

B e r a t u n g s f o l g e:

1. Verwaltungsausschuss	10.10.2017	Vorberatung	N
2. Kreistag	17.10.2017	Entscheidung	N
3. Verwaltungsausschuss	21.11.2017	Vorberatung	N
4. Kreistag	23.11.2017	Entscheidung	Ö

Eva-Maria Meschenmoser / 04.10.2017

gez. Erste Landesbeamtin / Datum

Gründung einer Planungsteam Bodensee-Oberschwaben-GmbH

I. Beschlussentwurf:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, zusammen mit (möglichst) den Landkreisen Sigmaringen und Bodenseekreis sowie dem Regionalverband Bodensee-Oberschwaben und der Landsiedlung Baden-Württemberg die „Planungsteam Bodensee-Oberschwaben-GmbH“ oder eine vergleichbare öffentlich-rechtliche Organisationsform zu den beschriebenen Randbedingungen zu gründen und einen entsprechenden Gesellschaftsvertrag abzuschließen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, insbesondere mit der Stadt Bad Waldsee Verhandlungen über eine finanzielle Beteiligung zu führen.
3. Die Bewilligung der Finanzmittel erfolgt unter dem Vorbehalt, dass über die Höhe der Bereitstellung von Finanzmitteln für die nicht fixe (und zugleich größte) Kostenposition „externe Planungskosten“ in den nächsten zehn Jahren mit den jeweiligen Kreishaushalten entschieden wird.
4. Die Maßnahme wird als neues Handlungsfeld in die Kreisstrategie aufgenommen.

II. Kurzdarstellung der Sach- und Rechtslage:

1. Aktueller Sachstand Umsetzung Bundesverkehrswegeplan 2030

Die Region Bodensee-Oberschwaben hat durch eine gemeinsame politische Kraft-

anstrengung erreicht, dass zwölf Bundesfernstraßenmaßnahmen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) aufgenommen worden sind. Darüber hinaus hat sich die Region auf eine Priorisierung dieser Maßnahmen verständigt (vgl. Anlage 1).

Die Maßnahmen Nummer 1 (B30 Friedrichshafen-Ravensburg) und Nummer 2 (B31 Meersburg-Immenstaad) werden bereits geplant.

Aufgrund des gravierenden Mangels an planerischen Kapazitäten bei den zuständigen Landesbehörden (für uns das RP Tübingen) besteht die große Gefahr, dass selbst die in der RVBO-Liste enthaltenen weiteren Planungsmaßnahmen mit höchster Priorität vom Land in den nächsten Jahren nicht in Angriff genommen werden. Dies ist besonders unbefriedigend vor dem Hintergrund, dass voraussichtlich auf Bundesebene ausreichend Geld zur baulichen Realisierung dieser Projekte zur Verfügung stehen wird.

Zur Umsetzungskonzeption des Landes: Im April dieses Jahres wurde von Landesverkehrsminister Herrmann die Umsetzungskonzeption zum BVWP vorgestellt. Die erste Stufe dieser Konzeption sieht die Umsetzung der Maßnahmen vor, die bereits geplant oder gebaut werden. Dies sind landesweit 47 Maßnahmen mit einem Projektvolumen von 4,3 Mrd. EUR. Diese binden die verfügbaren personellen Planungsressourcen des Landes auf Jahre. Als Umsetzungszeiträume werden als Status Quo 18,5 Jahre und als Zielszenario (nach Personalverstärkung) 10,6 Jahre genannt. Somit besteht ein großes Risiko, dass erst im Anschluss die weiteren im Vordringlichen Bedarf befindlichen Maßnahmen (im Landkreis Ravensburg vorrangig der Molldieter-Tunnel und der Lückenschluß der B 30 zwischen Baidt und Bad Waldsee) begonnen werden. Die öffentliche Vorstellung der Ergebnisse der Umsetzungskonzeption des Landes für die Maßnahmen, die aktuell noch nicht in einer schon laufenden Planung sind, mit einer Prioritätenrangliste war für Herbst 2017 angekündigt. Bis „Redaktionsschluss“ lagen hierzu keine neueren Informationen vor.

Somit stellt sich die Frage, ob und in welchem Umfang gegebenenfalls Dritte diese Planungen eigenverantwortlich übernehmen können oder wollen. Das Land Baden-Württemberg arbeitet derzeit – in Anlehnung an eine in früheren Jahren geltende Regelung, die zum 31.12.2016 außer Kraft getreten ist - an einer entsprechenden Rechtsgrundlage, dass Dritte, also auch Stadt- und Landkreise, Projekte an Bundesstraßen, die im BVWP im Vordringlichen Bedarf stehen, planen können (siehe Anlage 2 Entwurf Eckpunkte zur Änderung der Verwaltungsvorschrift (VwV) Finanzierungsbeteiligung Straßen samt weitergehender Informationen).

