



für den Ausschuss für technische
Fragen und Umweltschutz
-nichtöffentlich-

für den Kreistag
-öffentlich-

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Weiteres Vorgehen zum Modul 1

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag unterstreicht einmal mehr das hohe Interesse an einer Realisierung von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Er weist jedoch darauf hin, dass eine Realisierung des Projekts entscheidend davon abhängt, dass das Finanzierungsrisiko für die kommunale Seite verantwortbar ist. Der Kreistag fordert deshalb die Landesregierung auf, zeitnah mit den betroffenen Kommunen eine faire Risikoverteilung zu vereinbaren. Dabei erwartet der Kreistag, dass das Land - wie in anderen vergleichbaren Projekten - eine Endfinanzierungsgarantie für die DB-Teile von Modul 1 übernimmt. Außerdem muss das Risiko einer geringeren Bundesförderung fair zwischen Land und Kommunen aufgeteilt werden.
2. Für den Fall, dass die Landesregierung die Bereitschaft zu einer Einigung über eine faire Risikoverteilung signalisiert, ist der Landkreis bereit, zusammen mit den betroffenen Städten und Gemeinden den Planungsprozess bis Oktober 2014 fortzuführen. Die Planungskosten, die der Landkreis und die betroffenen Städte und Gemeinden nach dem vereinbarten Finanzierungsschlüssel bis dahin tragen, werden auf maximal 200.000 EUR begrenzt.
3. Die endgültige Entscheidung, ob die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) erarbeitet wird, wird der Kreistag im Oktober 2014 treffen.

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. Planungsphase II - Entwurfs- und Genehmigungsplanung inkl. weiterer Nebenkosten für Gebühren, Gutachter usw. Teilhaushalt 7 - Produktgruppe 54.70 (Finanzhaushalt)	Haushaltsjahre 2015 und 2016: Anteil des Landkreises: 1,1 Mio. EUR (Für den Fall, dass sich der Kreistag im Oktober für die Erarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung entscheidet)

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Der Rahmenantrag mit der Vorplanung für Modul 1 wurde am 02.06.2014 beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) eingereicht.

Zur Verfeinerung des Betriebskonzepts wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für vier Haltepunkte-Varianten erstellt. Durch DB Netz erfolgt nun eine Fahrzeitenrechnung und Überprüfung der betrieblichen Machbarkeit mit dem Ziel, möglichst viele Haltepunkte in Modul 1 zu realisieren.

Im Juni 2014 wurden Gespräche mit Landesverkehrsminister Hermann und mit Staatssekretär Ferlemann vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) zu den Finanzierungserfordernissen und den damit verbundenen finanziellen Risiken geführt. Es sind weitere Gespräche mit der Landesregierung erforderlich, um das mit dem Projekt verbundene erhebliche Finanzierungsrisiko fair zwischen Land und kommunaler Seite aufzuteilen.

Für den Fall, dass die Landesregierung die Bereitschaft zu einer Einigung über eine faire Risikoverteilung signalisiert, ist der Landkreis bereit, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter vorzubereiten. Die Kosten für diese planerischen Arbeiten werden bis Ende Oktober 2014 auf maximal 200.000 EUR begrenzt; sie werden nach dem vereinbarten Finanzierungsschlüssel vom Landkreis und den betroffenen Städten und Gemeinden getragen.

Der Kreistag entscheidet im Oktober 2014 - vor dem Hintergrund der Gespräche mit der Landesregierung - abschließend, ob die Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchgeführt wird.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Rahmenantrag für Modul 1

Der Rahmenantrag mit der Vorplanung für Modul 1 wurde am 02.06.2014 beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eingereicht. Er wird derzeit durch das Ministerium geprüft.

2. Nutzen-Kosten-Untersuchung für Modul 1 und Abstimmungen mit der NVBW

Das Betriebskonzept für Modul 1 lässt voraussichtlich nicht die Realisierung aller fünf Haltepunkte zu. Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung wurden deshalb vier Haltepunkte-Varianten untersucht. Die Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) liegen derzeit zwischen 1,06 und 1,12.

