

StadtRegionalBahn Kiel

- Sachstandsbericht -

Inhalt

1.	Einleitung	1
2.	Ausgangsbasis	2
3.	Ergebnisse der Standardisierten Bewertung	4
4.	Baukosten	5
5.	Ergebnisse der ÖPP-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	6
6.	Aussagen zur Methodik	9
7.	Finanzierungskomponenten und Kostenteilung	10
8.	Zusammenarbeit mit der DB AG	10
9.	Optimierung der Remanenzen bei der KVG	11
10.	Vorteilhaftigkeit des Projektes	11
11.	Zeitplan und weiteres Vorgehen	13
12.	Finanzierung der nächsten Arbeitsinhalte	14
13.	Abkürzungsverzeichnis	15

1. Einleitung

Im Jahr 1998 wurde im Zuge der ‚Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region Kiel‘ eine Studie erstellt, die grundsätzlich die technische und wirtschaftliche Machbarkeit der Einführung einer StadtRegionalBahn belegte. Darauf aufbauend haben das Land Schleswig-Holstein, die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel Ende 2001 die weiteren Voruntersuchungen in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse wurden im Dezember 2005 vorgestellt (Grundlagen s. Anlage 1). Im Anschluss wurde die Ausarbeitung der sogenannten Standardisierten Bewertung bei Spiekermann Ingenieure GmbH in Auftrag gegeben sowie die Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB SH) mit der Erstellung einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beauftragt und die konventionelle Beschaffungsvariante mit der Realisierung der SRB unter Einbeziehung eines privatwirtschaftlichen Partners in ÖPP-Struktur zu vergleichen. Diese Ergebnisse liegen nun vor (s. Anlagen 2 und 3).

Die Standardisierte Bewertung ist zwingende Voraussetzung der Beurteilung des Vorhabens und der Förderentscheidung durch die Fördermittelgeber Bund und Land und somit eine endgültige Absicherung der GVFG-Förderfähigkeit. Das Verfahren ist eine Vereinheitlichung der Ermittlung der volkswirtschaftlichen Nutzeneffekte und der Vergleich mit den Kapitalkosten der Erstinvestition und dient zur Einordnung von Großvorhaben in das ÖPNV-Bundesprogramm gemäß § 6 GVFG.

Die Realisierungsmöglichkeiten unter Einbeziehung eines privaten Investors, nach dem Konstrukt eines ÖPP-Modells (öffentlich-private Partnerschaft), wurden untersucht. Das ÖPP-Kompetenzzentrum des Landes Schleswig-Holstein, welches der Investitionsbank Schleswig-Holstein zugeordnet ist, hat die vergleichende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgelegt, deren Ergebnisse in dieser Vorlage dargestellt werden (s. auch Anlage 3).

Parallel hat das Land dieses ÖPNV-Großvorhaben vorsorglich für das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) angemeldet und aufnehmen lassen.

2. Ausgangsbasis

Der Angebots- und Qualitätsstandard des städtischen und regionalen Busverkehrs ist für die heutigen Verhältnisse weitestgehend angemessen. Allerdings bilden sich auch derzeit schon wesentliche Verbesserungspotentiale ab, die in dem Regionalen Nahverkehrsplan und dem Landesweiten Nahverkehrsplan definiert sind. Auch der SPNV in Schleswig-Holstein zeichnet sich durch moderne und verbesserte Angebote aus. Die in den vergangenen 10 Jahren umgesetzten Maßnahmen, die im Zuge der erfolgten Ausschreibungen realisiert wurden, führten zu Fahrgaststeigerungen von schleswig-holsteinweit rd. 20%.

Dennoch hält der regionale ÖPNV/SPNV den zukünftigen Anforderungen nicht stand. Die SRB-Voruntersuchung geht bis 2020 von einem Rückgang des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr von derzeit 12,0 % auf 9,7 % ohne Bestandsverbesserungen und auf nur 10,8 % mit Verbesserungsmaßnahmen des bestehenden Systems aus.

Folglich werden die Ziele:

- Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr,
- Steigerung der ÖPNV-Nutzung in absoluten Fahrgastzahlen und
- Verminderung der PKW-Nutzung

in Zukunft ohne wesentliche Verbesserungen nicht erreicht.

Die Neuorganisation der Busverkehre in Kiel und der Region erzielte auch mit der Gründung des VRK im Mai 1998 nicht den gewünschten Erfolg. Die Fahrgastzahlen stagnierten und stiegen nicht in einem außerordentlichen Maße. Ebenso konnte der VRK-Tarif und der nachfolgende SH-Tarif nur die Fahrgastzahlen halten, aber nicht wesentlich steigern.

Für die zukünftige Ausrichtung der Klimaschutzstadt Kiel sind daher nicht nur Systemverbesserungen, sondern auch grundlegende Änderungen des ÖPNV-Systems notwendig.

Begriffsdefinition: Der sogenannte „Prognose-Ohne-Fall

Der „Prognose-Ohne-Fall“ (ohne StadtRegionalBahn) beschreibt den Zustand, der im Prognosejahr (2020) besteht, wenn der ÖPNV und der SPNV hinsichtlich der Notwendigkeiten weiterentwickelt werden würde. Die Notwendigkeiten sind u.A.: Reaktion auf Bevölkerungsentwicklung und demographische Entwicklung, Siedlungsstruktur, Verkehrsnachfrage und Verkehrsverhalten, PKW-Verfügbarkeit und Nutzung, wirtschaftliche und ökologische Rahmenbedingungen. Damit bildet der Prognose-Ohne-Fall einen Vergleichsmaßstab, an dem die Wirkungen des Systemwechsels (mit SRB) gemessen und beurteilt werden.

Das Zukunftsszenario im Jahr 2020 ohne SRB aber mit den deutlichen Verbesserungen enthält auch die bereits derzeit geplanten Maßnahmen, beispielsweise aus dem Zweiten Landesweiten Nahverkehrsplan für den SPNV und dem Zweiten Regionalen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Kiel:

- Reaktivierung der Haltepunkte Elmschenhagen Ost und Raisdorf, Gewerbegebiet
- Reaktivierung der Strecke nach Schönberg(-Strand) mit den entsprechenden Haltepunkten Wellingdorf, Oppendorf, Schönkirchen, Probsteierhagen, Schönberg und Schönberger Strand,
- Taktverbesserungen auf allen Strecken (s. Anlage 2, Seite 7),
- Verstärkung der innerstädtischen Buslinien und zusätzliche Angebote.

