

ZV RSBNA Drucksache DS 2021-4

Beschließender Ausschuss
Verbandsversammlung

18.06.2021
28.07.2021

nichtöffentlich
öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Finanzierungsschlüssel: Beschluss der verbindlichen Eckpunkte

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung beschließt die verbindlichen Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels gemäß **Anlage 1** (Eckpunkt Papier).
2. Die Verbandsversammlung beauftragt die Verbandsverwaltung, diese Eckpunkte in Zusammenarbeit mit den Verwaltungen der Verbandsmitglieder in eine geeignete rechtliche Form zu überführen und die weiteren Details auszuarbeiten.

Sachdarstellung/Begründung:

Ausgangslage

Die Verbandsverwaltung wurde von der Verbandsversammlung beauftragt einen Finanzierungsschlüssel vorzubereiten (vgl. Drucksache 2020-1). In der Sitzung der Verbandsversammlung am 03.12.2020 wurden Grundzüge des Finanzierungsschlüssels sowie der weitere Prozess zur Ausarbeitung dargestellt (vgl. Drucksache 2020-4). Entsprechend des zu Grunde gelegten Prozesses wurden zwischen den Projektpartnern gemeinsam die verbindlichen Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels (**Anlage 1**) und Beispielrechnungen zur Wirkweise des Schlüssels (**Anlagen 2 und 3**) erarbeitet. Hierzu fanden vier Sitzungen in der Themengruppe Datengrundlagen, fünf Sitzungen auf Dezernentenebene und fünf Vorstandssitzungen statt. Der beschließende Ausschuss und die Verbandsversammlung wurden am 29.04.2021 über den aktuellen Stand informiert.

Grundlage für die Erarbeitung der Eckpunkte waren die in Drucksache 2020-4 vorgestellte Grundstruktur und Prämissen:

- Der Schlüssel wird in drei Säulen ausgestaltet: „Allgemeine Projektkosten“, „Planung und Bau“ sowie „Betrieb“.
- Die Aufteilung der Finanzierungsanteile soll sich primär am Nutzen der einzelnen Projektpartner orientieren.
- Der Finanzierungsschlüssel muss das Verständnis als gemeinsames, solidarisches Projekt widerspiegeln und daher „das Ganze im Blick“ behalten.

- Die Finanzierungsanteile sollen für die einzelnen Strecken individuell nach einheitlichen Maßstäben bestimmt werden.
- Der Finanzierungsschlüssel soll den weiteren Anforderungen, die das Projekt vorgibt, gerecht werden.

Die Erarbeitung des Finanzierungsschlüssels erfolgte mit dem gemeinsamen Anspruch, dass der Schlüssel am Ende durch alle Projektpartner als fair empfunden wird. Er drückt das gemeinsame Ziel aus, die Regional-Stadtbahn als regionales Mobilitätsprojekt umzusetzen. Dabei lag ein besonderer Fokus auf den Vorteilen der Regional-Stadtbahn, die die Region stärker vernetzen und den Einwohnern ein komfortables und umweltfreundliches Mobilitätsangebot bieten wird. Sie wird in dichtem Takt umsteigefrei Städte und Gemeinden verbinden, dadurch deutlich mehr Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewinnen können und Entwicklungsimpulse in allen Bereichen des Regional-Stadtbahn-Netzes geben.

Die Ausarbeitung eines Finanzierungsschlüssels für ein großes TramTrain-Projekt mit mehreren kommunalen Partnern ist ein einmaliger Prozess. Für diesen bestehen keine Blaupausen aus vergleichbaren Projekten, die ohne Anpassungen übernommen werden hätten können. In der Regel handelt es sich bei entsprechenden Projekten um Erweiterungen eines bestehenden Netzes oder einer bestehenden Struktur, bei denen daher deutlich kleinräumigere Vereinbarungen geschlossen werden. Selbstverständlich wurden Beispiele von vergleichbaren Projekten hinsichtlich der Konzeption der Bausteine des Schlüssels betrachtet und berücksichtigt. Dabei wurde den Besonderheiten der Region Neckar-Alb mit ihrer Struktur eines Doppel-Oberzentrums und der dem Projekt zu Grunde liegenden Netzstruktur besondere Beachtung geschenkt. Es wurde darauf geachtet, dass die Vereinbarung auch bei Anpassungen des Streckennetzes angewandt werden kann.

Alle Aussagen zu Kosten können zum heutigen Projektstand nur Abschätzungen sein. Im Folgenden wurde auf den bestverfügbaren Datengrundlagen und den aktuellen Planungsständen der einzelnen Strecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die kommunal anfallenden Kosten geschätzt sowie darauf aufbauend Beispielrechnungen entlang der Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels erstellt. So können die Wirkmechanismen des Schlüssels hinsichtlich der Aufteilung unter den fünf kommunalen Verbandsmitgliedern nachvollziehbar dargestellt werden.

Alle Beispielrechnungen sind analog zur Standardisierten Bewertung mit Preisstand 2016 ausgeführt, um die Vergleichbarkeit mit aktuellen Zahlen und anderen Projekten zu gewährleisten.

HINWEIS zur besseren Lesbarkeit: Im Folgenden wird bei den Ausführungen zur Ausgestaltung jeweils auf die in Anlage 1 ausgeführten Punkte des Eckpunktepapiers in den schwarz umrandeten Kästen verwiesen.

Referenzen aufs Eckpunktepapier verweisen auf die Nummerierung in der zweiten Spalte.

Dabei verweisen die

- Nummern A1 bis A2 auf die Säule Allgemeine Projektkosten
- Nummern P1 bis P17 auf die Säule Planung und Bau
- Nummern B1 bis B11 auf die Säule Betrieb

Festgelegte Eckpunkte:

Säule	Nr.	Thema	Festlegung
Allgemeine Projektkosten	A1	Umfasste Kosten	Die Säule „Allgemeine Projektverkehrsleistungen zugeordnete“ <ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Verwaltung • Projektkoordination • Personalkosten des ZV • Aufträge für Gesamtpk (z.B. Standardisierte B • Öffentlichkeitsarbeit
	A2	Aufteilung	Die allgemeinen Projektkosten, Landkreis Tübingen, Zolle

Aufteilung in drei Säulen

Referenz
Eckpunkte-
papier:
A1; P1; B1

Wie in Drucksache 2020-4 dargestellt, wurden die drei Säulen „Allgemeine Projektkosten“, „Planung und Bau“ und „Betrieb“ unabhängig voneinander betrachtet.

Finanzierungsschlüssel		
Allgemeine Projektkosten: <ul style="list-style-type: none"> - Allgemeine Verwaltungskosten - Projektkoordination - Personalkosten ZV - Aufträge für Gesamtprojekt (z.B. Standardisierte Bewertung) - Öffentlichkeitsarbeit 	Planung & Bau: <ul style="list-style-type: none"> - förderfähige Baukosten - nicht-förderfähige Baukosten - Streckenbezogene Planungskosten für alle Leistungsphasen - Ergänzende Gutachten - Streckenbezogene externe Projektsteuerung (größte Teile Netto, da keine USt. anfällt) 	Betrieb: <ul style="list-style-type: none"> - Entgelte fremde Infrastruktur - Instandhaltung und Betrieb (Stellwerke...) eigene Infra. - Personalkosten Fahrbetrieb - Finanzierung Fahrzeuge - Instandhaltung Fahrzeuge und Kosten Werkstatt - Energiekosten - Verwaltungskosten: Leitstelle, Personal- & Fahrzeugplanung etc. - Berücksichtigung von Landeszuschüssen & Fahrgeldeinnahmen

Abbildung 1: Zusammensetzung der Säulen des Finanzierungsschlüssels

Säule Allgemeine Projektkosten

Referenz
Eckpunkte-
papier:
A2

Die Aufteilung der Allgemeinen Projektkosten ist schon bisher in der Zweckverbandssatzung geregelt. In §14 Abs. 2 in der Verbandssatzung ist dazu ausgeführt:

- (2)** *Umlagen, die den Aufwand des Zweckverbands für seinen laufenden Betrieb abdecken (Allgemeinkosten), werden zu gleichen Teilen von den Verbandsmitgliedern getragen. Zu diesem Aufwand zählen insbesondere auch die Personalkosten. Gleiches gilt für Ausgaben oder Zuschüsse, die sich nicht einzelnen Projektabschnitten zuordnen lassen.*

Die hierdurch beschriebene Regelung wird beibehalten.

Säule Planung und Bau

In der Säule Planung und Bau werden alle kommunalen Einmalkosten der Planung und des Baus der Ausbau- und Neubaumaßnahmen der Regional-Stadtbahn aufgeteilt. Hierunter fallen auch alle ergänzenden Gutachten und streckenbezogenen Beauftragungen.

Festlegungen zur Aufteilung

Referenz
Eckpunkte-
papier:
P3, P7

In der Säule Planung und Bau werden die Kosten jeder Strecke zu 30% durch einen Solidarsockel gedeckt. 70% der Kosten sind als Anliegeranteil durch die Projektpartner, auf deren Gebiet die Strecke verläuft, zu tragen.

Durch den Solidarsockel in der Säule Planung und Bau

- wird widerspiegelt, dass jeder einzelne Streckenausbau zur Wirkung des Gesamtnetzes beiträgt und damit einen Nutzen für die Einwohner der gesamten Region entfaltet.
- entsteht im Gesamtprojekt ein Anreiz dafür, dass jeder Partner die eigenen Ausbauten zügig umsetzt.
- wird berücksichtigt, dass Strecken auch durch Einwohner von Projektpartnern genutzt werden, die nicht am Anliegeranteil beteiligt sind.
- kommt die Solidarität zwischen den Projektpartnern zum Ausdruck: „Jeder zahlt überall mit“.
- werden Unschärfen, die durch die frühzeitige Festlegung der Parameter beim Nutzenanteil zwangsläufig entstehen, abgefedert.

Der Solidarsockel wird durch die Projektpartner zu folgenden Anteilen getragen: Landkreis Reutlingen 36%, Landkreis Tübingen 37%, Zollernalbkreis 27%. Seitens des Landkreises Tübingen ist beabsichtigt, den Landkreis Freudenstadt mit einer Größenordnung von ca. 1% des Solidarsockels an den Planungs- und Baukosten der Oberen Neckarbahn zu beteiligen.

Bei dieser streckenscharfen Aufteilung werden die Strecken gemäß Abbildung 2 jeweils getrennt betrachtet.



Abbildung 2: Strecken für die Aufteilung in der Säule Planung und Bau

Referenz
Eckpunkte-
papier:
P8, P9, P10

Der Anliegeranteil wird bei Strecken, die auf dem Gebiet mehrerer Partner verlaufen, nach dem Nutzen der jeweiligen Partner aufgeteilt. Dabei wird zur Bestimmung des Nutzenanteils der Mittelwert der folgenden drei Parameter genutzt:

- Einwohner im 500m-Radius um die Stationen: Durch diesen Parameter wird die Erschließungswirkung der Regional-Stadtbahn abgebildet.
- Zusätzliche Abfahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an den Stationen: Durch diesen Parameter wird die Verbesserung der Bedienungshäufigkeit abgebildet.
- Streckenlänge: Dieser Parameter entspricht der räumlichen Erschließung des Gebietes der jeweiligen Partner. Er weist darüber hinaus einen Bezug zu den jeweils auf der Gemarkung entstehenden Kosten auf.

Referenz
Eckpunkte-
papier:
P11

Für die zentralen Knotenbahnhöfe Tübingen Hbf und Reutlingen Hbf wird aufgrund ihrer zentralen Position im Netz und Bedeutung für das Funktionieren des Gesamtnetzes eine gesonderte Aufteilung gewählt. Da die Ausbaumaßnahmen hier nicht einzelnen Strecken zugeordnet werden können, werden die anfallenden Kosten unter den kommunalen Partnern zu gleichen Teilen aufgeteilt. So trägt jeder kommunale Projektpartner einen Anteil von 20%.

Referenz
Eckpunkte-
papier:
P15

In der Region Neckar-Alb sind insgesamt zwölf Stationen im Bahnhofsmodernisierungsprogramm des Landes Baden-Württemberg enthalten. Über dieses Programm kann teilweise eine Modernisierung und barrierefreie Umgestaltung dieser Stationen bereits vor Umsetzung der Regional-Stadtbahn erfolgen. Die dabei kommunal zu tragenden Finanzierungsanteile sind denen im GVFG sehr ähnlich. Damit keine Fehlanreize entstehen, werden die entsprechenden kommunalen Finanzierungsbeiträge bei den Berechnungen zum Finanzierungsschlüssel berücksichtigt.

Beispielrechnungen Planung und Bau

Die anfallenden Gesamtkosten wurden aus den Arbeiten zur Standardisierten Bewertung für den Infrastrukturneu- und -ausbau übernommen. Sie beziehen sich auf den aktuellen Planungsstand auf den einzelnen Strecken und werden mit Preisstand 2016 ausgewiesen.¹ Die reinen Baukosten belaufen sich vor Abzug der Bundes- und Landesförderung auf ca. 1,4 Mrd. Euro.^{2 3} Hinzu kommen Planungskosten in Höhe von geschätzt 330 Mio. Euro.

Der davon zu tragende kommunale Anteil wurde aufgrund der seitens des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg veröffentlichten Finanzierungsanteile für die verschiedenen Fördersätze des GVFG des Bundes samt der entsprechenden Landes-Kofinanzierung bestimmt.⁴ Dabei ist zu berücksichtigen, dass teilweise auf einer Strecke verschiedene Fördersätze (z.B. der Satz für Elektrifizierung und der Satz für Ausbau) anzuwenden sind.

¹ Auf eine Hochrechnung auf den aktuellen Kostenstand im Rahmen der Beispielrechnungen wird verzichtet, um zwischen Standardisierter Bewertung und den Beispielrechnungen eine Vergleichbarkeit zu erhalten.

² Je nach Planungsstand sind hier die in der Standardisierten Bewertung vorgesehenen Zuschläge auf die Baukosten für Unvorhergesehenes (20% in der Vorplanung; 30% bei Machbarkeitsstudien) einbezogen.

³ Die Kosten für Modul 1 sind hierin inkludiert, da für Modul 1 eine Nachverrechnung nach den Festlegungen des Finanzierungsschlüssel vereinbart wurde.

⁴ Vgl. Vortrag Abteilungsleiter Hickmann, Verkehrsministerium Baden-Württemberg in Verbandsversammlung am 03.12.2020

Strecke	kommun. Anteil an förderfähigen Baukosten	kommun. Anteil an Planungskosten	Projektart(en) nach Aufteilung GVFG-Fördertatbestände
Ammertalbahn	8,5%	28,8%	Ausbau Vollbahn/Elektrifizierung
Neckar-Alb-Bahn	10,6%	29,6%	Ausbau Vollbahn
Ermstalbahn	8,5%	28,8%	Ausbau Vollbahn/Elektrifizierung
Zollern-Alb-Bahn	8,5%	28,8%	Ausbau Vollbahn/Elektrifizierung
Obere Neckarbahn	8,5%	28,8%	Ausbau Vollbahn/Elektrifizierung
Hohenzollernbahn	4,3%	27,2%	Elektrifizierung
Talgangbahn	4,3%	27,2%	Reaktivierung/Elektrifizierung
Innenstadt Tübingen	12,5%	35%	Neubau Straßenbahnstrecke
Albaufstieg mit Innenstadt Reutlingen	10%	34%	Neubau Straßenbahn/Reaktivierung
Gomaringer Spange	10%	34%	Neubau Straßenbahn/Reaktivierung
Tübingen Hbf	10,6%	29,6%	Ausbau Vollbahn
Reutlingen Hbf	11,9%	33,2%	Ausbau Vollbahn/Neubau Straßenbahn

Abbildung 3: Annahmen bezüglich der kommunalen Anteile an den Ausbaukosten der einzelnen Strecken. Die nicht-förderfähigen Kosten sind jeweils komplett kommunal zu tragen.

Insgesamt ergeben sich kommunal zu tragenden Kosten in der Höhe von ca. 300 Mio. Euro. Die Aufteilung auf die verschiedenen Projektpartner entsprechend der in den verbindlichen Eckpunkten festgelegten Methodik ist in Abbildung 4 dargestellt.

Referenz
Eckpunkte-
papier:
P16, P17

Zu beachten ist, dass Stadt und Landkreis Reutlingen sowie Stadt und Landkreis Tübingen im Innenverhältnis jeweils gesonderte Vereinbarungen zur Aufteilung der Kosten abschließen. Diese sind in den Beispielrechnungen zum Gesamt-Finanzierungsschlüssel nicht berücksichtigt.

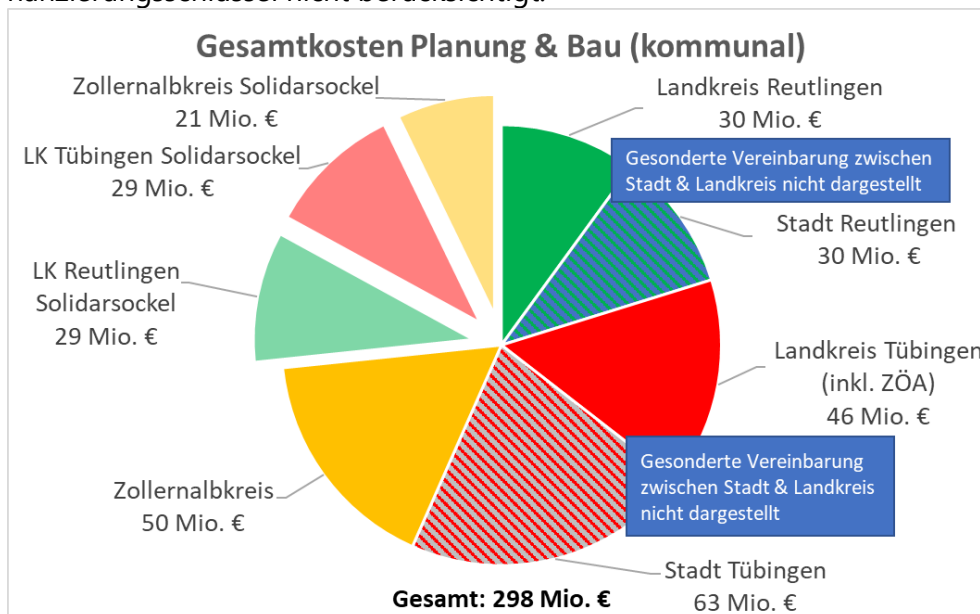


Abbildung 4: Aufteilung der kommunalen Kosten Planung und Bau auf die Städte und Landkreise gemäß Finanzierungsschlüssel (Stand April 2021; Preisstand 2016)⁵

⁵ Der Landkreis Böblingen ist über die bestehende 20%-Beteiligung am Zweckverband ÖPNV im Ammertal an den auf der Ammertalbahn anfallenden Investitions- und Betriebskosten beteiligt. Diese Beteiligung ist im für den Landkreis Tübingen ausgewiesenen Kostenanteil enthalten. Sie wird vor Errechnung des Solidarsockels in Abzug gebracht, da der Landkreis Böblingen sich nicht an den Planungs- und Baukosten auf anderen Strecken der Regional-Stadtbahn beteiligt.

