

Vorlage zu TOP 3 – Bericht zur Entwicklung Gesamtkonzept

Vorstellung Ansätze und Annahme Finanzierungsschlüssel zur Mitfinanzierung von Angebotsausweitungen

Sachstand:

Die Geschäftsstelle hat durch den Vorstand die Aufgabe erhalten für die baden-württembergische Seite neue Finanzierungsschlüssel zur Mitfinanzierung von Angebotsausweitungen über Landesstandard und zur Mitfinanzierung von Infrastrukturausbauten zu entwickeln.

Zur Erarbeitung dieser beiden neuen Finanzierungsschlüssel wurde eine gesonderte Arbeitsgruppe (AG), zusammengesetzt aus Vertretern aller baden-württembergischen Vorstandsverwaltungen, eingesetzt. Zwischen Juni 2020 und Oktober 2021 wurden insgesamt fünf AG-Sitzung (teilweise online) durchgeführt. Dabei wurden durch die AG wesentliche Punkte und Rahmenbedingungen für neue Aufteilungsschlüssel erarbeitet und abgeklärt. Wesentliche Eckpunkte der Arbeit der AG:

- Vorstellung von Finanzierungsschlüsseln aus anderen Regionen
- Einigung in der AG auf die Kriterien für neue regionale Ansätze
- Betrachtung des Nutzerpotenzials und Entwicklung methodischer Ansatz zur Erfassung
- Erarbeitung verschiedener Schlüssel und Gewichtungen
- Anpassungen bezüglich der Ermittlung von Einwohnerzahlen und deren Gewichtung
- Entwicklung von Aufteilungsschlüsseln mit drei Komponenten nach Vorschlägen der beteiligten Verwaltungen
- Reduzierung der zur Diskussion stehenden und konsensfähigen Ansätze

In der AG wurde für die Entwicklung neuer Schlüssel folgende Arbeitsziele definiert:

- ein gesamthafter Ansatz
- Definition eines einheitlichen Schlüssels für Angebotsausweitungen und Infrastrukturausbau

In der AG wurden für einen neuen Aufteilungsschlüssel folgende Rahmenbedingungen und Zielsetzungen festgelegt:

- starke „Nutzen-“ oder „Nutzerorientierung“
- Möglichst einfacher Aufbau
- Verzicht auf die Nutzung von Grundlagen und Daten, die nur schwer zeitlich oder kostenaufwändig verfügbar sind
- Finanzierungsschlüssel für die Angebotsausweitungen: dynamische Anpassung nach festzulegendem Turnus (abhängig von der Datenlage und weiterer Rahmenbedingungen, wie z.B. Verbundentwicklung, Datenverfügbarkeit, Fahrgastzählraten, etc.)
- Finanzierungsschlüssel für den Infrastrukturausbau: einmalige Festlegung

Methodisches Vorgehen

Die Arbeitsgruppe hat sich darauf verständigt Schlüssel mit zwei und drei Bewertungskomponenten zu entwickeln. Eine Komponente stellt dabei der Streckenanteil dar, eine weitere die Nutzerorientierung in Form von gewichteten Einwohnern. Als dritte Komponente wurden verschiedene Korrekturfaktoren untersucht.

Die erste Komponente Streckenanteil stellt den Anteil in Kilometern (km) der jeweiligen Vorstandsgemeinschaft dar.

Eine weitere Komponente bildet das Nutzerpotenzial im Einzugsbereich der Bahnhalte ab. (Wie viele Einwohner können ein verbessertes Angebot im Einzugsbereich der Bahnhalte nutzen?) Dazu werden die Einwohner im Umkreis der jeweiligen Bahnhalte nach folgender, mit der AG abgestimmten, Methode ermittelt und je nach Entfernung zum Bahnhof gewichtet berücksichtigt:

- Ermittlung der Einwohnerzahlen: Mit Hilfe des Zensusatlas 2011 (ZENSUS2011 – Zensusatlas) wurden die Ortslagen im Radius von 1 km, 1 km bis 5 km und 5 km bis 10 km zum jeweiligen Haltepunkt für den Landkreis bzw. Stadtkreis ermittelt und in die Gewichtungskategorien 1-3 eingeteilt, um in einem weiteren Schritt die Einwohnerzahlen zu bestimmen (aktuelle Zahlen wurden den Angaben der jeweiligen Verwaltungen entnommen) und entsprechend (der Gewichtungskategorien 1-3) gewichtet. Im jeweiligen Radius wurden nur die Einwohnerzahlen des jeweiligen Stadtkreises oder Landkreises berücksichtigt (um Doppelungen zu vermeiden).
- Gewichtung der Einwohnerzahlen: Nach Testrechnungen wurde in der AG eine Gewichtung wie folgt festgelegt: 50% bei Einwohner bis 1 km, 20% bei Einwohner von 1 bis 5 km und 10% bei Einwohner von 5 bis 10 km.

