



RV-Drucksache Nr. VIII-25

Planungsausschuss	08.06.2010	nichtöffentlich
Verbandsversammlung	15.06.2010	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Mitgliedschaft des Regionalverbands Neckar-Alb in der "Interessengemeinschaft Elektrifizierung Neckar-Alb-Donau" (el naldo)

Beschlussvorschlag:

Der Regionalverband Neckar-Alb wird Mitglied in der "Interessengemeinschaft Elektrifizierung Neckar-Alb-Donau" (el naldo).

Sachdarstellung/Begründung:

1. Vorgang

Die Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und der Zollernalbkreis haben am 26.02.2010 die "Interessengemeinschaft Elektrifizierung Neckar-Alb-Donau" (el naldo) gegründet. In enger Zusammenarbeit wollen sie die Leistungsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs weiter verbessern und streben dazu die Elektrifizierung der Bahnstrecken in ihren Kreisgebieten an. Die Landkreise haben mit der Gründung die Grundlage für eine größere Interessengemeinschaft geschaffen, der auch Kommunen, Regionalverbände, Vertreter von Industrie und Handwerk, der Verkehrsverbund und weitere Partner beitreten sollen, damit möglichst alle Verantwortlichen in der Region mit einer Stimme sprechen. Die Aufgaben der Geschäftsführung werden federführend vom Zollernalbkreis wahrgenommen, mit dem Vorsitz ist Herr Landrat Günther-Martin Pauli MdL, betraut. Mitgliedsbeiträge fallen nicht an, da künftige Projekte einvernehmlich finanziert werden. Die Mitgliedschaft ist jederzeit widerrufbar.

2. el naldo aus regionaler Sicht

Der Regionalverband begrüßt die Gründung von el naldo nachdrücklich. Für die Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn und die Südbahn gibt es bereits Interessenverbände, die sich engagiert um Verbesserungen der Schieneninfrastruktur bzw. der Elektrifizierung einsetzen. Insbesondere für die Zollernbahn fehlte bisher die Bündelung der regionalen Interessen in einem eigenständigen Gremium.

Die Ziele von el naldo stimmen vollständig mit denen der Regionalplanung überein. Im Satzungsbeschluss Regionalplan Neckar-Alb der Verbandsversammlung vom 29.09.2010 wurden in Kapitel 4.1.2 "Öffentlicher (Schienen-) Personennahverkehr (SPNV/ÖPNV)" u. a. die nachfolgenden Plansätze formuliert:

- Z (1) Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Neckar-Alb ist als Alternative zum Individualverkehr auszubauen und mit dem überregionalen Schienennetz zu verknüpfen. Folgende Verbindungen haben für die Region Neckar-Alb höchste Priorität:
- (Ulm/Sigmaringen/Aulendorf -) Albstadt - Balingen - Hechingen - Tübingen - Reutlingen - Metzingen (- Plochingen - Stuttgart),
 - Tübingen (- Horb),
 - Tübingen (- Herrenberg).
- Z (2) Für einen zukünftigen zweigleisigen Ausbau sind die Flächen entlang der Bahnstrecken im Verdichtungsraum und in der Randzone um den Verdichtungsraum sowie entlang der Bahnstrecke Tübingen - Albstadt - Sigmaringen/Aulendorf durchgehend langfristig offenzuhalten.
- Z (3) Die Realisierung des Projekts RegionalStadtBahn Neckar-Alb ist weiter voranzutreiben.
- Z (4) Maßnahmen zur Umsetzung eines regionalen Stadtbahnnetzes sind in Anlehnung an die Machbarkeitsstudie RegionalStadtBahn Neckar-Alb besonders zu fördern. Mit der RegionalStadtBahn Neckar-Alb soll die Verkehrserschließung im ÖPNV verbessert und ein wichtiger Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen und der Feinstaubbelastung geleistet werden.
- Z (5) Für notwendige Netzerweiterungen und Ausbaumaßnahmen sind die Trassen für folgende Verbindungen offen zu halten:
- Innenstadtstrecke Tübingen (zweigleisig)
 - Innenstadtstrecke Reutlingen (zweigleisig)
 - Reutlingen Süd - Eningen unter Achalm
 - Reutlingen - Engstingen
 - Reutlingen - Gomaringen (Westbahnhof)
 - Streckenverlängerung in Bad Urach
 - Schömberg - Rottweil
 - Albstadt-Ebingen - Albstadt-Onstmettingen
 - Streckenverlängerung in Albstadt-Onstmettingen
- G (6) Soweit möglich sollen Flächen für einen Streckenausbau offengehalten werden.
- Z (7) Die Strecken Tübingen - Albstadt-Ebingen - Sigmaringen - Aulendorf zusammen mit der HzL-Stammstrecke Hechingen - Gammertingen - Sigmaringen und die Zulaufstrecken zur Gäubahn von Bad Urach über Metzingen - Reutlingen - Tübingen - Herrenberg sowie Tübingen - Horb sind zu elektrifizieren.

3. el naldo aus wirtschaftlicher Sicht

Bundesweit sind rund 50 % des Streckennetzes von 36 000 km der DB AG elektrifiziert, in Baden-Württemberg sind es ebenfalls rund 50 % von 3 900 km. Der Regierungsbezirk Tübingen dagegen gehört zu den sog. Diesellöchern (vgl. Abbildung 1): Der Anteil an elektrifizierter Eisenbahninfrastruktur liegt bei unter 1,5 %: Nur die 24 km lange Eisenbahnstrecke zwischen Metzingen und Tübingen sowie 28 km im Alb-Donau-Kreis (Ulm) sind elektrifiziert. Zum Vergleich: Der Bevölkerungsanteil im Regierungsbezirk Tübingen liegt bei 17 %, der Flächenanteil bei 25 %. Aus diesen Zahlen ergibt sich ein erheblicher Nachholbedarf für das Gebiet von el naldo.

Die Betriebskosten sind bei elektrifizierten Eisenbahnstrecken deutlich günstiger. Auf einer elektrifizierten Zollernbahn könnten jährlich 3 - 4 Mio. Euro Energiekosten gegenüber dem Dieselbetrieb eingespart werden, da Strom günstiger ist als Diesel. Außerdem werden bei einer Aus-

schreibung von Verkehrsleistungen günstigere Ergebnisse erzielt, da durchgängige, langlaufende Züge produktiver einzusetzen sind (geringere Standzeiten).

4. el naldo aus umweltpolitischer Sicht

Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadiskussion und der Debatte um Möglichkeiten zur CO₂-Reduktion ist die Elektrifizierung der Bahnstrecken ein wichtiger Schritt im Sinne einer wirtschaftlichen und nachhaltigen Verkehrspolitik. Heute fährt die DB AG rund 90 % der Verkehre mit elektrischen Antrieben. Mit diesem hohen Anteil schont die Bahn Umweltressourcen, denn dem Bahnstrom liegt ein intelligenter Energiemix zugrunde. Der Anteil an regenerativen Energien am Bahnstrom-Mix lag 2009 bei 18,5 %. Damit ist die Bahn heute der einzige Verkehrsträger, der diese klimaverträgliche Antriebsenergie in nennenswertem Umfang anwenden kann. Mit der Inbetriebnahme des neuen Wasserkraftwerkes Bad Reichenhall (Bayern) Anfang 2005 setzte die DB-Tochter DB Energie GmbH die Tradition der Energiegewinnung aus Wasserkraft fort.

5. Fördervoraussetzungen für el naldo

Voraussetzung für die Förderung des Neubaus einer Infrastruktur aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz (früher GVFG) ist u. a., dass sie nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen dringend erforderlich ist, in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen und das Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist. Der Nachweis eines ausreichenden gesamtwirtschaftlichen Nutzens einer Maßnahme in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung ist nach dem standardisierten Bewertungsverfahren zu führen. Sofern die Maßnahme dem Grunde nach förderfähig wäre, käme bei zuwendungsfähigen Kosten bis zu 50 Mio. Euro eine Förderung mit Mitteln aus dem Landesprogramm nach § 10 ÖPNVG in Betracht. Der Fördersatz liegt hier bei 75 % der zuwendungsfähigen Kosten abzüglich eines Selbstbehalts. Bei zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. € wäre diese Maßnahme im GVFG-Bundesprogramm anzumelden. Dabei ist zwingend das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu beteiligen. Hier beträgt der Fördersatz 80 % der zuwendungsfähigen Kosten abzüglich eines Selbstbehalts. Dabei würden der Bund 60 % und das Land 20 % übernehmen. Für die Gesamtstrecke Tübingen - Sigmaringen liegt derzeit keine Untersuchung vor. Die Landesregierung stützt sich daher auf den Streckenabschnitt der Zollernbahn von Tübingen nach Albstadt-Ebingen, der im Rahmen der geplanten RegionalStadtBahn Neckar-Alb elektrifiziert werden soll. Hierfür wird derzeit zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem standardisierten Verfahren unter Beteiligung des BMVBS durchgeführt.

(Quellenhinweis: Landtagsdrucksache 14/5935 vom 23.02.2010).

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Energie/Verkehr