Säule Betrieb

In der Säule Betrieb werden alle laufenden Kosten des Verkehrsbetriebs der Regional-Stadtbahn berücksichtigt. Dies umfasst zum Beispiel die Personalkosten von Fahrern und Zugbegleitern, die laufenden Infrastrukturkosten bzw. -entgelte, die Finanzierungskosten der Fahrzeuge sowie die Instandhaltungskosten.

Festlegungen zur Aufteilung

Referenz
Eckpunkte-
papier:
B3, B5

In der Säule Betrieb wird zunächst der Finanzierungsbedarf für jede Linie berechnet, indem von den entstehenden Kosten die Fahrgeldeinnahmen und die Zuschüsse des Landes abgezogen werden. Dieser Finanzierungsbedarf wird dann auf alle Nutzer der Linie aufgeteilt. Hierzu wird ermittelt, wie viele Einwohner jedes Projektpartners die jeweilige Linie nutzen (Fahrgastzahl) und wie weit sie mit dieser Linie fahren (Verkehrsleistung: zurückgelegte Personenkilometer je Linie).

Referenz
Eckpunkte-
papier:
B6

Zur Aufteilung wird zu 20% die absolute Fahrgastzahl und zu 80% die Verkehrsleistung in Personenkilometern der jeweiligen Einwohner zu Grunde gelegt.

Durch die gewählten Parameter trägt jeder Projektpartner den durch die Nutzung durch die eigenen Einwohner entstehenden Finanzierungsfehlbetrag. Die Parameter können bei Veränderungen im Verkehrsangebot oder bei den Verkehrsströmen neu bestimmt werden, sodass im Betrieb stets eine faire Finanzierung der verschiedenen Linien sichergestellt werden kann.

Beispielrechnungen Betrieb

Über das genaue Verkehrsangebot (z.B. wie lang am Abend wird Halbstundentakt angeboten) entscheiden die kommunalen Gremien wenige Jahre vor Inbetriebnahme des jeweiligen Streckenabschnitts. Daher wird in den Beispielrechnungen jeweils eine Bandbreite des Verkehrsangebots abgebildet. Auch die jeweiligen Landeszuschüsse können noch nicht abschließend bestimmt werden. Aus diesen Gründen wurden für die Beispielrechnungen in der Säule Betrieb zwei Szenarien zu Grunde gelegt.

Für das zukünftige Angebot wurde die folgende Bandbreite in den Rechnungen abgebildet:

- „Grundangebot“: Zugzahlen entsprechen weitgehend der Standardisierten Bewertung
- „Gutes Angebot“: Verkehre inklusive perspektivischer Angebotsausweitungen, wie z.B. Nachtverkehr, dichtere Takte auch am Wochenende, längere Zugverbände

Um den Unsicherheiten hinsichtlich der konkreten Landeszuschüsse für den Betrieb der Regional-Stadtbahn zu begegnen, wurden ebenfalls zwei mögliche Niveaus definiert:

- „Niedrige Landeszuschüsse“: die Reaktivierungsstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb liegen nicht innerhalb der mit Betriebskosten nach Landesstandard geförderten ersten 100km
- „Hohe Landeszuschüsse“: hier wird unterstellt, dass das Land auch auf den Reaktivierungsstrecken Betriebskosten übernimmt. Zudem ist bei einzelnen Strecken eine moderate Steigerung der Fahrgastzahlen über das prognostizierte Niveau unterstellt, so dass sie in eine höhere Nachfrageklasse nach Landesstandard rücken.

Für die Übersichtlichkeit wurden die vier möglichen Entwicklungspfade in zwei Szenarien zusammengefasst, die in Abbildung 5 dargestellt sind.

	Niedriges Zuschussniveau vom Land	Hohes Zuschussniveau vom Land
Grundangebot	Szenario A	
Attraktives Angebot		Szenario B

Abbildung 5: Szenarien in den Beispielrechnungen Betrieb

In Szenario A ist ein Grundangebot beim Verkehrsangebot und niedrige Landeszuschüsse unterstellt. In Szenario B ist ein gutes Angebot beim Verkehrsangebot und hohe Landeszuschüsse unterstellt.

Für die Aufteilungsrechnung im Betrieb wurde ein vereinfachtes Verfahren auf Grundlage des Verkehrsmodells der Standardisierten Bewertung sowie der Pendlerdaten des Statistischen Landesamts durchgeführt, um die Verkehrsleistung der jeweiligen Einwohner auf den einzelnen Linien abzuschätzen.⁶ Es ist davon auszugehen, dass diese Datengrundlage in den nächsten Jahren deutlich verbessert werden kann, da aus automatischen Fahrgastzählssystemen, durch Anbieter von Mobilitätsdaten, aus dem E-Ticketing und aus fortentwickelten Verkehrsmodellen immer genauere Daten bezüglich der Verkehrsströme vorliegen. In der Anwendung des Finanzierungsschlüssels sollen jeweils die besten verfügbaren Daten genutzt werden.

Referenz
Eckpunkte-
papier:
B7

In den beiden Szenarien ergeben sich anhand des aktuellen Verkehrsmodells folgende Aufteilungen zwischen den Projektpartnern.

Referenz
Eckpunkte-
papier:
B10, B11

Zu beachten ist, dass Stadt und Landkreis Reutlingen sowie Stadt und Landkreis Tübingen im Innenverhältnis jeweils gesonderte Vereinbarungen zur Aufteilung der Kosten abschließen. Diese sind in den Beispielrechnungen zum Gesamt-Finanzierungsschlüssel nicht berücksichtigt.

⁶ Aufgrund der Datenverfügbarkeit konnten Schülerströme in den Beispielrechnungen nicht vollständig berücksichtigt werden. Da die Schülerströme im Verkehr über Grenzen der Projektpartner nur einen kleinen Anteil ausmachen, bewegen sich die hierdurch entstehenden Verschiebungen im Rahmen der allgemeinen Ungenauigkeit der Beispielrechnungen.

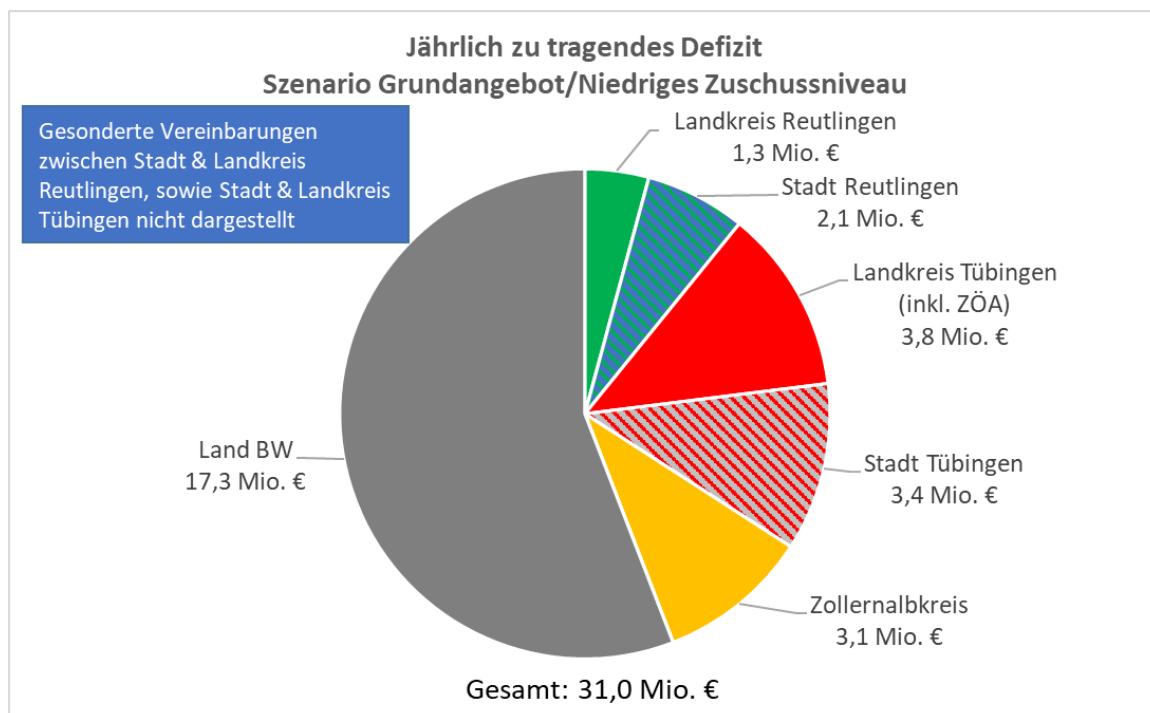


Abbildung 6: Aufteilung des jährlichen Betriebskostendefizits für das Szenario A Grundangebot / Niedriges Zuschussniveau gemäß Finanzierungsschlüssel (Stand April 2021; Preisstand 2016)⁷

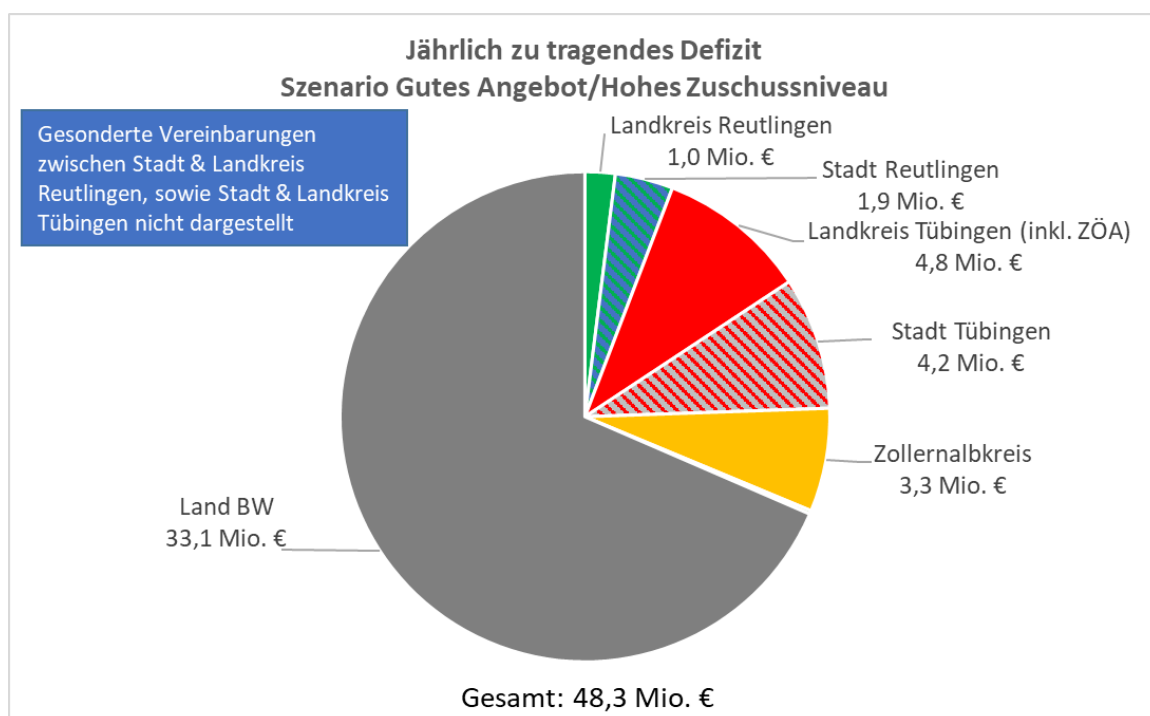


Abbildung 7: Aufteilung des jährlichen Betriebskostendefizits für das Szenario B Gutes Angebot / Hohes Zuschussniveau gemäß Finanzierungsschlüssel (Stand April 2021; Preisstand 2016)⁷

⁷ Der Landkreis Böblingen ist über die bestehende 20%-Beteiligung am Zweckverband ÖPNV im Ammertal an den auf der Ammertalbahn anfallenden Investitions- und Betriebskosten beteiligt. Diese Beteiligung ist im für den Landkreis Tübingen ausgewiesenen Kostenanteil enthalten.

Weiteres Vorgehen

Im zweiten Halbjahr 2021 sollen in der bewährten Zusammenarbeit zwischen den Projektpartnern die Eckpunkte in eine geeignete rechtliche Form überführt werden. Hierzu ist neben der Dezernentenrunde eine Themengruppe „Recht und Umsetzung“ vorgesehen, die unter anderem folgende Fragen besprechen wird:

- Wie wird der Finanzierungsschlüssel rechtsverbindlich ausgestaltet?
- Wie laufen in Zukunft die Finanzierungsströme?
- In welchen Intervallen werden die Parameter aktualisiert?
- Wie kann die Nachverrechnung bisheriger Aufträge gemäß dem Letter of Intent von 2014 erfolgen?
- Ab wann wird der Finanzierungsschlüssel angewandt?

Auf dieser Grundlage kann die Verbandsversammlung die verwaltungstechnische Umsetzung des Finanzierungsschlüssels final beschließen.

Anlagen

- Anlage 1: Festlegungen zu Eckpunkten der Aufteilung der kommunal zu tragenden Kosten des Projekts Regional-Stadtbahn
- Anlage 2: Steckbriefe zur Beispielrechnung Planung und Bau
- Anlage 3: Steckbriefe zur Beispielrechnung Betrieb

Anlage 1 zur Drucksache DS 2021-4

Festlegungen zu Eckpunkten der Aufteilung der kommunal zu tragenden Kosten des Projekts Regional-Stadtbahn

Grundverständnis:

Die Regional-Stadtbahn ist das zentrale Infrastrukturprojekt der Region Neckar-Alb, das die Mobilität zukunftsfähig aufstellt. Ihre Vorteile kommen erst aus dem Gesamtnetz heraus vollständig zu tragen. Sie wird daher solidarisch durch die gesamte Region umgesetzt. Dieser Finanzierungsschlüssel wird von diesem Solidaritätsgedanken getragen. Gleichzeitig folgt er – um als fair empfunden zu werden – der Prämisse, am Projektnutzen für die einzelnen Partner ausgerichtet zu sein.

Festgelegte Eckpunkte:

Säule	Nr.	Thema	Festlegung
Allgemeine Projektkosten	A1	Umfasste Kosten	Die Säule „Allgemeine Projektkosten“ umfasst alle Kosten, die nicht direkt einzelnen Strecken oder Verkehrsleistungen zugeordnet werden können. Dies umfasst insbesondere, aber nicht ausschließlich: <ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Verwaltungskosten • Projektkoordination • Personalkosten des Zweckverbands • Aufträge für Gesamtprojekt (z.B. Standardisierte Bewertung; Erarbeitung Planungsgrundlagen) • Öffentlichkeitsarbeit
	A2	Aufteilung	Die allgemeinen Projektkosten werden zu gleichen Teilen auf die 6 Projektpartner Landkreis Reutlingen, Landkreis Tübingen, Zollernalbkreis, Stadt Reutlingen, Stadt Tübingen und Regionalverband Neckar-Alb aufgeteilt.
Planung & Bau	P1	Umfasste Kosten	Die Säule „Planung und Bau“ (P+B) umfasst alle kommunalen Zuschüsse und Ausgaben, die durch die Investition in den Streckenaus- und -neubau als erstmalige Aufwendungen anfallen. Dies umfasst insbesondere, aber nicht ausschließlich die kommunal zu tragenden Anteile an:

		<ul style="list-style-type: none"> • Den im GVFG förderfähigen Baukosten, solange diese nicht auf anderem Weg gedeckt werden • Den nicht-förderfähigen Baukosten • Den streckenbezogenen Planungskosten für alle Leistungsphasen • Den ergänzenden Gutachten für die Streckenplanung • Der streckenbezogenen externen Projektsteuerung
P2	Abgrenzung umfasste Kosten	Die Säule P+B umfasst nur die zum Bau der Stadtbahn notwendigerweise anfallenden Kosten. Nicht durch den Finanzierungsschlüssel umfasst werden Kosten, die aus städtebaulichen Gründen oder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse anderer Verkehrsträger anfallen. Die Umgestaltung von Haltestellenumfeldern im Sinne von Mobilitätsknotenpunkten ist durch den Finanzierungsschlüssel nicht umfasst und verbleibt als Aufgabe der jeweiligen Belegenheitskommune im Rahmen der kommunalen Planungshoheit.
P3	Grundsätzliche Aufteilung, Solidarsockel	Bei den Investitionskosten wird jeweils ein Solidarsockel in Höhe von 30% solidarisch nach einem einheitlichen Schlüssel getragen. Die weiteren 70% der Investitionskosten werden auf die Projektpartner verteilt, auf deren Gebiet sich die jeweilige Neubau- bzw. Ausbaustrecke oder Maßnahme befindet (Anliegeranteil).
P4	Abgrenzung Strecken	<p>Ausbaustrecken im Sinne des Finanzierungsschlüssels sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg) • Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen) • Zollern-Alb-Bahn 1 (ZAB 1, Tübingen – Albstadt-Ebingen) • Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb) • Hohenzollernbahn (ZAB 2, Hechingen – Burladingen) <p>Neubau- und Reaktivierungstrecken im Sinne des Finanzierungsschlüssels sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen) • Innenstadtstrecke Tübingen • Gomaringer Spange mit Ortsdurchfahrt Nehren (Reutlingen – Nehren) • Echaztalbahn mit Innenstadtstrecke Reutlingen und Alaufstieg (Reutlingen – Pfullingen – Engstingen)

			<p>Weitere Maßnahmen, auf die der Finanzierungsschlüssel in angepasster Form Anwendung findet, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Neu- und Umbau von Haltepunkten an der Neckar-Alb-Bahn im Rahmen der Regional-Stadtbahn und die zur Bedienung dieser Haltepunkte notwendigen Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität (vgl. P12) • Die Umbau- und Ausbaumaßnahmen in den zentralen Knotenbahnhöfen (vgl. P11)
	P5	Abgrenzungsdefinition bei Zuordnung Baukosten zu Strecken	In den Ausbaukosten der einzelnen Strecken sind jeweils alle Maßnahmen zu berücksichtigen, die zur Aufnahme des Verkehrsbetriebs in der gewünschten Taktdichte notwendig sind. Dies kann auch Kosten umfassen, die geographisch nicht direkt an der Strecke liegen, z.B. zur Kapazitätsausweitung auf angrenzenden Strecken oder zur Einbindung der Leit- und Sicherungstechnik.
	P6	RVNA	Der Regionalverband Neckar-Alb trägt aufgrund seiner rechtlichen Rahmenbedingungen keine Kosten in der Säule Planung und Bau.
	P7	Solidarsockel	Der Solidarsockel wird durch die Projektpartner zu folgenden Anteilen getragen: Landkreis Reutlingen 36%, Landkreis Tübingen 37%, Zollernalbkreis 27%. Seitens des Landkreises Tübingen ist beabsichtigt, den Landkreis Freudenstadt mit einer Größenordnung von ca. 1% des Solidarsockels an den Planungs- und Baukosten der Oberen Neckarbahn zu beteiligen.
	P8	Aufteilung Anliegeranteil	<p>Der Anliegeranteil wird durch die Projektpartner getragen, auf deren Gebiet sich die jeweilige Neubau- bzw. Ausbaustrecke oder Maßnahme befindet. Falls sich eine Strecke/Maßnahme auf Gebiet mehrerer Partner befindet, so werden die Kosten jeder Einzelmaßnahme an der Strecke auf alle Streckenanlieger nach dem Nutzenanteil an der Strecke umgelegt. Der Nutzenanteil an der Strecke ermittelt sich als arithmetisches Mittel der jeweiligen Anteile an folgenden Parametern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einwohner im 500m-Radius um die jeweiligen Stationen • Anzahl der zusätzlichen Abfahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an den jeweiligen Stationen an einem Werktag • Streckenlänge auf jeweiliger Gemarkung
	P9	Abgrenzungsdefinition Parameter Anliegeranteil	<ul style="list-style-type: none"> • Einwohner, die sich im Überschneidungsbereich der Radien um zwei Stationen befinden, werden jeweils nur der näheren Station zugeordnet, sodass eine doppelte Zählung ausgeschlossen ist. Die Einwohner um eine Station, die nicht eindeutig einer Strecke zugeordnet werden