Die durch diese gesamten Verbesserungen entstehende Defiziterhöhung des ÖPNV/SPNV im gesamten Untersuchungsraum beträgt rd. 7,8 Mio. EUR p.a. (Wert aus der Voruntersuchung), bzw. durchschnittlich rd. 16 Mio. EUR p.a. bei einem Betrachtungszeitraum von 36 Jahren (Wert aus der ÖPP-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der IB SH, s. Anlage 3, Seite 13). Bei den mathematischen Modellen wurde hinsichtlich aller Komponenten mit vorsichtigen, konservativen Ansätzen gerechnet. Optimierungspotentiale durch beispielsweise ÖPP-Finanzierung und ÖPP-Realisierung der Strecke Kiel - Schönberg wurden dabei nicht berücksichtigt.

Beschreibung des Vorhabens SRB Kiel

Für das Vorhaben ist der Neubau eines rd. 24 km langen Stadtbahnnetzes im Stadtgebiet sowie die Nutzung der in die Region führenden Eisenbahnstrecken geplant. Der Streckenverlauf innerhalb der Landeshauptstadt Kiel orientiert sich an den definierten ÖPNV-Trassen und entwickelt sich ‚U-förmig‘ um die Förde herum, vom Stadtteil Wik bis zum Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf weitgehend auf der alten Straßenbahntrasse. Zusätzlich sind Ausbaustrecken über die Universität nach Suchsdorf und Mettenhof/Melsdorf vorgesehen.

Die 52 innerstädtischen Haltepunkte liegen in ungefährender Lage der jetzigen Bushaltestellen. Die Einstiegshöhe beträgt 38 cm und bietet damit sowohl durchgängige Niederflurigkeit als auch eine gute Integration der Anlagen in das Stadtbild. Die Gleisanlagen sind durch einen schrägen Bordstein von den Fahrspuren des übrigen Straßenverkehrs separiert und im Notfall überfahrbar. Die Streckenabschnitte, die aufgrund ihrer Lage eine Ausführung mit Rasen zulassen, werden entsprechend ausgestattet.

Die SRB-Linien verbinden das innerstädtische Netz mit dem regionalen Netz umsteigefrei und ohne im Hauptbahnhof zu enden bis nach Eckernförde, Neumünster und Preetz. Die Strecke nach Schönberg und Schönberger Strand wird reaktiviert und ist im Vergleichsfall (Prognose-Ohne-Fall) auch schon vorgesehen. Die Busleistungen werden angepasst und zum Teil ersetzt. Die Verknüpfungen erfolgen an speziell dafür eingerichteten Umsteigepunkten mit entsprechenden fahrplantechnischen Gegebenheiten („Rendezvous“).

Der Schleswig-Holstein-Tarif gilt auch für die SRB als Fahrpreistarif. Ein Aufpreis oder Komfortzuschlag wird von den Fahrgästen nicht erhoben.

Es ist vorgesehen, moderne Hybrid-Fahrzeuge einzusetzen. Diese zeichnen sich in ihrem Anfahr- und Abbremsverhalten sowie in ihrem Energieverbrauch als effektiv aus. Die Fahrzeuge werden im innerstädtischen Netz mit Strom und im regionalen Netz mit Diesel betrieben. Daher kann auf die Elektrifizierung der Strecken nach Eckernförde, Preetz und Schönberg verzichtet werden.

Beschreibung der technischen Daten

Linienplan	- s. Anlage 2, Seite 6
Takte, Leistung	- s. Anlage 2, Seiten 7 und 10
Fahrzeugeinsatz, Fahrzeugbilanz	- s. Anlage 2, Seite 10
Maßnahmen im Regionalnetz	- s. Anlage 2, Seiten 5 und 6

3. Ergebnisse der Standardisierten Bewertung (s. auch Anlage 2)

Der mit der Standardisierten Bewertung von Infrastrukturprojekten ermittelte Nutzen-/Kosten-Indikator drückt den Faktor aus, um den der volkswirtschaftliche Nutzen die jährlichen Kapitalkosten für die Erstinvestition der Infrastruktur übersteigt.

Die über das Projekt StadtRegionalBahn durchgeführte Bewertung ergibt einen Nutzen-/Kosten-Koeffizienten von 2,2. Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen Vorhaben relativ hoch und begründet die Sinnhaftigkeit und die volkswirtschaftliche Rentabilität des Vorhabens. Der Wert ist auch deshalb als bedeutend einzuordnen, da bereits mit den Maßnahmen des Prognose-Ohne-

Falls (Basis für den Vergleich) bereits deutliche Angebotsverbesserungen realisiert werden. Der Wert zeigt auch, dass ausgehend vom Prognose-Ohne-Fall die Notwendigkeit der Einführung einer SRB besteht.

Die Teilziele, die für die Fördermittelbereitstellung mit der Standardisierten Bewertung nachgewiesen werden sollen, werden vollumfänglich erfüllt:

- Verkehrliche Wirkung - s. Anlage 2, Seite 8
 - Die Angebotsverbesserung durch die Einführung einer SRB erzielt ausgehend von einem bereits deutlich fortentwickelten Systems (Prognose-Ohne-Fall) ausschließlich mit Bus und Bahn ÖPNV-Neuverkehre von rd. 12.000 Fahrten pro Tag.
 - Es werden pro Jahr rund 42,4 Mio. PKW-Kilometer vermieden.
 - Durch die kürzeren Reisezeiten aufgrund besseren Beschleunigungs- und Abbremsverhaltens sowie der umsteigefreien Verbindung über den innerstädtischen Bahnhofsbereich hinaus wird ein theoretischer Wert für Reisezeitersparnisse in Höhe von 1,3 Mio. Stunden pro Jahr berechnet.
 - Der ÖPNV-Anteil an den Gesamtverkehren steigt um ca. 1,3 %. Ausgehend vom derzeitigen Angebotsstandard und ohne die Verbesserungen des Prognose-Ohne-Falls wäre ein Anstieg um ca. 2,4 % zu verzeichnen.

