

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Rat der Stadt Bielefeld</b>	20.03.2014	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **Kosten und Finanzierung der Stadtbahnlinie 5**

#### **Sachverhalt:**

Der Rat der Stadt Bielefeld hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 06.02.2014 beauftragt, die von der Stadt Bielefeld (Stadt und moBiel) zu tragenden Kosten für den Bau der Stadtbahnlinie 5 zu präzisieren sowie Finanzierungsvorstellungen darzulegen.

#### **A. Baukosten für die Stadtbahnlinie 5**

##### **I. Allgemein**

Die Detaillierung der Kostenermittlung eines Bauprojektes steht in Abhängigkeit zum Planungsstand:

- Im Rahmen der *Bedarfsplanung und Voruntersuchung* (Machbarkeit- und Variantenuntersuchung) wird anhand von Bedarfsangaben, Anforderungen und Kostenkennzahlen eine Kostenprognose erstellt.
- Im Rahmen der *Vorplanungen* wird diese detailliert und eine Kostenschätzung erstellt, in der Kostenkennzahlen aus Vergleichsprojekten, absehbare Mehrkosten (z.B. besondere Bauwerke, schwierige Bedingungen, etc.) und Kalkulationszuschläge berücksichtigt werden.
- Erst mit der *Entwurfsplanung* kann eine Kostenberechnung anhand einer Mengenermittlung erfolgen.
- In der *Ausführungsplanung* erfolgt als Grundlage zur Entscheidung zur Umsetzung und zur Vorbereitung der Vergabe sowie zur Ermittlung der endgültigen Fördersumme ein detaillierter Kostenanschlag.

Die Planungen für die Stadtbahnlinie 5 sind derzeit für die einzelnen Streckenabschnitte in unterschiedlichen Planungsphasen.

- Während im Abschnitt Senne bis Sennestadt sowie Kesselbrink bis Radrennbahn die Vorplanung erstellt wird,
- befindet sich die Planung für den Stadtbezirk Heepen im Übergang von den

Voruntersuchungen zur Vorplanung.

- Für den Bereich Innenstadt sind trotz der bereits vorliegenden Machbarkeitsstudien für die Integration einer Stadtbahn noch Voruntersuchungen zur Vorbereitung maßgeblicher grundsätzlicher Entscheidungen erforderlich, u.a. zur Lage und Ausgestaltung der Haltestellen.
- Gleiches gilt für den Streckenabschnitt Adenauerplatz bis Brackwede.

In der Beschlussvorlage zur *Konkretisierung der Linienführung der Stadtbahnlinie 5 (DS 6705)* ist eine Kostenschätzung aufgeführt worden. Ein größerer Detaillierungs- und Genauigkeitsgrad oder gar eine Kostenermittlung ist aufgrund des derzeitigen Planungs- und Abstimmungsstands nicht möglich.

## **II. Kostenschätzung für den Bau der Stadtbahnlinie 5**

### 1. Prämissen

Im Folgenden werden die Kostenschätzungen für die einzelnen Streckenabschnitte aufgeführt. Alle genannten Kosten sind Nettokosten. Bei den Kosten, die von der Stadt Bielefeld zu tragen sind, kann ein Vorsteuerabzug nicht geltend gemacht werden. Deshalb ist zusätzlich die Mehrwertsteuer zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudien Heepen und Sennestadt (*TTK, 2011, 2012*) wurden die Baukosten für die Abschnitte Heepen – Jahnplatz sowie Senne – Sennestadt geschätzt. Diese Baukosten enthalten die Kosten für den originären Stadtbahnbau und berücksichtigen jeweils längen- und breitenbezogene Kostenkennzahlen, punktuelle Mehrkosten durch Sonderbauwerke etc. sowie prozentuale Kostenzuschläge. Nicht enthalten sind Planungskosten sowie Kosten für Grunderwerb.

