

Stadt Reutlingen Dezernat II Gz.: II		<b>23/029/04.1</b>		13.07.2023
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Behandlungszweck/-art</b>		<b>Ergebnis</b>
gem. Sitzung BVUA-FiWA	13.07.2023	Kenntnisnahme	nichtöffentlich	
GR	20.07.2023	Kenntnisnahme	öffentlich	
<b>Mitteilungsvorlage</b> Regional-Stadtbahn: Änderung der Verbandssatzung - Finanzielle Auswirkungen				
<b>Bezugsdrucksache</b> 23/029/04, 21/029/01				

## Sachverhalt

Mit GR-Drs 23/029/04 wird dem Gemeinderat vorgeschlagen, die Vertreter der Stadt Reutlingen in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Regionalstadtbahn Neckar Alb zu beauftragen, der Änderung der Verbandssatzung zuzustimmen.

Mit Beschluss der Satzungsänderung werden der von den Gremien beschlossene Finanzierungsschlüssel (GR-Drs 21/029/01 mit Anl. ZV-Drs. 2021-4) paraphiert und die weitere Planung (ab Stufe 2) sowie die weiteren Entscheidungen über den Bau und den Betrieb der Regionalstadtbahn in die Hände des Zweckverbands gelegt. Die geänderte Verbandssatzung regelt auch die Modalitäten für die künftige Finanzierung aller beim Zweckverband entstehender Auszahlungen, Aufwendungen und Kosten über verschiedene Umlagen der Zweckverbandsmitglieder. Die detaillierte Ausgestaltung der künftigen Umlagefinanzierung ist im Anschluss an den Satzungsbeschluss noch in Durchführungsbestimmungen im Einvernehmen aller Verbandsmitglieder zu regeln.

Der Beschluss über die Satzungsänderung schafft eine Rechtsgrundlage mit erheblichen mittelbaren finanziellen Konsequenzen, die in den künftigen Haushalten der Stadt zu berücksichtigen sein werden. Mit Inkrafttreten der geänderten Verbandssatzung hat der Zweckverband gegenüber den Verbandsmitgliedern einen Rechtsanspruch auf die Umlagefinanzierung aller entstehender Auszahlungen, Aufwendungen und Kosten. Sämtliche vom Zweckverband für die Erledigung seiner Aufgaben angeforderten Zahlungen gelten für die kommunalen Partner im Zweckverband somit als rechtlich verbindlich und sind jederzeit zu begleichen, auch z.B. in einer haushaltslosen Zeit oder während festgesetzter haushaltswirtschaftlicher Sperren. Die Stadt muss folglich in der Lage sein, dies finanziell leisten zu können.

Daher stellt die Verwaltung mit Unterstützung durch den Zweckverband mit dieser Drucksache zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Satzungsänderung die finanziellen Konsequenzen auf die städtischen Haushalte künftiger Jahre – so wie sie sich zum aktuellen Stand ergeben bzw. abschätzbar sind - dar.

Die Änderung der Satzung des Zweckverbands Regionalstadtbahn Neckar-Alb bedarf der einstimmigen Zustimmung aller Verbandsmitglieder in der Verbandsversammlung am 25.07.23. Damit geht die Entscheidungshoheit über Planung, Bau und Betrieb der Regionalstadtbahn auf die Gremien des Zweckverbands über. Die weitere Mitwirkung bei der Umsetzung des Projekts Regionalstadtbahn Neckar-Alb gestaltet sich dann hinsichtlich der auf den Zweckverband übertragenen Aufgaben im Rahmen von Beschlüssen der sechs Mitglieder. Für Maßnahmen von besonderer Bedeutung wird es auch künftig vor Beschlussfassung in der Verbandsversammlung Weisungsbeschlüsse in den Gremien der

kommunalen Partner geben. Beschlüsse über die Wirtschaftspläne und die Festsetzung der notwendigen Umlagen zur Finanzierung sämtlicher Kosten von Planung, Bau, Betrieb der Regionalstadtbahn Neckar-Alb samt zugehörigen Einrichtungen, der Allg. Verwaltungskosten des Zweckverbands und mittelbar seiner operativen GmbH werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Besonders bei den formal mit Stimmenmehrheit zu fassenden Beschlüssen wird es darauf ankommen, den in der Präambel der Satzung festgehaltenen Grundsatz zu leben, dass die Arbeit des Zweckverbands im vertrauensvollen, konstruktiven Zusammenwirken mit den betroffenen Kommunen erfolgen soll.

