



Drucksache KT-Nr. 35/2015
Sitzung am 14.12.2015
Verkehrsamt

öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Kreistag

T O P 2 : RegionalStadtBahn Neckar-Alb; Aktueller Sachstand und Perspektiven

A. Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Projektpartnern und Zuwendungsgebern den Teilbereich „Zollernalbbahn Tübingen - Albstadt mit Talgangstrecke“ als „Modul 2“ des Stadtbahnprojektes mit dem Ziel weiter voranzutreiben und parallel zu Modul 1 den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen und die weitere Planung und Realisierung zu ermöglichen.

Dazu sind ab 2017 entsprechende Mittel zur Finanzierung des kommunalen Finanzierungsanteils einzuplanen.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen: **Netto rd. 100 Mio. EUR
in den Jahren 2017 - 2022**

Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung

C. Empfehlungsbeschluss des Ausschusses:

Aufgrund der Vorberatung in der Sitzung am 16.11.2015 wird dem Kreistag einstimmig empfohlen, wie oben zu beschließen.

Drucksache KT-Nr. 35/2015
Sitzung am 14.12.2015
Verkehrsamt
öffentlich

RegionalStadtBahn Neckar-Alb; Aktueller Sachstand und Perspektiven

I. Vorbemerkung

Der stadtbahngerechte Ausbau unseres Schienennetzes zwischen Tübingen und Albstadt, aber vor allem auch die Elektrifizierung der Zollernbahn ist ein zentrales Vorhaben, das enorme Bedeutung für eine zukunftsfähige Mobilität im Kreis und für eine tragfähige Anbindung an den Großraum Stuttgart hat und dem Zollernalbkreis zudem als Wirtschaftsstandort und als Landkreis eines attraktiven Wohnens und Arbeitens wertvolle Perspektiven gibt.

Insoweit wurden kreisseitig nach Fertigstellung der Standardisierten Bewertung bereits Planungsaufwendungen in Höhe von rd. 1,8 Mio. EUR erbracht.

II. Bisheriges Vorgehen und aktueller Sachstand

Standardisierte Bewertung

Nachdem mit Fertigstellung der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt RegionalStadtBahn Neckar-Alb (RSB) die Förderfähigkeit des Gesamtvorhabens mit einem **Nutzenkostenindex von 1,37** festgestellt werden konnte, wurde das weitere Vorgehen mit den Zuwendungsgebern Bund und Land thematisiert.

Die Standardisierte Bewertung baut auf den Teilnetzen

- Teilnetz 1 (Ermstalbahn, Ammertalbahn, Innenstädte Reutlingen und Tübingen), dem
- Teilnetz 2 (Zollernalbbahn mit Talgangbahn und Killertalbahn) und dem
- Teilnetz 3 (Gomaringer Spange)

auf.

Modulbildung

Aufgrund der Tatsache, dass das laufende GVFG als Finanzierungsprogramm des Bundes bislang für entsprechende Schienenvorhaben bis 2019 begrenzt war, wurden auf Empfehlung des Landes die Teilnetze auf ein mögliches Modul hin untersucht, das über das laufende GVFG noch gefördert und realisiert werden könnte.

Dabei wurde auch für die Zollernbahn geprüft, in wie weit diese Teilstrecke über ein Modul 1 vorab weiter vorangetrieben werden könnte.

Zur Bildung eines ersten Moduls wurden vom Land Baden-Württemberg klare Bedingungen vorgegeben, die letztlich alle daran knüpfen, dass das GVFG überzeichnet ist und zum damaligen Zeitpunkt nur eine Laufzeit bis 2019 hatte, entsprechend geförderte Projekte also bis dahin realisiert und abgerechnet sein müssen.

Die Voraussetzungen waren im Einzelnen:

1. Ein Modul 1 muss einen überschaubaren Investitionsrahmen haben, um im überzeichneten Programm noch untergebracht werden zu können und dem Land die Finanzierung seines Anteils zu ermöglichen.
2. Es muss garantiert sein, dass dieses erste Modul bis 2019 nicht nur geplant, sondern auch realisiert und abgerechnet werden kann.
3. Dieses erste Modul muss für sich selbst gerechnet einen ausreichenden förderfähigen NKI (Nutzen-Kosten-Index) ausweisen.

