

## **Berichtsvorlage**

zur Behandlung im: **Gemeinderat**

zur Kenntnis im: **Ortsbeirat Stadtmitte**  
**Ortsbeirat Nordstadt**

---

**Betreff:** **Regionalstadtbahn, Standardisierte Bewertung, Folgekostenrechnung, weiteres Vorgehen**

Bezug: Präsentation in der Sitzung des Gemeinderates am 25.10.2010  
Vorlage 507 Antrag der SPD-Fraktion vom 03.02.2012: weiteres Vorgehen Regionalstadtbahn

Anlagen: 2 Bezeichnung:  
Anlage 1: Empfehlung, Aktueller Stand und anstehende Aufgaben  
Anlage 2: Präsentation, Standardisierte Bewertung, Folgekostenrechnung, etc.

---

### **Zusammenfassung:**

Die Standardisierte Bewertung und Folgekostenrechnung für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind mittlerweile mit positiven Ergebnissen abgeschlossen. In der Sitzung des Gemeinderates werden Vertreter der Gutachter PTV AG, TTK GmbH und DB International GmbH die Ergebnisse vorstellen, Möglichkeiten des weiteren Vorgehens und Risiken beschreiben sowie anstehende Aufgaben und organisatorische Möglichkeiten erläutern.

### **Ziel:**

Information des Gemeinderates über den Arbeitsstand des Gesamtvorhabens als Grundlage für die weitere Diskussion und notwendige Entscheidungen.

### **Bericht:**

#### 1. Anlass / Problemstellung

Die Standardisierte Bewertung und Folgekostenrechnung für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind mittlerweile abgeschlossen. Als positives Ergebnis erbrachten die Untersuchungen den Beleg für die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und seine grundsätzliche Förderfähigkeit. Sorge bereitet jedoch die Fördersituation, da das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes nur noch bis Ende 2019 gilt.

Über diesen erreichten Arbeitsstand sollen die politischen Gremien und die Öffentlichkeit informiert werden. Dabei werden auch die Fragen aus dem Antrag der SPD-Fraktion vom 03.02.2012 (Vorlage 507/2012) mit behandelt.

## 2. Sachstand

In der Sitzung des Gemeinderates werden Vertreter der Gutachter PTV AG, TTK GmbH und DB International GmbH die Ergebnisse von Standardisierter Bewertung und Folgekostenrechnung ausführlich vorstellen. Sie werden auch auf mögliche weitere Schritte des Verfahrens eingehen. Die Präsentation sowie weitere Einzelheiten können den Anlagen entnommen werden.

### Standardisierte Bewertung

In der Sitzung am 25.10.2010 wurde dem Gemeinderat der damalige Zwischenstand der Untersuchung vorgestellt. Aufgrund veränderter Vorgaben des Landes zum Regionalverkehr im Zusammenhang mit den Planungen zu Stuttgart 21 (Verkehrskonzept 2020) musste in der weiteren Bearbeitung das Betriebskonzept der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb daran angepasst werden.

Mittlerweile konnte die Standardisierte Bewertung mit den Zuwendungsgebern aus Bund und Land abgestimmt und damit fertiggestellt werden. Das erfreuliche Ergebnis ist, dass der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) für das Gesamtnetz und jedes der drei Teilnetze den erforderlichen Wert 1,0 übertrifft:

TN 1 Oberzentrum Reutlingen/Tübingen, Neckar-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, Ammertalbahn, Ermstalbahn, Echaztalbahn mit Alaufstieg	1,07
TN 2 Zollern-Alb-Bahn, Killertalbahn und Talgangbahn	1,88
<u>TN 3 Gomaringer Spange</u>	<u>1,21</u>
Gesamtnetz	1,37

Das Vorhaben Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist volkswirtschaftlich sinnvoll, weil sein Nutzen die Kosten übersteigt. Damit ist die Voraussetzung für eine finanzielle Förderung durch Bund und Land gegeben.

### Folgekostenrechnung

Die Folgekostenrechnung folgt wie die Standardisierte Bewertung einer vom Bund vorgegebenen Systematik. Die standardisierte Methodik dient dabei der bundesweiten Vergleichbarkeit unterschiedlicher Vorhaben. Diese Vergleichbarkeit herzustellen ist ein wesentliches Ziel der Folgekostenrechnung. Während die Standardisierte Bewertung die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen des Vorhabens in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse darstellt, fordert der Bund mit der Folgekostenrechnung eine betriebswirtschaftliche Betrachtung der finanziellen Auswirkungen des Vorhabens. Nach Abstimmung mit Bund und Land konnte auch die Folgekostenrechnung für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mittlerweile fertiggestellt werden.

Auch das Ergebnis der Folgekostenrechnung ist erfreulich. Den Mehrkosten durch den Betrieb der Stadtbahn stehen auf der anderen Seite vor allem vermiedene Kosten bisheriger Nahverkehrsleistungen und höhere Erlöse entgegen, so dass die Stadtbahn auch betriebswirtschaftlich sinnvoll ist. Da es sich weitgehend um eine standardisierte Berechnung handelt

und eine Aufteilung des weiterhin anfallenden Betriebskostendefizits auf die verschiedenen Kostenträger heute nicht möglich ist, sind daraus aber keine belastbaren Aussagen über die konkreten Wirkungen auf den Zuschussbedarf für den Nahverkehr durch die Stadt Tübingen ableitbar.

#### Nächster Schritt: Rahmenantrag

Der Zuwendungsgeber verlangt als nächsten Schritt einen Rahmenantrag für das Gesamtprojekt. Hierfür sind die Infrastrukturplanungen und die zugehörigen Kostenschätzungen entsprechend der Planungstiefe einer „Vorplanung“ (HOAI Leistungsphasen 1+2) auszuarbeiten und erforderliche Sondergutachten zu bearbeiten (z.B. Risikobewertungen für Tunnel und Brücken). Die vertieften Planungen haben das Ziel, die Planungssicherheit zu erhöhen, die Kostenschätzungen zu verifizieren und ggf. auch erforderliche Planänderungen anzuzeigen. Die Ergebnisse dieser Planungsphase münden in einem (formlosen) Rahmenantrag, der vom Land geprüft wird. Die Kosten für diese Planungen werden für das Gesamtnetz auf etwa 9 Millionen Euro geschätzt.

#### Förderung durch Bund und Land

Ziel des bisherigen Planungsverfahrens war neben der Klärung der technischen Sachfragen wie Linienführung und Kosten eine Förderzusage durch Bund und Land. Nach dem so genannten Entflechtungsgesetz können 60% der Investitionskosten durch den Bund und 20% durch das Land übernommen werden. Die Bedingungen dafür sind durch das Vorliegen der positiven standardisierten Bewertung erfüllt. Auf deren Grundlage ist nun ein Rahmenantrag mit vertiefter Planung zu erarbeiten. Mit dessen Genehmigung wird die Förderzusage erteilt.

Die Schwierigkeit besteht nun darin, dass die gesetzliche Grundlage für die Förderung im Jahr 2019 auf Grund des Entflechtungsgesetzes entfällt. Eine Anschlussregelung ist derzeit nicht in Sicht. Daher verlangen Bund und Land derzeit eine so genannte kommunale Endfinanzierungsgarantie. Das würde bedeuten, dass die Förderung von insgesamt 80% nur für die Teile der Regional-Stadtbahn gewährt wird, die bis 2019 gebaut und abgerechnet sind. Alle weiteren Teilstrecken müssten alleine von den Kommunen bezahlt und auch fertig gestellt werden. Andernfalls würden Bund und Land ihre Fördermittel zurückfordern.

Mit dieser Aussage wurden die Verwaltungsspitzen der Region erst im Frühjahr 2012 konfrontiert. Es besteht Einigkeit darüber, dass die geforderte Endfinanzierungsgarantie nicht geleistet werden kann, weil das Risiko für die kommunalen Haushalte angesichts der knappen Zeit und der vielen denkbaren Gründe für Verzögerungen unkalkulierbar wäre. Daher finden derzeit Gespräche mit Bund und Land über mögliche Lösungen statt. Derzeit wird untersucht, ob und wie es möglich ist, Teilabschnitte der Regionalstadtbahn zu bilden, die mit hinreichender Sicherheit bis 2019 abgeschlossen und abgerechnet werden können. Über die relevanten Ergebnisse werden die Gremien so bald wie möglich informiert.

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung hält eine Klärung der grundsätzlichen Förderfähigkeit im Rahmen des Entflechtungsgesetzes vor jeder weiteren Entscheidung für zwingend und sieht daher vorerst von jedem weiteren Schritt ab. Sobald Bund und Land einen verlässlichen Weg zu einer Förderzusage aufzeigen, kann der Rahmenantrag erarbeitet werden. Dann müssen auch Schlüssel zur Verteilung der Kosten in der Region festgelegt werden. Dies kann nur gemeinsam durch die beteiligten Landkreise und Kommunen geleistet werden. Die Verwaltung

strebt daher die Beschlussfassung über die Gründung einer gemeinsamen Stabsstelle der beteiligten Gebietskörperschaften an, welche bis zur Einreichung des Rahmenantrags als Vorläufer der zu gründenden Projekt GmbH tätig wird. Mit der Festlegung von Kostenschlüsseln wird auch definiert, welchen Anteil der für den Rahmenantrag voraussichtlich erforderlichen Aufwendungen von 9 Millionen Euro auf die Stadt Tübingen entfallen würde. Im Erfolgsfall wäre hierüber mit dem Haushalt 2013 zu entscheiden. Parallel müsste für den zu planenden Abschnitt im Stadtgebiet Tübingen ein umfangreicher Bürgerbeteiligungsprozess gestartet werden.

#### 4. Lösungsvarianten

##### 4.1 Weiterführung der Planung ohne Klärung der Fördermöglichkeit.

Grundsätzlich wäre es denkbar, den Rahmenantrag zu erstellen, ohne die künftigen Fördermöglichkeiten zu klären. Für diese Strategie spricht, dass es unwahrscheinlich wirkt, dass Bund und Land ab 2019 keinerlei Investitionsförderung für den Nahverkehr mehr gewähren können. Sobald hierüber eine politische Einigung erzielt ist, könnte die Regionalstadtbahn Neckar-Alb bei Vorliegen eines abgeschlossenen Rahmenantrags in ein neues Förderprogramm aufgenommen werden. Die Verwaltung hält angesichts der notwendigen Vorleistungen von 9 Millionen Euro diesen Weg nicht für realistisch gangbar.

##### 4.2 Aufgabe der Planung für die Regionalstadtbahn

Angesichts der unklaren Fördermöglichkeiten und der bislang unzumutbaren Bedingungen für eine Förderzusage könnte das Projekt beendet werden. Die Verwaltung hält dies angesichts der positiven Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen, der erbrachten Vorleistungen und der großen Chancen der Stadtbahn für Tübingen und die Region für eine falsche Weichenstellung.

#### 5. Finanzielle Auswirkungen

Sollte es zu keiner befriedigenden Lösung für die Problematik der Förderung durch Bund und Land kommen, müssen die bisher aufgelaufenen Kosten abgerechnet werden. Auf die Stadt würden für die bisher vergebenen Aufträge über die schon geleisteten Zahlungen Forderungen im niedrigen fünfstelligen Eurobereich zukommen.

Für den Fall, dass die Planungen fortgesetzt werden, müssen die Kosten des Rahmenantrags und die Arbeiten einer Stabsstelle finanziert werden. Die im Haushalt mit einem Sperrvermerk versehene halbe Stelle für die Planung der Regionalstadtplan auf Tübinger Markung (bzw. die Mittel dafür) sollen als Finanzierungsanteil der Stadt für die zu bildende Stabsstelle eingesetzt werden. Über Mittel für den Rahmenantrag ist frühestens mit dem Haushalt 2013 zu entscheiden.

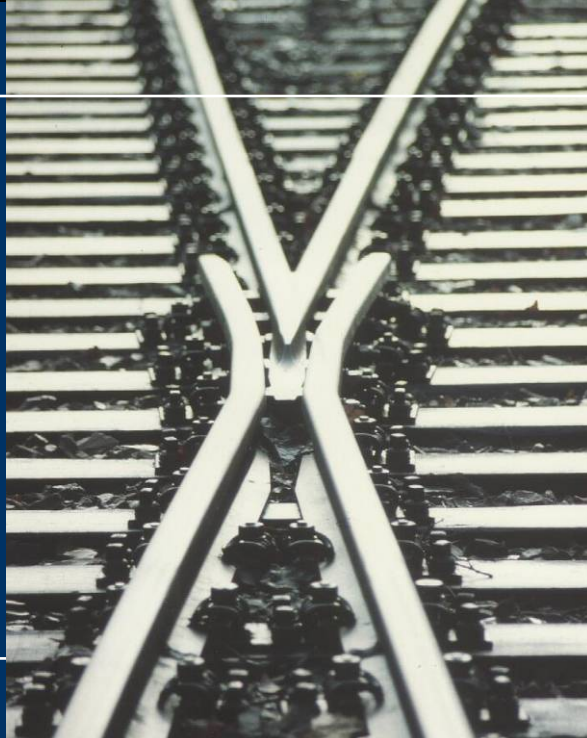
#### 6. Anlagen

Anlage 1: Empfehlung, Aktueller Stand und anstehende Aufgaben

Anlage 2: Präsentation, Standardisierte Bewertung, Folgekostenrechnung, etc.

Regional-Stadtbahn  
Neckar-Alb  
Aktueller Stand und  
anstehende Aufgaben

Empfehlung



PTV Planung Transport Verkehr AG  
Stumpfstraße 1, 76131 Karlsruhe, Germany  
Tel.: +49 721 96 51-0  
E-Mail: [ptv@ptv.de](mailto:ptv@ptv.de)  
[www.ptv.de](http://www.ptv.de)



DB International GmbH



## Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Aktueller Stand und anstehende Aufgaben

Karlsruhe, März 2012

## Dokument-Informationen

Kurztitel	RSB Neckar-Alb - Aufgaben
Auftraggeber:	Landratsamt Reutlingen für die Planungsgemeinschaft „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“
Auftragnehmer:	PTV Planung Transport Verkehr AG/ TTK Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH/ DB International GmbH
Auftrags-Nr.:	2008/S32-044252, 52/4-797.7-rie
Bearbeiter:	Günter Koch
Version:	
Autor:	
Erstellungsdatum:	11.01.2012
zuletzt gespeichert:	26.03.2012 von
Speicherort:	T:\Projekte\NKU\RegionalStadtbahn_Neckar-Alb\Projekt\Termine\Workshop-Reihe Organisation und Finanzierung\Arbeitspapier Aufgaben 032012\Bericht_Aufgaben_032012 V3.doc

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und erforderliche Schritte zur Erreichung der Förderzusagen .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Überblick über die Projektphasen.....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Projektziele .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Projektorganisation .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Aufgaben .....</b>	<b>12</b>
5.1	Politische Aufgaben .....	12
	Projektorganisation Phase I .....	12
	Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation .....	13
	Finanzierungsschlüssel .....	13
	Aufgabenträgerschaft .....	14
5.2	Organisatorisch-rechtliche Aufgaben.....	14
	Planungsvereinbarungen.....	14
	Begleitung Bauleitplanung Gebietskörperschaften.....	14
	Grundlagen zur Bereitstellung der Finanzierung für Planung.....	15
	Steuerung .....	15
5.3	Fachliche Aufgaben .....	15
	Festlegung der „Verkehrlichen und Betrieblichen Aufgabenstellung“ .....	15
	Planungsleistungen in der Phase I (Vorplanung) .....	15
	Sonderuntersuchungen .....	16
<b>6</b>	<b>Planungskosten .....</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Zeitplanung.....</b>	<b>20</b>
<b>8</b>	<b>Erforderliche Entscheidungen der Gremien .....</b>	<b>22</b>



# 1 Ausgangslage und erforderliche Schritte zur Erreichung der Förderzusagen

Die Standardisierte Bewertung und die Folgekostenrechnung für das Vorhaben Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSB) liegen zwischenzeitlich vor. Nach Abschluss dieser Arbeiten ist nun das weitere Vorgehen zu bestimmen. Als Grundlage dafür werden in diesem Papier die wesentlichen Voraussetzungen und Arbeitsschritte erläutert, die nötig sind, das Projekt weiter voranzutreiben.

