

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Verwaltungsausschuss**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: Regional-Stadtbahn; Kostenverteilung

Bezug:

Anlagen:

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen appelliert an den Landkreis Tübingen, die Stadt finanziell nicht schlechter zu stellen als alle anderen Kreisgemeinden und die Investitionskosten der Regional-Stadtbahn vollständig über den Kreishaushalt zu finanzieren.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen: Ergebnishaushalt		lfd. Nr.	Ertrags- und Aufwandsarten	Entwurf HH-Plan 2023
DEZ02	Dezernat 02 EBM Cord Soehlke			
THH_9	Tiefbau			EUR
FB9	Tiefbau			
5470-9		18	Sonstige ordentliche Aufwendungen	-2.587.040
Verkehrsbetriebe/ÖPNV			<i>davon für diese Vorlage</i>	<i>-300.000</i>

Auf der Produktgruppe 5470-9 „Verkehrsbetriebe/ÖPNV“ sind im Haushaltsplanentwurf 2023 bisher 300.000 Euro für die jährliche Verbandsumlage eingestellt.

Entsprechend der Aufschlüsselung der Finanzierungsanteile für die Planung und den Bau der Regional-Stadtbahn soll die Universitätsstadt Tübingen nach aktuellem Stand in den Jahren 2023 – 2037 Anliegeranteile in Höhe von insgesamt 24 Mio. Euro übernehmen. Hinzu kommen die Kosten des Landkreises Tübingen, an denen die Stadt über die Kreisumlage zu 45 % beteiligt ist. Das entspricht einem städtischen Anteil von 25,5 Mio. In Summe müsste die Stadt somit insgesamt rund 49 Mio. Euro an Planungs- und Baukosten für die Strecken der Regional-Stadtbahn im Landkreis

zahlen. Entsprechende Auszahlungen sind bisher in der mittelfristigen Finanzplanung nicht etatisiert. Weitere Details werden im Sachstand erläutert.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Kreis und Stadt hatten sich auf eine Vereinbarung zur vollen Übernahme der Investitionskosten und hälftigen Übernahme der Betriebskosten der Regional-Stadtbahn im Stadtgebiet Tübingen geeinigt. Diese Vereinbarung war jedoch an den Bau der Innenstadtstrecke gekoppelt und ist nach dem Bürgerentscheid hinfällig. Die Stadtverwaltung ging davon aus, dass nun eine neue Kostenüberebnahmevereinbarung ohne Innenstadtstrecke ausgehandelt werden kann. Die Landkreisverwaltung hat dies abgelehnt und sich dabei auf die im Zweckverband beschlossenen Eckpunkte zur Kostenverteilung berufen.

Der Zweckverband bereitet nun eine Änderung seiner Satzung vor, mit der die Kostenverteilung zwischen den Projektpartnern rechtsverbindlich festgeschrieben werden soll. Dies kann nur einstimmig erfolgen, so dass der Universitätsstadt Tübingen ein Vetorecht zusteht. Aus Sicht der Verwaltung ist es notwendig, mit dem Landkreis eine Einigung über die Finanzierungsanteile auf der Gemarkung der Stadt zu erzielen, bevor eine Satzungsänderung im Zweckverband vollzogen wird. Hierzu benötigt die Verwaltung ein klares Verhandlungsmandat des Gemeinderates.

2. Sachstand

Der Zweckverband Regional-Stadtbahn hat in seiner Sitzung vom 28. Juli 2021 die Eckpunkte eines Kostenverteilungsschlüssels für die Regional-Stadtbahn einstimmig gebilligt. Die kommunalen Kostenanteile sollen demnach zwischen den fünf Projektpartnern Stadt und Kreis Reutlingen und Tübingen sowie dem Zollernalbkreis wie folgt aufgeteilt werden:

Die Kosten für Planung und Bau werden zu 30% durch einen Solidarsockel getragen. Dieser wird auf die drei Landkreise aufgeteilt. Der Landkreis Tübingen übernimmt dabei 37% des Solidarsockels. Mit diesem Anteil finanziert der Landkreis jede Strecke im Netz der RSB NA zu etwa 11% anteilig mit. 70% der Baukosten tragen die jeweiligen Anlieger nach einem Nutzenschlüssel, der wesentlich an die Gemarkung anknüpft (Anzahl neuer Haltestellen, zusätzliche Abfahrten, Einwohner im Einzugsbereich). Die Anlieger sind gemäß dem Eckpunktebeschluss die beiden Städte und die drei Landkreise. Da die beiden Städte aber kreisangehörig sind und folglich zugleich zur Gemarkung ihrer jeweiligen Landkreise zählen, sieht das Eckpunktepapier vor, „dass Stadt und Landkreis Reutlingen sowie Stadt und Landkreis Tübingen im Innenverhältnis jeweils gesonderte Vereinbarungen zur Aufteilung der Kosten abschließen.“

Reutlingen hat eine solche Vereinbarung ausverhandelt. Zum Zeitpunkt des Eckpunktebeschlusses hatte auch Tübingen eine Vereinbarung. Diese ist aber nur mit Innenstadtstrecke gültig und daher mittlerweile hinfällig.

