

Tagesordnungspunkt

Vorlage



HOCHTAUNUSKREIS

2019/0897/KA

Absender
Beteiligungsmanagement

Beratungsfolge	Termin
Kreisausschuss	09.12.2019
Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschuss	09.12.2019
Kreistag	16.12.2019

RTW GmbH **Grundsätzlicher Realisierungsbeschluss gemäß § 9 Abs. 2 lit. a Nr. 6 des** **Gesellschaftsvertrags der RTW GmbH**

Beschluss

Es wird beschlossen

- 1) Zur Erfüllung der Aufgaben aus dem Gesellschaftsvertrag der RTW GmbH und zur Wahrung des geplanten Projektablaufs werden gemäß § 9 Abs. 2 lit. a Nr. 6 des Gesellschaftsvertrages die Baumaßnahmen der RTW-Infrastruktur realisiert und die Geschäftsführung der RTW GmbH mit der Durchführung aller dafür erforderlichen Maßnahmen auf Grundlage zu erwirkender Planfeststellungsbeschlüsse einschließlich zuvor notwendiger bauvorbereitender Maßnahmen beauftragt.
- 2) Die Aufstockung des Budgets der Gesellschaft zur Erfüllung der vorgesehenen Aufgaben um weitere 241,472 Mio. € auf insgesamt 298,052 Mio. € und die damit einhergehende Änderung des Gesellschaftsvertrages entsprechend des Entwurfs, Stand 11. September 2019 (Anlage 3), und zugehöriger Synopse (Anlage 4) wird beschlossen.

Für den Hochtounuskreis werden zur Erfüllung dieser Verpflichtungen insgesamt Mittel in Höhe von 11,495 Mio. € netto (Anteil des jeweiligen Gesellschafters, siehe Tabelle Hochtounuskreis „Gesellschafterumlage“ (Anlage 2)) für die Jahre 2020 bis 2028 anzumelden und zu veranschlagen sein. Der Hochtounuskreis stockt demnach sein bisheriges Budget um 8,690 Mio. € auf insgesamt 14,801 Mio. € (inklusive Gründungsbudget) auf.

- 3) Die Anlage 1 zum Gesellschaftsvertrag – „Finanzierung möglicher Kosten der Gesellschaft (§ 6 Abs. 5)“ – wird entsprechend des Entwurfs, Stand 11. September 2019 (Anlage 3), und zugehöriger Synopse (Anlage 4) hinsichtlich der Nachschusspflicht der Gesellschafter neu geregelt. Die Nachschusspflichten entsprechen dem festgelegten Anteil am Aufstockungsbudget.

Die Gesellschafter sind sich bewusst, dass eine etwaige Verzögerung des Nachfinanzierungsbeschlusses zu weiteren Kostenerhöhungen führen kann (z. B. Baustillstandskosten) und sich die Gesellschafter deshalb in dem übereinstimmenden Willen zur Projektrealisierung verpflichten, für diesen Fall der Budgetüberschreitung unverzüglich eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen.

- 4) Falls sich insbesondere aufgrund rechtlicher Beanstandungen der Urkundsperson oder des Registergerichts, wegen Bedenken der Finanzverwaltung oder wegen Bedenken der Aufsichtsbehörden Änderungen als notwendig erweisen sollten, wird der Kreisausschuss des Hochtaunuskreises für die mit der Budgeterhöhung einhergehenden und weiteren Gesellschaftsvertragsänderungen und die in diesem Zusammenhang stehenden erforderlichen Rechtsgeschäfte ermächtigt, Änderungen der Vertragsentwürfe vorzunehmen, soweit dadurch der wesentliche Inhalt nicht verändert wird.

Begründung

Anlass und Ausgangssituation

Die Verkehrssituation in der Metropolregion Frankfurt ist ein Thema von dem wir alle in vielfältiger Weise betroffen sind. Tausende Pendler fahren jeden Tag nicht nur in die Stadt Frankfurt hinein oder aus ihr heraus, sondern haben Ausgangs- oder Endpunkt in ständig und schnell wachsenden Siedlungs- und Arbeitsschwerpunkten in prosperierenden und stark expandierenden Wirtschaftszentren außerhalb Frankfurts.

Der RMV verzeichnet nach eigenen Angaben einen Anstieg der Fahrgastzahlen auf mittlerweile ca. 800 Mio. Fahrgäste pro Jahr.

