ZV RSBNA Drucksache DS 2023-01

| | | |
|---|---|---|
| **Beschließender Ausschuss** | **21.04.2023** | **nichtöffentlich** |
| **Verbandsversammlung** | **12.05.2023** | **öffentlich** |

**Tagesordnungspunkt:**

Umsetzung der Stufe 2 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Verbandsversammlung beschließt die Umsetzung der Stufe 2 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sowie die Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels nach dem Modell der „Zweckverbandslösung".

2. Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, als Vertreter des Gesellschafters die erforderlichen Beschlüsse der RSBNA GmbH zur Stufe 2 herbeizuführen.

3. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Umsetzungsschritte in die Wege zu leiten und der Verbandsversammlung regelmäßig über die Umsetzung der Stufe 2 zu berichten.

**Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:**

| | |
|---|---|
| Gesamtaufwand/Gesamtinvestition: | a) Personalaufwendungen: 35.000 EUR<br>b) Bezogene Leistungen und weitere betriebliche Aufwendungen: 40.000 EUR<br>c) Kapitalzuführung RSBNA GmbH: 200.000 EUR<br>d) Investitionsmaßnahmen Planung und Bau (bei vollständiger Vertragsüberleitung 2023): ca. 6,7 Mio. EUR (ggf. als Zins- und Tilgungsumlage)<br><br>(Gesamtfinanzierungsmittelbedarf für Planung und Bau sowie Betrieb sind als Anlagen beigefügt.) |
| Im Wirtschaftsplan 2023 vorgesehene Mittel: | 0 EUR |
| Erfolgs- oder Liquiditätsplan: | a), b): Erfolgsplan<br>c), d): Liquiditätsplan |
| Deckungsvorschlag: | Nachtrag zum Wirtschaftsplan 2023 |

| | |
|---|---|
| Jährlicher Folgeaufwand: | Mittelfristige Finanzplanung zum Nachtrag Wirtschaftsplan 2023 (Umlagenfinanzierung) |

## Sachdarstellung/Begründung:

### 1. Hintergrund

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird als **gemeinsames Zukunftsprojekt** der Landkreise Reutlingen und Tübingen, des Zollernalbkreises, der Stadt Reutlingen, der Universitätsstadt Tübingen und des Regionalverbands Neckar-Alb realisiert. Die sechs Partner haben zur Umsetzung des Projekts 2019 einen Zweckverband gegründet (ZV RSBNA). Ihm ist seit 2021 eine Projektgesellschaft als operative Einheit angegliedert (RSBNA GmbH). Strategisch-koordinierende Aufgaben sollen dabei vorrangig beim ZV RSBNA verankert sein (z.B. Grundsatzplanung, Finanzmanagement Projektcontrolling, Kommunikation). Operative bzw. unternehmerisch geprägte Aufgaben sollen hingegen der RSBNA GmbH übertragen werden (z.B. Vergabe, Steuerung und Abrechnung von Planungs- und Bauaufträgen, Steuerung von Vorhabenträgern sowie ggf. die Vorhabenträgerschaft im BOStrab-Bereich).

Mit Gründung des Zweckverbands ist dem ZV RSBNA ein erstes Aufgabenpaket von den Verbandsmitgliedern übertragen worden. In **§ 2 der Verbandssatzung** sind als Aufgaben zur Erledigung nach § 4 Abs. 1 GKZ dem ZV RSBNA insbesondere zugewiesen:

- Rahmengebende Koordination des Gesamtprojekts
- Grundlegende Planungen
- Fachplanerische Begleitung der Mitglieder
- Vertretung nach außen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Fördermittelverwaltung
- Vorbereitung und Durchführung des Betriebs (Fahrzeuge, Werkstatt, Instandhaltung)

Bereits in der Gründungsphase des ZV RSBNA wurden Vorkehrungen getroffen, um zu einem späteren Zeitpunkt darüber entscheiden zu können, ob eine **Übertragung weiterer Aufgaben** im Zusammenhang mit der Umsetzung der Regional-Stadtbahn (insbesondere das Management streckenbezogener Infrastrukturausbauten und die Eigenschaft als zuständige Behörde für die Regional-Stadtbahn) von den Verbandsmitgliedern auf den ZV RSBNA stattfinden soll (sog. „Stufe 2“) (siehe u.a. die Gründungsdrucksachen der Verbandsmitglieder sowie DS 2019-6). Als Meilensteine für eine Prüfung zur Umsetzung der Stufe 2 wurden insbesondere das Fortschreiten der streckenbezogenen Planungen, der Beschluss eines Finanzierungsschlüssels zur Regional-Stadtbahn sowie die Gründung der RSBNA GmbH benannt.

Sowohl die Grundzüge des Finanzierungsschlüssels (DS 2021-4) als auch die Gründung der RSBNA GmbH (DS 2021-6) konnten im Jahr 2021 zwischen den Verbandsmitgliedern abgestimmt und durch die Verbandsversammlung beschlossen werden. Im Bereich Planung und Bau sind ebenfalls **deutliche Fortschritte** auf dem Weg zur Umsetzung des Gesamtvorhabens zu verzeichnen, auf deren Grundlage Ende 2022 die Einreichung des Rahmenantrags über die Aufnahme der Regional-Stadtbahn in das GVFG-Bundesprogramm beschlossen wurde (DS 2022-5). im Ermstal und im Ammertal wurde im Dezember 2022 der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Für Talgangbahn, Obere Neckarbahn sowie einen Teil der „Gomaringer Spange“ wurden 2022 die jeweiligen Vorplanungen abgeschlossen; auf der Zollern-Alb-Bahn laufen die entsprechenden Arbeiten der Vorplanung auf der kompletten Streckenlänge. Im Raum Reutlingen wurden bei der Identifizierung von aussichtsreichen Trassenvarianten auf der Gomaringer Spange große Fortschritte erzielt, sodass dort – wie auch im Echaztal – auf Basis

der besonders aussichtsreichen Varianten 2023 in die Vorplanung eingestiegen werden kann. Damit befindet sich ein Großteil des insgesamt 198 km langen Netzes der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in der konkreten streckenbezogenen Planung bzw. Umsetzung (siehe Abbildung 1). Parallel findet eine umfassende frühe Bürgerbeteiligung statt, um das Projekt noch besser in der Bevölkerung zu verankern.