Die folgende Abbildung gibt zunächst nochmal einen Überblick über das Vorhaben mit aktuellem Planungsstand, d.h. mit Einbeziehung der Killertalbahn.



Abbildung 1: Vorhaben im Überblick  
(blau: EBO; rot: BOStrab; schwarz: sonstige EBO außerhalb des Vorhabens)

## Was wurde bisher erarbeitet?

Die Standardisierte Bewertung für die RSB ist einschließlich der Folgekostenrechnung abgeschlossen und mit den Zuwendungsgebern abgestimmt.<sup>1</sup> Die für die Förderfähigkeit maßgeblichen Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) betragen:

<sup>1</sup> Die wesentlichen Ergebnisse der Standardisierten Bewertung und der Folgekostenrechnung sind in zwei Foliensätzen zusammenfassend dargestellt (siehe Anlage).

- ▶ Teilnetz 1: Oberzentrum Reutlingen/Tübingen mit den Zulaufstrecken: Neckar-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, Ammertalbahnhof, Ermstalbahnhof und Albaumstieg: **1,07**
- ▶ Teilnetz 2: Zollern-Alb-Bahn, Killertalbahnhof und Talgangbahn: **1,88**
- ▶ Teilnetz 3: Gomaringer Spange: **1,21**
- ▶ Gesamtnetz: **1,37**

Damit ist der Nachweis erbracht, dass das Gesamtprojekt ebenso wie die 3 Teilnetze gesamtwirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll sind. Dies ist eine wesentliche und zwingend notwendige Voraussetzung für die Förderfähigkeit der damit verbundenen Investitionen in die Infrastruktur (Fördersätze im GVFG-Bundesprogramm: 60% Förderung durch den Bund und 20% Kofinanzierung durch das Land).

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist zwischenzeitlich in das GVFG Bundesprogramm aufgenommen (Kategorie C, d.h. zur Kenntnis genommen). Der Zuwendungsgeber unterstützt die Verfolgung des Projektes. Zur Erreichung von Förderzusagen sind die Infrastrukturplanungen nun weiter zu vertiefen.

### **Erforderliche nächste Schritte**

Als nächsten Schritt verlangt der Zuwendungsgeber einen so genannten „Rahmenantrag“. Der Rahmenantrag ist eine (formlose) Beschreibung und Darstellung des Vorhabens. Hierfür sind die Infrastrukturplanungen und die zugehörigen Kostenschätzungen entsprechend der Planungstiefe einer „Vorplanung“ (HOAI Phasen 1+2<sup>2</sup>) auszuarbeiten.

Die Vorplanung konkretisiert die bisher vorliegenden Planungen. Wo es für die Standardisierte Bewertung ausreichend war, die Straßenzüge für die neuen Stadtbahnstrecken festzulegen und die grundsätzliche Machbarkeit darzulegen, geht es in der Vorplanung darum, die genaue Lage der Trasse und die Anordnung im Straßenraum zu planen. Innerstädtisch ist z.B. das Thema Leitungsverlegung zu planen, was bisher kostenseitig nur pauschal erfolgt ist. Darüber hinaus sind einzelne Sonderuntersuchungen durchzuführen, um weitere Risiken abzu prüfen, z.B. Baugrunduntersuchungen, Risikobewertungen für Tunnel und Brücken, Risikobewertungen für Schall- und Erschütterungsschutz, Schutzgebiete.

Die vertieften Planungen haben das Ziel, die Planungssicherheit zu erhöhen, die Kostenschätzungen zu verifizieren und ggf. auch erforderliche Planänderungen anzuzeigen. Dies ist für den potenziellen Zuwendungsgeber ebenso bedeutend wie für den Antragsteller.

Die Ergebnisse dieser Planungsphase münden in einem (formlosen) Rahmenantrag, der beim Zuwendungsgeber eingereicht wird. Der Rahmenantrag wird vom Land geprüft. Der Rahmenantrag und damit die Vorplanung sind für das Gesamtprojekt vorzunehmen.

---

<sup>2</sup> HOAI: Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

Die Kosten für die Vorplanung und erforderliche Sondergutachten sind nicht zuschussfähig und von der Region vollständig zu tragen. Es wird daher empfohlen, für die Zeit bis zur Abgabe des Rahmenantrags, tatsächlich nur diejenigen Aufgaben anzugehen, die zwingend hierfür erforderlich sind bzw. die zur Absicherung der Kostenschätzung als notwendig erachtet werden.

### **Wie geht es nach dem Rahmenantrag weiter?**

Nach dem Rahmenantrag schließen sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen an (HOAI Leistungsphasen 3+4). Ergebnis sind Planfeststellungsbeschlüsse sowie **Finanzierungsanträge**, jeweils nach Teilvorhaben getrennt.

Die Finanzierungsanträge werden beim Land eingereicht.

Konkrete Förderzusagen werden von Bund und Land erst auf der Basis der geprüften Finanzierungsanträge gegeben.

### **Welche Risiken bestehen hinsichtlich der Förderung?**

#### *Allgemeines Risiko: Kostensteigerung Infrastruktur*

Eine detailliertere Infrastrukturplanung kann dazu führen, dass die Kosten des Vorhabens höher ausfallen als dies derzeit abzusehen ist. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass nicht alle denkbaren Risiken in die erste Kostenschätzung eingepreist werden können, da dies zu unrealistisch hohen Kostenschätzungen führen würde. Die vorliegende Kostenschätzung enthält Risikozuschläge, die auf Erfahrungswerten basieren. Erst eine höhere Planungstiefe kann Risiken genauer abprüfen und die Kostenermittlung weiter absichern.

Sofern sich im Rahmenantrag Kostensteigerungen gegenüber den Ansätzen in der Standardisierten Bewertung ergeben, die nicht allein auf eine allgemeine Preissteigerung zurückgeführt werden können, kann der Zuwendungsgeber eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung verlangen. Als notwendige Fördervoraussetzung gilt auch dann, dass die Nutzen größer sein müssen als die Kosten.

Für das RSB-Projekt ist dabei zu berücksichtigen, dass das Teilnetz 1 relativ wenig Spielraum hat (NKI 1,07). Eine signifikante Kostensteigerung kann zu einem NKI unter 1 führen, womit die Förderfähigkeit des gesamten Vorhabens nicht länger gegeben wäre.

#### **Allgemeine Risiken hinsichtlich der Förderung**

Konkrete Förderzusagen erfolgen erst sehr spät (erst mit dem Finanzierungsantrag). Bis dahin angefallene Kosten sind vollständig vom Antragsteller zu tragen (mindestens Vorplanungskosten).

Zu berücksichtigen ist ferner, dass die RSB mit vielen anderen Projekten in Bund und Land um knappe Fördergelder in Konkurrenz steht. Voraussichtlich werden nicht alle im Bundes-GVFG angemeldeten Vorhaben voll gefördert werden können, da eine entsprechende Finanzausstattung bei Bund und Land derzeit nicht sichergestellt ist. Die Region Neckar-Alb lag bisher eher im "Förderschatten". Außerdem

weist der NKI für das Gesamtprojekt mit 1,37 ein gutes Ergebnis auf. Dies könnte bei der Reihung der Fördervorhaben eine Rolle spielen.

Grundsätzlich ist heute unklar ob, wann und in welcher Höhe Bund und Land das Projekt fördern können. Der Bund hat zu verstehen gegeben, dass eine Förderung des Bundes maximal 60% betragen wird. Das Ausfallrisiko liegt bei der Region.

### ***Besondere Risiken hinsichtlich der Förderung: Auslaufen Bundes GVFG im Jahr 2019***

Der Bund zieht sich aus der GVFG-Förderung bis 2019 zurück. Eine Nachfolgeregelung liegt bisher und voraussichtlich auch mittelfristig nicht vor. Es ist unklar, welche Förderung vom Land ab 2019 geleistet werden kann. Eine Klärung dieser Frage ist kurzfristig nicht zu erwarten.

Das RSB-Vorhaben wird bis 2019 nicht vollständig realisiert und abgerechnet werden können. Der Bund behält sich vor, geleistete Mittel zurückfordern, wenn die bis 2018 gestellten Finanzierungsanträge insgesamt unter 50 Mio. bleiben und/oder wenn die Wirtschaftlichkeit der umgesetzten Maßnahmen nicht gegeben ist (NKI <1).

**Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Risiken - insbesondere im Hinblick auf den NKI von Teilnetz 1 und das Auslaufen des Bundes-GVFG – sehr hoch sind.**

### **Wer kann die weiteren Planungen vorantreiben?**

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich sowohl um ein Eisenbahn- wie auch ein Straßenbahnprojekt. Alle planerischen, organisatorischen und technischen Maßnahmen haben sich daher an den für diese Bahnsysteme geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen zu orientieren.<sup>3</sup> Ein Unternehmen oder eine Organisation, die die Voraussetzungen zur Planung für alle Bahnsysteme mitbringt, gibt es in der Region derzeit nicht. Da das neue Stadtbahnsystem aber aus einem Guss geplant werden muss, ist der Aufbau einer neuen Organisationsstruktur erforderlich.

Der Arbeitskreis empfiehlt nach Abwägung verschiedener Organisationsstrukturen mittelfristig die Gründung einer Projekt GmbH (siehe auch Kap. 4). Diese Organisation übernimmt die Koordination für das Gesamtsystem. Das in der Region vorhandene regionale ÖPNV/SPNV-Knowhow kann dabei sinnvoll genutzt werden.

Für die jetzt anstehende Planungsphase bis zur Abgabe des Rahmenantrags ist das Aufgabenspektrum der Organisation geringer, weshalb eine Stabsstelle bei einem federführenden Projektpartner für diese Übergangsphase als ausreichend erachtet wird.

---

<sup>3</sup> Dies sind für die Eisenbahn das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) mit der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) und für die Straßenbahnen das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit der Straßenbahnbau- und Betriebsordnung (BOStrab).

## 2 Überblick über die Projektphasen

Das Projekt Regional-Stadtbahn kann zur besseren Übersicht in vier Projektphasen eingeteilt werden:

- ▶ Phase I: kurzfristig, ca. 2 Jahre; Vorplanung mit Ziel Rahmenantrag
- ▶ Phase II: mittelfristig, ca. 1-2 Jahre je Bauabschnitt; Entwurfs- und Genehmigungsplanung; beinhaltet als Ergebnis einen Planfeststellungsbeschluss sowie einen Finanzierungsantrag (jeweils nach Teilvorhaben/ Teilnetzen getrennt)
- ▶ Phase IIIa: langfristig; ca. 1,5 – 3 Jahre je Bauabschnitt; Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe, Bau, Inbetriebnahme; beinhaltet eine betriebsfähige Anlage
- ▶ Phase IIIb: Betriebsführung; langfristig; Daueraktivität; Wartung und Instandhaltung der Anlage; Verkauf von Trassenkapazitäten und Nutzungsrechten für Haltestellen und Bahnhöfe

Die Inhalte und zeitliche Staffelung sind in Abbildung 2 dargestellt.

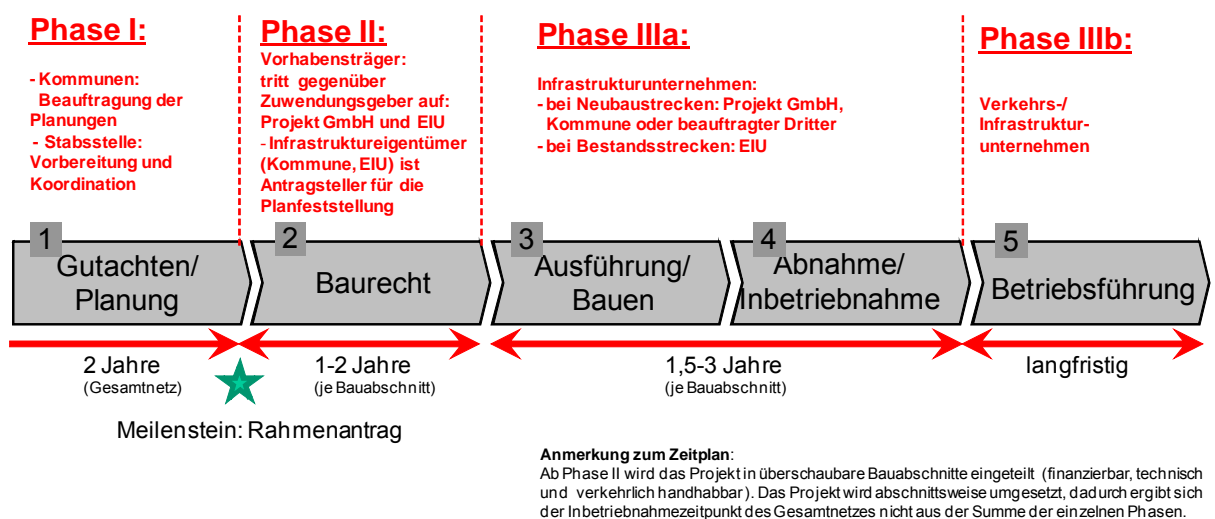


Abbildung 2: Übersicht über die einzelnen Projektphasen

Im Rahmen der vorliegenden Empfehlung wird nur die Phase I vertieft behandelt sowie die Schritte, die zum Start der weiteren Phasen notwendig sind.

Bei den bestehenden und geplanten Infrastrukturen sind folgende unterschiedliche Kategorien zu unterscheiden, die auf unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen basieren:

- ▶ Bundeseigene Eisenbahnen (nach AEG/ EBO)
  - z. B. DB Netz, DB Station & Service, DB Energie; Planung -

- ▶ Nichtbundeseigene Eisenbahnen als integriertes Unternehmen (nach AEG/ EBO)
  - z. B. Eigentümer HzL -
- ▶ Nichtbundeseigene Eisenbahnen als ausschließliches Infrastrukturunternehmen (nach AEG/ EBO)
  - z. B. Eigentümer ENAG, Zweckverband Ammertal -
- ▶ Straßenbahn/ Stadtbahnen (nach PBefG/ BOStrab)
  - z. B. Kommunale Verkehrsunternehmen -

Der Vorhabensträger tritt gegenüber dem Zuwendungsgeber auf und ist derjenige, der die Maßnahme bauen will und auch den Rahmenantrag stellt.

