

## Landeshauptstadt Kiel

## StadtRegionalBahn Kiel

### Aufteilung der Kosten und Erlöse der SRB Kiel auf die beteiligten Aufgabenträger

#### Kurzbericht

##### **Durchführung:**

Spiekermann AG  
Consulting Engineers  
Düsseldorf, August 2012

##### **Bearbeitung:**

Dipl.-Wirt.-Ing. Christoph von Nell  
Dipl.-Geogr. Alexandra Palewicz  
Dipl.-Ing. Thomas Rieger

##### **In Zusammenarbeit mit:**

##### **Bearbeitung:**

Hella Prien, Leiterin ÖPP-Kompetenzzentrum  
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Helge Müller

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Anlass und Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Darstellung der zu verteilenden Kosten</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Aktualisierung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Ermittlung der Erlöse</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Verteilung der finanziellen Lasten der SRB Kiel</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Vorschlag für eine Organisationsform der Planungsgesellschaft als Vorläufer der Projektgesellschaft</b>	<b>11</b>

## 1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Als Basis für die anstehende Entscheidung zur konkreten Planung und Vorbereitung der StadtRegionalBahn (SRB) sowie einer diesbezüglichen Kostenaufteilung unter den möglichen Projektträgern sollen auf Grundlage vorhandener Untersuchungen die Kosten auf den Preisstand 2009 aktualisiert sowie einzelne Aspekte (z.B. Energiekosten für die Fahrzeuge) einer vertieften inhaltlichen Überprüfung unterzogen werden. Unter Verwendung der Überlegungen der Arbeitsgruppe wird ein Ansatz zur Weiterentwicklung des vorliegenden Verteilungsschlüssels angestrebt.

Die Kosten- und Erlösdaten werden auf Basis des Netzes der Standardisierten Bewertung (keine Elektrifizierung der Außenäste) ohne weitere Fortschreibung von Bus- und SPNV-Angeboten oder neuen Siedlungs- und Verkehrsprognosen durch Aktualisierung der Preisstände und der Tarifstruktur für die gesamte SRB ermittelt. Mit Hilfe der daraus gewonnenen Erkenntnisse wird dann ein Vorschlag für einzelne Aufgabenträger vorformuliert.

Die Ermittlung der aus den Kosten und Erlösen der StadtRegionalBahn resultierenden Konsequenzen für die einzelnen Haushalte unter Berücksichtigung der Anpassungen bei den Bus- und SPNV-Angeboten liegt in der Verantwortung der jeweiligen Aufgabenträger.

Abschließend wird ein Vorschlag für eine Organisationsform der Planungsgesellschaft als Vorläufer der Projektgesellschaft aufgezeigt.

## 2 DARSTELLUNG DER ZU VERTEILENDEN KOSTEN

Die Aktualisierung der Investitionen auf den Preisstand 2009 ergibt ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von rd. 382,0 Mio. EUR, wovon rd. 272,0 Mio. EUR für den Fahrweg und rd. 110,0 Mio. EUR für die Fahrzeuge aufzuwenden sind. Die Hochrechnung der Preise der einzelnen Gewerke und der Fahrzeuge erfolgt anhand von Baupreisindizes.

Die entsprechenden Kosten für Ersatzinvestitionen der Anlagen, deren Nutzungsdauer weniger als 30 Jahre beträgt, werden auf Grundlage der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung ermittelt und fließen ebenfalls, neben den Kosten für Erstinvestitionen, in die Berechnungen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (s. Kapitel 3) ein.

Das folgende Bild 2–1 zeigt zusammenfassend die Investitionen für die einzelnen Streckenabschnitte und für die Fahrzeuge der SRB im Preisstand 2000 und 2009.

Investitionen	2000	2009
Kernnetz	<b>90.736</b>	<b>99.251</b>
Ausbaustufen	<b>54.523</b>	<b>59.436</b>
Ausbau DB Suchsdorf - Eckernförde	<b>4.291</b>	<b>4.735</b>
Ausbau DB Kiel - Neumünster	<b>2.720</b>	<b>3.153</b>
Ausbau DB Kiel - Plön	<b>8.500</b>	<b>9.274</b>
Ausbau Wellingdorf - Schönberger Strand	<b>12.307</b>	<b>13.499</b>
Verknüpfung Wellingdorf, SHK-Anteil	<b>355</b>	<b>379</b>
Verknüpfung Wellingdorf, SRB-Anteil	<b>3.557</b>	<b>3.904</b>
Verknüpfung Suchsdorf, DB-Anteil	<b>1.557</b>	<b>1.618</b>
Verknüpfung Suchsdorf, SRB-Anteil	<b>5.538</b>	<b>5.846</b>
Verknüpfung Hbf, DB-Anteil	<b>3.598</b>	<b>3.893</b>
Verknüpfung Hbf, SRB-Anteil	-	-
Anbindung Betriebshof	<b>7.943</b>	<b>8.446</b>
Betriebshof	<b>15.581</b>	<b>18.592</b>
Planungskosten (u.a. PFV)	<b>36.328</b>	<b>39.975</b>
Fahrzeuge	<b>99.750</b>	<b>109.974</b>
<b>Gesamtinvestitionen</b>	<b>347.283</b>	<b>381.976</b>

