



für den Ausschuss für technische
Fragen und Umweltschutz
-nichtöffentlich-

für den Verwaltungsausschuss
-nichtöffentlich-

für den Kreistag
-öffentlich-

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Weiteres Vorgehen zum Modul 1

Beschlussvorschlag:

1. Die Planungen für Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden bis zum Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses fortgesetzt. Voraussetzung dafür ist, dass das Land folgende Finanzierungsperspektive für Modul 1 erklärt:
 - Das Land stellt die Kofinanzierung des Projekts in Höhe von 20 % der zuwendungsfähigen Kosten sicher.
 - Das Land verpflichtet sich bereits heute zur Übernahme der Finanzierungsrisiken durch ausfallende Bundesmittel für den DB-Abschnitt Tübingen - Metzingen (2019-Risiko; 60%-Risiko).
 - Falls das bestehende GVFG-Bundesprogramm verlängert oder ein neues Programm auf Bundes- oder Landesebene als Nachfolgeregelung zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastrukturvorhaben beschlossen wird, sichert das Land zu, unmittelbar nach der Neuregelung über eine Finanzierungsabsicherung des Moduls 1 in Gespräche mit der kommunalen Seite einzutreten und Modul 1 mit erster Priorität zu berücksichtigen.
 - Diese Finanzierungsperspektive des Landes ist unabhängig von einer Umsetzung des Moduls 1 bis zum Jahr 2019.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, unter den in Ziffer 1 genannten Voraussetzungen, die erforderlichen Regelungen für die Planungsphase II (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) abzuschließen.
3. Die anteiligen Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Landkreis Reutlingen belaufen sich für die kommunale Seite auf insgesamt 2.150.000 EUR netto. Der Landkreis beteiligt sich mit 920.000 EUR netto an diesen reinen Planungskosten. Daneben werden noch weitere Gutachter- und Nebenkosten anfallen. In den Haushaltsjahren 2015 und 2016 werden dafür notwendige Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 1,0 Mio. EUR eingeplant. Auf das Haushaltsjahr 2015 entfallen 750.000 EUR.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand Vorplanung und Umweltverträglichkeitsstudie: 460.000 EUR Teilhaushalt 7 - Produktgruppe 51.10	Anteil Landkreis: 200.000 EUR zur Verfügung stehende HH-Mittel Haushaltsjahr 2013: 60.000 EUR Haushaltsjahr 2014: 170.000 EUR
Gesamtaufwand/Gesamtinvestition Folgejahre 2015 ff. 2.150.000 EUR netto Planungsphase II - Entwurfs- und Genehmigungsplanung inkl. weiterer Nebenkosten für Gebühren, Gutachter, fahrplantechnische Untersuchung usw. Teilhaushalt 7 - Produktgruppe 54.70	Anteil des Landkreises: 1,0 Mio. EUR Haushaltsjahr 2015: 750.000 EUR Haushaltsjahr 2016: 250.000 EUR

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 28. Juli 2014 die Verwaltung beauftragt, mit der Landesregierung weitere Verhandlungen über eine faire Risikoverteilung zu führen. Dabei erwartete der Kreistag, dass das Land - wie in anderen Projekten - eine Endfinanzierungsgarantie für die DB-Teile von Modul 1 übernimmt. Außerdem forderte der Kreistag, dass das Risiko einer geringeren Bundesförderung fair zwischen Land und Kommunen aufgeteilt wird.

Die Gespräche mit Vertretern des Verkehrsministeriums und des Finanzministeriums über die mit dem Regional-Stadtbahn-Projekt verbundenen Finanzierungsrisiken wurden im September und Oktober intensiv geführt. Ergebnis der Gespräche ist, dass das Land bereit ist, das Risiko beim DB-Anteil sowohl auf der Zeitschiene als auch bei einem möglichen Abschlag der Bundesförderung abzusichern. In einem weiteren Gespräch mit Finanzminister Dr. Schmid MdL und Verkehrsminister Hermann, das am 15. Oktober 2014 stattfand, war das Land nicht bereit, sich zum jetzigen Zeitpunkt am Risiko für den kommunalen Teil der Regional-Stadtbahn zu beteiligen. Stattdessen schlug das Land den Abschluss einer gemeinsamen Erklärung zur Umsetzung der Regional-Stadtbahn vor - vergleiche Anlage 1.