Die Kosten für den Betrieb der RSB werden nach Nutzen der Fahrgäste verteilt. Dabei wird der Nutzen dem Wohnort des Fahrgastes zugerechnet. Die Projektpartner tragen jeweils die Kosten, die dem Nutzen ihrer Einwohner entsprechen.

In der Drucksache 04/2021 des Zweckverbandes RSB NA ist eine Beispielrechnung der anfallenden Gesamtkosten für Planung und Bau beschrieben. Die Planungs- und Baukosten der RSB Strecken ab Tübingen Hbf bis zur Kreisgrenze betragen nach derzeitiger Schätzung insgesamt 781,4 Mio. Euro. Das sind die Strecken Zollern-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, Ammertalbahn und Neckar-Alb-Bahn. Die Kosten der Innenstadtstrecke entfallen. Auf Gemarkung des Landkreises Tübingen kommt noch die Gomaringer Spange mit 179,6 Mio. Euro dazu. An den anderen Strecken ist der Landkreis Tübingen über den Solidarbeitrag beteiligt. Nach Abzug der Zuschüsse beträgt der kommunal zu tragende Anteil in dieser Rechnung rund 80 Mio. Euro. Hinzu kommen die Kosten für den Umbau des Knotenbahnhofs Tübingen, für die eine separate Finanzierungsvereinbarung gilt, die hier außer Betracht bleiben kann.

Kommt es nicht zu einer Kostenübernahmevereinbarung mit dem Landkreis, müsste die Stadt nach dem Kostenschlüssel des Zweckverbandes 24 Mio. Euro Anliegeranteile bezahlen. Der Landkreis würde 56 Mio. Euro Anliegeranteile aufkommen müssen, davon allein 16 Mio. Euro für die Gomaringer Spange. An den gesamten Planungs- und Baukosten der RSB für den Landkreis wäre die Stadt über die Kreisumlage aber zu 45% beteiligt. Das entspricht einem Anteil der Stadt von 25,5 Mio. Euro. Die Stadt würde also in Summe an den RSB-Strecken im Landkreis 49 Mio. Euro an den Planungs- und Baukosten zahlen, alle anderen Gemeinden des Landkreises 31 Mio. Euro.

Würde der Kreis dem Vorschlag der Stadtverwaltung folgen, teilten sich alle RSB-Streckenkosten im gesamten Landkreis entsprechend der Anteile an der Kreisumlage auf. Tübingen würde dann über die Kreisumlagezahlungen etwa 45% von 80 Millionen Euro übernehmen, also rund 36 Millionen Euro.

Die Differenz zwischen der Zielvorstellung der Kreisverwaltung und der Stadtverwaltung liegt mithin beim aktuellen Kostenstand bei etwa 13 Mio. Euro. Die absoluten Zahlen stehen unter Vorbehalt, weil sie sowohl hinsichtlich Kostenentwicklung als auch in der Nutzenermittlung derzeit nicht abschließend bestimmt werden können. Die Verhältnisse zwischen Stadt und Kreis sind von dieser Unsicherheit jedoch kaum betroffen.

Zu den allgemeinen Planungs- und Baukosten ist noch die Ausstattung des Haltestellenumfeldes hinzu zu zählen. So wird seitens des Landkreises lediglich die Anbindung an den Bahnsteig finanziert. Die Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen, Wegweisern oder Bushaltestellen wie in der Neckaraue werden direkt von der Stadt übernommen. Weiter sind in den bisher genannten Kosten keine Ablösebeträge sowie Kostenübernahmen aus den Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen enthalten.

Diese Kostenverteilung ist aus Sicht der Stadtverwaltung nicht angemessen. Das zeigt schon die Überlegung, dass Tübingen als kreisfreie Stadt zwar die Kosten auf eigener Gemarkung alleine zahlen müsste, nicht aber den Kreisumlageanteil an den Kosten im Landkreis jenseits der Stadtgrenzen. Als kreisfreie Stadt wäre Tübingen bei ansonsten gleichen Rahmenbedingungen gemäß dem Finanzierungsschlüssel im Zweckverband finanziell deutlich besser gestellt. Die Stadt kann nicht als Projektpartner und als kreisangehörige Gemeinde doppelt zur Kasse gebeten werden. Es ist nicht begründbar, warum Tübingen an

den Strecken und Bahnhöfen aller Kreisgemeinden mit zahlt, die Kreisgemeinden aber null Euro an den Tübinger RSB-Kosten tragen.

