

Einreicher: Der Landrat

Datum: 09.12.2024

Beschlussvorlage
des Kreistages Gotha Nr. 70/2024

Gegenstand der Vorlage:

Ermächtigung des Landrates zur Zustimmung der TWSB-Investitionsplanung für die Beschaffung von vier neuen Niederflurstraßenbahnen

Der Kreistag Gotha möge beschließen:

1. Der Landrat wird ermächtigt im Sinne der Bestimmungen des § 7 Abs. 8 des Vertrages zur Durchführung von Straßenbahnverkehrsleistungen mit der TWSB der Beschaffung von bis zu vier neuen Straßenbahnen zuzustimmen.


Eckert
Landrat

Beratungsfolge

Kreisausschuss
Kreistag

16.12.2024
18.12.2024

Begründung:**A. Problem und Regelungsbedürfnis**

Im Ergebnis des 2023 durchgeführten Vergabeverfahrens zur Beschaffung von Straßenbahnverkehrsleistungen wurde mit der Thüringer Waldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) ein Betriebsleistungsvertrag mit Wirkung zum 01.07.2024 als Bruttovertrag abgeschlossen.

Darin wurde ein neues Vergütungssystem vereinbart. Neben der Kalkulation von Festpreisen (welche über eine Preisgleitung fortgeschrieben werden) sollen u. a. Investitionen in die Strecke und Fahrzeuge nach dem Selbstkostenerstattungsprinzip vergütet werden. Hierzu muss jeweils vorab zwischen TWSB und Landkreis einvernehmlich der Investitionsumfang und der hieraus für den Landkreis resultierende Erstattungsantrag abgestimmt werden.

Investitionen, insbesondere in Neufahrzeuge, setzen nach den Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2022-2026 eine Förderung des Freistaates Thüringen voraus. Mit Bescheid vom 14.11.2024 bewilligte der Freistaat für die Beschaffung von vier Fahrzeugen Mittel in Höhe von 10 Mio. Euro.

Die TWSB hatte im laufenden Jahr eine Vergabeverfahren zur Beschaffung der vier Neufahrzeuge initiiert. Mit dem nun am 02.12.2024 der Verwaltung zur Kenntnis gegebenen Ergebnis wurde die für 2025 vorgesehene Investitionsplanung nochmals überarbeitet und dem Landkreis zur Abstimmung vorgelegt. Die reine Beschaffung der Neufahrzeuge ist demnach mit einem Gesamtaufwand von 24,4 Mio. Euro verbunden. Nach Abzug der Fördermittel muss die TWSB noch 14,4 Mio. Euro an Eigenmitteln aufbringen. Über den geschlossenen Betriebsleistungsvertrag wäre der Landkreis verpflichtet neben den Abschreibungskosten auch die kalkulatorischen Zinsen, welche bei der erforderlichen Fremdkapitalbeschaffung anfallen werden, sowie zusätzliche Instandhaltungskosten zu erstatten.

Nach Inbetriebnahme der Fahrzeuge entstünden dem Landkreis über das Selbstkostenerstattungsprinzip dauerhafte Mehrkosten, die im Kreishaushalt zusätzlich zur Leistungsvergütung an die TWSB über den gesamten Vertragszeitraum, aktuell bis 2039, aufzubringen wären. Nach Angaben der TWSB-Geschäftsführung würde das für den Kreis die zusätzliche Erstattung von nachfolgenden Kostenpositionen bedeuten:

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Abschreibung	370 T€	666 T€	703 T€	666 T€	629 T€	592 T€	555 T€	518 T€
kalk. Zinsen	325 T€	392 T€	394 T€	370 T€	370 T€	350 T€	330 T€	320 T€
zus. Instandhaltung	80 T€	80 T€	260 T€	260 T€	260 T€	260 T€	260 T€	260 T€
Gesamt	775 T€	1.138 T€	1.357 T€	1.296 T€	1.259 T€	1.202 T€	1.145 T€	1.098 T€
	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	
Abschreibung	518 T€							
kalk. Zinsen	320 T€							
zus. Instandhaltung	260 T€							
Gesamt	1.098 T€							

An der vorangestellten Aufstellung bestehen aufgrund des Umstandes, dass den seitens der TWSB angenommenen Finanzierungsmodalitäten zur Aufbringung des TWSB-Eigenanteils kein abschließendes Finanzierungskonzept zu Grunde gelegt wurde, erhebliche Zweifel. Solange das TWSB-Finanzierungskonzept nicht in Gänze mit belastbaren Zahlen (Kreditverträge, Gesellschafterbeschlüsse) präzisiert wurde, muss davon ausgegangen werden, dass die Finanzierung des Eigenanteils zu 100%

aus Fremdkapital vorgenommen wird. **Es wird daher darauf abgestellt, dass der jährliche vom Landkreis auszugleichende finanzielle Mehrbedarf aufgrund der Beschaffung von vier Neustraßenbahnfahrzeugen 2 Mio. Euro nicht übersteigen wird.**

Der gültige Nahverkehrsplan setzt neben der Gewährung einer Landesförderung auch die „[...] wirtschaftliche Beschaffung nach Maßgabe dieses Planes (Kapitel 9)“ zur Bedingung. In der Finanzierungsprognose (Seite 73) des Kapitels 9 beinhaltet bei der Beschaffung von 4 Niederflurfahrzeugen lediglich einem Kostenaufwuchs von 400 T€ pro Jahr.

