

| | | | | |
|--|--------------|------------------------------|-----------------|-----------------|
| Stadt Reutlingen 61 Amt für Stadtentwicklung und Vermessung Gz.: Ho | | 18/029/04 | | 19.11.2018 |
| Beratungsfolge | Datum | Behandlungszweck/-art | | Ergebnis |
| BVUA | 29.11.2018 | Vorberatung | nichtöffentlich | |
| GR | 18.12.2018 | Entscheidung | öffentlich | |
| Beschlussvorlage Regional-Stadtbahn Neckar-Alb -Gründung eines Zweckverbandes | | | | |
| Bezugsdrucksache 16/005/17; 16/033/02.1; 17/058/03; 17/058/03.1; 17/058/03.2; 18/029/02; 18/029/02.1 | | | | |

Beschlussvorschlag

1. Die Gründung des Zweckverbandes Regionalstadtbahn wird beschlossen und der beigefügten Satzung zur Gründung des Zweckverbandes Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gemäß Anlage 1 wird zugestimmt. Die Stadt Reutlingen tritt dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit seiner Gründung bei.
2. In die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden 7 Mitglieder sowie jeweils 1 persönlicher Stellvertreter entsandt.
 - 1.
 - 2.
 - 3.
 - 4.
 - 5.
 - 6.
 - 7.

Finanzielle Auswirkungen

| HHJ | Kontierung | Betrag in € | über-/ außerplanm. | Auswirkung | Erläuterung |
|-----|------------|-------------|-----------------------|------------|-------------|
| | | | | | |

Deckungsvorschlag

| HHJ | Kontierung | Betrag in € | Auswirkung | Erläuterung |
|-----|------------|-------------|------------|-------------|
| | | | | |

Begründung:

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist das generationenübergreifende, zukunftsorientierte und nachhaltige Verkehrsprojekt für die Stadt Reutlingen – als Bindeglied zwischen der Europäischen Metropolregion und der Region Neckar-Alb – und der Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollern-Alb.

Der Reutlinger Hauptbahnhof wird in Zukunft die zentrale Umstiegsdrehscheibe zwischen Regional-Express in Richtung Stuttgart über Messe bzw. Flughafen und den unterschiedlichen Ästen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in die Region hinein, etwa durch das Echaz-

tal hinauf auf die Schwäbische Alb und von da aus nach Sigmaringen bzw. über Münsingen bis nach Ulm.

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und das darauf abgestimmte neue Stadtbusnetz sind insbesondere für die täglichen Ein- und Auspendler nach und von Reutlingen eine ernsthafte Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto und somit das maßgebliche Mittel, um künftig den hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs an den Gesamtautofahrten in Reutlingen nachhaltig zu senken.

Durch die Fortschreibung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) über das Jahr 2019 hinaus hat sich für Finanzierung und Realisierung des Projektes eine aussichtsreiche Perspektive ergeben.

Das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist zudem im Luftreinhalteplan des Regierungspräsidiums Tübingen zur 4. Fortschreibung als Maßnahme aufgeführt. Angesichts der hohen Schadstoffwerte muss zügig in die Ingenieurplanungen für die Strecke nach Nehren über Ohmenhausen und Gomaringen und für die Innenstadstrecke mit Echaztal und Albaufstieg eingestiegen werden. Aufgrund der Luftreinhalteproblematik der Stadt Reutlingen, die den Status einer Modellstadt und gleichzeitig Lead-City des Bundes ist, haben diese Strecken im weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes höchste Priorität.

Reutlingen bereitet daher über das Modul 1 (Strecke Herrenberg, Tübingen, Kirchentellinsfurt, Wannweil, Reutlingen, Metzingen und Bad Urach) weitere Streckenabschnitte vor: Die Realisierung der Strecke über Ohmenhausen (Gomaringer Spange) sowie der Innenstadstrecke sind die notwendigen Maßnahmen um das volle Fahrgastpotenzial auszuschöpfen. Es muss von Reutlingen aus in die Region hinein Schritt für Schritt weiter geplant und gebaut werden.

Die Realisierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird Motor der Stadtentwicklung sein. Mit positiven Effekten für das tägliche Leben der Menschen in der Stadt und der Region, wie die Vermeidung von Autoverkehr, mehr Luftqualität, mehr Klimaschutz und mehr Wirtschaftskraft.

Die Stadt Reutlingen hat bereits in der Vergangenheit ein Straßenbahnnetz mit Anbindung an die Nachbargemeinden betrieben. Es gibt seitens der Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft mbH (RSV) sowie der FairEnergie/FairNetz GmbH Interesse den künftigen Betrieb auf der Strecke durchzuführen. Für den Bau und Unterhalt der Infrastruktur besitzt die Stadt Reutlingen bereits ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

Der Gemeinderat hat daher in seiner Sitzung am 30.06.2016 beschlossen, eine geeignete Geschäftsform für die weiteren gemeinsamen Planungen der Projektpartner der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollern-Alb, Städte Reutlingen und Tübingen sowie der Regionalverband Neckar-Alb) zu finden. Zuvor hatte die Fraktion der SPD einen entsprechenden Antrag gestellt (GR-Drs 16/005/17).

Entsprechend dieser Beschlusslage schlägt die Stadtverwaltung dem Gemeinderat nun vor, einen Zweckverband zusammen mit den Projektpartnern zu gründen, um der Herausforderung des komplexen Zukunftsprojekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gerecht zu werden.

Die Projektpartner schaffen sich durch den Zweckverband eine spezialisierte, passgenaue, gemeinsame Organisation. Diese bildet das vielschichtige Thema in seiner Gesamtheit, aber auch mit Blick auf die jeweils spezifischen Interessen und Problemlagen der Projektpartner ab. Parallelstrukturen werden vermieden. Die entstehenden gemeinsamen Gremien bieten die Möglichkeit, Politik und Öffentlichkeit adäquat einzubinden.

Vordringliche Aufgabe des Zweckverbandes wird es sein, die weiteren Planungen über das Modul 1 hinaus zwischen den Projektpartnern abzustimmen. Diese Einigung ist für das Abrufen von GVFG-Mitteln für den Bau der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb von grundlegender Bedeutung, weil andernfalls die Bundesmittel bei der Förderung in andere Regionen des Bundesgebietes fließen.

Der Gemeinderat hat mehrfach über die Bedeutung dieses wichtigen Schritts beraten. Mit der Gründung des Zweckverbandes wird nun eine übergeordnete Organisationsstruktur etabliert. Das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb erreicht einen weiteren wesentlichen Meilenstein auf dem Weg zur Realisierung.

Die Inhalte der Satzung ergeben sich aus der Anlage 1. Auf die ausführliche Erläuterung in Anlage 2 wird verwiesen. Die beigefügte Satzung wird von der Verbandsversammlung des Regionalverbands Neckar-Alb der Rechtsaufsichtsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen zur Genehmigung vorgelegt.

Nach einer ersten Abschätzung entstehen jährlich finanzielle Auswirkungen in Höhe von 150.000,- bis 200.000,- EUR je Projektpartner. Diese Mittel sind im Haushaltsplanentwurf 2019/2020 berücksichtigt. Der konkrete Wirtschaftsplan wird dann im Zweckverband beschlossen.

Parallel zur Entscheidung des Reutlinger Gemeinderates werden auch die politischen Gremien der Projektpartner die Gründung des Zweckverbandes beraten und die entsprechenden Beschlüsse hierzu fassen.

Die Verbandsversammlung besteht aus den Landräten der Landkreise Reutlingen, Tübingen und des Zollernalbkreises, den Oberbürgermeistern der Stadt Reutlingen und der Universitätsstadt Tübingen und dem Vorsitzenden des Regionalverbands Neckar-Alb (Mitglieder kraft Amtes) sowie sieben weiteren Vertretern jedes Verbandsmitglieds.

Die Berechnung für die Sitzverteilung der Reutlinger Gemeinderäte in der Versammlung des Zweckverbandes erfolgt über das in Baden-Württemberg vorgeschriebene Divisionsverfahren. Nach diesem Verfahren kommen bei 7 zu vergebenden Sitzen die Vertreter der Fraktion wie folgt zum Zuge:

2 Vertreter der CDU-Fraktion, 1 Vertreter der SPD-Fraktion, 1 Vertreter der Fraktion Die Grünen und Unabhängigen, 1 Vertreter der FWV-Fraktion, 1 Vertreter der WiR-Fraktion und 1 Vertreter der FDP-Fraktion. Jedes Mitglied der Verbandsversammlung hat einen persönlichen Stellvertreter.

