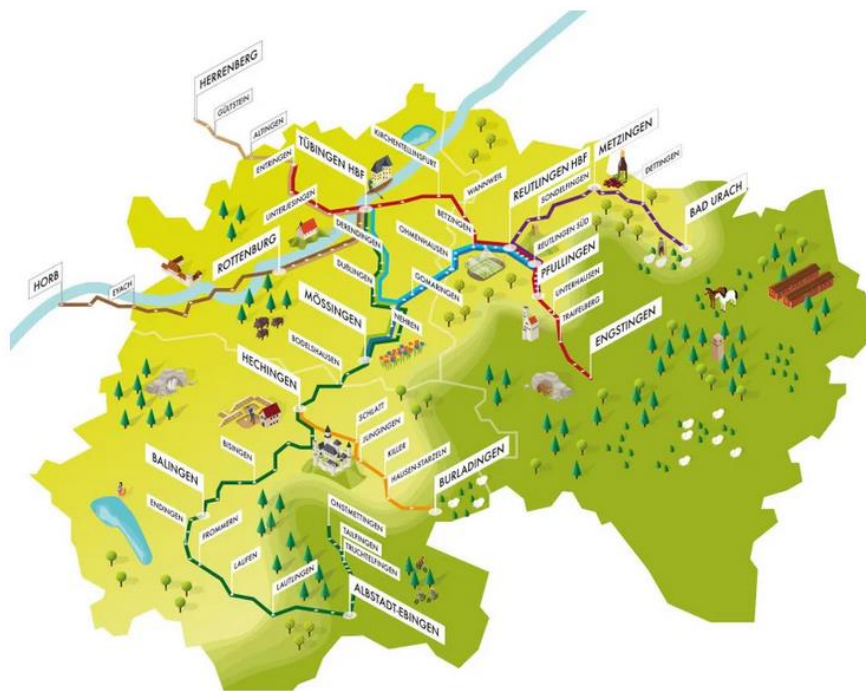


# Jahresabschluss Geschäftsjahr 2022 Lagebericht



**Inhalt**

1. Unternehmensstruktur.....	3
2. Geschäftstätigkeit.....	4
3. Geschäftsverlauf.....	6
3.1 Themenschwerpunkte.....	6
3.1.1 Überarbeitung der Standardisierten Bewertung.....	6
3.1.2 Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels und „Stufe 2“.....	7
3.1.3 Erarbeitung des GVFG-Rahmenantrags.....	9
3.1.4 Öffentlichkeitsarbeit.....	10
3.1.5 Ausbau der Geschäftsstelle.....	10
3.2 Verbandsversammlungen und Sitzungen des Beschließenden Ausschusses.....	11
3.3 Wahl des Verbandsvorsitzenden.....	11
3.4 Wahl der Stellvertreter des Verbandsvorsitzenden.....	11
4. Personal.....	12
5. Lage des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.....	13
5.1 Ertragslage.....	13
5.2 Vermögenslage.....	13
5.3 Finanzlage.....	13
6. Leistungen und Erfolg.....	14
7. Finanzierungs- und Investitionstätigkeiten.....	17
8. Kennzahlen der Vermögens-, Finanzierung und Ertragslage.....	23
8.1 Erfolg.....	23
8.2 Liquidität.....	26
8.3 Erläuterung zur Liquidität.....	26
9. Risiken.....	30
10. Ausblick.....	31
10.1 Organisationsstruktur.....	31
10.2. Planung und Bau.....	32
10.3 Vorbereitung Betrieb.....	33
10.4 Räumliche Unterbringung.....	33
10.5 Finanzierung und Investition.....	35
10.6 Öffentlichkeitsarbeit.....	35
10.7 Organisation.....	36

## **Lagebericht**

Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) hat gemäß § 14 Abs. 1 der Verbandssatzung in der Fassung vom 10.12.2021 i.V.m. § 16 Abs. 1 Eigenbetriebsgesetz (EigBG) für den Schluss eines jeden Wirtschaftsjahres einen Jahresabschluss bestehend aus der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie einem Lagebericht aufzustellen. Der Jahresabschluss ist von der Verbandsversammlung festzustellen.

Für den Lagebericht gilt § 289 des Handelsgesetzbuchs (HGB) entsprechend. Kennzahlen sind nach den individuellen Steuerungsbedürfnissen zu ermitteln, darzustellen und fortzuschreiben.

### **1. Unternehmensstruktur**

Der ZV RSBNA wurde durch die Veröffentlichung der Genehmigung und der Verbandssatzung im Staatsanzeiger Baden-Württemberg (Veröffentlichungsdatum: 08.02.2019) am 9. Februar 2019 gegründet. Der ZV RSBNA hat seinen Sitz in Mössingen. Die postalische Anschrift der Geschäftsstelle lautet: Freiherr-vom-Stein-Straße 16, 72116 Mössingen (bis 09/2023), Dreifürstensteinstr. 1-3, 72116 Mössingen (ab 10/2023).

Der ZV RSBNA ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Verbandsmitglieder sind die Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalbkreis, die Stadt Reutlingen, die Universitätsstadt Tübingen sowie der Regionalverband Neckar-Alb.

Die Organe des ZV RSBNA sind die Verbandsversammlung und der Verbandsvorsitzende. Die Verbandsversammlung besteht aus:

- den Mitgliedern kraft Amtes, dies sind die Landräte der Landkreise Reutlingen, Tübingen und des Zollernalbkreises, die Oberbürgermeister der Stadt Reutlingen und der Universitätsstadt Tübingen sowie der Vorsitzende des Regionalverbands Neckar-Alb
- sieben weiteren Vertreter jedes Verbandsmitglieds

Der Verbandsvorsitzende wird von der Verbandsversammlung für eine Amtszeit von zwei Jahren gewählt. Er hat einen ersten und vier weitere Stellvertreter.

Der ZV RSBNA hat einen beschließenden Ausschuss (bA), welcher von der Verbandsversammlung Aufgaben zur dauernden Erledigung überwiesen bekommen hat. Mitglieder des bA sind:

- Der Verbandsvorsitzende und seine Stellvertreter
- Zwölf weitere Vertreter der Verbandsversammlung, die von dieser aus ihrer Mitte bestimmt werden

## **2. Geschäftstätigkeit**

Der ZV RSBNA übernimmt seit Februar 2019 die rahmengebende Planung, Koordination sowie die Repräsentation des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. In § 2 der Verbandsatzung in der Fassung vom 10.12.2021 sind dem ZV RSBNA dabei 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.

Von der Aufgabenübertragung unberührt bleiben alle Maßnahmen, die die Mitglieder des ZV RSBNA unter der Projektbezeichnung „Modul 1“ vereinbart haben.

Nach § 2 Absatz 2 der Verbandssatzung übernimmt der ZV RSBNA als weitere eigene Verbandsaufgabe alle Maßnahmen, die für die Vorbereitung und Durchführung des Verkehrsbetriebs der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb notwendig sind. Dies umfasst insbesondere, aber nicht ausschließlich die Beschaffung geeigneter Fahrzeuge, den Bau oder Beschaffung von Werkstatt und Instandhaltungsinfrastruktur sowie die Bereitstellung von Instandhaltungsleistungen. Der Zweckverband kann die Erfüllung dieser Aufgaben ganz oder zum Teil im Wege der Vertragsübergabe auf externe Dritte übertragen. Der Vertragsübergabe stehen solche Rechtsinstrumente gleich, die zum selben wirtschaftlichen Ergebnis führen.

Die Verbandsmitglieder haben vereinbart, den Aufgabenkatalog des ZV RSBNA gemäß § 2 der Verbandssatzung an die wachsenden Bedürfnisse des Projektfortschritts anpassen und so auch erweitern zu können. Eine solche Erweiterung ist für das Geschäftsjahr 2023 mit der Umsetzung der sog. „Stufe 2“ der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vorgesehen.

Zur operativen Umsetzung der Verbandsaufgaben – soweit es sich nicht um hoheitliche Tätigkeiten handelt – kann sich der ZV RSBNA einer Tochtergesellschaft bedienen. Von dieser Möglichkeit wurde mit der Gründung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH (RSBNA GmbH) im Jahr 2021 Gebrauch gemacht. Die RSBNA GmbH übernimmt derzeit in erster Linie Aufgaben im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung sowie der Vorbereitung der Fahrzeuginstandhaltung (inkl. Bereitstellung der Werkstatt). Noch ist offen, ob die RSBNA GmbH zukünftig die eigentlichen Instandhaltungsaufgaben an den Fahrzeugen selbst erfüllt, ausschreibt oder mit dem Verkehrsvertrag an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vergibt. Es soll die wirtschaftlichste Lösung gewählt werden (siehe auch DS 2020-1).

Die Entscheidung für ein Instandhaltungsmodell ist dabei in Anlehnung an den Fahrzeug-Lieferplan bis 2024 zu erwarten und dann mit allen Auswirkungen auch in die kurz- und mittelfristige Finanzplanung des ZV RSBNA zu übernehmen. Diese ist neben der Umsetzung

der Stufe 2 daher u.a. geprägt von der konkreten Ausgestaltung einer weiteren Aufgabenübernahme durch die RSBNA GmbH.