Für die Zollernbahn hat sich damals gezeigt, dass das Vorhaben vom Investitionsvolumen her deutlich zu groß ist und eine Realisierung einschließlich Abrechnung bis 2019 definitiv nicht erreichbar sein wird – auch nicht bei Reduzierung auf in sich stimmige und betrieblich funktionierende Teilmaßnahmen.

Insoweit wurden als Modul 1 von den Projektträgern gemeinsam mit den Zuwendungsgebern die Strecken „Ermstalbahn“ und „Ammertalbahn“ mit dem dazwischenliegenden Verbindungsstück der „Neckar-Alb-Bahn“ definiert.

Planungsstände

Mit diesem Modul 1 ist man in weitere Planungen eingestiegen und es wurde eine **Finanzierungsvereinbarung mit dem Land getroffen. Das alles erfolgte mit dem Ziel, Modul 1 bis 2019 zu realisieren und abzurechnen.**

Inzwischen ist die Vorplanung für das Modul 1 abgeschlossen und sich anschließende Planungsschritte sind im Fluss.

Pläne der einzelnen Planungsabschnitte gehen bis Ende diesen Jahres bzw. Anfang nächsten Jahres in die Offenlegung. Es ist dann vorgesehen, nach Erörterungsterminen und Finanzierungsbeschlüssen der kommunalen Seite im April nächsten Jahres den konkreten GVFG-Antrag einreichen zu können. Dann könnte ggf. noch 2016 ein Förderbescheid vorliegen, um damit 2017 in die Realisierung des Modulbereichs einzusteigen, die Baumaßnahmen 2019 abzuschließen, abzurechnen und in Betrieb gehen zu können.

Der Landkreis Tübingen ist darüber hinaus für die Abschnitte „Tübingen – Rottenburg – Horb“ und die „Gomaringer Spange“ inzwischen in Vorplanungen eingestiegen.

Bereits vor der Diskussion über ein Modul 1 und die entsprechende Festlegung dazu wurde **im Zollernalbkreis entschieden, ungeachtet der Festlegungen in die Vorplanung für die Zollernbahn und die Talgangbahn einzusteigen**, da diese Vorplanung in jedem Fall für einen Rahmenantrag und folgende Finanzierungsanträge erforderliche Grundlage ist und eine Planung in den dazu erforderlichen Planungsstufen 1 und 2 auch kein solches Verfallsdatum hat, so dass diese Grundlagen auch nach mehreren Jahren noch weiter verwertbar sind.

Für die Zollernbahn incl. Talgangbahn ist die Vorplanung inzwischen abgeschlossen.

Dies wurde dem Verkehrsministerium angezeigt. Das Land hat damit Kenntnis davon, dass die Planunterlagen vollständig vorhanden sind und zur Prüfung bereitstehen. Das Land hat mitgeteilt, dass die **Übersendung der Unterlagen erst erfolgen soll, wenn es wieder Finanzierungsperspektiven gibt**. Diese waren bislang nicht gegeben, nachdem klar war, dass für die Zollernbahn das laufende GVFG bis 2019 nicht mehr in Frage kommen kann und insoweit eine Anschlussfinanzierung abzuwarten ist.

Wie bereits berichtet, besteht seitens der HzL großes Interesse, auch mit dem Abschnitt der Killertalbahn, als letzten unbepflanzten Bereich des Teilnetzes 2, in erste Planungen einzusteigen.

III. Perspektiven

„Völlig überraschend“, so wurde es dann auch am 26. September 2015 in der Stuttgarter Zeitung bezeichnet, wurde im Rahmen der Verhandlungen der Bundesregierung mit den Bundesländern zur Asyl- und Flüchtlingspolitik mit festgelegt, dass das **Bundes – GVFG über 2019 hinaus verlängert** wird.