Die Gründe für diese Verschlechterung des NKI liegen zum einen in einem - nach dem Planungsstand Stuttgart 21 - aktualisierten Betriebskonzept von Modul 1, zum anderen in einer höheren Kostenschätzung auf der Basis der Vorplanung. So sieht das aktualisierte Betriebskonzept derzeit zum Beispiel keine RSB-Durchbindung von Bad Urach nach Herrenberg mehr vor, ebenso soll der IRE (über Stuttgart Flughafen) nicht mehr im Metzinger Bahnhof sowie der RE (über Plochingen) nicht mehr in Kirchentellinsfurt halten.

Nach Vorliegen dieser Ergebnisse ist die Verwaltung sofort auf die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zugegangen. Ergebnis ist, dass zwischenzeitlich die DB Netz bereits zu einem Angebot für eine fahrplantechnische Untersuchung aufgefordert wurde. Ziel dieser Untersuchung ist, unter anderem zu prüfen, ob nicht doch Halte in Metzingen und Kirchentellinsfurt möglich sind und wie viele neue Haltepunkte reali-

siert werden können. Das Ergebnis dieser fahrplantechnischen Überprüfung wird im Herbst 2014 vorliegen.

3. Förderung durch das Land

Die Landesregierung hat Anfang Mai 2014 die Landesförderung von Modul 1 mit 20 % und die damit verbundene Absicherung im Landeshaushalt beschlossen. Allerdings gibt es bislang keine weiteren Zusicherungen der Landesregierung - weder die Übernahme einer Endfinanzierungsgarantie für die DB-Anteile an der Strecke noch eine Absicherung für den Fall des Verlustes an Bundeszuschüssen, wenn Teile des Projekts nicht fristgerecht fertiggestellt werden oder der Finanzierungsanteil des Bundes unter die Höhe von 60 % der förderfähigen Kosten sinkt.

Im Gespräch mit Verkehrsminister Hermann am 02.06.2014, an dem die Landräte der Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalb sowie die Oberbürgermeisterin/der Oberbürgermeister der Städte Reutlingen und Tübingen und der Vorsitzende des Regionalverbandes Neckar-Alb teilnahmen, standen diese Finanzierungsrisiken im Vordergrund. Eine abschließende Bewertung, ob gemeinsame Lösungen gefunden werden können, war wegen der Komplexität des Sachverhalts noch nicht möglich. Man kam deshalb überein, mögliche Lösungsansätze in einem weiteren Gespräch zu erörtern.

4. Rechnungshof Baden-Württemberg

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.“

Daraus zieht der Rechnungshof verschiedene Konsequenzen: Zum einen fordert der Rechnungshof eine Priorisierung: „Diese ist umgehend erforderlich, damit die knappen Bundesfinanzhilfen anhand definierter Kriterien nachvollziehbar und transparent auf die einzelnen Großvorhaben aufgeteilt werden können.“

Weiterhin weist der Rechnungshof 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.“

5. Förderung durch den Bund

Das Gespräch mit Herrn Staatssekretär Ferlemann vom Bundesverkehrsministerium (BMVI), an dem die Landräte und Oberbürgermeisterin/Oberbürgermeister von Reutlin-

gen und Tübingen, der Vorsitzende des Regionalverbandes sowie die Bundestagsabgeordneten Michael Donth und Dr. Martin Rosemann teilnahmen, fand am 24.06.2014 statt. Herr Staatssekretär Ferlemann signalisierte erneut die Bereitschaft des Bundes, das Modul 1 über das GVFG zu finanzieren und empfahl, die Antragstellung für das Modul 1 zeitnah vorzubringen. Er machte deutlich, dass das Land zwingend eine formale Endfinanzierungsgarantie abgeben muss; die Aufteilung der tatsächlichen wirtschaftlichen Risiken zwischen Land und Kommunen sei davon unabhängig auf Landesebene zu regeln. Mit Blick auf die beschränkten Bundesfördermittel machte Herr Staatssekretär Ferlemann deutlich, dass der Bund von der Landesregierung eine Priorisierung aller anzumeldenden Bahnprojekte erwarte; der Bund selbst dürfe keine Auswahl der zu bezuschussenden Projekte vornehmen.