### **3. Geschäftsverlauf**

#### **3.1 Themenschwerpunkte**

Im Geschäftsjahr 2022 lag beim ZV RSBNA das Hauptaugenmerk insbesondere auf folgenden Themenfeldern:

- Überarbeitung und Abschluss der Standardisierten Bewertung
- Operationalisierung Finanzierungsschlüssel und Vorbereitung der „Stufe 2“
- Erarbeitung des GVFG-Rahmenantrags
- Bürgerbeteiligungsformate für das Gesamtprojekt in der Region
- Ausbau und Weiterentwicklung der Geschäftsstelle

##### **3.1.1 Überarbeitung der Standardisierten Bewertung**

Für die Förderung von Projekten zum Bau und Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs durch Bundes- und Landesmittel über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens notwendig. Das seitens des Bundes vorgegebene Verfahren, die „Standardisierte Bewertung“ (Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs), ist hierfür die maßgebende Grundlage.

Eine erste entsprechende Untersuchung wurde für das Gesamtvorhaben Regional-Stadtbahn Neckar-Alb 2012 erstellt. Sie hat den insgesamt positiven volkswirtschaftlichen Nutzen des Gesamtprojekts dargestellt. Auf dieser Grundlage wurde u.a. die Entscheidung zur Umsetzung von Modul 1 (Elektrifizierung und Ausbau von Ammertalbahn und Ermstalbahn, vier neue Stationen entlang der Neckar-Alb-Bahn) und zur Fortführung der Planungen an den anderen Strecken getroffen. Im Jahr 2021 wurden die Ergebnisse einer überarbeiteten Standardisierten Bewertung mit aktualisiertem Kosten- und Projektstand vorgestellt (siehe DS 2021-5). Das Berechnungsergebnis hat den positiven Nutzen-Kosten-Quotienten für das Gesamtnetz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit Innenstadtstrecke Tübingen und damit die prinzipielle Förderfähigkeit des Vorhabens nach dem GVFG-Bundesprogramm bestätigt.

Der Bürgerentscheid gegen eine Innenstadtstrecke Tübingen vom 26.09.2021 hat eine erneute Überarbeitung der Standardisierten Bewertung erforderlich gemacht. Dieser „Standardisierten Bewertung 2022“ liegt nun das Gesamtnetz ohne Innenstadtstrecke Tübingen zugrunde. Methodisch erfolgt die Standardisierte Bewertung des Gesamtprojekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in Abstimmung mit den Zuwendungsgebern Bund und Land auch in der Überarbeitung 2022 unverändert auf Basis der Verfahrensanleitung 2016.

Die Ergebnisse der neuen Berechnungen durch das beauftragte Gutachterbüro PTV aus Karlsruhe weisen einen unverändert positiven Nutzen-Kosten-Indikator nach der Verfahrensanleitung 2016 von ca. 1,1 aus (siehe DS 2022-2). Das Ergebnis liegt damit über dem Schwellenwert zum Nachweis der vollen Förderfähigkeit des Gesamtprojektes nach dem GVFG. Hierdurch hat die Region die benötigte Sicherheit zur Fortsetzung des gesamten Projekts und seiner Einzelstrecken.

### **3.1.2 Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels und „Stufe 2“**

Zur Erfüllung des entsprechenden Auftrags aus der Verbandsversammlung vom 28.07.2021 (DS 2021-4) wurde im Oktober 2021 eine AG „Recht und Umsetzung“ (auf Ebene der Dezernenten und Amtsleiter) sowie eine Kämmererrunde zwischen dem ZV RSBNA und den Verbandsmitgliedern installiert. Aufgabe der Gruppe war es, bis 2022 ein konkretes Modell zur Umsetzung („Operationalisierung“) des Finanzierungsschlüssels zu erarbeiten, das anschließend in den Gremien beraten und beschlossen werden kann.

In zwei Befassungen (03.06.2022 und 11.11.2022) hat sich der Beschließende Ausschuss des ZV RSBNA auf Basis der vorgelegten Ergebnisse und Empfehlungen darauf verständigt, der Verbandsversammlung die sogenannte „Zweckverbandslösung“ zur Umsetzung vorzuschlagen:

- Der ZV RSBNA saldiert je beteiligtem Verbandsmitglied die Aufwendungen und Auszahlungen sowie Erträge und Einzahlungen
- Verbleibt eine negative Differenz, entspricht diese dem im Rahmen der jeweiligen Umlage umlagefähigen nicht gedeckten Finanzbedarf.

Bestandteil der Zweckverbandslösung ist es, dass der ZV RSBNA in der Lage sein muss, Beträge auch zu finanzieren bis ein Zahlungsausgleich durch die Verbandsmitglieder bzw. die Zuwendungsgeber erfolgt ist. Dies kann entweder auf dem Weg der Umlagefinanzierung oder

durch Kreditaufnahme auf dem Kapitalmarkt erfolgen. Die genauen Modalitäten und Beträge sind in der Verbandssatzung, in darauf bezogenen Durchführungsbestimmungen sowie im Wirtschaftsplan zu verankern.

Ein wesentlicher Teil der auszugleichenden Finanzbeträge entsteht durch die Beauftragung Dritter (insbesondere Gutachter, Bauunternehmen, Vorhabenträger, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen) mit Planungs-, Bau- und Betriebsaufgaben. In der Diskussion über die Operationalisierung des Finanzierungsschlüssels wurde die Zielsetzung daher um den Wunsch ergänzt, die Umsetzungseffizienz des Gesamtvorhabens Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch eine Übertragung von streckenbezogenen Planungs- und Bauaufgaben sowie der Organisation des Verkehrsbetriebs an den ZV RSBNA weiter zu steigern. Mit dieser sogenannten „Stufe 2“ wird auch dem Haushaltsgrundsatz der Einigkeit von Aufgaben- und Finanzierungs kompetenz Rechnung getragen. Es entsteht eine Lösung, die nicht nur bei der Finanzierung, sondern auch bei der Aufgabenerledigung die Möglichkeiten des GKZ BW gezielt nutzt und so zu einer effizienten Projektumsetzung führt. Im Einzelnen soll die Stufe 2 umfassen:

- Vorbereitung der Nahverkehrsplanung und der Nahverkehrsentwicklungsplanung gemäß § 11 ÖPNVG BW für die Verbandsmitglieder, soweit es um die Regional-Stadtbahn geht. Die förmliche Festschreibung erfolgt in den Nahverkehrsplänen der Landkreise als Aufgabenträger.
- Sicherstellung von Planung und Bau der betriebsnotwendigen Anlagen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch den ZV RSBNA durch das Ergreifen geeigneter Maßnahmen zur Planung, Begutachtung, Projektsteuerung und Durchführung der erforderlichen Baumaßnahmen an den Einzelstrecken.
- Wahrnehmung der Befugnisse als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, d.h. Durchführung von Vergabeverfahren und Vergabe kommunaler öffentlicher Dienstleistungsaufträge für die Verkehre der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Zur Einführung der Stufe 2 soll gemeinsam mit der Umsetzung des Finanzierungsschlüssels im Geschäftsjahr 2023 eine Satzungsänderung herbeigeführt werden.

### **3.1.3 Erarbeitung des GVFG-Rahmenantrags**

Der Rahmenantrag dient als übergeordnete Klammer über das Gesamtprojekt RSBNA für die Anmeldung zum GVFG-Förderprogramm. Er definiert den Umfang des Projektes und enthält die Standardisierte Bewertung, die die Förderfähigkeit aller Projektteile (bzw. Bauabschnitte) nachweist.

Die Bestätigung des Rahmenantrags durch die Fördermittelgeber stellt noch keine abschließende Förderzusage dar. Diese erfolgt dann jeweils auf Basis der streckenbezogen einzureichenden Förderanträge zur Umsetzung konkreter Baumaßnahmen. Jedoch bekräftigt der Rahmenantrag durch die Prüfung von Bund und Land die Aussicht auf Förderfähigkeit des Gesamtprojekts. Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird damit in die Kategorie B des GVFG aufgenommen. Die Projektpartner bekräftigen zudem mit dem Rahmenantrag ihren Willen, im Sinne einer Selbstverpflichtung das Gesamtprojekt gemeinsam und insgesamt umzusetzen. Dieses Vorgehen ist geübte Praxis bei großen Projekten, die aus mehreren Projektteilen bestehen, welche baulich unabhängig voneinander umgesetzt werden können, aber inhaltlich eng voneinander abhängig sind. Zum Nachweis der Förderfähigkeit eines Projektteils wird sich immer auf die Bewertung des Gesamtprojektes bezogen. Auf Grundlage des Rahmenantrags werden für die einzelnen Strecken Förderanträge durch den jeweiligen Vorhaben- bzw. Projektträger eingereicht. Der Rahmenantrag stellt damit auch sicher, dass verschiedene Vorhabenträger im Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn zusammenarbeiten können.

Erfahrungswerte bei Vergleichsprojekten zeigen, dass sich mit zunehmender Planungstiefe und z.B. aus dem Verfahrenslauf der Planfeststellung an den notwendigen Maßnahmen Änderungen ergeben können. Diese Änderungen können Auswirkungen auf die Investitionssummen, das Betriebskonzept oder z.B. das Fahrgastpotenzial haben. Beim Einreichen eines konkreten Förderantrags für einen Projektteil sind daher die jeweils aktuellen Erkenntnisse zu diesen Planungen in die Standardisierte Bewertung des Gesamtprojekts einzuarbeiten. Diese jeweils aktualisierte Standardisierte Bewertung wird dann jeweils wieder Bestandteil des Rahmenantrags. Auch die weiteren Bestandteile des Rahmenantrags werden im Projektverlauf fortzuschreiben sein.

Die Verbandsversammlung des ZV hat am 02.12.2022 beschlossen, den Rahmenantrag einzureichen (siehe DS 2022-05). Die Einreichung ist am 22.12.2022 erfolgt.