Als Kalkulationszuschlag für diese Streckenabschnitte werden daher in der Kostenschätzung zusätzliche Kosten in Höhe von rund 20% der Baukosten angesetzt. Diese Mehrkosten berücksichtigen Folgemaßnahmen, die nicht zwingend für den Stadtbahnbau erforderlich sind aber im Zuge der Baumaßnahme sinnvollerweise mit gebaut werden (z.B. Radwegbau und städtebauliche Aufwertung). In den zusätzlichen Kosten sind auch die im aktuellen Planungsstand nicht absehbaren Mehrkosten durch erschwertes Bauen sowie für Grunderwerb oder Leitungsverlegungen enthalten.

Für den Streckenabschnitt Jahnplatz - Adenauerplatz ist aufgrund des aktuellen Planungsstands nur eine Kostenprognose möglich. In dieser wird berücksichtigt, dass im Vergleich zu den übrigen Streckenabschnitten höhere städtebauliche Ansprüche bestehen und sich deshalb ein höherer Kilometerpreis ergeben wird.

Die Kosten für den Bau des Betriebshofs wurden von einem externen Gutachter anhand der erforderlichen Dimensionierung der Anlage sowie Kostenkennzahlen aus vergleichbaren Projekten in anderen Städten abgeschätzt. Dabei wurden auch die Kosten für die Anbindung sowie Kalkulationszuschläge berücksichtigt.

Bei der Kalkulation der Planungskosten wird vorausgesetzt, dass ein erheblicher Anteil der Planung intern durch Mitarbeiter von moBiel und Amt für Verkehr erfolgt.

In der Kalkulation nicht enthalten ist der Umbau der Haltestellen in der Brackweder Hauptstraße. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (PBefG) ist hier ein barrierefreier Ausbau unabhängig von einer Stadtbahnerweiterung erforderlich.

## 2. Kostenübersicht

	Einheitskosten		Gesamtkosten	
<b>1. Streckenabschnitt Heepen – Jahnplatz (Streckenlänge 7,2 km):</b>				
Geschätzte Baukosten (Machbarkeitsstudie)	10,90	Mio. EUR/km	78,50	Mio. EUR
Zuschlag zusätzliche Kosten (~20%)	2,20	Mio. EUR/km	15,70	Mio. EUR
	<u>13,10</u>	<u>Mio. EUR/km</u>	<u>94,20</u>	<u>Mio. EUR</u>
<b>2. Streckenabschnitt Jahnplatz – Adenauerplatz (Streckenlänge 1,1 km):</b>				
Kostenprognose	19,10	Mio. EUR/km	<b>21,00</b>	<b>Mio. EUR</b>
<b>3. Streckenabschnitt Adenauerplatz – Senne:</b>				
Umbau von vier Hochbahnsteigen	Kostenschätzung:		2,00	Mio. EUR
End- und Verknüpfungshaltestelle	Kostenschätzung:		3,00	Mio. EUR
			<u>5,00</u>	<u>Mio. EUR</u>
<b>4. Streckenabschnitt Senne – Sennestadt (Streckenlänge 8,18 km):</b>				
<u>Senne – Stadion (Streckenlänge 6,55 km):</u>				
Geschätzte Baukosten (Machbarkeitsstudie)	6,55	Mio. EUR/km	42,90	Mio. EUR
Zuschlag zusätzliche Kosten (~20%)	1,31	Mio. EUR/km	8,60	Mio. EUR
<u>Stadion – Württemberger Allee (Streckenlänge 1,63 km):</u>				
Kostenschätzung	8,00	Mio. EUR/km	13,00	Mio. EUR
	<u>7,90</u>	<u>Mio. EUR/km</u>	<u>64,50</u>	<u>Mio. EUR</u>
<b>Baukosten der Gesamtstrecke:</b>			<b>185,00</b>	<b>Mio. EUR</b>
Bau des Betriebshofs:			22,00	Mio. EUR
Planungskosten:			<u>10,00</u>	<u>Mio. EUR</u>
<b>Gesamtkosten:</b>			<b>217,00</b>	<b>Mio. EUR</b>

## 3. Kostenverteilung

### a. Zuschüsse

Für die geschätzte Bausumme von 217 Mio. EUR wird insgesamt eine Fördersumme von 156 Mio. EUR erwartet.

