nach fünf Jahren Vollbetrieb der Regionalstadtbahn aufgrund der dadurch für die Stadt Tübingen entstehenden wirtschaftlichen Vorteile der dortige Zuwachs der Steuerkraft 10 Prozent über dem Zuwachs der Steuerkraft der anderen Städte und Gemeinden des Landkreises Tübingen liegen, so wird mit dem ausschließlichen Ziel, den Kostentragungsanteil der Stadt Tübingen zu erhöhen, über den Kostenschlüssel neu verhandelt.

Anlage 1 zur Drucksache DS 2021-4

Festlegungen zu Eckpunkten der Aufteilung der kommunal zu tragenden Kosten des Projekts Regional-Stadtbahn

Grundverständnis:

Die Regional-Stadtbahn ist das zentrale Infrastrukturprojekt der Region Neckar-Alb, das die Mobilität zukunftsfähig aufstellt. Ihre Vorteile kommen erst aus dem Gesamtnetz heraus vollständig zu tragen. Sie wird daher solidarisch durch die gesamte Region umgesetzt. Dieser Finanzierungsschlüssel wird von diesem Solidaritätsgedanken getragen. Gleichzeitig folgt er – um als fair empfunden zu werden – der Prämisse, am Projektnutzen für die einzelnen Partner ausgerichtet zu sein.

Festgelegte Eckpunkte:

Säule	Nr.	Thema	Festlegung
Allgemeine Projektkosten	A1	Umfasste Kosten	Die Säule „Allgemeine Projektkosten“ umfasst alle Kosten, die nicht direkt einzelnen Strecken oder Verkehrsleistungen zugeordnet werden können. Dies umfasst insbesondere, aber nicht ausschließlich: <ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Verwaltungskosten • Projektkoordination • Personalkosten des Zweckverbands • Aufträge für Gesamtprojekt (z.B. Standardisierte Bewertung; Erarbeitung Planungsgrundlagen) • Öffentlichkeitsarbeit
	A2	Aufteilung	Die allgemeinen Projektkosten werden zu gleichen Teilen auf die 6 Projektpartner Landkreis Reutlingen, Landkreis Tübingen, Zollernalbkreis, Stadt Reutlingen, Stadt Tübingen und Regionalverband Neckar-Alb aufgeteilt.
Planung & Bau	P1	Umfasste Kosten	Die Säule „Planung und Bau“ (P+B) umfasst alle kommunalen Zuschüsse und Ausgaben, die durch die Investition in den Streckenaus- und -neubau als erstmalige Aufwendungen anfallen. Dies umfasst insbesondere, aber nicht ausschließlich die kommunal zu tragenden Anteile an:

		<ul style="list-style-type: none"> • Den im GVFG förderfähigen Baukosten, solange diese nicht auf anderem Weg gedeckt werden • Den nicht-förderfähigen Baukosten • Den streckenbezogenen Planungskosten für alle Leistungsphasen • Den ergänzenden Gutachten für die Streckenplanung • Der streckenbezogenen externen Projektsteuerung
P2	Abgrenzung umfasste Kosten	Die Säule P+B umfasst nur die zum Bau der Stadtbahn notwendigerweise anfallenden Kosten. Nicht durch den Finanzierungsschlüssel umfasst werden Kosten, die aus städtebaulichen Gründen oder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse anderer Verkehrsträger anfallen. Die Umgestaltung von Haltestellenumfeldern im Sinne von Mobilitätsknotenpunkten ist durch den Finanzierungsschlüssel nicht umfasst und verbleibt als Aufgabe der jeweiligen Belegheitskommune im Rahmen der kommunalen Planungshoheit.
P3	Grundsätzliche Aufteilung, Solidarsockel	Bei den Investitionskosten wird jeweils ein Solidarsockel in Höhe von 30% solidarisch nach einem einheitlichen Schlüssel getragen. Die weiteren 70% der Investitionskosten werden auf die Projektpartner verteilt, auf deren Gebiet sich die jeweilige Neubau- bzw. Ausbaustrecke oder Maßnahme befindet (Anliegeranteil).
P4	Abgrenzung Strecken	<p>Ausbaustrecken im Sinne des Finanzierungsschlüssels sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg) • Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen) • Zollern-Alb-Bahn 1 (ZAB 1, Tübingen – Albstadt-Ebingen) • Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb) • Hohenzollernbahn (ZAB 2, Hechingen – Burladingen) <p>Neubau- und Reaktivierungsstrecken im Sinne des Finanzierungsschlüssels sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen) • Innenstadtstrecke Tübingen • Gomaringer Spange mit Ortsdurchfahrt Nehren (Reutlingen – Nehren) • Echaztalbahn mit Innenstadtstrecke Reutlingen und Alaufstieg (Reutlingen – Pfullingen – Engstingen)