Damit zeichnen sich auch für den Zollernalbkreis, der mit seinen Planunterlagen genau auf dieses Signal warten musste, weitere Perspektiven für den Eintritt in weitere Finanzierungsverhandlungen und der damit möglichen Grundlage zur Fortsetzung der Planungen ab.

Mit dieser Einigung auf Bundesebene wurde eine klare Aussage getätigt, dass das Bundes-GVFG verlängert wird und zwar um 15 Jahre mit einem Fördervolumen von rd. 330 Mio. € pro Jahr.

Es bedarf jedoch noch abschließender Beschlüsse. Momentan wird auch noch diskutiert, **in wie weit in dieses GVFG zukünftig nicht nur Neubau- und Ausbaumaßnahmen, sondern ggf. auch Sanierungsvorhaben fallen**. Wenn man bedenkt, dass es gerade bei Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen einen Investitionsrückstau mit einem Volumen von über 3,3 Milliarden EUR gibt, könnte eine Berücksichtigung von Sanierungsvorhaben im GVFG die Perspektiven dieses Förderprogrammes massiv einschränken.

In der Haushaltsbereinigungssitzung vom 12. November 2015, in der zum GVFG erste klärende Antworten erhofft wurden, hat sich noch nichts hierzu ergeben.

Weitere Festlegungen der Strukturierung des GVFG über 2019 hinaus **werden voraussichtlich erst im Rahmen des noch ausstehenden Gesetzgebungsverfahrens Anfang 2016 erfolgen**.

Grundsätzlich ergeben sich mit einer Verlängerung des GVFG für alle weiteren Teilabschnitte der RegionalStadtBahn neue Finanzierungsperspektiven. Ausgehend von der Standardisierten Bewertung würden danach theoretisch die Innenstädte Reutlingen und Tübingen folgen, da diese ebenfalls zum Teilnetz 1 gehören. Diese scheiden jedoch momentan aus, nachdem die dortigen Planungsstände noch nicht so weit gediehen sind und davon auszugehen ist, dass die Vorplanungen dort aufgrund auch der Komplexität und der Tatsache, dass es sich um Neubautrassen handelt, noch längere Zeit in Anspruch nehmen werden.

Insoweit, und da ist sich die fachliche Ebene der Projektträger grundsätzlich einig, bietet es sich an, aufgrund der Planungsreife und der Bedeutung die Zollernbahn als Modul 2 nun hinsichtlich weiterer Finanzierungsvereinbarungen mit Bund und Land voranzutreiben.

Inzwischen hat am 18.11.2015 mit den Spitzenvertretern der Projektpartner und dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch Verkehrsminister Winfried Hermann und dem Finanzminister Dr. Nils Schmid MdL ein Gespräch stattgefunden. Minister Hermann empfiehlt, dass jetzt Organisationsstrukturen für die RegionalStadtBahn Neckar-Alb geschaffen werden.

Wichtige Grundlage für weitere Verhandlungen mit den Zuwendungsgebern, aber auch mit der DB, die letztendlich als Inhaber der Zollernbahn weiterer Planungs- und Umsetzungsträger sein wird, ist die anstehende Überprüfung des Betriebskonzeptes durch DB Netz. Die Vorbereitung dieser Überprüfung ist seitens des Zollernalbkreises beauftragt und läuft bereits seit einiger Zeit.

Die Überprüfung durch DB Netz wird voraussichtlich Anfang 2016 erfolgen können.

Momentan ist DB Netz beauftragt, für Modul 1 diese betriebliche Überprüfung vorzunehmen. Es hat sich in der fachlichen Abstimmung gezeigt, dass eine Überprüfung der Betriebskonzeption für die Zollernbahn aufgrund auch der betrieblichen Abhängigkeiten der Überprüfung zu Modul 1 nachgestellt werden muss.

Bezogen auf die Zollernbahn incl. Talgangbahn bedeutet das konkret, die aktuellen Arbeiten zur Vorbereitung der Überprüfung der Betriebsplanung durch DB Netz weiter planmäßig mit Hochdruck zu betreiben und sich um eine baldige Prüfung durch DB Netz zu bemühen.

