LUDWIGSBURG

BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 232/18

Federführung:
FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:
Scheuermann, Martin
Behnsen, Sascha

Datum:
11.06.2018

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	05.07.2018	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	25.07.2018	ÖFFENTLICH

Betreff: Finanzierungschlüssel für planungs- und projektvorbereitende Kosten der Schienenprojekte (Stadtbahn und Reaktivierung Eisenbahnstrecke)
Bezug SEK: MP 08 - Mobilität

Bezug: Vorl. 198/17 (Grundsatzbeschluss Doppelstrategie)
Anlagen: 1: Räumlicher Geltungsbereich des Kostenschlüssels
2: Kostenschlüssel und Beispielrechnung

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Ludwigsburg wird ermächtigt, folgenden Schlüssel und Rahmenbedingungen für eine Kostenbeteiligung in die Verhandlungen mit den Projektpartnern einzubringen.

1. Schlüssel

   Für die Teilprojekte
   - „Regionalbahn Abschnitt Markgröningen Mitte – Ludwigsburg Bf – Kornwestheim Pbf“ sowie
   - „Niederflurstadtbahn“ auf dem selben Abschnitt

   gilt folgender Finanzierungsschlüssel zwischen den Projektbeteiligten:
   - 50,00 % Landkreis Ludwigsburg
   - 50,00 % Kostenaufteilung unter den vom Teilprojekt betroffenen Kommunen nach folgenden Gewichtungen
     - 20,00 % Einwohnerzahl
     - 20,00 % Anzahl der Haltestellen im jeweiligen Gemeindegebiet
     - 60,00 % Fahrleistung (Distanz in km je Gemeindegebiet).

   Betroffen ist eine Kommune dann, wenn auf ihrer Gemarkung mindestens eine Haltestelle liegt.

2. Inhaltlicher Geltungsbereich
   Der Finanzierungsschlüssel gilt für planungs- und projektvorbereitende Kosten, d.h. für Planungen, Gutachten, Untersuchungen, Simulationen, Rechtsberatung, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit sowie sonstige, vergleichbare projektvorbereitende Kosten. Bei der Reaktivierung der Eisenbahnstrecken gilt er darüber hinaus auch für Instandhaltungsmaßnahmen bis zur Inbetriebnahme (z.B. Vegetationsarbeiten) sowie für eine mögliche Pacht der Gleisflächen.
   Der Schlüssel gilt nicht für Bau- und Investitionskosten, Personalkosten der Projektbeteiligten, interne Verrechnungskosten (z.B. Hausdruckerei, Leistungen des Bauhofs) und Grunderwerb.

3. Zeitlicher Geltungsbereich
   a. Der Finanzierungsschlüssel gilt für o.g. Kosten, die ab dem Jahr 2017 erstmals entstanden sind.
   b. Die Gewichtungsfaktoren (Einwohnerzahl, Haltestelle, Fahrleistung) werden jährlich fortgeschrieben. Maßgeblich für das Abrechnungsjahr ist die Einwohnerzahl bzw. der Planungsstand zum 31.12. des Vorjahres.

4. Räumlicher Geltungsbereich
   Der Finanzierungsschlüssel umfasst die planungs- und sonstigen projektvorbereitenden Kosten innerhalb folgender Realisierungsstufen:

Stufe	Streckenabschnitt	System
Stufe 1:	Markgröningen Bahnhof bis Ludwigsburg Bahnhof (Einfahrweiche)	Regionalbahn + Niederflurstadtbahn
Stufe 2a:	Ludwigsburg Bahnhof (Einfahrweiche) bis Ludwigsburg Bahnhof (inkl. Abstellgleis Keplerdreieck)	Regionalbahn
Stufe 2b:	Ludwigsburg Bahnhof bis Kornwestheim W&W	Regionalbahn
Stufe 2c:	Kornwestheim W&W bis Kornwestheim Pbf.	Regionalbahn
Stufe 3:	Markgröningen Bahnhof bis Markgröningen Mitte	Niederflurstadtbahn + evtl. Regionalbahn

   Dies entspricht der Darstellung in Anlage 1.