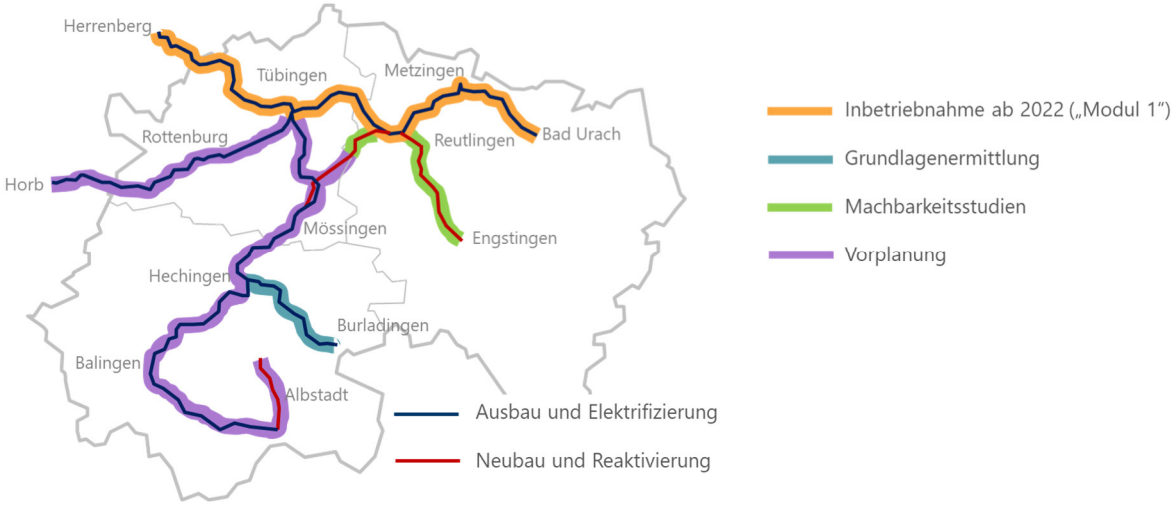


*Abbildung 1: Planungsstand RSBNA-Strecken Januar 2023*

Mit dem Fortschreiten der Planungen hat die **Komplexität der Vergabe und Steuerung von Planungsaufträgen** für die Regional-Stadtbahn spürbar zugenommen. Diese gesteigerte Komplexität resultiert insbesondere aus

- der zunehmenden technischen Spezifität der Planungen (Bearbeitung spezieller eisenbahn- und straßenbahntechnischer Fragestellungen),
- der Sinnhaftigkeit, längere Gesamtstrecken gemarkungsübergreifend zu planen und umzusetzen (z.B. Gomaringer Spange, Zollern-Alb-Bahn),
- engen Abhängigkeiten zwischen Infrastrukturplanung und Fahrzeug (Auslegung der Infrastruktur auf die Fahrzeugmerkmale der RSBNA),
- der Notwendigkeit, die Planung spätestens ab der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) durch die späteren Infrastrukturbetreiber gemeinsam mit dem Zweckverband und den Belegenheitskommunen zu gestalten und zu steuern,
- dem Wunsch, den 2021 beschlossenen Finanzierungsschlüssel auch zeitnah anzuwenden, und zwar sowohl auf die Rückverrechnung bereits umgesetzter Teile der Regional-Stadtbahn (insbesondere Modul 1), aber auch auf die laufenden Planungsaufträge (z.B. Vorplanungen, Planungsvereinbarungen mit Vorhabenträgern).

Vor diesem Hintergrund und ausgehend von den Erkenntnissen aus der von der Verbandsversammlung am 28.07.2021 eingerichteten Arbeitsgruppe „Recht und Umsetzung" zur Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels wurde die Verbandsverwaltung im Sommer 2022 ergänzend mit der **Ausarbeitung eines Umsetzungsmodells für die Stufe 2** sowie der Einholung eines entsprechenden Rechtsgutachtens beauftragt. Ziel dieser Ausarbeitung sollte es sein, denkbare Wege zu einer organisatorischen Weiterentwicklung des ZV RSBNA vor dem Hintergrund der Projektentwicklung zu beleuchten und einen Umsetzungsvorschlag zu erarbeiten, der sowohl die Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels als auch die Umsetzung der Stufe 2 beinhaltet.

## 2. Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels

Zur Erfüllung des entsprechenden Auftrags aus der Verbandsversammlung vom 28.07.2021 (DS 2021-4) wurde ab Oktober 2021 in insgesamt sieben Sitzungen der AG Recht und Umsetzung (auf Ebene der Dezernenten und Amtsleiter) sowie in drei Sitzungen der begleitenden Kämmererrunde bis Mitte 2022 ein konkretes **Modell zur Umsetzung („Operationalisierung") des Finanzierungsschlüssels** erarbeitet.

Das für die RSBNA zur Umsetzung kommende Modell sollte dabei von folgenden **Leitgedanken** geprägt sein:

- Reduzierung der Schnittstellen hin zu einer effizienten und schnellen Umsetzung des Projektes
- Effiziente Durchführbarkeit des zukünftigen Betriebs
- Sicherstellung der Mitbestimmung durch die Verbandsmitglieder über den Zweckverband
- Stärkung des Gedankens, ein gemeinsames Projekt für die Region umzusetzen.

Diese Kriterien erfüllt ein Modell, in welchem **dem ZV RSBNA bzw. der RSBNA GmbH über eine Satzungsänderung nach § 4 Abs. 1 GKZ alle Verrechnungsaufgaben gemäß Finanzierungsschlüssel zur Erledigung übertragen werden („Zweckverbandslösung").**

**Alle Zahlungsströme, die für den Ausgleich gemäß Finanzierungsschlüssel sorgen, verlaufen dabei zwischen Verbandsmitglied und Zweckverband**, und nicht direkt zwischen den Verbandsmitgliedern. Der ZV RSBNA prüft vorab nach einheitlichen Kriterien alle angemeldeten Zahlungsansprüche und stellt diese fest. Er ermittelt anhand der strecken- bzw. linienbezogenen Aufteilung gemäß DS 2021-4, eventuell geschlossener Zusatzvereinbarungen zwischen den Verbandsmitgliedern und unter Berücksichtigung der finanziellen Zuweisungen des Landes gemäß §§ 9, 13, 15 ÖPNVG an die Aufgabenträger im ÖPNV für jedes Verbandsmitglied die jahresbezogene Netto-Zahllast (bzw. Rückerstattung) für die Bereiche „Planung und Bau" und „Betrieb" und führt die Verrechnung durch. Damit reduziert sich die Zahl auszugestaltender Mittelflüsse stark und das Prinzip des einheitlichen Ansprechpartners kann umfassend zur Geltung kommen. Dies führt zu einer spürbaren Arbeitserleichterung und Entlastung für alle Verbandsmitglieder.

Die Festschreibung der Zweckverbandslösung erfolgt durch Verankerung der Inhalte des Eckpunktepapiers zum Finanzierungsschlüssel sowie der Verrechnungsgrundsätze (Maßstäbe, Faktoren und Methodik) in der **Verbandssatzung**. Die Beschlussfassung über die Satzungsänderung soll in der zweiten Sitzungsrunde 2023 erfolgen, nachdem Stadt und Landkreis Tübingen Einigkeit über die abschließende Vorgehensweise zur Aufteilung der auf sie entfallenden Kostenanteile erzielt haben.