- Betriebliche Auswirkungen - s. Anlage 2, Seite 10
 - Im Saldo werden 33 Fahrzeuge eingespart.
 - Einsparungen im Busbetrieb von knapp 3 Mio. km p.a. und im SPNV von rd. 1,08 Mio. km p.a. stehen SRB-Leistungen von 4,6 Mio. km p.a. entgegen. Das bedeutet, dass im Saldo lediglich rd. 560 Tkm p.a. (5 %) Mehrleistungen erbracht werden.

Das Linienbusnetz soll hierbei als ergänzendes, flächendeckendes System ausgelegt sein und in Bereichen der SRB Zubringercharakter haben. Parallelverkehre werden weitestgehend abgebaut. Dieses wiederum bedeutet auch eine Entlastung des innerstädtischen Raumes.

- Reduzierung der Umweltbelastungen,
 - Reduzierung der CO₂-Emission um 1,5 t/a,
 - Reduzierung weiterer Schadstoffe.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Herleitung des Nutzen-/Kosten-Indikators wird in der Anlage 2, Seite 11, zusammengefasst wiedergegeben.

4. Baukosten

Das für das Vorhaben erforderliche Investitionsvolumen für Fahrweg und Fahrzeuge beläuft sich auf rund 350 Mio. EUR netto – vergl. Anlage 2, Seite 3.

Die Baukosten wurden auf Basis des Preisstandes des Jahres 2000 ermittelt und in der ÖPP-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nachträglich auf den jeweiligen Stand zum Zeitpunkt des Entstehens dynamisiert.

Von dem Gesamtinvestitionsvolumen entfallen rund 246 Mio. EUR auf den Fahrweg des Gesamtnetzes. Zu Vergleichszwecken in Kilometersätzen ausgedrückt, ergeben sich für die Infrastruktur des Gesamtnetzes Investitionsaufwendungen in Höhe von rd. 1,85 Mio. EUR je Kilometer. Bei separater Betrachtung des innerstädtischen SRB-Netzes belaufen sich die diesbezüglichen Investitionskosten jeweils auf 7,1 Mio. EUR/km. Hierin enthalten sind sämtliche Aufwen-

dungen inklusive Planungskosten und Risikoaufschläge und im Ergebnis auch die teilweise Erneuerungen des gesamten Straßenquerschnitts.

Im Vergleich zu anderen Schienenverkehrsvorhaben können die genannten Kostensätze je Fahrweg-km allesamt als gering eingestuft werden.

Ursachen für den vergleichsweise sehr geringen Investitionsbedarf

Auf Tunnelbaumaßnahmen kann insgesamt verzichtet werden. Es sind keine Sonderbauwerke zu erstellen. Die vorhandenen Brückenbauwerke sind stadtbahnfähig – ebenso die im Bau befindliche Gablenzbrücke. Lediglich zwei konstruktive Neubauten (Schwentineknoten; Verknüpfungspunkt Suchsdorf) sind zu erstellen.

Baugrundrisiken sind nicht zu erwarten. Leitungsanpassungen können günstig zu realisieren sein bzw. können überwiegend vermieden werden, da die innerstädtischen Streckenabschnitte größtenteils auf der Trasse der alten Straßenbahn verläuft. Bei den Voruntersuchungen wurden engmaschig Querschnittsuntersuchungen vorgenommen. Ein unsicherer Bereich ist durch den Baugrund Vinetaplatz existent.

Es ist keinerlei Grunderwerb notwendig. Bauliche Zwangspunkte sind im Streckenabschnitt Olshausenstraße zu erwarten: Aufgrund des engen Querschnittes müsste bei der zweigleisigen Realisierung mit besonderem Bahnkörper (bauliche Trennung vom übrigen Straßenverkehr) eine Verlegung der Gehwegbereiche über die jetzigen Vorgärten geschehen. Aus Sicht der Projektgruppe können die Gleise in diesem Streckenabschnitt fahrbahnbündig ausgeführt werden. Damit wird der Eingriff in die bestehenden Verhältnisse vermieden. Dies führt allerdings auch dazu, dass die Förderfähigkeit in Bezug auf die Bundes-GVFG-Mittel für diesen Streckenabschnitt nicht gegeben sein wird, was im Vergleich zu dem Grunderwerbsaufwand zu vernachlässigen sein wird.

Die Betriebshoffläche ist vorhanden (Betriebshof Diedrichstraße) und im Eigentum der Landeshauptstadt Kiel.

Im Umland wiederum kann auf ein bestehendes Streckennetz zurückgegriffen werden, das lediglich auf SRB-Standard auszubauen und um zusätzliche Haltepunkte zu erweitern ist. Wegen des Einsatzes von Hybridfahrzeugen (im Umland mit Dieselantrieb und innerstädtisch elektrisch) ist eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken nicht erforderlich. Die Investitionskosten befinden sich dort mit rd. 0,31 Mio. EUR/km daher auf besonders niedrigem Niveau.

Reinvestitionen

Unter Reinvestitionen sind Kosten gemeint, die auch ohne den Bau einer StadtRegionalBahn für die Ertüchtigung des ÖPNV/SPNV in der Region hätten investiert werden müssen und durch das Vorhaben vermieden werden können.

Ausgehend vom Preisstand des Jahres 2000 wird eine Summe der vermiedenen Investitionen in Höhe von rd. 53,5 Mio. EUR ermittelt (s. Anlage 2, Seite 4).

Finanzierungsbedarf

Der Finanzierungsbedarf, der sich erst ableiten lässt, wenn

- a) die möglichen Förderquoten berücksichtigt werden,
- b) die notwendigen Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen über den Zeitraum des ersten ‚Lebenszyklusses‘ (1 Jahr Planung, 5 Jahre Bau, 30 Jahre Betrieb) berücksichtigt werden und
- c) ein Finanzierungsmodell unter Einbeziehung eines privaten Investors entwickelt ist, das
- d) ferner Leistungsreduzierungen bei Bus und Schiene erfasst sowie Fahrgeldmehreinnahmen berücksichtigt und letztlich

- e) alle Komponenten der Finanzierung den einzelnen Vorhabenträgern anteilig zuordnet (→ Finanzierungsvereinbarung).