Zur vollständigen Einordnung der Wirtschaftlichkeit muss auf die weiteren Entwicklungen bei den Einnahmen und Aufwendungen im ÖPNV verwiesen werden. Aufgrund einer verbesserten Fahrgeldeinnahme im Busverkehr konnte das seitens des Nahverkehrsplanes vorgegebene Leistungsangebot trotz erheblicher Steigerungsraten bei Treibstoff-, Material und besonders Personalkosten der Finanzierungsrahmen des Nahverkehrsplanes weitgehend eingehalten werden (vgl. Anlage).

Wie im Busverkehr muss sich die Leistungsvergütung des Straßenbahnverkehrs vom Angebotspreis über die zu zahlenden Abschläge und der nachträglich vorzunehmenden Spitzabrechnung erst einpegeln. Dies verursacht in den ersten beiden Jahren erfahrungsgemäß hohe Spitzabrechnungsbeträge, welche jeweils den Haushalt des Folgejahres belasten. Aus diesen Gründen ist nach heutiger Vorausschau im Jahr 2026 mit einer Kostenspitze zu rechnen. Gleichzeitig hängt die Höhe der Fahrgeldeinnahme wesentlich vom heute ungewissen Bestand des Deutschlandtickets ab.

Zusammengenommen ist für die qualitative und quantitative Erhaltung des Verkehrsleistungsangebotes gemäß Nahverkehrsplan im Jahr 2026 mit einer Erhöhung des Eigenmitteleinsatzes des Kreises von ca. 2,6 Mio. Euro gegenüber der Finanzierungsprognose des Nahverkehrsplanes zu rechnen. Die o. g. jährlich zu tragenden Maximalkosten der Neufahrzeugbeschaffung würden diesen voraussichtlichen Mehrbedarf in 2026 auf ca. 4,6 Mio. Euro anheben (vgl. Anlage).

Eine Zustimmung des Landkreises zur Beschaffung von vier neuen Niederflurstraßenbahnen wird sich kostenseitig auch auf die kommenden Nahverkehrs- und Haushaltsplanungen des Landkreises auswirken. Infolge des hohen Fixkostenanteils im Straßenbahnverkehr, aber auch zunehmend im Busverkehr bestehen kaum Möglichkeiten zur Kostenreduktion.

B. Lösung

Der Kreistag sieht die dauerhafte Finanzierbarkeit der Maßnahme zur Beschaffung von vier neuen Niederflurstraßenbahnen auch unter Berücksichtigung einer abzusehenden deutlichen Steigerung des Eigenmitteleinsatzes zur Gewährleistung des aktuellen Bus- und Straßenbahnbetriebes als gegeben an und ermächtigt den Landrat der dahingehenden Investitionsplanung der TWSB (ab 2025) zuzustimmen.

Die entsprechenden Kosten sind in der Haushalts- und Finanzplanung des Landkreises Gotha zu berücksichtigen und erhöhen, insofern keine andere Deckung der Ausgaben erfolgen kann, den ungedeckten Finanzbedarf des Landkreises in zukünftigen Jahren im beschriebenen Umfang.

C. Alternativen

Nach dem Punkt 7.2.2.4 auf Seite 65 des gültigen Nahverkehrsplanes steht die Vorgabe zum Kauf von Niederflurfahrstraßenbahnen u. a. unter dem Vorbehalt „der Möglichkeit zur wirtschaftlichen Beschaffung nach Maßgabe dieses Planes (Kapitel 9).“ Da mit den angezeigten Beschaffungskosten der Finanzierungsrahmen nicht gehalten werden kann, ist die Anfrage der TWSB zum Einvernehmen bzgl. der Fahrzeug-Neubeschaffung von der Kreisverwaltung abzulehnen. Die vertraglich vereinbarte Verkehrsleistung muss seitens der TWSB weiterhin mit dem bestehenden überalterten Fuhrpark erbracht werden. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes könnte das Thema wieder aufgegriffen und ggf. ab 2027 weiterverfolgt werden. Ob zu einem späteren Zeitpunkt die Förderbereitschaft des Freistaates weiterhin besteht, kann nicht eingeschätzt werden.