Zusätzliche Haltepunkte im Bestandsnetz wie bspw. Gateway Gardens sind wichtig und gut, führen aber eher zu einer weiteren, zusätzlichen Belastung im öffentlichen Nahverkehr, weil die steigenden Verkehre auf dem vorhandenen, weit über 20 Jahre alten, Schienennetz stattfinden. Damit steigt die Auslastung (Belastung) der vorhandenen Schieneninfrastruktur ständig; zwangsläufig auch zu Lasten der Qualität. Die erforderliche Pünktlichkeit der Züge kann letztlich kaum noch gewährleistet werden.

Der Ausbau und die Erweiterung des Schienennetzes sind vor diesem Hintergrund unabdingbar. Die RTW als neue tangentielle Verbindung spielt hierbei eine bedeutende Rolle. Sie schafft neue Schienenverbindungen im Ballungsgebiet Frankfurt Rhein/Main, verhilft tausenden von Pendlern ohne Umsteigen und auch schneller ans Ziel zu gelangen und dient der Entlastung des Frankfurter Hauptbahnhofs und seiner Zuläufe. Gut 30 % der erwarteten Nutzung entsteht durch die Verlagerung von Motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf die Schiene, und verursacht damit eine spürbare Entlastung für den Straßenverkehr.

Die RTW kann darüber hinaus der Beginn einer Entwicklung weiterer Infrastrukturmaßnahmen und Verkehrskonzepte sein, die perspektivisch eine Entlastung der Kernbereiche der Frankfurter Innenstadt bieten kann.

Die Planung der RTW ist weit fortgeschritten: Von drei Planfeststellungsabschnitten im Kernbereich befinden sich zwei bereits in Planfeststellungsverfahren, der Dritte wird in diesem Jahr folgen. Mit etwas Nachlauf wird auch der Ast in das Stadtgebiet Neu-Isenburg als 4. Abschnitt im Verfahren zur Baurechtschaffung sein. Die Entwurfsplanung ist weitestgehend fertiggestellt, Ausschreibung und Vergabe der Ausführungsplanung sind im Plan.

Die RTW GmbH treibt die erforderlichen Maßnahmen weiter voran, so dass im 2. Quartal 2020 der Förderantrag zur Finanzierung durch die Zuschussgeber (Rahmenantrag), gestellt werden kann. Die Förderbescheide (abschnittsweise) können nach jeweils vorliegendem Baurecht erlassen werden.

Die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zeigt in der finalen Berechnung einen stabilen Faktor im Bereich von 1,16. Der entsprechende Arbeitsbericht ist zurzeit beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Prüfung und Freigabe. Im Anschluss daran wird noch der Erläuterungsbericht fertiggestellt und die Folgekostenrechnung nach dem standardisierten Verfahren ergänzt. Auch nach Einschätzung des BMVI ist die vorliegende NKU eine stabile und sehr gute Grundlage für den Antrag auf Bundesförderung.

Gerade vor diesem Hintergrund ist allerdings auch Eile geboten die Planungs- und Finanzierungsentscheidung voranzutreiben, da andere, im Sinne der Förderung konkurrierende

Projekte schon bereitstehen.

Position des Landes und Grundlagen der Finanzierung

Das Land Hessen hat die besondere regionale Bedeutung des RTW-Projektes bestätigt. Einerseits ist die Erweiterung der Schieneninfrastruktur für eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNV dringender als je zuvor und duldet keinen Aufschub. Andererseits bringt die RTW sofort mit Inbetriebnahme eine Entlastung des vorhandenen Netzes und trägt unmittelbar zur Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei.

Die konkreten Parameter wurden gemeinsam zwischen Land und kommunalen Gesellschaftern am 9. August 2019 erörtert. Die anschließende landesinterne Abstimmung mündete in eine verbindliche Erklärung des Landes bezüglich der Förderparameter des Landes. In einem gemeinsamen Schreiben des Hessische Ministerium der Finanzen (HMdF) und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) vom 10. September 2019 wurde nicht nur die maximale Förderung durch das Land mit 27,5 % der zuwendungsfähigen Baukosten (mit der Bundesförderung von 60 % in Summe 87,5 %), sondern auch eine Förderung der Planung in Höhe von pauschal 10 % der förderfähigen Bauinvestitionen verbindlich bestätigt. Hinsichtlich der zuwendungsfähigen Baukosten wird angenommen, dass die Baukosten zu 90 % grundsätzlich förderfähig sind. Für die vom Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Aussicht gestellte Planungskostenpauschale tritt für den Fall des Ausbleibens der Bundesmittel das Land Hessen mit Mitteln aus dem Programm „Starke Heimat Hessen“ ein.