Baukosten exkl. Planungs- und Vorbereitungskosten

Bild 2–1: Nettoinvestitionen Trasse und Fahrzeuge SRB Kiel [TEUR]

Die Hochrechnung der Kosten für die Unterhaltung der Infrastruktur des Kernnetzes und der Ausbaustufen erfolgt analog der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit einem investitionsbezogenen Ansatz. Die so ermittelten Kosten belaufen sich im Preisstand 2009 auf rd. 2,2 Mio. EUR pro Jahr. Die Unterhaltskosten für die Regionalstrecken werden aus den Trassen- und Stationspreisen ermittelt und belaufen sich im Preisstand 2010 auf rd. 11,4 Mio. EUR pro Jahr. Darin enthalten sind die Unterhaltskosten für die Strecke Wellingdorf-Schönberger Strand in Höhe von ca. 1,1 Mio. EUR.

Die Kosten für den Fahrbetrieb bestehen aus den Unterhaltskosten und den Energiekosten für Fahrzeuge sowie den Kosten für das Fahrpersonal. Die Unterhaltskosten der Fahrzeuge werden anhand der Kostensätze der Verfahrensanleitung zur Standardisierte Bewertung hochgerechnet und betragen im Preisstand 2009 rd. 4,9 Mio. EUR. Die Energiekosten der Fahrzeuge werden sowohl anhand der Kostensätze der Standardisierten Bewertung als auch anhand des Preisindexes des Statistischen Bundesamtes hochgerechnet. Diese ergeben im Preisstand 2009 rd. 2,5 Mio. EUR. Zusammen mit den Kosten für das Fahrpersonal, die rd. 5,4 Mio. EUR betragen, ergibt sich ein Kostenaufwand von rd. 12,7 Mio. EUR pro Jahr für den Fahrbetrieb der SRB.

Einhergehend mit der Anpassung der Berechnungen auf den Preisstand 2009 erfolgt die Ermittlung aller nominalen und realen Kostenbestandteile des Projektes in Planungs-, Bau- und Betriebsphase in Bezug auf das Basisjahr 2009. Die Bauphase endet mit der Inbetriebnahme der gesamten SRB Ende 2019, wenn

das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) als Förderinstrument ausläuft. Das nachfolgende Bild 2–2 zeigt den geplanten Realisierungszeitraum der SRB.

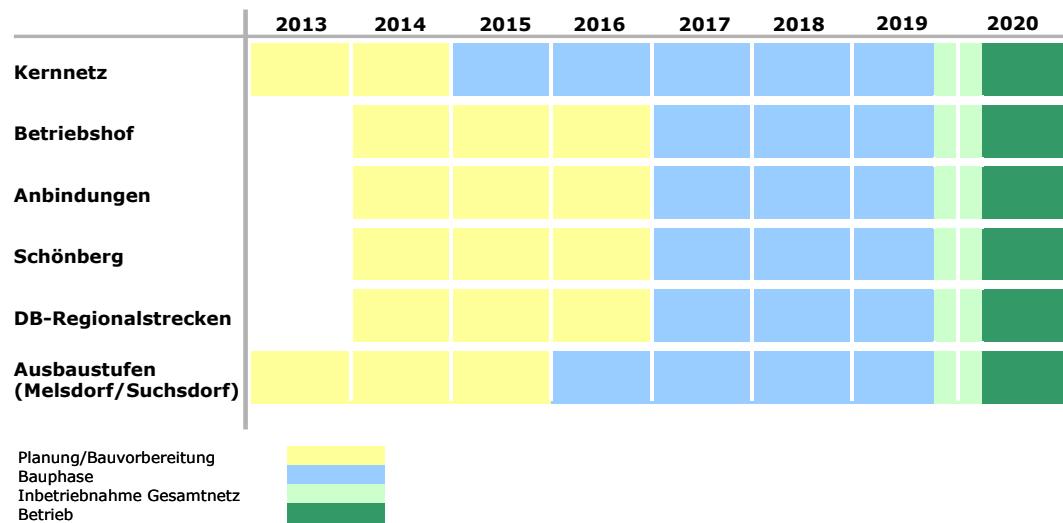


Bild 2–2: Geplanter Realisierungszeitraum

Die so ermittelten Ausgaben fließen in die Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ein.

### 3 AKTUALISIERUNG DER VORLÄUFIGEN WIRTSCHAFTLICHKEITSUNTERSUCHUNG

#### Zielsetzung

Im Jahr 2007 erstellte die Investitionsbank Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft und Verkehr im Auftrag der Stadt Kiel eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Projekt StadtRegionalBahn (SRB) mit dem Ergebnis, dass das Vorhaben im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher umgesetzt werden könnte.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, das Konzept sowie die diesbezügliche Kostenaufteilung unter den Projektträgern auf der Grundlage einer aktualisierten vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Ausgehend von dem Fall ohne Elektrifizierung der Strecken im Kieler Umland wurde für die Berechnungen festgelegt, dass in Bezug auf die Bewertung der Risiken und die Einbindung der GVFG-Fördermittel sowie auch hinsichtlich der steuerlichen Behandlung des Projekts die im Rahmen der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2007 getroffenen Annahmen fort gelten sollen.