Parallel dazu müssen die Projektträger die Zollernbahn als Modul 2 in die weiteren Verhandlungen schicken und Finanzierungsgespräche mit Bund und Land, aber auch Gespräche mit der DB zum anstehenden Übergang der Planung und dem Abschluss erforderlicher Vereinbarungen zur Kostenübernahme führen.

IV. Antrag der SPD-Fraktion (siehe Anlage)

Mit dem Antrag der SPD-Fraktion soll angestrebt werden, die Zollernbahn nach Eröffnung neuer Finanzierungsperspektiven über „Modul 1“ schneller voranzutreiben. Dabei wird die Befürchtung geäußert, dass das gebildete Modul 1, das aufgrund der begrenzten Finanzierungsperspektiven so konstruiert und ins weitere Rennen geschickt wurde, für die Zollernbahn „im Wege stehen könnte“ bzw. die Zollernbahn in der Warteschleife verbleibt, bis Modul 1 umgesetzt ist.

Die Verwaltung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Mit der getroffenen Entscheidung, Modul 1 vorab voranzutreiben, wurden für die Ermstal- und Ammertalbahn und dem dazwischen liegenden Stück der Neckar-Alb-Bahn inzwischen bereits **gewichtige weitere Planungsschritte ergriffen** (siehe auch die Ausführungen unter 1.).

Ein Versuch, die Zollernbahn auch in dieses Modul 1 zu integrieren, **würde den laufenden Planungsprozess für Modul 1 zwangsläufig unterbrechen bzw. zeitlich in die Länge ziehen.**

Wenn hinzukäme, die Zollernbahn dann innerhalb des Moduls prioritär zu behandeln, müssten die fortgeschrittenen Planungsbemühungen für die Ermstal- und Ammertalbahn ausgesetzt werden. Das würde die Umsetzung der Maßnahmen für die Ermstal- und Ammertalbahn um Jahre verzögern - mit entsprechendem finanziellem Schaden.

Damit würde man die bestehende Finanzierungsvereinbarung und die ersten Realisierungsschritte des Stadtbahnprojektes, aber auch das Gesamtprojekt an sich, gefährden.

Eine Abrechnung über das laufende GVFG wäre dann auch nicht mehr möglich, zugesagte Mittel würden in andere Projekte fließen.

Um das Gesamtprojekt weiter erfolgreich nach vorne zu treiben und die bestehenden Finanzierungszusagen jetzt nicht erneut über Diskussionen zur Änderung von Modul 1 zu gefährden, ist es wichtig, das Modul 1 konsequent planerisch voranzutreiben und Investitionen folgen zu lassen, um dann wie geplant 2019 einen ersten Abschnitt des Stadtbahn-Konzeptes in Betrieb nehmen zu können.

Damit ist der weitere Weg viel besser geebnet.

Aus o.g. Gründen sollte seitens des Zollernalbkreises angestrebt werden, mit den aufgetretenen Finanzierungsperspektiven **die Zollernbahn mit Talgangbahn als Modul 2 parallel ins Rennen zu schicken.** Dies setzt jedoch voraus, dass die Finanzierungsperspektiven auf Bundes- und Landesebene abschließend beschlossen bzgl. gesetzlich verankert sind.

Wie oben dargestellt bedarf es noch verschiedener Abstimmungen zur inhaltlichen **Ausgestaltung des Bundes GVFG**, aber auch zu der Frage in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen dann die **Komplementärmittel des Landes** zur Verfügung stehen bzw. dafür ebenfalls vorgesehen werden können.

Während dieser Zeit wird die Überprüfung des betrieblichen Konzeptes durch DB Netz erfolgen, so dass evtl. auch schon 2016 in weitere Planungsschritte für die Zollernbahn eingestiegen werden könnte.

Insoweit ginge durch das parallele Vorgehen einerseits für die Zollernbahn keine weitere Zeit verloren, andererseits wären die weiteren Planungen für Modul 1 nicht behindert.

Anlage

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion Zollernalb zur Regionalstadtbahn
Albstadt, 19.10.2015



Zollernbahn ins Modul 1 aufnehmen und prioritär umsetzen!

Zum Sachverhalt:

Die ursprüngliche RSB-Projektion beinhaltet drei Teilnetze: Teilnetz 1 (Reutlingen-Tübingen) mit einem NKI von 1,07, Teilnetz 2 (Zollernbahn-Killertalbahn-Talgangbahn) mit einem NKI von 1,88 und Teilnetz 3 (Gomaringer Spange) mit einem NKI von 1,21.

Auf der Basis der GVFG-Regelung bis 2019 wurde von den Landräten des Zollernalbkreises und der Landkreise Reutlingen und Tübingen sowie der Oberbürgermeister der Städte Reutlingen und Tübingen für die Regionalstadtbahn (RSB) ein Modul 1 gebildet, um dieses angeblich bis 2019 realisieren zu können. Dieses Modul umfasst die Ermstalbahn zwischen Metzingen und Bad Urach sowie die Ammertalbahn zwischen Herrenberg und Tübingen in kommunaler Trägerschaft sowie die Strecke Tübingen-Metzingen in Trägerschaft des Landes.

Die Landkreise Tübingen und Reutlingen sind mit den vorbereitenden Aufgaben beschäftigt. Das Land hat das Modul in sein Förderprogramm aufgenommen und für seinen Streckenabschnitt das Ausfallrisiko parlamentarisch und haushalterisch abgesichert, gegen die Stimmen der CDU-Landtagsfraktion. Die Landkreise Reutlingen und Tübingen forderten vom Land auch für die kommunalen Teile eine Ausfallbürgschaft. Das Land hat dies verweigert. Aus heutiger Sicht wäre bei diesem Sachstand eine Realisierung und Abrechnung eines Moduls 1 bis Ende 2019 höchstwahrscheinlich nicht machbar.

Diese Frage stellt sich aber nun nicht mehr, nachdem Bund und Länder am Rande des Flüchtlingsgipfels die Fortsetzung des derzeitigen GVFG um 15 Jahre beschlossen haben. Das Vertrauen von Herrn Dr. Merkel in Frau Dr. Merkel war also gerechtfertigt. Die Realisierung der RSB hat sich in ihrer zeitlichen Abfolge nun nicht mehr nach einer Realisierungsoption 2019 zu richten, sondern anhand der tatsächlichen Notwendigkeiten.

Die Planungen für die Zollernbahn haben einen nahezu gleichen Sachstand wie die Abschnitte des Moduls 1. Die Planungen für die Zollernbahn wurden – dank eines Antrages der SPD – als erster Abschnitt überhaupt begonnen. Zudem ist die Zollernbahn der Teilabschnitt mit dem höchsten NKV. Kommt das bisherige Modul 1 auf ein NKV von 1,39, so erhöhte sich dieser Wert unter Hinzuziehung der Zollernbahn deutlich auf 1,87.

Die RSB kann, so wie andere Projekte, aus Gründen der Planung und Finanzierbarkeit nur abschnittsweise und zeitlich versetzt realisiert werden. Entsprechend erfolgt die Antragstellung und Zuschussgewährung von Land und Bund.

Wir setzen unter den veränderten Gegebenheiten den Willen und die zugesagte Bereitschaft der anderen Projektträger voraus, der Zollernbahn einen ihrer Bedeutung nach angemessen Rang einzuräumen. Deshalb fordern wir Herrn Landrat Pauli auf, verbindliche Abkommen mit den anderen Projektträgern herbeizuführen und schriftlich zu dokumentieren, in welcher Rangfolge die einzelnen Abschnitte der RSB unter den neuen Voraussetzungen geplant und gebaut werden sollen. Hierbei ist zu gewährleisten, dass die Zollernbahn als erster Abschnitt realisiert wird.

Aus dem dargestellten Sachzusammenhang ergibt sich für die SPD-Kreistagsfraktion die **Forderung:**

Die Zollernbahn ist in das Modul 1 aufzunehmen und innerhalb dieses Moduls prioritär zu behandeln.