Die Stadtverwaltung bittet die Fraktionen, ihre Vertreter und deren Stellvertreter bis zur Vorberatung im Bau-, Verkehrs- und Umweltausschuss am 29.11.2018 der Stadtverwaltung zu melden.

gez.
Ulrike Hotz
Erste Bürgermeisterin

Anlagen

Anlage 1: Satzung des Zweckverbandes Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Anlage 2: Ausführliche Erläuterung

Verbandsatzung

für den

Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA)

Version 6.11.2018

Präambel

Der Landkreis Reutlingen, der Landkreis Tübingen, der Zollernalbkreis, die Stadt Reutlingen, die Universitätsstadt Tübingen und der Regionalverband Neckar-Alb haben sich das gemeinsame Ziel gesetzt, ein Schienenverkehrssystem als zentrales, regionalbedeutsames Infrastrukturprojekt für die Region Neckar-Alb zu entwickeln. Es trägt die Bezeichnung „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“ (zukünftig **„das Projekt“**)

Der Aus- und Neubau sowie die Reaktivierung von Schienenstrecken ist die Grundlage für ein regionales Schienenverkehrssystem, das für die Einwohner und Arbeitskräfte in den Städten und Gemeinden sowie im Oberzentrum Reutlingen-Tübingen ein attraktives, elektrifiziertes und zukunftsfähiges Mobilitätsangebot mit einem dichten Taktverkehr bereitstellen soll und so die Daseinsvorsorge der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr sichert. Durch die Kombination der Vorteile der Erschließungswirkung von Straßenbahnen mit verbesserten Verkehren auf den bestehenden Eisenbahnstrecken soll ein Schienenverkehrssystem entstehen, das den Bedürfnissen und der räumlichen Struktur der Region Neckar-Alb mit ihrem Oberzentrum Reutlingen-Tübingen entspricht. Zusammen mit einem gut abgestimmten, straßengebundenen öffentlichen Verkehr wird damit der öffentliche Personennahverkehr in der Region insgesamt erheblich gestärkt. Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird deshalb auch dazu beitragen, den Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern und u. a. positive Auswirkungen auf die Umwelt zu entfalten.

Die kommunalen Körperschaften unterstützen damit die Ziele des Landes Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs nach dem Allgemeinen

Eisenbahngesetz und dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb übernimmt im Auftrag seiner Mitglieder für definierte, regional bedeutsame Schienenstrecken die rahmengebende Planung, Koordination sowie die Repräsentation des Projekts. Die Mitglieder sehen hierin den ersten Schritt zur Umsetzung des Projekts und beabsichtigen, den Katalog den wachsenden Bedürfnissen des Projektfortschritts zeitnah anzupassen und zu erweitern.

Die Arbeit des Zweckverbands erfolgt im vertrauensvollen, konstruktiven Zusammenwirken mit den betroffenen Kommunen, den Infrastrukturbetreibern der Schienenstrecken und Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet sowie dem Land Baden-Württemberg.

Die eingangs genannten Körperschaften öffentlichen Rechts vereinbaren gem. § 6 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) in der Fassung vom 16. September 1974 (GBl. S. 408, ber. 1975 S. 460, 1976 S. 408, zuletzt geändert durch Art. 2 G zur Änd. der GemO, des GKZ und anderer Gesetze vom 15. 12. 2015 - GBl. S. 1147) die nachstehende

Verbandsatzung:

§ 1

Mitglieder, Name, Sitz und Gebiet des Zweckverbandes

- (1)** Der Landkreis Reutlingen, der Landkreis Tübingen, der Zollernalbkreis, die Stadt Reutlingen, die Universitätsstadt Tübingen und der Regionalverband Neckar-Alb bilden als Verbandsmitglieder unter dem Namen "Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb" einen Zweckverband.
- (2)** Der Zweckverband kann weitere Gebietskörperschaften als Mitglieder aufnehmen, soweit dies von der Verbandsversammlung einstimmig beschlossen wird.
- (3)** Der Zweckverband hat seinen Sitz in Mössingen.
- (4)** Das Verbandsgebiet umfasst das Gebiet seiner Verbandsmitglieder.

§ 2

Aufgaben des Zweckverbands

- (1)** Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb übernimmt für seine Mitglieder als eigene Verbandsaufgabe die rahmengebende Planung, Koordination und Repräsentation für das Projekt eines regionalen Schienenpersonennahverkehrssystems (Regional-Stadtbahn Neckar-Alb) auf den ihm in dieser Satzung zugewiesenen Strecken. Hierzu werden dem Zweckverband als eigene Aufgaben übertragen:
1. Alle Planungen und damit verbundenen Maßnahmen, die grundlegend für das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind, sowie alle Planungen und Maßnahmen, die die Verbandsmitglieder nicht selbst durchführen.
 2. Die Koordination, Prüfung der Verträglichkeit mit dem Gesamtprojekt und fachliche Begleitung aller Maßnahmen, die die Mitglieder des Zweckverbands in ihrem Zuständigkeitsbereich zur Umsetzung des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar - Alb ergreifen. Zur Sicherung der Verträglichkeit mit dem Gesamtprojekt haben die Mitglieder des Zweckverbands vor Beginn neuer Maßnahmen dessen Einvernehmen einzuholen. Der Zweckverband kann dieses Einvernehmen nur verweigern, wenn der Maßnahme Belange der rahmengebenden Planung entgegenstehen. Zur fachlichen Begleitung zählt auch die Begleitung von Genehmigungsverfahren, Ausschreibungen und Angebotsplanungen für Leistungen des Schienenpersonenverkehrs auf den Strecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.
 3. Die Vertretung der Belange der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gegenüber Dritten, insbesondere dem Bund, dem Land Baden-Württemberg und seinen nachgeordneten Stellen sowie den Schieneninfrastruktur- und Schienenverkehrsunternehmen,
 4. die Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt sowie
 5. die Beantragung, Verwaltung oder Verwendung von Zuschussmitteln zur Durchführung der Verbandsaufgaben nach Ziffer 1 bis 4.
- (2)** Von der Aufgabenübertragung nach Abs. 1 unberührt bleiben alle Maßnahmen, die Mitglieder des Zweckverbands unter der Projektbezeichnung "Modul 1" vereinbart haben. Modul 1 bezeichnet die planfestgestellten Maßnahmen zum Ausbau und Elektrifizierung der Ammertalbahn (Tübingen-Herrenberg) und Ermstalbahn (Bad Urach – Metzungen) sowie den Neubau von Haltepunkten an der Neckar-Alb-Bahn (Metzingen-Reutlingen-Tübingen). Andere Maßnahmen an diesen Strecken, die nicht vom Modul 1 erfasst werden, obliegen dem Zweckverband, soweit sie zu den Verbandsaufgaben nach Abs. 1 gehören.

(3) Als Strecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zählen die

1. Ausbaustrecken:

- Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg)
- Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen)
- Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen)
- Zollern-Alb-Bahn 1 (ZAB 1, Tübingen – Albstadt-Ebingen)
- Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg - Horb)
- Zollern-Alb-Bahn 2 (ZAB 2, Hechingen – Burladingen)

2. Neubaustrecken und Reaktivierungen:

- Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen)
- Innenstadtstrecken im Oberzentrum Reutlingen-Tübingen
- Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren)
- Echaztalbahn mit Albaufstieg (Pfullingen – Kleinengstingen)

Weitere Strecken für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb können auf einstimmigen Beschluss der Verbandsversammlung mit aufgenommen werden.

(4) Für den Bereich der Ammertalbahn erfüllt der Landkreis Tübingen seine in Abs. 1 genannten Pflichten eines Verbandsmitglieds, indem er seine Mitgliedschaftsrechte im Zweckverband ÖPNV im Ammertal so ausübt, dass der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb seinen Aufgaben auch im Bereich der Ammertalbahn nachkommen kann.

(5) Der Zweckverband kann mit Zustimmung aller seiner Mitglieder zur Erfüllung seiner nicht hoheitlichen Aufgaben eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung unter der Firma „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH“ (Projektgesellschaft) gründen.

(6) Der Zweckverband kann von seinen Mitgliedern mit Aufgaben in laufenden und zukünftigen Planungen betraut werden, soweit deren Umfang im Verhältnis zu seinen eigenen Aufgaben nachrangig ist. Dabei ist zwischen dem Zweckverband und dem Mitglied eine Regelung zur Übernahme des Aufwands zu treffen.

(7) Der Zweckverband kann sich bei der Erfüllung seiner Aufgaben der Verbandsmitglieder oder Dritter bedienen. Er kann sich auch an einem wirtschaftlichen Unternehmen, einer kommunalen Verbundgesellschaft oder an anderen Zweckverbänden beteiligen, sofern es der Erfüllung seiner Aufgaben dient.

§ 3

Verbandsorgane

Organe des Zweckverbandes sind

1. die Verbandsversammlung,
2. der Verbandsvorsitzende.

§ 4

Aufgaben der Verbandsversammlung

- (1) Die Verbandsversammlung legt die Grundsätze für die Tätigkeit des Zweckverbandes fest. Sie entscheidet über die ihr durch Gesetz und diese Satzung zugewiesenen Angelegenheiten und überwacht die Ausführung ihrer Beschlüsse.
- (2) Die Verbandsversammlung beschließt insbesondere über
 1. die Änderung der Verbandssatzung,
 2. den Erlass, die Änderung und die Aufhebung anderer Satzungen, und den Erlass einer Geschäftsordnung für die Organe des Zweckverbands,
 3. die Wahl des Verbandsvorsitzenden sowie seines Ersten Stellvertreters und seiner weiteren 4 Stellvertreter,
 4. die Feststellung und Änderung des Wirtschaftsplans und die Festsetzung der Verbandsumlagen,
 5. die Feststellung der geprüften Jahresrechnung,
 6. die Entsendung von Vertretern des Zweckverbands in Organe von Unternehmensträgern, an denen der Zweckverband beteiligt ist, soweit nicht diese Satzung oder der Gesellschaftsvertrag des betroffenen Trägers hierzu Regelungen getroffen haben,
 7. die Planung oder Ausführung haushaltswirksamer Maßnahmen im Wert von mehr als EUR 1,5 Mio.,
 8. den Verzicht auf Ansprüche und Stundungen von Ansprüchen des Zweckverbands im Wert von mehr als EUR 150.000,-- im Einzelfall,

9. die Entscheidung über die Ernennung, Einstellung einschließlich Höhergruppierung und Entlassung des Verbandsgeschäftsführers, der leitenden Beamten und leitenden Beschäftigten des Zweckverbands im Einvernehmen mit dem Verbandsvorsitzenden.