Zugleich gab Herr Staatssekretär Ferlemann zu bedenken, dass sich die Projektpartner nicht auf bessere Förderbedingungen im Rahmen eines GVFG-Nachfolgeprogramms verlassen könnten, da weder der Zeitpunkt des Inkrafttretens, die Konditionen und Fördersätze sowie der Geltungsbereich für förderfähige Projekte absehbar seien. Nach seinen Informationen soll der Schwerpunkt eines GVFG-Nachfolgeprogramms jedoch auf der Sanierung bestehender Strecken und auf Projekten in Metropolregionen liegen.

6. Kommunales Kostenrisiko

In der nachfolgenden Tabelle ist das kommunale Kostenrisiko dargestellt. Basis sind - nach der Vorplanung - Investitionskosten in Höhe von 84,7 Mio. EUR. Die Planungskosten in Höhe von 16,3 Mio. EUR sind in jedem Fall von der kommunalen Seite zu tragen. Für die Landkreise Reutlingen und Tübingen wird eine Aufteilung von 1/3 zu 2/3 unterstellt.

	Kosten	Betrag	Abschätzung des Risikos
I.	Planungskosten	16,3 Mio. EUR	sicher
II.	nicht zuwendungsfähige Kosten - ca. 5 % aus 84,7 Mio. EUR	4,2 Mio. EUR	sicher - aber: Die Höhe muss konkretisiert werden
III.	Kommunaler Anteil an zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 20 % - aus ca. 80,5 Mio. EUR	16,1 Mio. EUR	sicher
	Zwischenergebnis I - III	36,6 Mio. EUR	
IV.	Abschlag an Bundesförderung a) minus 10 % b) minus 20 %	8,0 Mio. EUR 16,1 Mio. EUR	Risiko
V.	Finanzierung der DB-Anteile nach 2019 (nicht abgerechnete Beträge, davon max. 60%)	0 - 15,5 Mio. EUR	nicht abschätzbar
VI.	Finanzierung Ammertal- und Ermstalbahn nach 2019 (nicht abgerechnete Beträge, davon max. 60%)	0 - 32,8 Mio. EUR	nicht abschätzbar
	Das Kostenrisiko liegt zwischen	36,6 Mio. EUR und bis zu 84,9 Mio. EUR	

Die kommunale Seite erwartet vom Land für den über die kommunale Finanzierung (Ziffern I bis III) hinausgehenden Teil eine faire Risikoaufteilung. Es ist zu klären, wer für den Verlust von Bundeszuschüssen aufkommt, falls Teile des Projekts nicht bis zum Jahr 2019 fertig werden. Hier bietet sich ein Weg an, den das Land bereits im Jahr 2012

für die Maßnahme „Stadtbahn Heilbronn Nord“ gegangen ist: Das Land stellte den Landkreis Heilbronn in einer Vereinbarung bis zu einer bestimmten Höhe von der Zahlungsverpflichtung ab 2020 für den Teil, der nach derzeitiger Rechtslage vom Bund zu tragen wäre, frei.

Ein weiteres gravierendes Risiko ist, dass der Finanzierungsanteil des Bundes unter die normale Höhe von 60 % der förderfähigen Kosten sinkt, falls die Länder mehr Projekte anmelden, als Fördermittel des Bundes zur Verfügung stehen. Auch hier muss es möglich sein, einen Weg zu finden, wie dieses Risiko von Land und kommunaler Seite gemeinsam getragen werden kann.

