

Eckpunktepapier zum weiteren Vorgehen bei der SRB Kiel

Aktualisierung des Zeitplans

Aufgabe	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Finanzierungsvereinbarung und ggf. öffentl. Planungsgesellschaft	■							
Vorentwurf regional - Leistungsphase 1 und 2	■							
Erstellung Leistungsverzeichnis (kommunal) sowie Öffentlichkeitsveranstaltungen	■							
UVS - kommunal und regional	■	■						
Entwurfs- und Genehmigungsplanung kommunal (Leistungsphase 3 und 4)	■	■	■					
Entwurfs- und Genehmigungsplanung regional	■	■	■	■				
Planfeststellungsverfahren	■	■	■	■				
Vergabe der ÖPP-Leistung	■	■	■	■	■			
Verbindliche Förderzusagen Bund und Land	■	■	■	■	■			
Baumaßnahmen im DB-Netz	■	■	■	■	■	■		
Bauplanung und Bauzeit	■	■	■	■	■	■	■	
Vergabe Fahrbetrieb	■	■	■	■	■	■	■	■
Inbetriebnahme	■	■	■	■	■	■	■	■

Der Zeitplan ist nur zu halten, wenn noch im ersten Quartal 2013 mit den Vorbereitungen zu der nächsten Planungsphase begonnen wird.

Kostenentwicklung bei den Investitionskosten

Das Gutachten hat bereits eine Dynamisierung von jährlich 1,5% berücksichtigt. In seinem Schreiben vom 9. November 2012 geht der Gutachter weiterhin davon aus, dass diese Annahme der tatsächlichen Entwicklung entspricht.

Aktualisierung der Standardisierten Bewertung

In seiner E-Mail vom 28. November 2012 geht der Gutachter davon aus, dass es derzeit keine Hinweise gibt, die zu einer wesentlichen Änderung des Kosten-Nutzen-Faktors führen würden. Er empfiehlt daher, keine Fortschreibung der standardisierten Bewertung zu veranlassen, sondern erst, wenn ein gewisser Planungsstand erreicht und der Förderantrag für den Bund vorbereitet wird.

Kostenaufteilung während der Planungs- und Bauphase (2013 bis 2019)

Für die Aufgabenträger (AT) fallen in der Planungs- und Bauphase zunächst nur Kosten für die Planung (2013 bis 2016) an. Die Baukosten im Kern- und Ausbaunetz der SRB werden ab 2017 von der – in einer Ausschreibung zu ermittelnden – privaten Projektgesellschaft finanziert. Daher müssen die AT bis zur Inbetriebnahme keine Baukosten übernehmen, sondern finanzieren diese mit ihren Kostenbeiträgen ab Inbetriebnahme der SRB (2020 ff). In der Bauphase (2017 bis 2019) entstehen für die AT daher nur geringe Kosten für die Begleitung der Baumaßnahmen. Im regionalen Außennetz sollen die Infrastrukturbetreiber die Ausbaumaßnahmen selbst finanzieren, wobei einer 85%ige GVFG-Finanzierung unterstellt wird. Die Restsumme wird durch die jährlichen Trasseneinnahmen refinanziert.

Verteilerschlüssel für die Kosten während der Planungs- und Bauphase

Die Kosten für die nächsten Planungsschritte bis zur Übergabe an die private Projektgesellschaft (Leistungsphasen 1-4, ca. 5.700 T€) würden zwischen den Aufgabenträgern entsprechend der in der Region bzw. in der LHK zu erwartenden Baukosten verteilt:

Aufgabenträger	Anteil
Landeshauptstadt Kiel	84,16%
Land S-H	7,29%
Kreis RD	4,43%
Kreis PLÖ	3,33%
Stadt NMS	0,79%
Summe	100,00%

Darüber hinaus werden Kosten für Personal und die Öffentlichkeitsarbeit anfallen. Diese werden 2013 vermutlich 900 T€ und in den folgenden Jahren jeweils 1.200 T€ betragen. In der Bauphase können die Kosten voraussichtlich auf die Hälfte gekürzt werden. Die Kostenaufteilung erfolgt grundsätzlich nach dem Fahrleistungsschlüssel, wobei unterstellt wird, dass das Land – wie am 12.09.2012 zugesagt – 6,1 Mio. € vom Gesamtdefizit (13,9 Mio. €) und damit einen Anteil von 43,89% übernehmen würde. Dadurch reduzieren sich die Anteile der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der Stadt Neumünster entsprechend:

Aufgabenträger	Anteil
Land S-H	43,89%
Landeshauptstadt Kiel	33,81%
Kreis RD	11,51%
Kreis PLÖ	8,63%
Stadt NMS	2,16%
Summe	100,00%

Diese Aufteilung gilt auch für die einmaligen Kosten der Betriebssimulation (300 T€), der Planungsbegleitung durch die DB AG (300 T€) und der Umweltverträglichkeitsprüfung (300 T€), die voraussichtlich alle in 2013 anfallen werden.