Die Ermittlung des aktuellen Kostenstandes erfolgt für die Zwecke der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung abschnittsbezogen sowie differenziert nach Infrastruktur und Fahrzeugen, um eine entsprechende Kostenzuordnung im Rahmen der weiter entwickelten Projektkonzeption zu ermöglichen. Die Kosten für die Streckenabschnitte im Regionalverkehr sind - entgegen dem bisherigen Vorgehen – nicht mehr in der Berechnung der vorläufigen Wirtschaftlichkeit enthalten. Unter der Voraussetzung einer weiterhin als vorteilhaft erachteten ÖPP-Realisierung stellen die aktualisierten Kosten für die ÖPP-Variante (ohne Kosten des Regionalverkehrs) die Basis für die zunehmende Gesamtkosten- und Erlösberechnung für die SRB dar (einschließlich der auf den Regionalverkehr entfallenden Anteile), die die Grundlage für die Verteilung der finanziellen Lasten der SRB bildet.

### **Vorgehensweise**

Die Vorgehensweise bei der Aktualisierung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung orientiert sich – entsprechend der Untersuchung in 2007 - an dem bestehenden Leitfaden der Finanzministerkonferenz aus 2006 („Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“). Maßgeblich ist ein Vergleich aller im Projekt-Lebenszyklus bei der öffentlichen Hand für eine konventionelle Realisierung anfallenden Kosten (konventionelles Referenzprojekt) mit einer ÖPP-Prognose. Die Berechnungsmethodik der bisherigen Untersuchung wurde unverändert übernommen.

Die aktuellen Kostendaten mit Preisstand 2009 wurden durch Spiekermann AG erhoben und in die Berechnungen zur Fortschreibung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung übernommen. Ferner wurde der Projektzeitraum an den aktuellen Planungsstand angepasst.

Die Planungs- und Bauphase umfasst nunmehr den Zeitraum von 2013 bis 2019. Es wird von einer vollständigen Inbetriebnahme zu Beginn des Jahres 2020 ausgegangen und einem sich anschließenden Betriebszeitraum von 30 Jahren.

Wie auch in den bisherigen Berechnungen zur vorläufigen Wirtschaftlichkeit werden alle Kostenbestandteile - ausgehend vom Preisstand 2009 - über den Projektzeitraum hinweg mit den jeweils relevanten Indizes inflationiert. Entsprechend der aktualisierten Kostenstände werden auch die kalkulatorischen Risikokosten und die Höhe der GVFG-Mittel fortgeschrieben.

Eine Besonderheit im Zuge der aktualisierten Berechnungen bilden die erforderlichen Anpassungen der Finanzierungskonditionen sowie die in diesem Zusammenhang angestellten Überlegungen hinsichtlich alternativer Finanzierungsvarianten im Rahmen der ÖPP-Struktur. Hintergrund dieser Überlegungen war die Tatsache, dass im Rahmen der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in 2007 die Projektfinanzierung als die für dieses Projekt angemessen erscheinen-

de Finanzierungsvariante ausgewählt wurde und diese Finanzierungsform aufgrund der Entwicklungen an den Finanz- und Kapitalmärkten in den vergangenen zwei Jahren und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erwägungen aktuell nur bedingt sinnvoll erscheint.

Anstelle einer ÖPP-Variante ohne Finanzierung (Finanzierung durch den/die Projektträger selbst) haben die Betrachtungen ergeben, dass – aus heutiger Sicht – das Modell einer „Forfaitierung“ (Forderungsverkauf mit Einredeverzicht) ebenfalls eine mögliche Alternative darstellt, da sich dabei die Finanzierungskonditionen dem klassischen Kommunalkredit weitgehend annähern können. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass – um die vorgesehene Risikoübertragung an den privaten Betreiber bzw. einen adäquaten diesbezüglichen Kostenansatz zu gewährleisten – die Finanzierungsstruktur weiterhin ein Risikokapital-Element enthalten sollte. In Abstimmung mit den projektbeteiligten Aufgabenträgern wurde daher für die Aktualisierung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ein Forfaitierungsmodell zugrunde gelegt, bei dem der Betreiber – wie auch im Rahmen der bisherigen Projektfinanzierungsstruktur unterstellt – ein Eigenkapital in Höhe von 10 % bereitstellen müsste, so dass nur die verbleibenden 90 % des Finanzierungsbedarfes im Wege eines einredefreien Forderungsverkaufs – und damit abgestellt auf ein kommunales Risiko – finanziert würden.

