



RV-Drucksache Nr. IX-19/1

| | | |
|---------------------|------------|-----------------|
| Planungsausschuss | 15.05.2018 | nichtöffentlich |
| Verbandsversammlung | 05.06.2018 | öffentlich |

Tagesordnungspunkt:

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb/Gründung einer Projektgesellschaft

Beschlussvorschlag:

1. Der Regionalverband Neckar-Alb unterstützt ausdrücklich die Einstufung der Ausbauprojekte der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in die Kategorie 1 des Schienen-Elektrifizierungskonzepts des Landes Baden-Württemberg.
2. Der Regionalverband beteiligt sich an einer Projektgesellschaft Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zusammen mit den Landkreisen Reutlingen, Tübingen und dem Zollernalbkreis sowie dem Oberzentrum (Städte Reutlingen und Tübingen), welche im Herbst dieses Jahres gegründet werden soll.

Sachdarstellung/Begründung:

1. Vorgang

Der Projektstand der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurde zuletzt in der Verbandsversammlung am 14.04.2015 in Hechingen und am 22.07.2014 in Albstadt behandelt und einstimmig Resolutionen zur Umsetzung des Projekts beschlossen (vgl. RV-Drucksache Nr. IX-19 und VIII-37/3).

Schon seit den 1990ern wird die Idee einer Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in den Gremien des Regionalverbands Neckar-Alb diskutiert. Im Jahr 2004 wurde in der durch den Regionalverband federführend aufgestellten Machbarkeitsstudie Regional-Stadtbahn Neckar-Alb 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, den Städten Reutlingen und Tübingen sowie dem Regionalverband) die „Standardisierte Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen“ der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb an, welche den positiven Nutzen bestätigte und die konzeptionellen Überlegungen verfeinerte.

Die Planungen zur Regionalstadtbahn haben vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeiten und technischen Rahmenbedingungen immer in einem schwierigen Umfeld stattgefunden. Die Gefahr des Auslaufens der Fördermittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Jahr 2019 als Ergebnis der Föderalismusreform, die Komplexität und Unklarheiten der Fahrplangestaltung in dem hoch ausgelasteten Schienennetz rund um Stuttgart samt der anstehenden Änderungen durch Stuttgart 21 und der NBS Stuttgart-Ulm, wie auch der Komplexi-

tät und ständigen Weiterentwicklungen der technischen Regeln des Eisenbahnwesens, sind hierfür anzuführen.

Trotz dieser Rahmenbedingungen haben die beteiligten Projektpartner aus der Region Neckar-Alb die Umsetzung des Projekts planerisch vorgebracht und die jeweils für die notwendigen Schritte erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt. Der erste Schritt für die infrastrukturelle Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist das „Modul 1“, das den Ausbau mit der Elektrifizierung der Ammertalbahn und Ermstalbahn sowie den Neubau von Haltepunkten auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen, Reutlingen und Metzingen vorsieht. Für diese Maßnahmen liegen vollständig die Planfeststellungen und damit Baurecht vor. Mit den Ausführungsplanungen kann nach Vorliegen der entsprechenden Bescheide des Landes noch dieses Jahr begonnen werden. Als nächsten dringend notwendigen Schritt sehen die Projektpartner den Ausbau der Zollern-Alb-Bahn 1 (Tübingen-Albstadt), bei der nach Vorliegen der Ergebnisse einer Überprüfung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zum Betriebskonzept der Verkehre von und nach Stuttgart mit der Großen Wendlinger Kurve, die notwendige Betriebsprogrammprüfung beauftragt werden kann. Ebenso werden die Planungen und Abklärungen für die Ausbaustrecken Tübingen – Horb, Killertalbahn (Hechingen-Gammertingen), wie auch den Neubaustrecken Gomaringer Spange, den Stadtstrecken Tübingen und Reutlingen samt Anschluss Pfullingen und Alaufstieg und der Talgangbahn, vorgebracht.

2. Aktuelle Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Regional-Stadtbahn

Aktuell haben sich die Realisierungs- und Finanzierungsaussichten im Vergleich mit den vergangenen Jahren seit 2004 deutlich verbessert. Mit der Grundgesetzänderung im Jahr 2017 wurde die Fortsetzung des GVFG seitens des Bundes über das Jahr 2019 ermöglicht, jedoch unter Beibehaltung der seit 1997 bestehenden Mittelausstattung.

Im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung ist die Verdreifachung der GVFG-Mittel von ca. 330 Mio. Euro pro Jahr bis 2021 auf jährlich 1 Mrd. Euro sowie in der Folge eine Dynamisierung vorgesehen. Ein entsprechender Kabinettsbeschluss wurde Anfang Mai 2018 gefasst. Ebenfalls wird vom Bund ein Förderprogramm für eine Elektrifizierung von Schienenstrecken geplant. Auf dieser Grundlage bestehen beste Aussichten, die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb umzusetzen.