Einstimmiger Beschlüsse der Mitglieder in der Verbandsversammlung bedarf es lediglich, wenn die Satzung geändert werden müsste, z. B. wenn festgelegte Umlageschlüssel wieder verändert werden sollten.

### **Derzeitige finanzielle Rahmenbedingungen**

Das Regierungspräsidium Tübingen (RP) hat im Haushaltserlass vom 20.03.2023 (GR-Drs. 23/010/03) hinsichtlich der finanziellen Situation der Stadt u.a. folgendes festgestellt

- Trotz intensiver Haushaltskonsolidierungsbemühungen weist der städtische HH immer noch ein strukturelles Defizit aus
- Der Schuldenstand der Stadt ist überdurchschnittlich, der jährliche Schuldendienst steigt auf 13,3 Mio. €,

und die Stadt bleibt daher aufgefordert, bei Planung und Ausführung zukünftiger Haushalte die Verschuldung zu begrenzen, aufzuzeigen, wie vorhandene Sanierungsrückstände beseitigt u finanziert werden sollen und erhebliche Anstrengungen zu unternehmen, um mittelfristig die Voraussetzungen für eine nachhaltige Haushaltswirtschaft zu erfüllen.

Das RP führt aus, dass die nach dem § 77 GemO erforderliche dauerhafte finanzielle Leistungsfähigkeit erst dann als gesichert angesehen werden kann, wenn die Stadt mit einer ausreichend hohen Eigenfinanzierungskraft ihren bestehenden und zukünftigen Verpflichtungen dauerhaft nachkommen kann und in der Lage ist, Reserven zu bilden sowie auf ständig ansteigende Schulden zu verzichten, was sie nach dem Stand des Haushaltsplans 2023 weiterhin noch nicht erfüllt.

Nachdem die dauerhafte finanzielle Leistungsfähigkeit eine Voraussetzung für die Genehmigung von notwendigen Kreditermächtigungen in künftigen Haushalten ist (§87 Abs. 2 GemO „...die Genehmigung soll unter dem Gesichtspunkt einer geordneten Haushaltswirtschaft erteilt oder versagt werden; sie kann unter Bedingungen erteilt und mit Auflagen verbunden werden...“) ist von der Stadt ein entsprechender Nachweis zu führen, da die Gesamtkreditgenehmigung in der Regel zu versagen ist, wenn die Kreditverpflichtungen mit der dauernden Leistungsfähigkeit der Gemeinde nicht im Einklang stehen.

Hinsichtlich des Projekts Regionalstadtbahn enthält der Erlass noch den speziellen Hinweis, bei Planung, Umsetzung und Finanzierung des Großvorhabens Regional-Stadtbahn Neckar-Alb alle Vorgaben des kommunalen Haushaltsrechts, vor allem die Regelungen der §§ 9, 10 und 12 der Gemeindehaushaltsverordnung zu beachten.

Daher ist die Stadt mit der Bitte an den Zweckverband herangetreten, nicht nur eine Prognose der Umlagebedarfe für den mittelfristigen Finanzplanungszeitraum, sondern auch ein Wirtschaftlichkeitsvergleich unterschiedlicher Finanzierungsmodelle jeweils über die gesamte Projektlaufzeit zu erstellen.