§ 5

Zusammensetzung der Verbandsversammlung und Stimmrecht

- (1) Die Verbandsversammlung besteht aus den Landräten der Landkreise Reutlingen, Tübingen und des Zollernalbkreises, den Oberbürgermeistern der Stadt Reutlingen und der Universitätsstadt Tübingen und dem Vorsitzenden des Regionalverbands Neckar-Alb (Mitglieder kraft Amtes) sowie sieben weiteren Vertretern jedes Verbandsmitglieds. Die weiteren Vertreter werden von der Regionalverbandsversammlung, dem Kreistag bzw. dem Gemeinderat des Verbandsmitglieds entsandt. Ihre Amtsdauer entspricht ihrer Amtszeit im Kreistag bzw. Gemeinderat des Verbandsmitglieds. Bis zur Entsendung eines neuen Vertreters führt der vorherige die Geschäfte fort. Die Mitgliedschaft eines in die Verbandsversammlung entsandten Mitglieds kann durch Abberufung jederzeit beendet werden. Die Mitgliedschaft kraft Amtes endet mit dem Ausscheiden aus diesem Amt. Für die Mitglieder kraft Amtes gelten die gesetzlichen Vertretungsregelungen, für jeden weiteren Vertreter ist ein persönlicher Stellvertreter zu wählen.
- (2) In der Verbandsversammlung hat jedes Verbandsmitglied eine der Zahl seiner Vertreter entsprechende Stimmzahl. Die Stimmen eines Verbandsmitglieds können nur einheitlich abgegeben werden.
- (3) Mit Zustimmung des Verbandsvorsitzenden können Gäste an den Sitzungen der Verbandsversammlung teilnehmen. Das für den Schienenpersonennahverkehr zuständige Ministerium des Landes Baden-Württemberg soll vom Verbandsvorsitzenden gebeten werden, im Einzelfall oder auf Dauer einen Vertreter als sachverständigen Gast der Verbandsversammlung zu entsenden.

§ 6

Geschäftsgang der Verbandsversammlung

- (1) Der Verbandsvorsitzende beruft die Verbandsversammlung schriftlich oder in Textform mit einer Frist von mindestens zwei Wochen unter Angabe der Tagesordnung zu den Sitzungen ein. Der Tag der Sitzung und der Tag der Einberufung werden mitgerechnet. Der Einladung sollen die für die Verhandlung erforderlichen Unterlagen beigelegt sein, soweit nicht das öffentliche Wohl oder berechnigte Interessen Einzelner entgegenstehen. In dringenden Fällen

kann die Einladung formlos und ohne Einhaltung einer Frist ergehen. Die Verbandsversammlung ist nach Bedarf, mindestens aber einmal jährlich einzuberufen. Sie ist ferner unverzüglich einzuberufen, wenn ein Mitglied kraft Amtes dies unter Angabe des Verhandlungsgegenstands schriftlich beantragt.

- (2) Die Verbandsversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Mitglieder der Verbandsversammlung anwesend oder vertreten ist. Ist die ordnungsgemäß einberufene Verbandsversammlung nicht beschlussfähig, so soll der Verbandsvorsitzende unverzüglich eine zweite Sitzung mit gleicher Tagesordnung einberufen, in der die Verbandsversammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Stimmen beschließen kann. Auf diese Folge ist bei der Einberufung der zweiten Sitzung hinzuweisen.
- (3) Die Verbandsversammlung beschließt durch Abstimmungen und Wahlen mit der Mehrheit der Stimmen aller Verbandsmitglieder, soweit diese Satzung nichts anderes bestimmt. Die Verbandsversammlung stimmt offen ab, sofern kein Mitglied die geheime Abstimmung beantragt. Beschlüsse über eine Änderung dieser Satzung können nur mit Zustimmung aller Verbandsmitglieder getroffen werden.
- (4) Über die Sitzung der Verbandsversammlung und die dabei gefassten Beschlüsse ist eine Niederschrift zu fertigen, die durch den Vorsitzenden und ein weiteres Mitglied der Verbandsversammlung, das an der Sitzung teilgenommen hat, zu unterzeichnen ist. Die Niederschrift wird in der jeweils folgenden Sitzung ausgelegt.

§ 7

Beschließender Ausschuss

- (1) Die Verbandsversammlung bildet einen beschließenden Ausschuss (bA) und überweist ihm die nachfolgend genannten Gegenstände zur dauernden Erledigung.
- (2) Der beschließende Ausschuss entscheidet über
 - die Planung oder Ausführung haushaltswirksamer Maßnahmen im Wert von EUR 250.000,-- bis zu EUR 1,5 Mio. im Rahmen des verabschiedeten Haushaltsplanes,
 - über- und außerplanmäßige Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von EUR 50.000,-- bis zu EUR 250.000,--,
 - Verzicht und Stundung von Forderungen in Höhe von EUR 50.000,-- bis zu EUR 250.000,--.
- (3) In dringenden Angelegenheiten, deren Erledigung auch nicht bis zu einer nach § 6 Absatz 1 Satz 2 dieser Satzung einberufenen Sitzung der Verbandsversammlung aufgeschoben werden

kann, entscheidet der beschließende Ausschuss anstelle der Verbandsversammlung. Die Gründe für die Eilentscheidung und die Art der Erledigung sind den Mitgliedern der Verbandsversammlung unverzüglich mitzuteilen.

- (4) Im Übrigen ist der Verbandsvorsitzende zuständig, soweit nicht die Zuständigkeit der Verbandsversammlung gegeben ist.
- (5) Bestehen Zweifel darüber, ob die Verbandsversammlung oder der beschließende Ausschuss zuständig ist, entscheidet die Verbandsversammlung.
- (6) Angelegenheiten, deren Beschlussfassung der Verbandsversammlung vorbehalten ist, sollen im beschließenden Ausschuss vorberaten werden. Über das Ergebnis der Beratungen soll der Verbandsversammlung vor Beschlussfassung berichtet werden. Anträge, die nicht vorberaten werden, können auf Verlangen des Vorsitzenden oder eines Drittels der Mitglieder des Zweckverbandes vorberaten werden.

§ 8

Zusammensetzung des beschließenden Ausschusses

- (1) Mitglieder des beschließenden Ausschusses sind:
 - der Verbandsvorsitzende und seine Stellvertreter sowie die Mitglieder kraft Amtes der Verbandsversammlung, soweit diese nicht die Funktion des Verbandsvorsitzenden oder eines Stellvertreters innehaben,
 - zwölf weitere Vertreter der Verbandsversammlung, die von dieser aus ihrer Mitte bestimmt werden. § 40 Abs. 2 der Gemeindeordnung gilt entsprechend.
- (2) Vorsitzender des beschließenden Ausschusses ist der Verbandsvorsitzende, im Verhinderungsfall sein Erster Stellvertreter.
- (3) Mit Zustimmung des Vorsitzenden können Gäste an den Sitzungen des beschließenden Ausschusses teilnehmen. Das für den Schienenpersonennahverkehr zuständige Ministerium des Landes Baden-Württemberg soll vom Vorsitzenden gebeten werden, im Einzelfall oder auf Dauer einen Vertreter als sachverständigen Gast der Sitzungen des beschließenden Ausschusses zu entsenden.

§ 9

Verbandsvorsitzender

- (1)** Der Verbandsvorsitzende, sein Erster und die übrigen vier Stellvertreter werden von der Verbandsversammlung aus ihrer Mitte gewählt. Den Verbandsvorsitz und seine Stellvertretung können abwechselnd ihre sechs Mitglieder kraft Amtes innehaben.
- (2)** Die Amtszeit des Verbandsvorsitzenden und seiner Stellvertreter beträgt zwei Jahre. Sie beginnt jeweils am 1. Januar eines Kalenderjahrs und endet mit Ablauf des 31. Dezember des folgenden Kalenderjahres. Das Jahr der Wahl gilt als volles Kalenderjahr. Ist der jeweilige Nachfolger zum Ende der Amtszeit noch nicht bestimmt, so verlängert sich die jeweilige Amtszeit bis zur Wahl des Nachfolgers.
- (3)** Scheidet der Verbandsvorsitzende oder ein Stellvertreter aus der Verbandsversammlung vorzeitig aus, endet auch das Amt als Vorsitzender oder als Stellvertreter. Die Verbandsversammlung hat für den Rest der Amtszeit einen neuen Verbandsvorsitzenden bzw. Stellvertreter zu wählen.
- (4)** Der Verbandsvorsitzende ist Leiter des Zweckverbands und vertritt ihn nach außen. Er leitet die Verbandsverwaltung und erledigt die ihm durch Gesetz, diese Satzung und die Verbandsversammlung übertragenen Aufgaben sowie die Geschäfte der laufenden Verwaltung. Er ist Vorsitzender der Verbandsversammlung und vollzieht ihre Beschlüsse
- (5)** In dringenden Angelegenheiten, deren Erledigung auch nicht bis zu einer nach § 6 Absatz 1 Satz 2 dieser Satzung einberufenen Sitzung der Verbandsversammlung aufgeschoben werden kann, entscheidet der Verbandsvorsitzende anstelle der Verbandsversammlung, sofern eine Entscheidung des Beschließenden Ausschusses zuvor nicht eingeholt werden kann. Die Gründe für die Eilentscheidung und die Art der Erledigung sind den Mitgliedern der Verbandsversammlung unverzüglich mitzuteilen.
- (6)** Der Verbandsvorsitzende ist verpflichtet, die Verbandsversammlung in entsprechender Anwendung der §§ 24 Abs. 3 und 43 Abs. 5 der GemO zu unterrichten.