5. Verrechnung mit dem Teilprojekt Niederflurstadtbahn
   Planungs- oder sonstige vorbereitende Kosten in o.g. Geltungsbereich, die dem Teilprojekt Niederflurstadtbahn zugeordnet sind, werden zugunsten der Projektbeteiligten verrechnet (keine Doppelfinanzierung bei späteren Beauftragungen zur Stadtbahn). Dies trifft insbesondere auf die Stufe 1 zu.

6. Beschlussvorbehalt
   Der Finanzierungsschlüssel gilt vorbehaltlich zustimmender Beschlüsse in den Gremien des Landkreises sowie der Kommunen Remseck, Kornwestheim, Markgröningen und Möglingen.

Sachverhalt/Begründung:

Allgemeines

Zur Umsetzung der Doppelstrategie treffen sich die Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Kommunen regelmäßig. Auf Verwaltungs- bzw. interkommunaler Projektgruppenebene herrscht mittlerweile ein grundsätzlicher Konsens zum Kostenschlüssel. Die Rahmenbedingungen haben somit eine Konkretisierung erlangt, dass die entsprechenden politischen Beschlüsse hierzu möglich sind.

Um Klarheit und Verbindlichkeit zu schaffen, wurden alle mit dem Kostenschlüssel verbundenen Aspekte (z.B. räumlicher oder zeitlicher Geltungsbereich) in den Beschlusstext übernommen.

Berechnung des Schlüssels

Zur Kostenaufteilung gibt es grundsätzlich verschiedene Varianten. Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass die Berechnung anhand mehrerer Aspekte – hier: Einwohnerzahl, Zahl der Haltestellen und Fahrleistung – zu nachvollziehbaren und fairen Ergebnissen führt. Gleichzeitig ist es wichtig, dass der Kostenschlüssel nicht zu kompliziert ist und darüber hinaus an aktuelle Entwicklungen anpassungsfähig ist.

Alle drei definierten Rahmenbedingungen sind objektiv ermittelbar.

- In der Einwohnerzahl spiegelt sich die Gemeindegröße wider. Der Gewichtungsfaktor liegt bei 20%, weil manche Einwohner einen geringeren Nutzen vom Projekt haben, zum Beispiel diejenigen, die außerhalb in Stadtteilen wohnen.

- Die Zahl der Haltestellen ist ein wichtiger Faktor, was die Fahrgasterschließung betrifft. Der Faktor sagt zudem etwas über die Geschwindigkeit bzw. Reisezeit aus. Der Gewichtungsfaktor liegt bei 20%, weil Haltestellen in der gesamten planerischen Betrachtung nur ein kleinerer Baustein sind.
  Haltestellen, die an einer Gemeindegrenze liegen, werden je hälftig den betroffenen Kommunen zugeordnet.

- Die Fahrleistung sagt aus, wie viel Kilometer je Gemeindegebiet geleistet werden.
  Für die Markgröninger Bahn wird ein 15-Minuten-Takt unterstellt. Dies entspricht dem Zielwert bei einem Mischbetrieb von Eisenbahn und Niederflurstadtbahn.
  Dem Faktor „Fahrleistung“ wurde für den Kostenschlüssel die höchste Gewichtung (60%) beigemessen. Dies liegt darin begründet, dass sich die Planungen und projektvorbereitenden Kosten meist auf den gesamten Korridor beziehen. Eine räumliche Zuteilung der Kosten ist daher sinnvoll und angemessen.

Addiert man die gewichteten Ludwigsburger Anteile zusammen, ergibt sich bei den derzeitigen Einwohnerzahlen, den vorgesehenen Haltestellenzahlen und der ermittelten Distanz ein Kostenanteil von Ludwigsburg in Höhe von 41,31 Prozent.
Eine detaillierte Beispielrechnung kann der Anlage 2 entnommen werden.