### **3.1.4 Öffentlichkeitsarbeit**

Im Jahr 2022 wurde die Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung fortgesetzt und weiter ausgebaut. Herauszuheben ist neben der Intensivierung der Frühen Bürgerbeteiligung u.a. die Sonderveröffentlichung „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb – Mobilitätswende in der Region“ mit einer Auflage von 105.000 Exemplaren, die im Dezember 2022 den lokalen Tageszeitungen beilag. Im Fokus der Frühen Bürgerbeteiligung standen im Jahr 2022 Albstadt (Talgangbahn), Reutlingen (Gomaringer Spange und Innenstadt) sowie die Echaztalbahn (mit Veranstaltungen in Pfullingen, Lichtenstein und Engstingen). Entsprechend des im Jahr 2021 beschlossenen Konzepts wurden verschiedene Beteiligungsformate zur frühen Bürgerbeteiligung durchgeführt. Es wurden u.a. 15 größere Beteiligungstermine durchgeführt, die insgesamt von mehr als 1.500 Personen besucht wurden. Auch in der regionalen Presse wurde die Bürgerbeteiligung umfassend aufgegriffen und insgesamt sehr positiv begleitet. Außerdem tagte der BürgerInnenrat zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb weiter und veröffentlichte seinen zweiten Bericht.

Alle Berichte des Bürgerrats, sowie die Dokumentationen der Bürgerbeteiligungsveranstaltungen sind auf der Homepage des ZV RSBNA ([www.regional-stadtbahn.de](http://www.regional-stadtbahn.de)) dokumentiert und frei abrufbar.

### **3.1.5 Ausbau der Geschäftsstelle**

Im Jahr 2022 wurde der Ausbau der Geschäftsstelle (gemäß DS 2021-11) weiter vorangebracht. Zum Jahresende konnten alle mit der DS 2021-11 neu vorgesehenen Stellen mit Ausnahme eines Infrastrukturplaners besetzt werden. Mit der Stufe 2 ist bis 2030 stufenweise ein weiterer Ausbau der Geschäftsstelle vorgesehen, um die zusätzlichen Aufgaben abdecken zu können. Mit der Umsetzung soll unmittelbar nach der Beschlussfassung über die Stufe 2 begonnen werden.

### **3.2 Verbandsversammlungen und Sitzungen des Beschließenden Ausschusses**

Die Verbandsversammlung des ZV RSBNA kam im Jahr 2022 unter Wahrung der entsprechenden Vorgaben aus § 6 Abs. 1 der Verbandssatzung zu insgesamt zwei Sitzungen zusammen:

- 9. Verbandsversammlung am 01.07.2022 in Tübingen
- 10. Verbandsversammlung am 02.12.2022 in Dußlingen

Der beschließende Ausschuss des ZV RSBNA kam im Jahr 2022 zu insgesamt zwei Sitzungen zusammen:

- 03.06.2022 in Dußlingen
- 11.11.2022 in Dußlingen

Die jeweils behandelten Themen (Drucksachen) sowie die gefassten Beschlüsse sind auf der Website des ZV RSBNA [www.regional-stadtbahn.de](http://www.regional-stadtbahn.de) unter dem Punkt „Sitzungen“ und in das im Jahr 2022 eingeführten Bürgerinfoportal „Session“ eingestellt.

### **3.3 Wahl des Verbandsvorsitzenden**

Turnusmäßig erfolgte in der Verbandsversammlung am 02.12.2022 gemäß § 9 Abs. 2 der Verbandssatzung die Neuwahl des Verbandsvorsitzenden. Mit den Stimmen aller Verbandsmitglieder wurde Herr Eugen Höschele einstimmig als Verbandsvorsitzender des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wiedergewählt.

Der Verbandsvorsitzende ist Leiter des Zweckverbands und vertritt diesen nach außen. Er leitet die Verbandsverwaltung und erledigt die ihm durch Gesetz, die Satzung und die Verbandsversammlung übertragenen Aufgaben sowie die Geschäfte der laufenden Verwaltung.

### **3.4 Wahl der Stellvertreter des Verbandsvorsitzenden**

Gemäß § 9 Absatz 1 der Verbandssatzung des ZV RSBNA werden ein Erster Stellvertreter und vier weitere Stellvertreter des Verbandsvorsitzenden von der Verbandsversammlung aus ihrer Mitte gewählt. Den Verbandsvorsitz und seine Stellvertretung können abwechselnd ihre sechs Mitglieder kraft Amtes innehaben.

Folgende Stellvertreter des Verbandsvorsitzenden des ZV RSBNA wurden in der Verbandsversammlung am 02.12.2022 gewählt:

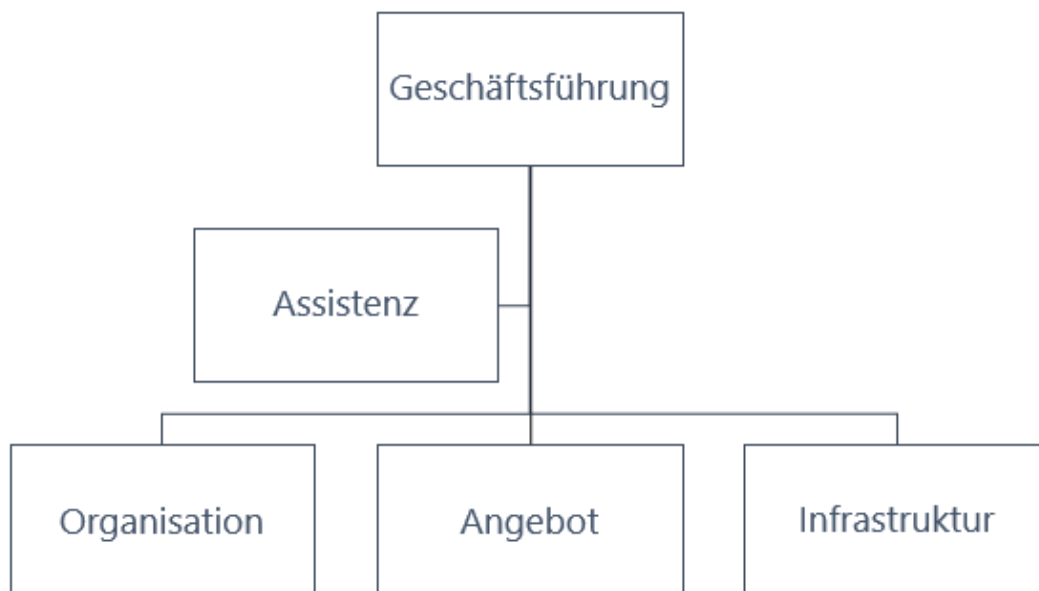
- |                                |                         |
|--------------------------------|-------------------------|
| ▪ OB Boris Palmer              | Erster Stellvertreter   |
| ▪ Landrat Dr. Ulrich Fiedler   | Weiterer Stellvertreter |
| ▪ Landrat Joachim Walter       | Weiterer Stellvertreter |
| ▪ Landrat Günther-Martin Pauli | Weiterer Stellvertreter |
| ▪ OB Thomas Keck               | Weiterer Stellvertreter |

#### 4. Personal

Im Geschäftsjahr 2022 war die Geschäftsführung beim ZV RSBNA wie folgt besetzt:

- Hauptamtlicher Geschäftsführer:
  - Prof. Dr. Tobias Bernecker
- Nebenamtlicher Geschäftsführer:
  - Dr. Dirk Seidemann

Die Organisationsstruktur der Verbandsverwaltung nach § 12 der Verbandssatzung sah für das Wirtschaftsjahr 2022 neben der Geschäftsführung, drei Bereiche vor. Die Organisation der Geschäftsstelle gliederte sich dabei wie folgt:



Die Organisationsstruktur des ZV RSBNA sowie die Stellenentwicklung sind in der Drucksache 2021-11 detailliert dargelegt.

## **5. Lage des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb**

Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach § 6 HGrG, sind bei allen Maßnahmen, die die Einnahmen und Ausgaben des Haushalts unmittelbar oder mittelbar beeinflussen, beachtet worden.

### **5.1 Ertragslage**

Im Geschäftsjahr 2022 wurde ein Jahresüberschuss erwirtschaftet. Dieser beträgt: 527.462,77 EUR.

Im Vorjahr wurde ein Jahresüberschuss von 617.598,48 EUR erwirtschaftet.

### **5.2 Vermögenslage**

Das Anlagevermögen besitzt zum Jahresende den Buchwert von 122.934,00 EUR.

Die Bilanzsumme beträgt: 1.932.954,12 EUR

Die Verbindlichkeiten betragen zum Jahresende insgesamt 154.762,73 EUR.

### **5.3 Finanzlage**

Die Finanzanlage des ZV RSBNA ist geordnet. Die Sicherung der Geschäftstätigkeiten erfolgt über die Verbandsumlage (Umlage Allgemeinkosten, Umlage Fahrzeugbeschaffung).