Hinsichtlich der Fahrzeugbeschaffung wurde – ebenfalls in Abstimmung mit den projektbeteiligten Aufgabenträgern – festgelegt, dass die Einbeziehung in das ÖPP-Modell zunächst offen bleiben soll. Ggf. besteht auch die Möglichkeit einer eigenständigen Beschaffung der Fahrzeuge bzw. der Einbeziehung in die Erbringung der Verkehrsleistung. Die Finanzierungskosten für die Fahrzeuge sind weiterhin Bestandteil der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, allerdings wird hinsichtlich der Finanzierungskonditionen zwischen konventioneller und ÖPP-Beschaffungsvariante nicht mehr differenziert.

Zu den Annahmen bezüglich der Finanzierungskonditionen im Rahmen der Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sei zudem darauf hingewiesen, dass unter Berücksichtigung des historisch niedrigen Zinsniveaus die Höhe der Finanzierungskosten als Bestandteil der Gesamtkosten vor dem Hintergrund künftiger Zinsentwicklungen im Zuge des Fortgangs der Projektrealisierung nur eine vorläufige Aussagekraft besitzt.

## Ergebnisse der Fortschreibung

Die Fortschreibung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ergab auf Basis der oben dargestellten Modalitäten einen barwertigen Vorteil der ÖPP-Variante gegenüber der konventionellen Realisierung in Höhe von **ca. 9 %**. Dabei bleiben mögliche Effizienzen und ein besserer Risikotransfer in Bezug auf die

Fahrzeugbeschaffung - entsprechend der Modifizierung der Projektstruktur – im Rahmen dieser ÖPP-Betrachtung außer Ansatz. Entsprechend der bisherigen Vorgehensweise wurde der Vergleich der prognostizierten Zahlungsströme im gesamten Projektzeitraum („Lebenszyklus“) unter Verwendung der Barwertmethode getroffen.

Die folgenden Tabelle zeigt die nominalen Kosten im ersten vollen Betriebsjahr mit einer Gegenüberstellung der Konventionellen Beschaffungsvariante und der ÖPP-Variante. Ersichtlich ist die Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante von 27,9 Mio. EUR gegenüber jährlichen Kosten von 31,0 Mio. EUR der KBV bezogen auf die jährlichen nominalen Kosten. Das Ergebnis des barwertigen Vergleichs spiegelt sich somit auch in der Betrachtung auf nominaler und jährlicher Basis wieder.

Jährliche nominale Kosten im 1. vollen Betriebsjahr in TEUR		KBV	ÖPP
Finanzierungskosten	Kernnetz	4.844	3.819
	Ausbaustufen	2.896	2.281
	Verknüpfungspunkte	444	358
	Fahrzeuge	7.741	7.741
	Betriebshof	2.629	2.629
Unterhaltungskosten	Kernnetz	1.577	1.262
	Ausbaustufen	1.001	801
	Verknüpfungspunkte	142	113
	Fahrzeuge	6.052	6.052
	Betriebshof	614	491
Sonstige Projektkosten*		3.085	2.353
<b>Gesamtkosten in TEUR</b>		<b>31.025</b>	<b>27.900</b>

\* Sonstige Projektkosten = Transaktionskosten, Umsatzsteuer auf Fahrzeugbeschaffung, zurückbehaltene Risiken bzw. Risikokosten der öffentlichen Hand

Tabelle 3–1: Nominale Kosten im ersten vollen Betriebsjahr 2020 – netto –

#### 4 ERMITTLEMENT DER ERLÖSE

Um die Kosten der SRB Kiel den Einnahmen gegenüber zu stellen, werden die möglichen Erlöse der SRB ermittelt. Die Erlösermittlung basiert auf dem Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) sowie dessen Einnahmenaufteilung. Dieser wird auf das vorhandene VISUM-Modell übertragen und nach SRB Kommunal (Stadtgebiet Kiel) und SRB Regional (außerhalb der Stadt Kiel) ausgewertet. Die Einnahmenaufteilung des SH-Tarifs unterscheidet zwei Arten von Einnahmen:

1. Einnahmen aus Fahrten innerhalb einer Tarifzone (Binnenfahrten) und
2. Einnahmen aus Fahrten über die Tarifzonengrenze hinweg.

Die Erlöse aus den Binnenfahrten werden prozentual nach der gefahrenen Leistung in der jeweiligen Tarifzone auf die bedienenden Verkehrsunternehmen aufgeteilt. In der Tarifzone 4000 (Kiel) leistet die SRB Kiel beispielsweise 40% der Gesamtfahrleistung der Tarifzone. Das ergibt ein Gesamterlös von rd. 19,3 Mio. EUR pro Jahr.

Bei den Einnahmen der Fahrten über Tarifzonengrenzen hinweg wird unterschieden nach Erlösen aus den Hauptläufen und den Vor- und/oder Nachläufen. Ein Vor- bzw. Nachlauf wird dann ermittelt, wenn in der jeweiligen Start- bzw. Endtarifzone eine Übersteigerquote der Fahrgäste und der entsprechende Durchtarifierungsbetrag durch die Regelungen zum SH-Tarif festgelegt sind. Für die SRB ergibt sich hier ein Betrag von rd. 0,2 Mio. EUR pro Jahr. Der Erlös aus den Hauptläufen wird aus dem entsprechenden mittleren Erlös der Fahrt abzüglich des Vor- und/oder Nachlaufbetrages ermittelt und wird dann gemäß der festgesetzten Entfernung zwischen den Tarifzonen auf die entsprechenden Verkehrsunternehmen aufgeteilt, sofern die Fahrt mit mehreren Verkehrsmitteln erfolgt. Für die SRB bedeutet das Erlöse aus Hauptläufen von rd. 19,4 Mio. EUR pro Jahr.