			<p>können, werden jeweils derjenigen Strecke zugerechnet, die den erstmaligen Anschluss an das RSB-Netz herstellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die zusätzlichen Abfahrten an einer Station werden den Strecken so zugeordnet, dass keine Abfahrt bei mehreren Strecken berücksichtigt wird. Bei Knotenbahnhöfen sowie falls die neue Haltestelle eine bestehende Haltestelle ersetzt, werden die Abfahrten jeweils der Strecke zugeordnet, auf die sie führen bzw. der sie auch im Fall ohne Stadtbahn zugeordnet werden. Die Streckenlänge wird stets ab/bis Bahnhofsmitte berechnet (analog Kilometrierungsdefinition bei DB-Strecken). Dabei wird das jeweilige Hauptgleis betrachtet und etwaige abweichende Fahrtwege/Fahrtmöglichkeiten in den Bahnhofsbereichen werden nicht berücksichtigt. <p>Aus Anlage 1 ergibt sich die Abgrenzung für nach dem aktuellen Projekt-Planungsstand zu präzisierenden Zuordnungen.</p>
	P10	Zu verwendende Datengrundlage Parameter Anliegeranteil	<ul style="list-style-type: none"> Die Einwohner im 500m-Radius werden durch Überschneidung des Radius um die Stationsmitte mit den räumlich aufgelösten Daten des jeweils aktuellen Zensus bestimmt. Für die initialen Berechnungen finden die Daten des 100m-Gitters des Zensus 2011 Anwendung. Die Anzahl der zusätzlichen Abfahrten im SPNV an den jeweiligen Stationen an einem Werktag wird im Vergleich des Falles nach Bau der Regional-Stadtbahn mit dem fiktiven Fall ohne Bau der Regional-Stadtbahn bestimmt. Hierzu wird der Ohnfall der Standardisierten Bewertung mit dem Mitfall der Standardisierten Bewertung verglichen. Für die initialen Berechnungen finden die Daten der Standardisierten Bewertung zum Förderantrag Modul 1 mit Stand 22.08.2018 sowie der aktuell in Abstimmung befindlichen Standardisierten Bewertung für das Gesamtnetz Anwendung (Stand noch zu definieren). Die Streckenlänge ergibt sich aus den Lageplänen der jeweiligen Infrastrukturplanungen. Für die initialen Berechnungen werden die Infrastrukturplanungen unterstellt, die der Standardisierten Bewertung zum Förderantrag Modul 1 mit Stand 22.08.2018 sowie der aktuell in Abstimmung befindlichen Standardisierten Bewertung für das Gesamtnetz (Stand noch zu definieren) zu Grunde liegen. Die Streckenlänge fließt auf 100m gerundet in die initialen Berechnungen ein.
	P11	Sonderthema zentrale Knotenbahnhöfe	<p>Da die zentralen Knotenbahnhöfe Reutlingen Hbf und Tübingen Hbf eine besondere Bedeutung für die Funktionalität und Stabilität des Gesamtnetzes haben, werden die in diesen zentralen</p>

			<p>Knotenbahnhöfen entstehenden Kosten zu folgenden Anteilen getragen: Landkreis Reutlingen 20%, Landkreis Tübingen 20%, Zollernalbkreis 20%, Stadt Reutlingen 20%, Stadt Tübingen 20%</p> <p>Dies umfasst alle in diesen Knotenbahnhöfen anfallenden Umbaumaßnahmen inklusive der Herstellung weiterer Bahnsteiggleise, der Einbindung der auf den Knoten zulaufenden Strecken sowie der zur Einbindung notwendigen Systemwechselstellen, möglicher Geschwindigkeitserhöhungen und die Umbauten zur Herstellung der Barrierefreiheit. Ein Solidarsockel wird für die zentralen Knotenbahnhöfe nicht angewandt.</p> <p>Die Abgrenzung der zentralen Knotenbahnhöfe zu den Kosten der jeweiligen zulaufenden Strecken erfolgt auf Höhe des jeweiligen Einfahrtssignals. Falls kein Einfahrtssignal vorhanden ist, erfolgt die Abgrenzung an der ersten Weiche des Bahnhofsbereichs. Im Falle, dass zwischen Einfahrtssignal und Bahnsteig des Knotenbahnhofs noch eine weitere Station mit Fahrgastwechsel liegt, erfolgt die Abgrenzung mit Abschluss dieses Bahnsteigs, bzw. dem die Einfahrt in den zentralen Bahnhofsteil sichernden Zwischensignal.</p>
	P12	Sonderthema Neckar-Alb-Bahn	<p>Die Stationen sowie Blockverdichtungen an der Neckar-Alb-Bahn Metzingen-Tübingen können keiner Ausbaustrecke zugeordnet werden, auf die die Methodik der anderen Strecken Anwendung finden kann. Der Anliegeranteil an diesen Stationen sowie weiteren Maßnahmen an dieser Strecke wird durch den jeweiligen Projektpartner getragen. Die im Bahnhof Metzingen notwendigen Umbauten zur Einbindung der Ermstalbahn für einen dichteren Takt werden dieser zugerechnet.</p>
	P13	Sonderthema Abstellanlagen	<p>Abstellanlagen werden jeweils derjenigen Strecke zugerechnet, aufgrund deren (Aus-)Bau sie entstehen. Die zentralen Abstellanlagen am Standort der Werkstatt werden analog zu den Werkstattkosten über die Betriebskosten abgerechnet.</p>
	P14	Sonderthema grenzüberschreitende Strecken	<p>Bei Strecken, die über das Verbandsgebiet hinausreichen, wird mit den externen kommunalen Partnern, auf deren Gebiet die Strecken verlaufen, ein Prozentsatz der Mitfinanzierung an der jeweiligen Strecke verhandelt. Dieser Prozentsatz wird auf die gesamten kommunal zu tragenden Kosten angewandt, sodass die externen Partner nicht durch den Solidarsockel profitieren.</p> <p>Kosten, die außerhalb des Verbandsgebiets anfallen und nicht durch externe Partner getragen werden, werden nach Grundsätzen der festgelegten Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels beim Solidarsockel und Anliegeranteil berücksichtigt.</p>

	P15	Sonderthema Bahnhofsmo- dernisierungsprogramm	Werden Haltestellen im Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Rahmen des Bahnhofsmo- dernisierungsprogramms II umgebaut, werden die kommunalen Anteile an diesen Investitionen über die Part- ner der Regional-Stadtbahn im Rahmen der Vereinbarungen zum Finanzierungsschlüssel P+B übernom- men.
	P16	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Reutlingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Reutlingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Reutlingen getroffen werden.
	P17	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Tübingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Tübingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im In- nenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Tübingen getroffen werden.
Betrieb	B1	Umfasste Kosten	Die Säule „Betrieb“ umfasst alle kommunalen Zuschüsse und Ausgaben, die durch den Verkehrsbetrieb der Regional-Stadtbahn anfallen. Dies umfasst abzüglich von Landeszuschüssen und Fahrgeldeinnah- men insbesondere, aber nicht ausschließlich: <ul style="list-style-type: none"> • Entgelte fremde Infrastruktur • Instandhaltung und Betrieb der eigenen Infrastruktur • Personalkosten Fahrbetrieb • Finanzierung der Fahrzeuge • Instandhaltung Fahrzeuge und Kosten Werkstatt • Energiekosten • Verwaltungskosten: Leitstelle, Personal- & Fahrzeugplanung & Öffentlichkeitsarbeit für laufen- den Betrieb
	B2	Räumliche, inhaltliche und zeitliche Abgrenzung der umfassten Verkehre	Dieser Finanzierungsschlüssel findet Anwendung auf alle Verkehre auf den Strecken nach §3 der Ver- bandssatzung, die unter dem Begriff Regional-Stadtbahn nach Umsetzung der Ausbauarbeiten auf den entsprechenden Strecken verkehren. Für die Verkehre, die im Verkehrsvertrag zu Modul 1 aktuell aus- geschrieben werden, findet der Finanzierungsschlüssel erst nach Auslaufen dieses Verkehrsvertrags Anwendung. Der Finanzierungsschlüssel findet keine Anwendung auf die in der Aufgabenträgerschaft

			des Landes verkehrenden Expresslinien im überregionalen Verkehr, insbesondere nicht auf die geplanten IRE, MEX und RE-Linien zwischen der Region und Stuttgart sowie darüber hinaus.
	B3	Grundsätze der Aufteilung	Die Betriebskosten werden für jede Linie getrennt berechnet und nach Nutzen auf die Projektpartner umgelegt.
	B4	RVNA	Der Regionalverband Neckar-Alb trägt aufgrund seiner rechtlichen Rahmenbedingungen keine Kosten in der Säule Betrieb.
	B5	Definition Linien	Linien, die auf einem Großteil ihres Laufweges deckungsgleich mit anderen Linien sind (z.B. Verstärkerlinien), werden gemeinsam mit dieser Hauptlinie verrechnet. Einzelfahrten, die betrieblich oder verkehrlich eng mit einer anderen Linie verknüpft sind, werden dieser zugeordnet. Aus diesen Grundsätzen ergibt sich auf aktuellem Projektstand eine Abrechnung nach folgenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> • S1 Tübingen – Albstadt-Onstmettingen • S11 Tübingen – Mössingen • S2/S21/S12 Mössingen/Tübingen – Ohmenhausen – Reutlingen • S3/S31 Tübingen – Rottenburg – Horb • S4/S41 Tübingen – Entringen – Herrenberg • S5 Tübingen – Reutlingen – Pfullingen – Engstingen • S6 Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Pfullingen • S7 Hechingen – Burladingen
	B6	Zur Aufteilung verwandte Parameter	Die Kosten der Linien werden anhand des Nutzenanteils der Einwohner der Projektpartner aufgeteilt (Wohnortprinzip). Der Nutzen der Einwohner wird bestimmt durch den Anteil an den jeweiligen Personenkilometern auf der Linie sowie dem jeweiligen Anteil an den Fahrgastzahlen der Linie im Verhältnis 80:20.
	B7	Zu verwendende Datengrundlage Parameter	Zur Bestimmung der Parameter sollen jeweils die besten verfügbaren Daten verwendet werden, die einen Bezug zwischen Verkehrsleistung und Wohnort ermöglichen. Dabei kann z.B. auf Daten aus dem Ticketing, von Datenanbietern, aus Fahrgastzählungen und statistische Daten sowie auf Verkehrsmodelle zurückgegriffen werden.

	B8	Beteiligung der außerhalb des Gebiets des Zweckverbands liegenden Anlieger an den RSB-Linien	An den Betriebskosten von Linien, die über das Verbandsgebiet hinausreichen, sollen sich die externen kommunalen Partner, auf deren Gebiet die Strecken verlaufen, beteiligen. Hierzu sind jeweils gesonderte Vereinbarungen zu schließen.
	B9	Umgang mit Fahrgästen, deren Wohnort außerhalb der Region liegt	Bei der Parameterberechnung werden Verkehrsströme, die über das Verbandsgebiet hinausreichen und auch nicht durch gesonderte Vereinbarungen mit Linienanrainern abgedeckt sind, komplett dem Projektpartner zugerechnet, auf dessen Gebiet die Fahrt beginnt/endet.
	B10	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Reutlingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Reutlingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Reutlingen getroffen werden.
	B11	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Tübingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Tübingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Tübingen getroffen werden.

Anlage 1 zur Drucksache DS 2021-4

Abgrenzung Parameterzuordnung Planung und Bau (nach aktuellem Projekt-Planungsstand)

Grundsätze Zuordnung Stationen bei Parametern

Grundsätze für die Abgrenzung bei der Zuordnung von Stationen zu Strecken

- Erschlossene Einwohner:
 - Zuordnung erfolgt stets der nähergelegenen Haltestelle
 - Keine Einwohner werden doppelt gezählt
 - Falls nicht eindeutig ist, welcher Strecke die Einwohner im Einzugsbereich zuzuordnen sind, werden sie derjenigen Strecke zugeordnet, die den Anschluss an das RSB -Netz herstellt
- Zusätzliche Abfahrten im Schienenverkehr:
 - keine Abfahrt wird doppelt gezählt
 - Abfahrten werden immer der Strecke zugeordnet, auf der der bediente Haltepunkt liegt
 - Bei Knotenstationen sowie falls die neue Haltestelle eine bestehende Haltestelle ersetzt, werden die Abfahrten jeweils der Strecke zugeordnet, auf die sie führen/der sie auch im Fall ohne Stadtbahn zugeordnet werden
- Streckenlänge:
 - Es wird stets die Streckenlänge bis Bahnhofsmitte betrachtet
 - Es wird das Hauptgleis betrachtet, eventuell abweichende Fahrwege/Fahrtmöglichkeiten im Bahnhof werden außen vor gelassen
 - Die Gemarkungsgrenze kreuzt die Bahnlinie überall eindeutig (verläuft nie länger zwischen den beiden Gleisen)



Anzahl der Einwohner im Einzugsbereich III

- Abgrenzungsfragen:
 - Zuordnung zu welcher Strecke?

Station	Vorschlag Zuordnung
Ebingen Bf	Zollern-Alb-Bahn
Hechingen	Zollern-Alb-Bahn
Nehren Süd	Gomaringer Spange
Nehren (kaum Einwohner im Einzugsgebiet)	Zollern-Alb-Bahn
Mühlbachacker	Aufspaltung: südöstliche zu ZAB, nordwestliche zu ONB
Tübingen Hbf	Neckar-Alb-Bahn
Herrenberg	Ammertalbahn, alternativ: nicht betrachten
Horb	Obere Neckarbahn, alternativ: nicht betrachten
Bösmannsacker	Neckar-Alb-Bahn
Reutlingen West	Neckar-Alb-Bahn
Reutlingen Hbf (mit Listplatz, Postareal)	Neckar-Alb-Bahn
RT-Berufsschulzentrum	Echaztal
Metzingen	Neckar-Alb-Bahn

Anzahl zusätzliche Abfahrten II

- Abgrenzungsfragen:
 - Zuordnung zu welcher Strecke?

Station	Vorschlag Zuordnung
Ebingen Bf	nach Richtung
Hechingen	nach Richtung
Nehren Süd	Gomaringer Spange
Nehren (negative zusätzliche Abfahrten)	Zollern-Alb-Bahn
Mühlbachäcker	Aufsplittung: südöstliche zu ZAB, nördliche zu ONB
Tübingen Hbf	nach Richtung
Bösmannsacker	Nach Linie
Reutlingen West	Nach Linie
Reutlingen Hbf (mit Listplatz, Postareal)	nach Richtung
RT-Berufsschulzentrum	Echaztal
Metzingen	nach Richtung

Streckenlänge auf der Gemarkung

- Streckenlänge wird streckenscharf anhand der Kilometrierung auf Hektometer genau Gemarkung zugeteilt
- Berechnung erfolgt immer ab Bahnhofsmitte (DB-Standard) bzw. Mitte Bahnsteig bei BOStrab-Haltestellen
- Abgrenzungsfragen:
 - Kurve von Schulzentrum Höhnisch nach Dußlingen (bis Weiche) wird einbezogen
 - Kurve im Gleisdreieck Höhnisch (für Fahrten Gomaringen <-> Dußlingen) wird aufgrund geringer Länge nicht einbezogen (Teil „Bahnhofsanlagen“ Schulzentrum)
 - Abschnitt Reutlingen Hbf Abzw. in Karlstraße bis Berufsschulzentrum (Variante Listplatz) wird bei Echaztal einbezogen
 - Grenze zwischen Echaztal und Gomaringer Spange in Bahnsteigmitte Haltestelle Postareal
 - Unterstellte Varianten (in Beispielrechnungen) analog Standi:
 - Lederstraße
 - Pfullingen alte Bahntrasse
 - keine Verlängerung in Engstingen
 - Tübingen WHO westlich, Morgenstelle Var. 2
 - Ortsdurchfahrt Nehren



13

Anlage 2 zur Drucksache DS 2021-4

Steckbriefe zum Schlüssel Planung und Bau

Inhaltsverzeichnis

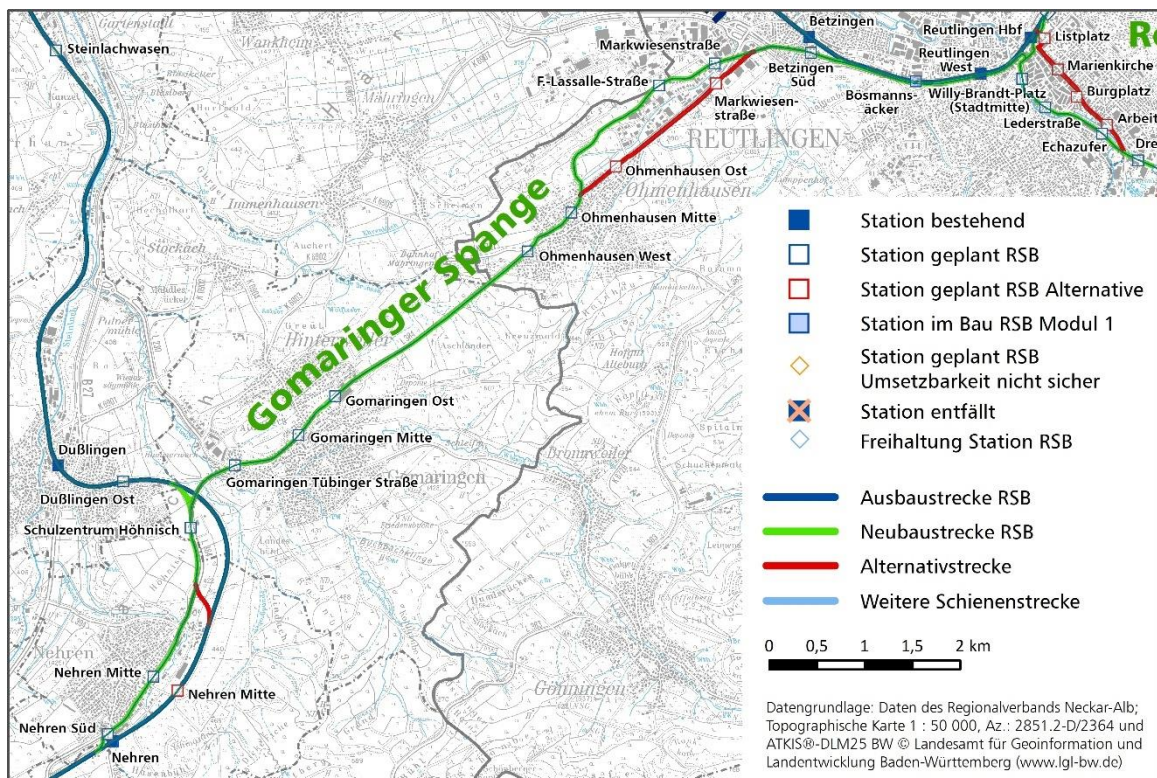
- Steckbrief 1: Gomaringer Spange
- Steckbrief 2: Zollern-Alb-Bahn
- Steckbrief 3: Hohenzollernbahn
- Steckbrief 4: Talgangbahn
- Steckbrief 5: Obere Neckarbahn
- Steckbrief 6: Ammertalbahn
- Steckbrief 7: Innenstadt Tübingen
- Steckbrief 8: Neckar-Alb-Bahn
- Steckbrief 9: Alaufstieg mit Innenstadt Reutlingen
- Steckbrief 10: Ermstalbahn