§ 10

Vertretung in Gesellschaften

- (1)** Der Verbandsvorsitzende vertritt den Zweckverband in Gesellschafterversammlungen von Unternehmensträgern, an welcher der Zweckverband beteiligt ist. Falls darüber hinaus weite-

re Vertreter zu bestimmen sind, werden diese durch die Verbandsversammlung aus dem Kreis der Mitglieder des beschließenden Ausschusses gewählt.

- (2) Eine Bevollmächtigung von Mitarbeitern des Zweckverbands oder der Verbandsmitglieder oder von anderen Mitgliedern der Verbandsversammlung ist zulässig.
- (3) Bei Abstimmungen in der Gesellschafterversammlung haben die Vertreter des Zweckverbands Beschlüsse der Verbandsversammlung und des beschließenden Ausschusses zu beachten.

§ 11

Aufwandsentschädigung

Die Gewährung einer Aufwandsentschädigung für den Verbandsvorsitzenden, seine Stellvertreter und die weiteren Vertreter der Verbandsmitglieder wird durch gesonderte Satzung geregelt.

§ 12

Verbandsverwaltung

- (1) Der Zweckverband richtet eine Geschäftsstelle zur Erledigung der Verwaltungsaufgaben ein. Der Zweckverband stellt die zur Erfüllung der Verbandsaufgaben erforderlichen Bediensteten ein, soweit er sich nicht zur Erledigung der Verwaltungsaufgaben eines Verbandsmitglieds oder eines Dritten, insbesondere der Projektgesellschaft, bedient.
- (2) Der Zweckverband bestellt einen Verbandsgeschäftsführer, der nach der Zuständigkeitsordnung und den Weisungen des Verbandsvorsitzenden die Verbandsgeschäfte wahrnimmt und die Geschäftsstelle leitet.
- (3) Der Zweckverband kann hauptamtliche Beamte ernennen.

§ 13

Wirtschaftsführung

- (1) Der Zweckverband wendet gemäß § 20 GKZ die für die Wirtschaftsführung und das Rechnungswesen der Eigenbetriebe geltenden Vorschriften sinngemäß an.
- (2) Für die Prüfung der Jahresrechnung gelten die Vorschriften über die örtliche Prüfung in den Gemeinden entsprechend. Sie erfolgt im Wechsel von zwei Jahren durch die Rechnungsprüfungsämter der Verbandsmitglieder.

§ 14

Deckung des Finanzbedarfs

- (1)** Die Aufwendungen des Zweckverbands werden, soweit sie nicht durch Zuschüsse oder sonstige Einnahmen gedeckt werden können, durch Umlagen finanziert. Zu den Aufwendungen gehören auch die Leistungen, die der Zweckverband gem. § 2 Abs. 1 Ziff. 5 dieser Satzung erbringt. Die Höhe der Umlagen (Anteil jedes Verbandsmitglieds am Finanzbedarf) wird im Wirtschaftsplan für jedes Haushaltsjahr festgesetzt. Dabei sind die Grundsätze der nachfolgenden Absätze (2) und (3) zu beachten.
- (2)** Umlagen, die den Aufwand des Zweckverbands für seinen laufenden Betrieb abdecken (Allgemeinkosten), werden zu gleichen Teilen von den Verbandsmitgliedern getragen. Zu diesem Aufwand zählen insbesondere auch die Personalkosten. Gleiches gilt für Ausgaben oder Zuschüsse, die sich nicht einzelnen Projektabschnitten zuordnen lassen.
- (3)** Die Umlagen sind vierteljährlich nach Zahlungsaufforderung zum 15. März, 15. Juni, 15. September und 15. Dezember eines Jahres zur Zahlung fällig. Bei Verzug sind Zinsen in Höhe von 2 v.H. über dem jeweiligen Basiszinssatz (Zinssatz für längerfristige Refinanzierungskredite der Europäischen Zentralbank, LRG-Satz) zu entrichten.
- (4)** Soweit die liquiden Mittel zur Deckung des Finanzbedarfs nicht ausreichen, können Darlehen aufgenommen werden.

§ 15

Ausscheiden von Verbandsmitgliedern

- (1)** Will ein Mitglied aus dem Verband ausscheiden, so hat es dies schriftlich unter Einhaltung einer Frist von 2 Jahren auf Ende eines Kalenderjahres zu beantragen. Über den Antrag entscheidet die Verbandsversammlung mit der satzungsändernden Mehrheit nach § 6 Absatz 3 Satz 2, zugleich unter Festlegung der Bedingungen, unter denen sie dem Ausscheiden zustimmt.
- (2)** Das ausscheidende Verbandsmitglied haftet anteilig für alle bis zu seinem Ausscheiden entstandenen Verbindlichkeiten des Zweckverbands nach den für ihn für den Zeitraum der letzten fünf Kalenderjahre vor seinem Ausscheiden festgesetzten Umlagen.
- (3)** Der Anteil des ausscheidenden Verbandsmitglieds an den Umlagen wird unter den verbleibenden Verbandsmitgliedern zu gleichen Teilen aufgeteilt.

- (4) Absatz 2 und 3 gelten entsprechend beim Ausscheiden eines Verbandsmitgliedes nach § 23 Absatz 2 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit.

§ 16

Auflösung des Zweckverbands

- (1) Mit Zustimmung aller seiner Mitglieder kann der Zweckverband seine Auflösung beschließen.
- (2) Im Fall der Auflösung gehen das Vermögen und die Verbindlichkeiten des Zweckverbandes auf die Verbandsmitglieder über. Die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der nach den für den Zeitraum der letzten fünf Jahre vor der Auflösung festgesetzten Umlagen nach § 14 dieser Satzung.
- (3) Hauptamtliche Beamte, unkündbare Arbeiter und Angestellte sind von den Verbandsmitgliedern mit sämtlichen Folgekosten zu übernehmen.
- (4) Der Zweckverband gilt nach seiner Auflösung als fortbestehend, solange die Abwicklung einzelner Geschäfte dies erfordert.

§ 17

Schiedsstelle

- (1) Bei Streitigkeiten zwischen einem Verbandsmitglied und dem Zweckverband oder zwischen einzelnen Verbandsmitgliedern untereinander über Rechte und Pflichten aus dem Verbandsverhältnis ist zunächst das Regierungspräsidium Tübingen als Schiedsstelle zur Schlichtung anzurufen.
- (2) Die Schiedsstelle hat zur Schlichtung eine mündliche Verhandlung zwischen den streitenden Parteien durchzuführen und anschließend einen schriftlichen Schlichtungsvorschlag zu unterbreiten.
- (3) Erst wenn sich die Beteiligten mit diesem Schlichtungsvorschlag nicht innerhalb von zwei Monaten einverstanden erklärt haben, können sie ihren Anspruch vor dem zuständigen Gericht geltend machen.

§ 18

Öffentliche Bekanntmachungen

Die öffentlichen Bekanntmachungen des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb erfolgen durch Bereitstellung im Internet auf der Webseite des Zweckverbandes unter der Rubrik Service/Bekanntmachungen, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist. Als Tag der

Bekanntmachung gilt der Tag der Bereitstellung. Die Wortlaute der öffentlichen Bekanntmachungen können in der Geschäftsstelle des Zweckverbands von jedermann während der Sprechzeiten kostenlos eingesehen werden; sie werden gegen Kostenerstattung als Ausdruck zur Verfügung gestellt oder unter Angabe der Bezugsadresse postalisch übermittelt.

§ 19

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 1. Januar 2019 in Kraft, jedoch frühestens am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung und der Verbandsatzung.

Ausführliche Erläuterung

Gründung des Zweckverbandes Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Inhalt

| | |
|--|----|
| Ausführliche Erläuterung:..... | 2 |
| Überblick über das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn..... | 2 |
| Projektpartner | 2 |
| Ziele des Projektes..... | 2 |
| Streckennetz..... | 2 |
| Stand der Dinge / bisherige Beschlüsse: | 3 |
| Bisherige Untersuchungen und Planungen | 3 |
| Notwendigkeit einer Projektorganisation | 4 |
| Erarbeitung der Organisationsstruktur | 4 |
| Aufgaben in der Verantwortung der Projektorganisation | 5 |
| Rahmenbedingungen für die Projektorganisation und Abgrenzung zu den Aufgaben der Projektpartner | 6 |
| Organisationsstruktur..... | 7 |
| Organe des Zweckverbandes | 7 |
| Sitz der Gesellschaft | 8 |
| Gründe für die Wahl des Organisationsmodells und Aufbau..... | 8 |
| Vorteile dieser Organisationsstruktur | 9 |
| Finanzbedarf..... | 10 |
| Aufbau und Finanzbedarf für Projektorganisation..... | 10 |
| Finanzbedarf für externe Vergaben | 11 |
| Weiteres Vorgehen | 11 |
| Gründungsphase | 11 |
| Erste Aufgaben der Projektorganisation | 11 |
| Anlagen..... | 11 |

Ausführliche Erläuterung:

Überblick über das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist ein Schienenverkehrsprojekt, bei dem Städte und Gemeinden in der Region Neckar-Alb durch ein Zweisystem-Stadtbahnsystem verbunden werden. Dabei werden die im Umland bestehenden Eisenbahnstrecken genutzt und ausgebaut und mit den Innenstadtbereichen über Straßenbahnstrecken verbunden, die dort die Feinerschließung sicherstellen (sogenanntes Karlsruher Modell).