In den meisten Fällen betrifft ein Investitionsvorhaben nur ein Infrastrukturunternehmen. Dies ist aber bei der Regional-Stadtbahn nicht der Fall. Da die betroffenen Unternehmen aber für sich das gesamte Projekt nicht umsetzen können, sondern nur im Verbund, ist eine übergeordnete Vorhabensträgerschaft erforderlich. Diese Funktion übernimmt die Projekt GmbH, bzw. in der Anfangsphase die Stabsstelle.

Den Antrag auf ein Planfeststellungsverfahren sowie den Finanzierungsantrag stellt dann wiederum das jeweilige Infrastrukturunternehmen, das dann ab dieser Phase auch die Vorhabensträgerschaft für die einzelne Maßnahmen übernimmt.

### 3 Projektziele

Es gibt kurz-, mittel- und langfristige Ziele zu erreichen. Das langfristige Ziel ist es, die Regional-Stadtbahn im Betrieb umzusetzen. Zum jetzigen Zeitpunkt sind kurzfristige Ziele für die oben beschriebene Phase I zu definieren.

Das kurzfristige Ziel innerhalb der Phase I ist es, einen Rahmenantrag für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu stellen. Der Rahmenantrag ist eine (formlose) Beschreibung und Darstellung des Vorhabens. Dazu wird eine technische Planung auf dem Niveau einer Vorplanung erstellt.

### 4 Projektorganisation

Aufgrund der Dimensionen des Projektes von ca. 190 km Streckenlänge, der verschiedenartigen Beteiligten (Städte, Landkreise, Eisenbahninfrastrukturunternehmen etc.) sowie der fachlich vielschichtigen Aufgaben die durchgeführt und koordiniert werden müssen, ist eine übergeordnete Vorhabensträgerschaft als separate Einheit erforderlich.

Das wichtigste Ziel der **Phase I** und damit für den Projekteinstieg ist die Erarbeitung des Rahmenantrages. Dies soll so schnell wie möglich erreicht werden. Eine Stabsstelle, angesiedelt bei einer der beteiligten Landkreise oder eine GmbH können diese Aufgabe übernehmen. Die Gründung einer GmbH ist für die Antragstellung jedoch noch nicht erforderlich.

Es empfiehlt sich die Einrichtung einer Stabsstelle als Vorläufer der GmbH aus folgenden Gründen.

- ▶ Die Einrichtung einer Stabsstelle benötigt nur einen geringen zeitlichen Vorlauf.
- ▶ Eine institutionelle Verfestigung (Rechtsform) ist derzeit noch nicht erforderlich.
- ▶ Die finanziellen Aufwendungen bis zur Grundsatzentscheidung des Zuwendungsgebers über die Förderfähigkeit des RSB-Projektes werden minimiert.
- ▶ Die Stabsstelle kann die Zeit bis zur Gründung der GmbH nutzen, um die dafür notwendigen Grundlagen vorzubereiten. Zu entscheiden ist u.a., welche Aufgaben die GmbH mittelfristig übernehmen soll (nur Infrastruktur-GmbH oder auch Verkehrsunternehmen) und welche Gesellschafter dazu eingebunden werden.

Für die Einrichtung der Stabsstelle ist die Definition des „Miteinander“ der Projektpartner notwendig. Hierzu ist eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung abzuschließen. Darin sind zu den Themen „Kompetenzen und Pflichten“, „Berichtswesen“ sowie „Kostenschlüssel“ grundlegende Festlegungen zu treffen. Alle Entscheidungen sollen in einem Lenkungskreis herbeigeführt werden. Die Ansiedlung der Stabsstelle bei einem der Landkreise bietet sich an.

Mit dem Start der **Phase II** - Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird die Gründung einer separaten Organisation empfohlen. Dies ist erforderlich, da

- ▶ der Antragsteller für das Genehmigungsverfahren mit dem Ziel der Baurechtserlangung der heutige bzw. der künftige Eigentümer der Infrastruktur sein muss sowie
- ▶ der Antragsteller für die Finanzierungsanträge, vorgesehen in Phase II, auch der Empfänger der Zuwendungsmittel sein muss.

Es wird eine einstufige Organisationsform als Rechtsform einer GmbH empfohlen da:

- ▶ alle Aufgaben in einer einstufigen Organisationsform ohne „Reibungsverluste“ am effizientesten umgesetzt werden können und damit auch die Verantwortung in einer Hand liegt,
- ▶ die Entscheidungsfindung bei GmbH auf Gesellschafter beschränkt und damit i.d.R. flexibleres und zügigeres Agieren und Reagieren möglich ist,
- ▶ die GmbH die finanziellen Vorteile bei Einbindung der Eigentümer als Gesellschafter und Einbindung kommunaler Versorgungsunternehmen ausschöpfen kann.

## 5 Aufgaben

Die anstehenden Aufgaben können kategorisiert werden in

- ▶ politische Aufgaben
- ▶ organisatorisch-rechtliche Aufgaben
- ▶ fachliche Aufgaben.

Durch diese Kategorisierung können Aufgaben besser nachvollzogen und zugeordnet werden.

### 5.1 Politische Aufgaben

Um die Aufgaben angehen zu können, sind politische Entscheidungen zur weiteren Vorgehensweise notwendig. Der erste Schritt sind Gremienbeschlüsse, die die weitere Vorgehensweise regeln. Die notwendigen Gremienbeschlüsse sind in Kap. 8 zusammengefasst.

#### Projektorganisation Phase I

Für die Phase I ist die Gründung einer Stabsstelle vorgesehen. Die Stabsstelle übernimmt die übergeordnete Vorhabensträgerschaft in dieser Projektphase und reicht als Ergebnis der Phase I den Rahmenantrag ein.

Wesentliche Aufgaben der Organisation sind:

- ▶ Planungsvereinbarungen: Mandat für Verträge und Abmachungen mit Dritten, z.B. mit der DB
- ▶ Vorbereitung und Koordination des Vorplanungsprozesses
- ▶ Begleitung Bauleitplanung/ Planungen Dritter: Abstimmung mit konkurrierenden Planungen
- ▶ Festlegung „Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung“: Voraussetzung für Planung
- ▶ Projektsteuerung: Kosten und Termine, Koordination fachliche Planung
- ▶ Vorbereitung Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation: proaktive Information und Kommunikation
- ▶ Vorbereitung der Projektorganisation für weitere Projektphasen
- ▶ Vorbereitung und Abgabe des Rahmenantrags beim Zuwendungsgeber

Die bisherige Organisationsform zur Begleitung der Standardisierten Bewertung als Arbeitsgruppe unter Federführung des LK Reutlingen ist aufgrund der vielfältigen anstehenden und zu koordinierenden Aufgaben nicht länger geeignet. Die in der Phase I notwendigen Aufgaben lassen sich weder durch Einzelpersonen noch durch einen Arbeitskreis fachlich und wirtschaftlich abwickeln. Eine Projektorgani-



sation mit einem stabilen Handlungsmandat und ausreichenden Ressourcen ist notwendig. Der erforderliche Aufwand ist in Kapitel 6 dargestellt.

Ab Phase 2 werden die Aufgaben der Stabsstelle weitergeführt in einer zu gründenden Projekt GmbH.

## **Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation**

Die Projektpartner befürworten eine proaktive Information und Kommunikation. Dabei sollen mindestens folgende Botschaften betont werden:

- ▶ Die Region identifiziert sich mit dem Gesamtprojekt.
- ▶ Die Regional-Stadtbahn stärkt den Wirtschaftsstandort und den Umweltschutz.

Es sollen alle wichtigen Medien genutzt werden; auch die Möglichkeiten des Internets. Wesentliche Adressaten sind die Gremien der Projektpartner, die Gebietskörperschaften, die Bürger vor Ort, die Öffentlichkeit / Allgemeinheit, Institutionen, die von den Infrastrukturmaßnahmen betroffen sind, z.B. Kliniken, Universität, Institutionen wie IHK, Behindertenvertretung, Freunde, Förderer, Gegner und Ablehner, Meinungsbildner, Multiplikatoren.

In der Phase 1 steht am Anfang die Gremieninformation bei den Projektpartnern (2.Quartal 2012). Bevor die Gremienbeschlüsse zur Einleitung der Projektphase 1 nicht herbeigeführt sind, ist eine proaktive Bürgerinformation nicht sinnvoll.

Nach den Gremienbeschlüssen soll es einen gemeinsamen Pressetermin der Projektpartner geben, in dem über den Stand, die Beschlüsse und die nächsten Schritte des Gesamtprojektes berichtet wird. Parallel dazu soll ein gemeinsamer Flyer erstellt und über die üblichen Kanäle verteilt werden (keine Postwurfsendung). Dieser soll beinhalten: 10 Fragen und 10 Antworten, grafischer Überblick des Netzes, 5 Meilensteine zum Zeitplan, Ansprechpartner für Fragen. Die Erstellung des Flyers kann mit hausinternem Knowhow geleistet werden (Zusammenarbeit der PressesprecherInnen). Die Stabsstelle übernimmt mittelfristig die Aufgabe „Ansprechpartner“.

Dazu gehört auch die Information der betroffenen Gebietskörperschaften darüber, was auf ihrer Gemarkung gebaut wird und mit welchen Kosten dies verbunden ist. Je nach Aufgabenstellung ist zu klären, wer was plant.

## **Finanzierungsschlüssel**

Die Vergabe von Planungs- und Gutachterleistungen setzt die Festlegung eines Finanzierungsschlüssels voraus. Die Planungskosten für die Phase 1 müssen zu 100% von Gebietskörperschaften bzw. der Region getragen werden. Mögliche Umlageschlüssel wurden im Workshop dargestellt. Eine Einigung über geeignete Schlüssel ist politisch herbeizuführen.

## **Aufgabenträgerschaft**

Für Verkehrsleistungen auf (bundeseigenen) Eisenbahnstrecken ist das Land der Aufgabenträger. Die Bestellung der Verkehrsleistungen wird über die Regionalisierungsmittel des Bundes finanziert. Durch die Einführung der Regional-Stadtbahn kommt es zu einer Leistungsmehrung im Bahnverkehr, die durch die heutigen Bestellungen des Landes nicht gedeckt ist. Daher ist es notwendig, dass mit dem Land ein Schlüssel gefunden wird, welche Leistungen künftig vom Land bestellt und welche von der Region gegenfinanziert werden müssen. In der Phase I kann es ausreichend sein, lediglich eine Grundsatzentscheidung zu treffen, die es ermöglicht, die künftigen von der Region zu tragenden Betriebsaufwendungen verlässlich abzuschätzen. Dazu käme ein Kostenschlüssel, der zwischen den Gebietskörperschaften bzw. den sonstigen Aufgabenträgern zu vereinbaren ist. Es wird empfohlen in der ersten Projektphase eher eine grundsätzliche, als eine zu detaillierte Festlegung zu treffen. Die Aufgabe kann während der Phase I von der Stabsstelle wahrgenommen werden.

## **5.2 Organisatorisch-rechtliche Aufgaben**

### **Planungsvereinbarungen**

Der Vorhabensträger benötigt ein Mandat, um Verträge und Abmachungen mit Dritten im Rahmen einer vorgegebenen Geschäftsordnung verhandeln und treffen zu können. Die Rechte und Pflichten des Vorhabensträgers sind zu regeln und ergeben sich in der Phase I überwiegend durch Aufstellung der Organisation (bei Gebietskörperschaften) bzw. Planungsvereinbarungen (bei Dritten). Klare Rechtsverhältnisse sind zwingend notwendig.

Um eine koordinierte und abgestimmte Planung zu erhalten, ist eine Vereinbarung des Vorhabensträgers mit einem Besitzer (oder Eigentümer) der vorhandenen Infrastruktur notwendig<sup>4</sup>. Der Gegenstand der Regelung ist im Wesentlichen, "wer - wann - wie" planen darf. Es sind die Verantwortlichen sowie deren Pflichten und/oder Rechte zu benennen. Das Vorhaben ist zu beschreiben (Planungsgegenstand) und die Kostenübernahme ist zu klären. Weiterhin sind die Anforderungen an Planung und Nutzung von Anlagen (z. B. Sicherheitsanforderungen) zu formulieren, außerdem sind die Informationsebenen und/oder Beteiligung der Betroffenen im Planungsprozess (z. B. projektbegleitende Arbeitskreise) festzulegen.

### **Begleitung Bauleitplanung Gebietskörperschaften**

Während der Planungs- und Realisierungszeit der Regional-Stadtbahn ist davon auszugehen, dass es eine Vielzahl von parallelen und konkurrierenden Planungen und Bauvorhaben gibt, insbesondere auch in der Bauleitplanung der Gebietskörperschaften. Diese Planungen sind zu prüfen und zu kommentieren und im Be-

---

<sup>4</sup> Prozess ist nicht zu verwechseln mit der Zuweisung einer Nutzung oder Übernahme im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Planverfahrens!

darfsfall sind die Gebietskörperschaften oder dritte Vorhabensträger fachlich zu beraten.

### **Grundlagen zur Bereitstellung der Finanzierung für Planung**

Auf der Basis der Vereinbarungen mit den Gebietskörperschaften sind die Auftraggeber für die Planung festzulegen und die erforderlichen Planungsmittel gemäß Projektterminplan bereitzustellen. Vor einer Vergabe von Planungsleistungen sind die Ermächtigungen auszustellen, die Aufgabenstellung zu präzisieren und ein Finanzierungsschlüsselfestzulegen.

### **Steuerung**

Die Kosten- und Terminsteuerung ist vor Aufnahme der Planung zu strukturieren und später fortzuschreiben; sie dient auch als Grundlage für die Haushaltsplanung der Projektbeteiligten und berücksichtigt die zuvor erstellten Finanzierungsvereinbarungen.

Die Komplexität erfordert im Rahmen eines Vertragsmanagements eine laufende Überwachung und Dokumentation der geschlossenen (und noch zu schließenden) Verträge, u. a. für Planung, Bau, Finanzierung, Nutzungen, sowie auch der kaufmännischen und juristischen Abwicklung. Dies ist überwiegend eine Standardleistung von Verwaltungen und Unternehmen.