Steckbrief 1: Gomaringer Spange

Überblick

Streckenbezeichnung	Gomaringer Spange mit Ortsdurchfahrt Nehren
Streckenverlauf	Reutlingen (Anschluss an Neckar-Alb-Bahn und Innenstadt Reutlingen) – Ohmenhausen – Gomaringen – Schulzentrum Höhnisch (inkl. Gleisdreieck zum Anschluss an Zollern-Alb-Bahn in Dußlingen Ost) – Nehren (Anschluss an Zollern-Alb-Bahn)
Streckencharakteristik	Reaktivierungsstrecke mit Neubaustrecke zum Lückenschluss zur Zollern-Alb-Bahn Größtenteils Straßenbahnstrecke mit Eisenbahn-Anteilen in den Anschlussbereichen an die Hauptstrecken
Planungsträger	Stadt Reutlingen und Kreis Tübingen
Stand der Planung	Im Kreis Tübingen soll 2021 die Vorplanung abgeschlossen werden. In der Stadt Reutlingen soll 2021 der Entscheidung zur weiterzufolgenden Trasse getroffen werden.
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	145,1 Mio. € (inkl. 20% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	179,6 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	32,5 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Grundlagen	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
Stadt Reutlingen*	3700	653	7,5 km
LK Tübingen	6655	535	8,7 km

Hieraus berechnen sich folgende Anteile:

Anteile	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
Stadt Reutlingen*	36 %	55 %	46 %
LK Tübingen	64 %	45 %	54 %

Hieraus Aufteilung Anliegeranteil (70% der kommunal zu tragenden Kosten):

Anliegeranteil	Prozentsatz
Stadt Reutlingen*	45,7 %
LK Tübingen	54,3 %

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	10,8 %	42,8 %
Stadt Reutlingen*	32,0 %	
LK Tübingen*	49,1 %	49,1 %
Stadt Tübingen*	0,0 %	
Zollernalbkreis	8,1 %	

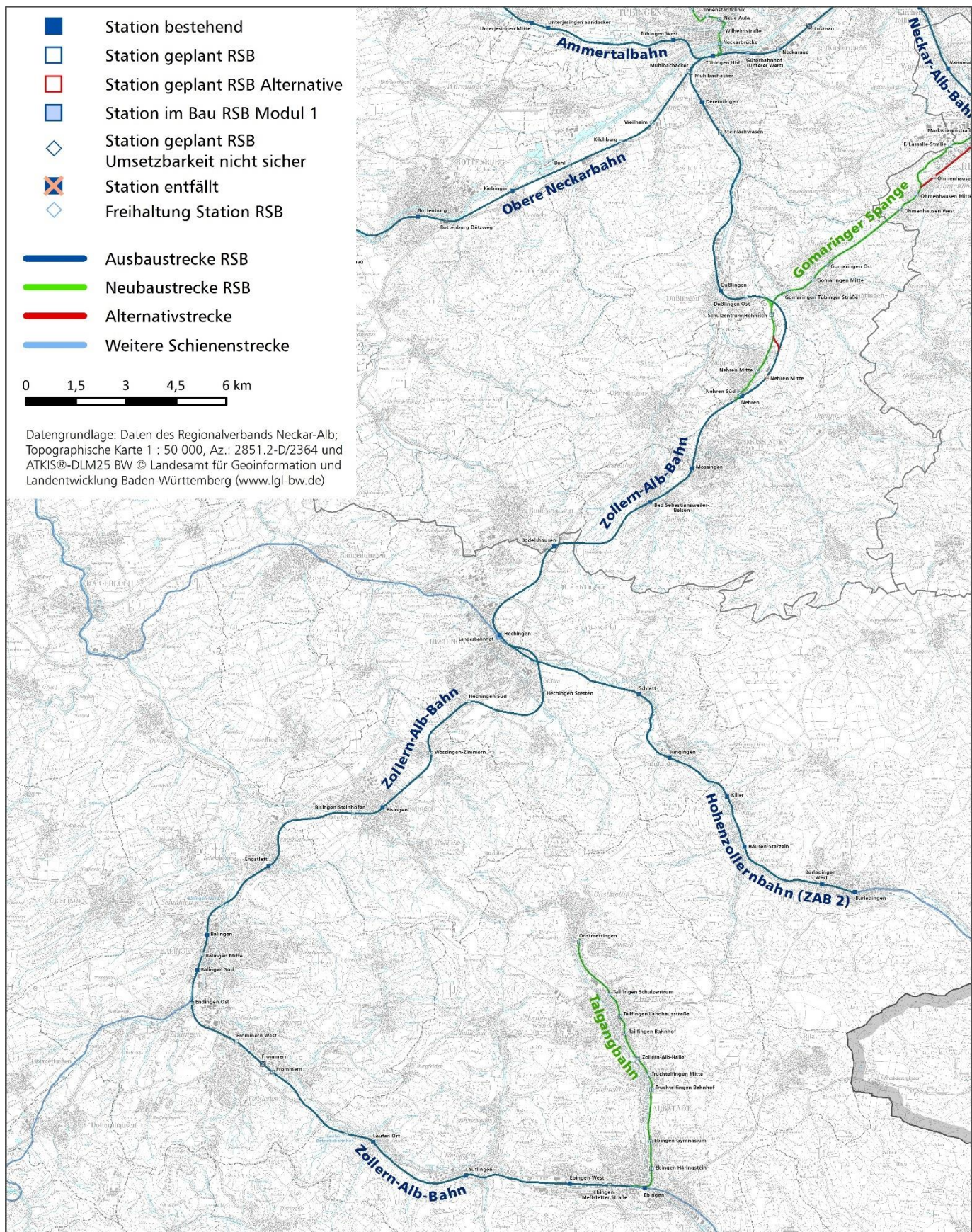
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 2: Zollern-Alb-Bahn

Überblick

Streckenbezeichnung	Zollern-Alb-Bahn
Streckenverlauf	Tübingen – Dußlingen (Anschluss an Gomaringer Spange) – Nehren (Anschluss an Gomaringer Spange) – Hechingen (Anschluss an Hohenzollernbahn) – Balingen – Albstadt-Ebingen (Anschluss an Talgangbahn)
Streckencharakteristik	Ausbaustrecke Elektrifizierung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke durch zweigleisige Abschnitte und zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe.
Planungsträger	Zollernalbkreis
Stand der Planung	Betriebsprogrammstudie abgeschlossen Aktualisierung der Vorplanung in Vorbereitung
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	427,0 Mio. € (inkl. 20-30% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	528,7 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	84,2 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Grundlagen	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Tübingen*	8042	236	16,2 km
Stadt Tübingen*	5157	328	5,2 km
Zollernalbkreis	23219	616	38,2 km

Hieraus berechnen sich folgende Anteile:

Anteile	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Tübingen*	22 %	20 %	27 %
Stadt Tübingen*	14 %	28 %	9 %
Zollernalbkreis	64 %	52 %	64 %

Hieraus Aufteilung Anliegeranteil (70% der kommunal zu tragenden Kosten):

Anliegeranteil	Prozentsatz
LK Tübingen*	23,1 %
Stadt Tübingen*	16,9 %
Zollernalbkreis	60,0 %

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	10,8 %	10,8 %
Stadt Reutlingen*	0,0 %	
LK Tübingen*	27,3 %	39,1 %
Stadt Tübingen*	11,8 %	
Zollernalbkreis	50,1 %	

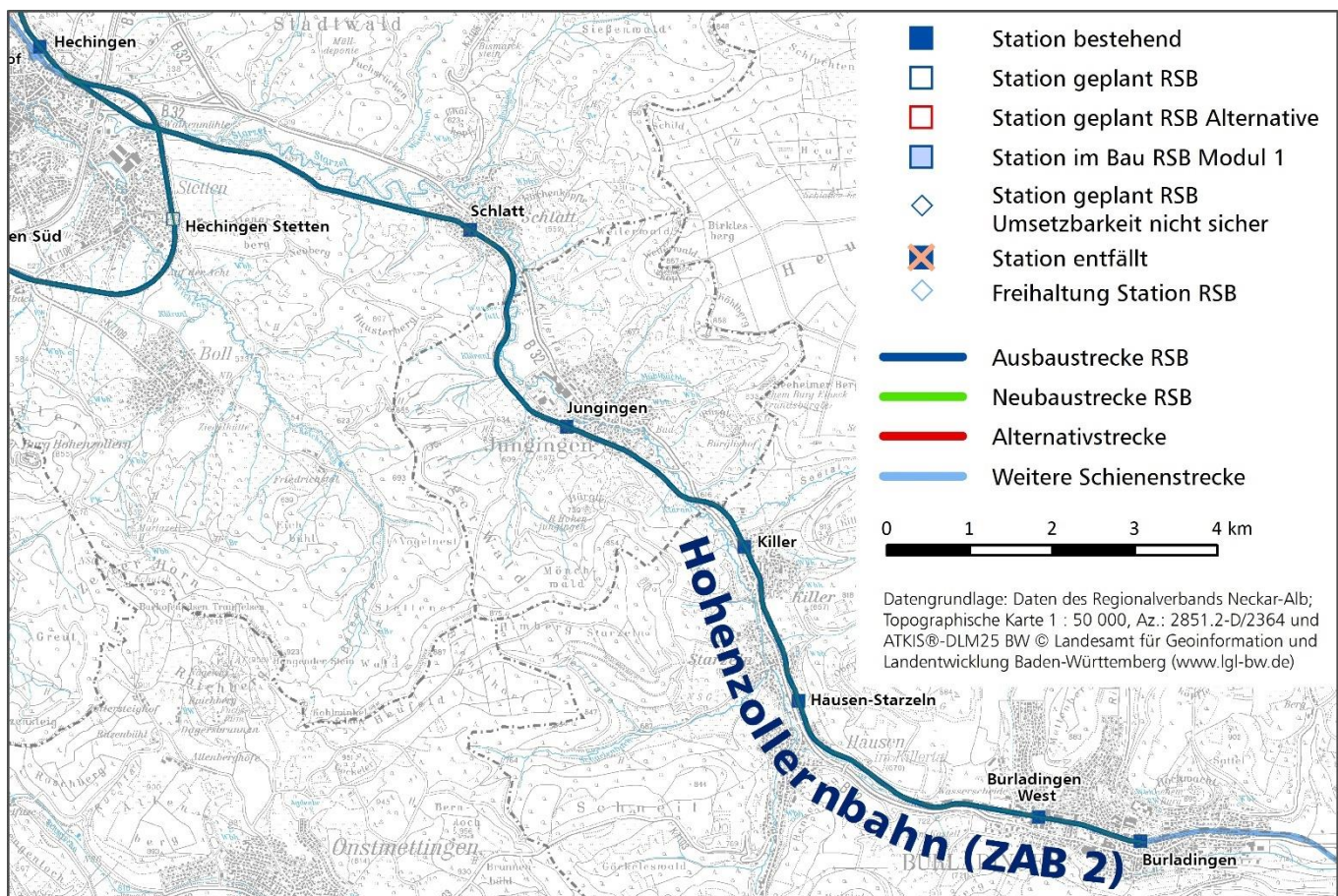
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 3: Hohenzollernbahn

Überblick

Streckenbezeichnung	Hohenzollernbahn
Streckenverlauf	Hechingen (Anschluss an Zollern-Alb-Bahn) – Burladingen
Streckencharakteristik	Ausbaustrecke Elektrifizierung und Modernisierung der vorhandenen Bahninfrastruktur
Planungsträger	Zollernalbkreis
Stand der Planung	keine aktuellen Planungen, da abhängig von Zollern-Alb-Bahn, über die die Stromeinspeisung stattfindet
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	20,0 Mio. € (inkl. 30% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	24,8 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	3,1 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Grundlagen	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
Zollernalbkreis	5080	0	14,3 km

Hieraus berechnen sich folgende Anteile:

Anteile	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
Zollernalbkreis	100 %	100 %	100 %

Hieraus Aufteilung Anliegeranteil (70% der kommunal zu tragenden Kosten):

Anliegeranteil	Prozentsatz
Zollernalbkreis	100,0 %

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	10,8 %	10,8 %
Stadt Reutlingen*	0,0 %	
LK Tübingen*	11,1 %	11,1 %
Stadt Tübingen*	0,0 %	
Zollernalbkreis	78,1 %	

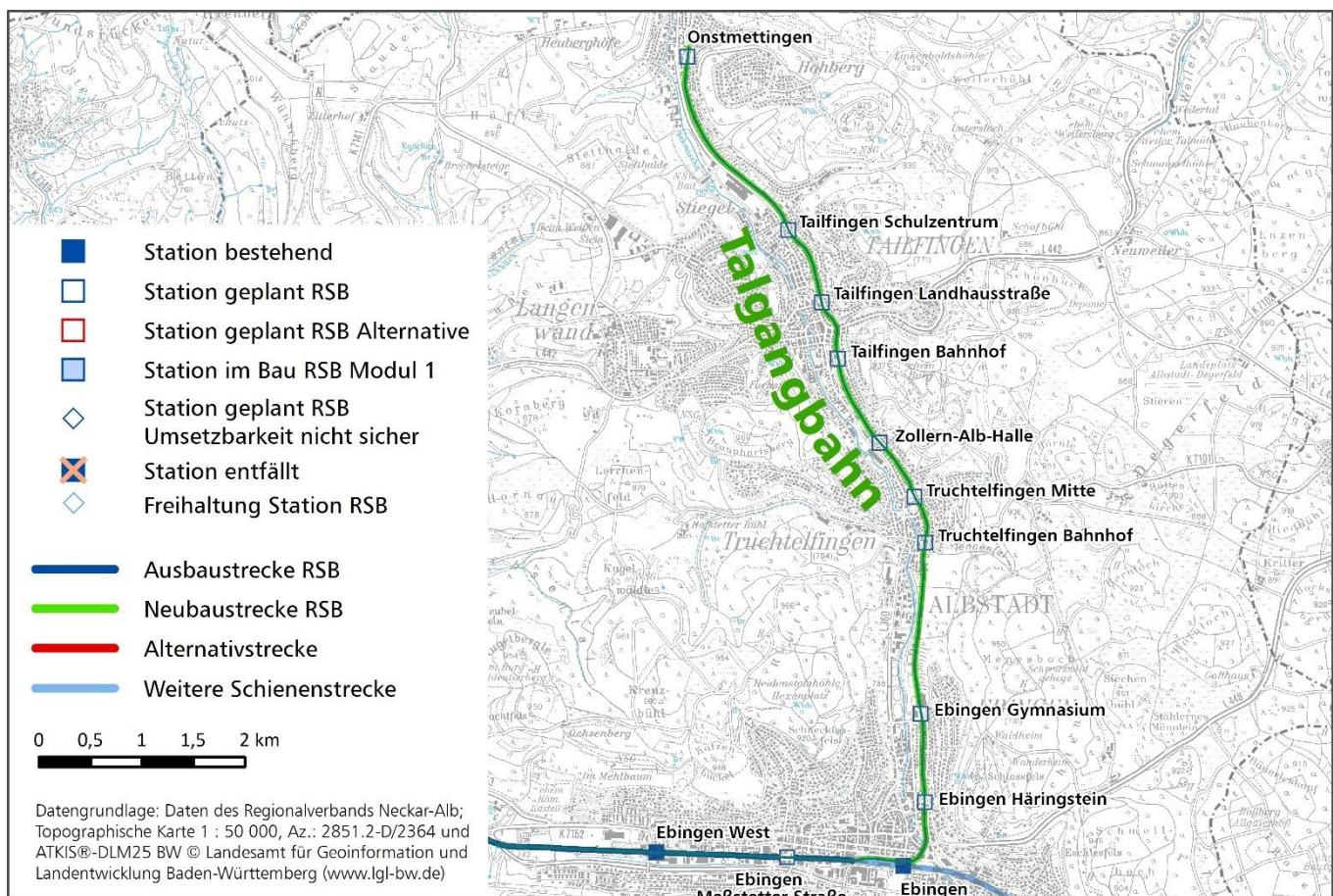
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 4: Talgangbahn

Überblick

Streckenbezeichnung	Talgangbahn
Streckenverlauf	Albstadt-Ebingen (Anschluss an Zollern-Alb-Bahn) – Albstadt-Onstmettingen
Streckencharakteristik	Reaktivierungsstrecke Reaktivierung und Elektrifizierung der stillgelegten Strecke; Einfädelung der Strecke in den Bahnhof Albstadt-Ebingen
Planungsträger	Zollernalbkreis
Stand der Planung	Vorplanung aus 2015; Aktualisierungen in Vorbereitung
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	56,7 Mio. € (inkl. 20% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	70,2 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	8,7 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Grundlagen	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
Zollernalbkreis	12270	558	8,1 km

Hieraus berechnen sich folgende Anteile:

Anteile	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
Zollernalbkreis	100 %	100 %	100 %

Hieraus Aufteilung Anliegeranteil (70% der kommunal zu tragenden Kosten):

Anliegeranteil	Prozentsatz
Zollernalbkreis	100,0 %

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	10,8 %	10,8 %
Stadt Reutlingen*	0,0 %	
LK Tübingen*	11,1 %	11,1 %
Stadt Tübingen*	0,0 %	
Zollernalbkreis	78,1 %	