Bestandteil der Zweckverbandslösung ist es, dass **der ZV RSBNA in der Lage sein muss, Beträge auch zwischenzufinanzieren**, bis ein Zahlungsausgleich durch die Verbandsmitglieder bzw. die Zuwendungsgeber erfolgt ist. Dies kann entweder auf dem Weg der Umlagefinanzierung und/oder durch Kreditaufnahme auf dem Kapitalmarkt erfolgen. Modalitäten und Beträge sind in der Verbandssatzung sowie im Wirtschaftsplan zu verankern.

Ein wesentlicher Teil der auszugleichenden Finanzbeträge entsteht durch die Beauftragung Dritter (insbesondere Gutachtern, Bauunternehmen, Vorhabenträgern, Infrastrukturbetreibern,

Verkehrsunternehmen) mit Planungs-, Bau und Betriebsaufgaben. In der Diskussion der „Zweckverbandslösung" in der AG Recht und Umsetzung, in der Kämmererrunde, im Vorstand des ZV RSBNA und im **beschließenden Ausschuss (03.06.2022, TOP 4 sowie 11.11.2022, TOP 3)** wurde die Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels daher um das Ziel ergänzt, die Umsetzungseffizienz des Gesamtvorhabens Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch eine ergänzende **Übertragung von streckenbezogenen Planungs- und Bauaufgaben sowie der Abwicklung des Verkehrsbetriebs** an den ZV RSBNA weiter zu steigern. Mit dieser Stufe 2 wird dem Haushaltsgrundsatz der Einigkeit von Aufgaben- und Finanzierungskompetenz Rechnung getragen und **eine Lösung entstehen, die nicht nur bei der Finanzierung, sondern auch bei der Aufgabenerledigung die Möglichkeiten des GKZ BW gezielt nutzt** und so zu einer effizienten Projektumsetzung führt.

### 3. Inhalte der Stufe 2

Vor dem Hintergrund der unter den Ziffern 1 und 2 erläuterten Entwicklungen im Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sollen mit der Stufe 2 durch **Anpassung der Verbandssatzung** insbesondere in § 2 die Aufgaben des ZV RSBNA als zuständige Behörde für die PBefG-Verkehre der RSBNA sowie der RSBNA GmbH im Bereich Planung und Bau neu gefasst und in § 14 die Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels verankert werden (siehe Abbildung 2).

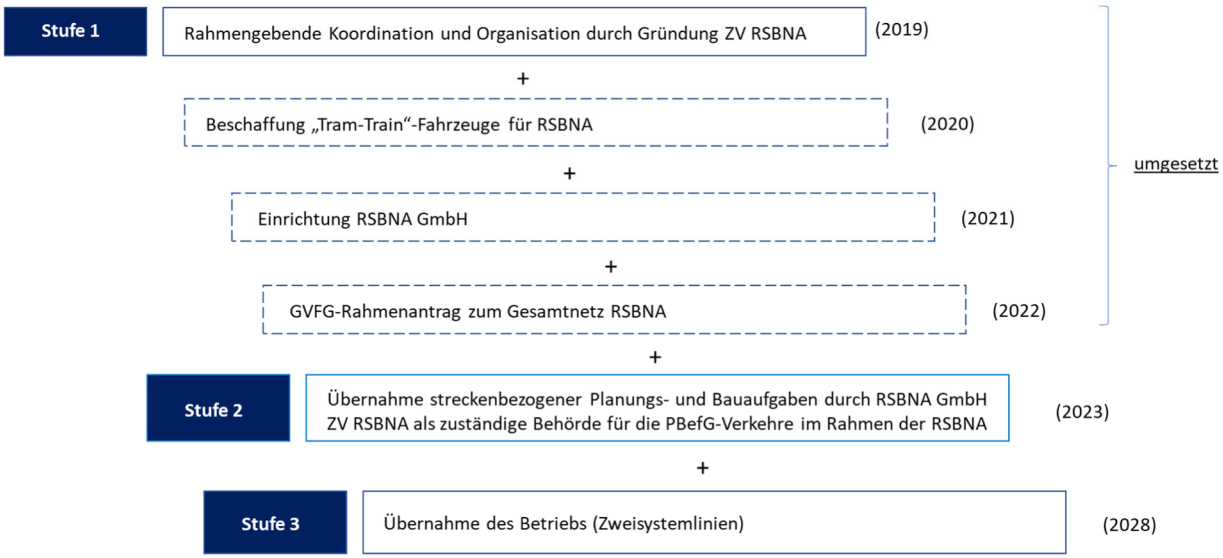


*Abbildung 2: Eingliederung und Inhalte der Stufe 2*

Im Einzelnen umfasst die Realisierung der Stufe 2 über eine Satzungsänderung gemäß DS 2023-3 die Umsetzung der folgenden Bausteine:

1. Umsetzung der Säule 2 des Finanzierungsschlüssels: Übertragung der **Fachplanungsaufgaben nach AEG („Eisenbahn") und PBefG („Straßenbahn")** für Planung und Bau der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (d.h. Vergabe, Steuerung, Abrechnung und Überwachung von streckenbezogenen Planungs- und Bauaufträgen) an den ZV RSBNA bzw. die RSBNA GmbH. Die RSBNA GmbH wird zum zentralen Ansprechpartner für alle Fachplanungsleistungen (d.h. alle dem AEG bzw. der EBO oder dem PBefG bzw. der BOStrab unterliegenden Planungen) rund um die Regional-Stadtbahn. Sie sorgt für die bauliche Umsetzung unter einheitlichen Planungsstandards, die später Voraussetzung für eine stabile und zuverlässige Betriebsabwicklung auf allen Linien der Regional-Stadtbahn sind. Sie übernimmt die Koordination, und zwar unabhängig davon, ob Planungsleistungen direkt beauftragt werden und die RSBNA GmbH insoweit selbst Vorhabenträger

wird oder ob einem dritten Vorhabenträger Zuschüsse gewährt werden, der dann entsprechende Planungen beauftragt. Der beschließende Ausschuss bzw. die Verbandsversammlung des Zweckverbands sowie Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung der RSBNA GmbH werden zu den zentralen Vergabegremien der Regional-Stadtbahn. Die Finanzierung der getätigten Ausgaben erfolgt auf Basis des Wirtschaftsplans des ZV RSBNA nach den Regelungen des Finanzierungsschlüssels durch die Verbandsmitglieder. Der ZV RSBNA setzt auf dieser Grundlage die Höhe der Zahlungen fest und regelt den Zahlungsausgleich. Gewährte Fördermittel des Bundes und des Landes BW insbesondere nach dem GVFG-Bundesprogramm bzw. dem LGVFG werden jeweils berücksichtigt.