2. Konzept „Selbsthilfe durch die Region“

In der ernüchternden Erkenntnis, dass ohne eine kraftvolle „Selbsthilfe vor Ort“ selbst bei den wichtigsten Bundesfernstraßenprojekten der Region wohl auf Jahre nicht mit einer Planung begonnen wird, haben die drei Landkreise Bodenseekreis, Ravensburg und Sigmaringen sowie der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben (RVBO) ein mögliches Organisations- und Geschäftsmodell für die Planung von Bundesstraßen in kommunaler Verantwortung, das in der Anlage 3 dargestellt ist, entwickelt. Dabei wäre die zentrale Zielsetzung, folgende drei Maßnahmen der Prioritätenliste des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben um-

gehend und parallel in Angriff zu nehmen:

Nr. 4: B 311 n / B 313 Engelswies – Vilsingen und B 311n / B 313 Sigmaringen – Mengen (106 Mio. EUR)

Nr. 5: B 30 Lückenschluss OU Enzisreute und Gaisbeuren (92,9 Mio. EUR)

Nr. 6: B 31 Friedrichshafen / Waggerhausen - Friedrichshafen (B 30 alt) (29,3 Mio. EUR)

Die Maßnahme Nr. 3 Molldieter-Tunnel wurde in Abstimmung mit der Stadt Ravensburg nicht in dieses Paket aufgenommen. Zum einen muss es der politische Anspruch der Region sein, dass zumindest die Planung des höchstpriorisierten Vorhabens der gesamten Region Bodensee-Oberschwaben zeitnah von der Landesstraßenbauverwaltung selbst begonnen wird. Zum anderen ist die Planung eines so großen Tunnelingenieurbauwerks fachtechnisch so anspruchsvoll, dass sie wegen der hierfür notwendigen besonderen Expertise und Erfahrung nur durch die Landesstraßenbauverwaltung selbst erfolgen kann.

2.1 Gründung Planungsteam Bodensee-Oberschwaben (PBO-GmbH)

Zur konkreten Aufgabenbewältigung bietet sich eine GmbH-Lösung an, wegen der möglichen Haftungsbegrenzung, vor allem aber wegen einer flexiblen Handbarkeit der vielen Teilaufgaben. Als Gesellschafter werden die drei Landkreise der Region Bodenseekreis, Ravensburg und Sigmaringen mit jeweils 32 %, der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben mit 1 % sowie die Landsiedlung Baden-Württemberg mit 3 % vorgeschlagen. Die begünstigten Städte und Gemeinden sollten als Zuschussgeber fungieren und würden über die Facharbeitskreise (Verkehr, Umwelt) inhaltlich und verfahrenstechnisch eingebunden. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Bodensee-Oberschwaben könnte sich eine Beteiligung als Zuschussgeber vorstellen, mit der privaten Wirtschaft sollen noch Gespräche geführt werden.

Sollte aus kommunalaufsichtsrechtlicher Sicht eine GmbH-Lösung nicht mitgetragen werden können, wird eine vergleichbare öffentlich-rechtliche Organisationsform (z.B. Anstalt des öffentlichen Rechts) gewählt.

2.2 Aufgabenumfang und personelle Besetzung der PBO-GmbH

Wichtigste Aufgabe dieses Planungsteams wäre die Steuerung des gesamten Planungsprozesses im weitesten Sinne. Die wesentlichen Einzelaufgaben sind in den Anlage 3 aufgeführt. Dafür bedarf es ganz zentral eines/r fachkundigen, erfahrenen Projektmanagers/in für den Bereich Verkehr (Leiter), eines/r zusätzlichen Managers/in für den Bereich Umwelt und einer Assistenz (50 %). Dieses Projektteam kann nicht „freischwebend“ agieren, sondern muss an bestehende Organisationsstrukturen in der Region angebunden werden, beispielsweise beim Regionalverband Bodensee-Oberschwaben. Mindestens in der Aufbauphase wäre es von Vorteil, wenn die Geschäftsführung der GmbH (Teilzeit) von einer in der Region verankerten und vernetzten Person übernommen werden könnte. Landratsämter und betroffene Kommunen müssten dauerhaft ihre verfügbaren personellen und fachlichen Ressourcen adäquat einbringen und technischen Support leisten.