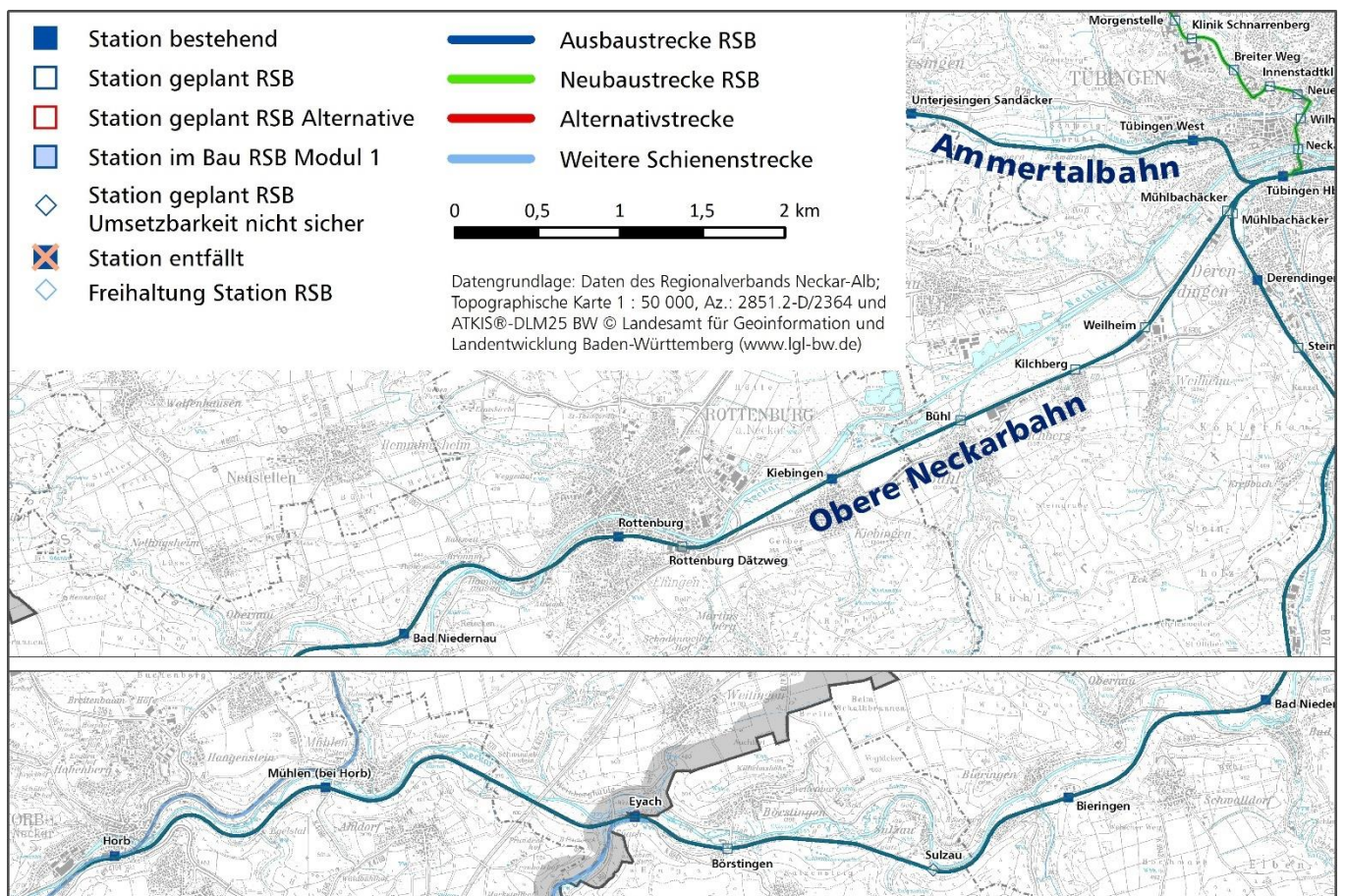
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 5: Obere Neckarbahn

Überblick

Streckenbezeichnung	Obere Neckarbahn
Streckenverlauf	Tübingen (Anschluss an Ammertalbahn, Innenstadt Tübingen, Neckar-Alb-Bahn und Zollern-Alb-Bahn) – Rottenburg – Horb
Streckencharakteristik	Ausbaustrecke Elektrifizierung und teilweiser zweigleisiger Ausbau der Strecke, zusätzlich Neubau vieler Haltepunkte entlang der Strecke
Planungsträger	Kreis Tübingen
Stand der Planung	Im Jahr 2021 soll die Vorplanung abgeschlossen werden
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	111,5 Mio. € (inkl. 20% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	138,0 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	22,0 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Grundlagen	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Tübingen*	7326	179	17,2 km
Stadt Tübingen*	4095	306	6,5 km

Hieraus berechnen sich folgende Anteile:

Anteile	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Tübingen*	64 %	37 %	73 %
Stadt Tübingen*	36 %	63 %	27 %

Hieraus Aufteilung Anliegeranteil (70% der kommunal zu tragenden Kosten):

Anliegeranteil	Prozentsatz
LK Tübingen*	56,1 %
Stadt Tübingen*	43,9 %

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	10,8 %	10,8 %
Stadt Reutlingen*	0,0 %	
LK Tübingen*	50,4 %	81,1 %
Stadt Tübingen*	30,7 %	
Zollernalbkreis	8,1 %	

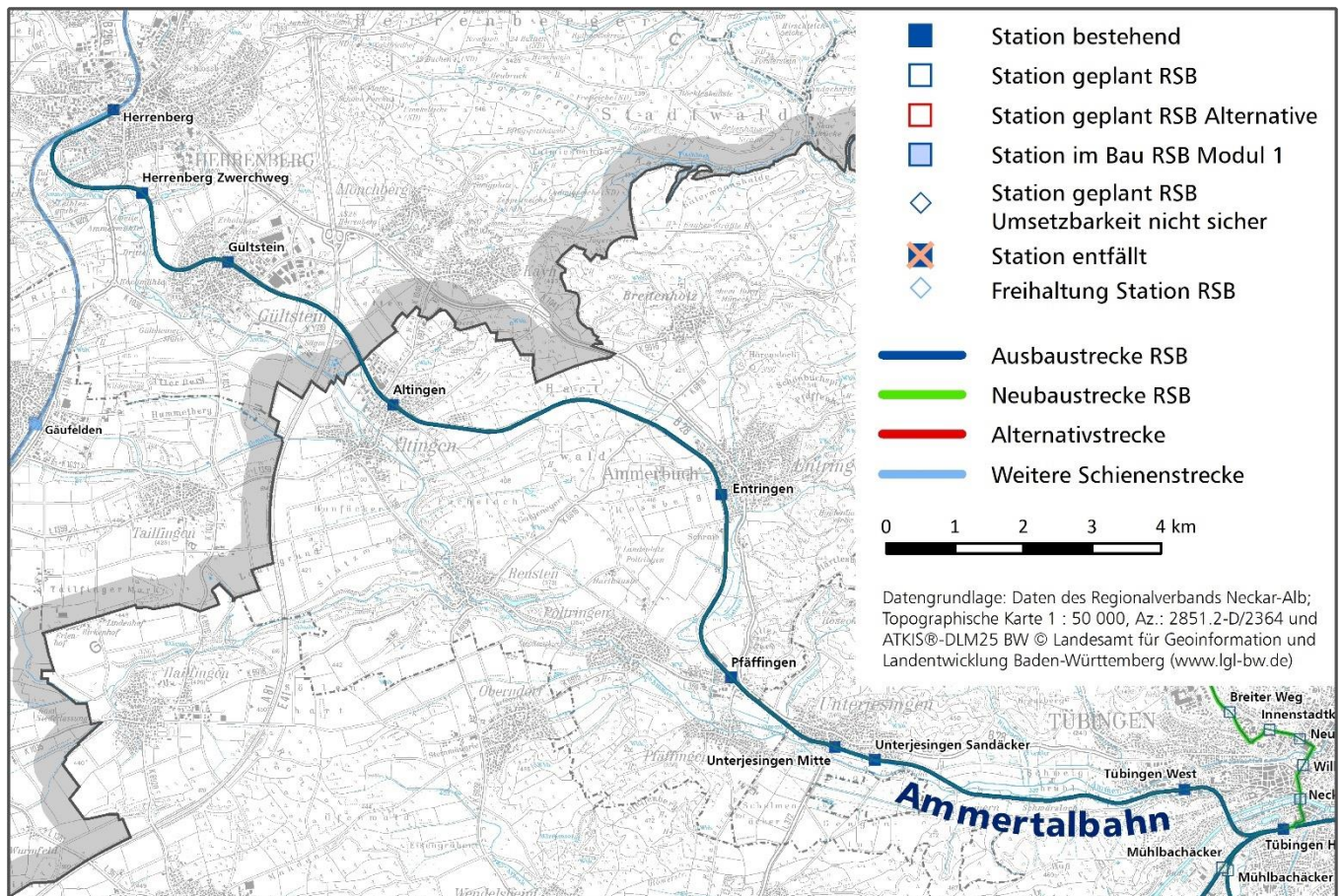
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 6: Ammertalbahn

Überblick

Streckenbezeichnung	Ammertalbahn
Streckenverlauf	Tübingen (Anschluss an Innenstadt Tübingen, Neckar-Alb-Bahn, Zollern-Alb-Bahn und Obere Neckarbahn) – Entringen – Herrenberg
Streckencharakteristik	Ausbaustrecke Elektrifizierung und teilweiser zweigleisiger Ausbau der Strecke
Planungsträger	Zweckverband ÖPNV im Ammertal / ENAG
Stand der Planung	im Bau
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	56,4 Mio. € (aus Standardisierter Bewertung vor Baubeginn; inkl. 10% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	69,8 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	11,1 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Grundlagen	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Tübingen*	3149	30	8,8 km
Stadt Tübingen*	5321	70	6,5 km

Hieraus berechnen sich folgende Anteile:

Anteile	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Tübingen*	37 %	30 %	58 %
Stadt Tübingen*	63 %	70 %	42 %

Hieraus Aufteilung Anliegeranteil (70% der kommunal zu tragenden Kosten):

Anliegeranteil	Prozentsatz
LK Tübingen*	40,3 %
Stadt Tübingen*	59,7 %

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	8,6 %	8,6 %
Stadt Reutlingen*	0,0 %	
LK Tübingen (inkl. ZÖA)* **	51,5 %	84,9 %
Stadt Tübingen*	33,4 %	
Zollernalbkreis	6,5 %	

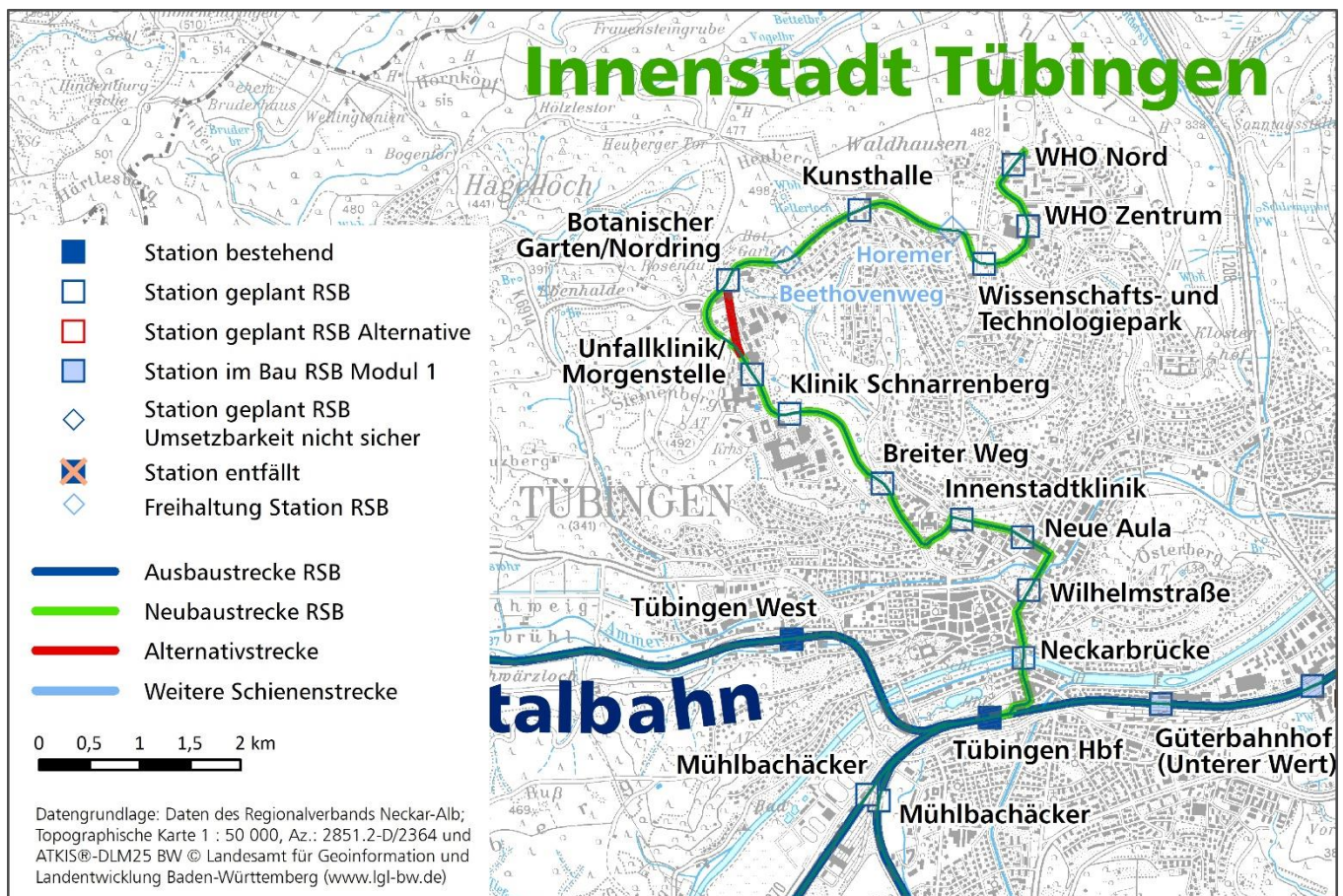
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

** Der Landkreis Böblingen ist über die bestehende 20%-Beteiligung am Zweckverband ÖPNV im Ammertal an den auf der Ammertalbahn anfallenden Investitions- und Betriebskosten beteiligt. Diese Beteiligung ist im für den Landkreis Tübingen ausgewiesenen Kostenanteil enthalten. Sie wird vor Errechnung des Solidarsockels in Abzug gebracht, da der Landkreis Böblingen sich nicht an den Planungs- und Baukosten auf anderen Strecken der Regional-Stadtbahn beteiligt.

Überblick

Streckenbezeichnung	Innenstadtstrecke Tübingen
Streckenverlauf	Tübingen Hbf (Anschluss an Neckar-Alb-Bahn, Zollern-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn und Ammertalbahn) – Morgenstelle – Waldhäuser Ost
Streckencharakteristik	Neubaustrecke Neubau einer zweigleisigen Straßenbahnstrecke entlang der Aufkommensschwerpunkte innerhalb der Stadt
Planungsträger	Stadt Tübingen
Stand der Planung	Lagepläne auf Vorplanungsniveau
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	187,7 Mio. € (inkl. 20% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	232,4 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	46,9 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Grundlagen	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
Stadt Tübingen*	20197	2872	7,1 km

Hieraus berechnen sich folgende Anteile:

Anteile	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
Stadt Tübingen*	100 %	100 %	100 %

Hieraus Aufteilung Anliegeranteil (70% der kommunal zu tragenden Kosten):

Anliegeranteil	Prozentsatz
Stadt Tübingen*	100,0 %

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	10,8 %	10,8 %
Stadt Reutlingen*	0,0 %	
LK Tübingen*	11,1 %	81,1 %
Stadt Tübingen*	70,0 %	
Zollernalbkreis	8,1 %	

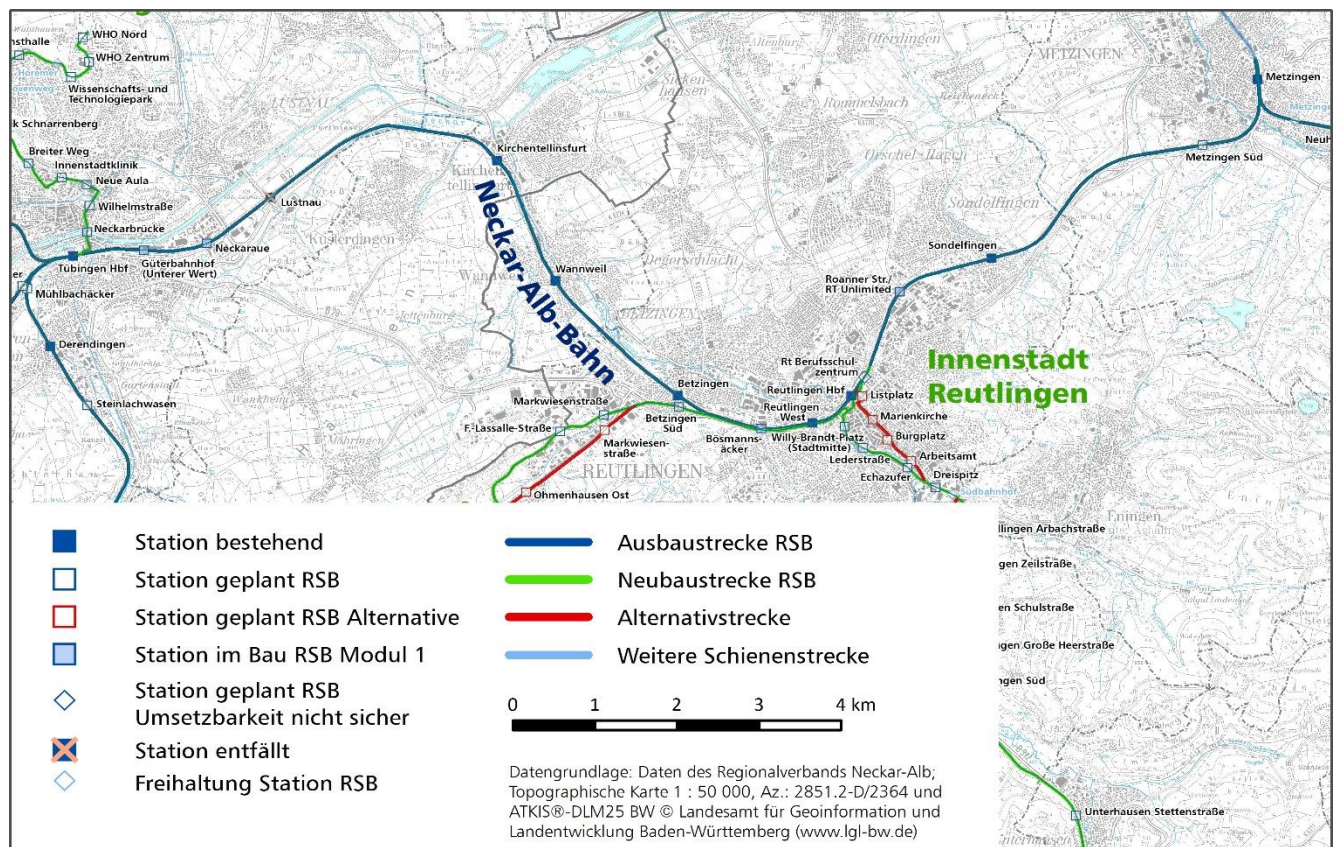
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 8: Neckar-Alb-Bahn

Überblick

Streckenbezeichnung	Neckar-Alb-Bahn
Streckenverlauf	Tübingen (Anschluss an Zollern-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, Ammertalbahn und Innenstadt Tübingen) – Reutlingen (Anschluss an Gomaringer Spange und Innenstadt Reutlingen) – Metzingen (Anschluss an Ermstalbahn und Strecke nach Stuttgart)
Streckencharakteristik	Ausbaustrecke Neubau von Haltepunkten und Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Signale
Planungsträger	Zweckverband ÖPNV im Ammertal/Stadt Reutlingen/LK Reutlingen
Stand der Planung	Stationen im Rahmen Modul 1 in Bauvorbereitung sonst: keine Planungen vorliegend
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	36,3 Mio. € (inkl. 10% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	44,9 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	8,0 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Aufgrund der weitestgehenden Nutzung bereits bestehender Infrastruktur wird bei der Neckar-Alb-Bahn, abweichend von den anderen Strecken, der Anliegeranteil direkt den Gemarkungen zugerechnet, auf denen die Investitionen stattfinden. Der Solidarsockel findet wie bei allen anderen Strecken Anwendung.