## **5.3 Fachliche Aufgaben**

### **Festlegung der „Verkehrlichen und Betrieblichen Aufgabenstellung“**

Eine Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung ist die Voraussetzung, um Planungsvereinbarungen treffen und Planungen bzw. Gutachterleistungen aus-schreiben zu können. Die Aufgabenstellung muss die Qualität einer detaillierten Dokumentation der Aufgaben und der technischen Anforderungen (u. a. Mengengerüste) beinhalten. Dazu gehört auch die Feststellung notwendiger Variantenprüfungen im Detail aus heutiger Sicht. In der Phase I ist hierin auch die Dokumentation aller Planungsparameter vorzunehmen. Die Aufgabenstellung basiert überwiegend auf bereits vorhandenen Gutachten und Planungen und ist entsprechend den Anforderungen zu strukturieren. Ein Teil der Aufgabenstellung entsteht auch im Rahmen der Verhandlungen zu Planungsvereinbarungen, sie ist Voraussetzung für die Ausschreibung und Vergabe von Planungsleistungen oder Abschluss von Planungsvereinbarungen.

Die Aufgabenstellung ist während des Projektes fortzuschreiben.

### **Planungsleistungen in der Phase I (Vorplanung)**

Die Planungs- und Gutachterleistungen können im Grundsatz im "eigenen Hause" erbracht werden; der Umfang (Quantität), aber auch die technische Ausprägung (Qualität) wird eine (teilweise) Fremdvergabe aber notwendig machen.

Die in Phase I zu erbringende technische Planungsleistung entspricht in etwa der Vorplanung. Darunter sind die Planungsleistungen nach HOAI Phase 1 und 2 zu verstehen, die im Wesentlichen die Untersuchungen von Lösungsmöglichkeiten mit ihren Einflüssen auf bauliche und konstruktive Gestaltung, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit beinhalten und ein Planungskonzept zum Ziel haben. Dabei handelt es sich um einen, auch bei Straßen und Hochbauten üblichen Prozess. Bestandteile einer Vorplanung sind u. a. Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke, Leit- und Sicherungstechnik (LST), 50 Hz/ Beleuchtung, Bahnübergänge (LST & Straße), Oberleitung, Unterwerke (750 V= & 15 kV~), Lichtsignalanlagen (LSA), Telekommunikation sowie die Dokumentation des Leitungsbestandes.

Für DB-Anlagen gilt die Besonderheit, dass hier die vollumfängliche Vorplanung auch für die technische Ausrüstung parallel zur Objektplanung zu erbringen ist. Bei Anlagen anderer Eigentümer, z.B. innerstädtischen Straßenbahnen, kann in dieser Hinsicht in der Phase I schlanker geplant und die fehlende Leistung im Entwurf nachgeholt werden.

Die Vorplanung muss nicht vom Infrastrukturunternehmen erstellt oder beauftragt werden. Dies kann ein Vorhabensträger in Abstimmung mit dem Infrastrukturunternehmen veranlassen, bei mehreren beteiligten Infrastrukturunternehmen kann damit dem Projekt eine einheitliche „Handschrift“ gegeben werden.

Die Anwendung der HOAI ist für bautechnische Planungen Standard bei Vorhaben der öffentlichen Verwaltung.

Das Investitionsvorhaben macht es notwendig, dass die Leitungen Dritter gesichert, angepasst oder verlegt werden müssen. Es werden Leitungs Koordinationspläne erstellt. In der Regel planen und verlegen die Leitungsträger ihre Leitungen selber; Bahn und Kommunen haben unterschiedliche Gestattungsverträge, die auch die Kosten regeln. In der Phase I sind Bestandsunterlagen zu fertigen. Die Vorplanung ist die Voraussetzung für Kostensicherheit und die Grundlage des Rahmenantrags.

### **Sonderuntersuchungen**

Im Rahmen der Vorplanung sind auch Sonderuntersuchungen durchzuführen, wie z. B. für Vermessung, Baugrund, Schall, Leitungsbestand, Umwelt, EMV; Zu Beginn in der Phase I kann ein flacheres Untersuchungsniveau ausreichend sein, wenn es nur gilt, Risiken einzugrenzen. Weiterhin sind technische Einzelmaßnahmen zu überprüfen. Dazu gehören die Tunnel hinsichtlich Lichtraumprofile und baulichen Zustand im Hinblick auf eine Elektrifizierung sowie einzelne Brückenbauwerke, die heute noch über keine Gleise verfügen.

In der Phase I geht es vor allem um eine Risikobewertung und die rechtzeitige Feststellung von Planungstiefe und –umfang, damit die Aufgabenstellung für die weiteren Planungsphasen frühzeitig den Anforderungen angepasst werden kann

Betroffenheit kann es in verschiedenen Bereichen geben:

- ▶ EMV (hier: Hochschulinstitute, Kliniken)  
Risikobewertung damit Aufgabenstellung frühzeitig den Anforderungen angepasst werden kann
- ▶ Schutzgebiete etc.  
ein vorgezogenes Screening-Verfahren kann sinnvoll sein, insbesondere bei zweigleisigen Ausbauten bzw. Neubaustrecken,
- ▶ Maßnahmen zu Schall- und Erschütterungsschutz (Kosten und Gestaltung)  
Vorabprüfung zur Risikobewertung damit Aufgabenstellung frühzeitig den Anforderungen angepasst werden kann
- ▶ Baugrundvorerkundung, Altlasten  
Risikobewertung damit Aufgabenstellung frühzeitig den Anforderungen angepasst werden kann
- ▶ Vermessungsleistungen
- ▶ Technische Einzelmaßnahmen  
Überprüfung bestehender Tunnel- und Brückenbauwerke, u. a. im Hinblick auf eine Elektrifizierung
- ▶ Städtebauliche Konzepte:  
Bereits die Vorplanung sollte auf städtebauliche Konzepte aufbauen können, um die Durchsetzbarkeit zu verbessern
- ▶ Identitätsstiftende Maßnahmen  
Dazu gehören (z. B. Gestaltung, Ziel der Region, Entwicklungsvisionen); die Begründung des Vorhabens gegenüber Bürgern, Politik und Wirtschaft bedarf einer Vision, die über rein verkehrliche Ansätze hinausgeht
- ▶ Verkehrskonzepte für Motorisierten Individualverkehr (MIV)/ nicht motorisierter IV (nMIV) in Innenstädten (Bauphase und Endzustand)  
im innerstädtischen Bereich betrifft mehr als die Hälfte des Planungs- und Bauaufwandes den MIV/ nMIV sowie das Parken; Änderungen durch die Stadtbahn müssen in ein Gesamtkonzept für MIV und nMIV passen
- ▶ Baubetriebsplanung  
Die Investitionen werden in großen Teilen auf bestehender Eisenbahninfrastruktur umgesetzt. Im Rahmen der Vorplanung sind baubetriebliche Konzepte mit den EIU (und EVU) abzustimmen und in den weiteren Planungsphasen zu detaillieren. Hieraus ergeben sich auch die Vorgaben zur Anmeldung der Baustellen in der Mehrjahresplanung bei DB Netz
- ▶ Sonstige Gutachten  
Z. B. Strategische Gutachten zu Tübingen Hbf und Reutlingen Hbf, hier ist die Aufgabenstellung weiter zu präzisieren, um eine Vorplanung durchführen zu können.

## 6 Planungskosten

Die Planungskosten für die Phase I wurden für die einzelnen Positionen abgeschätzt. Diese beinhalten nicht nur den Aufwand für die reine Planung, sondern auch die Kosten für Steuerungs- und Gutachterleistungen sowie für die Stabsstelle.

Die verwendete Aufteilung der Kosten auf die Gebietskörperschaften je Teilnetz entspricht dem Schlüssel der Folgekostenrechnung, also dem Anteil der auf die Gemarkung entfallenden Planungskosten. Steuerungs- und Gutachterleistungen wurden mangels anderer Größen nach Strecken-km den Teilnetzen zugeordnet. Die Kosten der Vorplanung, Lph 1+2, wurden nach HOAI berechnet. Die Vorplanung für technische Ausrüstung wurde für diese Phase auf ca. 60 % abgemindert, die fehlenden Teile der Vorplanung sind später nachzuziehen. Dies geschah unter der Annahme und von Erfahrungswerten, dass für eine verlässliche Kostenschätzung eine teilweise reduzierte Planungstiefe ausreichend ist. Die Vermessung berücksichtigt eine Gesamtaufnahme (digitales Geländemodell), der tatsächliche Aufwand orientiert sich an den vorhandenen Unterlagen. Es wurde ein oberer Eckwert kalkuliert.

Die Umwelt- und Baugrunduntersuchungen beinhalten Kosten für bisher nicht spezifizierte Sonderuntersuchungen, deren Umfang und Tiefe noch festzulegen ist (z. B. vorgezogenes, vereinfachtes Screening im Sinne einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVS) oder die Gründung von Bauwerken).

Alle Planungskosten werden auf Baukosten Stand 2012 bezogen.

Für Tübingen Hbf und Reutlingen Hbf wurden jeweils Aufwendungen für ein strategisches Ausbaukonzept angesetzt.

Die Planungskosten für die Phase I sind in der Tabelle 1 aufgeführt, die zugehörige Zuordnung ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

	Preis pro Einheit	Einheit	Einheiten	Summe	Teilnetz 1	Teilnetz 2	Teilnetz 3	Gesamt Phase I
Wichtung Teilnetze (nach km)					53,91%	40,08%	6,01%	
BOStrab		km			22,70	14,10	12,30	
EBO		km			87,58	67,90		
Vorplanung					3.160 T€	2.050 T€	470 T€	
Vermessung					270 T€	200 T€	30 T€	
Strategisches Konzept Tübingen Hbf	50	€	1	50 T€	50 T€			
Strategisches Konzept Reutlingen Hbf	50	€	1	50 T€	50 T€			
Stabsstelle	300	€/a	3	900 T€	485 T€	361 T€	54 T€	
Umweltgutachten	500	€	1	500 T€	270 T€	200 T€	30 T€	
Kosten-/ Terminsteuerung	170	€/a	3	510 T€	275 T€	204 T€	31 T€	
Rechtsberatung	50	€	1	50 T€	27 T€	20 T€	3 T€	
Sonstige Gutachten	500	€	1	500 T€	270 T€	200 T€	30 T€	
Baugrunduntersuchungen	250	€	1	250 T€	135 T€	100 T€	15 T€	
<b>Summe Teilnetze (gerundet)</b>					<b>4.990 T€</b>	<b>3.340 T€</b>	<b>660 T€</b>	<b>8.990 T€</b>

Tabelle 1: Planungskosten und Finanzierung Phase I

Gebietskörperschaft	Schlüssel nach Folgekostenrechnung			Summen			Gesamt Phase I
	Teilnetz 1	Teilnetz 2	Teilnetz 3	Teilnetz 1	Teilnetz 2	Teilnetz 3	
Dettingen an der Erms	1,70%			80 T€			80 T€
Metzingen, Stadt	1,30%			60 T€			60 T€
Pfullingen, Stadt	15,80%			790 T€			790 T€
Reutlingen, Stadt (BOStrab)	6,10%		57,00%	300 T€		380 T€	680 T€
Reutlingen, Stadt (DB)	8,10%			410 T€			410 T€
Bad Urach, Stadt	1,00%			50 T€			50 T€
Engstingen	1,90%			90 T€			90 T€
Lichtenstein	7,30%			360 T€			360 T€
Dußlingen		11,60%			390 T€		390 T€
Gomaringen		0,30%	43,00%		10 T€	280 T€	290 T€
Mössingen, Stadt		11,70%			390 T€		390 T€
Nehren		5,10%			170 T€		170 T€
Rotenburg am Neckar, Stadt	3,50%			180 T€			180 T€
Tübingen (BOStrab bis Klinik)	13,50%			680 T€			680 T€
Tübingen (BOStrab Klinik bis Waldh.)	10,10%			520 T€			520 T€
Tübingen (Hbf)	7,20%			360 T€			360 T€
Tübingen (DB sonst.)	9,70%	15,20%		490 T€	510 T€		1.000 T€
Tübingen (Ammertal)	2,60%			130 T€			130 T€
Ammerbuch	4,40%			220 T€			220 T€
Starzach	1,90%			90 T€			90 T€
Balingen, Stadt		17,30%			580 T€		580 T€
Bisingen		8,80%			290 T€		290 T€
Burladingen, Stadt		1,70%			60 T€		60 T€
Hechingen, Stadt (ZAB1)		8,10%			270 T€		270 T€
Hechingen, Stadt (ZAB2)		1,40%			50 T€		50 T€
Jungingen		0,90%			30 T€		30 T€
Albstadt, Stadt (ZAB1)		5,80%			190 T€		190 T€
Albstadt, Stadt (Talgang)		12,10%			400 T€		400 T€
Herrenberg, Stadt	1,50%			70 T€			70 T€
Eutingen im Gäu	0,50%			20 T€			20 T€
Horb am Neckar, Stadt	1,90%			90 T€			90 T€
<b>Planungskosten Phase I (gerundet)</b>							<b>8.990 T€</b>

Tabelle 2: Planungskosten und Finanzierung – Aufteilung auf Gebietskörperschaften

Als unterer Ansatz zur Betreuung der Vorplanung und für begleitende Koordinations- und Kommunikationsaufgaben wurde die Notwendigkeit von ca. 4 P p.a. abgeschätzt, was einem Gegenwert von ca.300 TEUR p.a. entspricht, inklusive von Nebenkosten, wie Büro, Fahrzeug etc.. Die Personalbereitstellung kann teilweise aus eigenen Ressourcen der Projektpartner und durch neue Mitarbeiter erfolgen. Die Qualifikationsprofile sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Position	Tätigkeit	Qualifikation	Anzahl P/ Einsatzzeit
<b>Führungskraft</b>	Ansprechpartner, Repräsentant Projekt, Verhandlungen mit Dritten, Festlegung Aufgabenstellung, Unterstützung	Wissenschaftliche Ausbildung, Qualifikation als Führungskraft Stadtbahnerfahrung (>2a) wünschenswert	1 bei Projektstart
<b>Assistent Ingenieur</b>	Aufgabenstellung im Detail, Betreuung Fachplaner,	Bauingenieur, Wirtsch.-Ing.	Phase I: 1P
<b>Assistent Kaufmann (Wirtsch.-Ing.)</b>	Überwachung Kosten und Termine, vertragliche Abwicklung, Qualitätssicherung	Wirtsch.-Ing,	Phase I: 1P
<b>Sekretariat</b>	Dokumentation, organisatorische Unterstützung		Phase I: 0,75 P
<b>Summe</b>			
<b>Büromiete</b>			
<b>Fahrzeug</b>			
<b>Sonstiges</b>			
<b>Summe Sachkosten</b>			
<b>Gesamt Stabsstelle</b>			

Abbildung 3: Ausstattung der Stabsstelle

## 7 Zeitplanung

Die politische Perspektive verlangt eindeutige Meilensteine, die auch maßgebend für die Diskussion sind. Die bisherige Planung für die Phase I hat folgende wesentlichen Meilensteine (Stand März 2012):

- ▶ Einrichtung einer Stabsstelle: Mitte 2012
- ▶ Beginn Vorbereitung Planungsvereinbarungen: Mitte 2012
- ▶ Festlegung Projektstart (Vorplanung): September 2012
- ▶ Fertigstellung Vorplanung: 1. Quartal 2014
- ▶ Einreichung Rahmenantrag: April 2014

Als mittelfristiges Ziel wurde die Einreichung des Rahmenantrages festgelegt. Einige ergänzende Meilensteine und Vorgänge sind in Abbildung 4 auf der Zeitachse dargestellt.