Die Verwaltung schlägt vor, die Planungen für Modul 1 bis zum Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses fortzusetzen. Dies allerdings nur unter den in Ziffer 1 des Beschlussvorschlages genannten Voraussetzungen.

Die anteiligen Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Landkreis Reutlingen belaufen sich auf 2.150.000 EUR netto. Diese Kosten teilen sich der Landkreis und die Anliegerkommunen. Die notwendigen Haushaltsmittel, die der Landkreis für die Fortführung der Planung einschließlich weiterer Gutachter- und Nebenkosten benötigt, werden in die Haushalte 2015 und 2016 eingeplant. Es wird davon ausgegangen, dass dafür ein Betrag von insgesamt 1,0 Mio. EUR anfallen wird.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Förderung durch den Bund

Das Bundes-GFVG läuft bekanntermaßen im Jahre 2019 aus. Nach wie vor ist es nicht bekannt, ob es ab 2020 zu einer Verlängerung des bestehenden GVFG-Bundesprogramms kommt, ob es ein neues Programm auf Bundesebene geben wird oder es bei den Ergebnissen der Bund-Länder-Finanzkommission und damit bei einer

Entflechtung bleibt.

Der Rechnungshof Baden-Württemberg hat sich Anfang Juni 2014 in einer Beratenden Äußerung mit der „Förderung von großen Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr“ auseinandergesetzt. In der Beratenden Äußerung heißt es wie folgt: „Von den 2013 bis 2019 auf die alten Länder entfallenden 1,8 Mrd. EUR würde Baden-Württemberg nach der Momentaufnahme des GVFG-Bundesprogramms vom August 2013 für die vordringlich in das Programm aufgenommenen Vorhaben 1,03 Mrd. EUR benötigen. Dies entspricht mehr als der Hälfte der für die alten Länder bis 2019 verfügbaren Bundesfinanzhilfen. Dessen ungeachtet beabsichtigt das Land, drei weitere Vorhaben für das GVFG-Bundesprogramm anzumelden. Damit wären 1,33 Mrd. EUR an Bundesfinanzhilfen erforderlich. Baden-Württemberg müsste bei einem Fördersatz von 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben ab 2014 je Jahr Bundesfinanzhilfen von 200 Mio. EUR erhalten. Angesichts des überzeichneten GVFG-Bundesprogramms ist dies unwahrscheinlich. Es ist nach Auffassung des Rechnungshofs nicht seriös, auf der Basis einer Finanzierung weiter zu planen, die sehr wahrscheinlich nicht realisierbar ist.“

Der Rechnungshof weist auch darauf hin, dass angesichts der vielen von Baden-Württemberg gemeldeten Großvorhaben im GVFG-Bundesprogramm nicht alle Mittelanforderungen erfüllt werden können. Die Schlussfolgerung des Rechnungshofs: „Vielmehr werden große finanzielle Lasten beim Land - derzeit zumindest für DB-Vorhaben - und bei den Vorhabenträgern in die Zukunft verschoben. Um weitere Verpflichtungen zu vermeiden, empfiehlt der Rechnungshof, neue Vorhaben für das GVFG-Bundesprogramm erst anzumelden, wenn eine Nachfolgeregelung vorliegt.“

Der Bericht des Rechnungshofs war auch Gegenstand einer Debatte im Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft am 10. Juli 2014. Im Rahmen dieser Debatte hat Verkehrsminister Hermann folgendes ausgeführt: „Bei der bekannten Projektliste, die vor anderthalb Jahren beschlossen worden sei, gelte die Regelung „bis zu 60 %“ (redaktioneller Hinweis: Bundesförderung). Nach einem weiteren Beschluss der Kommission für Haushalt und Verwaltungsstruktur sowie des Kabinetts müsse bei Kürzungen so gesteuert werden, dass davon die zuletzt hinzugekommenen Projekte - das Heidelberger Mobilitätsnetz und die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - zuerst von diesem Risiko betroffen sind“ (Landtag von Baden-Württemberg, Drucksache 15/5442, Seite 6).

2. Förderung durch das Land

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 28. Juli 2014 die Verwaltung beauftragt, mit der Landesregierung weitere Verhandlungen über eine faire Risikoverteilung zu führen. Dabei erwartete der Kreistag, dass das Land - wie in anderen Projekten - eine Endfinanzierungsgarantie für die DB-Teile von Modul 1 übernimmt. Außerdem forderte der Kreistag, dass das Risiko einer geringeren Bundesförderung für die kommunalen Streckenabschnitte fair zwischen Land und Kommunen aufgeteilt werden muss.