Insgesamt summieren sich die Erlöse der SRB im Preisstand 2009 auf rd. 39,0 Mio. EUR pro Jahr. Davon entfällt auf den kommunalen Teil der Betrag von 20,5 Mio. EUR pro Jahr und auf den regionalen Teil ein Betrag von 18,5 Mio. EUR pro Jahr.

Bei der Abbildung der Fahrgeldeinnahmen sind nachfragebedingte Dynamisierungen zu berücksichtigen, da in den ersten Jahren nach Inbetriebnahme eines Vorhabens mit einer sukzessiven Annahme des Angebotes durch die Fahrgäste zu rechnen ist (Einschwungphase). Die Berechnung der Einnahmen erfolgt daher auf Basis der Nachfrageprognose für den sog. eingeschwungenen Zustand. In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird davon ausgegangen, dass im Mitfall der eingeschwungene Zustand erst im dritten Jahr nach Inbetriebnahme erreicht wird. Ausgehend von den errechneten Gesamteinnahmen sind im ersten Jahr nach Inbetriebnahme 70% der gegenüber dem Ohnefall erzielten Mehreinnahmen anzusetzen, im zweiten Jahr 90%. Die nachfolgende Tabelle 4–1 zeigt die Einnahmen in den ersten drei Betriebsjahren.

	2020	2021	2022	Durchschnittserlös pro Jahr (30 Jahre)
<b>real</b> (ohne 1% bis 2014)	37.590	38.500	38.955	38.894
<b>nominal</b>	52.996	55.284	57.176	80.935

Tabelle 4–1: Erlösberechnung für die ersten drei Betriebsjahre [TEUR]

## 5 VERTEILUNG DER FINANZIELLEN LASTEN DER SRB KIEL

Sowohl die Ausgaben als auch die Einnahmen der SRB Kiel fließen in das Modell zur Verteilung der finanziellen Lasten der SRB Kiel ein. Durch die unterschiedlichen Aufgabenträger der SRB und deren Zuständigkeiten erfolgt eine territoriale Aufteilung der SRB in einen kommunalen und einen regionalen Anteil. Die „SRB Kommunal“ (wie auch schon bei der Erlösermittlung) umfasst das Gebiet der Stadt Kiel, wo der Betrieb nach BOStrab durchgeführt wird. Die „SRB Regional“ umfasst das Gebiet außerhalb der Stadt Kiel ab der Verknüpfungsstelle. Die Betriebsdurchführung erfolgt in diesem Bereich als SPNV auf Eisenbahnstrecken nach EBO. Diese Trennung der SRB ermöglicht eine genaue Zuordnung der entsprechenden Ausgaben, der Einnahmen sowie auch der Zuständigkeiten der Aufgabenträger.

Das entwickelte Aufteilungsmodell basiert im Kern auf dem Ansatz von zwei komplementären Teilvertragsverträgen, die auf der einen Seite die Ausgaben und Einnahmen der SRB Kommunal und auf der anderen Seite die Ausgaben und Einnahmen der SRB Regional abbilden. Das Ergebnis der jeweiligen Gegenüberstellungen der Kosten und Einnahmen ergibt das Defizit, das von dem jeweiligen Träger beizusteuern ist.

Durch die Einführung der SRB entfallen Regional Bahn-Fahrleistungen auf den SPNV Strecken. Für diese in SRB umgewandelte Fahrleitung bleibt der Träger des SPNV, das Land Schleswig-Holstein, zuständig. Diese Umwandlung beträgt rd. 1.081.500 Fz-km/Jahr. Insgesamt beträgt die Fahrleitung der SRB als SPNV rund 2.358.500 Fz-km/Jahr. Abzüglich der Fahrleitung in Verantwortung des Landes verbleiben rd. 1.277.000 Fz-km/Jahr, für die aufgrund einer deutlichen Verbesserung im Nahverkehr, die umliegenden Kreise Rendsburg-Eckernförde, Plön und Neumünster verantwortlich sind. Insgesamt werden ca. 49% der SRB-Gesamtfahrleitung als SRB Regional durchgeführt. Die restlichen 51% der SRB-Fahrleitung werden dem kommunalen Netz und somit in alleiniger Verantwortung der LH Kiel zugeordnet.