## **Wirtschaftlichkeitsvergleich – finanzielle Konsequenzen**

Konkret wurden folgende Szenarien kalkuliert und miteinander verglichen:

- a) Finanzierung der Stufe 2 zu 100 % über Kredite mit Tilgungsaussetzung bis 2028 und anschließende weitere 100 %- Fremdfinanzierung der kommunalen Anteile.
- b) Finanzierung ohne Kredite durch den Zweckverband, sondern über Investitionskostenumlagen der Zweckverbandsmitglieder

Der Kalkulation sind u.a. folgende Prämissen zugrunde gelegt:

- Ausgangssituation Mittelbedarfsbetrachtung Stand 04/2023
- Preisstand 2022, Dynamisierung 4% p.a.
- Nachgelagerte Planungs- und Baukosten nach Inbetriebnahme werden entsprechend über eine Finanzierung durch Kommunal- bzw. Kassenkredit dargestellt.
- Betrachtungsfokus sind die kommunalen Anteile (netto)
- Vorfinanzierung der Förderung und kommunaler Anteil mit Kommunalkreditkonditionen 3,5 % p.a., Durchschnittswertmethode im Aufnahmejahr
- Der Abschlag der GVFG-Förderung auf die Planungsleistungen (nach Baubeginn) ist für eventuelle Mehraufwendungen im Bereich der Planungs- und Bauleistungen einkalkuliert.
- Abschreibung Betrachtung netto auf den kommunalen Anteil

### **Kosten der Investition**

Die Gesamtinvestition für Planung und Bau der Regionalstadtbahn Neckar-Alb beläuft sich nach dem Kostenstand 2022 auf 2,178 Mrd. €. Der Großteil wird bei Anerkennung der Förderfähigkeit nach Planfeststellungsverfahren und GVFG-Antrag von Bund und Land getragen (1,81 Mrd. €). Der kommunale Anteil liegt bei 359,5 Mio. €.

Von der Gesamtinvestition für Planung und Bau entfallen auf die Stadt Reutlingen 158 Mio. €. Dynamisiert mit 4% während Planungs- und Bauzeit bis 2037 beläuft sich der zu investierende Betrag auf 223 Mio. €; der nach Abzug der GVFG-Fördermittel auf die Stadt Reutlingen entfallende, kommunal zu finanzierende Anteil liegt bei 28,7 Mio. € (Preisstand 2022), bei einer Dynamisierung von 4% bei 40,5 Mio. €.

Der Landkreis Reutlingen, der unter Einrechnung der im Innenverhältnis zur Stadt Reutlingen 50% der städtischen Planungs- und Baukosten trägt, hat nach Abzug der GVFG-Förderung einen Anteil von 91,5 Mio. € (dynamisiert 128,1 Mio. €) aufzubringen.

### **Folgekosten**

Exemplarisch wird das Jahr 2038 herangezogen, da dann aus heutiger Sicht die Regionalstadtbahn Neckar-Alb in Betrieb sein wird. Das Szenario B (bessere Qualität, höhere Landesförderung) unterstellt, beläuft sich die Mehrbelastung für den städtischen Ergebnishaushalt auf 5,9 Mio. €. Das enthält alle Umlagebestandteile und unterstellt eine Kreditfinanzierung auf Seiten des Zweckverbandes. Im Einzelnen:

Betriebskosten:	2,7 Mio.
Zinsumlage:	1,3 Mio.
Abschreibungsumlage:	0,8 Mio.
Allgemeinkostenumlage:	1,1 Mio.

Daneben ist im Finanzhaushalt für 30 Jahre (bis zum Jahr 2061) eine Tilgungsumlage von ca. 1,6 Mio. €/a für die Tilgung der beim Zweckverband Regionalstadtbahn Neckar-Alb aufgenommenen Kredite für Investitionszuweisungen an andere Vorhabenträger (z.B. die Deutsche Bahn) aufzubringen.

Soweit Verbandsmitglieder ihrerseits vor Inkrafttreten der aktuellen Satzungsänderung Verträge über die Erbringung von Planungs- und Bauleistungen für die Infrastruktur der Regionalstadtbahn geschlossen haben (Modul 1, Bahnhofsmmodernisierungsprogramm u.ä.), kann der Zweckverband in diese Verträge eintreten und hat die dafür entstandenen Aufwendungen und Ausgaben, soweit diese umlagefähig sind, zu erstatten. Diese Positionen werden derzeit erhoben und sind in den vorgelegten Kalkulationen derzeit noch nicht enthalten.