Mit dem Land wurde am 25. September 2014 ein Gespräch dazu geführt. Teilgenommen haben die beiden Ministerialdirektoren Dr. Lahl vom Verkehrsministerium und Schumacher vom Finanzministerium sowie die Landräte der Landkreise Reutlingen und Tübingen und die Oberbürgermeisterin/der Oberbürgermeister der Städte Reutlingen und Tübingen. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass die Landesregierung bereit ist, eine Endfinanzierungsgarantie für die DB-Anteile an der Strecke zu übernehmen. Damit erfolgt eine Absicherung für den Fall des Verlusts an Bundeszuschüssen, wenn Teile des DB-Anteils nicht fristgerecht bis Ende 2019 fertiggestellt werden und wenn der Finanzierungsanteil des Bundes für die DB-Strecke unter die Höhe von 60 % der förderfähigen Kosten sinkt. Eine Zusage über eine Risikoverteilung des kommunalen Anteils des Projekts wurde nicht gegeben.

In einem weitergehenden Gespräch am 15. Oktober 2014, das mit den beiden Ministern Dr. Schmid MdL und Hermann geführt wurde, hat die kommunale Seite einmal mehr dargelegt, dass es in Baden-Württemberg nach derzeitiger Kenntnis kein mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vergleichbares Projekt gibt. Das Besondere des Regional-Stadtbahn-Projekts ist, dass der kommunale Teil mit Ammertal- und Ermstalbahn untrennbar mit dem DB-Anteil verbunden ist. Der DB-Anteil beinhaltet - neben neuen Haltepunkten an der Neckartalbahn - umfangreiche Maßnahmen in den beiden Bahnhöfen Metzingen und Tübingen; diese Maßnahmen sind zwingende Voraussetzung dafür, dass die Elektrifizierung und der Halbstundentakt von Ammertal- und Ermstalbahn möglich wird. Der verkehrliche Nutzen des Regional-Stadtbahn-Projekts wird nur erschlossen, wenn alle drei Teile realisiert werden. Nur durch die Zusammenschau aller drei Teile ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Indikator von > 1 für das Modul 1 der Regional-Stadtbahn. Außerdem ist die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb derzeit das einzige Projekt im Land, für das eine gemeinsame Standardisierte Bewertung für den kommunalen und den DB-Anteil erarbeitet wurde. Auch der Teilrahmenantrag für Modul 1 wurde für alle drei Teile gemeinsam beim Land gestellt.

Trotz dieses Alleinstellungsmerkmals sieht die Landesregierung keine Möglichkeit, in eine verbindliche Absicherung ausfallender Bundesmittel für den kommunalen Teil des Regional-Stadtbahn-Projektes einzusteigen. Das Land hat stattdessen den Abschluss einer gemeinsamen Erklärung - vergleiche Anlage 1 - vorgeschlagen.

3. Das kommunale Kostenrisiko

Zum Zeitpunkt der Kreistagsbehandlung im Juli 2014 beruhte die Kostenschätzung für Modul 1 bei einzelnen Gewerken noch auf Annahmen. Diese wurden zwischenzeitlich überprüft. Die Kostenschätzung wurde dadurch belastbarer. Danach ergeben sich Investitionskosten für Modul 1 in Höhe von 88,8 Mio. EUR (+ 4,1 Mio. EUR) sowie Planungskosten in Höhe von 16,3 Mio. EUR.

	<i>Kosten</i>	<i>Gesamtkosten</i>	<i>Kostensituation Landkreis RT</i>
<i>I.</i>	<i>Planungskosten insgesamt</i>	16,3 Mio. EUR	5,5 Mio. EUR
<i>Ia</i>	davon nicht zuwendungsfähig	15,4 Mio. EUR	5,2 Mio. EUR
<i>Ib</i>	davon zuwendungsfähig	0,9 Mio. EUR	0,3 Mio. EUR
<i>II.</i>	<i>Investitionskosten insgesamt</i>	88,8 Mio. EUR	29,8 Mio. EUR
<i>IIa</i>	davon Ermstalbahn	17,5 Mio. EUR	17,5 Mio. EUR
<i>IIb</i>	davon DB-Anteil	23,7 Mio. EUR	12,3 Mio. EUR
<i>II c</i>	davon Ammertalbahn	47,6 Mio. EUR	----
<i>III.</i>	<i>Nicht zuwendungsfähige Kosten - ca. 5 % aus II.</i>	4,4 Mio. EUR	1,5 Mio. EUR