2. Umsetzung der Säule 3 des Finanzierungsschlüssels: Verankerung der Aufgaben als **zuständige Behörde** nach der VO (EU) Nr. 1370/2007 (d.h. Ausschreibung, Vergabe, Finanzierung und Steuerung der „kommunalen Anteile" an den RSBNA-Verkehrsverträgen in einer Gruppe von Behörden mit dem Land BW) beim ZV RSBNA. Der ZV RSBNA organisiert gemeinsam mit der NVBW die Verkehrsleistungen der RSBNA über den Abschluss, die Finanzierung und die Abwicklung der entsprechenden Verkehrsverträge. Die Tätigkeit als zuständige Behörde erstreckt sich dabei über das Gesamtnetz, d.h. unabhängig davon, in welchem der drei Landkreise und auf welcher Infrastruktur die Verkehrsleistungen erbracht werden. Für die unter die SPNV-Aufgabenträgerschaft des Landes fallenden Verkehre (inkl. Reaktivierungsstrecken) stellt die NVBW die Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln des Landes sicher. Die Finanzierung der auf die kommunale Seite entfallenden Zugkilometer erfolgt nach den Regelungen des Finanzierungsschlüssels durch die Verbandsmitglieder. Der ZV RSBNA setzt auf dieser Grundlage die Höhe der Zahlungen fest und regelt den Zahlungsausgleich.
3. Konkretisierung der **rahmengebenden Planungsaufgaben des ZV RSBNA**: In seiner Aufgabe als zuständige Behörde stellt der ZV RSBNA zukünftig die ausreichende Verkehrsbedienung auf allen Strecken der RSBNA sicher, die den Regelungen des PBefG unterliegen („Straßenbahnstrecken"). Er stimmt sich hierbei eng mit dem Land Baden-Württemberg als zuständige Behörde für den SPNV (und damit auch für die „Eisenbahnstrecken" der RSBNA) und mit den Verbandsmitgliedern ab. Zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung definiert der ZV RSBNA für die Regional-Stadtbahn in einem eigenen Konzept insbesondere Ziele, Bedienungsstandards sowie Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal. Dieses Konzept wird in den Nahverkehrsplänen der Landkreise jeweils für gültig und für die RSBNA für verbindlich erklärt. Die Aufgabenträgerschaft des Landes für den SPNV (§ 6 Abs. 2 ÖPNVG), der Landkreise für den Busverkehr (§ 6 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG) sowie die Möglichkeit der Gemeinden, Verkehrsleistungen im ÖPNV selbst zu erbringen oder zu fördern (§ 6 Abs. 1 S. 2 ÖPNVG) bleiben unberührt.

Die Übertragung der genannten Aufgaben an den ZV RSBNA bzw. die RSBNA GmbH erfolgt auf dem Weg der Satzungsänderung (siehe DS 2023-3). Dabei bleiben die im GKZ vorgesehenen und bei der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb seit Gründung des Zweckverbands mit Erfolg angewendeten **Einfluss-, Kontroll- und Steuerungsinstrumente der Verbandsmitglieder** über die Verbandsversammlung, den beschließenden Ausschuss und den Vorstand unverändert. Zu wichtigen **Leitentscheidungen** sind – wie in der Vergangenheit bei den Themen „Finanzierungsschlüssel" (DS 2021-4) und „Tram-Train" (DS 2020-1) – Beschlüsse durch die Verbandsmitglieder herbeizuführen. Dies ergibt sich nicht zuletzt aus den jeweiligen Regelungen zu Weisungsbeschlüssen der Verbandsmitglieder in deren Organisationssatzungen.

## 4. Rechtsgutachterliche Beurteilung

Den Prozess zur Umsetzung des Finanzierungsschlüssels und der Stufe 2 hat die **Kanzlei BBG und Partner (Bremen)** begleitet. Das Mandat an BBG wurde auf Beschluss des Vorstands vom 14.07.2022 vergeben, das Gutachten (vorläufige Schlussfassung) am 20.01.2023 vorgelegt.

Die rechtsgutachterliche Beurteilung durch BBG gelangt zu dem Ergebnis, dass die auf der zweiten Projektstufe vorgeschlagene Aufgabenverteilung, d.h. die Stufe 2, **nachvollziehbar, praktikabel, sinnvoll und rechtlich zulässig** ist. Die Übertragung der zusätzlichen Aufgaben an den ZV RSBNA muss im Wege der Satzungsänderung erfolgen, da mit der Stufe 2 gemäß Verbandszweck wesentliche Aufgaben zur Erledigung gem. § 1 Satz 1, § 4 Abs. 1 Satz 1 GKZ an den ZV RSBNA übergehen sollen.

Zu den einzelnen Prüfbausteinen (Erwartungen an die Stufe 2) gelangt BBG zu folgenden Ergebnissen:

1. Dem ZV RSBNA können von seinen Mitgliedern **streckenbezogene Zuständigkeiten für Planung und Bau** der RSBNA übertragen werden, obwohl nicht alle Verbandsmitglieder Gemeinden sind. Eine Kollision mit der gemeindlichen Planungshoheit ist rechtlich sowohl in Bezug auf die Verkehrsrahmenplanung als auch in Bezug auf die Fachplanung ausgeschlossen. Durch die Stufe 2 wird nicht in die Planungskompetenzen der Gemeinden eingegriffen; auch trifft der ZV RSBNA selbst keine Raumnutzungsentscheidungen, sondern setzt lediglich solche um. Die Betriebsanlagen der RSBNA fallen unter das Fachplanungsrecht für Straßen- und Eisenbahnen. Die Maßnahmen für die RSBNA sind daher grundsätzlich nach § 18 AEG (Eisenbahnbereich) bzw. nach § 28 PBefG (Straßenbahnbereich) planfestzustellen. Antragsteller in Planfeststellungsverfahren ist – unabhängig von der Stufe 2 – grundsätzlich der spätere Infrastrukturbetreiber, d.h. das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Eisenbahn) bzw. der Unternehmer (Straßenbahn). Zuständige Genehmigungsbehörde für den Bau der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist das RP Tübingen, sofern es sich nicht um eine Maßnahme der Eisenbahnen des Bundes handelt (d.h. um Maßnahmen der DB Netze). Dann unterliegen die Maßnahmen der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Im Rahmen der Bauleitplanung haben die Gemeinden bei Planungen, die nicht zu den der Fachplanung unterliegenden Betriebsanlagen zählen (z.B. Bahnhofsvorplätze) ggf. erforderliche Baugenehmigungen zu erteilen; hier gilt die kommunale Planungshoheit. Eine frühzeitige strategische Abstimmung zwischen RSBNA und Belegenheitskommune schafft die Voraussetzungen für eine gute operative Abstimmung zwischen Belegenheitskommune und Vorhabenträger.
2. Bei **Weiterentwicklung der Organisationsstruktur** der RSBNA in Richtung einer Konzentration von Kompetenzen beim ZV RSBNA und bei der RSBNA GmbH empfiehlt es sich, strategisch-koordinierende Aufgaben vorrangig an den ZV RSBNA übergehen zu lassen (z.B. Grundsatzplanung, Finanzmanagement nach Finanzierungsschlüssel, Controlling, Kommunikation), operative Aufgaben hingegen der RSBNA GmbH zu übertragen (z.B. Vergabe, Steuerung und Abrechnung von Planungs- und Bauaufträgen, Steuerung von Vorhabenträgern sowie ggf. die Vorhabenträgerschaft im BOStrab-Bereich). Insbesondere operative Aufgaben zum Betrieb der RSBNA, die auf eigene Rechnung durchgeführt werden, sollen als wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb bei der GmbH angesiedelt werden, namentlich die Durchführung des Verkehrsbetriebs mit den Tram-Train-Fahrzeugen, sofern diese nicht in einem späteren wettbewerblichen Verfahren an Dritte