Für den Ergebnishaushalt des Landkreises Reutlingen ergibt sich bei gleichen Prämissen eine jährliche Mehrbelastung von 11,8 Mio. €. Dies wird weder direkt noch in gleicher Relation Auswirkungen auf künftige Kreisumlagehebesätze des Landkreises haben. Es wird der jeweiligen Beschlussfassung des Kreistages für die kommenden Haushalte obliegen, die Kreisumlage unter Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen der Regionalstadtbahn für den Landkreis sowie unter Berücksichtigung aller weiteren haushaltsrelevanten Entwicklungen festzulegen. Im Finanzhaushalt des Landkreises ist in gleicher Weise wie oben für die Stadt ausgeführt, eine Tilgungsumlage mit ca. 5,1 Mio. €/a aufzubringen.

Im Ergebnis kann festgehalten werden:

- Die Kalkulationen des Zweckverbands sind grundsätzlich nachvollziehbar
- Der Unterschied in den Umlagemodellen besteht im Zeitpunkt der konkreten Belastung des Ergebnishaushalts (ErgHH) und / oder des Finanzhaushalts (FinHH)
- Die finanzielle Belastung über den gesamten Lebenszeitzyklus bei beiden Umlagevarianten differiert, sofern unterstellt wird, dass die Stadt Reutlingen die Investitionsumlage entsprechend der bisherigen Kreditfinanzierungsquote im Haushalt zu etwa 40% kreditfinanziert. Unter dieser Prämisse ergäbe sich in der Gesamtkostenbetrachtung ein Vorteil von rund 30 Mio. € zugunsten der Finanzierung über Investitionskostenumlagen. Dieser wäre aber nur realisierbar, wenn davon ausgegangen werden könnte, dass erstens die Stadt auch künftig diese Kreditfinanzierungsquote aufweist und zweitens dies auch für den Landkreis Reutlingen anzunehmen wäre. Letztlich ist nach GKZ eine für alle Partner einheitliche Finanzierung anzuwenden. Die bisherige Budgetplanung des Zweckverbands basiert auf einer 100% fremdfinanzierten Vorfinanzierung der kommunalen Anteile. Die Finanzierung wird in einem nächsten Schritt mit Beschluss über die Durchführungsbestimmungen festgelegt.

Die nach heutigem Kenntnisstand für die Stadt aus den vom Zweckverband Regionalstadtbahn Neckar-Alb getätigten Investitionen und den prognostizierten Betriebs- bzw. Folgekosten zu erwartenden finanziellen Konsequenzen sind im Überblick in Anlage 1 dargestellt.

Das Projekt wirkt sich unabhängig von den Finanzierungsalternativen auf die künftigen Haushalte der Stadt und die Sicherstellung der dauerhaften finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt und damit auf die Genehmigungsfähigkeit künftiger Haushalte aus. Die Entscheidung über die Finanzierung beim Zweckverband erfolgt jedoch noch nicht mit der vorliegenden Satzungsänderung, sondern erst im darauffolgenden Schritt mit Festlegung der Durchführungsbestimmungen

Zu den Zahlen in den einzelnen Jahren siehe die der Stadt überlassene Kalkulation des Zweckverbands vom 06.07.23 (Anlagen 2 und 3)

Zu diesen Kosten sind ggf. bzw. in einem noch festzulegenden Umfang hinzuzurechnen:

- Nicht förderfähige Kosten des Projekts über den standardisierten Eigenanteil hinaus
- Evtl. nicht förderfähige Kostensteigerungen
- Aufwand für das bei der Stadt Reutlingen mit dem Projekt befasste (zusätzliche) Personal zzgl. Sachkosten und entsprechender Overhead (Projektsteuerung, Begleitmaßnahmen, Zuschüsse für Begleitmaßnahmen, ...)
- Kosten der investiven Begleitmaßnahmen (Gründerwerb, Leitungsverlegungen, Kreuzungsanpassungen, Böschungsgestaltung, Haltepunkte und Mobilitätsstationen (incl. Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen, Wegegestaltung...) außerhalb zuschussfähiger Kosten des Projekts, abzüglich spezieller Förderung für diese Begleitmaßnahmen