IV.	<i>Kommunaler Anteil an zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 20 % aus Summe Ib + II. ./I. III.</i>	17,1 Mio. EUR	5,7 Mio. EUR
V.	<i>Kommunaler Anteil (Ia. + III. + IV.)</i>	36,9 Mio. EUR	12,4 Mio. EUR
VI.	<i>Landesanteil an den zuwendungsfähigen Kosten - 20 % aus Summe Ib + II. ./I. III.</i>	17,1 Mio. EUR	5,7 Mio. EUR
VII.	<i>Bundesanteil an den zuwendungsfähigen Kosten - 60 % aus Summe aus Ib + II. ./I. III.</i>	51,1 Mio. EUR	17,2 Mio. EUR
	davon Ermstalbahn	10,0 Mio. EUR	10,0 Mio. EUR
	davon DB-Anteil	13,6 Mio. EUR	7,2 Mio. EUR
	davon Ammertalbahn	27,5 Mio. EUR	----
VIII.	<i>Summe Planung und Investitionen</i>	105,1 Mio. EUR	35,3 Mio. EUR

Für den Landkreis und seine Gemeinden ergeben sich auf jeden Fall Kosten in Höhe von 12,4 Mio. EUR (vergleiche Ziffer V.). Hinzu kommen noch die Kosten, die entstehen, wenn die Bundesförderung für den kommunalen Anteil ganz oder teilweise ausfällt. Dies betrifft den Bundesanteil an der Ermstalbahn, da das Land für den DB-Anteil eine Ausfallgarantie übernehmen wird. Für den Fall, dass statt 60 % nur 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden, muss die kommunale Seite weitere 1,7 Mio. EUR aufwenden; bei einem Abschlag von 20 % sind dies 3,4 Mio. EUR und bei einer Förderquote von nur 30 % ergibt sich ein zusätzliches Kostenrisiko von 5,1 Mio. EUR. Welches Kostenrisiko sich letztlich realisieren wird, steht erst nach der abschließenden Entscheidung über den Fördersatz im Jahr 2019 fest.

Die Verwaltung hat mit den Anliegerkommunen eine Aufteilung der Kosten für Vorplanung sowie Entwurfs- und Genehmigungsplanung vereinbart. Diese Kostenaufteilung orientierte sich an den in der Vergangenheit gemeinsam realisierten Maßnahmen auf der Ermstalbahn sowie den Kosten für den Bau neuer Haltepunkte. Danach entfallen auf den Landkreis 43 %, auf die Stadt Bad Urach 13 %, auf die Gemeinde Dettingen 13 %, auf die Stadt Metzingen 19 % und auf die Stadt Reutlingen 11 %. Es spricht viel dafür, diese Kostenaufteilung auch für eine eventuelle Ausführungsplanung beizubehalten. Dagegen wurde mit den Anliegerkommunen noch nicht besprochen, nach welchem Schlüssel die Investitionskosten aufgeteilt werden.

4. Verkehrlicher Nutzen von Modul 1 für den Landkreis Reutlingen

Bei der Realisierung von Modul 1 werden bis zu 2.700 zusätzliche Fahrgäste erwartet. Für den Landkreis Reutlingen bedeutet dies bis zu 1.500 zusätzliche Fahrgäste, wenn alle drei vorgesehenen Haltepunkte kommen. Das Betriebskonzept für Modul 1 lässt aber voraussichtlich nicht die Realisierung aller drei Haltepunkte im Landkreis Reutlingen zu. Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung wurden verschiedene Haltstellen-Varianten untersucht. Die Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) liegen derzeit zwischen 1,06 und 1,12. Eine abschließende Prüfung des NKI wird erst erfolgen, wenn die fahr-

plantechnische Untersuchung und die damit verbundene Testierung des Betriebskonzeptes durch DB Netz vorliegt. Dann wird auch die erhöhte Kostenschätzung in den NKI einfließen. Sollte nur der Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker realisiert werden können, dann sind nur noch ca. 1.000 zusätzliche Fahrgäste zu erwarten.

