



RV-Drucksache Nr. VIII-37/3

Verbandsversammlung

22.07.2014

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

- **Sachstandsbericht**
- **Resolution zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb**

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung beschließt die beigefügte Resolution zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Sachdarstellung/Begründung:

1. Vorgang

In der durch den Regionalverband in 2004 aufgestellten Machbarkeitsstudie Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurde die betriebliche, technische und wirtschaftliche Machbarkeit des Projekts nachgewiesen sowie ein großer volkswirtschaftlicher Nutzen prognostiziert.

Daran schloss sich im Auftrag der Projektpartner (Landkreis Reutlingen, Landkreis Tübingen, Zollernalbkreis, die Städte Reutlingen und Tübingen sowie der Regionalverband) unter Federführung des Landkreises Reutlingen die "Standardisierte Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen" an, die von der Planungsgemeinschaft PTV Planung Transport Verkehr AG zusammen mit der TTK Transport Technologie Consult Karlsruhe GmbH und der DB International GmbH durchgeführt wurde. In der Sitzung der Verbandsversammlung am 24.07.2012 wurden die Ergebnisse vorgestellt (vgl. RV-Drucksache Nr. VIII-37/1). Das Ergebnis der Standardisierten Bewertung war, dass sowohl das Gesamtnetz (NKI-Faktor 1,37) als auch die drei betrieblich sinnvollen Teilnetze über einem Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 1 liegen. Damit wurden die Wirtschaftlichkeit und die grundsätzliche Förderfähigkeit des Vorhabens Regional-Stadtbahn Neckar-Alb belegt. Die aktuelle Bundesförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz läuft nur noch bis zum Jahr 2019. Das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb kann jedoch aufgrund seiner Größe nicht vollständig bis zum Jahr 2019 umgesetzt werden.

2. Rahmenantrag

Die Zuwendungsgeber Bund und Land benötigen einen „Rahmenantrag“ für die Förderung. Für den Rahmenantrag sind die Infrastrukturplanungen und die zugehörigen Kostenschätzungen entsprechend der Planungstiefe einer „Vorplanung“ (HOAI Leistungsphasen 1+2) auszuarbeiten. Die vertieften Planungen haben das Ziel, die Planungssicherheit zu erhöhen, die Kostenschätzungen zu verifizieren und ggf. auch erforderliche Planänderungen anzuzeigen. Die Ergebnisse dieser Planungsphase münden in einen Rahmenantrag, der vom Land geprüft wird.

Der federführende Landkreis Reutlingen hat den „Rahmenantrag“ am 02.06.2014 beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg gestellt. Vorangegangen war eine Absichtserklärung, die seitens der Landkreise Reutlingen, Tübingen und dem Zollernalbkreis sowie den Städten Reutlingen und Tübingen sowie dem Regionalverband getroffen wurde. Es wurde ein Konsens darüber erzielt, dass im Rahmen des Gesamtprojekts zunächst das Modul 1 realisiert werden soll. Das Modul 1 beinhaltet den stadtbahngerechten Ausbau mit Elektrifizierung der Ammertalbahn und Ermstalbahn sowie den Neubau von Haltepunkten auf der Neckartalbahn. Die Planungen für das Modul 1 werden von den Landkreisen jeweils auf ihrem Gebiet vorgebracht und finanziert:

- Der Landkreis Reutlingen ist für die Ermstalbahn und die Haltepunkte auf der Neckartalbahn (Metzingen-Süd, Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bösmannsacker) zuständig.
- Der Landkreis Tübingen bzw. der Zweckverband Ammertalbahn betreibt die Planungen der Ammertalbahn, die Maßnahmen im Hauptbahnhof Tübingen (ohne die Ausfädelung der Innenstadtstrecke) und die Haltepunkte Tübingen-Neckaraue und Tübingen-Güterbahnhof.
- Der Zollernalbkreis übernimmt die Planung der Zollernbahn von Tübingen bis Albstadt und trägt zunächst auch die Planungskosten für den im Landkreis Tübingen liegenden Abschnitt.

Sofern das Projekt politisch beschlossen und umgesetzt werden soll, wird ein noch auszuhandelnder Gesamtkostenschlüssel zur Anwendung kommen.

Die Projektbestandteile des Rahmenantrags von Modul 1 wurden in der Sitzung des Planungsausschusses am 08.07.2014 von Frau Petra Strauß, Projektleiterin der PTV AG, vorgestellt. Die Präsentation ist, wie in der Sitzung angekündigt, per E-Mail an alle Mitglieder der Verbandsversammlung versandt worden.

3. Finanzierung

Der Bund stellt nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Großvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr, deren zuwendungsfähige Ausgaben mehr als 50 Mio. Euro betragen, ein Förderprogramm auf, das GVFG-Bundesprogramm. In Modul 1 wird von Gesamtkosten i. H. v. 101.200.000 Euro (aktueller Preisstand) ausgegangen, wovon voraussichtlich insgesamt 81.600.000 Euro zuwendungsfähige Kosten sind. An den zuwendungsfähigen Ausgaben beteiligen sich der Bund mit bis zu 60 %, das Land mit 20 % und der Vorhabenträger mit mindestens 20 %. Der Bund führt das GVFG-Bundesprogramm nach dem Föderalismusreform-Begleitgesetz bis einschließlich 2019 durch und stellt hierfür 332,6 Mio. Euro je Jahr bereit. Feststehende jährliche „Länderquoten“ gibt es nicht. Von den in den Jahren 2013 bis 2019 auf die alten Länder entfallenden 1,8 Mrd. Euro würde Baden-Württemberg nach der aktuellen Momentaufnahme (Stand Juni 2014) des GVFG-Bundesprogramms für die vordringlich in das Programm aufgenommenen Vorhaben 1,33 Mrd. Euro benötigen. Dies entspricht mehr als der Hälfte der für die alten Länder bis zum Jahr 2019 verfügbaren Bundesfinanzhilfen (vgl. „Beratende Äußerung - Förderung von großen Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr“; Bericht des Rechnungshofs Baden-Württemberg nach § 88 Abs. 2 Landeshaushaltsordnung vom Juni 2014). Die baden-württembergischen Vorhaben werden deshalb mit denen anderer Bundesländer um die knappen Bundesfinanzhilfen konkurrieren. Nicht nur im Straßenbau, auch im ÖPNV, gibt es eine erhebliche Unterfinanzierung von Projekten der Verkehrsinfrastruktur.