Auch innerhalb der aktuellen Priorisierung der zu elektrifizierenden Schienenstrecken in Baden-Württemberg seitens des Ministeriums für Verkehr ist die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gut verankert. Das Verkehrsministerium hat ein landesweites Schienen-Elektrifizierungskonzept am 18. April 2018 vorgestellt und am 2. Mai 2018 mit der Öffentlichkeit diskutiert. Dessen Ziel ist es, im Vorgriff der Aktivitäten des Bundes eine Reihung der Projekte in Baden-Württemberg vorzunehmen.

Die bestehenden Ausbaustrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (Module 1 und 2) sind darin in die Kategorie 1 „In Planung und Bau“ aufgenommen worden. Dabei hat das Verkehrsministerium ausdrücklich darauf hingewiesen, dass neben der Elektrifizierung auch der teilweise zweigleisige Streckenausbau sowie der Bau neuer Haltepunkte dazugehören. Die Finanzierung wird seitens des Landes sowohl im Rahmen des Bundes-GVFG, wie auch des erwarteten Sonderprogramms des Bundes zur Elektrifizierung von Schienenstrecken, vorgesehen. Für Letzteres muss nach Aussagen des Verkehrsministeriums bei einer Programmausgestaltung durch den Bund von einer Notwendigkeit der Mitfinanzierung durch die kommunale Seite ausgegangen werden.

In der zweiten Kategorie „Schritt 2 - Vordringlicher Bedarf/Lückenschlüsse“ wurde zudem die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn 1 im Abschnitt Albstadt - Sigmaringen aufgeführt, welche damit eine vollständige Elektrifizierung dieser Strecke in der Region Neckar-Alb ermöglichen würde. Die Finanzierung wird dabei als „offen/Sonderprogramm des Bundes“ bezeichnet.

Insgesamt sind damit die Voraussetzungen als sehr gut für eine zügige Umsetzung der Maßnahmen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu bezeichnen. Die Einstufung der Ausbauprojekte für die Region Neckar-Alb im Rahmen des Landeskonzeptes ist ausdrücklich zu begrüßen.

3. Nutznachweis durch die Standardisierte Bewertung

Die „Standardisierte Bewertung“ ist ein Bewertungsverfahren, das seit über 35 Jahren die Förderwürdigkeit von Investitionsvorhaben überprüft und nachweist. Das Bewertungsverfahren wurde und wird seit seiner Einführung in regelmäßigen Abständen aktualisiert. Inzwischen wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Version 2016 herangezogen. Die bisherigen Bewertungen der Projekte erfolgten nach der Verfahrensanleitung von 2006, daher muss eine Aktualisierung der Bewertung für die Vorhaben der Regional-Stadtbahn erfolgen. Das Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurde aktuell schon nach dieser neuen Bewertung fertiggestellt. Dabei hat sich der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 1,22 auf 1,26 verbessert. Dadurch ergibt sich ein etwas größerer Puffer bei gegebenenfalls anfallenden Kostensteigerungen. Die Bewertung der weiteren Bausteine und die damit zusammenhängende Aktualisierung des Betriebskonzepts der Regional-Stadtbahn werden aktuell vorbereitet und seitens der Verbandsverwaltung koordiniert. Die Arbeiten dazu sollen noch vor der Sommerpause beginnen.

4. Gründung einer Projektgesellschaft

Die immer komplexer werdenden Koordinierungs- und Steuerungsaufgaben erfordern eine einheitliche Koordinierung der Module und einen Ansprechpartner für das Gesamtprojekt. Dies wird ebenfalls von den Fördermittelgebern Bund und Land gefordert.

Anfang März 2018 wurde daher in einem Verwaltungsspitzentermin der Projektpartner beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die unter Federführung von Verbandsdirektor Dr. Dirk Seidemann eine geeignete Struktur entwickelt und die Prüfung steuerlicher und rechtlicher Aspekte veranlasst. Ziel ist die Gründung der Projektgesellschaft Regional-Stadtbahn Neckar-Alb noch in diesem Jahr.

Wie zu Beginn der ersten Überlegungen für eine Regional-Stadtbahn, sieht der Regionalverband Neckar-Alb seine Aufgabe und Rolle in der Projektgesellschaft als „Klammer“ der Projektpartner, der die regionale Sichtweise einbringt. Es besteht unter den Projektpartnern Konsens darüber, dass der Regionalverband Neckar-Alb Partner in der zu gründenden Projektgesellschaft wird.

Dr. Dirk Seidemann
Verbandsdirektor

Joachim Zacher
Sachgebiet Energie/Verkehr