5. Ergebnisse der ÖPP-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (s. auch Anlage 3)

ÖPP-Modelle erfordern eine ganzheitliche, d.h. den gesamten Lebenszyklus (in der Regel Bauzeit plus 30 Jahre) umfassende Herangehensweise bei der Umsetzung einer Infrastrukturmaßnahme. Die Vorteile gegenüber der Eigenerstellung – der sogenannten ‚konventionellen Beschaffungsvariante (KBV)‘ sind größer, wenn der private Investor die Baumaßnahme ganz bzw. in großen Teilen umsetzt und die Infrastruktur über eine längere Zeit unterhält.

Folgende Aufgaben sollten von dem ÖPP-Partner wahrgenommen werden:

- die Planung sowie Bau (Gleisanlagen, Betriebshof) und Fahrzeugbeschaffung,
- (Vor-)Finanzierung unter Berücksichtigung der zur Verfügung gestellten Fördermittel,
- die Bewirtschaftung der Anlagen (Unterhaltung/Wartung; Ersatzinvestitionen), und damit
- die Zurverfügungstellung der Infrastruktur, des Betriebshofes und der Fahrzeuge über 30 Jahre,
- die Rückübertragung in einem dem Stand der Technik entsprechenden Zustand.

Die Projektträger leisten hierfür auf vertraglicher Basis gegenüber dem ÖPP-Partner ein im Voraus kalkuliertes, jährliches Verfügbarkeitsentgelt mit Bonus/Malus- und Sanktionsregularien.

Eine in Teilen funktionale Ausschreibung der Leistung ist die wesentliche Voraussetzung, um dem privaten Partner in Bezug auf Optimierungspotentiale einen möglichst großen Spielraum zu eröffnen.

Der reine Fahrbetrieb kann unabhängig von den Leistungen der ÖPP-Projektgesellschaft organisiert werden. Er nutzt die ihm zur Verfügung gestellten Fahrzeuge und steht auf Basis eines Verkehrsvertrages mit dem Aufgabenträger in Beziehung.

Vorteile durch ÖPP

Für die StadtRegionalBahn können sich durch ein geeignetes ÖPP-Modell konkret folgende Vorteile ergeben:

- optimaler Planungsablauf, Berücksichtigung aller Teilleistungen,
- zeitnahe Umsetzung der Bauphase und Termintreue → Planungssicherheit,
- Zahlung eines leistungsorientierten Verfügbarkeitsentgeltes ab Nutzungsbeginn → Finanzierungssicherheit und –planbarkeit,
- höhere Qualität der Betriebsleistung (Unterhaltung) bei Optimierung der Kosten,
- Risikooptimierung, da jeder Partner die Risiken übernimmt, die er am geeignetsten handhaben kann → Kostenoptimierung,
- Ausweisung als bewertbares, wirtschaftliches Gut im Sinne eines betriebswirtschaftlichen Controllings und Doppik,
- langfristige Instandhaltungskonzepte/Endschaffsregelung → Übergabe nach 30 Jahren in einem einwandfreien Zustand am Ende des Abschreibungszeitraumes.

Die ÖPP-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung belegt im Ergebnis diese Vorteile und weist einen finanziellen Vorteil für die Vorhabenträger (Land, Kreise, Stadt Neumünster und LH Kiel) von 15,5 % aus.

Für die konventionelle Beschaffungsvariante ist bei Realisierung des Gesamtsystems von insgesamt mindestens 15 Jahren auszugehen. Im Vergleich dazu ist für die Durchführung der Maßnahmen mit Einbindung eines privaten Investors ein Zeitraum von 6 Jahren (1 Jahr Planung, 5 Jahre Bauzeit) ab Beendigung des Planfeststellungsverfahrens und Beauftragung vor-

gesehen. Die Planung der zeitlichen Realisierung der Teilabschnitte obliegt dem ÖPP-Partner und unterliegt der Optimierung durch ihn. Es wird hierbei auf eine möglichst schnelle Fertigstellung von Teilstrecken abgezielt, die auch zeitgleich in Betrieb genommen werden können.

Somit erfolgt ein in allen Punkten optimierter Bauablauf. Bei der Umsetzung wird modernes Bauablaufmanagement angewendet, was dazu führt, dass die durch den Bau entstehenden Einschränkungen auf Verkehrsablauf und Einzelhandel auf das Mindeste minimiert werden.

Aufgrund kurzen der Bauzeit sind bei den Vorhabenträgern deutlich geringere finanzielle und personelle Ressourcen vorzuhalten.

Ein Schema des möglichen zeitlichen Bauablaufs ist der Anlage 3, Seite 7 zu entnehmen.

Risikoverteilung und –optimierung mit ÖPP-Partner

Besonders wichtig bei der Planung einer ÖPP-Maßnahme ist die Risikoabgrenzung. Jeder sollte nur die Risiken tragen, die er am besten handhaben kann.

Folgende Risiken sollen nicht durch den ÖPP-Partner übernommen werden, da diese nicht in seinem Einflussbereich stehen und entsprechend hoch bewertet in das Verfügbarkeitsentgelt eingepreist werden würden:

- das Auslastungsrisiko (Fahrgäste) und das Erlösrisiko (Fahreinnahmen), (Verkehrsunternehmen oder Vorhabenträger)
- das Fertigstellungsrisiko der Maßnahmenbestandteile, die durch die DB AG umzusetzen sind (Vorhabenträger),
- das Risiko der Veränderung des Fahrleistungsangebotes (Vorhabenträger) und
- das Risiko der Änderung von rechtlichen Rahmenbedingungen z.B. bei dem Einsatz des Fahrbetriebsdienstleisters (Verkehrsunternehmen).

Aufgrund des optimaleren Risikomanagements durch den ÖPP-Partner ist es sinnvoll, auf ihn folgende Risikobereiche zu übertragen:

- Planungs- und Bauausführungsrisiken,
hier: - Baukosten (Kalkulation, Projektmanagement, Baugrund),
- Bauzeit,
- Gebäudemanagement,
- Projektierungskosten.
- und Risiken der nachfolgenden Bewirtschaftung und Werterhaltung der Infrastruktur und der Fahrzeuge.