		<p>Weitere Maßnahmen, auf die der Finanzierungsschlüssel in angepasster Form Anwendung findet, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Neu- und Umbau von Haltepunkten an der Neckar-Alb-Bahn im Rahmen der Regional-Stadtbahn und die zur Bedienung dieser Haltepunkte notwendigen Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität (vgl. P12) • Die Umbau- und Ausbaumaßnahmen in den zentralen Knotenbahnhöfen (vgl. P11)
P5	Abgrenzungsdefinition bei Zuordnung Baukosten zu Strecken	In den Ausbaurkosten der einzelnen Strecken sind jeweils alle Maßnahmen zu berücksichtigen, die zur Aufnahme des Verkehrsbetriebs in der gewünschten Taktdichte notwendig sind. Dies kann auch Kosten umfassen, die geographisch nicht direkt an der Strecke liegen, z.B. zur Kapazitätsausweitung auf angrenzenden Strecken oder zur Einbindung der Leit- und Sicherungstechnik.
P6	RVNA	Der Regionalverband Neckar-Alb trägt aufgrund seiner rechtlichen Rahmenbedingungen keine Kosten in der Säule Planung und Bau.
P7	Solidarsockel	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.
P8	Aufteilung Anliegeranteil	Der Anliegeranteil wird durch die Projektpartner getragen, auf deren Gebiet sich die jeweilige Neubau- bzw. Ausbaustrecke oder Maßnahme befindet. Falls sich eine Strecke/Maßnahme auf Gebiet mehrerer Partner befindet, so werden die Kosten jeder Einzelmaßnahme an der Strecke auf alle Streckenanlieger nach dem Nutzenanteil an der Strecke umgelegt. Der Nutzenanteil an der Strecke ermittelt sich als arithmetisches Mittel der jeweiligen Anteile an folgenden Parametern: <ul style="list-style-type: none"> • Einwohner im 500m-Radius um die jeweiligen Stationen • Anzahl der zusätzlichen Abfahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an den jeweiligen Stationen an einem Werktag • Streckenlänge auf jeweiliger Gemarkung
P9	Abgrenzungsdefinition Parameter Anliegeranteil	<ul style="list-style-type: none"> • Einwohner, die sich im Überschneidungsbereich der Radien um zwei Stationen befinden, werden jeweils nur der näheren Station zugeordnet, sodass eine doppelte Zählung ausgeschlossen ist. Die Einwohner um eine Station, die nicht eindeutig einer Strecke zugeordnet werden