Projektpartner

Die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird von den Partnern Landkreis Reutlingen, Landkreis Tübingen, Zollernalbkreis, Stadt Reutlingen, Universitätsstadt Tübingen und Regionalverband Neckar-Alb gemeinsam verfolgt. Sie arbeiten hierzu mit den Städten und Gemeinden in der Region, den Schieneninfrastrukturbetreibern und dem Land Baden-Württemberg zusammen. Grundlage für die Umsetzung ist eine Förderung durch den Bund und das Land Baden-Württemberg im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Ziele des Projektes

Ziele des Projektes sind:

- Schaffung eines attraktiven, elektrifizierten und zukunftsfähigen Mobilitätsangebotes, das Emissionen vermeidet und die Lebensqualität der Einwohner verbessert.
- Umsteigefreie, getaktete ÖPNV-Verbindungen für Einwohner und Arbeitskräfte in der Region Neckar-Alb, die deren Lebenswirklichkeit aufnehmen und abdecken (steigende Mobilität, Wohnen/Arbeiten/Ausbildung/Freizeit an unterschiedlichen Orten) und eine verlässliche Alternative zu dem motorisierten Individualverkehr darstellen.
- Bessere Vernetzung der Städte und Gemeinden der Region Neckar-Alb mit dem Oberzentrum Reutlingen-Tübingen.
- Ein dichter Taktverkehr auf allen Strecken der Region.
- Entlastung von staugefährdeten Straßen.
- Impulse für die Siedlungsentwicklung (Raum für Arbeitsplätze und Einwohner) und Stärkung des Standortfaktors ÖPNV.

Die Umsetzung dieser Ziele führt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des gesamten Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region Neckar-Alb und bringt die Schieneninfrastruktur auf ein zukunftsfähiges Niveau.

Streckennetz

Das Projekt der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb umfasst die folgenden Ausbaustrecken:

- Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg)
- Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen)
- Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen)
- Zollern-Alb-Bahn 1 (ZAB 1, Tübingen – Albstadt-Ebingen)
- Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb)
- Zollern-Alb-Bahn 2 (ZAB 2, Hechingen – Burladingen)

Es sind die folgenden Neubaustrecken und Reaktivierungen vorgesehen:

- Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen)
- Innerstädtische Neubaustrecken im Oberzentrum Reutlingen-Tübingen
- Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren)
- Echaztalbahn mit Alaufstieg (Pfullingen – Kleinengstingen)

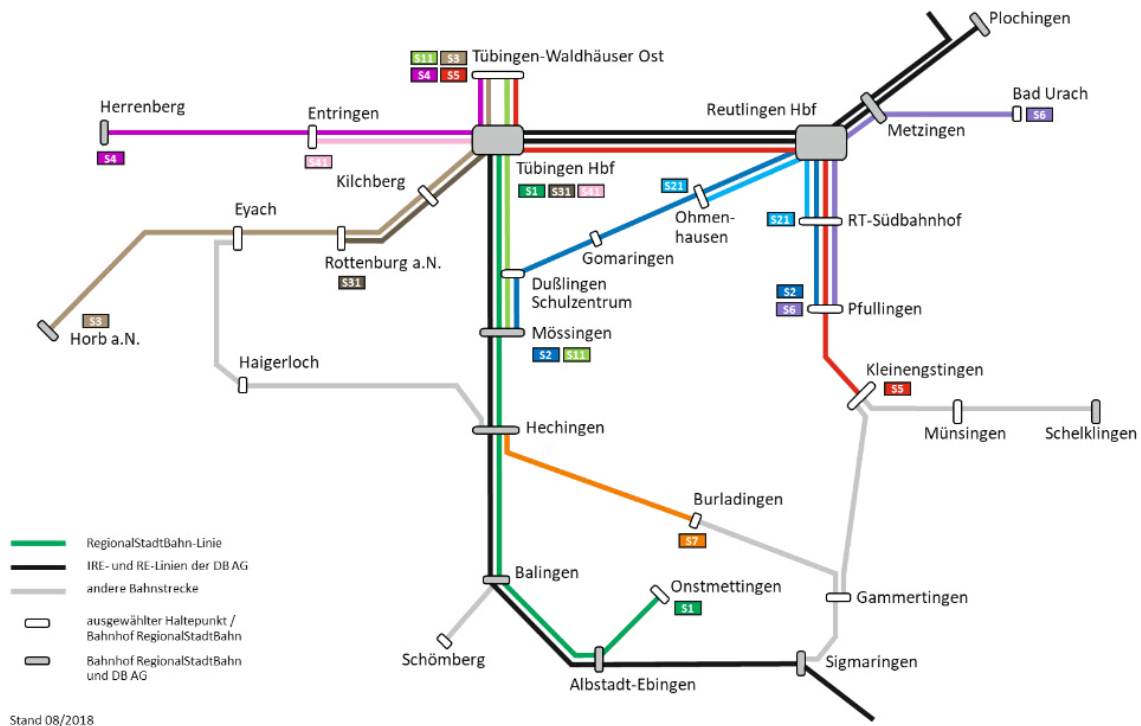


Abbildung 1: Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn im Zielzustand (gemäß Standardisierter Bewertung 2012)

Stand der Dinge / bisherige Beschlüsse:

Bisherige Untersuchungen und Planungen

Die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist gemeinsames Ziel der Projektpartner. Ausgehend von ersten Untersuchungen in den 1990er Jahren wurde das Projekt mit der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2003 erstmals hinsichtlich der verkehrlichen und baulichen Anforderungen sowie seines volkswirtschaftlichen Nutzens konkretisiert. Gemeinsam haben die Projektpartner in den Jahren 2010 bis 2012 mit der Standardisierten Bewertung die Grundlage für den Antrag auf Bundesförderung durch den Nachweis eines volkswirtschaftlich positiven Nutzens des Projektes erarbeitet und erste Überlegungen für eine gemeinsame Projektorganisation diskutiert. Durch das drohende Auslaufen der Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zum Jahr 2019 fehlten jedoch verlässliche Perspektiven für die Förderung aller Projektteile über das GVFG, so dass entschieden wurde, zunächst die mit einer Realisierungschance bis 2019 möglichen Projekte im sogenannten Modul 1 in die Bundesförderung zu geben und gleichzeitig die Planungen für die weiteren Projektteile trotz Unklarheiten einer Förderung weiterzuführen.

Dazu haben die jeweiligen kommunalen Partner für ihren Bereich die Planungen vorangetrieben und vorfinanziert, der Zollernalbkreis betreut und finanziert die Planungen auf der Zollern-Alb-Bahn zwischen Tübingen und Albstadt-Ebingen vor. Aktuell laufen in verschiedenen Planungsstadien auf allen Strecken die Planungsarbeiten.

Notwendigkeit einer Projektorganisation

Nachdem durch den Beschluss des Bundestages zur Verstetigung der GVFG-Bundesförderung über 2019 hinaus und der sich im Gesetzgebungsverfahren befindlichen ergänzenden Verdreifachung und gleichzeitigen Dynamisierung der GVFG-Mittel nun hinsichtlich der Bundesförderung Klarheit besteht und die jeweiligen Projektfortschritte tieferes Fachwissen auf Seiten der Verwaltungen und einen erhöhten Koordinierungsaufwand erzeugen, sind sich die Partner einig, dass die Einrichtung einer gemeinsamen Projektorganisation jetzt notwendig und sinnvoll ist.

Darüber hinaus wird von Bund, Land und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Sicherstellung eines zügigen Projektfortschritts und der Gewährung von Fördermitteln ein einheitlicher Ansprechpartner eingefordert.

Erarbeitung der Organisationsstruktur

Die Gremien der Projektpartner haben mehrfach über die Gründung einer gemeinsamen Projektorganisation beraten

- Kreistag Reutlingen - Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz: 23.4.2018 (DS IX-0504).
- Kreistag Tübingen: 09.05.2018 (DS 044/18)
- Kreistag Zollernalb - Ausschuss für Umwelt und Technik: 05.03.2018 (DS UT-Nr. 02/2018)
- Gemeinderat Reutlingen: 27.07.2018 (DS 18/029/02) und vom 20.07.2017 (DS 17/058/03.1)
- Gemeinderat Tübingen: 18.05.2015 (DS 507/2015) und in der Sondersitzung vom 11.09.2018
- Verbandsversammlung des Regionalverbands Neckar-Alb: 05.06.2018 (DS IX-19/1)]

Die Anforderungen an die Projektorganisation wurden in einem umfangreichen Prozess definiert und auf der Grundlage von eigenen Erfahrungen und Beispielen vergleichbarer Projekte eine Organisationsstruktur und der Ablauf des Aufbaus entwickelt. Dazu hat sich eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aller Projektpartner unter der Federführung von Verbandsdirektor Dr. Seidemann intensiv mit der Entwicklung einer rechtlich und steuerrechtlich tragfähigen Lösung befasst. Als Ergebnis wird die stufenweise Umsetzung eines Kombinationsmodells mit einem Zweckverband und einer angliederten GmbH vorgeschlagen.

Im Zentrum der Projektorganisation steht ein von den sechs Partnern getragener Zweckverband. Dieser wird in einer Stufe 1 gegründet und mit den Kompetenzen für alle Planungen und damit verbundenen Maßnahmen, die grundlegend für das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind, ausgestattet.