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	20,3 %	36,8 %
Stadt Reutlingen*	16,5 %	
LK Tübingen*	11,1 %	55,1 %
Stadt Tübingen * **	44,0 %	
Zollernalbkreis	8,1 %	

* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

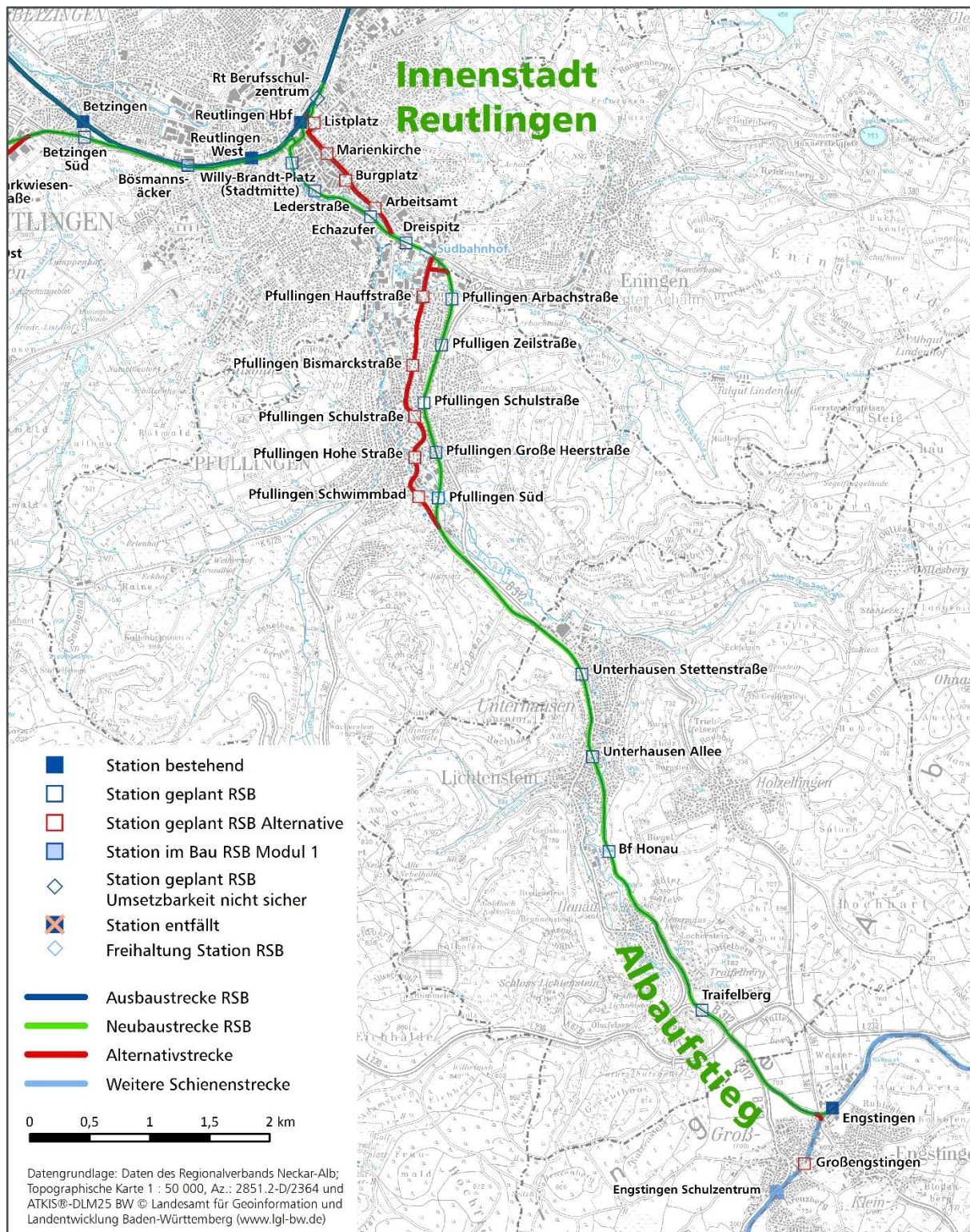
** Die Baumaßnahmen auf Gebiet der Stadt Tübingen werden weitgehend durch den Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) durchgeführt. Die sich hierdurch ergebenden Finanzierungsströme sind im Steckbrief nicht dargestellt.

Steckbrief 9: Alaufstieg mit Innenstadt Reutlingen

Überblick

Streckenbezeichnung	Alaufstieg mit Innenstadstrecke Reutlingen
Streckenverlauf	Reutlingen Hbf (Anschluss an Neckar-Alb-Bahn und Gomaringer Spange) – Pfullingen – Engstingen
Streckencharakteristik	Reaktivierungsstrecke mit Neubauabschnitten Bau einer bis Pfullingen zweigleisigen, anschließend eingleisigen Strecke nach Straßenbahn-Richtlinien
Planungsträger	Kreis Reutlingen und Stadt Reutlingen
Stand der Planung	Machbarkeitsstudie vorhanden
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	203,4 Mio. € (inkl. 30% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	251,8 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	45,5 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Grundlagen	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Reutlingen*	14889	887	12,2 km
Stadt Reutlingen*	11098	981	3,4 km

Hieraus berechnen sich folgende Anteile:

Anteile	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Reutlingen*	57 %	47 %	78 %
Stadt Reutlingen*	43 %	53 %	22 %

Hieraus Aufteilung Anliegeranteil (70% der kommunal zu tragenden Kosten):

Anliegeranteil	Prozentsatz
LK Reutlingen*	60,9 %
Stadt Reutlingen*	39,1 %

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	53,5 %	80,8 %
Stadt Reutlingen*	27,3 %	
LK Tübingen*	11,1 %	11,1 %
Stadt Tübingen*	0,0 %	
Zollernalbkreis	8,1 %	

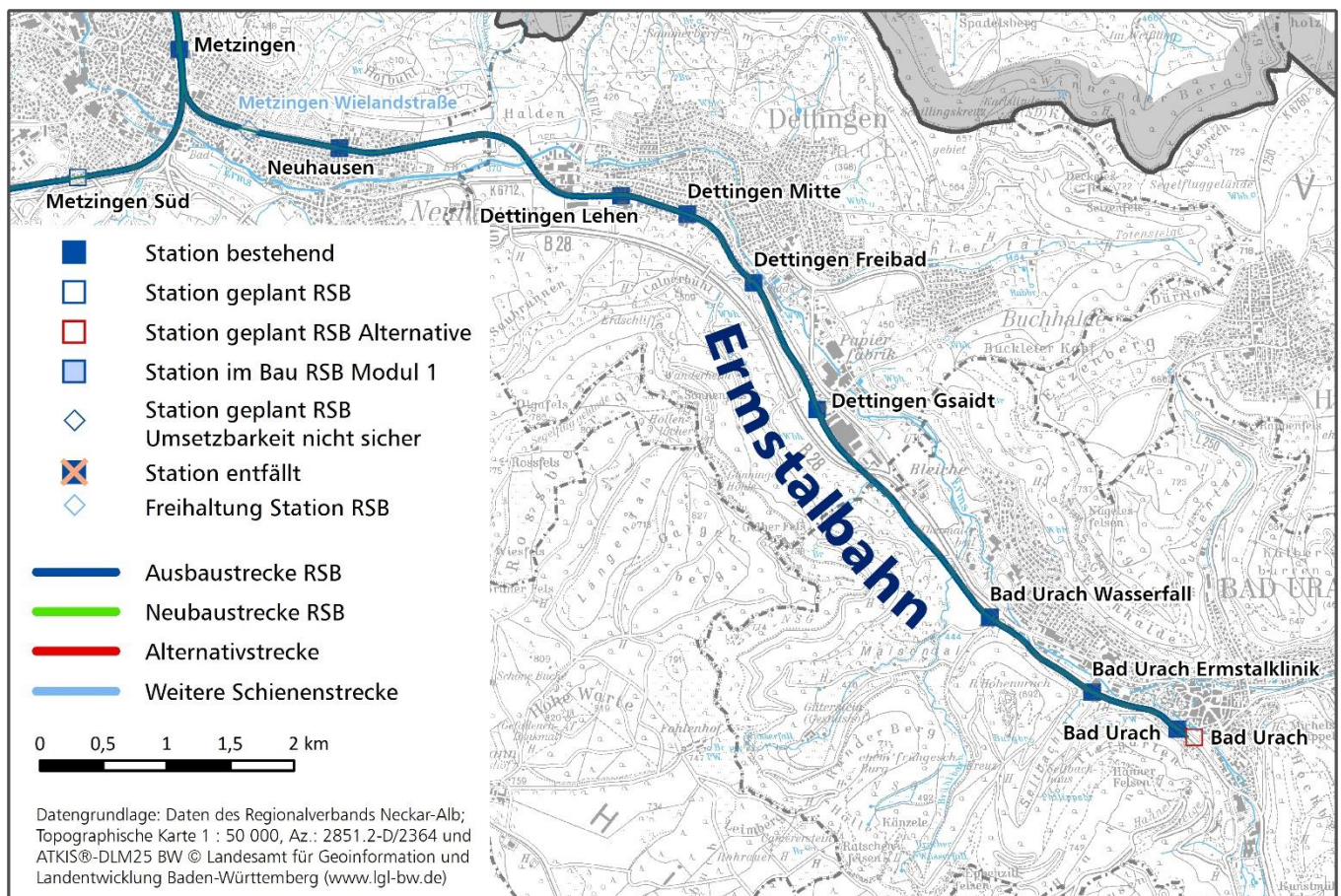
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 10: Ermstalbahn

Überblick

Streckenbezeichnung	Ermstalbahn
Streckenverlauf	Metzingen (Anschluss an Neckar-Alb-Bahn und Strecke nach Stuttgart) – Bad Urach
Streckencharakteristik	Ausbaustrecke Elektrifizierung der vorhandenen Bahninfrastruktur Neubau eines Kreuzungsbahnhofs für Taktverdichtung
Planungsträger	LK Reutlingen und ENAG
Stand der Planung	im Bau
Geschätzte Baukosten (ohne Planungskosten)	25,2 Mio. € (inkl. 10% Zuschlag für Unvorhergesehenes anhand Planungsphase; Preisstand 2016)
Geschätzte Gesamtkosten (mit Planungskosten)	31,2 Mio. € (Preisstand 2016)
Davon nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen	5,0 Mio. € (Preisstand 2016)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Planung und Bau

Grundlagen	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Reutlingen*	9965	192	10,4 km

Hieraus berechnen sich folgende Anteile:

Anteile	Einwohner im 500m-Radius	Anzahl zusätzlicher Abfahrten im SPNV	Streckenlänge auf Gemarkung
LK Reutlingen*	100 %	100 %	100 %

Hieraus Aufteilung Anliegeranteil (70% der kommunal zu tragenden Kosten):

Anliegeranteil	Prozentsatz
LK Reutlingen*	100,0 %

Inklusive Solidarsockel (30% der kommunal zu tragenden Kosten) ergeben sich folgende prozentuale Anteile:

Gesamt	Prozentsatz	
LK Reutlingen*	80,8 %	80,8 %
Stadt Reutlingen*	0,0 %	
LK Tübingen*	11,1 %	11,1 %
Stadt Tübingen*	0,0 %	
Zollernalbkreis	8,1 %	

* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Anlage 3 zur Drucksache DS 2021-4

Steckbriefe zum Schlüssel Betrieb

Inhaltsverzeichnis

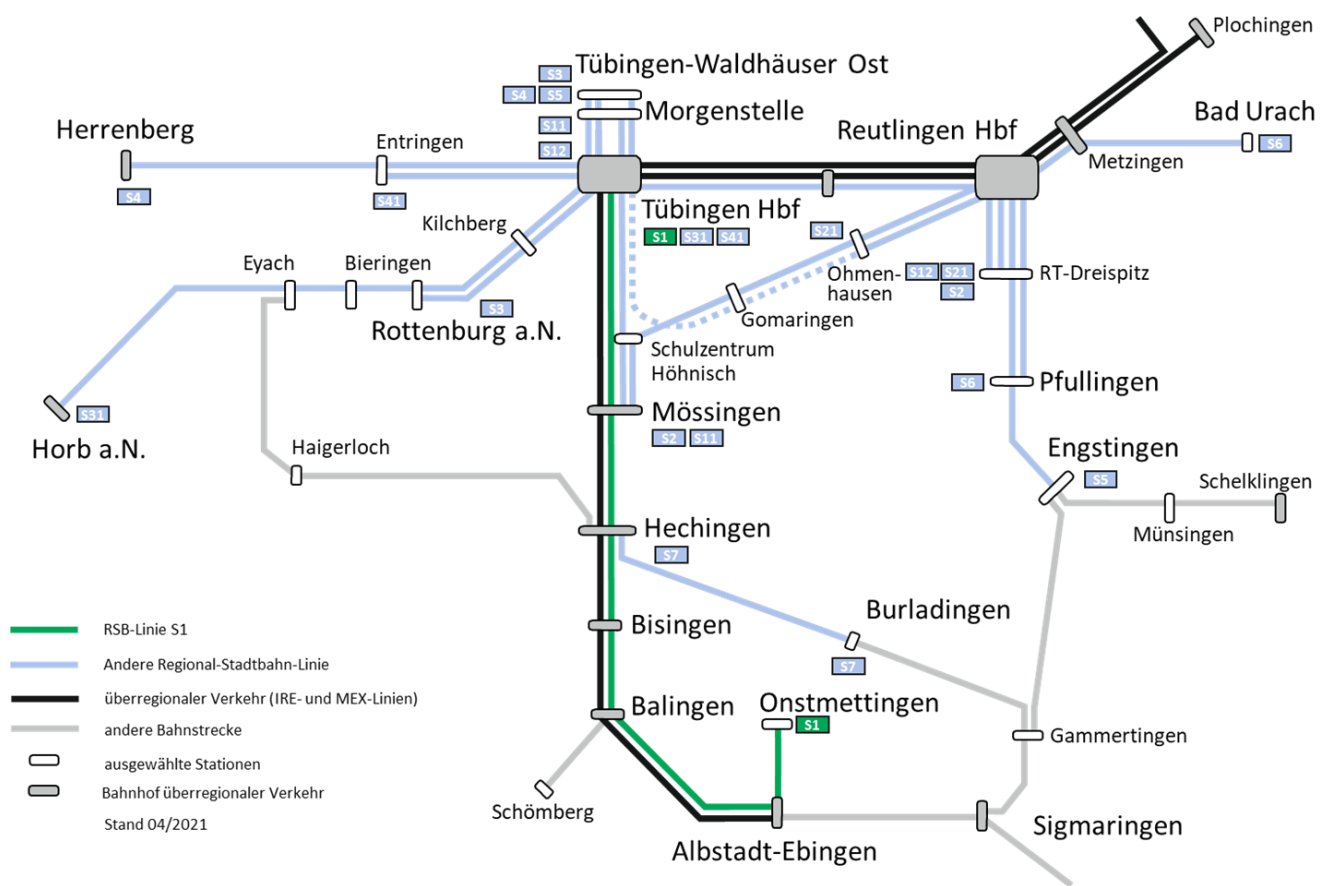
- Steckbrief 1: Linie S1 Tübingen – Albstadt
- Steckbrief 2: Linie S11 Tübingen – Mössingen
- Steckbrief 3: Linie S2/S21/S12 Mössingen/Tübingen – Ohmenhausen – Reutlingen
- Steckbrief 4: Linie S3/S31 Tübingen – Rottenburg – Horb
- Steckbrief 5: Linie S4/S41 Tübingen – Entringen – Herrenberg
- Steckbrief 6: Linie S5 Tübingen – Reutlingen – Pfullingen – Engstingen
- Steckbrief 7: Linie S6 Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Pfullingen
- Steckbrief 8: Linie S7 Hechingen – Burladingen

Steckbrief 1: Linie S1

Überblick

Linienverlauf	Tübingen Hbf – Mössingen – Hechingen – Balingen – Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen
Linienlänge	65,9 km
Verkehrsangebot in Zugkilometer pro Jahr	1.238.000 Zugkm/a (Grundangebot) bis 1.591.000 Zugkm/a (Gutes Angebot)
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario A)	4,1 Mio. € pro Jahr
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario B)	4,3 Mio. € pro Jahr

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Betrieb

Grundlagen	Prognostizierte Fahrgastzahl der Einwohner je Werktag	Prognostizierte Verkehrsleistung der Einwohner je Werktag in Personenkilometer	Mittelwert kommunaler Finanzierungsanteil
LK Reutlingen*	74	953	0,6 %
Stadt Reutlingen*	160	1.787	1,2 %
LK Tübingen*	2.370	32.676	21,3 %
Stadt Tübingen*	854	6.912	5,2 %
Zollernalbkreis	6.782	114.725	71,7 %

Hieraus ergeben sich folgende prognostizierten Finanzierungsanteile an den Betriebskosten

Finanzierungsanteile	Im Szenario A (Grundangebot, Niedrige Landesbeteiligung)	Im Szenario B (Gutes Angebot, Hohe Landesbeteiligung)
LK Reutlingen*	0,03 Mio. €/a	0,03 Mio. €/a
Stadt Reutlingen*	0,05 Mio. €/a	0,05 Mio. €/a
LK Tübingen*	0,87 Mio. €/a	0,92 Mio. €/a
Stadt Tübingen*	0,21 Mio. €/a	0,22 Mio. €/a
Zollernalbkreis	2,92 Mio. €/a	3,09 Mio. €/a