Auf Basis dieser Komponenten wurden in Abstimmung mit der AG drei Gruppen von Aufteilungsansätzen erarbeitet. Dabei wurde der bestehende und beschlossene BFO Aufteilungsschlüssel als Referenz in einen Vergleich mit einbezogen (1.):

- Schlüssel mit zwei Komponenten (gewichtete Einwohner und Streckenanteil) in unterschiedlicher Gewichtung zueinander (2.1 bis 2.4)
- Schlüssel mit drei Komponenten (gewichtete Einwohner, Streckenanteil und Solidarbeitrag (Vorschlag LK HDH) oder Korrekturfaktor (Vorschlag LK BC) oder Fläche (Vorschlag Ulm)) ebenfalls in unterschiedlicher Gewichtung (3.1 bis 3.4)
- Zuletzt wurde noch ein Ansatz mit zwei Komponenten und subjektiver Korrektur getestet (gewichtete Einwohner und Ort der Verbesserung (subjektive Korrektur) (4.1))

Insgesamt wurden mit diesen unterschiedlichen Ansätzen und Gewichtungen ca. 10 verschiedene Schlüssel in der AG durchgespielt und diskutiert. In der AG wurden dabei alle erarbeiteten Varianten und Ansätze immer hinsichtlich der Tauglichkeit zur Aufteilung von Angebotsausweitungen und Infrastrukturmitfinanzierungen diskutiert und bewertet. Daraufhin verständigte sich die AG die Ansätze 2.1, 2.2, 2.4, 3.1, 3.2 und 3.4 weiter zu betrachten.

In der AG war man sich zudem einig, dass Schlüssel die Maximal- oder Minimalwerte bei der Verteilung für einzelne Partner ergeben, nicht weiterverfolgt werden sollen. Ziel sollte ein Schlüssel sein, der eine möglichst ausgewogene Verteilung der Lasten bei allen Partnern ergibt.

Unter diesen Prämissen konnte für das Thema Schlüssel für **gemeinsam zu finanzierende Angebotsausweitungen** in Form des **Schlüssels 2.4 ein konsensfähiger Ansatz** herausgearbeitet werden.

Bei dem Thema **gemeinsam zu finanzierende Infrastrukturausbauten** konnte bisher noch keine **Einigigkeit** erzielt werden. Der Schlüssel 2.4 oder auch ein anderer Schlüssel aus der zuletzt diskutierten Auswahl waren hier für alle Beteiligten bisher nicht konsensfähig.

Die Aufteilung auf die verschiedenen Regio S-Bahn Partner ergibt sich je nach Angebotsausweitungsprojekt durch die jeweilige Zusammensetzung der Partner und ihre Anteile an Streckenlänge und gewichteten Einwohnern. Dabei ist die jeweilige Linienlänge des mitzufinanzierenden Verkehrs entscheidend und nicht die gesamte Streckenlänge. Nachfolgende Tabellen zeigen für die verschiedenen Strecken und Angebotsausweitungen Beispielrechnungen auf Basis des in der AG ausgewählten Schlüssels 2.4.