Kosten:

In beiden Schienenprojekten arbeiten die Verwaltungen mit Hochdruck an den Planungen. Angesichts der Komplexität der Projekte sind in vielen Fällen jedoch noch Grundlagenermittlungen oder vorbereitende Untersuchungen erforderlich, ehe in die eigentlichen Planungsphasen gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) eingestiegen wird.
Dies bedeutet, dass die bisher kommunizierten Zahlen auf groben Kostenannahmen beruhen und (noch) keine Kostenschätzung im Sinne einer Vorplanung (Leistungsphase 2) oder

Kostenberechnung im Sinne einer Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) darstellen.

Legt man einen Planungskostenanteil in Höhe von 15% den aktuellen Kostenannahmen zugrunde, ergibt dies – bei isolierter Betrachtung der Teilprojekte - folgende planungs- und projektvorbereitende Kosten:

	Stadtbahn (ganzes Netz)	Reaktivierung Eisenbahnstrecke
Investitionssumme (Kostenannahme)	215,00 Mio. Euro	32,00 Mio. Euro
Planungskosten (15%)	32,25 Mio. Euro	4,80 Mio. Euro
Kostenanteil für Ludwigsburg nach o.g. Schlüssel	ca. 9,4 Mio. Euro	0,98 Mio. Euro
Dies entspricht – nach Abzug Landkreis - innerhalb der Projektkommunen einem Anteil für Ludwigsburg in Höhe von	ca. 58%	ca. 41%

Aufgrund des Ziels, integriert zu planen und Doppelkosten zu vermeiden, ist davon auszugehen, dass sich ein erheblicher Teil der Planungskosten auf der Markgröninger Bahn beiden Schienensystemen zuordnen lässt (z.B. Gutachten Artenschutz, Eisenbahnbetriebssimulation, Schotteruntersuchungen, Brückengutachten, Vorplanungen etc.). In welcher Höhe sich diese Synergien auswirken, kann erst mit Fortschritt der Planungen genauer beziffert werden.

Nächste Schritte

Der Beschluss, wie er nun in dieser Vorlage dem Gremium vorgelegt wird, muss auch in den Gremien der Projektpartner gefasst werden, um für alle bindend zu sein. Die Stadt wird sich hierzu beim Landkreis und den beteiligten Kommunen für einen zeitnahen Beschluss einsetzen.

Für weitere Realisierungsstufen, insbesondere für das restliche Netz der Niederflurstadtbahn, ist eine separate Vorlage zum Kostenschlüssel vorgesehen. Der mit den Projektpartner in der Lenkungsgruppe abgestimmte Schlüssel ist für alle schienengebundenen Systeme identisch. Dies soll der Übersichtlichkeit und Verrechenbarkeit dienen.

Auch im Falle einer neuen Rechtsform zur Realisierung des Projektes, zum Beispiel einer Projektgesellschaft, wird die Aufteilung und Abwicklung des Kostenschlüssels nochmals geprüft. Eventuelle Änderungen oder Anpassungen werden dem Gremium dann zur Entscheidung vorgelegt.

Unterschriften:

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen?		
☒ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: ca. 10 Mio. Euro

Ebene: Haushaltsplan	
Teilhaushalt 61	Produktgruppe 51.10-061
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart	Honorare / Vergütungen bzw. Zuweisungen an Dritte
FinHH: Ein-/Auszahlungsart	
Investitionsmaßnahmen	
Deckung	☒ Ja, in Form jährlicher Mittelanmeldungen für die jeweiligen Haushaltsjahre ☐ Nein, Deckung durch

Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
61305110	43130000 42710030	S615111000008 S615111000007		

Verteiler:
DI, DI, DIII, 14, 20, 67

LUDWIGSBURG

NOTIZEN