Für die passgenaue zur Verfügungstellung der jährlichen Fördermittel hat die Behörde für Verkehrsinfrastrukturförderung – Hessen Mobil – erklärt, dass die entsprechend dem Bauablauf angemeldeten und zu finanzierenden Ausgaben ausbezahlt und eine Vor- oder Zwischenfinanzierung durch die Gesellschafter nicht erforderlich ist. In der Anlage 2 „Gesellschafterumlage“ sind die oben beschriebenen Parameter bereits entsprechend berücksichtigt.

Der Hochtaunuskreis wird die in der Anlage 2 genannten Kosten im Rahmen von ratierlichen Umlagenzahlungen an die RTW GmbH leisten.

Die Mittelaufstockung deckt auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung neben den laufenden Betriebskosten der Gesellschaft sowie den weiteren erforderlichen Planungs- und Gutachterleistungen insbesondere die für den Bau der Infrastruktur erforderlichen Kosten (Stand 2019) ab.

Die Kosten des Betriebs werden gem. Schreiben vom 10. September 2019 durch den Besteller (rmv GmbH) übernommen. Bei Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen werden Mittel über die Finanzierungsvereinbarung des Landes Hessen generiert. Der rmv wird die RTW in sein Grundangebot des regionalen Schienenangebots aufnehmen. Die Fahrzeuge werden von der fahma GmbH beschafft und die Kosten gehen in die Betriebskosten ein. In den Bereichen, in denen es möglich ist, wird ein Trassenentgelt erhoben, was ebenfalls in die Betriebskosten eingeht. Dies bedeutet, dass für die Gesellschafter keinerlei Kosten für den laufenden Betrieb und den Reinvest anfallen.

Im bereits genannten Schreiben des Landes vom 10. September 2019 ist zudem hervorgehoben, dass der Erfolg des Projektes entscheidend davon abhängt, wie zeitnah der Fördermittelantrag gestellt werden kann. Die dafür erforderliche Erreichung des Baurechts wird mit allerhöchster Konzentration vorangetrieben, der Antrag auf Fördermittel soll im 2. Quartal 2020 gestellt werden können.

Voraussetzung für den weiteren Planungsprozess und einen – mit dem Ziel einer Inbetriebnahme in 2025/26 – termingerechten Antrag auf Fördermittel für eine Entscheidungsreife im 1. Halbjahr 2021 und einen Baubeginn in 2021 ist der satzungsmäßige Realisierungsbeschluss (§ 9 Abs. 2 lit. a Nr. 6 des Gesellschaftsvertrages) und die Aufstockung des Budgets durch eine entsprechende Änderung des Gesellschaftsvertrages.

Hinsichtlich der Budgetaufstockung um die erforderlichen Mittel für den Bau der RTW auf Basis der oben beschriebenen verbindlichen Parameter ergibt sich auf der Grundlage der Kostenberechnung Stand 2019 ein verbleibender kommunaler Anteil von insgesamt

ca. 298,1 Mio. € netto.

Unter Berücksichtigung der bereits gezahlten und verpflichteten Umlagen beträgt die erforderliche Budgetaufstockung

ca. 241,5 Mio. € netto.

Diese Budgetaufstockung soll durch Änderung der Satzung der Gesellschaft erfolgen. Die Neufassung der entsprechenden Satzung einschließlich zugehöriger Synopse ist als Anlage 3 und 4 beigelegt.

Die für den einzelnen Gesellschafter erforderlichen Verpflichtungen aus dieser Gesamtsumme wurden entsprechend des bestehenden und einvernehmlich beschlossenen Schlüssels auf der Basis der aktuellen Verkehrsprognose im Rahmen der NKU ermittelt und sind den konkreten Beschlussvorschlägen zu entnehmen.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass bei der Summe der je Gesellschafter zu leistenden Umlage neben der „Budgeterhöhung Bau“ auch auf Basis der aktuellen Verkehrsprognose der neuen NKU eine gesellschafterspezifische Veränderung der prozentualen Kostenverteilung gemäß Verteilerschlüssel zum Tragen kommt. Diese Veränderung ist in Anlage 1 (Änderung des Verteilungsschlüssels auf Basis der finalisierten NKU) dargestellt. Die Veränderung der Kosten je Gesellschafter resultiert somit einerseits aus der Kostenmehrung insgesamt und andererseits aus der Verlagerung der Anzahl der Nutzer in den jeweiligen Aufkommenspunkten im Gesellschaftergebiet. Eine entsprechende Erläuterung findet sich im Anhang - siehe Anlage 1 „Änderung des Verteilungsschlüssels auf Basis der finalisierten NKU“.