Im Falle einer Bewilligung werden durch das GVFG-Bundesprogramm der originäre Stadtbahnbau sowie alle Folgemaßnahmen bezuschusst, die unmittelbar durch den Stadtbahnbau verursacht werden. Der Fördersatz beträgt dabei 90% der förderfähigen Kosten und setzt sich zusammen aus Bundes- und Landesförderung. Unter der Annahme von 95% förderfähigen Kosten ergibt dieses eine durchschnittliche Förderquote von 85%.

Eine geringere Förderquote ergibt sich für die zusätzlichen Maßnahmen, d.h. für Folgemaßnahmen, die zwar im Rahmen des Stadtbahnbaus mit durchgeführt werden aber nicht zwingend für den Stadtbahnbau erforderlich sind. Dies sind z.B. städtebauliche Verbesserungen oder der Bau von Radwegen. Diese werden nicht durch die GVFG-Förderung bezuschusst, sondern es können ergänzend Zuschüsse aus anderen Förderprogrammen (Förderungen des NRW nach §12 ÖPNVG NRW, des Städtebaus oder des Entflechtungsgesetzes) beantragt werden. Der Fördersatz liegt dann bei 65 bis 75%, die förderfähigen Kostenanteile erfahrungsgemäß bei rund 80%. Damit ergibt sich für die zusätzlichen Maßnahmen eine durchschnittliche Förderquote von etwa 52 bis 60%.

Im Gegensatz zum Bau der Strecke können für den Bau des Betriebshofes keine Zuschüsse beantragt werden.

### **b. Eigenanteile**

Der Eigenanteil in Höhe von 63 Mio. EUR wird der zum überwiegenden Teil durch den Vorhabenträger MoBiel GmbH und zum geringeren Teil durch die Stadt Bielefeld aufzubringen sein.

Der Eigenanteil von moBiel besteht aus den Eigenmitteln für den originären Stadtbahnbau, den daraus resultierenden Folgemaßnahmen sowie den Betriebshof. Insgesamt wird der Eigenanteil von moBiel auf 50 Mio. EUR (netto) kalkuliert.

Der Eigenanteil der Stadt Bielefeld ist abhängig von zusätzlich zum Stadtbahnbau vorgesehen Verbesserungen bzw. Ausbaumaßnahmen. Hierzu gehören z.B. Radwegebau und städtebauliche Verbesserungen, die nicht zwingend erforderlich sind, sondern insgesamt einer verkehrlichen Verbesserung dienen. Diese zusätzlichen Maßnahmen werden politisch beschlossen. Auch können beim Bau der Stadtbahn eventuell Synergien genutzt werden, die zu Kosteneinsparungen führen, z.B. bei sowieso erforderlichen Kanalbaumaßnahmen.

Die Stadt Bielefeld trägt die Kosten für diese zusätzlichen Maßnahmen, die nicht unmittelbar durch den Stadtbahnbau begründet sind. Entscheidend für Art und Umfang dieser Maßnahmen sind neben den weiteren Planungs- und Abstimmungsergebnissen insbesondere die politischen Abstimmungsergebnisse. Nach derzeitigem Planungsstand wird der Eigenanteil der Stadt Bielefeld auf 11 Mio. EUR (netto) geschätzt. Dieses entspricht einer Bruttosumme von 13 Mio. EUR, die von der Stadt Bielefeld zu tragen ist, da keine Vorsteuerabzugsberechtigung gegeben ist.

### **c. Anliegerbeiträge**

Grundsätzlich verursachen die mit dem Bau einer Bahntrasse verbundenen Kosten keine Beitragspflichten für die Grundstückseigentümer.