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

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) ist Voraussetzung für das Planfeststellungsverfahren, das mit dem Planfeststellungsbeschluss durch die zuständigen Behörden - das Regierungspräsidium für die Erms- und Ammertalbahn und das Eisenbahnbundesamt für die DB-Strecke - endet. Mit dieser Planungsphase wird ein endgültiges Planungskonzept mit Finanzierungsplan, Bauzeiten- und Kostenplan erarbeitet. Die Vergabe der Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgt durch die Infrastrukturunternehmen.

Die anteiligen Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Landkreis Reutlingen belaufen sich nach aktuellen Berechnungen auf 2.150.000 EUR. Dabei ist geplant, dass alle drei Haltepunkte im Landkreis Reutlingen in die nächste Planungsphase einbezogen werden, um so die Chance offenzuhalten, möglichst viele Haltepunkte bereits in einer ersten Phase zu realisieren. Neben den reinen Planungskosten fallen noch weitere Nebenkosten wie z. B. die Gebühren für die Planfeststellung an.

In einem Gespräch mit den Anliegerkommunen wurde eine Aufteilung der Kosten besprochen. Die vorgeschlagene Kostenaufteilung orientiert sich an dem Finanzierungsschlüssel für die Vorplanung und die in der Vergangenheit gemeinsam realisierten Maßnahmen auf der Ermstalbahn. Die Kostenaufteilung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sieht wie folgt aus:

	Planungskosten Ermstalbahn 1.075.000 EUR DB-Anteil Umbau Bhf. Metzingen 475.000 EUR	Anteil in %	Planungskosten DB-Anteil Haltepunkte 600.000 EUR	Anteil in %	Summe aus 2 und 4
1	2	3	4	5	6
Landkreis Reutlingen	620.000,00 EUR	40%	300.000,00 EUR	50%	920.000,00 EUR
Stadt Reutlingen	- EUR	0%	200.000,00 EUR	33,3%	200.000,00 EUR
Stadt Metzingen	310.000,00 EUR	20%	100.000,00 EUR	16,7%	410.000,00 EUR
Stadt Bad Urach	310.000,00 EUR	20%	- EUR	0%	310.000,00 EUR
Gemeinde Dettingen/Erms	310.000,00 EUR	20%	- EUR	0%	310.000,00 EUR
Summen	1.550.000,00 EUR	100%	600.000,00 EUR	100%	2.150.000,00 EUR

Weitergehende Nebenkosten wie Gebühren im Planfeststellungsverfahren werden entsprechend aufgeteilt.

Im Hinblick auf die hohen Finanzierungsrisiken, die mit dem Projekt derzeit noch verbunden sind, ist es nicht verantwortbar, jetzt grünes Licht für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung mit einem Kostenvolumen von 2.150.000 EUR zu geben. Eine solche

Entscheidung setzt vielmehr voraus, dass eine faire Kostenaufteilung zwischen Land und Kommunen vereinbart worden ist.

Allerdings ist der Zeitplan für die Realisierung und Abrechnung von Modul 1 bis zum Jahr 2019 sehr eng. Um hier keine Zeit zu verlieren, schlägt die Verwaltung Folgendes vor: Für den Fall, dass die Landesregierung die Bereitschaft zu einer Einigung über eine faire Risikoverteilung signalisiert, ist der Landkreis bereit, zusammen mit den betroffenen Gemeinden den Planungsprozess bis Oktober 2014 fortzuführen. Die Planungskosten, die der Landkreis und die betroffenen Städte und Gemeinden nach dem vereinbarten Finanzierungsschlüssel bis dahin tragen, werden auf maximal 200.000 EUR begrenzt. Wird bis dahin eine faire Risikoverteilung mit dem Land erreicht, kann der Kreistag im Oktober 2014 endgültig entscheiden, dass die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet wird. Sollte dies nicht der Fall sein, kann die Planung im Oktober 2014 gestoppt werden.