## 6. Leistungen und Erfolg

### Erfolgsrechnung

Nr.	Bezeichnung	Vorjahr in EUR	Plan in EUR	Ist in EUR	Abweichung in EUR
1	Umsatzerlöse		0,00	61,10	61,10
2	Sonstige betriebliche Erträge	2.000.760,48	2.210.000,00	2.210.000,00	0,00
a	Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibung zu Gegenständen des Anlagevermögens	760,48			
b	Verbandsumlage				
	• Umlage Allgemeinkosten	1.800.000	2.010.000,00	2.010.000,00	0,00
	• Umlage Fahrzeugbeschaffung	200.000	200.000,00	200.000,00	0,00
c	Erträge durch Aufgaben nach § 2 Abs. 7 der Verbandssatzung		200.000,00	0,00	-200.000,00
d	Zuschüsse Dritter (Land, Bund, Verkehrsunternehmen)		0,00	0,00	0,00
3	Erträge aus Beteiligungen, Wertpapieren, Zinsen und ähnliche Erträge		0,00	0,00	0,00
	<b>SUMME der Erträge</b>	<b>2.000.760,48</b>	<b>2.410.000,00</b>	<b>2.210.061,10</b>	<b>-199.938,90</b>
4	Materialaufwand				
a	Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		0,00	0,00	0,00
b	Aufwendungen für bezogene Leistungen	380.245,40	460.000,00	124.863,90	-335.136,10
c	Aufwendungen für Aufgaben nach § 2 Abs. 7 der Verbandssatzung	0,00	200.000,00	0,00	-200.000,00
5	Personalaufwand	600.332,86	1.010.000,00	790.211,04	-219.788,96
6	Abschreibungen	24.561,27	20.000,00	22.894,78	2.894,78
7	Sonstige betriebliche Aufwendungen	378.029,87	869.000,00	745.241,65	-123.758,35
8	Zinsen und ähnliche	7,40			
	* Erträge		0,00	613,04	613,04
	* Aufwendungen		0,00	0,00	0,00
	<b>SUMME der Aufwendungen</b>	<b>1.383.162,00</b>	<b>2.559.000,00</b>	<b>1.683.824,41</b>	<b>-875.175,59</b>

	<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>617.598,48</b>	<b>-149.000,00</b>	<b>527.462,77</b>	<b>676.462,77</b>
9	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0,00	0,00	0,00
10	Sonstige Steuern		0,00	0,00	0,00
	<b>Jahresergebnis</b>	<b>617.598,48</b>	<b>-149.000,00</b>	<b>527.462,77</b>	<b>676.462,77</b>

## 6.2 Erläuterung zum Erfolgsplan

### Zu 2. Sonstige betriebliche Erträge

Für das Jahr 2022 war eine Verbandsumlage (Umlage Allgemeynkosten) in Höhe von 2.010.000 EUR im Erfolgsplan vorgesehen. Die Umlage Allgemeynkosten wird unter allen sechs Verbandsmitgliedern zu gleichen Teilen aufgeteilt (sechs Verbandsmitglieder, jeweils 335.000 EUR). Für die Aufgabe der Fahrzeugbeschaffung ist eine eigene Verbandsumlage (Umlage Fahrzeugbeschaffung) von 200.000 EUR im Erfolgsplan vorgesehen. Die Umlage Fahrzeugbeschaffung wird unter vier Verbandsmitgliedern (Landkreise Reutlingen und Tübingen, Stadt Reutlingen, Universitätsstadt Tübingen) entsprechend der Absichtserklärung vom 30.05.2014 und entsprechend des Einsatzgebietes der TramTrain-Fahrzeuge zu gleichen Teilen aufgeteilt (vier Verbandsmitglieder, jeweils 50.000 EUR).

### Zu 3. Aufwendungen für bezogene Leistungen

Der Bereich Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhaltet juristische bzw. gutachtliche Beratungs- bzw. Planungsaufträge wie z. B. allgemeine Planungsaufträge, die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung als Basis für den Rahmenantrag, die Festlegung und Dokumentation technischer Standards für das Projekt und die Werkstattplanung. Ebenso sind die juristischen Unterstützungsleistungen bei der Umsetzung des Finanzierungsschlüssels hier berücksichtigt. Zur weiteren Projektumsetzung sind beim ZV RSBNA die erforderlichen Ressourcen und Kapazitäten zu schaffen. Hierfür ist ein stufenweiser Ausbau der Geschäftsstelle notwendig (DS 2021-11). Dieser Ausbau ist u.a. aufgrund des Fachkräftemangels in der Branche eine große Herausforderung. Im Jahr 2022 konnten nicht alle notwendigen Stellen zum geplanten Zeitpunkt besetzt werden. Dies führte dazu, dass auch nicht alle Beratungs- bzw. Planungsaufträge konzipiert und beauftragt werden konnten, womit entsprechende Minderausgaben einhergehen.

#### Zu 4. Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen ergeben sich aus der fortgeschriebenen Organisationsstruktur und der Stellenentwicklung gemäß DS 2022-11. Minderausgaben gegenüber dem Plan ergeben sich aus der Tatsache, dass die neu geschaffenen Stellen aufgrund der allgemein angespannten Situation am Arbeitsmarkt erst später als geplant besetzt werden konnten.

#### Zu 5. Abschreibungen

Die Abschreibungen ergeben sich anhand des Anlageverzeichnisses und den Anschaffungen an Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen im Wirtschaftsjahr 2022.

#### Zu 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

In der Position der sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind „Versicherungen und Beiträge“, „Reisekosten“, „Gremien, Entschädigungen für Ehrenamtliche“, „Miete, Nebenkosten, Reinigung“, sowie „weitere betriebliche Aufwendungen“ (z.B. für Jahresabschluss, Prüfung, Personalverwaltung, Stellenanzeigen, IT-Infrastruktur und Fortbildung) enthalten. Die Nebenkosten sind im Jahr 2022 trotz Teuerungsrate gesunken. Aufgrund einer Nichtabrechnung der Nebenkosten aus dem Vorjahr, ist es zu einer Budgetverschiebung gekommen.

Zu den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zählen auch die „Aufwendungen Fahrzeuge und Personal RSBNA GmbH“. Hierbei handelt es sich um die Aufwendungen der Umlage Fahrzeugbeschaffung, die sich aus der Fahrzeugbeschaffung VDV TramTrain und den sich daraus ergebenden Aufgaben ergeben. Auch die Stelle „Werkstatt & Instandhaltung“, welche bei der RSBNA GmbH angesiedelt ist, ist dort verankert.

## 7. Finanzierungs- und Investitionstätigkeiten

### Liquiditätsrechnung\*

Nr.	Bezeichnung	Planansatz in EUR	Ist in EUR	Abweichung in EUR
1	Einzahlungen von Kunden für den Verkauf von Erzeugnissen, Waren und Dienstleistungen	0,00	61,10	61,10
2	Sonstige Einzahlungen, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeiten zuzuordnen sind.	2.410.000,00	2.267.970,71	-142.029,29
3	Ertragssteuerrückzahlungen	0,00	0,00	0,00
<b>4</b>	<b>Einzahlungen aus laufender Geschäftstätigkeit (Summe aus Nummern 1 -3)</b>	<b>2.410.000,00</b>	<b>2.268.031,81</b>	<b>-141.968,90</b>
5	Auszahlungen an Lieferanten und Beschäftigte	2.539.000,00	1.750.673,14	-788.326,86
6	sonstige Auszahlen, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	0,00	1615,51	1615,51
7	Ertragssteuerzahlungen	0,00	0,00	0,00
<b>8</b>	<b>Auszahlungen aus laufender Geschäftstätigkeit (Summe aus Nummern 5-7)</b>	<b>2.539.000,00</b>	<b>1.752.288,65</b>	<b>-786.711,35</b>

\*Im Vorjahr gab es keine Liquiditätsrechnung, somit keine Darstellung der Ergebnisse Vorjahr.

<b>9</b>	<b>Zahlungsmittelüberschuss/- bedarf aus laufender Geschäftstätigkeit (Saldo aus Nummern 4 und 8)</b>	<b>-129.000,00</b>	<b>515.743,16</b>	<b>644.743,16</b>
10	Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens	0,00	0,00	0,00
11	Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	0,00	0,00	0,00
12	Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	0,00	0,00	0,00
13	Einzahlungen aus der Rückzahlung geleisteter Investitionszuschüsse durch Dritte	0,00	0,00	0,00
14	Erhaltene Zinsen	0,00	0,00	0,00
15	Erhaltene Dividenden	0,00	0,00	0,00
<b>16</b>	<b>Einzahlungen aus Investitionstätigkeit (Summe aus Nummern 10 – 15)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
17	Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	0,00	8.925,00	8.925,00
18	Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	20.000,00	14.853,78	-5.146,22
19	Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen (Zuführung an RSBNA GmbH)	0,00	0,00	0,00
20	Auszahlungen für geleistete Investitionszuschüsse an Dritte	0,00	0,00	0,00

<b>21</b>	<b>Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Summe aus Nummern 17 - 20)</b>	<b>20.000,00</b>	<b>23.778,78</b>	<b>3.778,78</b>
<b>22</b>	<b>Veranschlagter Finanzierungsmittelbedarf aus Investitionstätigkeit (Saldo aus Nummern 16 und 21)</b>	<b>-20.000,00</b>	<b>-23.778,78</b>	<b>-3.778,78</b>
<b>23</b>	<b>Veranschlagter Finanzierungsmittelbedarf aus (Saldo aus Nummern 9 und 22)</b>	<b>-149.000,00</b>	<b>491.964,38</b>	<b>640.964,38</b>
24	Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	0,00	0,00	0,00
25	Einzahlungen aus der Aufnahme von Investitionskrediten und wirtschaftlich vergleichbaren Vorgängen für Investitionen bei der Gemeinde und anderen Eigenbetrieben	0,00	0,00	0,00
26	Einzahlungen aus der Aufnahme von Investitionskrediten und wirtschaftlich vergleichbaren Vorgängen für Investitionen bei Dritten	0,00	0,00	0,00

