

Beschlussvorlage

zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff:	Regionalstadtbahn Neckar-Alb; Standardisierte Bewertung und Fahrzeugbeschaffung durch den Zweckverband
Bezug:	
Anlagen:	Anlage 1_Satzungsänderung_Zweckverband Anlage 2_Fahrzeugbeschaffung und Eintritt in die Kooperation VDV Tram Train

Beschlussantrag:

Die Vertreterinnen und Vertreter der Universitätsstadt Tübingen in der Verbandsversammlung werden angewiesen, in der Verbandsversammlung wie folgt abzustimmen:

1. Der in Anlage 1 beigefügten Satzungsänderung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird zugestimmt.
2. Der in Anlage 2 befindlichen Beschlussvorlage zum Eintritt in die Kooperation VFV TramTrain und der Fahrzeugbeschaffung wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen

Für die Teilnahme an der Fahrzeugbeschaffung VDV TramTrain fallen für den Zweckverband im Jahr 2020 Aufwendungen in Höhe von voraussichtlich 200.000 € an. Diese wurden mittels eines Nachtrags zum Wirtschaftsplan in diesen aufgenommen werden. Das bedeutet, dass die vier Partner von Modul 1, die Universitätsstadt Tübingen, der Landkreis Tübingen, der Landkreis Reutlingen und die Stadt Reutlingen, diese Aufwendungen zunächst einmal tragen. Die zusätzlichen Aufwendungen für die Stadt Tübingen belaufen sich auf 50.000 €. Zu einem späteren Zeitpunkt werden diese Kosten in das Gesamtprojekt weiter verrechnet.

Die Kosten für die Gründung der GmbH (45.000 €) sind bereits im Wirtschaftsplan eingeplant.

	Im Wirtschaftsplan 2020 zur Verfügung stehende Mittel	Gesamtaufwand/ Gesamtinvestition
VDV TramTain: Ausschreibungskosten	0 €	200.000 €

und fachliche/rechtliche Begleitung		
Tochtergesellschaft: Gründungsaufwand und Erstellung Gesellschaftervertrag	45.000 €	45.000 €

Es kommt somit zu einer Erhöhung des Aufwands im Wirtschaftsplan des Zweckverbands um 200.000 €.

Vor der Vergabeentscheidung wird vom Zweckverband eine Vorlage erstellt, die das Land Baden-Württemberg und die Verbandsversammlung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb separat beschließen müssen.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

In der Verbandsversammlung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn am 19.06.2020 sollen die in den Anlagen befindlichen Beschlüsse gefasst werden. Diese beinhalten eine Änderung des Aufgabengebietes des Zweckverbandes. Dem Zweckverband werden neue Aufgaben der Mitglieder übertragen. Der beschließende Ausschuss des Zweckverbands hat einstimmig empfohlen, den Beschlussanträgen zu folgen.

Nach dem Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) bedarf es zur Übertragung von Aufgaben auf einen Zweckverband einen Weisungsbeschluss des Gemeinderats.

Die Vorlagen erreichten die Verwaltung am 11. Mai 2020. In der Sitzung des Gemeinderats am 14. Mai muss ein Beschluss gefasst werden, da die folgende Gemeinderatssitzung erst am 02. Juli und somit nach der Verbandsversammlung am 19. Juni stattfindet.

Liegt vor der Verbandsversammlung kein Beschluss des Gemeinderats vor, dürfen die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt in der Verbandsversammlung nicht für die Änderung des Aufgabengebietes stimmen.

Sollte es dadurch zu einer fehlenden Mehrheit in der Verbandsversammlung kommen, wäre eine Teilnahme an der Kooperation „VDV TramTrain“ nicht möglich. Dies würde verhindern, dass der Zweckverband von den voraussichtlich bis zu 20 % niedrigeren Angeboten profitieren könnte und so zu Mehrkosten von etwa 100 Mio. € führen, falls das Projekt der Regionalstadtbahn vollständig realisiert wird.

Der späte Eingang der Vorlagen ist durch den erheblichen Arbeitsanfall im nach wie vor sehr kleinen Team des Zweckverbands und die Abhängigkeit von den unter Zeitdruck für Ersatzbeschaffungen stehenden Partnern in der Kooperation „VDV TramTrain“ begründet.

2. Sachstand

Die Beschaffung von Fahrzeugen ist für die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zentral. Dazu bereitet der Zweckverband die Teilnahme an der Ausschreibung und Beschaffung von Fahrzeugen zusammen mit den Partnern des Konsortiums „VDV TramTrain“ vor. Für die Teilnahme an der Ausschreibung und der daraus folgenden Fahrzeugbeschaffung bedarf es einer Anpassung der in der Verbandssatzung für den Zweckverband zugewiese-

nen Aufgaben. In der Satzung wird neu aufgenommen, dass der Zweckverband „alle Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung des Verkehrsbetriebes“ übernimmt.