Teilweise ergeben sich hieraus nicht nur monetäre Vorteile für die Vorhabenträger, sondern auch Vorteile hinsichtlich der Planungssicherheit für den ÖPP-Partner bei der Projektrealisierung (z. B. Verminderung von Abstimmungsproblemen mit weiteren Projektpartnern, z.B. DB AG, Trägern öffentlicher Belange und dem Einzelhandel). Aufgrund der Verantwortlichkeit des ÖPP-Partners für die Infrastruktur und das rollende Material über den langen Bewirtschaftungszeitraum von 30 Jahren, hat dieser ein besonderes Interesse auf eine qualitativ hochwertige Bauausführung aller Komponenten. Dadurch werden Mängel in hohem Maß vermeidbar und fallen nicht in den Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers.

Organisationsstruktur mit ÖPP-Partnerschaft

Die in der Anlage 3, Seite 6 dargestellte Projektorganisationsstruktur ist als Vorschlag zu werten und den weiteren Ausprägungen des Zusammenwirkens der Projektbeteiligten unterworfen. Die dort dargestellte „SRB-Infrastrukturgesellschaft“ wäre zeitnah zur Ausschreibung und Beauftragung des Verfügbarkeitsvertrages einzurichten. Diese kommunale Gesellschaft wäre für a) das Vertrags- und Finanzierungscontrolling sowie b) die technische Überwachung der Leistungserfüllung der ÖPP-Betreibergesellschaft verantwortlich.

Vergleich zwischen KBV und ÖPP

Das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist der Vergleich der Defizitentwicklung der konventionellen Beschaffungsvariante (KBV) und der Realisierungsvariante bei Einbezug eines privaten Investors.

Für die Berechnung werden sämtliche Finanzierungskomponenten des Gesamtvorhabens unter Berücksichtigung einer 75 %-igen Förderung durch Bund und Land (75 % der förderfähigen Kosten der Erstinvestition ausgenommen Fahrzeuge und Betriebshof) über den Gesamtzeitraum von 36 Jahren erfasst. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten werden auch die Preisstände, die Bauzeiten und Teilbetriebnahmen (von 2011 bis 2016) gleichgesetzt. Alle Leistungsreduzierungen im SPNV und ÖPNV sowie die prognostizierten Fahrgeldmehreinnahmen werden stets unter Beachtung der beschriebenen konservativen Ansätze berücksichtigt. Nicht Berücksichtigung finden in dieser Rechnung die eingesparten Investitionen und die weiteren volkswirtschaftlichen Elemente, die in den Ausführungen zur Standardisierten Bewertung beschrieben sind. Das bedeutet, dass auch hier wiederum das Prinzip des konservativen Vorgehens eingehalten wird.

Bei der Betrachtung beider Varianten wird die Wirkung der StadtRegionalBahn ausgehend von dem oben beschriebenen Prognose-Ohne-Fall festgestellt. Das bedeutet, dass die durch den Prognose-Ohne-Fall erzeugte Defizitveränderung bestehen bleibt und das SRB-System hinzugerechnet wird.

Die auf den Prognose-Ohne-Fall folgende Einführung der SRB erzeugt im Ergebnis im ersten vollen Betriebsjahr (2017) eine Defizitsteigerung um 15,7 Mio. EUR p.a. (KBV) und 8,7 Mio. EUR p.a. in der ÖPP-Beschaffungsvariante. Das bedeutet, dass mit diesem Vergleich nachgewiesen wird, dass die ÖPP-Variante eine lediglich halb so ungünstige Defizitentwicklung erzeugt.

Ein barwertiger Gesamtkostenvergleich über einen Betrachtungszeitraum von 36 Jahren liefert einen relativen Vorteil für die ÖPP-Variante von 15,5 % (vergl. Anlage 3, Seite 11).

Das ÖPP-Kompetenzzentrum der Investitionsbank Schleswig-Holstein hat in einem weiteren Schritt nun die Defiziterwartungen der unterschiedlichen Planfälle in ihrer Wahrscheinlichkeit des Auftretens im Durchschnitt über die Laufzeit von 36 Jahren berechnet. Das Ergebnis ist in der Anlage 3, Seite 13 dargestellt. Hier zeigt sich, dass die Realisierung eines verbesserten SPNV/ÖPNV (Prognose-Ohne-Fall) bereits einen Kostensprung des Gesamtdéfizites um rd. 16 Mio. EUR p.a. verursachen würde und die Erstellung des Gesamtsystems mit SRB und in der ÖPP-Realisierungsvariante keine zusätzlichen negativen Wirkungen mehr nach sich zieht.

Vereinfacht betrachtet bedeutet das, dass, ausgehend vom heutigen Angebot und ab 2016, die Realisierung des Komplettsystems über den Betrachtungszeitraum der darauf folgenden 36 Jahre eine Defiziterhöhung des gesamten ÖPNV/SPNV der Region von lediglich durchschnittlich 16 Mio. EUR p.a. zur Folge hätte.

Die oben beschriebenen verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Vorteile des Systems und die weiteren Vorteile der ÖPP-Beschaffungsvariante seien dabei mit betrachtet.

6. Aussagen zur Methodik

Grundsätzlich wurden sämtliche Komponenten der Berechnungen in der Standardisierten Bewertung und bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach dem Vorsichtsprinzip, d.h. in einem konservativen Ansatz, gewählt.

Beispiele hierfür:

- Alle Kostenbestandteile, die in der Voruntersuchung ermittelt wurden, sind mit Preissteigerungsfaktoren belegt worden. Die IBSH hat die Komponenten auf den Preisstand von 2000 auf 2006 fortgeschrieben und entsprechend der anzuwendenden Zinssätze und Indizes dynamisiert. Für die Fortschreibung der Kostensätze wurden unterschiedliche Indexierungen angewendet (Verbraucherpreisindex, Baupreisindex, Einkommens-

index im produzierenden Gewerbe). Die so ermittelten Nominalkosten bilden die Grundlage der Barwertberechnung und Basis aller Endergebnisse. Weiterhin wurden spezifische Finanzierungsbedingungen für die Berechnung der unterschiedlichen Realisierungsvarianten unterstellt.

- Die Potentiale, die Nutzeneffekte nach sich ziehen, sind ebenso vorsichtig wie plausibel in Ansatz gebracht worden. So wird in den Untersuchungen beispielsweise von einem Einnahmensteigerungspotential von nur 2 Mio. EURO jährlich ausgegangen, was lediglich einer relativen Steigerung von 4 % entspricht.
- Bei der zu Grunde gelegten Verkehrsprognose (2020) sind alle Entwicklungshemmnisse im Segment des SPNV/ÖPNV sowie eine großzügige Entwicklungsprognose im Segment des PKW-Verkehrs (MIV) zum Ansatz gekommen.
- Die Leistungs-, Risiko- und Kostenparameter, die für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der IB SH relevant sind, sind nochmals mit einem Ingenieurbüro (TransTecBau) mit den entsprechenden Erfahrungen in nationalen und internationalen Projekten abgestimmt worden.
- Im Bereich der Bauausführung sind Optimierungspotentiale vorhanden.
- Zur Ermittlung der kalkulatorischen Risikokosten wurde eine die Kernaspekte erfassende Risikobewertung unter Berücksichtigung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Eintrittshöhe sämtlicher identifizierbarer Risiken durchgeführt und bei der Barwertermittlung berücksichtigt.
- Die Planungs-, Transaktions- und Verwaltungskosten sind berücksichtigt worden.
- Die bei der ÖPP-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung angewendeten finanzmathematischen Algorithmen stehen in enger Abstimmung mit den Leitfäden, die unter anderem von der ÖPP-Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums auf Basis real bestehender Projekte entwickelt wurden.

Eingeräumt werden muss, dass die Planunterlagen auf Vorplanungsniveau basieren und dass sich bei der Erstellung der Planunterlagen in der Qualität der Ausführungsplanung Verschiebungen ergeben können. Ebenso können zusätzlich Verschiebungen von Kostenbestandteilen und Aufwand im Zuge der Umsetzung entstehen. Ursachen können u.a. sein:

- Aufwand, Umsetzung und Kostenstruktur im Bereich der DB AG,
- noch bestehende Risiken im Baugrund (Altlasten, Vinetaplatz),
- nicht ermittelbarer Aufwand im Bereich der Leitungsträger,
- eventuell entstehende Ausgleichsersatzmaßnahmen,
- notwendige oder zusätzliche Maßnahmen für Schall- und Erschütterungsschutz,
- Variationen im Bereich der Bauausführungen (Masten, Oberleitungen, verwendete Schienen).

7. Finanzierungskomponenten und Kostenteilung

Das Verfügbarkeitsentgelt an die ÖPP-Betreibergesellschaft deckt Folgendes ab:

- a) Kapitalkosten für die Erstinvestition der innerstädtischen Strecken, Verknüpfungspunkte, Betriebshof und Fahrzeuge sowie Reaktivierung der Strecke nach Schönberg,
- b) Unterhaltungskosten und Ersatzinvestitionen (Erhalt gem. Stand der Technik).

Dies bedeutet, dass die Erstellung und Unterhaltung der Anlagen über die gesamte Laufzeit des ÖPP-Vertrages vom Vorhabenträger finanziert wird. Berücksichtigt ist dabei, dass Fördermittel von Bund und Land zur Verfügung gestellt werden.

Neben diesen Komponenten sind folgende weitere Leistungen zu berücksichtigen:

- c) Investitionen im DB-Netz und Haltepunkte im Bereich von DB-Station und Service,
- d) Trassen- und Stationsgebühren auf den DB-Streckenabschnitten im laufenden Betrieb,

e) Verkehrsentsgelt für den Fahrbetrieb.

Für eine Finanzierungsvereinbarung zwischen den Vorhabenträgern gilt es, die Verantwortung für diese jährlichen Aufwandskomponenten auf Grundlage eines festgelegten Schemas zu verteilen.

Parallel zu der Festlegung der Finanzierungszuordnung muss ebenso die Zuordnung der Fahrgeleinnahmen nach dem System des Einnahmeaufteilungsverfahrens im Schleswig-Holstein-Tarif getroffen werden.

Den Aufwandspositionen sind die Einspareffekte im Verantwortungsbereich des jeweiligen Projektbeteiligten gegen zu rechnen. Darüber hinaus sind die weiteren Nutzeneffekte zu berücksichtigen und zu werten.

Optimierungspotentiale

Über die Vorteile hinaus, die die Projektierung mit Einbindung eines privaten Investors bietet, sind weitere, wesentliche Optimierungspotentiale zu nennen:

- Nicht-Elektrifizierung der regionalen Strecken nach Preetz, Eckernförde und Schönberg sowie Prüfung weiterer Einsparmaßnahmen in den Komponenten der Bauausführung,
- Erhöhung Förderquote (Landes-GVFG) und Ausweitung auf Fahrzeug- und Betriebshofförderung,
- Mitfinanzierung durch die DB AG bzw. Ausgleich über die Infrastrukturentgelte,
- Einbringung von „Eigenmittel“ in die Erstinvestition zur Senkung dieser Komponente (die Wirkung ist im Bedarfsfall zu prüfen),
- Einbeziehung der Erstinvestition auf den DB-Strecken in die ÖPP-Finanzierung (die Wirkung ist zu prüfen).

8. Zusammenarbeit mit der DB AG

Die DB AG ist verantwortlich für die Planungen und dem Bau in ihrem Hoheitsbereich. Diese Planungen werden beauftragt und finanziert durch die Vorhabenträger, also Landeshauptstadt Kiel, Land und Kreise.

Auf Basis einer Fahrplanstudie und einer Betriebssimulation ist der notwendige Ausbau der Infrastruktur konkret abzustimmen.

Hierzu wird eine Vereinbarung über die Planungsbegleitung mit der DB AG zur Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Maßnahme zu schließen sein. Gegenstand der Vereinbarung sollten die Vorbereitung und Begleitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung mit den Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI sein, d. h. sämtliche für die Erstellung der gestellten Aufgaben notwendige Architekten-, Ingenieur- und Gutachterleistungen bzw. sonstige erforderliche Beratungsleistungen (z. B. Grundstückssachen). Bestandteil dieser Planung sind die Trassen gemäß Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) inklusive der Eisenbahntechnischen Ausstattung (ETA).

Zur Festlegung der Bauleistungen ist mit der DB AG zwingend parallel ein Bau- und Finanzierungsvertrag zu schließen, der die termingerechten Arbeiten seitens der DB AG gewährleisten soll.

Es wird abzuwägen sein, ob die Schnittstelle zur DB AG in Eigenregie geleistet wird, oder ob ein externes Projektierungsbüro mit einschlägigen Erfahrungen damit beauftragt wird.