Steuerbescheid der Umlagen (Zuschüsse) der Gesellschafter

Nach allen bisher vorliegenden Erkenntnissen und Informationen ist davon auszugehen, dass es sich bei den kommunalen Verpflichtungen um echte Zuschüsse handelt. Somit sind die Beträge allesamt in netto einzustellen und der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen. Zur Verifizierung wurde zwischenzeitlich eine verbindliche Anfrage beim Finanzamt Frankfurt am Main gestellt. Dieser Antrag auf Erteilung einer verbindlichen Auskunft wurde von dem Finanzamt Frankfurt am Main mit dem Hinweis, dass kein neuer Sachverhalt bezüglich der RTW GmbH vorliegt, abgewiesen.

Da sich für das Finanzamt kein neuer Sachverhalt ergeben hat, geht die Geschäftsführung auch nach eingehender rechtlicher und steuerrechtlicher Beratung für den weiteren Projektverlauf davon aus, dass dies auch für die Besteuerung der Umlagen gilt und diese somit nach wie vor von der Umsatzsteuer befreit sind.

Der guten Ordnung halber ist darauf hinzuweisen, dass das Finanzamt im Zuge einer etwaigen Betriebsprüfung zu einer anderen Einschätzung der Sachlage kommen könnte.

Zu Beschlussziffer 1

Zur Sicherstellung des weiteren geplanten Projektablaufs mit dem Ziel einer Inbetriebnahme in 2025/2026 sind entsprechende, teils kostenintensive bauvorbereitende Maßnahmen erforderlich bzw. müssen beginnend in 2019 angestoßen werden.

Dazu gehören auf der Grundlage des Handbuchs Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF), Pkt. 4.9.8.2. u.a.:

- Planung, Bodenuntersuchungen
- Grunderwerb
- Vorbereitung des Baufeldes (z.B. Rodungen, Gebäudeabbruch)
- Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen und -zahlungen
- Verfahren zur Beweissicherung
- Leitungsverlegungsarbeiten

Darüber hinaus soll auf der Basis der bereits freigegebenen HOAI Lph 5-7 (Ausführungsplanung, Vorbereitung Ausschreibung und Vergabe) weiterhin die Planung so beauftragt, durchgeführt und die entsprechenden Bauvergaben vorbereitet und initiiert werden, dass zeitnah nach den Planfeststellungsbeschlüssen mit ersten Baumaßnahme der Infrastruktur begonnen und in der Folge sämtliche für die Realisierung erforderlichen Maßnahmen durchgeführt werden können. Gemäß § 9 Abs. 2 lit. a Nr. 6 des Gesellschaftsvertrages ist dazu der Bau der RTW-Infrastruktur grundsätzlich zu beschließen.

Zu Beschlussziffer 2:

Als Folge der zu Ziffer 1 getroffenen grundsätzlichen Realisierungsentscheidung gemäß § 9 Abs. 2 lit. a Nr. 6 sind der Gesellschaft weitere Budgetmittel für die Bauphase zur Verfügung zu stellen. Die Schieneninfrastruktur des Projektes RTW soll grundsätzlich auf der Grundlage der GVFG-Förderung mit entsprechenden Fördermitteln des Bundes, des Landes und der Gesellschafter finanziert werden.

Neben den reinen Baukosten wären, nach derzeitigem Stand der Förderrichtlinie, ebenfalls die Kosten für die Leistungen der Ausführungsstatik als Teil der Ausführungsplanung (HOAI Lph 5) durch den Bund förderfähig. Hier legt die Geschäftsführung auf Grundlage des Schreibens des Landes vom 10. September 2019 bei der Kalkulation zu Grunde, dass die Kosten für die Ausführungsplanung vom Land nicht zusätzlich zur Baunebenkostenförderung des Bundes (10 % der förderfähigen Bauinvestitionen) gefördert werden. Der Bund fördert die Planungskosten mit einem pauschalen Ansatz von 10 % der förderfähigen Bauinvestsumme. Ob und in welchem Umfang diese Kosten förderfähig sind, kann abschließend erst nach der Novellierung der Förderrichtlinie bestimmt werden. Bis das entsprechende Haushaltsgesetz verabschiedet wird, steht das Land Hessen für diesen Förderanteil in Höhe von 10 % des Invests ein, abzüglich der vom Bund geförderten Planungskosten der Lph 5.