Der Regierungsbezirk Tübingen hat einen erheblichen Nachholbedarf an Schienenprojekten. Deshalb unterstützt die Landesregierung zwar das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, andererseits haben jedoch Projekte Vorrang, die bereits bewilligt sind und für die baureife Planungen vorliegen. Immerhin wurde die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb inzwischen in die oberste Prioritätenkategorie für die Weiterleitung an den Bund eingestuft. In Erwartung einer Nachfolgeregelung auf Bundesebene ist das Land Baden-Württemberg bereit, das erste Modul der Regional-Stadtbahn mit 20 % zu fördern. Der nächste formale Schritt besteht in einem Finanzierungsantrag des Landes beim Bund, in dem auch die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung des Projektes (wie bei anderen Projekten geschehen) zwingend erklärt werden muss. Diese Bedingung einer Endfinanzierungsgarantie wird auch für ein Nachfolgeprogramm des GVFG gelten. Des Weiteren erwartet der Bund von der Landesregierung eine Priorisierung aller anzumeldenden

Bahnprojekte, da das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) selbst keine Auswahl der zu bezuschussenden Projekte vornehmen dürfe. Um weitere finanzielle Risiken abzufedern bzw. gerecht zu verteilen, sollen weitere Gespräche zwischen dem federführenden Landkreis Reutlingen mit dem Land erfolgen und Vereinbarungen getroffen werden.

4. Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Ammertalbahn und Ermstalbahn

Im Landkreis Tübingen fand am 15.04.2014 ein Scoping-Termin gem. § 5 UVPG mit den Trägern öffentlicher Belange statt, im Landkreis Reutlingen am 14.05.2014. Im Vorgriff auf die nächste Planungsphase musste im Hinblick auf den Vegetationsbeginn bereits mit den Umweltverträglichkeitsstudien begonnen werden. Diese - auf ein Jahr angelegten - Untersuchungen können ggf. wieder gestoppt werden.

5. Ausblick - Regional-Stadtbahn - eine Chance für die Region Neckar-Alb

Das Projekt einer Regional-Stadtbahn ist eine große Chance für die gesamte Region Neckar-Alb. Mit der Regional-Stadtbahn soll eine überzeugende Antwort auf die Herausforderungen moderner Mobilität gegeben und die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöht werden. Mit weitgehend umsteigefreien Verbindungen vom Umland bis in die Reutlinger und Tübinger Innenstädte und einer Arbeitsteilung zwischen Bus und Bahn soll ein attraktives Angebot für die Fahrgäste geschaffen werden. Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, ein auf sie abgestimmter Busverkehr und ausgebauten Fahrradabstellplätze sowie Park & Ride-Anlagen schaffen für viele Berufspendler eine überzeugende Alternative zum Auto und setzen Impulse im Freizeitverkehr und im sanften Tourismus. So geht die Standardisierte Bewertung davon aus, dass zusätzlich ca. 28.000 Fahrgäste vom Auto zur Regional-Stadtbahn wechseln werden. Täglich wären damit ca. 100.000 Fahrgäste mit der Regional-Stadtbahn unterwegs. Hauptgewinner wären Klima und Umwelt sowie die Standortgunst der Region Neckar-Alb. Der erste Schritt für die Umsetzung der Regional-Stadtbahn ist die Umsetzung des ersten Moduls, das den stadtbahngerechten Ausbau mit Elektrifizierung der Ammertalbahn und Ermstalbahn und den Neubau von Haltepunkten auf der Neckartalbahn bis 2019 vorsieht. Des Weiteren hat z. B. die Stadt Reutlingen bereits mit den erforderlichen Vorplanungen für die Innenstadtstrecke begonnen. Darüber hinaus hat der Landkreis Tübingen beschlossen, die erforderlichen Planungen für die Neckartalbahn von Tübingen über Rotenburg nach Horb am Neckar und die Gomaringer Spange von Reutlingen nach Gomaringen-Dusslingen-Nehren aufzunehmen. Auch der Zollernalbkreis ist schon in Vorleistungen gegangen bezüglich des Moduls 2, das die Zollernbahn und die Talgangbahn beinhaltet. Im Hinblick auf eine notwendige Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm müssen alle erforderlichen Planungen für alle weiteren Bauabschnitte in die Wege geleitet werden, um hier bei Auflage eines Nachfolgeprogramms direkt einsteigen zu können. Ziel ist es, die Gesamtmaßnahmen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zum Wohle der Region möglichst zügig umsetzen zu können.

6. Resolution zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 08.07.2014 empfohlen, dass die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 22.07.2014 in Albstadt eine Resolution zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb beschließen soll, die die Umsetzung des Gesamtprojekts und des Moduls 1 befördert und die Projektpartner bei der Durchsetzung der notwendigen Voraussetzungen für eine Förderung und Umsetzung des Projektes unterstützt. Die Resolution ist als **Anlage** beigefügt. Sie wird an die zuständigen Ministerien in Bund und Land gesendet.

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Energie/Verkehr