9. Optimierung der Remanenzen bei der KVG

Der Fahrbetrieb, mit den damit zusammenhängenden Dienstleistungen, muss nicht zwingend Bestandteil der Leistung des ÖPP-Partners, der die Infrastruktur, die Fahrzeuge und den Betriebshof zur Verfügung stellt. Denkbar ist, dass neben dem reinen Fahrbetrieb auch Teile des Werkstattbetriebes, Reinigung und Wartung und weitere spezifische Aufgaben durch den Fahrbetriebsdienstleister übernommen werden können. Die Abgrenzung hierzu wird in der Ausschreibung unter dem Gesichtspunkt der Kostenoptimierung abzustimmen sein. Grundsätzlich ist es denkbar, dass die KVG als Fahrbetriebsdienstleister eingesetzt werden kann. Allerdings sind die vergaberechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten.

Zu den verbleibenden Risiken bei der KVG ist Folgendes anzumerken:

- a) Wesentliche Risiken sind bereits derzeit schon aufgrund der organisatorischen Trennung der Besteller- und der Erstellerebene für die KVG nicht mehr vorhanden. Kosten-, Einnahmen-, Infrastrukturrisiken und die damit verbundenen Remanenzkostenrisiken bestehen nicht bei der KVG, sondern liegen im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers. Auch im Bereich der Restrukturierung hat die Landeshauptstadt Kiel bereits wesentliche Beiträge zu Gunsten der KVG leisten können. Weitere Maßnahmen zur Erreichung des Wettbewerbniveaus sind zwischenzeitlich umzusetzen.
- b) Durch ein abgestimmtes Ausbildungsprogramm des Bus-Fahrpersonals zu SRB-Fahrpersonal und Personalaustausch mit dem Mitgesellschafter und strategischen Partner der KVG sowie weiteren intelligenten Personalstrategien, wird das in diesem Bereich bestehende Risiko sehr zu verringern sein.
- c) Der Betriebshof Dietrichstraße wird für den Busbetrieb nicht mehr benötigt. Somit wird die KVG auch von dieser Komponente des Infrastrukturnutzungsentgeltes und den damit verbundenen betrieblichen Aufwendungen entlastet.
- d) Durch die Möglichkeit der Zusammenlegung von Kernaufgaben (Planung, Vertrieb, Leit- und Informationssysteme, Werkstatteleistungen) werden weitere Kostenentlastungen möglich sein und Risiken in Bezug auf Remanenzkosten vermieden werden können.

10. Vorteilhaftigkeit des Projektes

Ein modernes und wirtschaftliches Angebot an ÖPNV-Infrastruktur in einer Region wie die der Landeshauptstadt Kiel realisiert neben dem vorstehend Benannten folgende Teilziele:

- qualitative Verbesserung des Lebens- und Arbeitsraumes,
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes Kiel und Umgebung,
- gesteigerter Einfluss auf weitere Infrastrukturprojekte und Entwicklungspotentiale,
- notwendige Ausrichtung der Infrastruktur auf veränderte räumliche und verwaltungspolitische Strukturen,
- Stärkung der angelegten Siedlungsachsen (im Regionalbereich),
- Schaffung eines interessanten Betätigungsfeldes für private Anbieter,
- modernes Erscheinungsbild der Innenstadt und der Verkehrsstrassen,
- Realisierung von Bundesfördermittel (rd. 130 Mio. EUR) für die Region.

Beispiele für vergleichende „Nachherbetrachtungen“

In der Bundesrepublik sind in den Regionen Kassel, Chemnitz, Saarbrücken, Heilbronn und Karlsruhe SRB-Systeme in Betrieb. Die Einführung ist in den Regionen Bremen, Braunschweig und Rostock fest geplant. Im Planungsstand wie Kiel befassen sich die Städte Dresden, Nordhausen, Zwickau, Tübingen und Kempten mit dem System.

In den Fällen der Neueinführung oder Erweiterung von bestehenden Netzen werden die vorgehend genannten Argumente vollumfänglich bestätigt. Die bei den Planungen ermittelten Prognosen und Annahmen wurden stets und um teilweise ein Vielfaches überschritten.

Beispiel Karlsruhe (s. Anlage 4):

Die Kieler Studie des Jahres 1997 zum Nachweis der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit, nutzte das ‚Modell Karlsruhe‘ als Pilotbeispiel. Anhand der StadtRegionalBahn-Linie S4 von Karlsruhe (Oberzentrum, rd. 286.000 Einwohner) zur Stadt Bretten (Mittelzentrum, rd. 28.000 Einwohner) wird deutlich, dass der Systemwechsel von Bus auf Bahn eine erhebliche Nachfrage generiert: Vor der Inbetriebnahme der Strecke: 2.200 Fahrgäste/Tag; nach Inbetriebnahme: 14.000 Fahrgäste/Tag; entspricht einer Steigerungsrate von 630 %.

Die Einführung und Erweiterung der StadtRegionalBahn-Linien in Stadt-Umland-Beziehung erwirkten rund um Karlsruhe eine durchschnittliche Fahrgaststeigerung von 330 %. Im Durchschnitt aller neuen Linien ergibt sich ein Zuwachs in Höhe von 246 %.

Es wird nachgewiesen, dass eine StadtRegionalBahn ein wesentlicher Standortfaktor ist und dazu beiträgt, dass Siedlungspolitik, Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik, Schulpolitik und dergleichen durch den Systemwechsel einen wesentlichen Entwicklungsschub erfahren.

Beispiel Bremen:

Die Netzerweiterungen der Linien 4 und 6 hatten Fahrgaststeigerungen von 14 % bis 32,5 % zur Folge.

Beispiel Saarbrücken:

Vor Inbetriebnahme der Saarbahn betrug das Fahrgastaufkommen rd. 8.000 Fahrgäste/Tag in dem entsprechenden Einzugsbereich; nach Inbetriebnahme: >30.000 Fahrgäste/Tag.

Beispiel Berlin:

Die Straßenbahnlinien 23 und 24 ersetzen weitestgehend die Betriebsleistung der Omnibuslinien im gleichen Abschnitt. Der dabei festgestellte Fahrgastzuwachs lag auf dem ersten Streckenabschnitt bei 60 %. Dieses resultiert zum einen aus einer neuen Netzverknüpfung, zu größten Teil durch Neukunden.

