

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband

Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Freiherr-vom-Stein-Str. 16 · 72116 Mössingen

Herrn Landrat
Joachim Walter
Landkreis Tübingen

Herrn Oberbürgermeister
Boris Palmer
Universitätsstadt Tübingen

Name: **Prof. Dr. Tobias Bernecker**
Telefon: +49(0)7473-91892-0
Telefax: +49(0)7473-91892-99
E-Mail: tobias.bernecker@rvna.de

Datum 5. April 2023

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb: Umsetzung des Finanzierungsschlüssels Vermittlungsvorschlag

1. Anlass

Mit Schreiben vom 31.03.2023 haben der Landrat des Landkreises Tübingen und der Oberbürgermeister der Universitätsstadt Tübingen den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb um einen Vermittlungsvorschlag zur Ausgestaltung des Punktes „Zusatzvereinbarung zwischen Stadt/Landkreis Tübingen“ im Eckpunktepapier zum Finanzierungsschlüssel der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gebeten.

2. Grundlagen des Finanzierungsschlüssels

Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb hat in der Verbandsversammlung am 28.07.2021 einen einvernehmlich zwischen allen Verbandsmitgliedern ausgehandelten Finanzierungsschlüssel für Planung, Bau und Betrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb beschlossen (DS (ZV RSBNA) 2021-4). Er berücksichtigt die Interessen aller Verbandsmitglieder im Sinne von drei Leitsätzen:

- 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.

Gleichzeitig hat der Beschluss zum Finanzierungsschlüssel die Möglichkeit offengelassen, dass zwischen der Stadt Reutlingen und dem Landkreis Reutlingen sowie zwischen der Universitätsstadt Tübingen und dem Landkreis Tübingen ergänzende Vereinbarungen über die Kostenteilung im Innenverhältnis geschlossen werden können, um dem besonderen Verhältnis zwischen den beiden kreisangehörigen Städten als Verbandsmitglieder und dem jeweiligen Landkreis gerecht zu werden.

3. Ergänzungsvereinbarung zwischen Stadt Reutlingen und Landkreis Reutlingen

Stadt und Landkreis Reutlingen haben zeitgleich mit den Beschlüssen zum Finanzierungsschlüssel von der Möglichkeit einer Ergänzungsvereinbarung Gebrauch gemacht und eine ergänzende Regelung für die Anliegeranteile auf der Gemarkung der Stadt Reutlingen getroffen. Sie baut darauf auf, dass die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb als Gesamtprojekt ihren Nutzen für die direkten Anliegerkommunen ebenso wie für den gesamten ÖPNV im Landkreis entfaltet. Vor diesem Hintergrund haben Anliegerkommunen und Landkreis vereinbart, sich gemeinsam an den Kosten aller Strecken (Anliegeranteil) zu beteiligen. Dies gilt insbesondere auch für die Strecke durch die Innenstadt von Reutlingen, von der positive Wirkungen auf den gesamten Landkreis ausgehen.

Im Ergebnis beteiligt sich der Landkreis Reutlingen mit 50 % an den städtischen Kosten (Anliegeranteil) für Planung und Bau gemäß Finanzierungsschlüssel und mit 30 % an dem von der Stadt Reutlingen zu tragenden Anteil am Betriebskostendefizit.

4. Vermittlungsvorschlag für die Universitätsstadt Tübingen und den Landkreis Tübingen

Die Betrachtung der Situation für Stadt und Landkreis Tübingen muss in zwei Szenarien erfolgen. Im bis 2021 geplanten Gesamtnetz der Regional-Stadtbahn, d.h. mit Strecken durch die Stadt in Reutlingen und Tübingen, sind die Verhältnisse zwischen Stadt und Landkreis in Tübingen vergleichbar gelagert wie in Reutlingen. Daher erscheint in diesem Szenario für eine Zusatzvereinbarung zwischen Stadt und Landkreis Tübingen aufgrund der Vergleichbarkeit der Verhältnisse auch eine vergleichbare Lösung wie in Reutlingen zielführend, d.h. eine Beteiligung des Landkreises an den Kosten auf Gemarkung der Stadt Tübingen

- in Höhe von 50 % an den städtischen Kosten (Anliegeranteil) für Planung und Bau,
- in Höhe von 30 % des von der Stadt zu tragenden Betriebskostendefizits.

Hingegen erscheint für das angepasste Gesamtnetz nach dem Bürgerentscheid vom 26.09.2021, d.h. ohne Strecke durch die Innenstadt von Tübingen, eine Reduzierung der Beteiligung des Landkreises an den Anliegeranteilen sachgerecht.

Dies gilt einerseits für Planung und Bau, da ohne Strecke durch die Stadt kein Neubauabschnitt auf Gemarkung Tübingen realisiert wird. Damit sinken nicht nur die absoluten Investitionskosten. Auch der Nutzen, den die Regional-Stadtbahn für den gesamten ÖPNV im Landkreis entfaltet, reduziert sich um rund die Hälfte.