Fortschreibung der Defizitaufteilung der SRB auf den Preisstand 2012

Die Berechnung des Defizits zu realen Preisen (Bild 5-3 auf Seite 47 des Gutachtens) wurde in den folgenden Punkten aktualisiert und damit auf den Preisstand 2012 gebracht:

- Zins und Tilgung bei den ÖPP-Infrastrukturkosten wurden wegen der erhöhten GVFG-Landesförderung (25%) entsprechend reduziert (Kostensenkung).
- Gewinn des SRB-Verkehrsunternehmens (5% der vom Verkehrsunternehmen zu verantwortenden Kostenpositionen = 1,0 Mio. €) wurde berücksichtigt (eindeutige Ausweisung im Sinne des Gesprächs vom 12.09.2013 und Kostensenkung durch Korrektur des Kalkulationsfehlers).
- Anteil des Landes wurde für das Jahr 2009 auf 6,1 Mio. € festgesetzt und mit 1,5% jährlich dynamisiert (keine Kostenveränderung).
- Bei den Fahrgeldeinnahmen wurde die tatsächliche Tarifsteigerung im SH-Tarif bis 2012 berücksichtigt (leichte Absenkung der Einnahmen).
- Bei den Trassen- und Stationspreisen der DB wurde die tatsächliche Kostensteigerung bis 2012 berücksichtigt (leichte Erhöhung der Kosten).
- Energiekosten Fahrzeuge wurden mit 2,5% jährlich dynamisiert (keine Kostenveränderung).
- Alle anderen Positionen wurden mit 1,5% jährlich dynamisiert (keine Kostenveränderung).

Danach ergeben sich für die AT folgende Zahlungen (Preisstand 2012, brutto, real):

Aufgabenträger	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ff *
Landeshauptstadt Kiel	-	4.128	2.005	406	203	203	203	4.794
Land S-H	3.600	-2.014	665	527	263	263	263	6.379
Kreis RD	-	509	222	138	69	69	69	2.031
Kreis PLÖ	-	382	167	104	52	52	52	1.523
Stadt NMS	-	94	41	26	13	13	13	362
Summe	3.600	3.100	3.100	1.200	600	600	600	15.089

Beträge in T€

*Grundsätzlich zahlt das Land bei Verkehrsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Mehrwertsteuer. Daher fällt ab 2020 für die regionalen Verkehrsleistungen der SRB keine Mehrwertsteuer an. Sollte das Land alleiniger Vertragspartner des Verkehrsunternehmens für den Gesamtverkehr der SRB werden, muss evtl. auch für die Verkehrsleistungen im SRB-Kern- und Ausbaunetz keine Mehrwertsteuer berücksichtigt werden. Im „Worst-case“ müsste allerdings für den Kostenanteil der Landeshauptstadt Kiel ab 2020 die Mehrwertsteuer noch hinzugerechnet werden (für das 1. Betriebsjahr = 911 T€)

Dabei müssen die kommunalen Aufgabenträger ggf. die eingesparten Kosten durch den Wegfall von Verkehrsleistungen im Busverkehr und etwaige Kosten für die Anbindung der neuen Stationen (Parkplätze, Fahrradabstellplätze u.ä.) gegenrechnen, so dass das tatsächliche Defizit sich evtl. noch verändern wird.

Die nominalen Kosten werden sich u.a. aufgrund der jährlichen Inflationsrate ändern. Dabei hat der Gutachter insgesamt geringere nominale Kosten errechnet, unter der nicht unrealistischen Annahme, dass die jährliche Steigerung der Tarifeinnahmen höher ist als die jährliche Kostensteigerung.

Vorfinanzierung durch die LVS

Solange die kommunalen Aufgabenträger noch keine Gremienbeschlüsse gefasst haben, wird die LVS (und somit das Land) die Maßnahme vorfinanzieren und die Entwurfsplanung vorbereiten. Dabei geht das Land davon aus, dass spätestens Ende 2013 alle kommunalen Aufgabenträger endgültige positive Gremienbeschlüsse zur Mitfinanzierung der Planungsphase gefasst haben, so dass es in 2014 zu einer Rückzahlung der Vorfinanzierung gem. dem jeweiligen Verteilerschlüssel kommen kann.

Nächste Schritte

Die nächsten Planungsschritte in 2013 sind:

Aufgabe	Beginn in 2013
Gespräche mit dem BMVBS zur Abwicklung der GVFG-Förderung bei ÖPP-Projekten	Februar
Vorbereitung Entwurfsplanung - Erstellung Leistungsverzeichnis (kommunal) sowie Öffentlichkeitsveranstaltungen für Einwohner/innen und TÖB	Februar
Definition der betrieblichen Aufgabenstellung, Betriebssimulation, Planungsvereinbarung mit DB Netz)	Februar
Entwurfs- und Genehmigungsplanung kommunal (Leistungsphase 3 und 4)	Juli
Einbindung der Genehmigungsbehörden für EBO- und BOStrab-Betrieb, damit Planungsparameter frühzeitig festgelegt werden können	Juli
Vorentwurf regional - Leistungsphase 1 + 2	September
UVS - kommunal und regional	September

Parallel müssen die kommunalen Aufgabenträger verbindliche Gremienbeschlüsse zur Mitfinanzierung der Planungsphase herbeiführen. Danach könnten der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen den Aufgabenträgern und die Gründung einer öffentl. Planungsgesellschaft erfolgen.