27	Einzahlungen aus Investitionsbeiträgen	0,00	0,00	0,00
28	Einzahlung aus Investitionszuweisungen der Gemeinde	0,00	0,00	0,00
29	Einzahlung aus Investitionszuweisungen Dritter	0,00	0,00	0,00
<b>30</b>	<b>Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit (Summe aus Nummern 24 - 29)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
31	Auszahlungen aus Eigenkapitalherabsetzungen	0,00	0,00	0,00
32	Auszahlungen aus der Tilgung von Investitionskrediten und wirtschaftlich vergleichbaren Vorgängen für Investitionen gegenüber der Gemeinde und anderen Eigenbetrieben	0,00	25.287,02	25.287,02
33	Auszahlungen aus der Tilgung von Investitionskrediten und wirtschaftlich vergleichbaren Vorgängen für Investitionen gegenüber Dritten	0,00	-70.963,87	-70.963,87
34	Auszahlung aus der Rückzahlung von Investitionsbeiträgen	0,00	0,00	0,00
35	Auszahlung aus der Rückzahlung von Investitionszuweisungen der Gemeinde	0,00	0,00	0,00

36	Auszahlung aus der Rückzahlung von Investitionszuweisungen Dritter	0,00	0,00	0,00
37	Gezahlte Zinsen	0,00	0,00	0,00
<b>38</b>	<b>Auszahlung aus der Finanzierungstätigkeit (Summe aus Nummern 31 - 37)</b>	<b>0,00</b>	<b>45.676,85</b>	<b>45.676,85</b>
<b>39</b>	<b>Veranschlagter Finanzierungsüberschuss/-bedarf aus Finanzierungstätigkeit (Saldo aus Nummern 30 und 38)</b>	<b>0,00</b>	<b>45.676,85</b>	<b>45.676,85</b>
<b>40</b>	<b>Veranschlagte Änderung des Finanzierungsmittelbestandes zum Ende des Wirtschaftsjahres (Saldo aus Nummern 23 und 39)</b>	<b>-149.000,00</b>	<b>537.641,23</b>	<b>686.641,23</b>
41	Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		0,00	
42	Einzahlungen aus der Aufnahme von Kassenkrediten		0,00	
43	Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		1.000.000,00	

44	Auszahlungen aus der Rückzahlung von Kassenkrediten		0,00	
<b>45</b>	<b>Überschuss/ Bedarf aus wirtschaftsplanunwirksamen Einzahlungen und Auszahlungen (Saldo aus Nummer 41 bis 44)</b>		<b>-1.000.000,00</b>	
46	Anfangsbestand an Zahlungsmitteln		<b>1.224.177,73</b>	
47	Veränderung des Bestands an Zahlungsmitteln (Summe aus den Nummern 40 und 45)		<b>-462.358,77</b>	
<b>48</b>	<b>Endbestand an Zahlungsmitteln am Ende des Wirtschaftsjahres (Saldo aus den Summen Nummern 46 und 47)</b>		<b>761.818,96</b>	

## 8. Kennzahlen der Vermögens-, Finanzierung und Ertragslage

Die nachfolgenden Kennzahlen sollen die Möglichkeit geben, Ursachen und Wirkungen, externe und interne Einflussfaktoren sowie Kausalzusammenhänge zu erkennen, um die Gesellschaft effizient steuern zu können. Das Kennzahlensystem des ZV RSBNA wird fortlaufend weiter ausgearbeitet, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden.

Im ersten Schritt werden Kennzahlen im Bereich:

- ❖ Ertragslage (Erfolg)
- ❖ Finanzlage (Liquidität)

eingeführt. Die Kennzahlen über die Ertrags- und Finanzlage des ZV RSBNA sind im Folgenden dargestellt.

### 8.1 Erfolg

#### Erläuterung zum Erfolg

Bezeichnung	Kumuliert Dez 2022	Kumuliert Dez 2021	Abweichung
Gesamtleistung	61,10 EUR	0,00 EUR	61,10 EUR

Bezeichnung	Kumuliert Dez 2022	Kumuliert Dez 2021	Abweichung
Betrieblicher Rohertrag	2.085.197,20 EUR	1.619.754,60 EUR	465.442,60 EUR
Gesamtkosten	1.558.327,57 EUR	1.002.924,00 EUR	555.403,57 EUR

Bezeichnung	Kumuliert Dez 2022	Kumuliert Dez 2021	Abweichung
Betriebsergebnis	526.849,73 EUR	616.830,60 EUR	-89.980,87 EUR

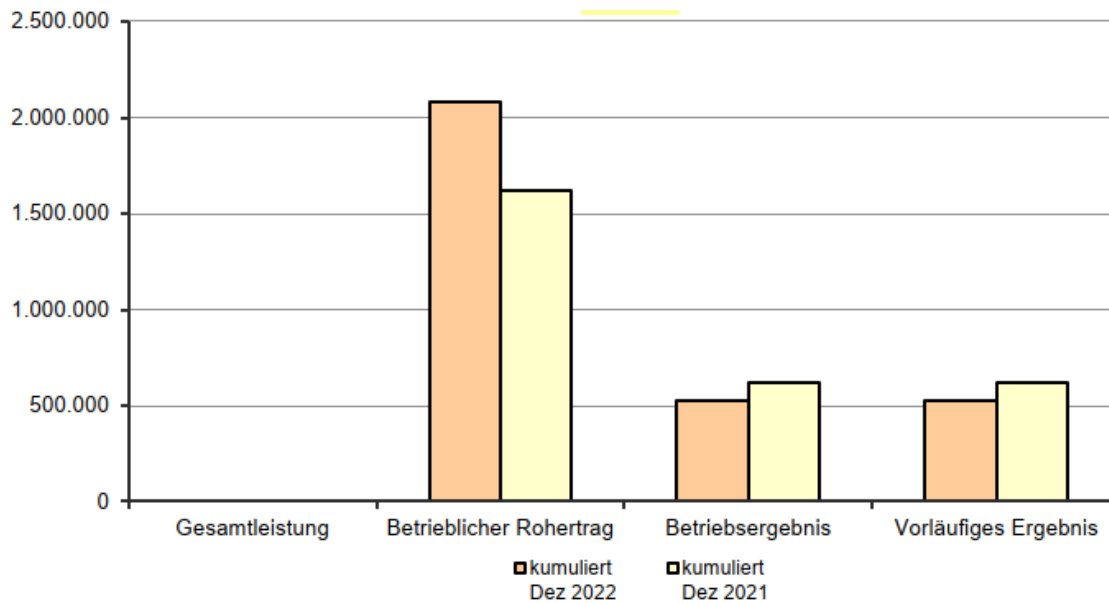


Abbildung 1: Darstellung des Erfolgs

### Gesamtkosten

Bezeichnung	Kumuliert Dez 2022	Kumuliert Dez 2021	Abweichung
Personal	790.211,04 EUR	600.332,86 EUR	189.878,18 EUR
Raum/Energie	49.066,07 EUR	52.927,59 EUR	-3.861,52 EUR
Versicherung/Beiträge	6.440,67 EUR	4.882,67 EUR	1.558,00 EUR
Fahrzeuge	771,37 EUR	3.281,16 EUR	-2.509,79 EUR
Werbung/ Repräsentationsausgaben	220.755,38 EUR	90.776,11 EUR	129.979,27 EUR
Reisen	22.755,02 EUR	24.330,15 EUR	-1.575,13 EUR
Abschreibungen	22.894,78 EUR	24.561,27 EUR	-1.666,49 EUR
Reparatur/Instandhaltung	28.079,71 EUR	9.168,73 EUR	18.910,98 EUR
Sonstige	417.373,43 EUR	192.663,46 EUR	224.709,97 EUR
<b>Gesamtkosten</b>	<b>1.558.347,47 EUR</b>	<b>1.002.924,00 EUR</b>	<b>555.423,47 EUR</b>