Denkbar ist allerdings, dass die Anlegung einer Bahntrasse Anlass für weitere Straßenbauarbeiten ist. Inwiefern diese weiteren Arbeiten dann Beitragspflichten auslösen, kann erst geprüft werden, wenn die genauen Bauplanungen feststehen. Zurzeit lassen die Planungen noch keine Aussage darüber zu, wie umfangreich in den Straßenraum eingegriffen wird. Im Falle eines Umbaus von Straßen kann etwa eine Beitragspflicht auslösen, wenn die vorhandenen Verkehrsflächen im Zeitpunkt des Umbaus älter als 30 Jahre und tatsächlich in der Bausubstanz verschlissen sind oder mit dem Umbau eine Verbesserung in straßenbau- bzw. verkehrstechnischer Sicht verbunden wäre.

Aussagen zu möglichen Anliegerbeiträgen können nach heutigem Planungsstand noch nicht getroffen werden.

Das Entstehen von Beitragspflichten setzt aber immer voraus, dass zuvor ein entsprechender politischer Beschluss gefasst wird.

## **B. Finanzierung**

### **1. Eigenanteil moBiel (50 Mio. EUR)**

Der Eigenanteil von moBiel für die Baumaßnahmen wird kreditfinanziert, 10 zusätzliche Vamos-Stadtbahnen werden geleast.

Die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme ist dadurch gegeben, dass sich aufgrund der prognostizierten Fahrgastzuwächse der Zuschussbedarf für moBiel insgesamt verringert, also durch den geplanten StadtBahn-Ausbau langfristig eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades eintritt, der derzeit bei 75 % liegt.

Ab 2019, wenn die StadtBahn-Anbindungen geschaffen wurden, könnten bei der realistisch eingeschätzten Fahrgastzunahme von 20 % (11,3 Mio. Fahrgäste/ Jahr mehr im Gesamtnetz) Durchschnittserlöse von 9 Mio. €/ Jahr mehr erzielt werden. Bei einem Abschreibungszeitraum von durchschnittlich 25 Jahren, in denen die Investitionen des Eigenanteils von 50 Mio. € abgeschrieben würde, käme im Durchschnitt eine jährliche Belastung in Höhe von rund 2 Mio. € auf moBiel zu. Die verbleibenden rd. 7 Mio. € aus den Erlösen sind mehr als ausreichend, um die zu erwartenden Kosten aus dem StadtBahn-Betrieb der Linie 5 (Leasing Fahrzeuge, Zinsaufwand und laufende Betriebskosten) decken und darüber hinaus eine zusätzliche Verbesserung des moBiel Ergebnisses erzielen zu können.

Der prognostizierte und als realistisch eingeschätzte Fahrgastzuwachs von 20 % ergibt sich aus den bisherigen Erfahrungen, z.B. aus der Verdoppelung der Fahrgastzahlen seit Beginn des Stadtbahnausbaus in 1990 bis 2009.

Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Erhöhung des Zuschussbedarfs von moBiel – und damit mittelbar eine Belastung des städtischen Haushaltes – langfristig nur in geringfügigem Maße bzw. nicht zu erwarten ist. Positive Ergebnisbeiträge durch die Linie 5 werden – je nach Fahrgastzahlenzuwachs – für die Zeit ab 2022 und 2033 prognostiziert. Sämtliche Kosten für die Infrastruktur, der Leasingaufwand für die Stadtbahnen, der Kapaldienst für den 2. Betriebshof, die Kosten für die Infrastruktur, das Personal etc. werden aufgrund der Fahrgastzahlsteigerungen ab Inbetriebnahme der Linie 5 langfristig gedeckt.