Zur Beschaffung der Fahrzeuge plant der Zweckverband, in die Kooperation „VDV TramTrain“ einzusteigen. Über diese Kooperation wird eine Ausschreibung zur Beschaffung von 30 Zweisystemfahrzeugen zzgl. der Option zur Beschaffung 57 weiterer Fahrzeuge ausgeschrieben. Die frühzeitige Ausschreibung begründet sich in dem langen Lieferzeitraum. Der Ausschreibungsstart ist für Juli 2020 vorgesehen. Der frühestmögliche Zeitpunkt für den Start des Fahrgastbetriebs in der Region Neckar-Alb ist Ende 2026.

Durch die gemeinsame Ausschreibung erhofft sich der Verband verschiedene Vorteile. Dazu zählen Kosteneinsparungen durch Mengeneffekte bei der Beschaffung und Instandhaltung bis zu 20 % sowie die Nutzung des Knowhows von Betreibern mit Betriebserfahrung, deren technische Parameter Grundlage der Planungen der Regional-Stadtbahn sind.

Im Verlauf des Jahres soll durch den Zweckverband eine Tochtergesellschaft gegründet werden. Hierdurch ist eine Ausgliederung von Geschäftsteilen möglich. Das ist insbesondere dann von Vorteil, wenn Verkehrsbetrieb, Infrastrukturbetrieb und Betrieb von Serviceeinrichtungen in getrennten Gesellschaften geführt werden sollen.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, den Vertreterinnen und Vertretern in der Verbandsversammlung die Weisung zu erteilen, der Verbandsatzungsänderung und dem Beschlussvorschlag in vorliegender Form zuzustimmen. Maßgeblich hierfür ist die Risikoabwägung:

Werden die Fahrzeuge nicht in der Kooperation mit VDV TramTrain beschafft, so wird das Projekt Regionalstadtbahn erheblich teurer, falls auch nur eine Strecke mit Straßenbahnbetrieb realisiert wird. Das betrifft nicht nur Tübingen, sondern auch die Gomaringer Spange und die Durchfahrung Reutlingens und Pfullingens als Voraussetzung für den Alaufstieg.

Beteiligt sich der Zweckverband in der Kooperation VDV TramTrain jetzt an der Beschaffung, so besteht das Risiko darin, dass die Fahrzeuge überqualifiziert wären, falls keine der Straßenbahnstrecken gebaut wird. Durch die Aufteilung auf mehrere Tranchen und Optionen werden alle fest bestellten Fahrzeuge im Modul 1 zwischen Herrenberg und Bad Urach einsetzbar sein. Das finanzielle Risiko begrenzt sich also auf die Mehrkosten der Zweisystemfahrzeuge gegenüber einem reinen Eisenbahnfahrzeug. Diese Mehrkosten würden, wenn überhaupt, nur für einen begrenzten Zeitraum auftreten, weil die Fahrzeuge an die Betreiber anderer Stadtbahnssysteme weiter veräußert werden können.

Zusammengefasst: Kommt die Stadtbahn zumindest teilweise wie geplant, ist die Beschaffung jetzt um bis zu 100 Millionen Euro günstiger. Kommt die Stadtbahn ohne alle Innenstadtstrecken, ist das finanzielle Risiko sehr begrenzt und mit einiger Sicherheit kann es fast auf null reduziert werden.

Ausdrücklich festzuhalten ist, dass die Beschaffung der Fahrzeuge keinerlei politische oder finanzielle Vorfestlegung auf den Bau der Tübinger Innenstadtstrecke darstellt.

4. Lösungsvarianten

- 4.1. Die Stadt weist Ihre Vertreterinnen und Vertreter in der Verbandsversammlung an, der Satzungsänderung sowie dem Eintritt in die Kooperation VDV TramTrain nicht zuzustimmen.

Sollte es dadurch in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes zu keiner Mehrheit für die Anträge kommen, würde dies die Handlungsfähigkeit des Zweckverbandes stark einschränken.

- 4.2. Die Stadt weist ihre Vertreter in der Verbandsversammlung an, für eine direkte Ausschreibung von Fahrzeugen durch den Zweckverband zu stimmen. Hierdurch wäre es möglich, den Zeitplan einzuhalten, allerdings würden verschiedene Vorteile der gemeinsamen Ausschreibung (u.a. Kosteneinsparungen) wegfallen.

5. Klimarelevanz

Durch die Ausschreibung der Fahrzeugbeschaffung in der Kooperation VDV TramTrain wird gewährleistet, dass moderne Zweisystemfahrzeuge für die Aufnahme des Betriebs einer Regionalstadtbahn zu günstigen Preisen noch in diesem Jahrzehnt beschafft werden können.

Durch den Betrieb der Regional-Stadtbahn kommt es zu einer Abnahme des Individualverkehrs in der Region und einer Verlagerung fossil betriebener Mobilität auf elektrische Antriebe und somit zu einer Verbesserung der Klimabilanz.