Nach abgeschlossener rechtlicher und steuerrechtlicher Prüfung und Bestätigung ist vorgesehen in der Stufe 2 eine Erweiterung der Aufgaben im Bereich der Kompetenzen des Zweckverbands und auch organisatorisch durch eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) umzusetzen. In dieser Ausgestaltung kann die Projektorganisation im Weiteren die Planung und Finanzierung der einzelnen Teilprojekte zur Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bündeln, die Entlastung

der Verwaltungen der Projektpartner weitgehend ermöglichen und die Einhaltung der für das Gesamtprojekt notwendigen einheitlichen technischen Parameter sicherstellen.

Die Ergebnisse dieser Prüfungen werden dann den Gremien der Projektpartner über die dann notwendige Fortschreibung der Satzung des Zweckverbands und eines Gesellschaftervertrags für eine angegliederte GmbH zur Entscheidung vorgelegt.

Aufgaben in der Verantwortung der Projektorganisation

Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb übernimmt in der Stufe 1 für seine Mitglieder als eigene Verbandsaufgabe die rahmengebende Planung, Koordination und Repräsentation für das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

In der zweiten Stufe ist ein weiterer Aufgabenübergang vorgesehen, so dass für die Projektpartner die Planung, der Bau und die Vorbereitung des Betriebs über die Projektorganisation organisiert und betreut werden können.

Für die erste Stufe werden dem Zweckverband als eigene Aufgaben alle Planungen und damit verbundenen Maßnahmen, die grundlegend für das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind, sowie alle Planungen und Maßnahmen, die die Verbandsmitglieder nicht selbst durchführen, übertragen. Dazu gehören die Koordination, Prüfung der Verträglichkeit mit dem Gesamtprojekt und fachliche Begleitung aller Maßnahmen, die die Mitglieder des Zweckverbands in ihrem Zuständigkeitsbereich zur Umsetzung des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ergreifen. Zur fachlichen Begleitung zählt auch die Begleitung von Genehmigungsverfahren sowie Ausschreibungen und Angebotsplanungen für Leistungen des Schienenpersonenverkehrs auf den Strecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Das Modul 1 verbleibt im Hinblick auf den fortgeschrittenen Verfahrensstand in der Verantwortung der zuständigen Projektpartner. Die Verbandsverwaltung des Zweckverbands unterstützt die Umsetzung des Modul 1.

Weitere Aufgaben sind:

- Die Vertretung der Belange der Regional–Stadtbahn Neckar-Alb gegenüber Dritten, insbesondere dem Bund, dem Land Baden-Württemberg und seinen nachgeordneten Stellen sowie den Schieneninfrastruktur- und Schienenverkehrsunternehmen,
- die Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt,
- die Beantragung, Verwaltung oder Verwendung von Zuschussmitteln für die oben genannten Aufgaben.

Die konkrete Aufgabenausgestaltung für die Stufe 2 ist Gegenstand des weiteren Klärungsprozesses, der innerhalb von 12 Monaten nach der Gründung vorgesehen ist. Dabei werden folgende offene Fragen mit den zuständigen Behörden und unter den Partnern geklärt:

- Prüfung, Bewertung und Vorschlag einer weiteren Aufgabenübertragung an den Zweckverband,
- steuerrechtliche Klärung des Kombinationsmodells mit den Finanzbehörden (Einholen einer „verbindlichen Auskunft“),
- kommunalrechtliche Klärung der Ausgestaltung der GmbH im Kombimodell,
- beihilfenrechtliche Beurteilung für Stufe 2,

Ebenfalls wird in diesem Zeitraum die Erarbeitung eines Finanzierungsschlüssel für die Verteilung der durch die Umsetzung der einzelnen Projektteile aufgrund der nicht förderfähigen Kosten für Planung

und Bau, wie auch im Weiteren für die nicht durch die Aufgabenträgerschaft des Landes entstehenden Betriebskosten bearbeitet.

Rahmenbedingungen für die Projektorganisation und Abgrenzung zu den Aufgaben der Projektpartner

Aufgrund der Komplexität des Projektes Regional-Stadtbahn werden im Folgenden die Rahmenbedingungen der Planung und des Baus der verschiedenen Projekttypen kurz dargestellt und auch die Abgrenzung zu den bei den Projektpartnern auch nach Gründung der Projektorganisation verbleibenden Aufgaben aufgezeigt.

Aufgabenteilung und Zuschüsse bei externe Beauftragungen

Ganz allgemein werden Planung und Bau von Schieneninfrastruktur üblicherweise über Zuschüsse an die jeweiligen Infrastrukturunternehmen auf Grundlage von Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Zuschussgebern organisiert. Aufträge (Planung und Bau) erteilen Infrastrukturunternehmen dann in der Regel direkt.

Vorliegend unterscheidet sich die Umsetzung der einzelnen Teilprojekte danach, ob es sich um Ausbau- oder Neubaustrecken handelt. Ausbaustrecken zeichnen sich dadurch aus, dass die Schieneninfrastruktur bereits im Eigentum eines entsprechenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens steht. Für die Neubaustrecken muss ein Infrastrukturbetreibermodell noch gefunden werden. In beiden Fällen wird auch weiterhin die Beauftragung externer Büros oder des Infrastrukturbetreibers notwendig werden. Insbesondere in der Planungsphase der Neubaustrecken sind direkte Aufträge auch durch die Projektorganisation denkbar.

Der Projektorganisation verbleibt in jedem Fall – neben der Abwicklung der Finanzierung und Zuschüsse (von Bund, Land und Projektpartnern) - die wichtige Aufgabe der regionalen „Bauherreninteressenvertretung“ inklusive Steuerung, Koordination, eisenbahntechnischer Begleitung und Prüfung, Berücksichtigung der Implikationen aus dem Gesamtprojekt und der individuellen Interessen der Projektpartner.

Bei den Städten und Gemeinden verbleibende Aufgaben

Die Erfahrung zeigt, dass die Integration von Schieneninfrastruktur innerhalb bebauter Gebiete von Städten und Gemeinden– insbesondere beim Neubau von Infrastruktur – eine über den reinen Bau von Gleisen hinausgehende Umgestaltung des Bestands, jedenfalls in der unmittelbaren Umgebung, mit sich bringt.

Die Einbindung von Haltestellen und Trassen in den Stadtraum ist eine komplexe Aufgabe die – unabhängig von der Arbeit der Projektorganisation – eigene Mitwirkungsnotwendigkeiten der betroffenen Kommunen mit sich bringt und immer Abstimmungen zwischen den betroffenen Stellen erfordert. So bestehen auch künftig Verantwortlichkeiten etwa bei Entscheidungen zu Planungsalternativen, der Lage eines Haltepunktes, der Haltestellenumfelder, Trassenalternativen, Betroffenheiten beim Betriebsprogramm, der Nutzung des Straßenraums, beim Grunderwerb, bei Tiefbauprojekten, städtebaulichen Gestaltungsfragen, bei der Öffentlichkeitsarbeit oder der Steuerung und Begleitung der Baustellen etc.. Die Projektorganisation für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird dabei dafür sorgen, dass die schienenbezogenen technischen Anforderungen einheitlich für das Gesamtsystem gewährleistet bleiben.

Auch in den Genehmigungsverfahren sind die Städte und Gemeinden weiterhin eigenständig zu beteiligende Stellen. Im Falle der Wahl von Bebauungsplänen als Grundlage zur planungsrechtlichen Umsetzung des Stadtbahnbaus sind sie die verfahrensdurchführende Stelle im Rahmen der kommunalen Planungshoheit.

Fragen der direkten Betroffenheit der jeweiligen Kommune werden auch eine Befassung der kommunalen Gremien voraussetzen.

Aufgrund der weitreichenden Schnittstellen und Abhängigkeiten ist es sinnvoll, wenn in diesen Aufgabenbereichen mit der Projektorganisation, weiterhin ein zentraler Ansprechpartner vorhanden ist, der auch koordinierend tätig werden kann.

Bei den Landkreisen verbleibende Aufgaben

Bei den Landkreisen verbleibt als Aufgabenträger für den ÖPNV die Hoheit der Gestaltung der Verkehre im ergänzenden Busnetz sowie für Verkehre, die nicht von den Städten und Gemeinden selbst erbracht werden oder über die Aufgabenträgerschaft des Landes Baden-Württemberg für den Schienenpersonennahverkehr abgedeckt werden (§ 6 f ÖPNVG).

Den Landkreisen obliegt weiterhin eine fachliche Koordinierungsaufgabe zwischen den Fachstellen der Landkreisverwaltung und der Projektorganisation. Dies umfasst unter anderem Belange des Naturschutzes, des Umweltschutzes, des Denkmalschutzes, der Forstwirtschaft und der Vermessung. Zudem übernehmen die Landkreise die Abstimmung der Regional-Stadtbahn mit den anderen Verkehrsträgern in ihrer Zuständigkeit für straßengebundenen Nahverkehr, Schülerbeförderung, Radverkehr und Straßenbau. Damit kommt ihnen eine wichtige und zentrale Rolle bei der Aufgabe zu, die Vorteile der RSB auch den Gemeinden ohne direkten Bahnanschluss zugänglich zu machen.

In die Abstimmungen zwischen der Projektorganisation und den betroffenen Kommunen wird auch weiterhin die Einbeziehung der jeweiligen Landkreise eine wichtige Rolle spielen.

Organisationsstruktur

Aufgrund der steuerrechtlichen und inhaltlichen Aufgabenstellungen wurde aufbauend auf den Erfahrungen ähnlicher Projekte eine Kombination aus Zweckverband und GmbH entwickelt (im weiteren Kombinationsmodell). In der Stufe 1 wird zunächst der Zweckverband in der oben genannten ersten Ausprägung gegründet. Nach Abschluss der Prüfungen der zuvor genannten offenen Punkte kann dann die Umsetzung des Kombinationsmodells durch eine Ergänzung und Änderung der Zweckverbandssatzung auf die Stufe 2 und der Gründung der Projektgesellschaft erfolgen.