(Beispielrechnungen auf Basis derzeit bekannter Daten (fiktiv 10 € /Zugkilometer (Zkm) unterstellt)

SÜDBAHN I	Kostenberechnung der Mitfinanzierung der Angebotsausweitungen (10 €/Zkm)								Gesamtanteil	
Angebotsausweitungen ab Dez. 2025	Gewichtete Einwohner Streckenabschnitt				Streckenanteil (in km)					
Ulm bis Laupheim-Stadt	Gewichtung	1/2	Betrag	504.725	Gewichtung	1/2	Betrag	504.725		Betrag
Einwohnerschlüssel	Einwohner gewichtet	%	Anteil (in €)		Streckenanteil ** (in km)	%	Anteil (in €)		Gesamtanteil (in %)	Gesamtanteil (in €)
Alb-Donau-Kreis	7.512	13,36%	67.456		9,0	36,00%	181.701		24,68%	249.157
Landkreis Biberach	22.232	39,55%	199.644		7,0	28,00%	141.323		33,78%	340.967
Stadtkreis Ulm	26.462	47,08%	237.625		9,0	36,00%	181.701		41,54%	419.326
Gesamt	56.206	100%	504.725		25	100%	504.725		100%	1.009.450

** Streckenlänge von Ulm bis Laupheim-Stadt unterstellt

SÜDBAHN II Angebotsausweitungen ab Dez. 2025 Laupheim West über Laupheim Stadt nach Biberach-Süd	Kostenberechnung der Mitfinanzierung der Angebotsausweitungen (10 €/Zkm)								Gesamtanteil
	Gewichtete Einwohner Streckenabschnitt				Streckenanlieger nach gleichen Anteilen				
			363.736				363.736		
	Gewichtung	1/2	Betrag		Gewichtung	1/2	Betrag		
	Einwohner gewichtet	%	Anteil (in €)	Strecken- anteil ** (in km)	%	Anteil (in €)	Gesamt- anteil (in %)	Gesamtanteil (in €)	
Alb-Donau-Kreis	7.512	7,03%	25.588	9,0	20,45%	74.401	13,74%	99.989	
Landkreis Biberach	72.806	68,18%	248.008	26,0	59,09%	214.935	63,64%	462.943	
Stadtkreis Ulm	26.462	24,78%	90.140	9,0	20,45%	74.401	22,62%	164.541	
Gesamt	106.779	100%	363.736	44	100%	363.736	100%	727.472	

** Streckenlänge von Ulm bis Biberach-Süd unterstellt

DONAUBAHN		Kostenberechnung der Mitfinanzierung der Angebotsausweitungen (10 €/Zkm)							Gesamtanteil		
Angebotsausweitungen		Gewichtete Einwohner Streckenabschnitt				Streckenanteil (in km)					
Ulm bis Blaubeuren ab Dez. 2022		Gewichtung	1/2	Betrag	326.875	Gewichtung	1/2	Betrag	326.875	Betrag	653.750
Einwohnerschlüssel	Einwohner gewichtet	%		Anteil (in €)	Streckenanteil *** (in km)	%		Anteil (in €)		Gesamtanteil (in %)	Gesamtanteil (in €)
Alb-Donau-Kreis	31.339	45,15%		147.588	12	70,59%		230.735		57,87%	378.323
Stadtkreis Ulm	38.070	54,85%		179.287	5	29,41%		96.140		42,13%	275.427
Gesamt	69.408	100%		326.875	17	100%		326.875		100%	653.750

*** Streckenlänge von Ulm bis Blaubeuren Bhf. unterstellt

DONAUBAHN Angebotsausweitungen Ehingen bis Riedlingen	Kostenberechnung der Mitfinanzierung der Angebotsausweitungen (10 €/Zkm)						Gesamtanteil			
	Gewichtete Einwohner Streckenabschnitt			Streckenanteil (in km)						
	Gewichtung	1/2	Betrag	1.266.965	Gewichtung	1/2	Betrag	1.266.965	Betrag	2.533.930
	Einwohner gewichtet	%	Anteil (in €)	Streckenanteil *** (in km)	%	Anteil (in €)	Gesamtanteil (in %)	Gesamtanteil (in €)		
Einwohnerschlüssel										
Alb-Donau-Kreis	31.009	79,25%	1.004.101	23	74,19%	940.006	76,72%	1.944.107		
Landkreis Biberach	8.118	20,75%	262.864	8	25,81%	326.959	23,28%	589.823		
Gesamt	39.127	100%	1.266.965	31	100%	1.266.965	100%	2.533.930		