Die RTW GmbH benötigt zur Realisierung der Maßnahmen letztlich die zur Deckung der Gesamtkosten in Höhe von 1,124 Mrd. € erforderlichen Finanzmittel, um die Liquidität der Gesellschaft jederzeit sicherstellen zu können.

Dies wird zum einen Teil dadurch erreicht, dass das Land die auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (Bundes und Landes GVFG) zur Verfügung zu stellenden jährlichen Mittelzuflüsse nach entsprechender Beantragung durch die Gesellschaft in angemeldetem Umfang und zeitlich passgenau zur Verfügung stellt.

Zum anderen Teil sind zur Sicherstellung der Realisierung (Bau) der RTW-Infrastruktur und der dafür erforderlichen Liquidität der Gesellschaft durch die Gesellschafter die jeweils verbleibenden kommunalen Finanzierungsanteile gemäß nachfolgend aufgeführten Tabellen bereitzustellen. Diese Finanzierungsmittel (kommunaler Anteil an den Gesamtkosten) sind in die jeweiligen Haushalte der Gesellschafter so aufzunehmen und zur Auszahlung an die RTW GmbH vorzuhalten, dass die Liquidität der GmbH erhalten bleibt.

Der Mittelbedarf ermittelt sich wie folgt:

Tabelle 1: Gesamtkosten RTW

Kostenanteil	Gesamtsumme (KoBe)
1. Bauherrenaufgaben RTW GmbH	89.916.614 €
+ 2. Planungskosten (Lph. 1-9)	101.649.768 €
+ 3. Baukosten (BK)	720.000.000 €
+ 4. 20% Unvorhergesehenes	144.000.000 €
+ 5. Baupreissteigerung BK	67.970.099 €
= 6. Gesamtkosten RTW	1.123.536.480 €

Der voraussichtlich erforderliche kommunale Finanzierungsanteil insgesamt in Summe 298,1 Mio. € netto ergibt sich neben der bereits verpflichteten Umlage in Höhe von 56,6 Mio. € netto aus weiteren Baunebenkosten in Höhe von 43,4 Mio. € netto sowie aus Baukosten in Höhe von 198,0 Mio. € netto.

Tabelle 2: Gesamtkosten, Förderanteile und kommunale Anteile

Kostenanteil	Gesamtsumme (KoBe)
1. Bauherrenaufgaben RTW GmbH	89.916.614 €
+ 2. Planungskosten (Lph. 1-9)	101.649.768 €
+ 3. Baukosten (BK)	720.000.000 €
+ 4. 20% Unvorhergesehenes	144.000.000 €
+ 5. Baupreissteigerung BK	67.970.099 €
= 6. Gesamtkosten RTW	1.123.536.480 €
- 7. EU-Förderung Planungskosten	7.680.500 €
- 8. Förderung Lph. 5 "Ausführungsplanung"	- €
- 9. förderfähige und geförderte Baunebenkosten	83.877.309 €
- 10. förderfähige und geförderte Baukosten	733.926.453 €
11. Zwischensumme Fördermittel	825.484.261 €
= 12. Gesellschafteranteil	298.052.218 €
- 13. bereits gezahlte Umlage (IST):	34.236.675 €
- 14. bereits verpflichtete Umlage:	22.343.325 €
= 15. Restbelastung der Gesellschafter	241.472.218 €
- 16. zusätzliche Umlage (Baunebenkosten):	43.428.572 €
= 17. zusätzliche Umlage (Baukosten):	198.043.646 €

Die in Form einer Satzungsänderung aufzunehmende weitere „Budgetaufstockung“ sowie die Aufteilung auf die einzelnen Gesellschafter ist dem als Anlage 3 beigefügten Satzungsentwurf einschließlich zugehöriger Synopse (Anlage 4) zu entnehmen.

gez. Ulrich Krebs
Landrat