Organe des Zweckverbands

1. Verbandsversammlung

Durch die Verbandsversammlung des Zweckverbands sichert ein beschließendes Gremium den Einfluss der Gremien der Projektpartner und die gemeinsame Willensbildung im Rahmen der Projektorganisation für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Der Zweckverband tagt grundsätzlich öffentlich. Die Verbandsversammlung umfasst 48 Mitglieder, bestehend aus den Verwaltungsspitzen als „Mitglieder kraft Amtes“ und je sieben weiteren Mitgliedern jedes Projektpartners. Somit ist eine breite Einbeziehung der verschiedenen Gruppen der kommunalen Gremien sichergestellt. Diese sind damit direkt in die grundlegenden Entscheidungen bei der Umsetzung der Regional-Stadtbahn eingebunden, ein konstanter Informationsfluss ist gewährleistet. Die Verbandsversammlung befasst

sich insbesondere mit den Zeitplänen zur Umsetzung der Teilprojekte, Finanzierungsfragen sowie strategischen und organisatorischen Entscheidungen.

Der Zweckverband bildet für die Vorberatung der Entscheidungen der Verbandsversammlung und die Begleitung und Steuerung der weiteren Maßnahmen des Zweckverbands einen beschließenden Ausschuss. Über den beschließenden Ausschuss des Zweckverbands ist damit auch in allen weiteren Fragestellungen die Einbeziehung gesichert. Nach Gründung einer GmbH würde eine Personengleichheit des Aufsichtsrats der GmbH mit dem beschließenden Ausschuss angestrebt.

2. Verbandsvorsitzender

Der Vorsitz des Zweckverbands wird auf 2 Jahre gewählt. Ihm zur Seite steht ein Erster Stellvertreter und 4 weitere Stellvertreter. Den Verbandsvorsitz und seine Stellvertretung können abwechselnd die sechs Mitglieder kraft Amtes innehaben.

Die operative Leitung der Projektorganisation für die Regional-Stadtbahn soll mittelfristig auf einen oder mehrere Geschäftsführer übergehen. In der Aufbauphase steht Herr Verbandsdirektor Dr. Dirk Seidemann - vorbehaltlich der Bestellung - zur Verfügung, die Gesellschaft als nebenamtlicher Geschäftsführer zu führen. Er hat bereits die Arbeitsgruppe zur Gründung der Projektorganisation geleitet. Im Weiteren soll diese Position durch einen weiteren Geschäftsführer ergänzt werden.

Sitz der Gesellschaft

Sitz der Projektorganisation ist Mössingen. Hier stehen entsprechende Räumlichkeiten zur Verfügung.

Gründe für die Wahl des Organisationsmodells und Aufbau

Über den Zweckverband können neben der Einflussssicherung der Gremien der Projektpartner und transparenter Entscheidungsfindung auch die Finanzierungsströme für die Finanzierung externer Aufträge und die Gewährung von Zuschüssen und deren Abrechnung zwischen den Projektpartnern und den Empfängern gebündelt werden. Diese Eigenschaft wird erst mit der Umsetzung der Stufe 2 vollumfänglich wirksam, teilweise kann aber schon in Stufe 1 Entsprechendes für Maßnahmen, die grundlegend für das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind, erreicht werden. Er kann dafür als hoheitlichen Beschluss selbst Zuwendungsbescheide erlassen. Hierdurch entfällt die Notwendigkeit getrennter Zuwendungsbescheide aller Projektpartner und der Verwaltungs- und Abstimmungsaufwand kann reduziert werden. Als Körperschaft des öffentlichen Rechts kann er, falls notwendig, eine teilweise auftretende kurzfristige Vor-/Zwischenfinanzierung der Zuschüsse von Bund/Land mit den Vorteilen einer öffentlich-rechtlichen Institution übernehmen.

Nach Klärung der offenen, insbesondere steuerrechtlichen Fragen sieht das Kombinationsmodell eine Übertragung des operativen Geschäfts an eine GmbH vor. Dies ermöglicht die notwendige operative Flexibilität, um im von der Verbandsversammlung vorgegebenen Rahmen auch die Teilprojekte zielgerichtet und effizient voran zu bringen. Vor Klärung der offenen Fragen in der Stufe 1 kann ein Teil des operativen Aufbaus vor der Gründung einer GmbH im Rahmen der Möglichkeiten des Zweckverbands abgebildet werden. Der Aufbau erfolgt so, dass die Überführung der geschaffenen Strukturen in der Stufe 2 des Kombinationsmodells möglich ist.

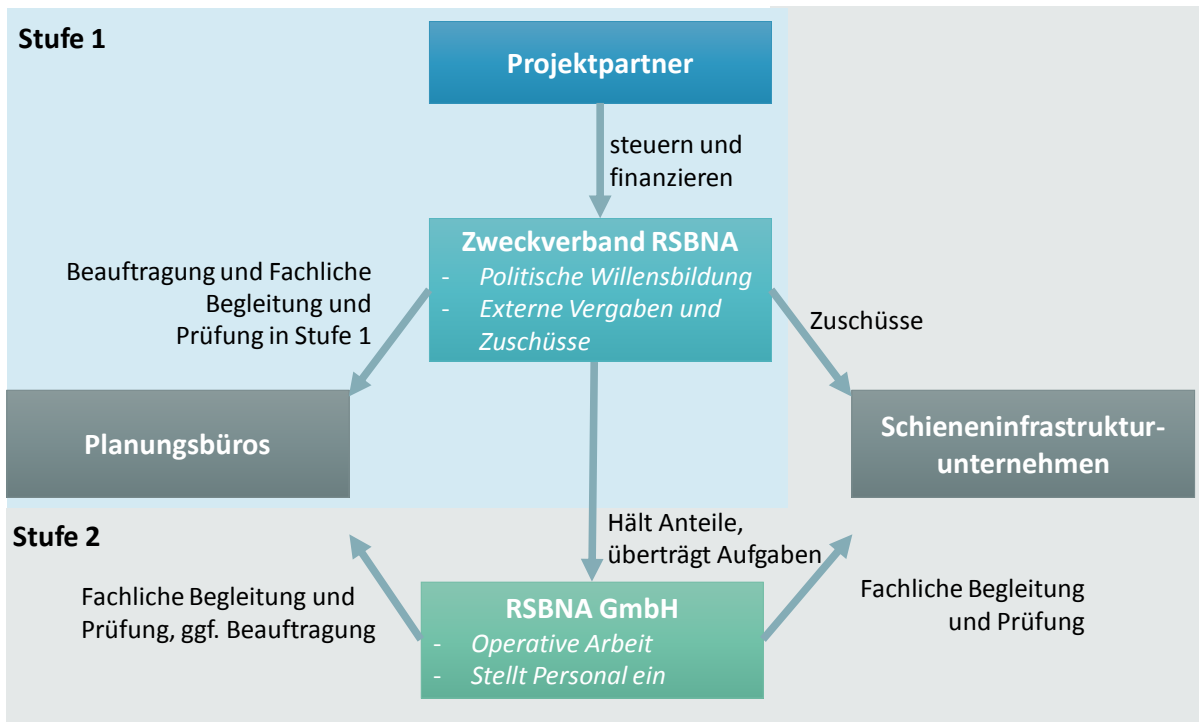


Abbildung 2: Überblick über die Organisationsstruktur Stufe 1 und Stufe 2 mit Kombinationsmodell

Vorteile dieser Organisationsstruktur

Durch die gewählte Organisationsform können die Vorteile beider Rechtsformen verbunden werden:

Zweckverband (Stufe 1 und Stufe 2)

- Demokratische Legitimierung und Sicherstellung des Einflusses der Gremien der Projektpartner
- Konzentration der Zuständigkeiten im Zweckverband zur effektiven Aufgabenerfüllung und Entlastung der Verwaltungen der Projektpartner
- Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand: Höchste Bonität.
- Zuwendungsbescheide an Dritte sind möglich

GmbH (Stufe 2)

- Größere Autonomie der Geschäftsleitung für das operative Geschäft: Schnelle Entscheidungswege im täglichen Geschäft
- Erhöhte Attraktivität für Personal
- Die Beratungen der Gesellschaftsgremien unterliegen engeren Verschwiegenheitsvorschriften als es der Geschäftsgang der Versammlung oder des beschließenden Ausschusses erlauben
- Hohe Flexibilität bei Veränderung des operativen Geschäfts durch die Möglichkeit der Ausgliederung einzelner Geschäftsteile

Das Kombinationsmodell ermöglicht, hinzukommende Aufgaben in die bestehende Organisationsstruktur zu integrieren oder diese zu erweitern. Die entsprechenden Abstimmungswege sind dafür in der Projektorganisation angelegt. Im Sinne eines steueroptimierten Vorgehens können diese z.B. an den Zweckverband oder die GmbH übertragen werden. Ebenfalls

sind bei möglichen Entwicklungen im Verlaufe des Projektes, die eine Ausgliederung oder einen umwandlungsrechtlichen Vorgang benötigen, durch die GmbH bessere rechtliche Rahmenbedingungen vorhanden als bei einem alleinigen Zweckverband.