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes tritt bereits ein, wenn die Fahrgastzahlen um mind. 16% (rd. 9 Mio.) steigen. Die Annahme der 16%igen Steigerung ist vorsichtig, wie Erfahrungen aus Bielefeld selbst, aber auch aus anderen Städten zeigen. Realistisch kann von einem Fahrgastzahlenzuwachs von 20% ausgegangen werden, eine optimistische Betrachtung prognostiziert eine Steigerung um 22%. Vor dem Hintergrund des deutlichen Ausbaus der Stadtbahnlinie und der damit eingehenden Stärkung des gesamten Stadtbahnnetzes ist die Annahme deutlich zusätzlicher Fahrgastpotentiale gerechtfertigt.

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung wurde für drei Szenarien entwickelt. Unter der Annahme, dass die Erlöse und die allgemeinen Betriebskostenjährlich um 2% steigen und die allgemeine Fahrgastzahl (ohne Linie 5) um jährlich 1% steigt, ergibt sich folgende Prognose:

- Bei der Variante ohne Linie 5 stagniert der Zuschussbedarf bei rd. 19,5 Mio. EUR, der Kostendeckungsgrad bei rd. 75%.
- Bei der Variante 16% Fahrgastzahlenzuwachs steigt der Zuschussbedarf kurzfristig auf 24,8 Mio. EUR in 2020 und sinkt dann kontinuierlich. Ab 2033 werden positive

Ergebnisbeiträge gegenüber der Nullvariante erwartet, der Zuschussbedarf sinkt unter den heutigen Bedarf. Der Kostendeckungsgrad steigt von 77,3% in 2019 auf rd. 80% in 2030.

- Bei der Variante 20% Fahrgastzahlenzuwachs steigt der Zuschussbedarf kurzfristig auf 23,5 Mio. EUR in 2020 und sinkt dann kontinuierlich (auf 17,8 Mio. EUR in 2030). Ab 2025 werden positive Ergebnisbeiträge gegenüber der Nullvariante erwartet. Der Kostendeckungsgrad steigt von 77,3% in 2019 auf rd. 83% in 2030.
- Bei der Variante 22% Fahrgastzahlenzuwachs steigt der Zuschussbedarf kurzfristig auf 22,9 Mio. EUR in 2020 und sinkt dann kontinuierlich (auf 16,7 Mio. EUR in 2030). Ab 2022 werden positive Ergebnisbeiträge gegenüber der Nullvariante erwartet. Der Kostendeckungsgrad steigt von 77,3% in 2019 auf rd. 84,1% in 2030.

## **2. Eigenanteil Stadt Bielefeld (13 Mio. EUR)**

Von den Gesamtkosten für die Linie 5 unter Berücksichtigung erwartbarer Zuwendungen verbleibt nach heutigem Kenntnisstand ein von der Stadt zu tragender Eigenanteil von 13 Mio. €. Mangels anderer Kenntnisse wird davon ausgegangen, dass es sich dabei um Investitionen handelt. Der Gesamtbetrag von 13 Mio. wäre daher - verteilt auf vermutlich verschiedene Haushaltsjahre - in der investiven Finanzplanung der Stadt Bielefeld abzubilden. Haushaltsrechtlich betrachtet handelt es sich bei dem Bau der Linie 5 um eine freiwillige Leistung.

Ausgehend davon sind haushaltsrechtlich betrachtet mehrere Konstellationen denkbar:

- a. Der Haushalt der Stadt Bielefeld in den betreffenden Haushaltsjahren ist genehmigungsfähig.
- b. Der Haushalt in den jeweiligen Jahren erfüllt nicht die Voraussetzung der Genehmigungsfähigkeit.

### Zu a.

In der Annahme, dass sich die Rechtslage in den nächsten Jahren nicht grundlegend verändert, ist die Bereitstellung von Eigenmitteln bzw. Veranschlagung in der investiven Finanzplanung grundsätzlich dann möglich, sofern das Gebot der Vermeidung einer Nettoneuverschuldung eingehalten wird. Maßstab bzw. Obergrenze für die Kreditaufnahmemöglichkeiten sind die ordentlichen Tilgungen im jeweiligen Haushaltsjahr. Der verfügbare Kreditrahmen ist für nicht rentierliche Maßnahmen des Umweltbetriebes, Maßnahmen des Immobilienservicebetriebes und Maßnahmen des Kernhaushaltes verwendbar. Die Festlegung, welche Maßnahmen jeweils finanziert werden bzw. wofür der Gesamt-Kreditrahmen verwendet wird, ist Bestandteil der jeweiligen Entscheidung zum Haushalt.