Städtische Begleitmaßnahmen werden in einem gewissen, noch zu definierenden Umfang notwendig sein, um das Stadtbahnnetz mit dem städtischen Busnetz, Radverkehrsnetz und der sonstigen Verkehrsinfrastruktur zu vernetzen.

## **Fazit**

Der Nutzen der Regionalstadtbahn - auch für die Stadt Reutlingen - wurde bereits mehrfach dargelegt. Alle Partner haben sich mit mehreren Beschlüssen auf den gemeinsamen Weg der Realisierung der Regionalstadtbahn begeben. Die Regionalstadtbahn stärkt nicht nur die Zentralität Reutlingens, mit ihr wird der Standort Reutlingen an Attraktivität gewinnen. Sie ist ein wichtiger Beitrag für die Zukunftsfähigkeit der Stadt, sie stärkt Wirtschafts- und Gewerbebetriebe, den Einzelhandel und die Gastronomie, den Arbeitsmarkt, die Schulen, den Tourismus und die Freizeitbranche, das Kultur- und Sportangebot. Zudem wird die Regionalstadtbahn einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Diese Effekte sind durch verschiedene Gutachten und die standardisierte Bewertung belegt.

Um diese Chancen für den Standort Reutlingen zu realisieren, müssen die auf die Stadt Reutlingen entfallenden kommunalen Anteile von über 100 Mio. € für Planung und Bau sowie die künftigen Folgekosten der Regionalstadtbahn Neckar-Alb in den künftigen Haushalten der Stadt finanziert werden. Einsparungen bei anderen Verkehrsträgern sind aus heutiger Sicht nur in geringem Umfang zu erwarten (z.B. Entfall paralleler Buslinien). Infolgedessen wird es Aufgabe künftiger Haushalte sein, die Finanzierung der Kosten der Regionalstadtbahn sicherzustellen und die hierfür notwendigen Entscheidungen hinsichtlich Ausgaben und Einnahmen der kommenden Haushalte zu treffen. Verwaltung und Gemeinderat haben in der jüngeren Vergangenheit wesentliche Schritte zur nachhaltigen Sicherung der Leistungsfähigkeit künftiger Haushalte – auch unter wirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen - unternommen. Neben der konsequenten Haushaltskonsolidierung wurden mit den Beschlüssen zu den finanzpolitischen Leitlinien sowie den Leitlinien zur Gewerbeflächenentwicklung Beschlüsse gefasst, die in die Zukunft reichen und Grundlage sind, um Ausgabenwachstum zu begrenzen und um zusätzliche Einnahmen zu generieren. Die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Reutlingen ist nach wie vor hoch. Neue Unternehmen siedeln sich an, bestehende Unternehmen investieren und wollen am Standort erweitern. Es wird darauf ankommen, diesen eingeschlagenen Weg konsequent fortzusetzen. Dies auch, um die finanziellen Folgen der Umsetzung der Regionalstadtbahn schultern zu können. Andererseits wird die Regionalstadtbahn ihrerseits mit ihren oben beschriebenen positiven Effekten der Stadt Reutlingen in ihrer Entwicklung helfen. Das Beispiel der Stadtbahn Heilbronn zeigt dies eindrücklich, wo nicht nur in kurzer Zeit die prognostizierten Fahrgastzahlen für die Stadtbahn deutlich übertroffen worden, sondern auch in kurzer Zeit spürbare Effekte auf den Arbeitsmarkt, die Wirtschaftskraft, den Immobilienmarkt und die stadträumliche Attraktivität eingetreten sind.

gez.  
Roland Wintzen  
Bürgermeister

Anlagen 1 - 3 nichtöffentlich: