

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 15.10.2012

Dezernat: III und VI

Eingang Amt 01: 15.10.12,11.10 Uhr

Vortrag des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung

M 225

V - StK Uwe Becker
PB - StR Stefan Majer
H

Anhörung Ortsbeiräte 5 bis 8

Betreff

RTW Planungsgesellschaft mbH

hier: Verlängerung der Lebensdauer der Gesellschaft bis zum 31.12.2015 sowie Aufstockung des Budgets; Vergabe der Leistungsphasen 3 und 4 gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)

Vorgang

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 01.03.2007 § 1539 (M 32)

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 25.09.2008, § 4666 (M 153)

Vertraulich: ja nein

Anlage(n): Ergebnisse der aktualisierten Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren (von Intraplan Consult GmbH), - nicht vervielfältigt -

Anlagen 1-4 zur Körperschaftsvorlage (geplanter Trassenverlauf) - nicht vervielfältigt -

Begründung der Vertraulichkeit:

Vortrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in öffentlicher Sitzung zu beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in nichtöffentlicher Sitzung zu beschließen:

1. Die RTW Planungsgesellschaft mbH wird beauftragt, für die Regionaltangente West die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) durchzuführen, das Verfahren zur Baurechtschaffung nach einstimmigem Beschluss ihrer Gesellschafter einzuleiten, die Kosten- und Erlösprognosen zu aktualisieren und die Antragstellung auf Förderung nach GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) bei Bund und Land Hessen vorzubereiten. Diese Arbeiten sind nach Möglichkeit bis zum 31.12.2015 abzuschließen.
2. Im Gesellschaftsvertrag der RTW Planungsgesellschaft mbH wird § 5 "Dauer, Geschäftsjahr und Kündigung der Gesellschaft", in Absatz 1 wie folgt geändert:
alt: „Die Gesellschaft ist errichtet für die Zeit bis zur Fertigstellung der Grundlagen für die Herbeiführung der Bau- und Finanzierungsbeschlüsse für die Regionaltangente West durch die betroffenen Aufgabenträger, längstens aber bis zum 31.12.2012.“,

neu: „Die Gesellschaft ist errichtet für die Zeit bis zur Fertigstellung der Grundlagen für die Herbeiführung der Bau- und Finanzierungsbeschlüsse für die Regionaltangente West durch die betroffenen Aufgabenträger, längstens aber bis zum 31.12.2015.“

Analog wird § 6 „Finanzierung, Personal und Status der Gesellschaft“ in Absatz 3 wie folgt geändert:

alt: „...Mitarbeiter, die vom freien Markt eingestellt werden, erhalten grundsätzlich Zeitverträge bis maximal zum 31.12.2012.“

neu: „...Mitarbeiter, die vom freien Markt eingestellt werden, erhalten grundsätzlich Zeitverträge bis maximal zum 31.12.2015.“

3. Mit der Fortführung der Aufgaben sind Aufwendungen in Höhe von ca. 20,8 Mio. € (2013 bis 2015) verbunden, die im Wesentlichen aus den Honoraren für die benötigten Ingenieurleistungen resultieren. Der § 6 Absatz 1 Gesellschaftsvertrag „Finanzierung, Personal und Status der Gesellschaft“ wird wie folgt angepasst:

alt:

„(1) Das Budget der Gesellschaft in Höhe von 5,78 Mio. € verteilt sich wie folgt auf Gesellschafter und Beteiligte (gem. Beschlussfassung des Aufsichtsrates des RMV am 14.11.2006):

a. Land Hessen:	3,000 Mio. €
b. Stadt Frankfurt am Main	1,251 Mio. €
c. Fraport/RMV GmbH	0,467 Mio. €
d. Bad Homburg v. d. Höhe	0,186 Mio. €
e. Hochtaunuskreis	0,255 Mio. €
f. Main-Taunus-Kreis	0,304 Mio. €
g. Landkreis Offenbach	0,317 Mio. €“

neu:

„(1) Das Budget der Gesellschaft wird zur Erfüllung der für den Zeitraum 2013 bis 2015 vorgesehenen Aufgaben um insgesamt 20,8 Mio. Euro aufgestockt. Davon übernehmen:

a. Frankfurt am Main	11,008 Mio. €
b. Bad Homburg v. d. H.	1,443 Mio. €
c. Hochtaunuskreis	2,398 Mio. €
d. Main-Taunus-Kreis	3,145 Mio. €
e. Kreis Offenbach	2,806 Mio. €“

4. Es dient zur Kenntnis, dass mit der Beschlussfassung zu den Ziffern 1-3 auch eine spätere Realisierung der RTW angestrebt wird. Erst nach Vorlage der Planungsergebnisse der HOAI Leistungsphasen 3 und 4, die mit der Planfeststellung abschließen, ist ein Finanzierungsvertrag mit dem Land Hessen und darauf aufbauend ein Finanzierungsantrag bei dem Bund nach dem GVFG möglich.
5. Die Geschäftsführung wird beauftragt, Verhandlungen mit dem Land dahingehend zu führen, dass ein späteres Risiko der Finanzierung der Infrastruktur maßgeblich mit getragen wird.
6. Die Geschäftsführung wird beauftragt sich dafür einzusetzen, dass die RTW-Planung in den Regionalen Nahverkehrsplan des RMV aufgenommen wird.

7. Die Finanzierung des weiteren Planungskostenanteils der Stadt Frankfurt am Main in Höhe von 11,008 Mio. € erfolgt aus der Produktgruppe 16.11 (5.001274 Regionaltangente West - S-Bahn (Planungsmittel) - Amt 66 S-Bahnbau).
Es dient zur Kenntnis, dass für den nach den gegenwärtigen Berechnungen auf die Stadt Frankfurt am Main entfallenden Anteil von 11,008 Mio. € an den Planungskosten der Jahre 2013 bis 2015 im Haushaltsplan bisher nur 7,826 Mio. € veranschlagt sind. Der noch fehlende Betrag von 3,182 Mio. € ist für den Haushaltsplanentwurf 2013 vorgesehen.

8. Falls sich insbesondere aufgrund rechtlicher Beanstandungen der Urkundsperson oder des Registergerichts, wegen Bedenken der Finanzverwaltung oder wegen Bedenken der Aufsichtsbehörden Änderungen als notwendig erweisen sollten, wird der Magistrat für die im Zuge der Verlängerung der Gesellschaft und der in diesem Zusammenhang stehenden erforderlichen Rechtsgeschäfte ermächtigt, Änderungen der Vertragsentwürfe vorzunehmen, soweit dadurch der wesentliche Inhalt nicht verändert wird.

Begründung

Regionaltangente West (RTW) - RTW Planungsgesellschaft mbH Verlängerung der Lebensdauer der Gesellschaft bis zum 31.12.2015 Vergabe der Leistungsphasen 3 und 4 gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)

Die RTW Planungsgesellschaft wurde am 27.11.2008 notariell gegründet. Die Gesellschaft hat ein Stammkapital in Höhe von 30.000 €. Daran hält die Stadt Frankfurt am Main einen Anteil von 10.000 € (33,33%). Weitere Gesellschafter sind die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH mit einem Anteil von 10.000 € (33,33%) sowie die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, der Hochtaunuskreis, der Main-Taunus-Kreis und der Kreis Offenbach mit einem Anteil von jeweils 2.500 € (8,33%).

Die RTW Planungsgesellschaft mbH hat auftragsgemäß die Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung und Variantenuntersuchung) zum Abschluss gebracht. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Regionaltangente West sowohl technisch als auch unter umweltfachlichen Aspekten realisierbar ist. Es wurde eine Vorzugstrasse (Anlage 1) entwickelt, die mit den jeweils betroffenen Gebietskörperschaften abgestimmt wurde. Diese Vorzugstrasse nutzt, soweit möglich, vorhandene Streckenabschnitte der DB AG, um insbesondere die Infrastrukturkosten möglichst gering zu halten.

Zur Beurteilung der Förderfähigkeit des Vorhabens nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf der Grundlage der aktuellen Planungsüberlegungen wurde eine erneute Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) in Auftrag gegeben. Im Rahmen einer solchen Untersuchung, die nach dem „Standardisierten Bewertungsverfahren“ erfolgt, werden in einem komplexen Berechnungsverfahren zwei ÖPNV-Netzzustände (ohne und mit der zu untersuchenden Maßnahme) definiert und die volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten dieser Planfälle einander gegenüber gestellt. Der berechnete volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Indikator, d. h. das Verhältnis aus Nutzenveränderung zu Kostenveränderung, muss größer als 1 sein, damit das Vorhaben als förderfähig nach dem GVFG anerkannt werden kann. Es hat sich bei der erneuten Berechnung herausgestellt, dass der Quotient gegenüber dem Gutachten der Voruntersuchung vor Aufnahme der konkreten Planungen aus dem Jahr 2003 (hier betrug er 1,14) nochmals gesteigert werden konnte auf einen Wert von 1,34 (Zuwachs von 20%-Punkten); damit ist die Förderfähigkeit deutlich untermauert. Die Ergebnisse der NKU 2011 (Zusammenfassung) sind in der Anlage beigefügt.

Vor dem Hintergrund der auslaufenden GVFG-Finanzierung Ende 2019 muss der Planungsprozess zügig durchgeführt werden, um die Förderung nutzen zu können. Von den kalkulierten Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 376,2 Mio. € (netto – d. h. ohne Umsatzsteuer) – Kostenstand 2009 – für die Infrastruktur würden der Bund und das Land Hessen nach den derzeitigen Verfahren in der S-Bahn-Finanzierung (GVFG und Finanzausgleichsgesetz bzw. FAG) ca. 329,25 Mio. € übernehmen. Die Kosten der nicht förderfähigen Fahrzeuge belaufen sich auf ca. 100,0 Mio. € (netto).

Die Regionaltangente West ist ein regionales Vorhaben und unterliegt deshalb auch einer regionalen Meinungsbildung, d. h. es besteht der Zwang zu einer einvernehmlichen Beschlussfassung und Finanzierung der Maßnahme durch alle kommunalen Gesellschafter der RTW Planungsgesellschaft mbH (Bad Homburg v. d. Höhe, Frankfurt am Main, Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis und Kreis Offenbach).

In den Gremien der RTW Planungsgesellschaft mbH haben die Gesellschafter Eckpunkte definiert, die das Projekt maßgeblich prägen:

1. Es gilt nicht das Belegenheitsprinzip, nach dem jeder Gesellschafter genau die Baumaßnahmen/Investitionen finanzieren würde, die auf seinem Hoheitsgebiet stattfinden, sondern das Prinzip der „Interkommunalen Finanzierung“, bei der die Gesamtinvestition auf alle Gesellschafter verteilt wird. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass die Vor-

zugstrasse von den Gesellschaftern Kommunalgrenzen übergreifend gemeinsam festgelegt und so den kommunalen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Die Gesellschafter und damit die Städte und Landkreise finanzieren nur die Maßnahmen, die förderfähig nach dem GVFG sind. Für höhere Standards (gewünschte nicht förderfähige Maßnahmen der Kommunen) gilt das Verursacherprinzip, und zwar für die zusätzlichen Investitionskosten und die zusätzlichen Folgekosten.

2. Die (von der Geschäftsführung der RTW Planungsgesellschaft GmbH vorgeschlagene) Finanzierung der Gesamtmaßnahme erfolgt (mit Übergang des Vorhabens von der Planungs- in die Realisierungsphase) über eine gewerbliche RTW GmbH unter Nutzung des Vorsteuerabzugs (Einsparung der Umsatzsteuer/Vorteil für die öffentlichen Haushalte ca. 100 Mio. €). Die RTW GmbH erhält dazu kommunale Bürgschaften ihrer Gesellschafter (Städte und Landkreise).
3. Die RTW GmbH plant, baut und unterhält die ortsfeste Infrastruktur und beschafft die Fahrzeuge (mit kommunal verbürgten Darlehen). Beides wird dem Verkehrsunternehmen, das von der RMV GmbH über eine Ausschreibung ermittelt und mit der Durchführung der Fahrten beauftragt wird, zur Verfügung gestellt.
4. Die Betriebsaufnahme der Regionaltangente West soll zum Fahrplanwechsel 2019 (Start: Dezember 2018) oder 2020 (Start Dezember 2019) erfolgen.

Die Aufwendungen wurden gemäß der Geschäftsführung der RTW Planungsgesellschaft mbH vorliegenden Kalkulationsgrundlagen kaufmännisch sorgfältig berechnet. Aufgrund der aus heutiger Sicht noch unbestimmten Variablen handelt es sich hierbei um keine „festen“ Werte. Die Geschäftsführung wird die Kalkulation fortlaufend aktualisieren und den Gesellschaftern zur Verfügung stellen.

Dem Aufwand stehen folgende Leistungen gegenüber:

- **Zielgerichteter Ausbau der Schnellbahnstrecken:** ca. 44 km Streckenlänge, davon 25 km neu zu bauen oder auszubauen
- **Neue Haltestellen:** 22 Haltestellen, davon zehn neu zu errichten
- **Neue Fahrzeuge:** Anschaffung von 5 Fahrzeugen in einfacher Länge (ca. 36 m) und 9 Fahrzeugen doppelter Länge (ca. 65 m)
- **Zusätzliche Leistungen:** zwei neue Linien jeweils im 30-Minuten-Takt und mit Direktverbindung zum Flughafen (überlagert 15-Minuten-Takt); ca. 1,8 Mio. Zugkm/Jahr oder ca. 3,2 Mio. Wagenkm/Jahr zusätzlich im Schnellbahnsystem Frankfurt RheinMain (zum Vergleich: derzeit erbringt die S-Bahn Rhein-Main ca. 13,5 Mio. Zugkm/Jahr, die U-Bahn Frankfurt ca. 7,5 Mio. Zugkm/Jahr)
- **Hohe Nachfrage:** Beförderung von ca. 45.000 Fahrgästen täglich oder ca. 12,0 Mio. Fahrgästen jährlich bei ca. 88.000 Ein- und Aussteigevorgängen/täglich
- **Umwelt:** Einsparung von ca. 12.102 Tonnen CO₂ jährlich
- **Entlastung des Straßennetzes:** 12.800 verlagerte Personenfahrten täglich von dem PKW auf den ÖPNV, dies entspricht einer eingesparten PKW-Leistung von 67.716.000 Pkw-km/Jahr
- **Flughafen:** Direkte Anbindung des Flughafens, ohne Umweg über Frankfurt Hbf (und damit u. a. deutliche Entlastung der stark frequentierten S-Bahnlinien S1, S2, S3/S4, S5 und S 8/S9 – mit bis zu 30.000 Fahrgästen täglich).
- **Umsteigefreie Verbindung:** Ca. 240.000 Arbeitsplätzen in dem RTW Korridor erhalten eine neue, umsteigefreie, direkte Verbindung untereinander, insbesondere zu dem Flughafen mit bis zu 110.000 Arbeitsplätzen (Prognose: 2020) – siehe Anlage

Eine Fortführung der Planungen für die Regionaltangente West ist aus regionalplanerischer Sicht zu befürworten. Mit der RTW wird eine extrem hohe Dichte an Arbeitsplätzen (Bsp. Flughafen/Industriepark Höchst) untereinander direkt erschlossen. Die RTW verbindet die peripheren Zentren mit ihren hohen Arbeitsplatzzahlen, die um und in Frankfurt am Main entstanden sind.

Damit wird der Frankfurter Hauptbahnhof als Umsteigepunkt zum Frankfurter Flughafen deutlich entlastet, und es entfallen die aus Fahrgastsicht und auch aus Produktionssicht (Bindung von Fahrzeugkapazitäten und Plätzen) unnötigen Übereckfahrten.

Sämtliche bisherige Planungen zur Regionaltangente West gehen davon aus, dass ein Zweisystemfahrzeug (geeignet für Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken), das sowohl die Strecken der DB als auch eigene Strecken nutzen kann, zum Einsatz kommen soll.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung weist den Quell-/und Zielverkehr, der von der RTW im Prognosejahr 2020 ausgelöst wird, aus; dieser lässt sich als Summe der Ein- und Aussteiger je Kreis/Kommune darstellen.

Beispiel 1:

Ein Fahrgast steigt in Limburg ein (Einstieg), in Höchst Bahnhof auf die RTW um und am Flughafen aus (Ausstieg). Der Fahrgast ist mit dem Einstieg („Quelle“) erfasst unter der Position „Fahrtaufang/-ende außerhalb des Gesellschaftergebietes“ und mit dem Ausstieg „Frankfurt Flughafen“ („Ziel“). Der Umstieg in Höchst Bf wird nicht erfasst, da dieser weder Quelle noch Ziel ist.

Beispiel 2:

Ein Fahrgast steigt in der Nordweststadt ein und in Praunheim-Nord aus. Quelle und Ziel liegen auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt am Main, der Fahrgast wird somit zweimal erfasst und das Ergebnis der Stadt Frankfurt am Main zugeschlagen.

Beispiel 3:

Der Fahrgast steigt in Eschborn Süd (Main-Taunus-Kreis (MTK)/Eschborn) zu (Quelle) und fährt bis nach Neu-Isenburg (Ziel). Der Fahrgast wird dem MTK als Einsteiger und dem Kreis Offenbach als Aussteiger zugeordnet.

Quelle und Ziel der RTW Fahrgäste - Verteilung auf Gesellschafter					
Daten: Nachfrageuntersuchung RTW, 23.08.2012 - Aufgestellt: Rolf Valussi/RTW GmbH 04.09.2012					
Hochrechnung auf das Jahr 2020					
Gebietskörperschaft (GKS)	Quelle/ Ziel der RTW Fahrgäste an einem Werktag (absolut) differenziert	Quelle/ Ziel der RTW Fahrgäste an einem Werktag in % differenziert	Anteile Spalte 2 in %	Anteile Spalte 3 in %	
			nach der Verteilung "außerhalb Gesellschafterge- biet" auf Gesellschafter RTW (Spalte 1/Zeile 9)	nach der Verteilung "außer halb Gesellschafter- gebiet" und "Flughafen" auf Gesellschafter RTW (Spalte 1/Zeile 9 und Spalte 1/Zeile 2)	
	Spalte	1	2	3	4
1	Frankfurt am Main	32.225	36,3697	41,6204	52,921
2	Flughafen Frankfurt	16.533	18,6594	21,3533	
3	Frankfurt gesamt	48.758	55,0291	62,9737	52,921
4	Stadt Bad Homburg gesamt	4.225	4,7684	5,4568	6,938
5	Hochtaunuskreis* gesamt	7.019	7,9218	9,0654	11,527
6	Main-Taunus-Kreis gesamt	9.206	10,3901	11,8901	15,118
7	Kreis Offenbach gesamt	8.218	9,2750	10,6140	13,496
8	Zwischensumme	77.426	87,3843	100,0000	100,000
9	Quelle und Ziel außerhalb des Gesellschaftergebietes	11.178	12,6157		
10	Summe RTW gesamt	88.604	100,0000		
*ohne Bad Homburg v. d. H.			Abweichungen durch Rundung möglich		

Sollen Quelle und Ziel der RTW Fahrgäste als Parameter für weitere Überlegungen verwendet werden (Annahme), dann müssen die Fahrgäste, die Quelle und Ziel außerhalb des Gesellschaftergebietes haben, den Gesellschaftern der RTW GmbH zugeschlüsselt werden. Dies erfolgt in Tabelle1/Spalte 3. Die Stadt Frankfurt am Main hat danach einen Anteil von 62,9737%, der mit

21,3533%-Punkten auf den Flughafen Frankfurt zurückzuführen ist. Aufgrund seiner übergeordneten Funktion für die gesamte Region Frankfurt RheinMain erscheint es angemessen, auch den Anteil des Flughafen Frankfurt auf alle kommunalen Gesellschafter (auch die Stadt Frankfurt am Main) entsprechend ihrer Anteilswerte umzuverteilen (Tabelle 1/Spalte 4).