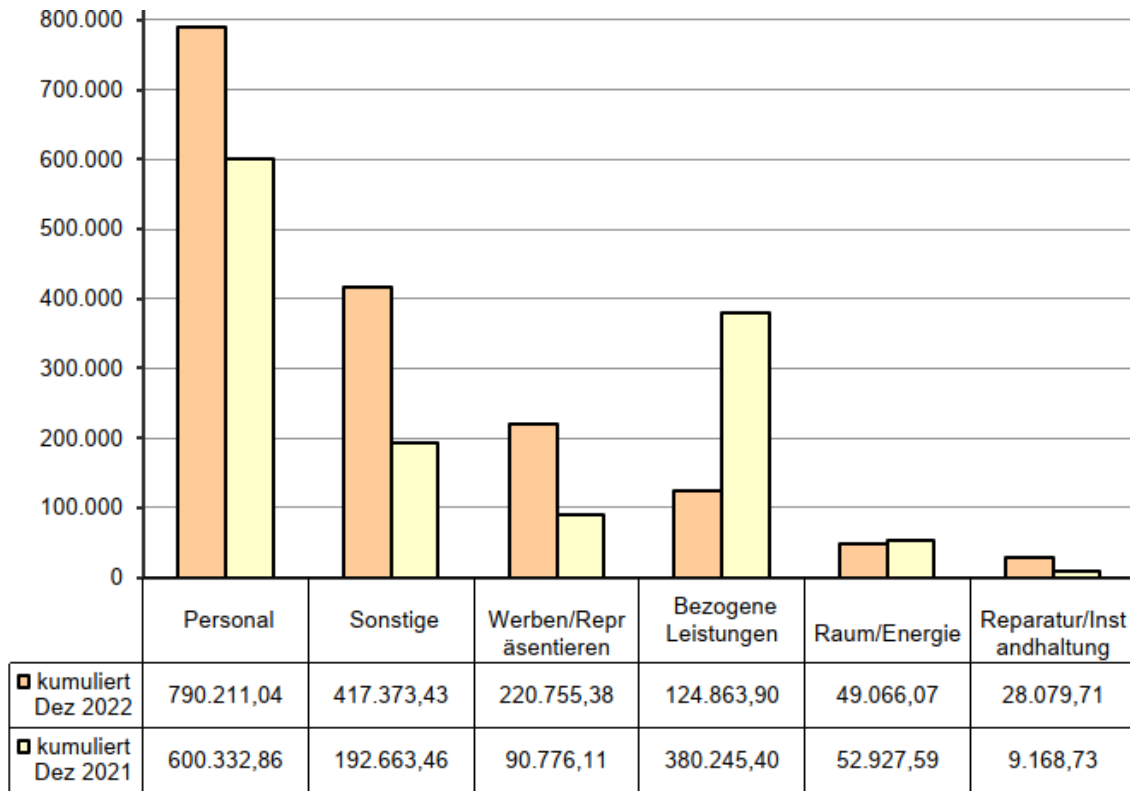


Abbildung 2: Wesentlichkeitsanalyse der Kostenarten aus den Gesamtkosten

## 8.2 Liquidität\*

Bezeichnung	Trend	Dez 2022	Dez 2021	Erläuterung
<b>Finanzmittel am Beginn der Periode</b>		<b>1.224.177,73 EUR</b>	<b>435.215,64 EUR</b>	<b>Kassenbestand + betriebliche Bankkonten</b>
Cashflow lfd. Geschäftstätigkeit (kumuliert)	↓	515.743,16 EUR	817.184,76 EUR	Mitteleränderung aus erwirtschafteter Liquidität
Cashflow Finanzierung (kumuliert)	↓	45.676,85 EUR	48.601,12 EUR	Mitteleränderung aus dem Finanzierungsbereich
Cashflow Investition (kumuliert)	↓	-1.023.778,78 EUR	-76.823,79 EUR	Mitteleränderung aus dem Investitionsbereich
<b>Finanzmittel am Ende der Periode</b>	↑	<b>761.818,96 EUR</b> (zzgl. Festgeldkonto: 1 Mio. €, Anlagedauer 15.12.2022-15.03.2023)	<b>1.224.177,73 EUR</b>	<b>Kassenbestand + betriebliche Bankkosten</b>

\* Aufgrund der derzeit zur Verfügung stehenden Auswertungsmöglichkeiten kann es zu Darstellungsabweichungen kommen. Im Rahmen der geplanten Implementierung einer Finanzsoftware kann dies zukünftig automatisiert und optimiert werden.

### 8.3 Erläuterung zur Liquidität

#### Cashflow lfd. Geschäftstätigkeit

Bezeichnung	Dez 2022	Dez 2021	Abweichung
<b>Finanzmittel am Beginn der Periode</b>	<b>1.224.177,73 EUR</b>	<b>435.215,64 EUR</b>	<b>788.962,09 EUR</b>
Einzahlungen (kumuliert)	61,10 EUR	0,00 EUR	61,10 EUR
Auszahlungen an Dienstleister (kumuliert)	968.531,81 EUR	538.087,20 EUR	430.444,61 EUR
Auszahlungen an Beschäftigte (kumuliert)	782.141,33 EUR	595.573,72 EUR	186.567,61 EUR
Sonstige Einzahlungen (kumuliert)	2.267.970,71 EUR	2.000.014,81 EUR	267.955,90 EUR
Sonstige Auszahlungen (kumuliert)	1.615,51 EUR	49.169,13 EUR	-47.553,62 EUR
<b>Cashflow lfd. Geschäftstätigkeit</b>	<b>515.743,16 EUR</b>	<b>817.184,76 EUR</b>	<b>-301.441,60 EUR</b>

#### Cashflow Finanzierung

Bezeichnung	Kumuliert Dez 2022	Kumuliert Dez 2021	Abweichung
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführung	0,00 EUR	73.601,12 EUR	-73.601,12 EUR
Finanzierung der Kapitaleinlage über Gewinnvortrag 2021 der Fahrzeugumlage	25.287,02 EUR	25.000,00 EUR	287,02 EUR
Auszahlungen gegenüber der RSBNA GmbH	-70.963,87 EUR	0,00 EUR	-70.963,87 EUR
<b>Cashflow Finanzierung</b>	<b>45.676,85 EUR</b>	<b>48.601,12 EUR</b>	<b>-2.924,27 EUR</b>

#### Cashflow aus Investition

Bezeichnung	Kumuliert Dez 2022	Kumuliert Dez 2021	Abweichung
Einzahlungen aus Sachanlagen	0,00 EUR	760,48 EUR	-760,48 EUR
Auszahlungen für Sachanlagen	14.853,78 EUR	2.584,27 EUR	12.269,51 EUR
Auszahlungen für immaterielle Gegenstände	8.925,00 EUR	0,00 EUR	8.925,00 EUR

Auszahlungen für Finanzanlagen	0,00 EUR	75.000,00 EUR	-75.000,00 EUR
Auszahlungen Finanzdisposition (Festgeldanlage)	1.000.000,00 EUR	0,00 EUR	1.000.000,00 EUR
<b>Cashflow aus Investition</b>	<b>-1.023.778,78 EUR</b>	<b>-76.823,79 EUR</b>	<b>-946.954,99</b>

**Zahlungswirksame Veränderungen**

Bezeichnung	Kumuliert Dez 2022	Kumuliert Dez 2021	Abweichung
Zahlungswirksame Veränderungen	-462.358,77 EUR	788.962,09 EUR	-1.251.320,86 EUR

**Finanzmittel am Ende der Periode**

Bezeichnung	Dez 2022	Dez 2021	Abweichung
Finanzmittel am Ende der Periode	761.818,96 EUR	1.224.177,73 EUR	-462.358,77 EUR
Finanzmittel + Forderungen aus L.u.L.	761.818,96 EUR	1.224.177,73 EUR	-462.358,77 EUR
Finanzmittel +Forderungen aus L.u.L. - Verbindlichkeiten aus L.u.L.	687.124,16 EUR	1.199.941,82 EUR	-512.817,66 EUR