5. Nächster Planungsschritt: Entwurfs- und Genehmigungsplanung unter Berücksichtigung aller drei Haltepunkte im Landkreis Reutlingen

Die Verwaltung schlägt vor, die Planungen für Modul 1 der Regional-Stadtbahn bis zum Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung fortzusetzen. Dies allerdings nur unter den im Beschlussvorschlag Ziffer 1 genannten Voraussetzungen, um deren Bestätigung Herr Finanzminister Dr. Schmid MdL schriftlich gebeten wurde - vergleiche Anlage 2. Das Antwortschreiben liegt noch nicht vor. Dagegen können die Fragen einer Vergabe der Ausführungsplanung sowie einer Ausschreibung von Betriebsleistungen angesichts der unklaren Förderperspektive derzeit keine Rolle spielen.

Die anteiligen Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Landkreis Reutlingen belaufen sich auf 2.150.000 EUR. Es ist geplant, dass vorerst alle drei Haltepunkte im Landkreis Reutlingen in diese Planungsphase mit einbezogen werden. Neben den reinen Planungskosten fallen noch weitere Nebenkosten, wie z. B. die Gebühren für die Planfeststellung an. Der Anteil des Landkreises dafür wird in den Haushaltsjahren 2015 und 2016 auf 1 Mio. EUR veranschlagt.

Die Verwaltung hält es bei Abwägung der Chancen und Risiken für verantwortbar, diesen Betrag für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung aufzubringen. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist Voraussetzung für das Planfeststellungsverfahren, das mit dem Planfeststellungsbeschluss endet. Der Planfeststellungsbeschluss gilt als Baurecht und hat eine Bestandskraft von zehn Jahren; diese Bestandskraft kann auf Antrag um maximal fünf weitere Jahre verlängert werden. Der Planfeststellungsbeschluss ist Voraussetzung dafür, dass ein Finanzierungsantrag gestellt werden kann.

Falls das bestehende GVFG-Bundesprogramm verlängert oder ein neues Programm auf Bundes- oder Landesebene als Nachfolgeregelung zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastrukturvorhaben beschlossen wird, hätten wir mit dem Planfeststellungsbeschluss also bereits ein Baurecht und wären damit „in den Startlöchern“. Wenn wir dagegen den Planungsprozess nun aussetzen, müssen wir - wenn Klarheit besteht hinsichtlich der künftigen Fördermöglichkeiten auf Bundes- oder Landesebene - zunächst einmal die Entwurfs- und Genehmigungsplanung und daran anschließend das Planfeststellungsverfahren durchführen. Dies würde einen zeitlichen Verzug von mindestens zwei bis zweieinhalb Jahren bedeuten.

Die Aussetzung des Planungsprozesses zum jetzigen Zeitpunkt hätte aber noch einen weiteren wichtigen Nachteil: Beschlussvorschlag Ziffer 1 sieht vor, dass für den Fall, dass die künftige ÖPNV-Förderperspektive klar ist, das Land zusichert, über eine Finanzierungsabsicherung des Moduls 1 in Gespräche mit der kommunalen Seite einzutreten und Modul 1 mit erster Priorität zu berücksichtigen. Wenn das Land diese Zusicherung - wie von uns gefordert - erklärt, wäre dies eine günstige Ausgangsbedingung für die Entscheidung, ob wir das Modul 1 der Regional-Stadtbahn weiterbetreiben oder nicht.

6. Fertigstellungszeitpunkt 2019

Der erhoffte Förderbescheid des Bundes wird lediglich einen Förderrahmen „bis zu 60 %“ der förderfähigen Kosten bewilligen. Nachdem der endgültige Fördersatz nach dem Bundes-GVFG erst mit der Abrechnung im Jahr 2019 feststehen wird, können weitere Planungsschritte, die über den Planfeststellungsbeschluss hinausgehen, vorerst nicht beauftragt werden.

Im Jahr 2015 hätte nach dem aktuellen Zeitplan die Ausführungsplanung beauftragt werden müssen. Zudem müsste bereits 2015 die Frage angegangen werden, wie der Betrieb ab 2019 gestaltet wird (eigene Fahrzeuge oder Ausschreibung der Verkehrsleistung). Beides ist ohne eine Endfinanzierungsgarantie des Landes im Jahr 2015 nicht machbar. Damit steht fest, dass bei unveränderter Haltung des Landes in dieser Frage eine Fertigstellung bis 2019 ausgeschlossen ist.

Die Planung kann also möglicherweise erst im Rahmen einer Nachfolgeregelung zum Bundes-GVFG Wirksamkeit erlangen. Deshalb werden wir unmittelbar nach der Neuregelung der Förderung das Gesprächsangebot des Landes aufgreifen.