2.3 Finanzieller Bedarf der PBO-GmbH

Zunächst fallen 8.000 EUR als einmaliger Gründungsbeitrag der GmbH an.

Der PBO-eigene Personal- und Sachaufwand für die Übernahme der Planungsaufgaben liegt bei geschätzten 500.000 EUR pro Jahr und müsste zu jeweils einem Drittel von den drei Landkreisen getragen werden. Die externen Planungskosten für den B 30-Lückenschluss lassen sich in einer Größenordnung von 10 % aus den im BVWP grob geschätzten Projektkosten von insgesamt 92,9 Mio. EUR ableiten, d.h. rund 0,93 Mio. EUR pro Jahr über voraussichtlich 10 Jahre Planungszeit und Rechtsverfahren bis zum Planfeststellungsbeschluss (PFB). Das Land erhält vom Bund nach erfolgreicher Fertigstellung des Projekts maximal 3 % der Gesamtkosten für den kompletten Planungsaufwand. Für die weiteren Planungsaufwendungen nach dem Planfeststellungsbeschluss wird das Land hiervon voraussichtlich 1 % einbehalten, aber 2 % an die PBO weitergeben.

Die am stärksten begünstigte Stadt Bad Waldsee hat Gesprächsbereitschaft über eine Kostenbeteiligung signalisiert.

Das Land erwartet nach dem Entwurf des Eckpunkteapiers eine Kostentragung der bei der Straßenbauverwaltung des Landes entstehenden „Betreuungskosten“ zur Hälfte durch die PBO. Diese aus Sicht des Landes durch die externe Planung durch Dritte verursachten Aufwendungen liegen bei schätzungsweise 50.000 EUR pro Jahr und müssten ebenfalls zu je einem Drittel durch die drei Landkreise getragen werden. Hierzu finden aber noch Verhandlungen, auch auf Landesebene statt mit dem Ziel, diese Belastung abzuwenden.

Auf den Landkreis Ravensburg entfallen voraussichtlich, unter Berücksichtigung von angenommenen Kostensteigerungen von 30% in Szenario 2, gerechnet auf 10 Jahre, folgende Kosten für die baureife Planung der B 30 bis zum Planfeststellungsbeschluss (PFB):

	Szenario 1	Szenario 2
<i>geschätzte Baukosten (jeweils gerundet)</i>	93,00 Mio. EUR	120,90 Mio. EUR
externe Planungskosten (Annahme: 10 %)	9,30 Mio. EUR	12,09 Mio. EUR
Betreuungskosten durch SBV Land	0,17 Mio. EUR	0,17 Mio. EUR
Personal- und Sachkosten PBO-GmbH	1,67 Mio. EUR	1,67 Mio. EUR
vorfinanzierte Planungskosten gesamt	11,14 Mio. EUR	13,93 Mio. EUR
Kostenbeteiligung Stadt Bad Waldsee	nn. Mio. EUR	nn. Mio. EUR
Erstattung Land nach PFB vs. im Jahre 2027	1,86 Mio. EUR	2,40 Mio. EUR
Verbleibende Kosten nach PFB	9,28 Mio. EUR	11,53 Mio. EUR

Der genannte finanzielle Bedarf ist geschätzt und kann beispielsweise bei zeitlichen Verzögerungen während des Planungsablaufs, bei erhöhtem Umplanungsbedarf, bei intensiver früher Öffentlichkeitsbeteiligung oder bei Erhöhung der Baukosten differieren.

Das Kostenrisiko für die Erstattung des Landes liegt beim Landkreis, denn erst nachdem ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt, wird der Bundeszuschuss an das Planungsteam weitergegeben. Nach erfolgreichem PFB verbleibt ein Kostenvolumen von geschätzten 9,28 Mio. EUR bis 11,53 Mio. EUR, das endgültig vom Kreis und der Stadt Bad Waldsee zu finanzieren wäre.