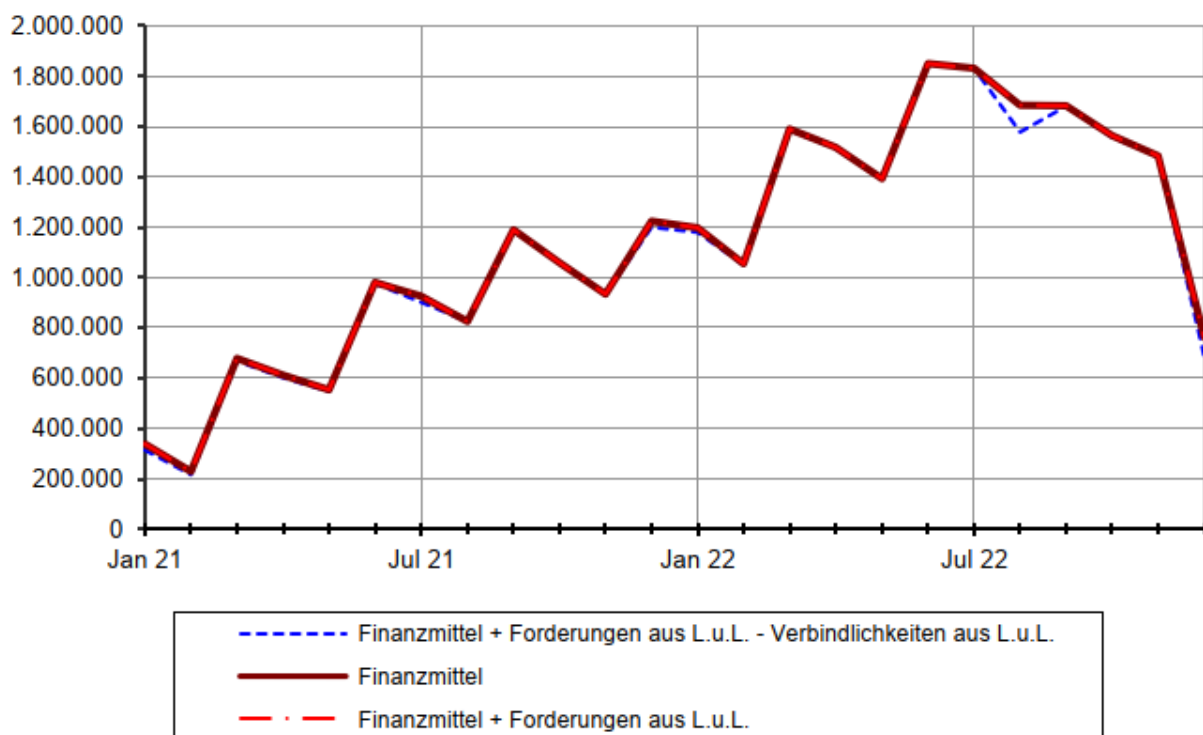


Abbildung 3: Monatliche Liquiditätsentwicklung

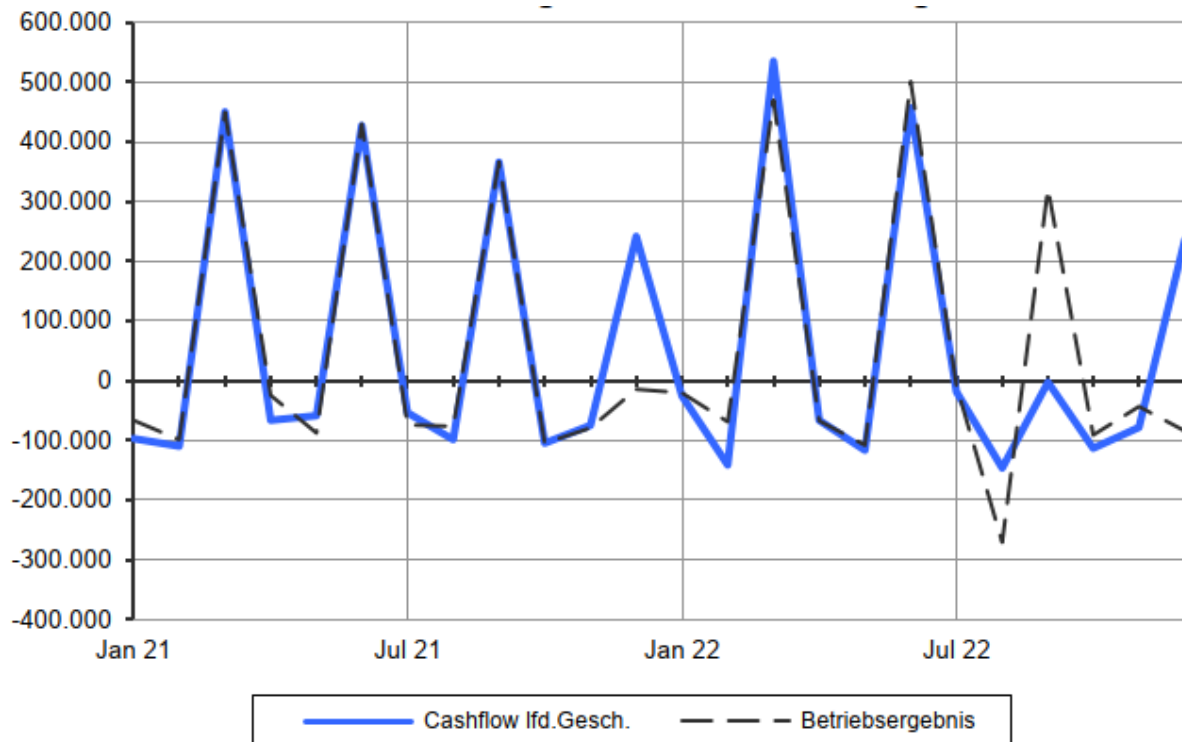


Abbildung 4: Monatliche Entwicklung Cashflow / Betriebsergebnis

#### 4.4 Forderung und Verbindlichkeiten

Bezeichnung	Trend	Kumuliert Dez 2022	Kumuliert Dez 2021
Forderung aus Lieferung und Leistungen	→	0,00 EUR	0,00 EUR
Gesamtumsatz (Umsatzerlöse + So. betr. Erlöse)	↑	2.210.061,10 EUR	2.000.000,00 EUR
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen	↑	74.694,80 EUR	24.235,91 EUR
Prozentanteil der Dienstleister, von denen 80 % der Lieferungen / Leistungen erbracht werden.	↓	5,98 %	12,82 %

## **9. Risiken**

Die laufende Sicherung der Liquidität ist eine zentrale Aufgabe, da dem ZV RSBNA keine finanziellen Reserven z.B. in Form von Rücklagen oder langfristigen Kapitalanlagen zur Verfügung stehen. Die Überwachung der Zahlungsströme hat daher gerade in Zeiten schwieriger werdender finanzieller Rahmenbedingungen durch hohe Teuerungsraten und unsichere Bedingungen hohe Priorität.

Die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung und die Formulierung des Rahmenantrags hat 2022 insgesamt verbesserte Kostenschätzungen für Planung und Bau der RSBNA möglich gemacht. Gleiches gilt aufgrund des in der Standardisierten Bewertung hinterlegten Betriebsprogramms für die zu erwartenden Betriebskosten sowie für wesentliche Strukturdaten wie Bevölkerungsentwicklung, Arbeitsplatzanzahl im Einzugsbereich der Haltestellen und Pendlerströme, die wiederum für den Finanzierungsschlüssel eine wichtige Rolle spielen.

Das Ergebnis der Aktualisierung der Standardisierten Bewertung ist weiterhin zentral für das zukünftige Vorgehen, da ein Nutzen-Kosten-Indikator von mindestens 1,0 die Voraussetzung für die Förderung der Gesamtinvestition nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist.

Im Bereich Personalgewinnung konnten trotz intensiver Bemühungen die im Stellenplan vorgesehenen Personalstellen nicht komplett bzw. erst mit Verzögerung besetzt werden. Die aktuelle Arbeitsmarktsituation zeigt, dass insbesondere bei Ingenieuren eine Besetzung weiterhin schwierig ist und erheblicher Aufwendungen bedarf.

Nach dem Ende der Corona-Pandemie war das Chancen-Risiken-Profil im Geschäftsjahr 2022 maßgeblich vom Ukraine-Krieg bestimmt. Die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf die weltweiten Lieferketten und auf die Energie- und Finanzmärkte beeinflussen die Regional-Stadtbahn sowohl in den Bereichen Produktion und Technik als auch in den Bereichen Beschaffung und Energie. Nicht nur 2022, sondern insbesondere auch in den Folgejahren ist aus heutiger Sicht mit größeren Ergebnisauswirkungen zu rechnen. Dies gilt ganz besonders auch für die deutlich gestiegene allgemeine Inflationsrate, die sich auch auf den Kostenrahmen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in erheblichem Maße auswirkt.

In Abhängigkeit hiervon wird der ZV RSBNA im Jahr 2023 die Zeit- und Finanzierungspläne für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn weiterentwickeln, um allen Verfahrensbeteiligten eine

bestmögliche Sicherheit bezüglich der Realisierungszeitpunkte und der zu erwartenden monetären Belastungen zu geben. Dabei sollen in langen Zeitreihen auch Szenarien aufgezeigt werden, um die langfristige Projektentwicklung u.a. in Abhängigkeit von der Teuerung beurteilen zu können. Auch in der Folge sollen die Planwerte regelmäßig anhand von Erfahrungswerten anderer vergleichbarer Referenzprojekte fortgeschrieben werden.

## **10. Ausblick**

### **10.1 Organisationsstruktur**

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird als gemeinsames Zukunftsprojekt der Landkreise Reutlingen und Tübingen, des Zollernalbkreises, der Stadt Reutlingen, der Universitätsstadt Tübingen und des Regionalverbands Neckar-Alb realisiert. Die sechs Partner haben zur Umsetzung des Projekts einen Zweckverband (ZV RSBNA) gegründet. Ihm ist seit 2021 eine Projektgesellschaft als operative Einheit angegliedert (RSBNA GmbH). Strategisch-koordinierende Aufgaben sollen dabei vorrangig beim ZV RSBNA verankert werden (z. B. Grundsatzplanung, Finanzmanagement, Projektcontrolling, Kommunikation). Hoheitliche Aufgaben (z.B. Ausschreibungen von Verkehren) verbleiben zwingend beim ZV RSBNA. Operative bzw. unternehmerisch geprägte Aufgaben sollen hingegen der RSBNA GmbH übertragen werden (z. B. Vergabe, Steuerung und Abrechnungen von Planungs- und Bauaufträgen, Steuern von Vorhabenträgern sowie ggf. die Vorhabenträgerschaft im BOStrab-Bereich).

Verbunden mit der Entscheidung über die Realisierung der „Stufe 2“ im Jahr 2023 ist auch die Entscheidung, welche Aufgaben im Rahmen der „Stufe 2“ durch den ZV RSBNA wahrgenommen werden und welche an die RSBNA GmbH weiterübertragen werden (z.B. Planung und Bau von Strecken). Sowohl beim ZV RSBNA als auch bei der RSBNA GmbH ist hierfür ein entsprechender Personalaufbau erforderlich. Auch das Organigramm ist entsprechend anzupassen.

## **10.2. Planung und Bau**

Im Bereich Infrastruktur werden die Planungen für die Maßnahmen der RSBNA zügig fortgesetzt. Im Bereich der Strecken nach BOStrab werden im Jahr 2024 die Vorplanungen begonnen, um die Entscheidungen zu den jeweiligen Vorzugsvarianten herbeiführen zu können.

Mit der Umsetzung der Stufe 2 ist zu erwarten, dass der ZV RSBNA (oder alternativ die RSBNA GmbH) die Aufgabe erhält, die 2023 beginnende Vorplanung für den Straßenbahnabschnitt Ohmenhausen – Reutlingen – Echaztal – Engstingen durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu vergeben, die Planung fachlich und kaufmännisch zu steuern und mit den Verbandsmitgliedern sowie den Belegenheitskommunen abzustimmen. Im Bereich des Landkreises Tübingen steht auf der Gomaringer Spange als nächster Schritt der Beginn der Entwurfs- und Genehmigungsplanung an, mit welchem der erste Teilabschnitt der RSBNA in das Genehmigungsverfahren eingebracht und planfestgestellt werden soll. Dazu sind neben der Fachplanung auch die Ausschreibung, Vergabe und Erstellung diverser Gutachten erforderlich, die im Bereich Infrastruktur vorbereitet werden.

Auf den Strecken nach EBO werden die Planungen fortgesetzt. Auf der Zollern-Alb-Bahn läuft die Vorplanung. Hier und auch auf der Oberen Neckarbahn, auf welcher die Vorplanung bereits abgeschlossen werden konnte, befinden sich Vereinbarungen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG in Vorbereitung. Sie dienen dazu, die Planungen beim späteren Betreiber anzusiedeln und so für eine zügige Umsetzung zu sorgen. Auf der Talgangbahn ist die Vorplanung abgeschlossen. Alle erforderlichen Gremienbeschlüsse zur Reaktivierung liegen vor. Nun steht der Abschluss einer Vereinbarung mit dem späteren EIU bevor. Im Anschluss soll zügig mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung begonnen werden. Auf der Hohenzollernbahn sind noch Grundlagen zu ermitteln, bevor in die weitere Ausplanung eingestiegen werden kann.