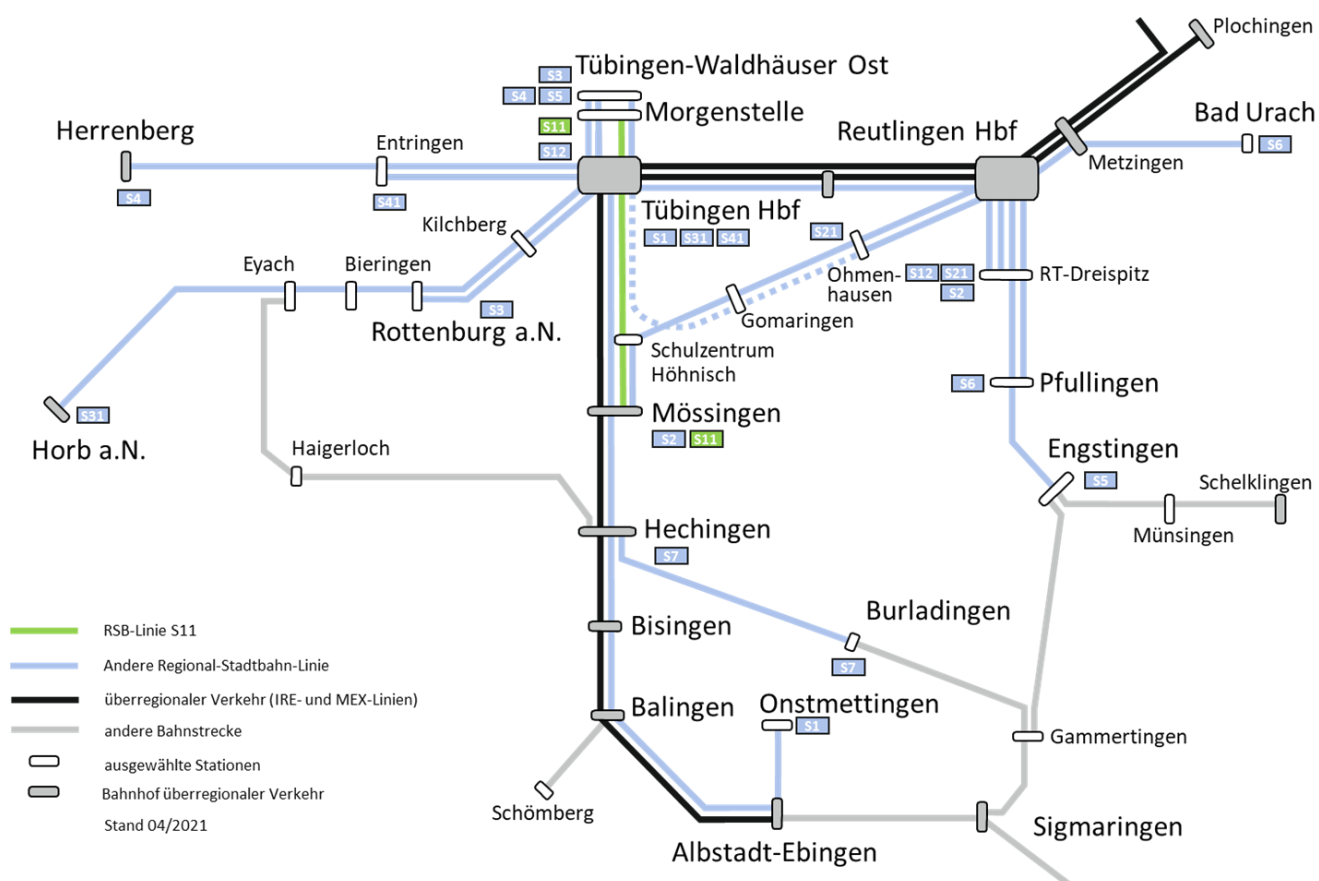
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 2: Linie S11

Überblick

Linienverlauf	Tübingen Morgenstelle – Tübingen Hbf – Schulzentrum Höhnisch – Nehren – Mössingen
Linienlänge	19,5 km
Verkehrsangebot in Zugkilometer pro Jahr	383.000 Zugkm/a (Grundangebot) bis 516.000 Zugkm/a (Gutes Angebot)
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario A)	1,4 Mio. € pro Jahr
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario B)	2,5 Mio. € pro Jahr

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Betrieb

Grundlagen	Prognostizierte Fahrgastzahl der Einwohner je Werktag	Prognostizierte Verkehrsleistung der Einwohner je Werktag in Personenkilometer	Mittelwert kommunaler Finanzierungsanteil
LK Reutlingen*	91	377	0,9 %
Stadt Reutlingen*	185	770	1,9 %
LK Tübingen*	2.615	29.043	58,4 %
Stadt Tübingen*	4.577	14.855	38,5 %
Zollernalbkreis	24	103	0,3 %

Hieraus ergeben sich folgende prognostizierten Finanzierungsanteile an den Betriebskosten

Finanzierungsanteile	Im Szenario A (Grundangebot, Niedrige Landesbeteiligung)	Im Szenario B (Gutes Angebot, Hohe Landesbeteiligung)
LK Reutlingen*	0,01 Mio. €/a	0,02 Mio. €/a
Stadt Reutlingen*	0,03 Mio. €/a	0,05 Mio. €/a
LK Tübingen*	0,82 Mio. €/a	1,45 Mio. €/a
Stadt Tübingen*	0,54 Mio. €/a	0,96 Mio. €/a
Zollernalbkreis	0,003 Mio. €/a	0,006 Mio. €/a

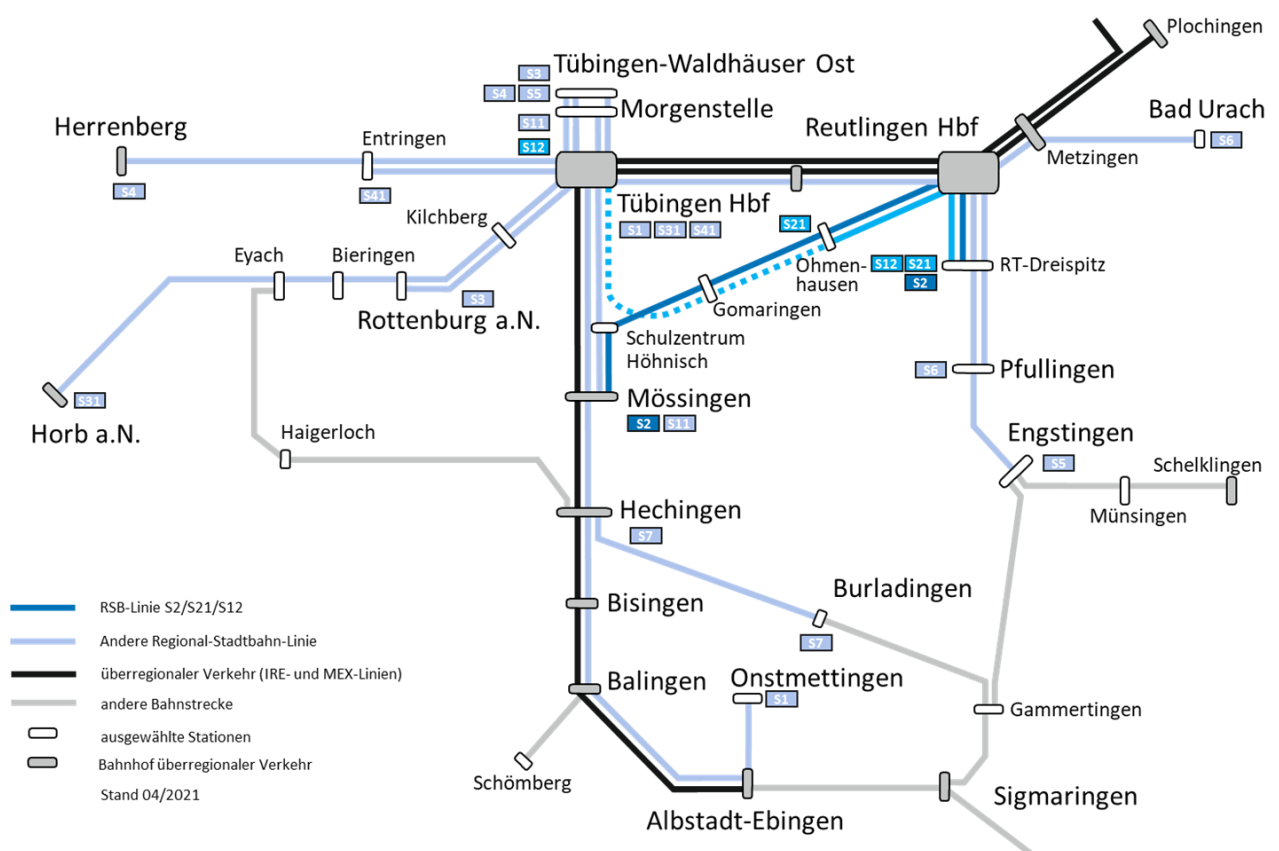
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 3: Linie S2/S21/S12

Überblick

Linienverlauf	S2: Mössingen – Nehren – Schulzentrum Höhnisch – Gomaringen – Ohmenhausen – Reutlingen Hbf – Reutlingen Dreispitz S21: Ohmenhausen – Reutlingen Hbf – Reutlingen Dreispitz S12: Tübingen Breiter Weg/Hbf – Dußlingen – Gomaringen – Ohmenhausen – Reutlingen Hbf – Reutlingen Dreispitz
Linienlänge	S2: 19,8 km S21: 9,0 km S12: 17,2 km
Verkehrsangebot in Zugkilometer pro Jahr	503.000 Zugkm/a (Grundangebot) bis 710.000 Zugkm/a (Gutes Angebot)
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario A)	1,9 Mio. € pro Jahr
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario B)	1,9 Mio. € pro Jahr

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Betrieb

Grundlagen	Prognostizierte Fahrgastzahl der Einwohner je Werktag	Prognostizierte Verkehrsleistung der Einwohner je Werktag in Personenkilometer	Mittelwert kommunaler Finanzierungsanteil
LK Reutlingen*	558	2.822	3,9 %
Stadt Reutlingen*	9.032	38.282	55,4 %
LK Tübingen*	2.895	26.371	33,2 %
Stadt Tübingen*	567	2.670	3,8 %
Zollernalbkreis	262	3.021	3,7 %

Hieraus ergeben sich folgende prognostizierten Finanzierungsanteile an den Betriebskosten

Finanzierungsanteile	Im Szenario A (Grundangebot, Niedrige Landesbeteiligung)	Im Szenario B (Gutes Angebot, Hohe Landesbeteiligung)
LK Reutlingen*	0,08 Mio. €/a	0,07 Mio. €/a
Stadt Reutlingen*	1,07 Mio. €/a	1,05 Mio. €/a
LK Tübingen*	0,64 Mio. €/a	0,63 Mio. €/a
Stadt Tübingen*	0,07 Mio. €/a	0,07 Mio. €/a
Zollernalbkreis	0,07 Mio. €/a	0,07 Mio. €/a

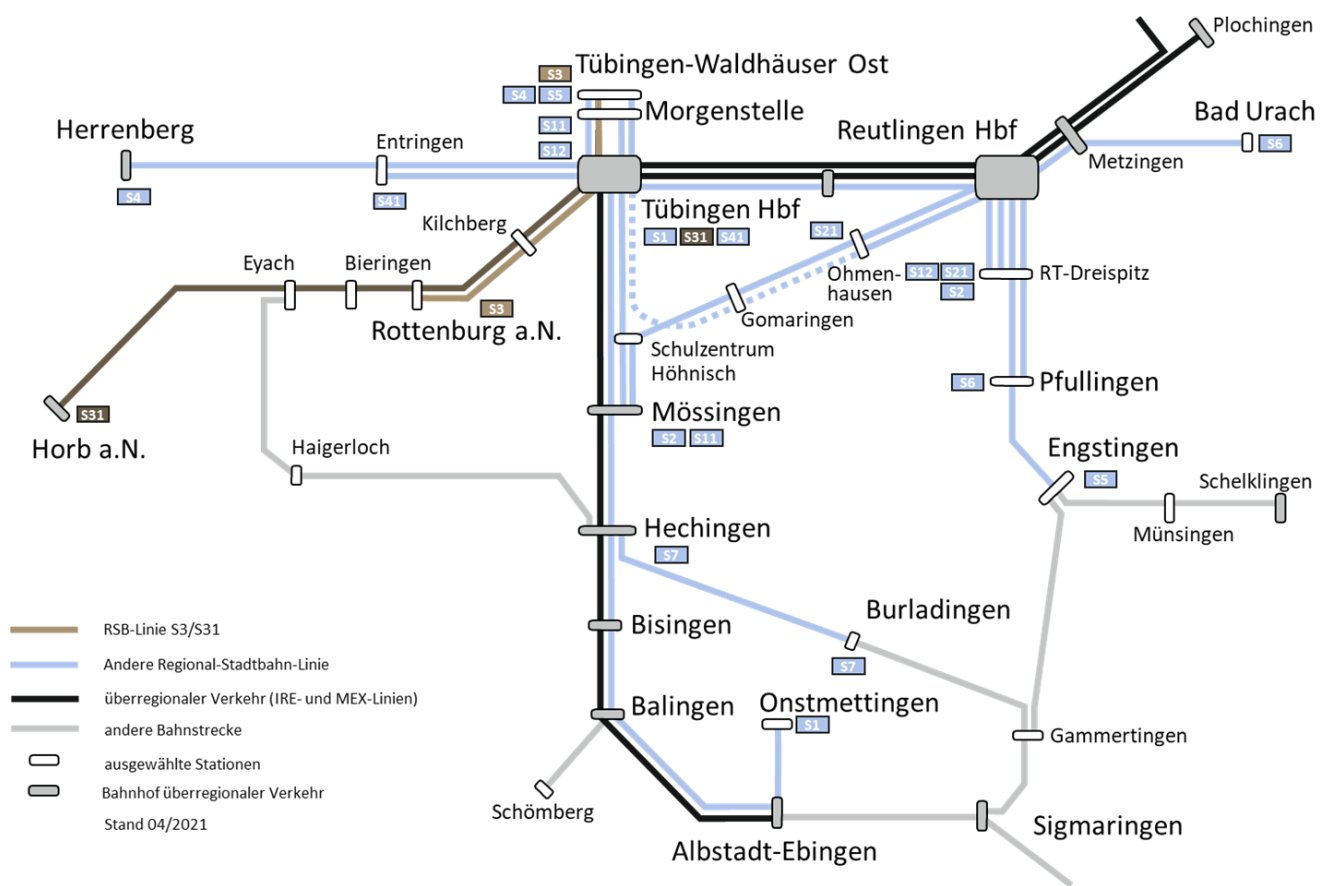
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 4: Linie S3/S31

Überblick

Linienverlauf	S3: Tübingen WHO – Tübingen Hbf – Rottenburg S31: Tübingen Hbf – Rottenburg – Horb
Linienlänge	S3: 17,9 km S31: 31,6 km
Verkehrsangebot in Zugkilometer pro Jahr	813.000 Zugkm/a (Grundangebot) bis 980.000 Zugkm/a (Gutes Angebot)
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario A)	1,5 Mio. € pro Jahr
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario B)	2,6 Mio. € pro Jahr

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Betrieb

Grundlagen	Prognostizierte Fahrgastzahl der Einwohner je Werktag	Prognostizierte Verkehrsleistung der Einwohner je Werktag in Personenkilometer	Mittelwert kommunaler Finanzierungsanteil
LK Reutlingen*	91	1.030	1,0 %
Stadt Reutlingen*	212	2.688	2,5 %
LK Tübingen*	4.544	47.462	44,8 %
Stadt Tübingen*	10.698	43.224	49,1 %
Zollernalbkreis	206	2.856	2,6 %

Hieraus ergeben sich folgende prognostizierten Finanzierungsanteile an den Betriebskosten

Finanzierungsanteile	Im Szenario A (Grundangebot, Niedrige Landesbeteiligung)	Im Szenario B (Gutes Angebot, Hohe Landesbeteiligung)
LK Reutlingen*	0,01 Mio. €/a	0,03 Mio. €/a
Stadt Reutlingen*	0,04 Mio. €/a	0,07 Mio. €/a
LK Tübingen*	0,69 Mio. €/a	1,18 Mio. €/a
Stadt Tübingen*	0,76 Mio. €/a	1,30 Mio. €/a
Zollernalbkreis	0,04 Mio. €/a	0,07 Mio. €/a

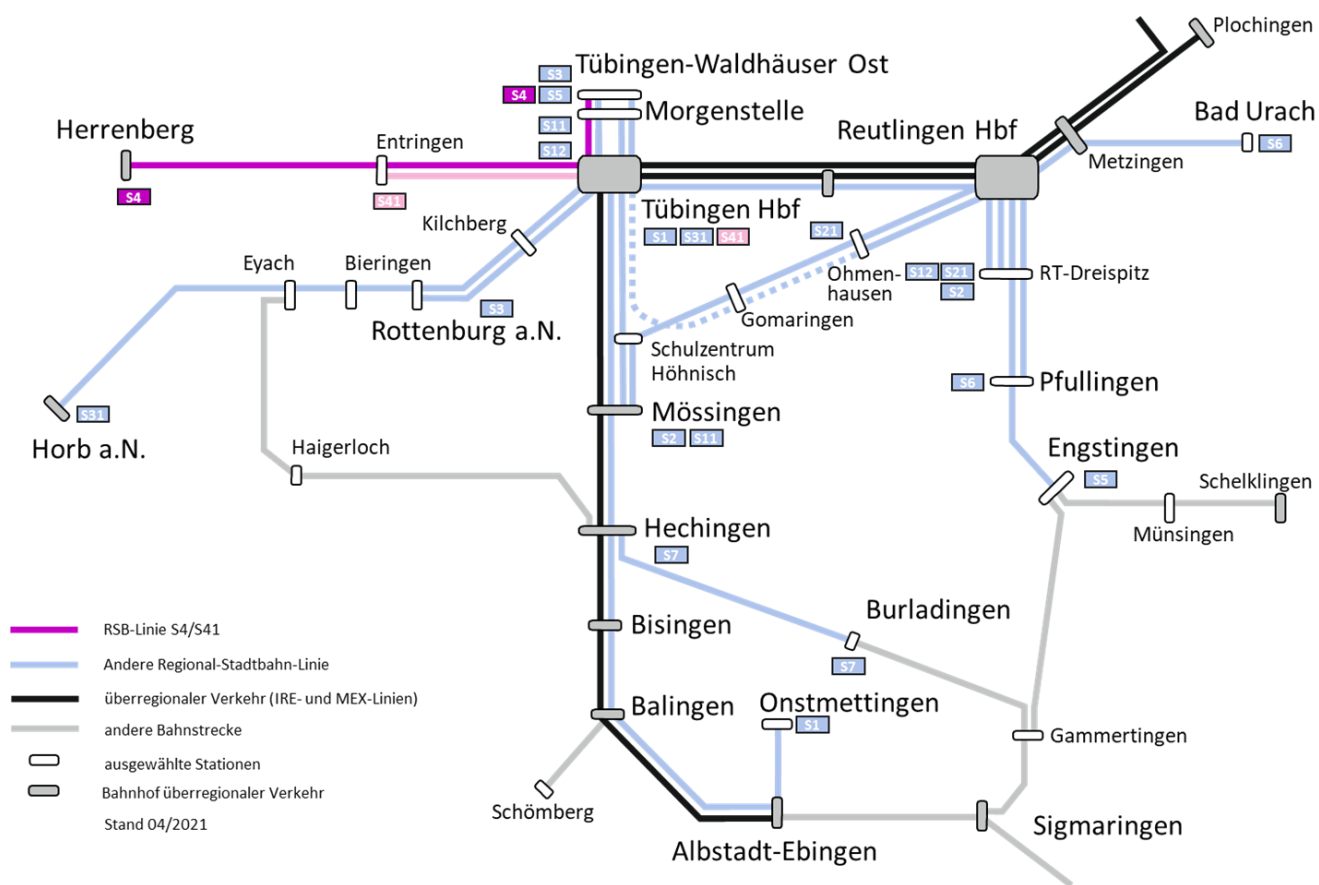
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 5: Linie S4/S41

Überblick

Linienverlauf	S4: Tübingen WHO – Tübingen Hbf – Entringen – Herrenberg S41: Tübingen Hbf – Entringen
Linienlänge	S4: 28,3 km S41: 9,9 km
Verkehrsangebot in Zugkilometer pro Jahr	724.000 Zugkm/a (Grundangebot) bis 955.000 Zugkm/a (Gutes Angebot)
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario A)	2,0 Mio. € pro Jahr ⁸
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario B)	1,7 Mio. € pro Jahr ⁸

Karte



⁸ Der Landkreis Böblingen ist über die bestehende 20%-Beteiligung am Zweckverband ÖPNV im Ammertal an den auf der Ammertalbahn anfallenden Investitions- und Betriebskosten beteiligt. Diese Beteiligung ist im für den Landkreis Tübingen ausgewiesenen Kostenanteil enthalten.

Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Betrieb

Grundlagen	Prognostizierte Fahrgastzahl der Einwohner je Werktag	Prognostizierte Verkehrsleistung der Einwohner je Werktag in Personenkilometer	Mittelwert kommunaler Finanzierungsanteil (zwischen Projektpartnern)
LK Reutlingen*	156	1.522	1,0 %
Stadt Reutlingen*	654	7.618	5,1 %
LK Tübingen*	3.597	36.198	24,5 %
Stadt Tübingen*	14.360	88.998	66,1 %
Zollernalbkreis	343	5.045	3,3 %

Hieraus ergeben sich folgende prognostizierten Finanzierungsanteile an den Betriebskosten

Finanzierungsanteile	Im Szenario A (Grundangebot, Niedrige Landesbeteiligung)	Im Szenario B (Gutes Angebot, Hohe Landesbeteiligung)
LK Reutlingen*	0,02 Mio. €/a	0,02 Mio. €/a
Stadt Reutlingen*	0,09 Mio. €/a	0,08 Mio. €/a
LK Tübingen (inkl. ZÖA)* **	0,64 Mio. €/a	0,49 Mio. €/a
Stadt Tübingen*	1,18 Mio. €/a	1,03 Mio. €/a
Zollernalbkreis	0,06 Mio. €/a	0,05 Mio. €/a

* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

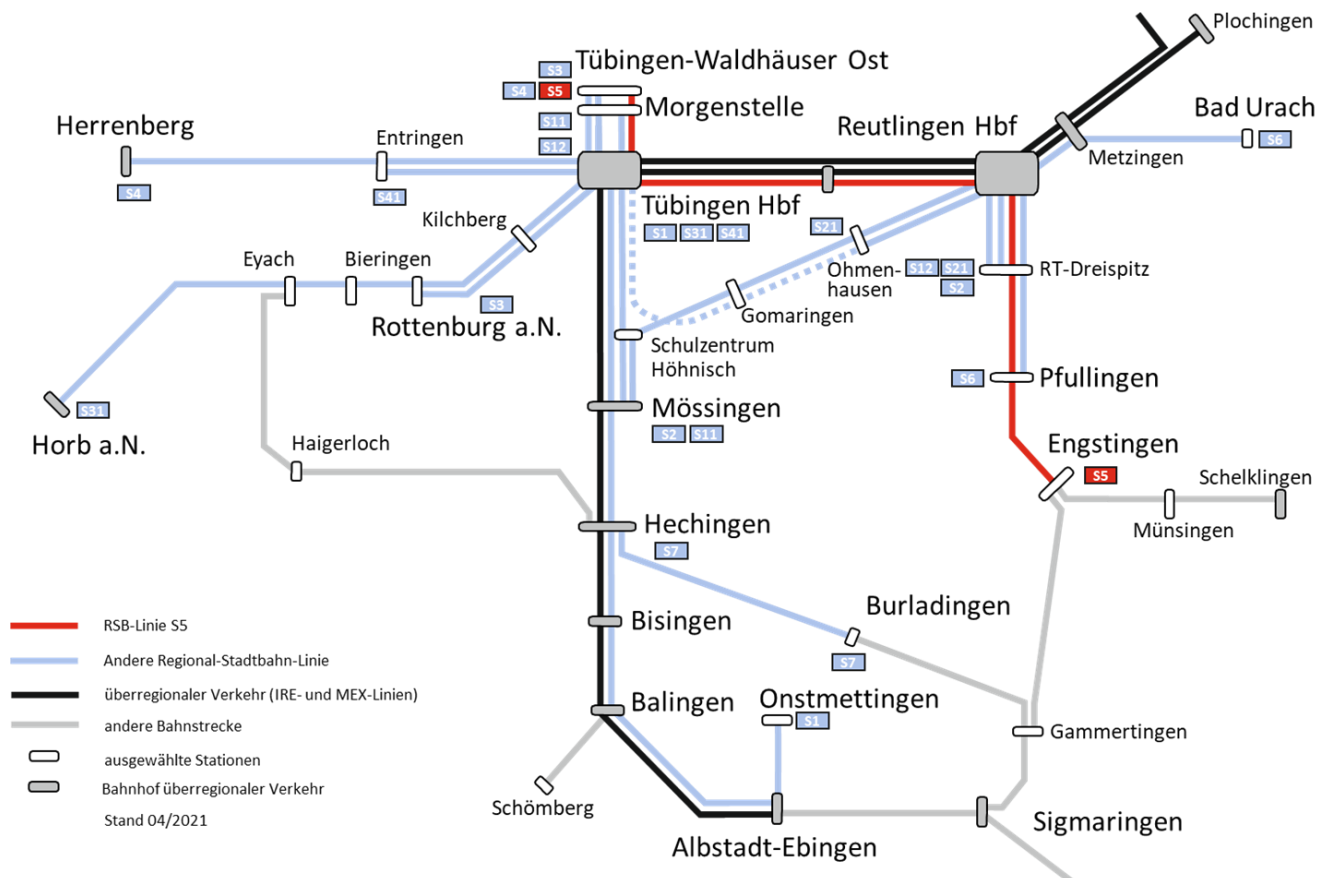
** Der Landkreis Böblingen ist über die bestehende 20%-Beteiligung am Zweckverband ÖPNV im Ammertal an den auf der Ammertalbahn anfallenden Investitions- und Betriebskosten beteiligt. Diese Beteiligung ist im für den Landkreis Tübingen ausgewiesenen Kostenanteil enthalten.

Steckbrief 6: Linie S5

Überblick

Linienverlauf	Tübingen WHO – Tübingen Hbf – Reutlingen Hbf – Reutlingen Dreispitz – Pfullingen – Engstingen
Linienlänge	36,0 km
Verkehrsangebot in Zugkilometer pro Jahr	742.000 Zugkm/a (Grundangebot) bis 974.000 Zugkm/a (Gutes Angebot)
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario A)	1,6 Mio. € pro Jahr
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario B)	1,6 Mio. € pro Jahr

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Betrieb

Grundlagen	Prognostizierte Fahrgastzahl der Einwohner je Werktag	Prognostizierte Verkehrsleistung der Einwohner je Werktag in Personenkilometer	Mittelwert kommunaler Finanzierungsanteil (zwischen Projektpartnern)
LK Reutlingen*	4.781	42.672	29,1 %
Stadt Reutlingen*	5.161	31.168	22,7 %
LK Tübingen*	1.245	9.606	6,7 %
Stadt Tübingen*	12.299	51.578	40,7 %
Zollernalbkreis	126	1.227	0,8 %

Hieraus ergeben sich folgende prognostizierten Finanzierungsanteile an den Betriebskosten

Finanzierungsanteile	Im Szenario A (Grundangebot, Niedrige Landesbeteiligung)	Im Szenario B (Gutes Angebot, Hohe Landesbeteiligung)
LK Reutlingen*	0,48 Mio. €/a	0,46 Mio. €/a
Stadt Reutlingen*	0,37 Mio. €/a	0,36 Mio. €/a
LK Tübingen*	0,11 Mio. €/a	0,11 Mio. €/a
Stadt Tübingen*	0,67 Mio. €/a	0,64 Mio. €/a
Zollernalbkreis	0,01 Mio. €/a	0,01 Mio. €/a

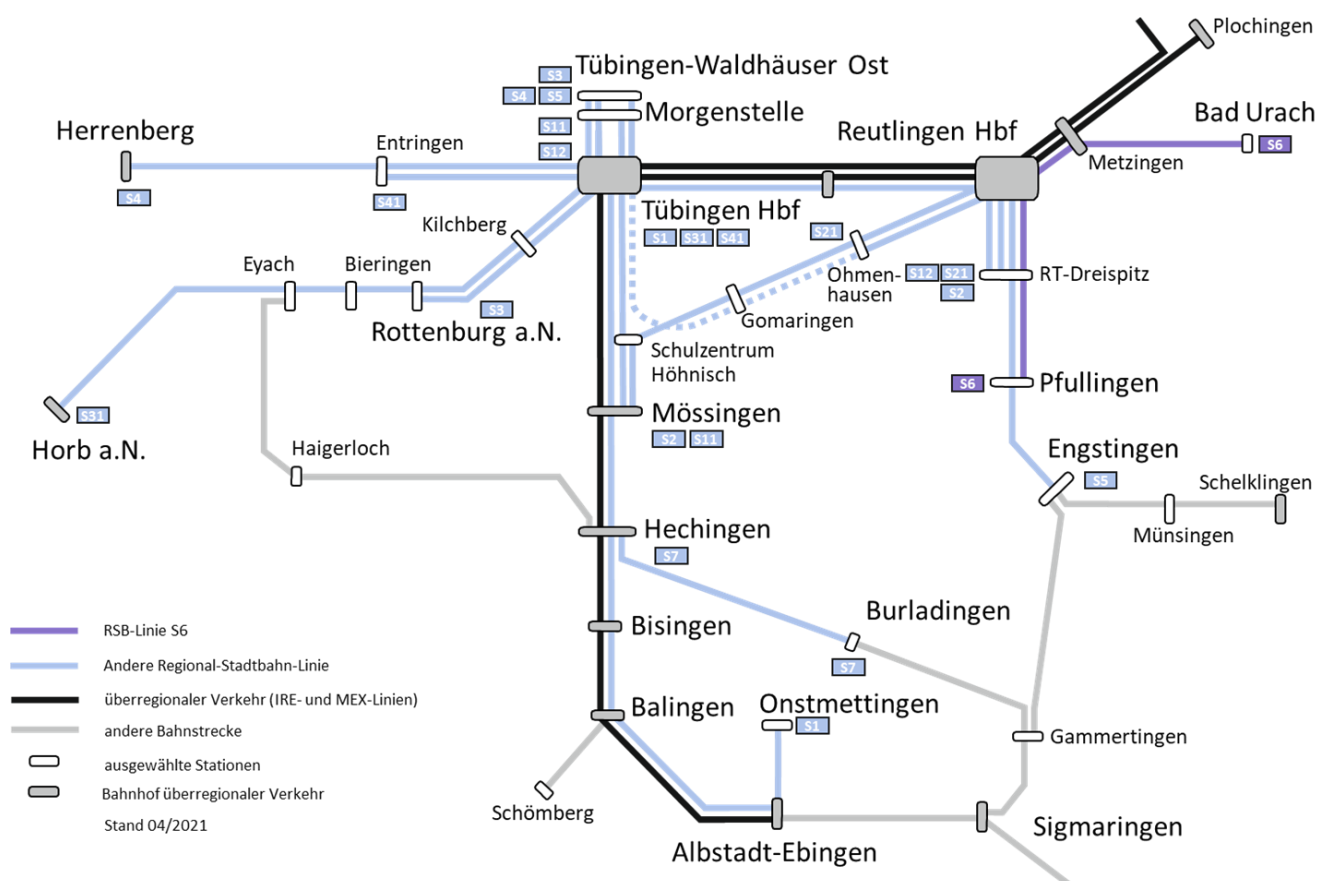
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 7: Linie S6

Überblick

Linienverlauf	Bad Urach – Metzingen – Reutlingen Hbf – Reutlingen Dreispitz – Pfullingen
Linienlänge	24,8 km
Verkehrsangebot in Zugkilometer pro Jahr	499.000 Zugkm/a (Grundangebot) bis 659.000 Zugkm/a (Gutes Angebot)
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario A)	1,1 Mio. € pro Jahr
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario B)	0,6 Mio. € pro Jahr

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Betrieb

Grundlagen	Prognostizierte Fahrgastzahl der Einwohner je Werktag	Prognostizierte Verkehrsleistung der Einwohner je Werktag in Personenkilometer	Mittelwert kommunaler Finanzierungsanteil (zwischen Projektpartnern)
LK Reutlingen*	5.897	47.537	59,9 %
Stadt Reutlingen*	4.892	26.888	36,7 %
LK Tübingen*	143	1.202	1,5 %
Stadt Tübingen*	121	1.400	1,7 %
Zollernalbkreis	28	264	0,3 %

Hieraus ergeben sich folgende prognostizierten Finanzierungsanteile an den Betriebskosten

Finanzierungsanteile	Im Szenario A (Grundangebot, Niedrige Landesbeteiligung)	Im Szenario B (Gutes Angebot, Hohe Landesbeteiligung)
LK Reutlingen*	0,68 Mio. €/a	0,34 Mio. €/a
Stadt Reutlingen*	0,42 Mio. €/a	0,21 Mio. €/a
LK Tübingen*	0,02 Mio. €/a	0,02 Mio. €/a
Stadt Tübingen*	0,02 Mio. €/a	0,01 Mio. €/a
Zollernalbkreis	0,004 Mio. €/a	0,002 Mio. €/a

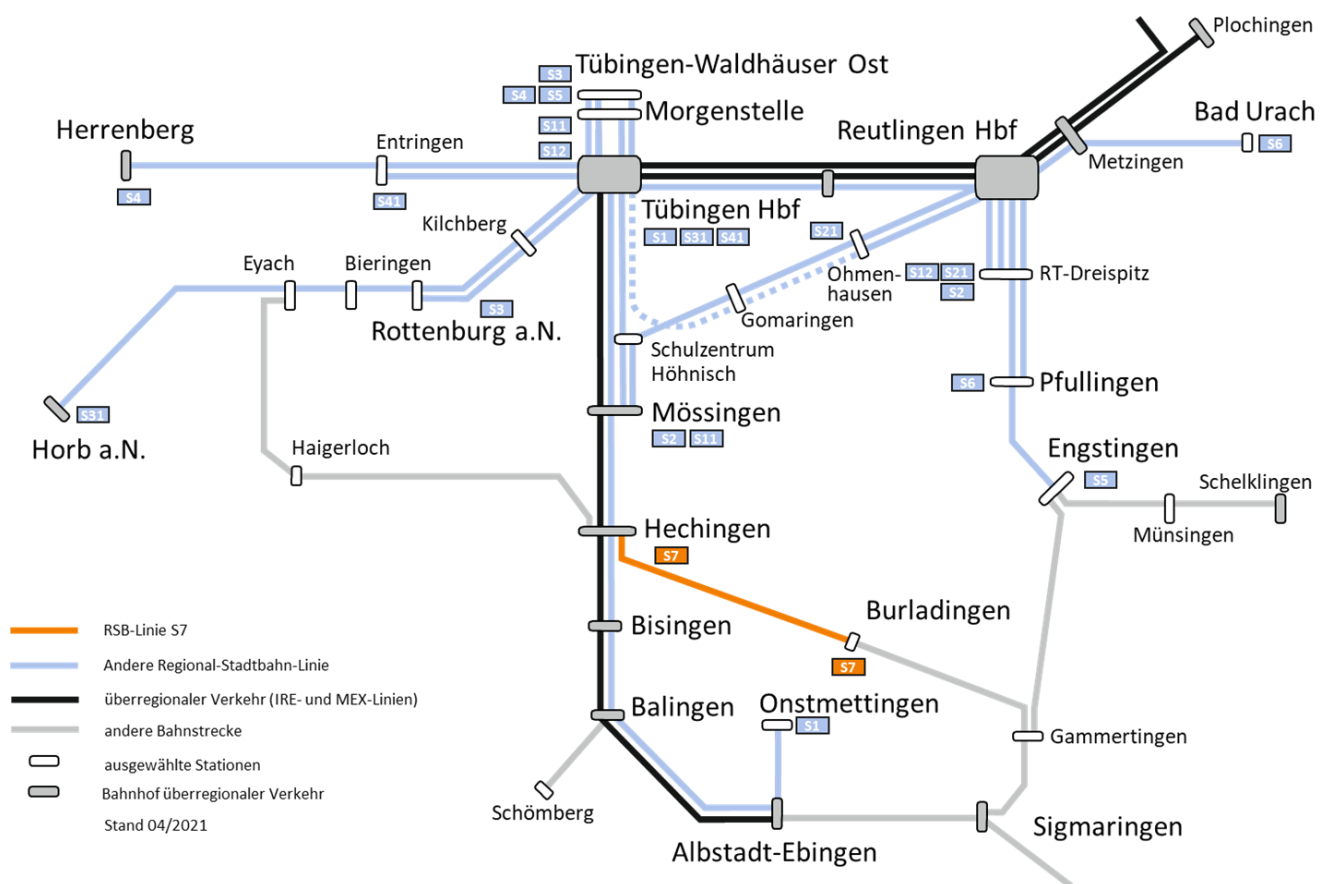
* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.

Steckbrief 8: Linie S7

Überblick

Linienverlauf	Hechingen – Burladingen
Linienlänge	14,7 km
Verkehrsangebot in Zugkilometer pro Jahr	197.000 Zugkm/a (Grundangebot) bis 203.000 Zugkm/a (Gutes Angebot)
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario A)	0,0 Mio. € pro Jahr (komplett durch Landesstandard gedeckt)
Nach aktueller Schätzung kommunal zu tragen (Szenario B)	0,0 Mio. € pro Jahr (komplett durch Landesstandard gedeckt)

Karte



Beispielrechnung Finanzierungsanteile Schlüssel Betrieb

Grundlagen	Prognostizierte Fahrgastzahl der Einwohner je Werktag	Prognostizierte Verkehrsleistung der Einwohner je Werktag in Personenkilometer	Mittelwert kommunaler Finanzierungsanteil (zwischen Projektpartnern)
LK Reutlingen*	8	76	0,8 %
Stadt Reutlingen*	11	130	1,3 %
LK Tübingen*	27	269	2,7 %
Stadt Tübingen*	11	125	1,2 %
Zollernalbkreis	910	9.556	94,1 %

Hieraus ergeben sich folgende prognostizierten Finanzierungsanteile an den Betriebskosten

Finanzierungsanteile	Im Szenario A (Grundangebot, Niedrige Landesbeteiligung)	Im Szenario B (Gutes Angebot, Hohe Landesbeteiligung)
LK Reutlingen*	0,00 Mio. €/a	0,00 Mio. €/a
Stadt Reutlingen*	0,00 Mio. €/a	0,00 Mio. €/a
LK Tübingen*	0,00 Mio. €/a	0,00 Mio. €/a
Stadt Tübingen*	0,00 Mio. €/a	0,00 Mio. €/a
Zollernalbkreis	0,00 Mio. €/a	0,00 Mio. €/a

* Zwischen Stadt und Landkreis Reutlingen sowie zwischen Stadt und Landkreis Tübingen erfolgt im Innenverhältnis eine Verrechnung gemäß gesonderter Vereinbarung.