übertragen wird, sowie der Betrieb der Werkstatt mit den zugehörigen Instandhaltungsdienstleistungen, sofern nicht von der RSBNA GmbH an Dritte übertragen. Hoheitliche Aufgaben (Zuständige Behörde, d.h. Organisation, Vergabe und Abgeltung der Verkehrsleistungen) müssen hingegen auf den ZV RSBNA übergehen und dort verankert werden. Diese Aufgaben können nicht an die RSBNA GmbH weiterübertragen werden.

3. Die **Rechte der Verbandsmitglieder** werden insbesondere dadurch gewahrt und gestärkt, dass die Entscheidung über den Umfang der Aufgabenübertragung sowie die Aufgabenteilung zwischen ZV und GmbH in § 2 der Verbandssatzung festgeschrieben sind. Zentrale Entscheidungsgremien für Planung, Bau und Betrieb der RSBNA sind die Verbandsversammlung des ZV RSBNA sowie Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung der RSBNA GmbH, in denen die Verbandsmitglieder jeweils vertreten sind und gemeinsam mindestens die Stimmenmehrheit haben. Die Entscheidung über die Herbeiführung von Weisungsbeschlüssen als Grundlage für Entscheidungen der Verbandsgremien verbleibt bei den Verbandsmitgliedern.
4. Für die **Überleitung von Bestands-/Altverträgen**, die in der Vergangenheit von den Verbandsmitgliedern über Planungsleistungen zur RSBNA abgeschlossen wurden, kommt sowohl eine rechtliche Überleitung im Wege der vollständigen Vertragsübernahme in Betracht, bei welcher der ZV RSBNA im Verhältnis zu den bisherigen Gläubigern an Stelle seiner Verbandsmitglieder Vertragspartei würde, als auch eine bloß wirtschaftliche Vertragsüberleitung. Sie wäre dadurch gekennzeichnet, dass die Verbandsmitglieder im Außenverhältnis zwar Vertragspartei bleiben, der ZV RSBNA ihre daraus resultierenden Verbindlichkeiten im Innenverhältnis jedoch übernimmt. Unabhängig vom Umgang mit Altverträgen ist eine Einbeziehung in den Finanzierungsschlüssel möglich.
5. Es erscheint sinnvoll, dem ZV RSBNA die Aufgabe als **zuständige Behörde** zu übertragen, damit dieser im Rahmen der Umsetzung der RSBNA die Erbringung von Verkehrsleistungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDLA) organisieren und finanzieren darf. Mit der Aufgabenübertragung würde der ZV RSBNA formal die Rolle der zuständigen Behörde gemäß VO (EU) Nr. 1370/2007 übernehmen und damit die Kompetenz zur Vergabe der „kommunalen" RSBNA-Verkehre (alles, was nicht unter den vom Land organisierten SPNV fällt) und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen im Bereich RSBNA erhalten. Eine „Wahlmöglichkeit" durch den ZV RSBNA zwischen einer Eigenerbringung von Verkehrsleistungen durch die RSBNA GmbH (d.h. den Aufbau eines eigenen Straßenbahn-Verkehrsbetriebs) oder der Ausschreibung der Leistungen (ggf. untergliedert in Ausschreibungsbündel) wäre dabei im gesetzlichen Rahmen der VO (EU) Nr. 1370/2007 bzw. der RL 2014/24/EU und 2014/25/EU grundsätzlich gegeben. Die Übertragung der Eigenschaft als zuständige Behörde soll erfolgen als in der Verbandssatzung dokumentierter Betrauungsakt durch die Landkreise zugunsten des ZV RSBNA. Die Betrauung weist gegenüber anderen Lösungen (gemeinsames Agieren der Landkreise als „Gruppe von Behörden") im Sinne einer schlanken Struktur deutliche Vorteile auf, v.a. die Nutzung einer bereits bestehenden Organisation und die einheitliche rechtliche Handlungsfähigkeit im Außenverhältnis. Die Übertragung der Rolle als zuständige Behörde bleibt auf die RSBNA-Verkehre nach PBefG beschränkt, d.h. insbesondere nicht tangiert sind die Rolle der Landkreise als zuständige Behörde für den Busverkehr sowie der SPNV im Auftrag des Landes.
6. Ferner wurde von BBG geprüft, ob dem ZV RSBNA mit der Rolle der zuständigen Behörde zusätzlich auch die **Aufgabenträgerschaft für die RSBNA** übertragen werden

sollte. Rechtlich stünden dem keine grundsätzlichen Hindernisse entgegen. Inhaltlich würden mit dieser Übertragung im Wesentlichen die Verpflichtung zur Aufstellung eines eigenen einheitlichen Nahverkehrsplans für die RSBNA entstehen. Dieser wäre insbesondere mit den Nahverkehrsplänen der Landkreise abzustimmen. Weitere substanzielle Unterschiede gegenüber einem Verbleib der Aufgabenträgerrolle bei den Landkreisen sind nicht erkennbar. Insbesondere wäre die ÖPNV-Finanzierung auch bei einer Übertragung der RSBNA-Aufgabenträgerschaft an den ZV RSBNA weiterhin über die Landkreise zu regeln. Da das ÖPNV-Recht in Baden-Württemberg einem Auseinanderfallen der Rollen als Aufgabenträger und zuständige Behörde nicht entgegensteht, ist die Übertragung der Aufgabenträgereigenschaft auch nicht erforderlich, um den ZV RSBNA zur zuständigen Behörde zu machen.