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegt bereits ohne Veranschlagung von Mitteln für die Linie 5 für die kommenden Haushaltsjahre das Gesamtvolumen aller bisher bekannten vorgesehenen investiven Maßnahmen jeweils oberhalb des pro Haushaltsjahr verfügbaren maximalen Kreditrahmens. Wie in vergangenen Jahren auch ist deshalb bei jeweiliger Aufstellung des Haushalts eine Entscheidung zu treffen, welche Maßnahmen durchgeführt werden können. Dabei ist u.a. auch der Grad der Pflichtigkeit bzw. Freiwilligkeit im haushaltsrechtlichen Sinne einzelner Maßnahmen zu berücksichtigen.

Die Bereitstellung von Haushaltsmitteln setzt daher voraus, dass von den jetzt bereits bekannten/vorgesehenen Maßnahmen andere zugunsten der Finanzierung des Eigenanteils der Linie 5 aufgegeben bzw. zeitlich „geschoben“ werden.

Um diese Konkurrenz zu anderen Investitionsvorhaben zu vermeiden, ist es denkbar, die Investitionen - wie auch beim Projekt Weser/Lutter-Sanierung – „vor die Klammer“ des Kreditrahmens zu ziehen. Dieser Ansatz ist mit der Bezirksregierung Detmold als Aufsichtsbehörde zu verhandeln. Eine solche Vorgehensweise erscheint vor dem Hintergrund, dass die Errichtung der Linie 5 eine außergewöhnliche Infrastrukturmaßnahme für Bielefeld, mit einem Volumen von insgesamt 217 Mio. EUR und einer enormen Wertschöpfung versehen, angezeigt.

Inwieweit diese Nichteinhaltung des Gebots „Vermeidung Nettoneuverschuldung“ im Zuge der Genehmigung des Gesamthaushalts durch die Aufsichtsbehörde akzeptiert würde, ist derzeit nicht vorherzusagen. Sicher würde bei einer derartigen Abwägung auch die Gesamtsituation des Haushalts eine Rolle spielen. Letztlich obliegt die Beurteilung, ob dies mit den Grundsätzen einer geordneten Haushaltsführung vereinbar sein könnte, der Aufsichtsbehörde.

Zu b.

Für den Fall eines nicht genehmigungsfähigen Haushalts gilt generell die Vorschrift des § 82 GO NRW. Danach können ausschließlich Auszahlungen geleistet werden, zu denen eine rechtliche Verpflichtung besteht oder die für die Weiterführung notwendigen Aufgaben unaufschiebbar sind. Bereits begonnene Maßnahmen dürfen fortgesetzt werden.

Zur Finanzierung der zulässigen Maßnahmen darf die Stadt Kredite bis zu einem  $\frac{1}{4}$  des Gesamtbetrages der Vorjahre Ermächtigung aufnehmen. Diese Aufnahme bedarf der Genehmigung durch die Bezirksregierung Detmold, die diese auf der Grundlage einer vorzulegenden Dringlichkeitsliste unter dem Gesichtspunkt einer geordneten Haushaltswirtschaft erteilen oder auch versagen kann.

Sofern in einem derartigen Fall mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde, ist mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass diese aufgrund des Status „freiwillige Maßnahme“ nicht begonnen werden dürfte.

Inwieweit eine Fortführung einer womöglich bereits begonnenen Maßnahme im Rahmen der vorstehend genannten Kreditermächtigung dann zugelassen würde, ist aus heutiger Sicht nicht gesichert beurteilbar.

**Oberbürgermeister**

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.