Die aufzuteilenden Kostenblöcke wie Investitionen, Instandhaltung der Infrastruktur, die Betriebskosten und die Overheads können direkt den beiden Teilverträ-

gen zugeordnet werden (vgl. Bild 5–1). Die Investitionen des kommunalen Netzes werden durch eine mögliche PPP-Gesellschaft u.a auch unter Einbeziehung der GVFG-Fördermittel finanziert und zusammen mit den entsprechenden Instandhaltungskosten über den Teilverkehrsvertrag SRB Kommunal in Form einer Bereitstellungsgebühr abgerechnet. Die Investitionen der Regionalstrecken werden durch das Land Schleswig-Holstein direkt finanziert; hierbei können wie bei den Baukosten des kommunalen Netzes GVFG-Mittel des Bundes einbezogen werden. Die Anschaffungskosten für die Fahrzeuge sowie deren Instandhaltung, der Bau und die Unterhaltung des Betriebshofes mit seiner Anbindung und die Kosten für den Fahrbetrieb werden von beiden Gruppen beansprucht und sind deswegen anteilig nach der gefahrenen Fahrleistung (Kommunal 51%, Regional 49%) aufzuteilen.

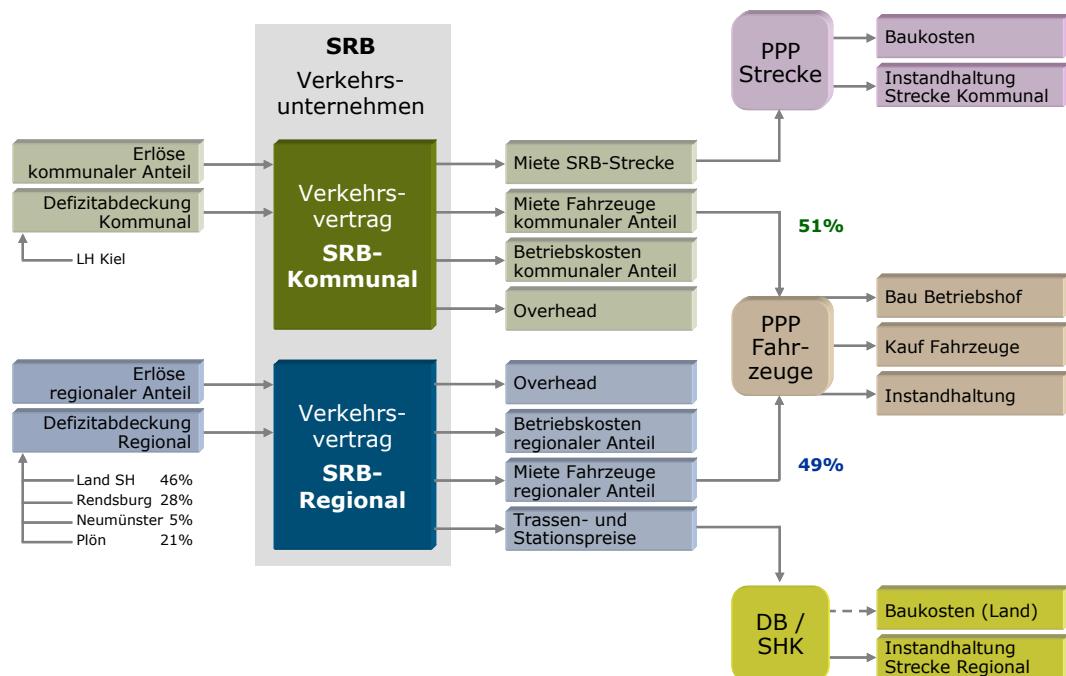


Bild 5–1: Aufteilungsmodell

Das so ermittelte Defizit der SRB Kommunal beträgt im Preisstand 2009 rd. 5,4 Mio. EUR pro Jahr zzgl. derzeit 19% MwSt. und ist von der LH Kiel zu tragen. Das Defizit der SRB Regional beläuft sich auf rd. 9,2 Mio. EUR pro Jahr und ist zu 46% (4,2 Mio. EUR) vom Land Schleswig-Holstein, zu 28% (2,6 Mio. EUR) vom Kreis Rendsburg-Eckernförde, zu 21% (1,9 Mio. EUR) vom Kreis Plön und 5% (0,5 Mio. EUR) vom Kreis Neumünster zu tragen.