*** Streckenlänge von Ehingen bis Riedlingen unterstellt

FILSTALBAHN Angebotsausweitungen Ulm über Beimerstetten nach Geisl.	Kostenberechnung der Mitfinanzierung der Angebotsausweitungen (10 €/Zkm)						Gesamtanteil			
	Gewichtete Einwohner Streckenabschnitt			Streckenanteil (in km)						
	Gewichtung	1/2	Betrag	1.010.350	Gewichtung	1/2	Betrag	1.010.350	Betrag	2.020.700
	Einwohner gewichtet	%	Anteil (in €)	Strecken- anteil *** (in km)	%	Anteil (in €)	Gesamt- anteil (in %)	Gesamtanteil (in €)		
Einwohnerschlüssel										
Alb-Donau-Kreis	19.716	74,10%	748.709	18	66,67%	673.567	70,39%	1.422.275		
Stadtkreis Ulm	6.890	25,90%	261.641	9	33,33%	336.783	29,61%	598.425		
Gesamt	26.606	100%	1.010.350	27	100%	1.010.350	100%	2.020.700		

*** 5 km von Grenze ADK bis Geislingen?

BRENZBAHN Angebotsausweitungen Ulm bis Sontheim (ohne Freistaat)	Kostenberechnung der Mitfinanzierung der Angebotsausweitungen (10 €/Zkm)							Gesamtanteil		
	Gewichtete Einwohner Streckenabschnitt			Streckenanteil (in km)						
	Gewichtung	1/2	Betrag	278.075	Gewichtung	1/2	Betrag	278.075	Betrag	556.150
	Einwohner gewichtet	%	Anteil (in €)	Streckenanteil ** (in km)	%	Anteil (in €)	Gesamtanteil (in %)	Gesamtanteil (in €)		
Einwohnerschlüssel										
Alb-Donau-Kreis	10.745	19,77%	54.969	9,0	40,91%	113.758	30,34%	168.727		
Landkreis Heidenheim	11.853	21,81%	60.641	7,0	31,82%	88.478	26,81%	149.119		
Stadtkreis Ulm	31.756	58,43%	162.465	6,0	27,27%	75.839	42,85%	238.304		
Gesamt	54.354	100%	278.075	22	100%	278.075	100%	556.150		

** Streckenlänge von Ulm bis Sontheim unterstellt (ohne die anfallenden Zkm im LK NU, ohne gew. Einwohner und Streckenkilometer (8 km) im LK NU)

Zusammenfassung der wesentlichen Eckpunkte zu dem erarbeiteten Aufteilungsschlüssel (2.4) zur gemeinsamen Finanzierung von Angebotsausweitungen:

- Der erarbeitete **Finanzierungsschlüssel stellt einen Aufteilungsansatz** dar, ist jedoch noch keine Finanzierungszusage
- **Jede Strecke wird** hinsichtlich Angebotsausweitung **einzel**n betrachtet
- Bei jedem Partner (Vorstand) steht eine **Mitfinanzierung** auch weiterhin unter einem **Gremienvorbehalt**
- Bisher **nur voraussichtliche Kosten** oder derzeit im Planungsprozess ermittelte Kosten **in den Beispielrechnungen** aufgeführt
- Angebotsausweitungen werden bei Umsetzung Projekt- (Strecken-) bezogen „spitz“ berechnet. (Verkehrstage, Fahrzeugeinsatz, etc.)
- **Zeitlich starke Staffelung von mitzufinanzierenden Angebotsausweitungen** (je nach Strecke und Notwendigkeit von Infrastrukturausbaumaßnahmen)
- **Schlüssel soll in einem** noch zu definierenden **Turnus überprüft und ggf. angepasst werden** (Datenlage, Rahmenbedingungen beim Land, etc.)

Weiteres Vorgehen (Vorschlag Geschäftsstelle):

Die Arbeitsgruppe und die Geschäftsstelle schlagen dem Vorstand vor, für die Verteilung der Kosten für Angebotsausweitungen in Baden-Württemberg den ausgearbeiteten Ansatz 2.4 bis auf weiteres zu verwenden. Eine genaue Kosten-/Beteiligungsermittlung erfolgt projektbezogen in Abhängigkeit der jeweiligen Konditionen. (tatsächlicher Angebotsumfang, Kosten pro Zugkilometer, Aufteilung zwischen Land und Region, etc.)

Beschluss:

Der Vorstand beschließt die zukünftig regional mitzufinanzierenden Angebotsausweitungen im Regio S-Bahn Projekt bis auf weiteres nach dem Kostenverteilschlüssel 2.4 unter den beteiligten Vorstandsmitgliedern zu verteilen.