		<p>können, werden jeweils derjenigen Strecke zugerechnet, die den erstmaligen Anschluss an das RSB-Netz herstellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die zusätzlichen Abfahrten an einer Station werden den Strecken so zugeordnet, dass keine Abfahrt bei mehreren Strecken berücksichtigt wird. Bei Knotenbahnhöfen sowie falls die neue Haltestelle eine bestehende Haltestelle ersetzt, werden die Abfahrten jeweils der Strecke zugeordnet, auf die sie führen bzw. der sie auch im Fall ohne Stadtbahn zugeordnet werden. Die Streckenlänge wird stets ab/bis Bahnhofsmittle berechnet (analog Kilometrierungsdefinition bei DB-Strecken). Dabei wird das jeweilige Hauptgleis betrachtet und etwaige abweichende Fahrtwege/Fahrtmöglichkeiten in den Bahnhofsbereichen werden nicht berücksichtigt. <p>Aus Anlage 1 ergibt sich die Abgrenzung für nach dem aktuellen Projekt-Planungsstand zu präzisierenden Zuordnungen.</p>
P10	Zu verwendende Datengrundlage Parameter Anliegeranteil	<ul style="list-style-type: none"> Die Einwohner im 500m-Radius werden durch Überschneidung des Radius um die Stationsmitte mit den räumlich aufgelösten Daten des jeweils aktuellen Zensus bestimmt. Für die initialen Berechnungen finden die Daten des 100m-Gitters des Zensus 2011 Anwendung. Die Anzahl der zusätzlichen Abfahrten im SPNV an den jeweiligen Stationen an einem Werktag wird im Vergleich des Falles nach Bau der Regional-Stadtbahn mit dem fiktiven Fall ohne Bau der Regional-Stadtbahn bestimmt. Hierzu wird der Ohnefall der Standardisierten Bewertung mit dem Mitfall der Standardisierten Bewertung verglichen. Für die initialen Berechnungen finden die Daten der Standardisierten Bewertung zum Förderantrag Modul 1 mit Stand 22.08.2018 sowie der aktuell in Abstimmung befindlichen Standardisierten Bewertung für das Gesamtnetz Anwendung (Stand noch zu definieren). Die Streckenlänge ergibt sich aus den Lageplänen der jeweiligen Infrastrukturplanungen. Für die initialen Berechnungen werden die Infrastrukturplanungen unterstellt, die der Standardisierten Bewertung zum Förderantrag Modul 1 mit Stand 22.08.2018 sowie der aktuell in Abstimmung befindlichen Standardisierten Bewertung für das Gesamtnetz (Stand noch zu definieren) zu Grunde liegen. Die Streckenlänge fließt auf 100m gerundet in die initialen Berechnungen ein.
P11	Sonderthema zentrale Knotenbahnhöfe	Da die zentralen Knotenbahnhöfe Reutlingen Hbf und Tübingen Hbf eine besondere Bedeutung für die Funktionalität und Stabilität des Gesamtnetzes haben, werden die in diesen zentralen