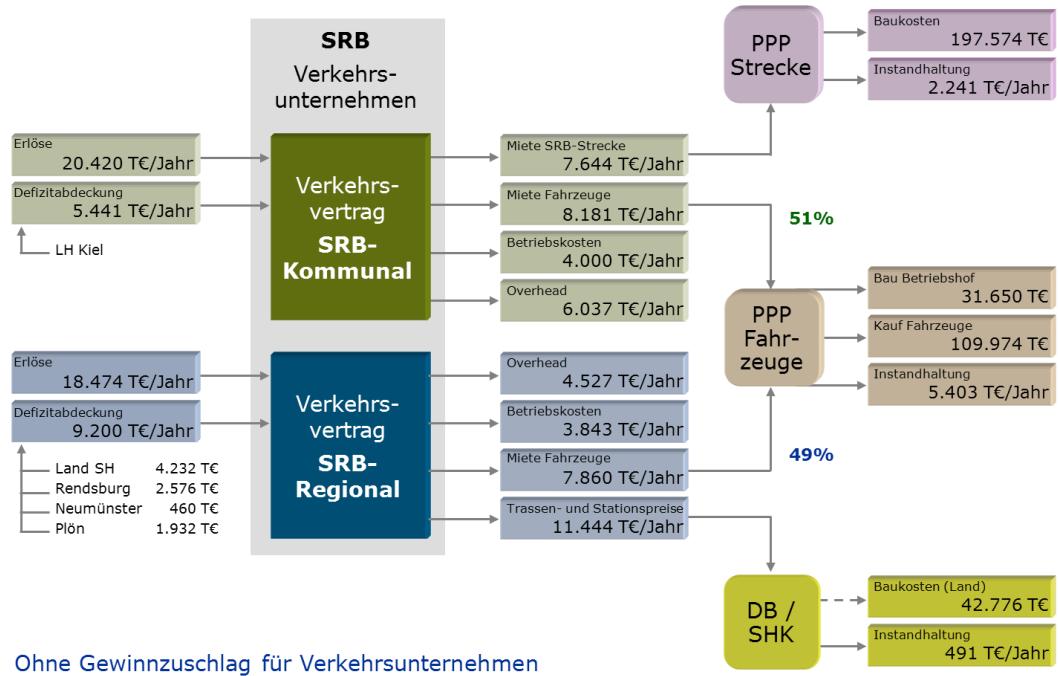


Bild 5–2: Ergebnis Kostenaufteilung  
(Reale Preise, Preisstand 2009, exkl. MwSt.)

Die in die Berechnung einfließenden Größen werden mit unterschiedlichen Preisindizes inflationiert (Ausgaben mit vorwiegend 1,5% und Einnahmen mit 2,6%). Damit ist das Defizit in nominalen Preisen geringer als in realen Preisen.

Die Zahlung des Vertrages wird in nominalen Größen erfolgen. Diese betragen für die LH Kiel rd. 3,3 Mio. EUR/Jahr ohne MwSt., für das Land Schleswig-Holstein 3,6 Mio. EUR/Jahr ohne MwSt., für den Kreis Rendsburg-Eckernförde 2,2 Mio. EUR/Jahr ohne MwSt., für den Kreis Plön 1,7 Mio. EUR/Jahr ohne MwSt. und für den Kreis Neumünster 0,4 Mio. EUR/Jahr ohne MwSt. Hinzu kommen kalkulatorische Gewinne des Verkehrsunternehmens, dessen Höhe sich erst im Ausschreibungswettbewerb klären wird. Ein realistischer Ansatz hierfür liegt bei insgesamt rd. 1,5 Mio. EUR pro Jahr. Mit den Finanzbehörden ist abzustimmen, ob die Ausgleichsbeträge der Aufgabenträger an das Verkehrsunternehmen der Mehrwertsteuer unterliegen.

Durch ein neues System wie die SRB können tatsächlich deutlich mehr Neukunden gewonnen werden, als es mit dem hier angewandten konservativen Verkehrsmodell dargestellt wird. Das hat dementsprechend zur Folge, dass die Einnahmen in einer Größenordnung von rd. 2 bis 4 Mio. EUR pro Jahr höher und das Defizit entsprechend geringer ausfallen werden.

Die beteiligten Aufgabenträger müssen die Anpassungen ihrer ÖPNV- und SPNV-Angebote in die Betrachtungen einbeziehen, um die Auswirkungen der StadtRegionalBahn Kiel auf ihre Haushalte abschließend zu beurteilen.

## **6 VORSCHLAG FÜR EINE ORGANISATIONSFORM DER PLANUNGSGESELLSCHAFT ALS VORLÄUFER DER PROJEKTGESELLSCHAFT**

Zur Realisierung des SRB-Konzeptes wurde im Januar 2009 eine dreiköpfige Projektgruppe bei der LH Kiel gegründet. Diese Projektgruppe ist derzeit die organisatorische Einheit, die sich neben ihren weiteren Aufgabenfeldern um die Weiterführung der Planungen kümmert. Für die Überlegungen zur künftigen Planungsgesellschaft wurde deshalb ein dreiköpfiges Kernteam als „interne“ Basis, analog der jetzigen Projektgruppe, allerdings auf Vollzeitbasis, vorausgesetzt.

Bei zunehmender Planungsintensität wird es, je nach Projektstand /-erfordernis erforderlich werden, dieses Kernteam um weiteres Personal mit unterschiedlichen Qualifikationen in den Planungsprozess zu verstärken. Grundsätzlich existieren dazu zwei Möglichkeiten: Die interne Verstärkung mit qualifiziertem Personal, für regelmäßig zu bearbeitende Arbeitsfelder und/oder der „Zukauf“ externer Leistungen, für sehr spezielle Arbeitsfelder (z.B. Entwurfsplanung) mit begrenzter Bearbeitungsdauer.