Die weitere Detaillierung des Planungs- und Realisierungsprozess im Zuge des Projektes schafft in verschiedenen Phasen detailliertere und verlässlichere Angaben. Eine Planung von oben nach unten (Inbetriebnahme zu Projektstart) muss immer wieder neu durchgeführt werden, um die Erreichbarkeit von Zielen feststellen zu können. Die Eingangsparameter für die Folgekostenrechnung beziehen sich primär auf den Mittelabfluss und können daher von der technischen Terminplanung abweichen.

Im Rahmen der Diskussion im projektbegleitenden Arbeitskreis wurden als geeignete Vorabmaßnahme eine Elektrifizierung und ein Ausbau der Ammertalbahn und der Ermstalbahn identifiziert und als sinnvoll bewertet. Dies sollte ergänzt werden



durch die Einrichtung ausgewählter neuer Haltepunkte an verschiedenen Strecken. Das wirtschaftliche, technische und organisatorische Risiko ist hier überschaubar. Weiterhin erscheint es sinnvoll, ausgewählte Haltepunkte an verschiedenen Strecken sowie eine abschnittsweise Elektrifizierung möglichst frühzeitig planerisch zu bearbeiten und umzusetzen. Dieses Szenario lässt sich auch am ehesten in die Mittelplanung des Zuschussgebers integrieren. Aufbauend auf diesen Vorschlag wurde ein Aktivitäten- und Ereignisplan entwickelt, der in der untenstehenden Abbildung dargestellt ist. Danach ist eine früheste Teilbetriebnahme Ende 2016 möglich.

Aufgrund der unterschiedlichen technischen Komplexität sowie der gesetzlich-organisatorischen Vorgaben sind für einzelne Teilmaßnahmen unterschiedliche Zeitplanungen erforderlich. Die Zeitplanung muss auch auf die planerischen und organisatorischen Kapazitäten sowie die Mittelverfügbarkeit Rücksicht nehmen.

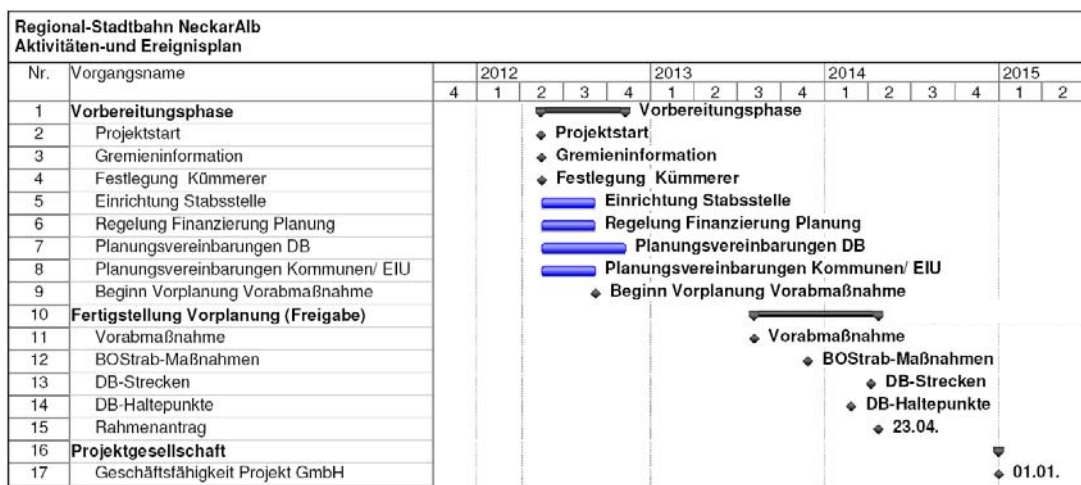


Abbildung 4: Aktivitäten-und Ereignisplan

## 8 Erforderliche Entscheidungen der Gremien

Nach der Identifikation der Aufgaben und der Entwicklung einer möglichen Organisationsstruktur sind die erforderlichen Gremienbeschlüsse zu fassen. Diese können zusammen oder auch in zwei Entscheidungsstufen beschlossen werden:

- ▶ Entscheidungsstufe 1:
  - ▶ Kenntnisnahme der Standardisierten Bewertung einschließlich der Folgekostenrechnung
  - ▶ Benennung der Förderrisiken
- ▶ Entscheidungsstufe 2:
  - ▶ Beschlussfassung über die Gründung einer Stabsstelle, um die erforderlichen Aufgaben der Phase 1 bis zur Einreichung eines Rahmenantrags zu erledigen

Die weiteren Aktivitäten ergeben sich aus der Gesamtheit der Aufgaben, die dann Stück für Stück abzuarbeiten sind und im weiteren Verlauf zu entscheiden sind.

DB International GmbH



# Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSB)

Standardisierte Bewertung, Folgekostenrechnung , Aufgaben – Organisation – Finanzierung

PTV AG, Stand 03/2012



## Gliederung

---

- > Aktueller Stand und wesentliche Ergebnisse
  - > der Standardisierten Bewertung und
  - > der Folgekostenrechnung
- > Weiteres Vorgehen und bestehende Risiken
- > Anstehende Aufgaben
- > Organisatorische Aufstellung
- > Finanzierung
- > Kostenaufstellung Phase 1



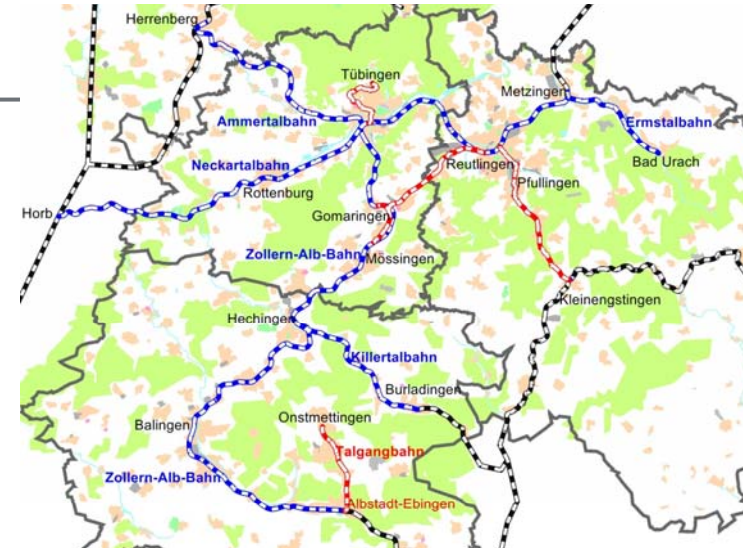
Aktueller Stand und  
wesentliche Ergebnisse  
der Standardisierten Bewertung und  
der Folgekostenrechnung



## Standardisierte Bewertung

- > Die Standardisierte Bewertung und die zugehörige Folgekostenrechnung sind abgeschlossen und wurden mit den Zuwendungsgebern aus Bund und Land abgestimmt.
- > In 2011 waren veränderte Vorgaben des Landes zum Regionalverkehr einzuarbeiten, die sich aus den laufenden Planungen zu Stuttgart 21 ergaben. Das Betriebskonzept der RSB wurde daran angepasst.
- > Auf Wunsch des Zollernalbkreises wurde die Killertalbahn (Abschnitt Hechingen – Burladingen) in das RSB-Konzept aufgenommen, um das elektrifizierte Netz bis nach Burladingen zu erweitern.
- > Die für die Förderfähigkeit maßgeblichen Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) betragen damit:
  - > **Teilnetz 1:** Oberzentrum Reutlingen/Tübingen mit den Zulaufstrecken: Neckar-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, Ammertalbahn, Ermstalbahn und Albaufstieg: **1,07**
  - > **Teilnetz 2:** Zollern-Alb-Bahn, Killertalbahn und Talgangbahn: **1,88**
  - > **Teilnetz 3:** Gomaringer Spange: **1,21**

**➡ NKI Gesamtnetz: 1,37**



# Folgekostenrechnung – Methodik

---

- > Die Folgekostenrechnung (FKR) folgt – wie die Nutzen-Kosten-Untersuchung der Standardisierten Bewertung – einer vorgegebenen Systematik.
- > Die betriebswirtschaftliche FKR wird vom Zuwendungsgeber als Ergänzung zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung verlangt.  
Die Berechnungen wurden mit dem Zuwendungsgeber abgestimmt.
- > Folgekosten Infrastruktur:
  - > zeigt den Investitionsbedarf für die RSB-Infrastruktur, inklusive einer Schätzung der erforderlichen Planungskosten
  - > ausgewiesen werden die Anteile, die von Bund und Land gefördert werden (Zuwendungen) sowie die nötige Komplementärfinanzierung, die von den anliegenden Städten und Kreisen zu tragen ist
  - > für das Infrastrukturunternehmen werden ausgewiesen: Einnahmen aus Stations- und Trassengebühren, Unterhaltungskosten für den Fahrweg
- > Folgekosten Betrieb
  - > berücksichtigt Investitionen für Fahrzeuge und laufende Betriebskosten: Fahrzeugunterhaltung, Energie, Personal, Marketing/Vertrieb, Stations- und Trassengebühren sowie zusätzliche Fahrgeldeinnahmen (Neukunden)
  - > Es werden standardisierte Kostensätze zugrunde gelegt.
- > Eine wesentliche verwendete Grundlage sind die veröffentlichten Stations- und Trassenpreise der heutigen Bahnunternehmen (Bsp. Ammertalbahn: 4,74 € pro Zugkilometer, inkl. Stationsanteil).

## Folgekostenrechnung – Annahmen

---

- > Planungskosten DB-Abschnitte: pauschal 20% der Baukosten
- > Planungskosten auf nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) und auf Straßenbahnneubaustrecken: pauschal 15% der Baukosten
- > Für DB- und NE-Abschnitte: plus EBA-Gebühr: 1,5% (an das Eisenbahnbundeamt abzuführen)
- > Betrachtungszeitraum für Investitionen und Reinvestitionen: 30 Jahre
- > Inflationsrate 3%: Es wird davon ausgegangen, dass die Preissteigerungsrate (Durchschnitt der letzten 3 Jahre < 2%) künftig tendenziell steigen wird. Der gewählte Ansatz von 3% Preissteigerungsrate wurde vom Zuwendungsgeber empfohlen.
- > **Zuwendungen von Bund und Land:** 80% der zuwendungsfähigen Investitionen (60% Bundesförderung + 20% Kofinanzierung durch das Land)
- > Nicht zuwendungsfähige Kosten sind z.B. Streckenabschnitte, bei denen kein besonderer Bahnkörper realisiert werden kann (RSB im Mischverkehr mit dem mIV).
- > Die Städte und Kreise übernehmen die **Komplementärfinanzierung:**
  - > Mindestens 20% der zuwendungsfähigen Investitionen
  - > 100% der nicht zuwendungsfähigen Investitionen
  - > 100% Planungskosten
- > Im Rahmen der Standardisierten Bewertung werden so genannte „vermiedene Investitionen“ pauschal berücksichtigt, die (zeitlich nachgelagert) auch ohne den Bau der RSB anfallen würden (z.B. Leitungsverlegungen).
- > Die Folgekostenrechnung schreibt die Investitionen und Zahlungsströme auf die Zukunft fort. Bei der Infrastrukturinvestition wird der Preisstand zum Zeitpunkt des Baubeginns betrachtet . Beim Betrieb wird der Preisstand der geplanten Inbetriebnahme der RSB betrachtet.



## Folgekosten Infrastruktur – Übersicht über die Investitionen

Infrastruktur: Erstinvestitionen [T€] Teilnetz 1	Investitionen ohne Planung		Investitionen mit Planung Preisstand 2015				vermiedene Investitionen mit Planung Preisstand 2015
	Preisstand 2006	Preisstand 2015	gesamt	davon Planungs- kosten	Zuwendungen	Komplemen- tärfinanzierung (inkl. Pla- nungskosten)	
Ammertalbahn	27.780	35.547	41.412	5.865	28.861	12.551	0
DB Netz: RT Hbf	19.907	25.472	30.949	5.477	20.839	10.110	1.891
DB Netz: TÜ Hbf	18.116	23.180	28.164	4.984	18.935	9.229	863
DB Netz: TÜ - RT - Metzingen	16.129	20.638	25.075	4.437	16.905	8.170	1.524
DB Netz: TÜ - Horb	29.258	37.438	45.487	8.049	30.305	15.182	0
Ermstalbahn	12.327	15.773	18.375	2.602	12.604	5.771	0
Reutlingen: RT Hbf - Pfullingen	73.501	94.049	108.157	14.107	57.405	50.752	18.521
Reutlingen: Pfullingen - Kleinengstingen	38.383	49.113	56.480	7.367	39.164	17.316	3.840
Tübingen: TÜ Hbf - Unfallklinik	48.839	62.492	71.866	9.374	44.532	27.334	7.400
Tübingen: Unfallklinik - Waldhäuser	36.335	46.493	53.467	6.974	35.999	17.468	5.459
<b>Summe Teilnetz 1</b>	<b>320.574</b>	<b>410.194</b>	<b>479.430</b>	<b>69.236</b>	<b>305.547</b>	<b>173.884</b>	<b>39.497</b>

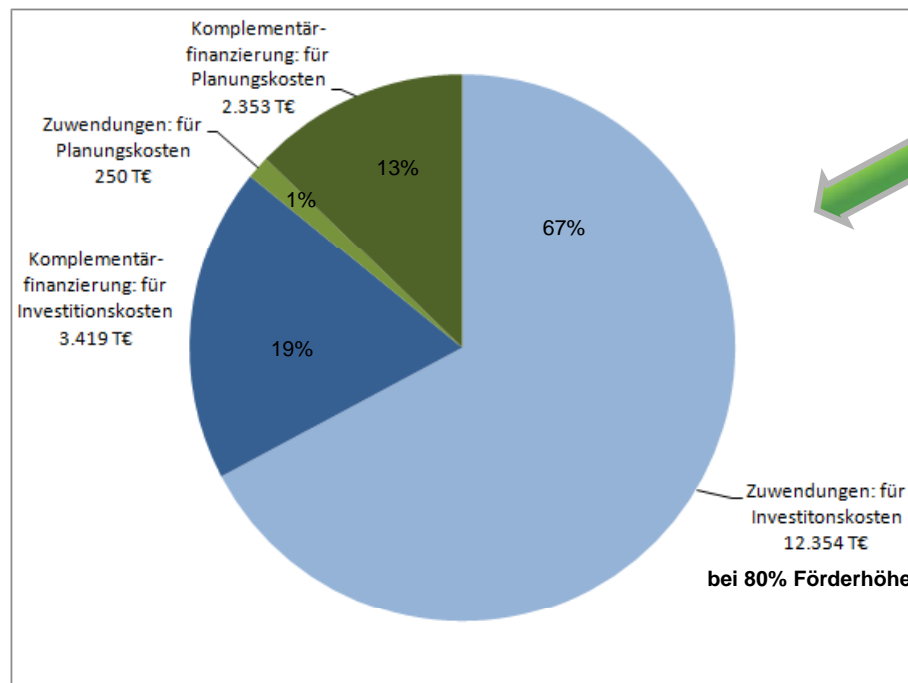
Infrastruktur: Erstinvestitionen [T€] Teilnetz 2	Investitionen ohne Planung		Investitionen mit Planung Preisstand 2016				vermiedene Investitionen mit Planung Preisstand 2016
	Preisstand 2006	Preisstand 2016	gesamt	davon Planungs- kosten	Zuwendungen	Komplemen- tärfinanzierung (inkl. Pla- nungskosten)	
DB Netz: TÜ - Balingen	112.602	148.403	180.310	31.907	118.716	61.594	2.049
DB Netz: Balingen - Albstadt-Eb.	30.246	39.862	48.433	8.570	32.293	16.139	964
DB Netz: TÜ - RT	906	1.194	1.451	257	980	471	0
Killertalbahn (Hechingen - Burladingen)	9.811	12.931	15.064	2.134	10.411	4.653	0
Ortsdurchfahrt Nehren	16.687	21.993	25.291	3.299	17.753	7.538	0
Talgangbahn	32.167	42.395	48.754	6.359	34.329	14.425	0
<b>Summe Teilnetz 2</b>	<b>202.419</b>	<b>266.778</b>	<b>319.303</b>	<b>52.525</b>	<b>214.483</b>	<b>104.820</b>	<b>3.013</b>