Insgesamt schreiten die Planungen voran. Auch durch den begonnenen personellen Aufbau können die zeitlich eng getakteten Planungsvorgänge parallel und kompetent betreut werden. Die Variantenvielfalt wird immer weiter eingegrenzt und es kann sich zunehmend auf die fachtechnische Ausplanung der zukünftigen RSBNA-Infrastruktur konzentriert werden.

### **10.3 Vorbereitung Betrieb**

Die Angebotsplanung wird sich in den Jahren 2023 und 2024 darauf konzentrieren, alle noch erforderlichen Grundlagen für die erfolgreiche Infrastrukturplanung zu legen. Hierzu werden eine Betriebsprogrammstudie und eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung für die Obere Neckarbahn durchgeführt und im Anschluss daran eine Verkehrliche Aufgabenstellung erarbeitet. Ebenso werden die Anforderungen in Bezug auf Bahnsteiglayout, -höhen und -längen für alle Stationen entlang der Ausbaustrecken und insbesondere für den Knoten Tübingen mit den Infrastrukturunternehmen der DB AG und dem Land Baden-Württemberg abgestimmt. Die Ergebnisse der Beschleunigungsstudie Tübingen-Nürtingen sowie die endgültigen Fahrplanplanungen für Stuttgart 21 werden mit den Fahrplanplanungen im Netz der Regional-Stadtbahn harmonisiert.

In Bezug auf die BOStrab-Strecken liegt ein besonderes Augenmerk auf der Fragestellung, welche zweigleisigen Abschnitte – insbesondere in engen Ortslagen – für die Zukunftsfähigkeit sowie eine zufriedenstellende Betriebsqualität notwendig sind. Hierzu wird beim ZV RSBNA ein Infrastrukturmodell des gesamten RSBNA-Netzes erstellt, sodass dies einem externen Gutachter zur Durchführung einer Studie zu dieser Fragestellung zur Verfügung gestellt werden kann.

Um bei der Infrastrukturplanung neben dem Regelbetrieb auch Störfälle berücksichtigen zu können, wie z.B. zusätzliche Weichenverbindungen zur Umfahrung von Störungen oder auch Haltestellen für den Schienenersatzverkehr, soll eine Störfallkonzeption erarbeitet werden. Gleiches gilt für eine Abstellkonzeption, damit bei den Infrastrukturplanungen der Einzelstrecken eine ausreichende Anzahl an Abstellgleisen vorgesehen werden kann.

### **10.4 Räumliche Unterbringung**

Der ZV RSBNA hat seit dem Mai 2019 von der Kreissparkasse Tübingen das Obergeschoss der Regionaldirektion in der Freiherr-vom-Stein-Straße 16 in Mössingen für seine Geschäftsstelle angemietet. Seit der Gründung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH (RSBNA GmbH) im Jahr 2021 ist diese ebenfalls dort untergebracht. Nach dem Verkauf des Gebäudes durch die Kreissparkasse Tübingen an den Regionalverband Neckar-Alb (RVNA) mit Eigentumsübergang im Dezember 2022 ist der RVNA in die Rolle der Kreissparkasse Tübingen als Vermieter eingetreten.

Mit Besetzung aller im Stellenplan vorgesehenen Stellen beim ZV RSBNA und der RSBNA GmbH reichen die zur Verfügung stehenden Büroflächen für die Mitarbeitenden gerade noch aus, sofern das Angebot, tageweise mobil zu arbeiten, von den Mitarbeitenden auch in Anspruch genommen wird. Die Grenzen der bestehenden Räumlichkeiten sind damit faktisch erreicht. Eine weitere Nachverdichtung mit zusätzlichen Arbeitsplätzen ist auf den aktuell angemieteten Flächen im Obergeschoss nicht mehr möglich. Eine Nutzung der zusätzlichen Räume in der Freiherr-vom-Stein-Straße 16 (ehem. Kundenhalle mit angrenzenden Büros der KSK) ist nicht wirtschaftlich, da die Bewirtschaftungskosten für das Gesamtgebäude nicht darstellbar sind. Für die Zukunft (u.a. durch Umsetzung der Stufe 2) ist daher entweder die Anmietung zusätzlicher Räume nötig, womit aber eine räumliche Aufteilung der Geschäftsstelle einhergehen würde, oder es wird eine insgesamt größere Bürofläche erforderlich.

Mit dem Neubau eines „Hauses der Region“ auf dem Grundstück Freiherr-vom-Stein-Straße 16 in Mössingen besteht die Chance, gemeinsam mit dem Regionalverband Neckar-Alb an einem gemeinsamen Standort mit bedeutender Entwicklungsperspektive ein „regionales Zuhause“ zu schaffen, das auch langfristig in der Anzahl ausreichende und zeitgemäße Arbeitsplätze für die Mitarbeitenden der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bietet.

Gestützt auf entsprechende Beschlüsse der zuständigen Gremien sollen die drei späteren Nutzer eines solchen „Hauses der Region“, der ZV RSBNA, die RSBNA GmbH und der RVNA, im Jahr 2023 gemeinsam die Anforderungen an ein solches Gebäude entwickeln. Die Umsetzung soll gleichberechtigt als Bauherrngemeinschaft erfolgen, an der sich die Partner unter Bezugnahme auf den voraussichtlichen späteren Raumbedarf im Verhältnis zwei Drittel (RSBNA) zu einem Drittel (RVNA) am Bauvorhaben beteiligen. Später soll zu diesen Teilen die Immobilie anteilig genutzt werden.

Für die Zwischenzeit benötigt der ZV RSBNA Räumlichkeiten für eine Interimsunterbringung in der Region Neckar-Alb. Gefunden wurden Räumlichkeiten in unmittelbarer Nachbarschaft zur jetzigen Geschäftsstelle. Damit kann für Mitarbeiter und Besucher die gewohnte Erreichbarkeit über den Bahnhof Mössingen erhalten bleiben. Das Übergangsquartier kann ab dem 1. Oktober 2023 angemietet werden. Mit Umbauarbeiten und dem Umzug kann nach Rücksprache mit dem Vermieter bereits ab dem ab September 2023 begonnen werden.

## **10.5 Finanzierung und Investition**

Bei der Fahrzeugbeschaffung VDV TramTrain sind im Jahr 2023 intensive Konstruktionstätigkeiten geplant. Die entsprechenden Ansätze sind im Rahmen der Wirtschaftsplanung der RSBNA GmbH integriert.

Die Auszahlungen aus Investitionstätigkeiten gliedern sich im Jahr 2023 in die Bereiche „Betriebs- und Geschäftsaussatzung“ (IT-Hardware, Ausstattung Arbeitsplätze) sowie „Immaterielle Vermögengegenstände“ (IT-Software) auf.

Die Einzahlungen aus Investitionstätigkeiten kommen durch die Zinserträge im Rahmen der eröffneten Fest- und Tagesgeldkonten zustande.

Im Jahr 2023 ist außerdem eine Kapitalzuführung an die RSBNA GmbH in Höhe von 476.000 EUR vorgesehen.

Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit werden auch im Wirtschaftsjahr 2023 jederzeit berücksichtigt.

## **10.6 Öffentlichkeitsarbeit**

Auch im Jahr 2023 bleibt es eine wichtige Aufgabe, die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb öffentlich bekannt zu machen und die Bürgerschaft in die Planungen einzubeziehen. Die Öffentlichkeitsarbeit wird mit einer kontinuierlichen Pressearbeit, dem Bespielen der Homepage und der sozialen Medien und weiteren öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen an die bisherige Strategie anknüpfen.

Eine zentrale Aufgabe wird das Entwickeln einer neuen Corporate Identity für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und daraus resultierend ein einheitlicher Außenauftritt sein.

Die frühe Bürgerbeteiligung soll auf weiteren Streckenabschnitten durchgeführt werden und neue Formate, wie zum Beispiel eine digitale Beteiligungskarte, eingeführt werden. Dabei wird auf eine gute Synchronisierung mit dem jeweiligen Planungsfortschritt geachtet.

## **10.7 Organisation**

Im Jahr 2023 ist im Rahmen des Wirtschaftsplans eine Beauftragung zur modularen Erweiterung der aktuell im Einsatz befindlichen Finanzsoftware DATEV vorgesehen. Mit dem Einsatz der modularen Erweiterung von DATEV sollen alle Tätigkeiten im Bereich Finanzen und Controlling prozessorientiert abgewickelt werden. Mit der Einführung eines zusätzlichen Management-Dashboard, sollen außerdem Kennzahlen (weiter)entwickelt und aussagekräftig dargestellt werden.

Auch die Einführung von Kostenstellen, sowie die Implementierung eines Finanzzwischenberichts gehören zu den zukünftigen Aufgaben der Abteilung Organisation. Ebenfalls soll die Trennkostenrechnung zur Abrechnung der Umlagen zeitnah eingesetzt werden. Eine weitere zentrale Aufgabe für den Bereich Organisation ist die Personalgewinnung. Hierzu sollen verschiedene Instrumente für eine Personalakquise ausgearbeitet werden.

Mössingen, den 30.06.2023

---

Prof. Dr. Tobias Bernecker

Geschäftsführer