Die Ausarbeitung des Organisationsmodells der Stufe 1 und 2 sowie die Erarbeitung der Zweckverbandssatzung erfolgte mit Unterstützung und rechtlicher Beratung von Dr. Wolfgang Beckmann, VOELKER & Partner, Reutlingen. Die steuerrechtliche Beurteilung und Expertise erfolgte durch Steuerberater Dr. Wolfgang Merkle, Ulm. Die beihilfenrechtliche Prüfung wurde für Stufe 1 von Dr. Stefan Meißner, Menold Bezler Rechtsanwälte Partnerschaft mbB, Stuttgart vorgenommen.

Mit der Rechtsaufsichtsbehörde im Regierungspräsidium Tübingen wurde die kommunalrechtliche Umsetzbarkeit des Kombinationsmodells am 16. Oktober 2018 besprochen. Das vorgeschlagene Vorgehen wurde dabei bestätigt und Hinweise für die Ausgestaltung der Vertragsdokumente gegeben. Die gegebenen Hinweise für die Zweckverbandssatzung sind in den vorliegenden Unterlagen berücksichtigt.

Nach der Gründung der Stufe 1 werden die oben aufgeführten offenen rechtlichen und steuerrechtlichen Fragen weiter geklärt.

Finanzbedarf

Aufbau und Finanzbedarf für Projektorganisation

Ausgehend von Erfahrungen vergleichbarer Projekte wird für die ersten Jahre von einem Bedarf von ca. 7,5 Mitarbeitern zuzüglich der Geschäftsführung für die Projektorganisation ausgegangen. Die Aufbauorganisation zur Aufgabenerfüllung der Projektorganisation lässt sich in die folgenden drei Säulen unterteilen:

- Planung und Bau
- Verkehrs- und Angebotsplanung
- Verwaltung, Finanzierung und Öffentlichkeitsarbeit

Davon entfallen auf die einzelnen Säulen:

- 3 Stellen für Planung und Bau
- 2 Stellen für Verkehrsplanung (Fahrplan, Betrieb, Angebot, Fahrzeuge)
- 2,5 Stellen für Verwaltung, Finanzen und Öffentlichkeitsarbeit

Der Stellenaufbau wird sukzessive erfolgen. Vor dem Hintergrund des Aufgabenübergangs, des operativen Aufbaus und der Verfügbarkeit von spezialisierten Fachkräften ist ein schrittweises Vorgehen vorgesehen. Der vorgesehene Stellenaufbau ergibt sich aus dem Finanzplan im Anhang.

Aus diesem Stellenbedarf ergeben sich Gesamtkosten von ca. 1,2 Mio. € pro Jahr für den laufenden Betrieb der Projektorganisation. Da der bei der Projektorganisation entstehende Aufwand nur schwierig einzelnen Projektteilen zugeordnet werden kann und es sich bei der Regional-Stadtbahn um ein gemeinschaftliches Projekt der Region handelt, ist eine paritätische Aufteilung dieser Kosten vorgesehen. Daraus ergibt sich ein Beitrag von ca. 200.000 € pro Jahr und Projektpartner.

Im Jahr 2019 wird, da voraussichtlich noch nicht alle Stellen besetzt sein werden, jedoch ein erhöhter Aufwand für die Einrichtung der Geschäftsstelle und der offenen Fragen anfällt, von Kosten von ca. 150.000 € pro Projektpartner ausgegangen.

Eine Kostenaufstellung und Aufgabenbeschreibung der Säulen findet sich im Anhang.

Finanzbedarf für externe Vergaben

Aufwand, der über Allgemeinkosten hinaus für die Planung und den Bau einzelner Projektabschnitte anfällt, wird bei den Verbandsmitgliedern im Verhältnis des bei ihnen entstehenden Nutzens erhoben.

Der Finanzierungsschlüssel wird nach Gründung der Projektorganisation gemeinsam mit den Projektpartnern erarbeitet und in den zuständigen Gremien beschlossen.

Entsprechend der Absichtserklärung der Projektpartner vom 30. Mai 2014 wird dieser rückwirkend auf die Gesamtkosten der bis dahin angefallenen Kosten für Planungen für die Regional-Stadtbahn, soweit sie zur Realisierung gelangen, angewandt.

Weiteres Vorgehen

Gründungsphase

Nach Beschluss der Zweckverbandssatzung durch die Gremien aller Projektpartner und deren Genehmigung durch die Kommunalaufsicht beim Regierungspräsidium Tübingen tritt sie am Tag nach ihrer Genehmigung, frühestens jedoch am 1.1.2019 in Kraft. Parallel wird mit der Personalsuche begonnen. Alle vorbereitenden Maßnahmen bis zur Geschäftsfähigkeit des Zweckverbands inklusive der Einladung zur ersten Verbandsversammlung werden durch den Regionalverband Neckar-Alb in enger Abstimmung mit den weiteren Projektpartnern koordiniert. Nach der Einstellung von erstem Personal in der Projektorganisation wird ein koordinierter Wissensübergang von den Projektpartnern auf die Projektorganisation sichergestellt und vollzogen.

Erste Aufgaben der Projektorganisation

Nach der Gründung der Projektorganisation wird diese sich prioritär um die folgenden Aufgaben kümmern:

- Aufbau Geschäftsstelle
- Klärung der offenen Frage für die Stufe 2
- Kooperation mit Projektpartnern in laufenden Planungen und Maßnahmen
- Fortschreibung Gesamtprojektplan und Teilprojekte
- Begleitung und Übernahme der das Gesamtprojekt betreffenden laufenden Planungen und Maßnahmen
- Begleitung der laufenden und neuen Planungen der Verbandsmitglieder, bei Wunsch auch Übernahme der Planungen
- Aufbau Öffentlichkeitsarbeit
- Ausarbeitung eines Vorschlags zum Finanzierungsschlüssel

Anlagen

- Kostenaufstellung und Aufbau

Kostenaufstellung

| | | Eingruppierungsrichtwert TVÖD | | | Stellenprozent Jahreshschnitt | | | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------------------------------|---|-------------------------------|-------|------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|
| | | | 2019 | 2020 | 2021 | | | | | |
| Geschäftsführung | | ohne | 1 | 1 | 1 | 120.000 € | 123.600 € | 127.200 € | | |
| 1. Säule | Planung und Bau | | | | | | | | | |
| | Leiter Planung/Bau | 14 | 100% | 100% | 100% | 78.675 € | 81.035 € | 83.396 € | | |
| | Planer Eisenbahntechnik | 13 | 50% | 100% | 100% | 36.698 € | 75.597 € | 77.799 € | | |
| | Planer Eisenbahn/Tiefbau | 13 | 12,5% | 50% | 50% | 9.174 € | 37.798 € | 38.899 € | | |
| | Planer Eisenbahn/Tiefbau | 13 | 0% | 0% | 50% | | | 38.899 € | | |
| 2. Säule | Verkehrsplanung (Fahrplan, Betrieb, Angebot, Fahrzeuge) | | | | | | | | | |
| | Leiter Verkehrsplanung | 14 | 100% | 100% | 100% | 78.675 € | 81.035 € | 83.396 € | | |
| | Planer Betriebskonzept, Angebot | 13 | 0% | 100% | 100% | | 75.597 € | 77.799 € | | |
| | Eisenbahnbetriebsleiter * | 14 | 10% | 10% | 10% | 8.682 € | 8.942 € | 9.203 € | | |
| 3. Säule | Organisation und Öffentlichkeitsarbeit | | | | | | | | | |
| | Leiter Organisation | 14 | 100% | 100% | 100% | 78.675 € | 81.035 € | 83.396 € | | |
| | Öffentlichkeitsarbeit | 9B | 50% | 50% | 50% | 27.638 € | 28.467 € | 29.296 € | | |
| | Verwaltung und Assistenz | 9A | 50% | 100% | 100% | 27.353 € | 56.346 € | 57.987 € | | |
| | Praktikanten und Geringfügig Beschäftigte | | 50% | 50% | 50% | 15.000 € | 15.450 € | 15.900 € | | |
| | Anzahl Personalstellen (ohne Leitung/Praktikanten) / Summe Personalaufwand | | 4,7 | 7,1 | 7,6 | 480.569 € | 664.903 € | 723.169 € | | |
| Sachaufwand | | | | | | | | | | |
| | Miete, Mietnebenkosten, Reinigung | | | | | 60.000 € | 60.000 € | 65.000 € | | |
| | Büroausstattung, EDV, Konto, Veröffentlichungen und Druckkosten | | | | | 80.000 € | 20.000 € | 20.000 € | | |
| | Reisekosten, Fortbildungen, Bücher und Zeitschriften, Richtlinien | | | | | 8.000 € | 15.000 € | 15.000 € | | |
| | Gremienkosten, Ehrenamtliche Entschädigungen | | | | | 8.000 € | 10.000 € | 10.000 € | | |
| | Erstellung Jahresabschluss, Steuerberatung, Personalverwaltung | | | | | 25.000 € | 20.000 € | 20.000 € | | |
| | Versicherungen, Beiträge Mitgliedschaften, Unfallkasse | | | | | 13.000 € | 14.000 € | 14.000 € | | |
| | Stammkapital GmbH ** | | | | | 25.000 € | 0 € | 0 € | | |
| Gesamtkosten pro Jahr | | | | | | | 699.569 € | 803.903 € | 867.169 € | |
| Kosten pro Jahr und Partner | | | | | | | 116.595 € | 133.984 € | 144.528 € | |
| Weitere Kosten | | | | | | | | | | |
| | Kosten für juristische Prüfungen, planerische Beauftragungen | | | | | 200.000 € | 300.000 € | 300.000 € | | |

Aufbau und Aufgabenbeschreibung Geschäftsstelle