Infrastruktur: Erstinvestitionen [T€] Teilnetz 3	Investitionen ohne Planung		Investitionen mit Planung Preisstand 2021				vermiedene Investitionen mit Planung Preisstand 2021
	Preisstand 2006	Preisstand 2021	gesamt	davon Planungs- kosten	Zuwendungen	Komplemen- tärfinanzierung (inkl. Pla- nungskosten)	
Gomaringer Spange	52.606	80.375	92.954	12.579	57.698	35.256	388
DB Netz	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Teilnetz 3</b>	<b>52.606</b>	<b>80.375</b>	<b>92.954</b>	<b>12.579</b>	<b>57.698</b>	<b>35.256</b>	<b>388</b>
<b>Summe über alle Teilnetze (Preisstand 2015/2016/2021 !)</b>	<b>575.599</b>	<b>757.347</b>	<b>891.687</b>	<b>134.341</b>	<b>577.727</b>	<b>313.960</b>	<b>42.899</b>

## Folgekosten Infrastruktur – am Beispiel der Ermstalbahn

Preisstand	2006	2012	2015
	wie Standardisierte		Zeitpunkt
Preisstand	Bewertung		Baubeginn
Investition in T€	12.327	14.434	15.773
davon zuwendungsfähige Investitionen			15.442
Summe: Investition und Planung			18.375



Aufteilung gemäß  
Folgekostenrechnung,  
Preisstand Baubeginn

Bei den Gebietskörperschaften verbleibt die  
Komplementärfinanzierung in Höhe von

- > 3.419 T€ (Infrastrukturinvestition)
- > 2.353 T€ (Planungskosten)
- > **5.772 T€ gesamt**

## Folgekosten Infrastruktur – Laufende Ausgaben

Infrastruktur: Laufende Ausgaben Fahrweg [T€/a]	zusätzlicher Unterhalt 2019	Trassen- und Stations- entgelt 2019
Ammertalbahn	666	-288
DB Netz: RT Hbf	553	265
DB Netz: Tü Hbf	556	322
DB Netz: IÜ - RI - Metzingen	343	1.774
DB Netz: Tü - Horb	845	648
Ermstalbahn	374	506
Reutlingen: RT Hbf - Pfullingen	865	0
Reutlingen: Pfullingen - Kleinengstingen	760	0
Tübingen: Tü Hbf - Unfallklinik	496	0
Tübingen: Unfallklinik - Waldhäuser	673	0
<b>Summe Teilnetz 1</b>	<b>6.131</b>	<b>3.226</b>

Infrastruktur: Laufende Ausgaben Fahrweg [T€/a]	zusätzlicher Unterhalt 2020	Trassen- und Stations- entgelt 2020
DB Netz: Tü - Balingen	2.711	5.179
DB Netz: Balingen - Albstadt-Eb.	820	1.717
DB Netz: Tü - RT	29	0
Killertalbahn (Hechingen - Burladingen)	268	0
Ortsdurchfahrt Nehren	454	0
Talgangbahn	1.020	0
<b>Summe Teilnetz 2</b>	<b>5.303</b>	<b>6.896</b>

Infrastruktur: Laufende Ausgaben Fahrweg [T€/a]	zusätzlicher Unterhalt 2023	Trassen- und Stations- entgelt 2023
Gomaringer Spange	1.737	0
DB Netz	0	1.397
<b>Summe Teilnetz 3</b>	<b>1.737</b>	<b>1.397</b>

Bei den **Bestandstrecken** entstehen bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU): DB Netz, ENAG, ZÖA, HzL, WEG erhöhte Aufwendungen für die Unterhaltung (z.B. durch die Elektrifizierung). Diesen stehen i.d.R. zusätzliche Einnahmen für zusätzliche Trassen- und Stationsnutzung gegenüber.

Für die **Neubaustrecken** (Reutlingen – Pfullingen – Kleinengstingen, Tübingen Stadt, Gomaringer Spange und Ortsdurchfahrt Nehren) entstehen laufende jährliche Unterhaltungskosten. Diese sind letztendlich von den Gebietskörperschaften zu tragen\*:

- > entweder als laufende Ausgaben zur Unterhaltung der Infrastruktur, wenn die Gebietskörperschaften selbst die Neubaustrecken bauen und betreiben
- > oder als Betriebskostendefizit (bei Trassenpreismodell)

\* : Die Aufteilung der jährlichen Unterhaltungskosten ist zwischen den betroffenen kommunalen Partnern zu klären.

## Ergebnis: Folgekosten Betrieb

		Durchschn. Betriebserg. in Mio. €/a
Teilnetz 1 (Preisstand: 2019)	Regional-Stadtbahn (alle RSB-Linien)	-24,5
	Sonstiger Schienenverkehr (ohne RSB-Linien)*	20,9
	Stadtverkehr Reutlingen	1,0
	Stadtverkehr Tübingen	4,6
	Regionalbus	4,1
Teilnetz 2 (Preisstand: 2020)	Regional-Stadtbahn (alle RSB-Linien)	-15,9
	Sonstiger Schienenverkehr (ohne RSB-Linien)*	13,4
	Stadtverkehr Reutlingen	0,0
	Stadtverkehr Tübingen	0,1
	Regionalbus	2,2
Teilnetz 3 (Preisstand: 2023)	Regional-Stadtbahn (alle RSB-Linien)	-4,6
	Sonstiger Schienenverkehr (ohne RSB-Linien)*	0,1
	Stadtverkehr Reutlingen	0,6
	Stadtverkehr Tübingen	0,0
	Regionalbus	0,9

Das **durchschnittliche Betriebsergebnis** berücksichtigt Veränderungen bei den Betriebskosten sowie Veränderungen bei den Fahrgeldeinnahmen (Neukunden) jeweils im Vergleich zum Ohnefall 2020.

*Die Darstellung zeigt keine Betrachtung nach Kostenträgern.*

\*:Im sonstigen Schienenverkehr handelt es sich teilweise um heutige Bestellungen des Landes, die dann entfallen. Das finanzielle Engagement des Landes zur Mitfinanzierung des RSB-Betriebs ist zu vereinbaren.

### Teilnetz 1:

- > weist ein positives Betriebsergebnis auf
- > Der Betrieb ist insgesamt effizienter und wirtschaftlicher als im Vergleichsfall 2020 ohne RSB.
- > Die RSB verursacht jährliche Betriebskosten in Höhe von 24,5 Mio. Euro.
- > Dem stehen Einsparungen im sonstigen Schienenverkehr gegenüber (heutiger Schienenverkehr auf der Ammertalbahn, Ermstalbahn, Obere Neckarbahn, der dann entfällt).
- > Des Weiteren können Einsparungen bei den Stadtverkehren (Tü/Rt) und im Regionalbusbereich erreicht werden.

### Teilnetz 2:

- > ist beim Betriebsergebnis etwa neutral

### Teilnetz 3:

- > Im Teilnetz 3 entsteht ein betriebliches Defizit, da den zusätzlichen Betriebsleistungen auf der Gomaringer Spange nur wenig Einsparungen im Busverkehr entgegenstehen.

Die Berechnungen sind anhand der Methodik der Standardisierten Bewertung und anhand pauschaler Kostensätze durchgeführt. Da es sich in der Realität teilweise um eigenwirtschaftliche Verkehre (z.B. Ermstalbahn) oder vergleichsweise günstige Bestellungen handelt (z.B. Kulturbahnvertrag), kann das Ergebnis der FKR allein nicht die Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen sein.

## Weiteres Vorgehen und bestehende Risiken



## Weiteres Vorgehen zur Erreichung der Förderzusagen

---

- > Standardisierte Bewertung und Folgekostenrechnung sind abgeschlossen und mit dem Zuwendungsgeber abgestimmt. Die grundsätzliche **Förderfähigkeit des Projektes** ist damit gegeben.
- > Die RSB Neckar-Alb ist in das GVFG Bundesprogramm in Kategorie C (d.h., nur zur Kenntnis genommen) aufgenommen.
- > Der Zuwendungsgeber verlangt als nächsten Schritt einen **Rahmenantrag** für das Gesamtprojekt.
  - > Hierfür sind die Infrastrukturplanungen und die zugehörigen Kostenschätzungen entsprechend der Planungstiefe einer „**Vorplanung**“ (HOAI Leistungsphasen 1+2) auszuarbeiten und erforderliche Sondergutachten zu bearbeiten (z.B. Risikobewertungen für Tunnel und Brücken).
  - > Die vertieften Planungen haben das Ziel, die Planungssicherheit zu erhöhen, die Kostenschätzungen zu verifizieren und ggf. auch erforderliche Planänderungen anzuzeigen.
  - > Die Ergebnisse dieser Planungsphase münden in einem (formlosen) Rahmenantrag, der vom Land geprüft wird.
  - > Sofern sich gegenüber den Ansätzen in der Standardisierten Bewertung Kostensteigerungen ergeben, die nicht allein auf eine allgemeine Preissteigerung zurückgeführt werden können, kann der Zuwendungsgeber eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung verlangen. Als notwendige Fördervoraussetzung gilt auch dann, dass die Nutzen größer sein müssen als die Kosten.
- > Nach dem Rahmenantrag schließen sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen an (HOAI Leistungsphasen 3+4)
  - > beinhaltet als Ergebnis einen Planfeststellungsbeschluss sowie einen **Finanzierungsantrag**, jeweils nach Teilvorhaben getrennt
  - > Die Finanzierungsanträge werden beim Land eingereicht. Konkrete Förderzusagen werden von Bund und Land erst auf der Basis der geprüften Finanzierungsanträge gegeben.

# Risiken

---

**Allgemeines Risiko:** Kostensteigerung Infrastruktur , die sich in der vertieften Planung zeigt

- > NKI für jedes Teilnetz muss für Förderfähigkeit > 1 bleiben
- > Teilnetz 1 hat relativ wenig Spielraum (NKI 1,07)

## Allgemeine Risiken hinsichtlich der Förderung

- > Konkrete Förderzusagen erfolgen spät (erst mit dem Finanzierungsantrag), bis dahin angefallene Kosten sind vollständig vom Antragsteller zu tragen (mindestens Vorplanungskosten).
- > Die RSB konkurriert mit vielen anderen Projekten in Bund und Land um knappe Fördergelder. Der NKI für das Gesamtprojekt hat mit 1,37 ein gutes Ergebnis. Außerdem lag die Region bisher eher im „Förderschatten“. Dies könnte bei der Reihung der Projekte eine Rolle spielen.
- > Es ist unklar:
  - > ob, wann und in welcher Höhe Bund und Land das Projekt fördern können.  
Der Bund fördert maximal 60%. Das Ausfallrisiko liegt bei der Region.

## Besondere Risiken hinsichtlich der Förderung: Auslaufen Bundes GVFG im Jahr 2019

- > **Der Bund zieht sich aus der GVFG-Förderung bis 2019 zurück. Eine Nachfolgeregelung liegt bisher und voraussichtlich auch mittelfristig nicht vor.**
- > Es ist unklar, welche Förderung vom Land ab 2019 geleistet werden kann. Eine Klärung dieser Frage ist kurzfristig nicht zu erwarten.
- > Der Bund kann geleistete Mittel zurückfordern, wenn die Finanzierungsanträge insgesamt unter 50 Mio. bleiben und/oder wenn die Wirtschaftlichkeit der umgesetzten Maßnahmen nicht gegeben ist.
- > **Risikobewertung im Hinblick auf NKI Teilnetz 1 und auslaufendes Bundes-GVFG ⇒ sehr hoch**

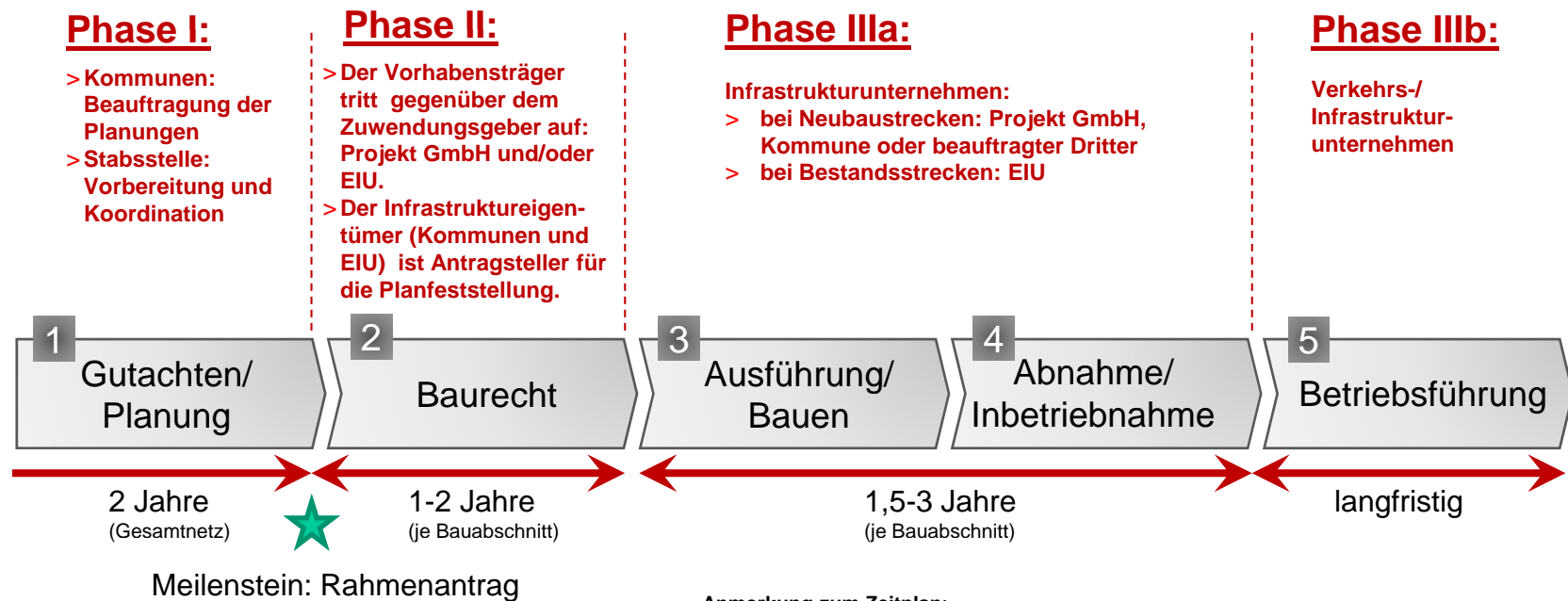
## Anstehende Aufgaben





# Projektphasen

- > **Phase I:** kurzfristig, ca. 2 Jahre; Vorplanung mit Ziel Rahmenantrag
- > **Phase II:** mittelfristig, ca. 1-2 Jahre je Bauabschnitt; Entwurfs- und Genehmigungsplanung; beinhaltet als Ergebnis einen Planfeststellungsbeschluss sowie einen Finanzierungsantrag (jeweils nach Teilvorhaben)
- > **Phase IIIa:** langfristig; ca. 1,5 – 3 Jahre je Bauabschnitt; Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe, Bau, Inbetriebnahme; beinhaltet eine betriebsfähige Anlage
- > **Phase IIIb:** Betriebsführung; langfristig; Daueraktivität; Wartung und Instandhaltung der Anlage; Verkauf von **Trassenkapazitäten** und Nutzungsrechte für Haltestelle und Bahnhöfe