2.4 Fazit

Durch die Aufnahme des B 30-Lückenschlusses zwischen Baidt und Bad Waldsee in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie durch den vom Land vorgelegten Entwurf der Eckpunkte zu Änderung der Verwaltungsvorschrift Finanzierungsbeteiligung Straßen wird die einmalige Chance eröffnet, diese Maßnahme zeitnah planerisch anzugehen. Aufgrund fehlender personeller Ressourcen beim Land ist ansonsten davon auszugehen, dass die Planung dieser für die ganze Region wichtigen Maßnahme voraussichtlich erst in rund 10 bis 19 Jahren begonnen wird. Anlässlich der Verkehrsbedeutung der B 30 als „Oberschwabenschnellweg“ für die Region, Kreis, Ortschaften und Anwohner wäre dies eine Katastrophe. Deshalb sollte die Möglichkeit, welche im Entwurf des Eckpunktepapiers eröffnet wird, die Planung selbst in die Hand zu nehmen, wahrgenommen werden. Hier bietet sich die in dieser Sitzungsvorlage dargestellte Planungsteam GmbH, angesiedelt beim Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, an. Dadurch ist es möglich, die Planung zeitnah zu beginnen.

Ein Wermutstropfen ist die hohe Kostenbelastung für den Landkreis. Vor allem in Hinblick darauf, dass die Planung von Landes- und Bundesfernstraßen originäre Aufgabe des Landes ist und das Land sich durch das Eckpunktepapier nahezu komplett aus dem gesetzlichen Planungsauftrag zurückzieht. Auch das genannte Kostenrisiko liegt vollumfänglich beim Landkreis.

Andererseits hat die Region bereits mit der Vorfinanzierung der Planungsleistungen im Rahmen des „Interessenverbandes Südbahn“ im Jahr 2006 bewiesen, dass sie gemeinsam „an einem Strang ziehen“ kann und damit ein wichtiges politisches Signal an Bund und Land, aber auch an die eigene Wirtschaft und Bewohner gesendet. Mit der Gründung der PBO-GmbH und der Bereitschaft zur Aufgabenübernahme bei der Planung von Bundesstraßen setzt sie einmal mehr ein bedeutsames Zeichen. Mit der neu aufgelegten Finanzierungsbeteiligung hat die Region die Chance, die Entwicklung der Infra- und Wirtschaftsstruktur selbst in die Hand zu nehmen.

Nach Abwägung aller Auswirkungen einer solchen Aufgabenübernahme schlägt die Verwaltung nach erfolgter Abstimmung mit den beiden Nachbarkreisen und dem RVBO - trotz der finanziellen Belastung für den Kreishaushalt in den nächsten 10 Jahren von jährlich ca. 1 Mio. Euro und den aufgezeigten Risiken - vor, sich an der PBO-GmbH zu beteiligen, die finanzielle Beteiligung der Stadt Bad Waldsee zu klären, mit der Planung zu beginnen und in den kommenden Jahren die hierfür notwendigen Haushaltsmittel bereit zu stellen.

In die Kreistage im Bodenseekreis und Sigmaringen werden im Oktober von den dortigen Verwaltungen parallele Beschlussvorlagen eingebracht.

III. **Finanzielle Auswirkungen:**

1. Kurzbeschreibung

Der für den Erwerb der Beteiligung zu finanzierende Stammkapitalanteil soll 8.000 € betragen.

Die vom Landkreis zu finanzierenden anteiligen Personal- und Sachkosten, Planungskosten und die Betreuungskostenerstattung des Landes beruhen aktuell auf Schätzungen und werden auf Basis des aktuellen Erkenntnisstands pauschal mit jährlich 1 Mio. Euro für 10 Jahre angesetzt.

2. Haushaltspositionen

Teilhaushalt / Dezernat	0	Landrat / Erste Landesbeamtin
Unterteilhaushalt / Amt	91	Erste Landesbeamtin
Produktgruppe	5440-91	Bundesstraßen
Kontierungsobjekt	91005000	Planungsteam Bodensee-Oberschwaben GmbH

3. Finanzierung im Kreishaushalt

3.1. Konsumtiv (Aufwand)

Sachkonto	43150000	Zuschüsse an verb. Unternehmen
Haushaltsjahr	2018	2019 ff – 2027
Planansatz	1.000.000 €	9.000.000 €

3.2. Investiv (Auszahlung)

Sachkonto	78520000	Erwerb von Beteiligungen
Haushaltsjahr	2018	
Planansatz	8.000 €	

gez. Sybille Schuh / 26.09.2017

gez. (Name Amtsleitung FI / (Datum)

Anlagen:

- Anlage 1 zu 0154_2017
- Anlage 2 zu 0154_2017
- Anlage 2a zu 0154_2017
- Anlage 2b zu 0154_2017
- Anlage 2c zu 0154_2017
- Anlage 2d zu 0154_2017
- Anlage 3 zu 0154_2017
- Anlage 4 zu 0154_2017