		<p>Knotenbahnhöfen entstehenden Kosten zu folgenden Anteilen getragen: Landkreis Reutlingen 20%, Landkreis Tübingen 20%, Zollernalbkreis 20%, Stadt Reutlingen 20%, Stadt Tübingen 20%</p> <p>Dies umfasst alle in diesen Knotenbahnhöfen anfallenden Umbaumaßnahmen inklusive der Herstellung weiterer Bahnsteiggleise, der Einbindung der auf den Knoten zulaufenden Strecken sowie der zur Einbindung notwendigen Systemwechselstellen, möglicher Geschwindigkeitserhöhungen und die Umbauten zur Herstellung der Barrierefreiheit. Ein Solidarsockel wird für die zentralen Knotenbahnhöfe nicht angewandt.</p> <p>Die Abgrenzung der zentralen Knotenbahnhöfe zu den Kosten der jeweiligen zulaufenden Strecken erfolgt auf Höhe des jeweiligen Einfahrtssignals. Falls kein Einfahrtssignal vorhanden ist, erfolgt die Abgrenzung an der ersten Weiche des Bahnhofsbereichs. Im Falle, dass zwischen Einfahrtssignal und Bahnsteig des Knotenbahnhofs noch eine weitere Station mit Fahrgastwechsel liegt, erfolgt die Abgrenzung mit Abschluss dieses Bahnsteigs, bzw. dem die Einfahrt in den zentralen Bahnhofsteil sichernden Zwischensignal.</p>
P12	Sonderthema Neckar-Alb-Bahn	<p>Die Stationen sowie Blockverdichtungen an der Neckar-Alb-Bahn Metzingen-Tübingen können keiner Ausbaustrecke zugeordnet werden, auf die die Methodik der anderen Strecken Anwendung finden kann. Der Anliegeranteil an diesen Stationen sowie weiteren Maßnahmen an dieser Strecke wird durch den jeweiligen Projektpartner getragen. Die im Bahnhof Metzingen notwendigen Umbauten zur Einbindung der Ermstalbahn für einen dichteren Takt werden dieser zugerechnet.</p>
P13	Sonderthema Abstellanlagen	<p>Abstellanlagen werden jeweils derjenigen Strecke zugerechnet, aufgrund deren (Aus-)Bau sie entstehen. Die zentralen Abstellanlagen am Standort der Werkstatt werden analog zu den Werkstattkosten über die Betriebskosten abgerechnet.</p>
P14	Sonderthema grenzüberschreitende Strecken	<p>Bei Strecken, die über das Verbandsgebiet hinausreichen, wird mit den externen kommunalen Partnern, auf deren Gebiet die Strecken verlaufen, ein Prozentsatz der Mitfinanzierung an der jeweiligen Strecke verhandelt. Dieser Prozentsatz wird auf die gesamten kommunal zu tragenden Kosten angewandt, sodass die externen Partner nicht durch den Solidarsockel profitieren.</p> <p>Kosten, die außerhalb des Verbandsgebiets anfallen und nicht durch externe Partner getragen werden, werden nach Grundsätzen der festgelegten Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels beim Solidarsockel und Anliegeranteil berücksichtigt.</p>

	P15	Sonderthema Bahnstufenmodernisierungsprogramm	Werden Haltestellen im Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Rahmen des Bahnstufenmodernisierungsprogramms II umgebaut, werden die kommunalen Anteile an diesen Investitionen über die Partner der Regional-Stadtbahn im Rahmen der Vereinbarungen zum Finanzierungsschlüssel P+B übernommen.
	P16	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Reutlingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Reutlingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Reutlingen getroffen werden.
	P17	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Tübingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Tübingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Tübingen getroffen werden.
Betrieb	B1	Umfasste Kosten	Die Säule „Betrieb“ umfasst alle kommunalen Zuschüsse und Ausgaben, die durch den Verkehrsbetrieb der Regional-Stadtbahn anfallen. Dies umfasst abzüglich von Landeszuschüssen und Fahrgeldeinnahmen insbesondere, aber nicht ausschließlich: <ul style="list-style-type: none"> • Entgelte fremde Infrastruktur • Instandhaltung und Betrieb der eigenen Infrastruktur • Personalkosten Fahrbetrieb • Finanzierung der Fahrzeuge • Instandhaltung Fahrzeuge und Kosten Werkstatt • Energiekosten • Verwaltungskosten: Leitstelle, Personal- & Fahrzeugplanung & Öffentlichkeitsarbeit für laufenden Betrieb
	B2	Räumliche, inhaltliche und zeitliche Abgrenzung der umfassten Verkehre	Dieser Finanzierungsschlüssel findet Anwendung auf alle Verkehre auf den Strecken nach §3 der Verbandssatzung, die unter dem Begriff Regional-Stadtbahn nach Umsetzung der Ausbauarbeiten auf den entsprechenden Strecken verkehren. Für die Verkehre, die im Verkehrsvertrag zu Modul 1 aktuell ausgeschrieben werden, findet der Finanzierungsschlüssel erst nach Auslaufen dieses Verkehrsvertrags Anwendung. Der Finanzierungsschlüssel findet keine Anwendung auf die in der Aufgabenträgerschaft