D. Kosten

Es wird eingeschätzt, dass der zusätzliche Kostenaufwand, welcher für den Landkreis mit der Beschaffung von vier neuen Niederflurstraßenbahnfahrzeugen verbunden ist, jährlich 2 Mio. Euro nicht übersteigen wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt beruhen die Einschätzungen der Kämmerei auf Schätzwerten. Nach aktuellen Schätzungen durch die Verwaltung soll die finanzielle Belastung für den Kreishaushalt aus der Anschaffung der vier neuen Niederflurbahnen jährlich höchstens 2 Mio. € betragen. 2 Mio. € entsprechen bei den derzeitigen Umlagegrundlagen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden einem Anteil i. H. v. 1,22 v. H. am Hebesatz der Kreisumlage.

E. Zuständigkeit

Gemäß § 114 i. V. mit § 74 Abs. 1 Satz 1 ThürKO sowie § 101 Abs. 3 ThürKO i. V. m. § 3 Abs. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Gotha beschließt hierzu der Kreistag Gotha.

Anlage: Vergleich der aktualisierte ÖPNV-Finanzierungsplanung 2022 – 2026 mit der gültigen Nahverkehrsplanung

Aufwand/Einnahmen im Planungszeitraum						
Ziff.	Position 1	2022 [TEUR/Jahr] 2	2023 [TEUR/Jahr] 3	2024 [TEUR/Jahr] 4	2025 [TEUR/Jahr] 6	2026 [TEUR/Jahr] 7
1	Aufwand	IST	IST	vssl. IST	Planansatz	Prognose
2	Planung / Management (NVG)	702	910	982	1.027	1.037
3	Busverkehr (Status Quo)	12.438	11.961	13.283	14.106	14.322
4	davon Aufwand für das Vorjahr	1.061	404	1.133	1.410	864
5	davon saldierte Fahrzeugförderung	83	51	59	45	42
6	zusätzl. Fahrzeugkosten durch NVP-Maßnahmen (Bus)	438	429	531	600	620
7	außerordentliche Dieseldieselkostenhilfe (Bus)	738	169			
8	Straßenbahnverkehr	7.063	8.028	8.893	9.644	13.844
9	davon Festpreis				5.956	7.156
10	davon Erstattungspreis (ohne Neufahrzeuge)				2.888	3.288
11	davon max. Erstattungspreis Vorjahr (nur Neufahrzeuge)					2.000
12	davon Aufwand für das Vorjahr				800	1.400
13	VMT-Kosten (Bus + Strab ab jeweils Bruttovertrag)	63	69	105	145	150
14	Summe	21.442	21.565	23.794	25.522	29.973
15	Einnahmen Busverkehr	IST	IST	vssl. IST	Planansatz	Prognose
16	Fahrgeld	3.994	6.570	6.800	7.300	7.400
17	Ausgleich Schülerverkehr	2.514	2.600	2.600	2.600	2.600
18	Ausgleich Schwerbehinderte	121	156	160	165	170
19	Ausgleich VMT	115	115	130	130	130
20	Sonstige Erträge	4	1	3	3	3
21	Rückfluss Dieseldieselkostenhilfe 2022/2023		198		100	100
22	Zwischensumme Busverkehr	6.747	9.640	9.693	10.298	10.403
23	Einnahmen Straßenbahnverkehr	IST	IST	vssl. IST	Planansatz	Prognose
24	Fahrgeld normal	1.543	1.582	1.621	1.883	1.939
25	Fahrgeld Schüler	260	267	274	318	327
26	Ausgleich Schülerverkehr	390	385	376	345	350
27	Ausgleich Schwerbehinderte	90	84	87	60	70
28	Ausgleich VMT	136	130	115	145	145
29	Sonstige Erträge	663	732	236	210	220
30	Zwischensumme Straßenbahnverkehr	3.083	3.179	2.708	2.960	3.051
31	Gesamtsumme Einnahmen	9.829	12.819	12.401	13.258	13.454
32	Finanzierungsbedarf Gesamt	11.613	8.746	11.393	12.263	16.519
33	Landesfinanzhilfe an die Aufgabenträger	IST	IST	vssl. IST	Planansatz	Prognose
34	Grundförderung	1.851	2.305	2.679	2.679	2.679
35	landesbedeutsame Linie 860	140	140	140	140	140
36	außerordentliche Soforthilfe "Energiekrise"	607	481	531		
37	Eigenmittelbedarf Landkreis	9.014	5.820	8.043	9.444	13.700
aktuelle Beschlusslage Nahverkehrsplan 2022 - 2026						
38	Eigenmittelbedarf Landkreis	8.151	8.239	8.639	8.860	9.090
39	Vergleich zum bisherigem Planungsansatz	863	-2.419	-596	584	4.609

Hinweis: Der erhöhte Eigenmittelbedarf im Jahr 2022 resultiert aus der zu leistenden außerordentlichen Dieseldieselkostenhilfe an die VLG (Beschluss des Kreistages Nr. 52/2022 NÖ)