Andererseits gilt dies auch für die Betriebskosten. Das jährliche städtische Defizit sinkt ohne Strecke durch die Stadt auf weniger als die Hälfte des – selbst bei Beteiligung des Landkreises – mit einer solchen Strecke durch die Stadt zu finanzierenden Betrags.

Daher bietet sich für das Szenario ohne Strecke durch die Stadt folgende Lösung zwischen Landkreis und Stadt Tübingen als sachgerecht an:

- Eine Beteiligung des Landkreises Tübingen in Höhe von 25 % an den städtischen Kosten (Anliegeranteil) für Planung und Bau.
- Keine Beteiligung des Landkreises Tübingen am städtischen Betriebskostendefizit.

5. Finanzielle Auswirkungen

Im Ergebnis (mit Berücksichtigung des Anteils der Universitätsstadt Tübingen an der Kreisumlage) würde sich der Landkreis Tübingen im Fall ohne Strecke durch die Stadt (d.h. im aktuellen Netz) nach

dem Vermittlungsvorschlag gegenüber dem Finanzierungsschlüssel mit zusätzlich 3,29 Mio. EUR an den städtischen Kosten für Planung und Bau (Anliegeranteil) beteiligen:

ohne Strecke durch die Stadt	Kommunaler Anteil LK Tü	Davon Anteil Stadt Tü (45 % Kreisumlageanteil)	Anliegeranteil Stadt Tü	Gesamtanteil Stadt Tü	Saldo Beteiligung
Finanzierungsschlüssel	63,55	28,60	23,92	52,52	3,29
Vermittlungsvorschlag	69,53	31,29	17,94	49,23	

Für den Fall mit Strecke durch die Stadt (wiederum mit Berücksichtigung der Kreisumlage-Anteile) würde sich der Landkreis Tübingen nach dem Vermittlungsvorschlag an der Realisierung der Regionalstadtbahn auf Gemarkung Tübingen gegenüber dem Finanzierungsschlüssel mit zusätzlich 17,32 Mio. EUR an den städtischen Kosten für Planung und Bau (Anliegeranteil) beteiligen:

mit Strecke durch die Stadt	Kommunaler Anteil LK Tü	Davon Anteil Stadt Tü (45 % Kreisumlageanteil)	Anliegeranteil Stadt Tü	Gesamtanteil Stadt Tü	Saldo Beteiligung
Finanzierungsschlüssel	74,91	33,71	62,99	96,70	17,32
Vermittlungsvorschlag	106,41	47,88	31,50	79,38	

Die Höhe der zusätzlichen Beteiligung des Landkreises Tübingen am städtischen Betriebskostendefizit für den Fall einer Strecke durch die Stadt beläuft sich für den in Finanzierungsschlüssel betrachteten Fall „Gutes Angebot“ und unter Berücksichtigung der Kreisumlage-Anteile der Stadt Tübingen nach dem Vermittlungsvorschlag gegenüber dem Finanzierungsschlüssel auf 800.000 Euro jährlich:

mit Strecke durch die Stadt	Betriebskostendefizit LK Tü	Davon Anteil Stadt Tü (45 % Kreisumlageanteil)	Betriebskostendefizit Stadt Tü	Gesamtdefizit Stadt Tü	Saldo Beteiligung
Finanzierungsschlüssel	4,8	2,2	4,2	6,4	0,8
Vermittlungsvorschlag	6,1	2,7	2,9	5,6	
<i>zum Vergleich: ohne Strecke durch die Stadt</i>	4,2	1,9	1,4	3,3	

Alle Zahlenwerte geben den Preisstand 2016 wieder, der auch dem Finanzierungsschlüssel zugrunde liegt. Dynamisiert auf das Jahr 2022 läge die Höhe der zusätzlichen Beteiligung des Landkreises nach dem Vermittlungsvorschlag

- im Szenario ohne Strecke durch die Stadt bei einmalig 4,15 Mio. EUR,
- im Szenario mit Strecke durch die Stadt bei einmalig 21,82 Mio. EUR und zusätzlich bei einer jährlichen Übernahme eines Betriebskostendefizit-Anteils in Höhe von 925.000 EUR.

Die zusätzliche Beteiligung des Landkreises Tübingen an den Planungs- und Baukosten wäre mit Umsetzung der Stufe 2 grundsätzlich sowohl als Einmalzahlung an die Universitätsstadt Tübingen leistbar, als auch in Form einer jährlich anfallenden Zins- und Tilgungsumlage an den Zweckverband.

Letztgenannte Option bedingt die vollständige Einarbeitung der Zusatzvereinbarung in die anstehende Änderung der Verbandssatzung. Stadt und Landkreis Reutlingen haben gegenüber dem ZV RSBNA im Rahmen der Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels den Wunsch geäußert, von dieser Möglichkeit Gebrauch machen zu wollen, was eine solche Lösung auch für Tübingen nahelegt, ohne sie aber verpflichtend zu machen. nach dem Vermittlungsvorschlag