Zusammenfassend gelangt BBG in der juristischen Prüfung der Umsetzung der Stufe 2 zu dem Ergebnis:

- Die Umsetzung der Stufe 2 auf dem Wege der Satzungsänderung ist nachvollziehbar, praktikabel und sinnvoll.
- Als Aufgaben zur Erledigung gemäß § 4 Abs. 1 GKZ übertragen werden sollten streckenbezogene Planungs- und Bautätigkeiten sowie das Wirken als zuständige Behörde für die RSBNA. Die Aufgaben des ZV RSBNA umfassen auch die Verrechnung der entsprechenden Finanzlasten zwischen den Verbandsmitgliedern nach den Grundsätzen des Finanzierungsschlüssels.
- Die Aufteilung der Aufgaben zwischen ZV RSBNA und RSBNA GmbH soll nach dem Grundsatz der Teilung in hoheitliche oder strategische Aufgaben (ZV) und operatives Geschäft (GmbH) erfolgen.
- Es besteht die Möglichkeit der vollständigen Übernahme der bestehenden „Altverträge" (v.a. Planungsvereinbarungen) durch die RSBNA, um einen sauberen Übergang herbeizuführen.
- Die Mitwirkung der Verbandsmitglieder, Städte und Gremien ist über die Gremien des ZV RSBNA gewährleistet. Ggf. ergehen Weisungsbeschlüsse.
- Es kommt zu keiner Kollision der Planungsaufgaben des ZV RSBNA mit der gemeindlichen Planungshoheit (Bauleitplanung).

**5. Weiterentwicklung der Geschäftsstelle**

Mit der Stufe 2 findet ein **Aufgabenübergang** von den Verbandsmitgliedern auf den ZV RSBNA bzw. die RSBNA GmbH statt. Bei beiden Organisationen sind daher zur Umsetzung der Stufe 2 die erforderlichen Ressourcen und Kapazitäten zu schaffen. Hierfür wird bis 2030 stufenweise ein weiterer Ausbau der Geschäftsstellen erforderlich, um die zusätzlichen Aufgaben abdecken zu können.

Die **Struktur der Geschäftsstellen** von ZV RSBNA und RSBNA GmbH und auch Zahl der Leitungsstellen bleibt dabei unverändert. Sie folgt weiterhin der Darstellung in DS 2021-11. Hingegen sind zusätzliche Kapazitäten v.a. in der Projektbearbeitung erforderlich, um die mit der Übertragung der zusätzlichen Aufgaben anfallenden Themen bearbeiten zu können (siehe Anlage 3).

Der **Ablauf des Personalaufbaus** im Zuge der Stufe 2 folgt den wesentlichen Realisierungsschritten der RSBNA: er ist in zwei Schritten 2023-2025 („Planungsphase") sowie 2026-2030 („Hauptbauphase") vorgesehen. Der Stellenzuwachs wird dabei zusätzlich jeweils über die Laufzeit der Phasen verteilt, um einerseits den Personalaufbau in den Haushalten gut planen und

darstellen zu können und andererseits dennoch die Aufgabenerledigung sicherzustellen. Im Jahr 2023 sollen für den Einstieg in die Stufe 2 zunächst 3,0 ingenieurwissenschaftliche Stellen (inklusive eines Betriebsleiters nach § 8 BOStrab für die RSBNA GmbH) sowie eine Stelle im Bereich Verwaltung/Finanzen ausgeschrieben und besetzt werden. Dies ist erforderlich, um die unter Ziffer 7 beschriebenen laufenden Planungen übernehmen und fortführen sowie weitere Planungsaufträge definieren zu können.

Mit den Planungen zu einem **Haus der Region** in Mössingen, das zukünftig die Geschäftsstellen von Regionalverband und Regional-Stadtbahn beherbergen soll, werden die Voraussetzungen für die Unterbringung der neuen Mitarbeitenden am derzeitigen Standort und damit am heutigen Sitz des ZV RSBNA und der RSBNA GmbH geschaffen.

**6. Finanzmittelbedarf**

Der **geschätzte Finanzmittelbedarf für Planung und Bau der Regional-Stadtbahn bleibt mit der Stufe 2 unverändert** (Säule 2, siehe Anlage 1), da sich der Umfang der erforderlichen Bauleistungen gegenüber einer Realisierung der einzelnen Strecken durch die Verbandsmitglieder nicht ändert. Veränderungen ergeben sich hingegen im Bereich der Planungs- und Gemeinkosten (Säule 1): dem Mehrbedarf für die Zweckverbandsstruktur ist der entfallende Aufwand bei den Verwaltungen der Verbandsmitglieder gegenüberzustellen. Ohne Stufe 2 nicht gegeben wäre insbesondere die Möglichkeit, über die räumliche Zuständigkeit der einzelnen Verbandsmitglieder hinweg Synergien durch die parallele fachliche Betreuung von mehreren streckenbezogenen Vorhaben auch über Landkreisgrenzen hinweg auszuschöpfen und gleichzeitig streckenübergreifend Kapazitäten bei der Projektsteuerung und -überwachung auszugleichen.

Im Wirtschaftsplan ist festzulegen, in welchem Umfang die jährlichen Ausgaben für Planung und Bau kreditfinanziert oder über eine (ggf. kreditfinanzierte) Investitionsumlage durch die Verbandsmitglieder gedeckt werden. Bei Finanzierung über Kommunal- und Kassenkredite beim ZV RSBNA oder RSBNA GmbH sind Zins und Tilgung bei der Festlegung der Umlage zu berücksichtigen.

Einsparungen ergeben sich durch die Stufe 2 auch bei den **kommunalen Ausgaben für den Betrieb der Regional-Stadtbahn** (Säule 3, siehe Anlage 2). Durch die Verankerung der Aufgabe als zuständige Behörde beim ZV RSBNA sowie die Option zur Inhouse-Vergabe des Verkehrsbetriebs auf den Zweisystemlinien („Tram-Train") an die RSBNA GmbH ergeben sich auch hier Synergievorteile, da die Aufgaben durch den ZV RSBNA bzw. die RSBNA GmbH jeweils gebündelt für das Gesamtnetz wahrgenommen werden können.

Für **Fahrzeuge und Werkstatt** ist die RSBNA GmbH bereits Vertragspartner des Tram-Train-Herstellers im Rahmen des Instandhaltungs- und Subunternehmervertrags. Durch die Zusammenführung dieser Aufgaben mit Planung und Bau der Strecken sowie später dem Verkehrsbetrieb wird die RSBNA GmbH in die Lage versetzt, auch hier Synergieeffekte bestmöglich auszuschöpfen und das Prinzip der „Regional-Stadtbahn aus einer Hand" in vollem Umfang umzusetzen.