		des Landes verkehrenden Expresslinien im überregionalen Verkehr, insbesondere nicht auf die geplanten IRE, MEX und RE-Linien zwischen der Region und Stuttgart sowie darüber hinaus.
B3	Grundsätze der Aufteilung	Die Betriebskosten werden für jede Linie getrennt berechnet und nach Nutzen auf die Projektpartner umgelegt.
B4	RVNA	Der Regionalverband Neckar-Alb trägt aufgrund seiner rechtlichen Rahmenbedingungen keine Kosten in der Säule Betrieb.
B5	Definition Linien	Linien, die auf einem Großteil ihres Laufweges deckungsgleich mit anderen Linien sind (z.B. Verstärkerlinien), werden gemeinsam mit dieser Hauptlinie verrechnet. Einzelfahrten, die betrieblich oder verkehrlich eng mit einer anderen Linie verknüpft sind, werden dieser zugeordnet. Aus diesen Grundsätzen ergibt sich auf aktuellem Projektstand eine Abrechnung nach folgenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> • S1 Tübingen – Albstadt-Onstmettingen • S11 Tübingen – Mössingen • S2/S21/S12 Mössingen/Tübingen – Ohmenhausen – Reutlingen • S3/S31 Tübingen – Rottenburg – Horb • S4/S41 Tübingen – Entringen – Herrenberg • S5 Tübingen – Reutlingen – Pfullingen – Engstingen • S6 Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Pfullingen • S7 Hechingen – Burladingen
B6	Zur Aufteilung verwandte Parameter	Die Kosten der Linien werden anhand des Nutzenanteils der Einwohner der Projektpartner aufgeteilt (Wohnortprinzip). Der Nutzen der Einwohner wird bestimmt durch den Anteil an den jeweiligen Personenkilometern auf der Linie sowie dem jeweiligen Anteil an den Fahrgastzahlen der Linie im Verhältnis 80:20.
B7	Zu verwendende Datengrundlage Parameter	Zur Bestimmung der Parameter sollen jeweils die besten verfügbaren Daten verwendet werden, die einen Bezug zwischen Verkehrsleistung und Wohnort ermöglichen. Dabei kann z.B. auf Daten aus dem Ticketing, von Datenanbietern, aus Fahrgastzählungen und statistische Daten sowie auf Verkehrsmodelle zurückgegriffen werden.

	B8	Beteiligung der außerhalb des Gebiets des Zweckverbands liegenden Anlieger an den RSB-Linien	An den Betriebskosten von Linien, die über das Verbandsgebiet hinausreichen, sollen sich die externen kommunalen Partner, auf deren Gebiet die Strecken verlaufen, beteiligen. Hierzu sind jeweils gesonderte Vereinbarungen zu schließen.
	B9	Umgang mit Fahrgästen, deren Wohnort außerhalb der Region liegt	Bei der Parameterberechnung werden Verkehrsströme, die über das Verbandsgebiet hinausreichen und auch nicht durch gesonderte Vereinbarungen mit Linienanrainern abgedeckt sind, komplett dem Projektpartner zugerechnet, auf dessen Gebiet die Fahrt beginnt/endet.
	B10	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Reutlingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Reutlingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Reutlingen getroffen werden.
	B11	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Tübingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Tübingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Tübingen getroffen werden.

Anlage 1 zur Drucksache DS 2021-4

Abgrenzung Parameterzuordnung Planung und Bau (nach aktuellem Projekt-Planungsstand)

Grundsätze Zuordnung Stationen bei Parametern

Grundsätze für die Abgrenzung bei der Zuordnung von Stationen zu Strecken

- Erschlossene Einwohner:
 - Zuordnung erfolgt stets der nähergelegenen Haltestelle
 - Keine Einwohner werden doppelt gezählt
 - Falls nicht eindeutig ist, welcher Strecke die Einwohner im Einzugsbereich zuzuordnen sind, werden sie derjenigen Strecke zugeordnet, die den Anschluss an das RSB -Netz herstellt
- Zusätzliche Abfahrten im Schienenverkehr:
 - keine Abfahrt wird doppelt gezählt
 - Abfahrten werden immer der Strecke zugeordnet, auf der der bediente Haltepunkt liegt
 - Bei Knotenstationen sowie falls die neue Haltestelle eine bestehende Haltestelle ersetzt, werden die Abfahrten jeweils der Strecke zugeordnet, auf die sie führen/der sie auch im Fall ohne Stadtbahn zugeordnet werden
- Streckenlänge:
 - Es wird stets die Streckenlänge bis Bahnhofsmitte betrachtet
 - Es wird das Hauptgleis betrachtet, eventuell abweichende Fahrwege/Fahrtmöglichkeiten im Bahnhof werden außen vor gelassen
 - Die Gemarkungsgrenze kreuzt die Bahnlinie überall eindeutig (verläuft nie länger zwischen den beiden Gleisen)



Anzahl der Einwohner im Einzugsbereich III

- Abgrenzungsfragen:
 - Zuordnung zu welcher Strecke?

Station	Vorschlag Zuordnung
Ebingen Bf	Zollern-Alb-Bahn
Hechingen	Zollern-Alb-Bahn
Nehren Süd	Gomaringer Spange
Nehren (kaum Einwohner im Einzugsgebiet)	Zollern-Alb-Bahn
Mühlbachacker	Aufspaltung: südöstliche zu ZAB, nordwestliche zu ONB
Tübingen Hbf	Neckar-Alb-Bahn
Herrenberg	Ammertalbahn, alternativ: nicht betrachten
Horb	Obere Neckarbahn, alternativ: nicht betrachten
Bösmannsacker	Neckar-Alb-Bahn
Reutlingen West	Neckar-Alb-Bahn
Reutlingen Hbf (mit Listplatz, Postareal)	Neckar-Alb-Bahn
RT-Berufsschulzentrum	Echaztal
Metzingen	Neckar-Alb-Bahn

Anzahl zusätzliche Abfahrten II

- Abgrenzungsfragen:
 - Zuordnung zu welcher Strecke?

Station	Vorschlag Zuordnung
Ebingen Bf	nach Richtung
Hechingen	nach Richtung
Nehren Süd	Gomaringer Spange
Nehren (negative zusätzliche Abfahrten)	Zollem-Alb-Bahn
Mühlbachäcker	Aufspaltung: südöstliche zu ZAB, nördliche zu ONB
Tübingen Hbf	nach Richtung
Bösmannsäcker	Nach Linie
Reutlingen West	Nach Linie
Reutlingen Hbf (mit Listplatz, Postareal)	nach Richtung
RT-Berufsschulzentrum	Echaztal
Metzingen	nach Richtung

Streckenlänge auf der Gemarkung

- Streckenlänge wird streckenscharf anhand der Kilometrierung auf Hektometer genau Gemarkung zugeteilt
- Berechnung erfolgt immer ab Bahnhofsmitte (DB-Standard) bzw. Mitte Bahnsteig bei BOSTrab-Haltestellen
- Abgrenzungsfragen:
 - Kurve von Schulzentrum Hönisch nach Dußlingen (bis Weiche) wird einbezogen
 - Kurve im Gleisdreieck Hönisch (für Fahrten Gomaringen <-> Dußlingen) wird aufgrund geringer Länge nicht einbezogen (Teil „Bahnhofsanlagen“ Schulzentrum)
 - Abschnitt Reutlingen Hbf Abzw. in Karlstraße bis Berufsschulzentrum (Variante Listplatz) wird bei Echaztal einbezogen
 - Grenze zwischen Echaztal und Gomaringer Spange in Bahnsteigmitte Haltestelle Postareal
 - Unterstellte Varianten (in Beispielrechnungen) analog Standi:
 - Lederstraße
 - Pfullingen alte Bahntrasse
 - keine Verlängerung in Engstingen
 - Tübingen WHO westlich, Morgenstelle Var. 2
 - Ortsdurchfahrt Nehren