Die Geschäftsführung der RTW Planungsgesellschaft mbH ist beauftragt, Finanzierungsmodelle für die Regionaltangente West zu unterbreiten. Dies betrifft auch den Aufwanddeckungsfehlbetrag, der nach Verrechnung der der RTW zuzuordnenden Einnahmen verbleibt. In den Gremien der RTW Planungsgesellschaft mbH wurde der Parameter „Quell- und Zielverkehr“ als sachgerechtes Maß eingeschätzt, das außerdem über Zählungen regelmäßig aktualisiert werden kann. Daraufhin hat die Geschäftsführung der RTW Planungsgesellschaft mbH eine modellhafte Kalkulation des Zielzustandes der RTW erarbeitet. Als Kostenbezug wurde das Jahr 2009 gewählt, da insbesondere aufgrund der hohen Investitionskosten in die ortsfeste Infrastruktur und die Fahrzeuge von fast 500 Mio. € eine Prognose fast über 10 Jahre wegen der Unwägbarkeiten nicht zielführend ist. Die Kostenwerte, aber auch die Erlöswerte des Jahres 2009, liegen vor, so dass die Ergebnisse wie folgt zu beschreiben sind: „Wie hoch wäre der Aufwanddeckungsfehlbetrag gewesen, wenn die RTW im Jahr 2009 gefahren wäre?“

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass nach Berücksichtigung der GVFG Mittel von Bund und Land, des Kaufs der Fahrzeuge und unter Berücksichtigung des Betriebs der RTW ein Aufwanddeckungsfehlbetrag von ca. 12,850 Mio. €/Jahr verbleibt, der von den Gesellschaftern der RTW GmbH zu finanzieren wäre. Zuschüsse des Landes Hessen/des RMV zu dem Aufwanddeckungsfehlbetrag wurden nicht berücksichtigt.

Begründung zu Beschlussziffer 1:

Mit der Beschlussziffer 1 wird die RTW GmbH beauftragt, die HOAI Leistungsphasen 3 und 4 nach Möglichkeit bis spätestens 31.12.2015 umzusetzen.

Die Leistungsphase 3 der HOAI beschreibt die **Entwurfsplanung**:

- *Vertiefte Planung der Vorzugsvariante zur genaueren Darstellung der Kosten (Kostenberechnung), der Flächeneingriffe und der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter*

Die Leistungsphase 4 der HOAI leitet aus der Entwurfsplanung die **Genehmigungsplanung** ab. Die Genehmigungsplanung kann wie folgt beschrieben werden:

- *Erstellung der Unterlagen für die Erteilung der Baugenehmigung (Planfeststellung)*

Erst die Planfeststellung und ein damit verbundener Bau- und Finanzierungsvertrag macht es möglich, die dann rechtlich verbindliche Trasse zu bewerten und die Kosten auf Grundlage dieser Trasse zu berechnen. Mit diesen Ergebnissen kann dann eine Hochstufung des Projekts im Förderprogramm des Bundes (Bundesprogramm für die Förderung von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 6 Abs. 1 GVFG) nach Kategorie „a – endgültig aufgenommen“ beantragt werden. Zurzeit besitzt die RTW dort den Status „c – Vorhaben bedingt aufgenommen“.

Vor dem Hintergrund der auslaufenden GVFG Finanzierung zum 31.12.2019 ist es anzustreben, möglichst schnell in die Kategorie „a“ aufgenommen zu werden.