Auch ohne Stufe 2 wird die Geschäftsstelle des ZV RSBNA und der RSBNA GmbH weiterwachsen, um alle **bereits jetzt in der Verbandssatzung übertragenen Aufgaben** wahrnehmen zu können. Die voraussichtliche Entwicklung des Personaltableaus der Geschäftsstelle mit und ohne Realisierung der Stufe 2 ist in Anlage 3 dargestellt.

Mit der Umsetzung der Stufe 2 werden zwei neue Verbandsumlagen eingeführt. Zum einen eine **Verbandsumlage „Planung und Bau"**, in welche die an der Säule 2 des Finanzierungsschlüssels beteiligten Verbandsmitglieder einzahlen. Sie kommt zum Einsatz, um den ZV RSBNA mit der erforderlichen jahresbezogenen Liquidität für die Vergabe von Planungs- und Bauleistungen durch die RSBNA GmbH auszustatten, sofern die Liquidität nicht anderweitig hergestellt werden kann, z.B. über den Kapitalmarkt. Zum anderen wird eine **Verbandsumlage „Betrieb"** eingeführt, welche die Finanzierung der Verpflichtungen aus der Säule 3 des Finanzierungsschlüssels bedient.

Der Wirtschaftsplan 2023 für den ZV RSBNA und der RSBNA GmbH wird über einen Nachtragshaushalt an die Umsetzung der Stufe 2 angepasst. Dieser enthält auch eine Fortschreibung der mittelfristigen Finanzplanung (siehe DS 2023-4).

**7. Alternativen zur Stufe 2**

Alternativ zu einer Umsetzung der Stufe 2 gibt es die Möglichkeit, die dem ZV RSBNA bzw. der RSBNA GmbH in § 2 der Verbandssatzung übertragenen Aufgaben nicht zu verändern. **Die Verbandsmitglieder blieben damit insbesondere zuständig für die weitere Fortführung der streckenbezogenen Planungen**, d.h.

- vergeben und betreuen auch weiterhin alle streckenbezogenen Planungsleistungen und ergänzenden Gutachten,
- finanzieren die Planungs- und Bauleistungen in eigener Verantwortung vor und reichen die Beträge über den ZV RSBNA zur Erstattung gemäß Finanzierungsschlüssel ein,
- identifizieren, fördern und steuern die Vorhabenträger, die in ihrer Eigenschaft als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) bzw. als Unternehmer nach dem PBefG in der Regel spätestens ab der LPH3 die weitere Realisierung der einzelnen Strecken übernehmen.

**Die Verbandsmitglieder würden zudem zuständige Behörde für die kommunalen RSBNA-Verkehrsleistungen**, d.h. die drei Landkreise würden jeweils die kommunalen Anteile an den RSBNA-Verkehren in eigener Verantwortung planen, organisieren, vergeben und finanzieren und sich entsprechend mit dem Land Baden-Württemberg über die als SPNV erbrachten Verkehrsleistungen abstimmen. Inwieweit die Möglichkeit zur Inhouse-Vergabe der Tram-Train-Verkehre an die RSBNA GmbH noch gegeben wäre, oder ob diese Verkehre dann in jedem Fall einem wettbewerblichen Vergabeverfahren unterliegen würden, wäre für diesen Fall noch im Detail zu klären.

Die **Aufgabengebiete des ZV RSBNA und der RSBNA GmbH** blieben im Fall einer Nichtumsetzung der Stufe 2 auch zukünftig auf die heute an den ZV RSBNA bzw. die RSBNA GmbH übertragenen Aufgaben gemäß § 2 der Verbandssatzung begrenzt. Die Fortschreibung des Aufgabenumfangs der Geschäftsstelle und damit auch die strukturelle Entwicklung der Geschäftsstelle folgt dem Szenario „ohne Stufe 2" in Anlage 3.

**Anlagen:**

Anlage 1: Finanzmittelbedarfsschätzung Planung und Bau
Anlage 2: Finanzmittelbedarfsschätzung Betrieb
Anlage 3: Personaltableau

| in Mio. € | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtinvestition (Planung und Bau) | 21,5 | 24,3 | 26,3 | 12,7 | 18,2 | 102,6 | 205,7 | 295,9 | 226,0 | 133,4 | 99,8 | 88,9 | 80,7 | 16,6 | 6,9 | **1.359,6** |
| - davon GVFG-gefördert | 14,8 | 16,7 | 18,2 | 8,9 | 14,3 | 85,8 | 171,5 | 248,4 | 191,2 | 113,2 | 84,3 | 75,5 | 69,9 | 14,1 | 5,9 | **1.132,5** |
| - davon Bundesanteil | 6,9 | 7,8 | 8,4 | 4,1 | 10,3 | 70,6 | 142,1 | 207,3 | 161,0 | 94,7 | 69,2 | 62,4 | 60,3 | 11,6 | 4,9 | **921,5** |
| - davon Landesanteil | 7,9 | 8,9 | 9,8 | 4,8 | 4,0 | 15,2 | 29,4 | 41,1 | 30,2 | 18,5 | 15,1 | 13,1 | 9,6 | 2,5 | 1,0 | **211,1** |

**Landkreis Reutlingen**

| | Modul 1 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtinvestition | 44,5 | 6,0 | 7,5 | 7,0 | 2,2 | 4,1 | 20,6 | 68,8 | 89,6 | 61,6 | 29,2 | 15,4 | 10,8 | 9,2 | 1,9 | 0,8 | 379,1 |
| dv. kommunaler Anteil | 5,8 | 2,0 | 2,5 | 2,3 | 0,7 | 0,9 | 3,7 | 11,7 | 15,1 | 9,8 | 4,5 | 2,5 | 1,7 | 1,2 | 0,3 | 0,1 | 64,7 |

**Landkreis Tübingen**

| | Modul 1 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtinvestition | 44,8 | 6,2 | 6,2 | 6,6 | 3,4 | 6,7 | 38,0 | 57,4 | 76,9 | 59,1 | 34,1 | 26,6 | 23,7 | 21,7 | 4,5 | 1,9 | 417,7 |
| dv. kommunaler Anteil | 5,7 | 1,9 | 1,9 | 2,0 | 1,0 | 1,4 | 6,3 | 9,6 | 12,3 | 9,1 | 5,2 | 4,1 | 3,6 | 2,9 | 0,7 | 0,3 | 68,0 |

**Zollernalbkreis**

| | Modul 1 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtinvestition | 10,8 | 5,6 | 6,1 | 8,4 | 5,2 | 4,4 | 24,9 | 39,4 | 73,8 | 65,1 | 49,8 | 43,1 | 42,2 | 38,9 | 8,0 | 3,3 | 429,0 |
| dv. kommunaler Anteil | 1,4 | 1,6 | 1,8 | 2,5 | 1,5 | 0,9 | 3,5 | 6,1 | 10,8 | 9,6 | 7,4 | 6,6 | 6,3 | 5,2 | 1,2 | 0,5 | 67,0 |