Um den Entwicklungsprozess von der jetzt bestehenden „Projektgruppe Stadt-RegionalBahn bei der Stadt Kiel“ bis hin zu einer neuen Organisationsform für eine Planungsgesellschaft darstellen zu können, wurde eine Analyse des künftigen Aufgabenspektrums durchgeführt. Folgende Arbeitsfelder müssen fachtechnisch betreut werden:

- Eigentumsrechtliche Aufgaben,
- Genehmigungsrechtliche Aufgaben,
- Vergaberechtliche Aufgaben,
- Planungsaufgaben,
- Betriebswirtschaftliche Aufgaben,
- Öffentlichkeitsarbeit.

Unter Berücksichtigung des Kernteams, werden insgesamt sechs bis acht Personale mit unterschiedlichen Qualifikationsschwerpunkten für die künftige organisatorische Einheit zur ganzheitlichen Begleitung der SRB Planung benötigt (vgl. Bild 6–1). Dabei ist die Anzahl der Personale und der Zeitpunkt des Einsatzes der Personale vom Umsetzungszeitpunkt der einzelnen Themen abhängig.

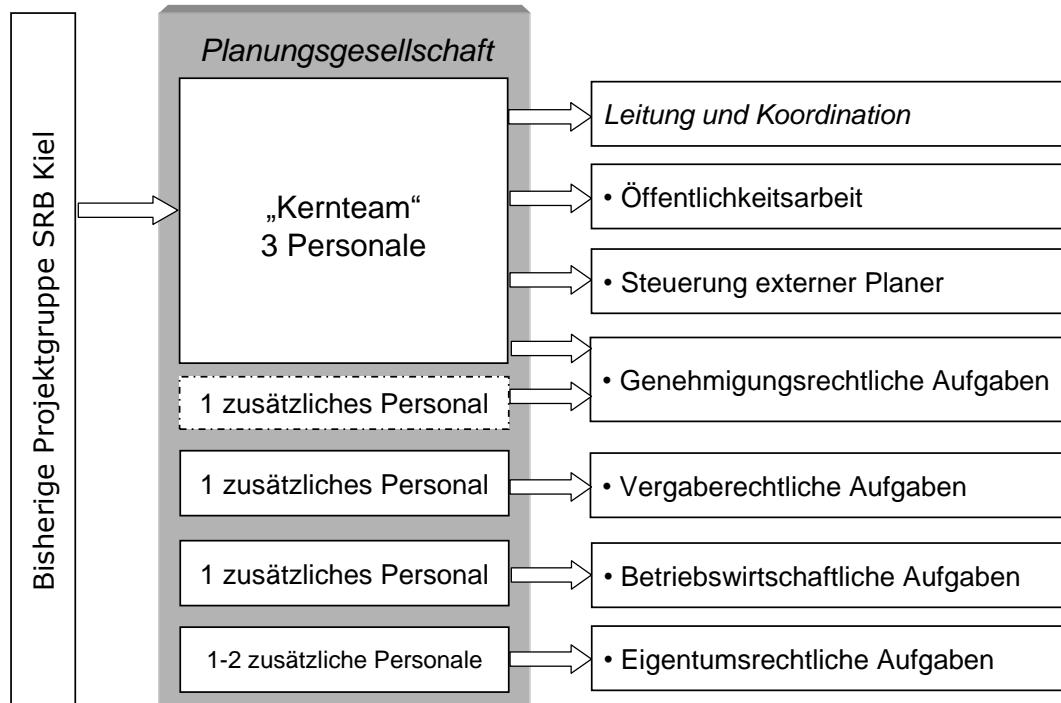


Bild 6–1: Anzahl und Qualifikation der erforderlichen Personale

Für die künftige Planungsgesellschaft SRB Kiel sind folgende organisatorische Varianten denkbar:

- Eigenständige Abteilung bei der Stadt Kiel,
- Eingekaufte Leistung,
- Eigenständige öffentliche Tochtergesellschaft aller Beteiligten.

Die Gründung einer eigenständigen öffentlichen Tochtergesellschaft aller beteiligten Aufgabenträger würde eine angemessene organisatorische Etablierung des Projektes darstellen. Alle beteiligten Aufgabenträger könnten sich entsprechend eines (Kosten-) Teilungsschlüssels in die neue Gesellschaft einbringen.

Eine solche Lösung würde dem Projekt eine hohe Eigenständigkeit, bei nach wie vor gegebener Kontrolle durch die beteiligten Aufgabenträger, bieten. Darüber hinaus wäre durch eine eigenständige Gesellschaft auch die erforderliche Neutralität durch formale Unabhängigkeit von der Stadt Kiel gegeben.

Denkbare Gesellschaftsformen wären z.B.

- GmbH (z.B. Regionalbahn Kassel GmbH),
- Zweckverband (z.B. Zweckverband Großraum Braunschweig).

Welche Gesellschaftsform für die SRB Kiel am besten geeignet ist, muss nunmehr in einem internen Abstimmungsprozess von den projektbeteiligten Aufga-

beträgern geklärt werden. Aufgrund des engen Terminplans zur Realisierung der SRB vor dem Auslaufen des GVFG Ende 2019 muss die Planungsgesellschaft im Zuge der Entscheidung zur konkreten Projektvorbereitung Anfang 2011 gegründet werden.