Begründung zu Beschlussziffer 2:

Wenn der Beschlussziffer 1 des Beschlussvorschlags zugestimmt wird, dann ist der Gesellschaftsvertrag in Bezug auf seine Laufzeit anzupassen. Mit dem Beschluss nach Beschlussziffer 1 wird die Gesellschaft beauftragt, die Leistungsphasen 3 und 4 der HOAI, d. h. die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung, durchzuführen. Die Aufgabe soll bis spätestens 31.12.2015 abgeschlossen sein. Dies erfordert eine entsprechende Anpassung der Laufzeit des Gesellschaftsvertrages.

Begründung zu Beschlussziffer 3:

Analog zur Beschlussziffer 2 ist auch hier eine Änderung des Gesellschaftsvertrags notwendig, da das Budget der Gesellschaft für die neue Aufgabe beschlossen und in den Gesellschaftsvertrag eingebracht werden muss.

Aus der neuen Budgetverteilung wird ersichtlich, dass das Budget ausschließlich von den kommunalen Gebietskörperschaften finanziert wird. Bei Gründung der RTW GmbH hat das Land Hessen, im Hinblick auf die regionale Bedeutung der RTW für die Metropolregion Frankfurt RheinMain, sich bereit erklärt, 3,0 Mio. € an Planungsmitteln für die Arbeit der Gesellschaft bereit zu stellen. Grundsätzlich sind Planungskosten nicht förderfähig. Ebenfalls hat sich die Fraport AG bereit erklärt, 0,467 Mio. € zu übernehmen. Die insgesamt 3,467 Mio. € wurden vom RMV treuhänderisch verwaltet und auf Nachweis der RTW GmbH zur Verfügung gestellt. Die kommunalen Komplementärmittel der Planungskosten in Höhe von 2,313 Mio. € für den Zeitraum 2008 bis 2012 wurden, entsprechend der erwarteten Nutzung der RTW, zwischen den Gesellschaftern im Jahr 2008 verteilt.

Die Mittel für die Leistungsphasen 3 und 4 der HOAI und die damit verbundenen weiteren Aufwendungen betragen voraussichtlich insgesamt etwa 20,8 Mio. € für 3 Jahre. Diese Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen zusammen aus den Aufwendungen für Planungs- und Gutachterleistungen gem. den Leistungsphasen 3 und 4 der HOAI, Aufwendungen für Untersuchungen und Fachgutachten (z. B. Probebohrungen und Bodengutachten) sowie den Aufwendungen für die RTW GmbH (1,9 Mio. € für 3 Jahre, abhängig von der Beschlussfassung zum Wirtschaftsplan der RTW GmbH).

Die RTW GmbH hat nach Aufstellung des Gesamtbudgets für die Jahre 2013 bis 2015 (Planungskosten nach HOAI Leistungsphasen 3 und 4 bis zum Abschluss der Planfeststellung) einen nach Gesellschaftern differenzierten Mittelabflussplan für diesen Zeitraum erarbeitet; der Kostenschlüssel orientiert sich an Quelle und Ziel der RTW Fahrgäste des Prognosehorizonts 2020 (siehe Tabelle 1/Spalte 4).

Begründung zu Beschlussziffer 4:

Ziel ist, dass unter maximaler Ausnutzung der noch vorhandenen GVFG Mittel möglichst die komplexen und kostenintensiven Bauwerke der RTW vorgezogen werden sollen.

Begründung zu Beschlussziffer 5:

Die Finanzierung der ortsfesten Infrastruktur und der Fahrzeuge stellt sich wie folgt dar:

RTW im Zweisystem und Vollausbau		aufgestellt: Rolf Valussi, RTW GmbH, 04.09.2012
Ermittlung der kommunalen Investition (Stand: 2009)		
Investitionskosten ortsfeste Infrastruktur und Fahrzeuge		in Mio € netto
Investitionskosten ortsfeste Infrastruktur (ohne Planungskosten)		376,29
abzüglich Förderung Bund GVFG 60% der zuwendungsfähigen Kosten		225,77
abzüglich Förderung Land GVFG 20% der zuwendungsfähigen Kosten		75,26
abzüglich Land FAG 7,5% der zuwendungsfähigen Kosten		28,22
kommunaler Anteil ortsfeste Infrastruktur		47,04
Kosten der Fahrzeuge (nicht zuwendungsfähig)		100,00
Kommunaler Invest Gesamt (zu finanzieren)		147,04
<i>nachrichtlich: Kalkulation mit Zuwendungen von Bund und Land in Höhe von 329,25 Mio € (= 87,5% der als vollständig zuwendungsfähig angenommen Investitionskosten von 376,29 Mio. €)</i>		

Die verbindliche Finanzierungszusage des Landes Hessen erfolgt i. d. R. nach Vorliegen der Ergebnisse der Genehmigungsplanung (Planfeststellung) die Baurecht schafft, d. h. erst nach dem Abschluss der Genehmigungsplanung ist rechtlich verbindlich definiert, in welchem Bereich die Trasse der RTW läuft und welche Kunstbauwerke notwendig sind. Wenn die RTW realisiert werden soll, dann erfolgt der Abschluss eines Bau- und Finanzierungsvertrags auf Grundlage der Ge-

nehmigungsplanung mit dem Land Hessen. Auf Basis dieses Vertrags stellt das Land Hessen einen Antrag bei dem Bund für das Bund-/Länderprogramm nach dem GVFG. Nach positiver Prüfung erteilt der Bund einen Zuwendungsbescheid. Damit ist die Finanzierung über die kommunalen Gebietskörperschaften, das Land Hessen und den Bund sichergestellt. Die Ausschreibung der Bauleistungen kann erfolgen.

Die Verhandlungen mit dem Land Hessen über die Grundsätze der Finanzierung können unmittelbar nach Fortsetzung der Gesellschaft erfolgen.

Begründung zu Beschlussziffer 6:

Der Regionale Nahverkehrsplan wird nach dem gegenwärtigen Stand der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes der Genehmigung durch das Land unterliegen, das mit der Genehmigung eine verbindliche Positionierung zugunsten des Projektes einnimmt.

Begründung zu Beschlussziffer 7:

Gemäß Gesellschaftsvertrag § 6 Absatz 2 wird der Mittelabruf/Mittelabfluss bei den Gesellschaftern durch Umlagenbescheide der Gesellschaft nach Beschlussfassung zum Wirtschaftsplan veranlasst.

Die Anlage 1 zum Gesellschaftsvertrag der RTW GmbH regelt Folgendes:

18 Monate nach Beginn der operativen Tätigkeit der Gesellschaft wird die Geschäftsführung über den Abfluss der in § 6 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrags aufgeführten Budgetmittel den Gesellschaftern Bericht erstatten, insbesondere darüber, inwieweit die vorhandenen Mittel voraussichtlich noch ausreichen, die Kosten der Gesellschaft (einschließlich der Eigenkosten) für weitere 18 Monate abzudecken. Reichen die von den Gesellschaftern und Dritten der Gesellschaft gem. § 6 Absatz 1 zur Verfügung gestellten Budgetmittel nicht mehr aus, den Gesellschaftszweck zu erreichen, werden die Gesellschafter entsprechend ihrem Anteil am Stammkapital der Gesellschaft zusätzliche Mittel zur Verfügung stellen (Nachschusspflicht).

Mögliche Nachschusspflichten der Gesellschafter setzen den einstimmigen Beschluss der Gesellschafterversammlung voraus.

In der **Anlage** sind folgende Pläne und Unterlagen beigelegt:

- 1. Vorzugstrasse der RTW, Stand: 15.11.2011
- 2. Linienverlauf der zwei RTW Linien
- 3. Neubauabschnitte der RTW Trasse bzw. die Mitbenutzung von DB Trassen
- 4. Arbeitsplätze im RTW Korridor
- 5. Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) 2011 (Zusammenfassung)

gez. Feldmann

begl. Euler