Aus diesem Grund ging die Stadtverwaltung stets davon aus, dass im Falle einer Ablehnung des Bürgerentscheids eine neue Vereinbarung zur Kostenübernahme ausgehandelt werden muss. Die Kreisverwaltung ging hingegen davon aus, dass mit der Ablehnung der Innenstadtstrecke jede Notwendigkeit für eine weitere Vereinbarung entfällt und die Eckpunkte des Kostenverteilungsschlüssels in der Region gelten. Mündliche oder schriftliche Festlegungen auf das eine oder andere Vorgehen bestehen nicht. Vereinbarungen für den Fall der Ablehnung der Innenstadtstrecke wurden weder negativ noch positiv getroffen.

Für die Betriebskosten stellt sich die Sachlage im Grundsatz ähnlich dar. Zwar führt die Verteilung nach Fahrgastnutzen statt nach Gemarkung dazu, dass ein größerer Anteil der Kosten vom Kreis zu tragen ist, weil die Fahrgäste der RSB überwiegend Einpendlerinnen und -pendler sind. Da die Stadt aber über die Kreisumlage auch diese Kosten zu 45% übernimmt ergibt sich auch hier die Situation, dass die Stadt für die Gemeinden mit bezahlt, die Gemeinden aber nicht für die Stadt. Dieser Zustand ist beim Busverkehr aber der Status Quo. Die Stadt zahlt an den Verkehren im Landkreis zu 45% mit, der Landkreis zahlt am Stadtverkehr nicht mit.

Die Stadtverwaltung sieht kurzfristig keine Chance, daran etwas zu ändern. Die Hoheit über den TüBus und sein Angebot ist überdies ein Gut, dass auch höhere Ausgaben rechtfertigt, denn nur dadurch konnte der Stadtverkehr weit über die Kreisstandards hinaus ausgebaut werden. Die Kosten der geplanten Schnellbuslinien werden daher wie die Kosten des TüBus bisher schon voll von der Stadt zu finanzieren sein. Die Betriebskosten der RSB ohne Innenstadtstrecke strittig zu stellen sieht die Stadtverwaltung nicht als erfolgversprechend an. Die Stadtverwaltung ist allerdings der Ansicht, dass dieses Zugeständnis mehr als ausreichend ist. Es handelt sich hier um einen siebenstelligen Betrag, den die Stadt jedes Jahr ohne Anteil des Kreises finanziert, um ihrer Aufgabe als Oberzentrum gerecht zu werden.

Angesichts des erheblichen finanziellen Entgegenkommens der Stadt bei den Betriebskosten ist die Stadtverwaltung umso mehr überzeugt, dass der Kreis in der Pflicht ist, die Baukosten der RSB auf seiner gesamten Gemarkung, also auch auf der Gemarkung der Stadt Tübingen, voll zu tragen.

3. Vorschlag der Verwaltung

Nachdem die Gespräche zwischen den Verwaltungsspitzen des Kreises und der Stadt gescheitert sind, hält die Stadtverwaltung einen Beschluss des Gemeinderates für erforderlich, um in neue Verhandlungen mit dem Landkreis einzutreten. Sollte dieser Beschluss gefasst werden, wird die Verwaltung einen erneuten Verhandlungsversuch unternehmen und die Kreisverwaltung bitten, den Kreistag mit der Thematik zu befassen. Bevor eine Einigung erzielt ist, kann aus Sicht der Stadtverwaltung der in Arbeit befindliche Vertrag im Zweckverband zur Kostenverteilung nicht unterzeichnet werden. Die Eckpunkte sind nur anwendbar, wenn eine Vereinbarung zwischen Stadt und Kreis existiert. Andernfalls käme es zu einer nicht zu rechtfertigenden Überbelastung der Universitätsstadt Tübingen im Vergleich zu allen anderen Städten und Gemeinden im Gebiet der RSB NA.

4. Lösungsvarianten

Die Stadtverwaltung könnte die Position der Kreisverwaltung akzeptieren. In der Konsequenz müssten in der mittelfristigen Finanzplanung Investitionsmittel von 49 Mio. zusätzlich eingestellt werden. Allein für das Modul 1 wären kurzfristig bis zu 8 Mio. Euro an die Kreiskasse zu überweisen.