### Anmerkung zum Zeitplan:

Ab Phase II wird das Projekt in überschaubare Bauabschnitte eingeteilt (finanzierbar, technisch und verkehrlich handhabbar). Das Projekt wird abschnittsweise umgesetzt, dadurch ergibt sich der Inbetriebnahmezeitpunkt des Gesamtnetzes nicht aus der Summe der einzelnen Phasen.

## Akteure in den Planungsphasen

---

- > Die erforderlichen (Vor-) Planungen sind von den Gebietskörperschaften zu beauftragen. Es wird die Einrichtung einer Stabsstelle empfohlen. Diese koordiniert und bündelt die Vorhaben.
- > Die Stabsstelle stellt den Rahmenantrag beim Land und fungiert damit als Vorhabensträger und Ansprechpartner für den Zuwendungsgeber.
- > Für alle Planungen können die Gebietskörperschaften einen Dritten beauftragen (z. B. ein erfahrenes Infrastrukturunternehmen oder ein Beteiligungsunternehmen / „Stadtwerke“, heutiger Eigentümer/ Besitzer der Infrastruktur).
- > Ab dem Entwurf (Phase 3) planen in der Regel die (künftigen) Eigentümer oder Besitzer; diese sind auch später die Bauherrn und Betreiber der Infrastruktur.

# Politische, organisatorische, rechtliche Aufgaben Phase I

---

- > **Vorbereitung der Projektorganisation:**
  - > **Gründung einer Stabsstelle** für die Phase I
  - > **Festlegung der Finanzierungsschlüssel** für Stabsstelle, Planungs- und Gutachterleistungen (Phase 1)
  
- > **Wesentliche Aufgaben der Stabsstelle:**
  - > **Planungsvereinbarungen:** Mandat für Verträge und Abmachungen mit Dritten, z.B. mit DB
  - > **Vorbereitung und Koordination des Vorplanungsprozesses** (Ausschreibung durch Gebietskörperschaft)
  - > **Begleitung Bauleitplanung/ Planungen Dritter:** Abstimmung mit konkurrierenden Planungen
  - > **Festlegung „Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung“:** Voraussetzung für Planung
  - > **Projektsteuerung:** Kosten und Termine, Koordination fachliche Planung
  - > **Vorbereitung Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation:** proaktive Information und Kommunikation
  - > **Vorbereitung der Projektorganisation für weitere Projektphasen**
  - > **Vorbereitung und Abgabe des Rahmenantrags beim Zuwendungsgeber**

# Fachliche Aufgaben Phase I

---

## Phase I: Vorplanung und Gutachten

- > **Zwingend notwendiges Programm zur**
  - > Absicherung der Kostenschätzung und möglicher Risiken
  - > Erstellung des Rahmenantrags
- > **Aufgaben / Gutachten**
  - > **Planungsleistungen in der Phase I (Vorplanung, d.h. Leistungsphasen 1&2 nach HOAI):**  
Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke, Leit- und Sicherungstechnik (LST), 50 Hz/ Beleuchtung, Bahnübergänge (LST & Straße), Oberleitung, Unterwerke (750 V= & 15 kV~), Telekommunikation, Leitungsbestand
  - > **Sonderuntersuchungen:**  
u. a. Vermessung, Umweltgutachten, Baugrunduntersuchungen
  - > **Technische Einzelmaßnahmen:** Überprüfung bestehender Tunnel und Brückenbauwerke , u. a. im Hinblick auf eine Elektrifizierung
  - > **Baubetriebsplanung:** Abstimmung baubetriebliche Konzepte mit den EIU (und EVU)
  - > **Verkehrskonzepte** für Motorisierten Individualverkehr (MIV)/ nicht Motorisierter IV (nMIV) (vornehmlich Innenstädte; Bauphase und Endzustand)
  - > **Sonstige Gutachten:** Masterpläne Tübingen Hbf und Reutlingen Hbf

## Organisatorische Aufstellung



# Organisatorische Aufstellung – kurzfristig

---

## Phase I : Projekteinstieg mit Startorganisation (2013 – 2015)

- > Das wichtigste Ziel der Phase I ist die Erarbeitung des Rahmenantrages. Dies soll so schnell wie möglich erreicht werden. Eine Stabsstelle oder eine GmbH können diese Aufgabe übernehmen. Die Gründung einer GmbH ist für die Antragstellung jedoch noch nicht erforderlich.
- > Es empfiehlt sich die Einrichtung einer Stabsstelle als Vorläufer der GmbH.
  - > Die Einrichtung einer Stabsstelle benötigt nur einen geringen zeitlichen Vorlauf.
  - > Eine institutionelle Verfestigung (Rechtsform) ist derzeit noch nicht erforderlich.
  - > Die finanziellen Aufwendungen bis zur Grundsatzentscheidung des Zuwendungsgebers über die Förderfähigkeit des RSB-Projektes werden minimiert.
  - > Die Stabsstelle kann die Zeit bis zur Gründung der GmbH nutzen, um die dafür notwendigen Grundlagen vorzubereiten. Zu entscheiden ist u.a., welche Aufgaben die GmbH mittelfristig übernehmen soll (nur Infrastruktur-GmbH oder auch Verkehrsunternehmen) und welche Gesellschafter dazu eingebunden werden.
- > Für die Einrichtung der Stabsstelle ist die Definition des „Miteinander“ der Projektpartner notwendig. Hierzu ist eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung abzuschließen (Kompetenzen, Pflichten, Berichtswesen, Kostenschlüssel). Alle Entscheidungen werden in einem Lenkungskreis getroffen. Die Ansiedlung der Stabsstelle bei einem der Landkreise bietet sich an.

## Organisatorische Aufstellung – kurzfristig

### Stabsstelle und deren Ausstattung

> ca. 250 TEUR Personal- und ca. 50 TEUR Sachkosten pro Jahr

Position	Tätigkeit	Qualifikation	Anzahl P/ Einsatzzeit	Kostenansatz Phase I (p.a.)
<b>Führungskraft</b>	Ansprechpartner, Repräsentant Projekt, Verhandlungen mit Dritten, Festlegung Aufgabenstellung, Unterstützung	Wissenschaftliche Ausbildung, Qualifikation als Führungskraft Stadtbahnerfahrung (>2a) wünschenswert	1 bei Projektstart	90.000 €
<b>Assistent Ingenieur</b>	Aufgabenstellung im Detail, Betreuung Fachplaner,	Bauingenieur, Wirtsch.-Ing.	Phase I: 1P	65.000 €
<b>Assistent Kaufmann (Wirtsch.-Ing.)</b>	Überwachung Kosten und Termine, vertragliche Abwicklung, Qualitätssicherung	Wirtsch.-Ing,	Phase I: 1P	60.000 €
<b>Sekretariat</b>	Dokumentation, organisatorische Unterstützung		Phase I: 0,75 P	35.000 €
<b>Summe</b>				250.000 €
<b>Büromiete</b>				20.000 €
<b>Fahrzeug</b>				5.000 €
<b>Sonstiges</b>				25.000 €
<b>Summe Sachkosten</b>				50.000 €
<b>Gesamt Stabsstelle</b>				300.000 €

# Organisatorische Aufstellung – mittel- und langfristig

---

## Organisationsform Projekt GmbH

- > Vergleichbare Projekte zeigen, dass sowohl die GmbH als auch die Kombination aus GmbH und Zweckverband praktikabel sind.  
(RTW Frankfurt, Stadtbahn Heilbronn, Stadtbahn Saar, Breisgau S-Bahn)
- > Für die RSB Neckar-Alb wird die Gründung einer Projekt-GmbH empfohlen.
  - > Die GmbH kann finanzielle Vorteile ausschöpfen  
(Vorsteuerabzugsfähigkeit).
  - > Die GmbH ermöglicht eine schlanke Struktur bei gleichzeitiger Einbindung von allen erforderlichen Projektbeteiligten als Gesellschafter.
- > Gebietskörperschaften und städtische Verkehrs- und Versorgungsunternehmen können als Gesellschafter in die Organisation eingebunden werden. Gleichzeitig können sich weitere Städte und Gemeinden über einen Projektbeirat einbringen.
- > Das „Betreiber Know-how“ der regionalen Eisenbahnunternehmen kann über Dienstleistungsverträge eingebunden werden.



# Finanzierung



# Finanzierungsschlüssel

Schlüssel	Dynamik	Komplexität	Vorteile	Nachteile	geeignet für	Best Practices
Einfache Teilung	nein	niedrig	Partnerschaft	kein Kosten- und kein Nutzenbezug	Planung (bedingt)	Raum Karlsruhe
Einwohner	ja	niedrig	Nutzenbezug Leistungsfähigkeit	kein Kostenbezug	Planung, Investition, Betrieb	Breisgau S-Bahn: Verw.kosten; Raum Karlsruhe
Personenkilometer (Wohnortsbezug)	ja	mittel	Nutzung bestimmt Kostenanteil	Datenerhebung- und Aktualisierung	Planung, Investition, Betrieb	Breisgau S-Bahn
Streckenlänge auf Gemarkung	nein	niedrig	Aufwandsbezug, Sondereffekte eliminiert	kein spezifischer Kostenbezug kein Nutzenbezug	Planung, Investition	
Infrastrukturinvestition auf Gemarkung	nein	mittel	Klare Zuordnung der Investition	Kein Nutzenbezug	Planung, Investition	Braunschweig; Raum Karlsruhe
Betriebsleistung	ja	mittel	Aufwandsbezug (bedingt)	Kein Nutzenbezug	Betrieb (bedingt)	

## Empfehlung des Arbeitskreises für die RSB

- > Schlüssel Planung und Investition: Investition und Planungskosten auf der jeweiligen Gemarkung \* (transparent, sehr verbreitet)
- > Schlüssel Betrieb RSB: Personenkilometer (entsprechend Nutzung / Leistungsfähigkeit)

## Finanzierung Gesamtprojekt / Infrastruktur: Investitionen (inkl. Planung)

### Schlüssel: Infrastrukturinvestition und Planungskosten auf Gemarkung\*

Infrastruktur Teilnetz 1: Investitionen Baubeginn [T€]	Investitionen mit Planung Preisstand 2015	Reutlingen							Tübingen			LK ZA	son. LK
		Dettingen an der Erms	Mezingen, Stadt	Pfullingen, Stadt	Bad Urach, Stadt	Engstingen	Lichtenstein	Reutlingen, Stadt	LK Reutlingen mit Stadt Reutlingen	Tübingen, Universitätsstadt	LK Tübingen mit Stadt Tübingen	LK Zollernalb	LK Böblingen, Freudenstadt
Ammertalbahn	41.412	0	0	0	0	0	0	0	0	12.564	34.113	0	7.299
DB Netz: RT Hbf	30.949	0	0	0	0	0	0	30.949	30.949	0	0	0	0
DB Netz: Tü Hbf	28.164	0	0	0	0	0	0	0	0	28.164	28.164	0	0
DB Netz: Tü - RT - Mezingen	25.075	0	893	0	0	0	0	893	1.787	23.288	23.288	0	0
DB Netz: Tü - Horb	45.487	0	0	0	0	0	0	0	0	14.556	35.944	0	9.543
Ermstalbahn	18.375	8.300	5.388	0	4.687	0	0	0	18.375	0	0	0	0
Reutlingen: RT Hbf - Pfullingen	108.157	0	0	76.111	0	0	0	32.046	108.157	0	0	0	0
Reutlingen: Pfullingen - Kleinengstingen	56.480	0	0	8.051	0	9.842	38.587	0	56.480	0	0	0	0
Tübingen: Tü Hbf - Unfallklinik	71.866	0	0	0	0	0	0	0	0	71.866	71.866	0	0
Tübingen: Unfallklinik - Waldhäuser	53.467	0	0	0	0	0	0	0	0	53.467	53.467	0	0
<b>Summe Teilnetz 1</b>	<b>479.430</b>	<b>8.300</b>	<b>6.281</b>	<b>84.163</b>	<b>4.687</b>	<b>9.842</b>	<b>38.587</b>	<b>63.888</b>	<b>215.747</b>	<b>203.904</b>	<b>246.841</b>	<b>0</b>	<b>16.842</b>

Infrastruktur Teilnetz 2: Investitionen Baubeginn [T€]	Preisstand 2016													
DB Netz: Tü - Balingen	180.310	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43.677	110.306	70.004	0
DB Netz: Balingen - Albstadt-Eb.	48.433	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48.433	0
DB Netz: Tü - RT	1.451	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.451	1.451	0	0
Killertalbahn (Hechingen - Burladingen)	15.064	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.064	0
Ortsdurchfahrt Nehren	25.291	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25.291	0	0
Talgangbahn	48.754	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48.754	0
<b>Summe Teilnetz 2</b>	<b>319.303</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>45.128</b>	<b>137.049</b>	<b>182.255</b>	<b>0</b>

Infrastruktur Teilnetz 3: Investitionen Baubeginn [T€]	Preisstand 2021													
Gomaringer Spange	92.954	0	0	0	0	0	0	0	52.984	52.984	0	39.970	0	0
DB Netz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Teilnetz 3</b>	<b>92.954</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>52.984</b>	<b>52.984</b>	<b>0</b>	<b>39.970</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Finanzierung Gesamtprojekt / Infrastruktur: **Planungskosten**