Beispiel Kassel:

Die neue Straßenbahnstrecke nach Baunatal hat zu Fahrgastzuwächsen in Höhe von 108 % an Werktagen geführt.

Beispiel Mannheim:

Im Vergleich beträgt der Fahrgastzuwachs durch die Einführung der Linie 7 zwischen Innenstadt und Neckarau-West im Durchschnitt 53 %.

Beispiel Bielefeld:

Die Anzahl der Fahrgäste/Tag erhöhte sich nach Inbetriebnahme der Stadtbahn um 20 % bis 60 %.

Beispiel Würzburg:

Die Erschließung des Stadtteils Heuchelhof (vorher 2 Linien plus 1 Schnellbuslinie) hat bei der Umstellung auf Stadtbahn einen Fahrgastzuwachs von 32 % erzielt.

zum Vergleich:

Bei den hier vorliegenden Planungen wurde ausgehend vom Prognose-Ohne-Fall lediglich ein Zuwachs an Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 4 % unterstellt.

11. Zeitplan und weiteres Vorgehen

Abstimmung des Entwurfs einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Land, Städte, Kreisen und Gemeinden über die Eigenanteile als Basis für Entscheidung.	bis Ende 2007
Grundsatzbeschluss (Land, Städte, Kreise, Gemeinden) über die Projektierung , Beschluss über die vorgelegte Finanzierungsvereinbarung.	Herbst 2007
Bundesprogramm für ÖPNV-Großvorhaben: Einbindung in das Bundesprogramm mit Sicherung des zeitpunktgerechten Mittelabflusses (Voraussetzung für ÖPP). Weitere Prüfungen erforderlich für Bahnstrecken der DB Ergebnis: verbindliche Förderzusage des Bundes und des Landes	bis Anfang 2008
Abstimmung mit DB AG (nicht Teil von ÖPP): Abschluss eines Planungs- Bau- und Finanzierungsvertrages mit der DB AG für die Umbauten an den Bahnstrecken	erste Hälfte 2008
Technische Planung: Vergabe der Entwurfsplanung ,	Anfang 2008 Bearbeitung 2008-2009
Rechtliche Sicherung der Planung – Erstellung der Planfeststellungsunterlagen mit den Plänen der Entwurfsplanung. Ergebnis: Planfeststellungsbeschluss	bis 2010

Beschlüsse der Selbstverwaltungen über die Ausschreibung der ÖPP-Leistung , Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen, Ausschreibung, Vergabebeschluss, Vergabe Ausführungsplanung, Bau und Unterhaltung, Fahrzeugbeschaffung und Zurverfügungstellung (im Paket ÖPP). Beauftragung der DB AG für die Maßnahmen in deren Netz und Stationen.	bis Ende 2010
Baubeginn	in 2012 – 5 Jahre Bauzeit bis Anfang 2017
Vergabe des Fahrbetriebs	in 2015
Inbetriebnahme Gesamtsystem (Infrastruktur und Fahrbetrieb)	2017

Um wirtschaftlich optimale Verhältnisse zwischen Erstbeschaffung und Bau zu den Folgekosten im Bereich Wartung, Instandhaltung bei Infrastruktur und Fahrzeugen zu erreichen, wird zu erwägen sein, inwieweit potentielle ÖPP-Konsortien informell bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen beteiligt sein können. Hierbei ist ggfs. das europaweite Interessenbekundungsverfahren und die Auswahl der infrage kommenden Mitbewerber für eine Ausschreibung vor das Planfeststellungsverfahren zu ziehen.

In diesem Prozess sollte ebenfalls beachtet werden, dass hierdurch wertvolle Erkenntnisse erlangt werden können, welche Teile der Leistungsbeschreibung funktional sein können und welche Elemente eher fest vorgegeben sein sollten. Sofern zu umfangreiche Teile des Leistungsverzeichnisses funktionalen Charakter haben, wird die Vergleichbarkeit problematischer, und sofern zu umfassende Bereiche fest vorgegeben werden, leidet die Gestaltungsfreiheit der Bewerber. Insofern kann ein Vorgehen gemäß des vorstehenden Absatzes sinnvoll sein.

12. Finanzierung der nächsten Arbeitsinhalte

Die kommenden Aufgabenkomponenten

- Durchführung des Planfeststellungsverfahrens mit Erstellung der entsprechenden Planunterlagen,
- Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und Entwürfe der Vertragswerke für eine ÖPP-Beauftragung,
- Erstellung einer Planungsvereinbarung und eines Bau- und Finanzierungsvertrages mit der DBAG über die Projektrealisierung auf den DB-Strecken,

sind für sich genommen sehr komplex. Hierfür muss in Teilen externe Leistung in Anspruch genommen werden. Gegebenenfalls ist intern eine Planstelle auf Sachbearbeiterstatus bei der Landeshauptstadt Kiel einzurichten, die mit der Betreuung von Einzelaufgaben befasst wird.

Der genaue Aufwand und die Kostenteilung hierfür wird in der nachzureichenden Beschlussvorlage dargestellt.

13. Abkürzungsverzeichnis

BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
DB AG	Deutsche Bahn AG
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
ETA	Eisenbahntechnische Ausstattung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
IB SH	Investitionsbank Schleswig-Holstein (dort: ÖPP-Kompetenzzentrum)
KBV	Konventionelle, kommunale Beschaffungsvariante
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
LH	Landeshauptstadt
LVS	Landesweite Verkehrsserviceges. mbH (Aufgabenträger SPNV)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NKU	Nutzen-/Kosten-Untersuchung
NOB	Nord-Ostsee-Bahn GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (auch: ÖV)
POF	Prognose-Ohne-Fall
SFK	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
SRB	StadtRegionalBahn
VRK	Verkehrsverbund Region Kiel
V.V.I.P. Kiel GmbH	Vereinte Versorgung, Infrastruktur und Planung, Aufgabenträgergesellschaft ÖPNV Kiel
WU	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Anlagen

Anlage 1	-	Systemdarstellung			
Anlage 2	-	Standardisierte Bewertung	(Nutzen-Kosten-Untersuchung)		
Anlage 3	-	ÖPP - Wirtschaftlichkeitsuntersuchung			
Anlage 4	-	Strukturverbesserungen	am Beispiel	Karlsruhe	