**Stadt Reutlingen**

| | Modul 1 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtinvestition | 3,7 | 1,8 | 2,1 | 2,0 | 0,5 | 1,8 | 8,5 | 22,5 | 27,2 | 17,6 | 7,1 | 2,9 | 1,4 | 1,0 | 0,2 | 0,1 | 100,4 |
| dv. kommunaler Anteil | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,2 | 0,4 | 1,6 | 3,9 | 4,7 | 2,9 | 1,1 | 0,5 | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 18,2 |

**Stadt Tübingen**

| | Modul 1 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtinvestition | 43,5 | 1,9 | 2,4 | 2,3 | 1,3 | 1,3 | 10,6 | 17,6 | 28,4 | 22,7 | 13,3 | 11,8 | 10,7 | 10,0 | 2,0 | 0,9 | 180,8 |
| dv. kommunaler Anteil | 5,8 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,4 | 0,3 | 1,7 | 3,0 | 4,6 | 3,4 | 2,1 | 1,8 | 1,6 | 1,3 | 0,3 | 0,1 | 28,5 |

Basis: Finanzierungsschlüssel inkl. Regelung zwischen Stadt und LK Reutlingen, Preisstand 2016

**<u>Anlage 2</u> zu DS-2023-01:**

## Finanzmittelbedarfsschätzung Betrieb

| in Mio. € | bis 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 ff. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Szenario A: Gesamtkosten** | 0,0 | 0,0 | 1,6 | 14,8 | 20,9 | 20,9 | 20,9 | 32,4 | 32,4 | 32,4 | 32,4 |
| **Szenario A: davon kommunal** | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 2,9 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| **Szenario B: Gesamtkosten** | 0,0 | 0,0 | 1,8 | 20,9 | 29,5 | 29,5 | 29,5 | 47,8 | 47,8 | 47,8 | 47,8 |
| **Szenario B: davon kommunal** | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 2,8 | 5,6 | 5,6 | 5,6 | 11,5 | 11,5 | 11,5 | 11,5 |

| *Landkreis Reutlingen* | bis 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 ff. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Szenario A** | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 2,7 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 |
| **Szenario B** | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 |

| *Stadt Reutlingen* | bis 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 ff. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Szenario A** | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 |
| **Szenario B** | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |

| *Landkreis Tübingen* | bis 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 ff. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Szenario A** | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 3,6 | 3,6 | 3,6 | 3,6 |
| **Szenario B** | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 4,2 |

| *Stadt Tübingen* | bis 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 ff. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Szenario A** | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 |
| **Szenario B** | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 |

| *Zollernalbkreis* | bis 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 ff. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Szenario A** | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 |
| **Szenario B** | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 |

Basis: Finanzierungsschlüssel inkl. Regelung zwischen Stadt und LK Reutlingen, Preisstand 2016

## <u>Anlage 3</u> zu DS-2023-01:

## Personaltableau

| **Stufenweise Entwicklung Anzahl Stellen bis 2030 mit Realisierung der Stufe 2** *(in Klammern: ohne Stufe 2)* | | **Neu hinzukommende Aufgaben (insbesondere) **** |
|---|---|---|
| **Geschäfts-führung** | 2023-2030: +0,0 *(+0,0)* | ▪ Keine Veränderung |
| **Betriebsleiter** | 2023-2025: +1,0 *(+1,0)*<br>2026-2030: +0,0 *(+0,0)* | ▪ Vorgeschrieben nach BOStrab und EBO; spätestens mit Antragstellung für Werkstattbau nach PBefG zwingend erforderlich |
| **Werkstatt, Fahrzeug** | 2023-2025: +3,0 *(+3,0)*<br>2026-2030: +2,0 *(+2,0)* | ▪ Projektsteuerung Werkstattbau (geschätzter Aufwand: wie Projektsteuerung einer Einzelstrecke)<br>▪ Begleitung der Inbetriebnahme der Fahrzeuge (Zulassung und Abnahme nach EBO und BOStrab)<br>▪ Aufbau Instandhaltungsmanagement Fahrzeuge |
| **Angebot, Betrieb *** | 2023-2025: +4,0 *(+4,0)*<br>2026-2030: +3,0 *(+0,0)* | ▪ Konzipierung und Gestaltung der Bau- und Inbetriebnahme-Phasen<br>▪ Aufbau/Vorbereitung von Leitstelle und Kundeninformation<br>▪ Koordination mit Landkreisen und Gemeinden zur Anschlussmobilität<br>▪ <u>Planung, Ausschreibung, Vergabe, Finanzierung und Überwachung der kommunalen RSBNA-Verkehrsverträge</u><br>▪ <u>Organisation und Abrechnung des Betriebs der „Zweisystemlinien" mit dem Land BW</u><br>▪ <u>Begleitung des Landes BW bei Vergabe und Betrieb der EBO-Linien</u> |
| **Infrastruktur *** | 2023-2025: +6,0 *(+2,0)*<br>2026-2030: -3,0 *(+0,0)* | ▪ Fachliche Weiterentwicklung und Begleitung der Infrastrukturplanung<br>▪ Abstimmung und Koordination der Streckenplanungen<br>▪ <u>Steuerung/Koordination der Projektumsetzung und der Vorhabenträger für streckenbezogenen Ausbau und Neubau im EBO- und BOStrab-Bereich (Projektsteuerung)</u><br>▪ <u>Aufbau eines lebenszyklusorientierten Unterhaltungsmanagements für die Infrastruktur</u> |
| **Organisation, Personal, Finanzen, Recht** | 2023-2025: +4,0 *(+4,0)*<br>2026-2030: +1,0 *(+1,0)* | ▪ Abwicklung kommunaler Zuschüsse an die Vorhabenträger (Operationalisierung Finanzierungsschlüssel)<br>▪ <u>Abwicklung von Ausschreibungen und Vergaben</u><br>▪ <u>Abschluss und Verwaltung von Förder- und Realisierungsverträgen</u><br>▪ <u>Begleitung von Planfeststellungsverfahren und Genehmigungsprozessen</u> |

* Flexible Zuordnung von 3,0 Stellen im Zeitraum 2026-2030 zwischen den Bereichen „Infrastruktur" (Bauprojektsteuerung) und „Angebot" (Organisation Verkehrsbetrieb)

** Normalschrift: Mit der Umsetzung der RSBNA verbundene, im Zeitraum ab 2023 neu anzugehende Aufgaben, die in der aktuellen Verbandssatzung dem ZV zugewiesen sind und zukünftig dort aufgebaut und wahrgenommen werden müssen

<u>unterstrichen</u>: Aufgaben bis 2030, die durch die Umsetzung der Stufe 2 dem Zweckverband zusätzlich zugewiesen werden