### Schlüssel: Planungskosten auf Gemarkung\*

Infrastruktur Teilnetz 1: Planungskosten Baubeginn [T€]	Planungs- kosten Preisstand 2015	Reutlingen							Tübingen			LK ZA	son. LK
		Dettingen an der Erms	Mezingen, Stadt	Pfullingen, Stadt	Bad Urach, Stadt	Engstingen	Lichtenstein	Reutlingen, Stadt	LK Reutlingen mit Stadt Reutlingen	Tübingen, Universitätsstadt	LK Tübingen mit Stadt Tübingen	LK Zollernalb	LK Böblingen, Freudenstadt
Ammertalbahn	5.865	0	0	0	0	0	0	0	0	1.779	4.831	0	1.034
DB Netz: RT Hbf	5.477	0	0	0	0	0	0	5.477	5.477	0	0	0	0
DB Netz: Tü Hbf	4.984	0	0	0	0	0	0	0	0	4.984	4.984	0	0
DB Netz: Tü - RT - Mezingen	4.437	0	158	0	0	0	0	158	316	4.121	4.121	0	0
DB Netz: Tü - Horb	8.049	0	0	0	0	0	0	0	0	2.576	6.360	0	1.689
Ermstalbahn	2.602	1.176	763	0	664	0	0	0	2.602	0	0	0	0
Reutlingen: RT Hbf - Pfullingen	14.107	0	0	9.928	0	0	0	4.180	14.107	0	0	0	0
Reutlingen: Pfullingen - Kleinengstingen	7.367	0	0	1.050	0	1.284	5.033	0	7.367	0	0	0	0
Tübingen: Tü Hbf - Unfallklinik	9.374	0	0	0	0	0	0	0	0	9.374	9.374	0	0
Tübingen: Unfallklinik - Waldhäuser	6.974	0	0	0	0	0	0	0	0	6.974	6.974	0	0
<b>Summe Teilnetz 1</b>	<b>69.236</b>	<b>1.176</b>	<b>921</b>	<b>10.978</b>	<b>664</b>	<b>1.284</b>	<b>5.033</b>	<b>9.814</b>	<b>29.870</b>	<b>29.807</b>	<b>36.644</b>	<b>0</b>	<b>2.722</b>

Infrastruktur Teilnetz 2: Planungskosten Baubeginn [T€]	Preisstand 2016													
DB Netz: Tü - Balingen	31.907	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.729	19.519	12.387	0
DB Netz: Balingen - Albstadt-Eb.	8.570	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.570	0
DB Netz: Tü - RT	257	0	0	0	0	0	0	0	0	0	257	257	0	0
Killertalbahn (Hechingen - Burladingen)	2.134	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.134	0
Ortsdurchfahrt Nehren	3.299	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.299	0	0
Talgangbahn	6.359	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.359	0
<b>Summe Teilnetz 2</b>	<b>52.525</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.986</b>	<b>23.075</b>	<b>29.451</b>	<b>0</b>

Infrastruktur Teilnetz 3: Planungskosten Baubeginn [T€]	Preisstand 2021												
Gomaringer Spange	12.579	0	0	0	0	0	0	7.170	7.170	0	5.409	0	0
DB Netz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Teilnetz 3</b>	<b>12.579</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.170</b>	<b>7.170</b>	<b>0</b>	<b>5.409</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Finanzierung Gesamtprojekt / Infrastruktur: Komplementärfinanzierung

### Schlüssel: Infrastrukturinvestition und Planungskosten auf Gemarkung\*

Infrastruktur Teilnetz 1: Komplementärfinanzierung [T€]	Komplem.fin. mit Planung Preisstand 2015	Reutlingen							Tübingen			LK ZA	son. LK
		Dettingen an der Erms	Mezingen, Stadt	Pfullingen, Stadt	Bad Urach, Stadt	Engstingen	Lichtenstein	Reutlingen, Stadt	LK Reutlingen mit Stadt Reutlingen	Tübingen, Universitätsstadt	LK Tübingen mit Stadt Tübingen	LK Zollernalb	LK Böblingen, Freudenstadt
Ammertalbahn	12.551	0	0	0	0	0	0	0	0	3.808	10.339	0	2.212
DB Netz: RT Hbf	10.110	0	0	0	0	0	0	10.110	10.110	0	0	0	0
DB Netz: Tü Hbf	9.229	0	0	0	0	0	0	0	0	9.229	9.229	0	0
DB Netz: Tü - RT - Metzingen	8.170	0	291	0	0	0	0	291	582	7.588	7.588	0	0
DB Netz: Tü - Horb	15.182	0	0	0	0	0	0	0	0	4.858	11.997	0	3.185
Ermstalbahn	5.771	2.607	1.692	0	1.472	0	0	0	5.771	0	0	0	0
Reutlingen: RT Hbf - Pfullingen	50.752	0	0	35.715	0	0	0	15.037	50.752	0	0	0	0
Reutlingen: Pfullingen - Kleinengstingen	17.316	0	0	2.469	0	3.017	11.831	0	17.316	0	0	0	0
Tübingen: Tü Hbf - Unfallklinik	27.334	0	0	0	0	0	0	0	0	27.334	27.334	0	0
Tübingen: Unfallklinik - Waldhäuser	17.468	0	0	0	0	0	0	0	0	17.468	17.468	0	0
<b>Summe Teilnetz 1</b>	<b>173.884</b>	<b>2.607</b>	<b>1.983</b>	<b>38.184</b>	<b>1.472</b>	<b>3.017</b>	<b>11.831</b>	<b>25.439</b>	<b>84.532</b>	<b>70.284</b>	<b>83.954</b>	<b>0</b>	<b>5.397</b>

Infrastruktur Teilnetz 2: Komplementärfinanzierung [T€]	Preisstand 2016													
DB Netz: Tü - Balingen	61.594	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.920	37.681	23.913	0
DB Netz: Balingen - Albstadt-Eb.	16.139	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.139	0
DB Netz: Tü - RT	471	0	0	0	0	0	0	0	0	0	471	471	0	0
Killertalbahn (Hechingen - Burladingen)	4.653	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.653	0
Ortsdurchfahrt Nehren	7.538	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.538	0	0
Talgangbahn	14.425	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.425	0
<b>Summe Teilnetz 2</b>	<b>104.820</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15.391</b>	<b>45.690</b>	<b>59.130</b>	<b>0</b>

Infrastruktur Teilnetz 3: Komplementärfinanzierung [T€]	Preisstand 2021												
Gomaringer Spange	35.256	0	0	0	0	0	0	20.096	20.096	0	15.160	0	0
DB Netz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Teilnetz 3</b>	<b>35.256</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20.096</b>	<b>20.096</b>	<b>0</b>	<b>15.160</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Finanzierung Betrieb: mittleres jährliches Betriebsergebnis

### Schlüssel: Personenkilometer\*

Betrieb Teilnetz 1: mittleres jährliches Betriebsergebnis [T€/a] nach Perskm Stadtbahn pro Quellbezirk	Betriebserg. Preisstand 2019	Reutlingen								Tübingen		LK ZA	son. LK
		Dettingen an der Ems	Metzingen, Stadt	Pfullingen, Stadt	Bad Urach, Stadt	Engstingen	Lichtenstein	Reutlingen, Stadt	LK Reutlingen mit Stadt Reutlingen	Tübingen, Universitätsstadt	LK Tübingen mit Stadt Tübingen	LK Zollernalb	LK Böblingen, Freudenstadt
Regional-Stadtbahn (alle RSB-Linien)	-24.458	-485	-704	-940	-813	-284	-397	-4.388	-8.856	-9.737	-14.180	-370	-1.051
Sonstiger Schienenverkehr (ohne RSB-Linien)*	20.949												
Stadtverkehr Reutlingen	1.017	0	0	0	0	0	0	1.017	1.017	0	0	0	0
Stadtverkehr Tübingen	4.572	0	0	0	0	0	0	0	0	4.572	4.572	0	0
Regionalbus	4.097												
Betrieb Teilnetz 2: mittleres jährliches Betriebsergebnis [T€/a]	Preisstand 2020												
Regional-Stadtbahn (alle RSB-Linien)	-15.930	-4	-15	-19	-4	-3	-8	-231	-337	-3.383	-6.821	-8.593	-178
Sonstiger Schienenverkehr (ohne RSB-Linien)*	13.415												
Stadtverkehr Reutlingen	23	0	0	0	0	0	0	23	23	0	0	0	0
Stadtverkehr Tübingen	57	0	0	0	0	0	0	0	0	57	57	0	0
Regionalbus	2.235												
Betrieb Teilnetz 3: mittleres jährliches Betriebsergebnis [T€/a]	Preisstand 2023												
Regional-Stadtbahn (alle RSB-Linien)	-4.599	-12	-58	-207	-14	-8	-7	-2.805	-3.198	-170	-1.319	-72	-9
Sonstiger Schienenverkehr (ohne RSB-Linien)*	89												
Stadtverkehr Reutlingen	612	0	0	0	0	0	0	612	612	0	0	0	0
Stadtverkehr Tübingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regionalbus	903												

\*: Im sonstigen Schienenverkehr handelt es sich teilweise um heutige Bestellungen des Landes, die dann entfallen. Das finanzielle Engagement des Landes zur Mitfinanzierung des RSB-Betriebs ist zu vereinbaren.

Die Personenkilometeranteile, die als Schlüssel genutzt werden, sind wie folgt ermittelt:

Bsp.: Bei einem Fahrgast der in Bad Urach in die RSB einsteigt und in der Stadt Tübingen sein Ziel erreicht, werden die von ihm in der RSB zurückgelegten km vollständig Bad Urach zugeordnet. Fährt er zurück, werden die km vollständig der Stadt Tübingen zugeordnet.

Die Personenkilometer und die Zuordnungen sind auf Basis der vorhandenen Verkehrsmodellierung (Prognose Gesamtnetz) ermittelt.

## Kostenaufstellung Phase 1



## Planungskosten und Finanzierung Phase 1 – Annahmen

---

- > Die Kosten für Steuerungs- und Gutachterleistungen wurden abgeschätzt und nach Strecken-km den Teilnetzen zugeordnet.
- > Die Aufteilung auf die Gebietskörperschaften je Teilnetz entspricht dem Schlüssel der Folgekostenrechnung, also dem Anteil der auf die Gemarkung entfallenden Planungskosten.
- > Ermittlung Vorplanung nach HOAI, Lph 1+2
- > Abminderung der Vorplanung für technische Ausrüstung auf ca. 60 %, die fehlenden Teile der Vorplanung sind später nachzuziehen (Annahme/ Erfahrung, dass für eine verlässliche Kostenschätzung eine teilweise reduzierte Planungstiefe ausreichend ist)
- > Vermessung berücksichtigt eine Gesamtaufnahme (digitales Geländemodell), der tatsächliche Aufwand orientiert sich an den vorhandenen Unterlagen (oberer Eckwert kalkuliert)
- > Die Umwelt- und Baugrunduntersuchungen beinhalten Kosten für bisher nicht spezifizierte Sonderuntersuchungen, deren Umfang und Tiefe noch festzulegen ist (z. B. vorgezogenes, vereinfachtes Screening im Sinne einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVS) oder die Gründung von Bauwerken).
- > Planungskosten werden auf Baukosten Stand 2012 bezogen
- > Für Tübingen Hbf und Reutlingen Hbf wurden jeweils Aufwendungen für ein strategisches Ausbaukonzept angesetzt .



## Planungskosten und Finanzierung Phase 1 – Übersicht

	Preis pro Einheit	Einheit	Einheiten	Summe	Teilnetz 1	Teilnetz 2	Teilnetz 3	Gesamt Phase I
Wichtung Teilnetze (nach km)					53,91%	40,08%	6,01%	
BOStrab		km			22,70	14,10	12,30	
EBO		km			87,58	67,90		
Vorplanung					3.160 T€	2.050 T€	470 T€	
Vermessung					270 T€	200 T€	30 T€	
Strategisches Konzept Tübingen Hbf	50	€	1	50 T€	50 T€			
Strategisches Konzept Reutlingen Hbf	50	€	1	50 T€	50 T€			
Stabsstelle	300	€/a	3	900 T€	485 T€	361 T€	54 T€	
Umweltgutachten	500	€	1	500 T€	270 T€	200 T€	30 T€	
Kosten-/ Terminsteuerung	170	€/a	3	510 T€	275 T€	204 T€	31 T€	
Rechtsberatung	50	€	1	50 T€	27 T€	20 T€	3 T€	
Sonstige Gutachten	500	€	1	500 T€	270 T€	200 T€	30 T€	
Baugrunduntersuchungen	250	€	1	250 T€	135 T€	100 T€	15 T€	
<b>Summe Teilnetze (gerundet)</b>					<b>4.990 T€</b>	<b>3.340 T€</b>	<b>660 T€</b>	<b>8.990 T€</b>

## Planungskosten und Finanzierung\* Phase 1 – Übersicht

Gebietskörperschaft	Schlüssel nach Folgekostenrechnung			Summen			Gesamt Phase I
	Teilnetz 1	Teilnetz 2	Teilnetz 3	Teilnetz 1	Teilnetz 2	Teilnetz 3	
Dettingen an der Erms	1,70%			80 T€			80 T€
Metzingen, Stadt	1,30%			60 T€			60 T€
Pfullingen, Stadt	15,80%			790 T€			790 T€
Reutlingen, Stadt	14,20%		57,00%	710 T€		380 T€	1.090 T€
Bad Urach, Stadt	1,00%			50 T€			50 T€
Engstingen	1,90%			90 T€			90 T€
Lichtenstein	7,30%			360 T€			360 T€
Dußlingen		11,60%			390 T€		390 T€
Gomaringen		0,30%	43,00%		10 T€	280 T€	290 T€
Mössingen, Stadt		11,70%			390 T€		390 T€
Nehren		5,10%			170 T€		170 T€
Rottenburg am Neckar, Stadt	3,50%			180 T€			180 T€
Tübingen, Universitätsstadt	43,10%	15,20%		2.160 T€	510 T€		2.670 T€
Ammerbuch	4,40%			220 T€			220 T€
Starzach	1,90%			90 T€			90 T€
Balingen, Stadt		17,30%			580 T€		580 T€
Bisingen		8,80%			300 T€		300 T€
Burladingen, Stadt		1,70%			60 T€		60 T€
Hechingen, Stadt		9,50%			320 T€		320 T€
Jungingen		0,90%			30 T€		30 T€
Albstadt, Stadt		17,90%			600 T€		600 T€
Herrenberg, Stadt	1,50%			70 T€			70 T€
Eutingen im Gäu	0,50%			20 T€			20 T€
Horb am Neckar, Stadt	1,90%			90 T€			90 T€
<b>Planungskosten Phase I (gerundet)</b>							<b>8.990 T€</b>

[www.ptv.de](http://www.ptv.de)

Vielen Dank

