



RV-Drucksache Nr. VIII-37

Planungsausschuss

26.10.2010

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

RegionalStadtBahn Neckar-Alb

Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Standardisierten Bewertung der RegionalStadtBahn Neckar-Alb zur Kenntnis.

Sachdarstellung/Begründung

1. Vorgang

Vor 10 Jahren wurde die Machbarkeitsstudie RegionalStadtBahn Neckar-Alb in Auftrag gegeben und im Februar 2004 als Kurzfassung vom Regionalverband veröffentlicht. Es wurde die betriebliche, technische und wirtschaftliche Machbarkeit des Projekts nachgewiesen sowie ein großer volkswirtschaftlicher Nutzen prognostiziert. Zur Untersuchung der Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit durch die Zuschussgeber Bund und Land genügt jedoch eine Machbarkeitsstudie nicht. Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist dafür eine "Standardisierte Bewertung für Verkehrsinvestitionen" zwingend vorgeschrieben.

Eine Projektgruppe, bestehend aus Vertretern der drei beteiligten Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalbkreis, der Städte Reutlingen und Tübingen, des Regionalverbands Neckar-Alb, des Verkehrsverbunds naldo sowie der großen Beförderungsunternehmen, hat in den Jahren 2004 bis 2007 - in Absprache mit dem damals zuständigen Ministerium für Umwelt und Verkehr - ein sogenanntes "Kernliniennetz" mit insgesamt vier Teilnetzen für die RegionalStadtBahn erarbeitet, das die wichtigsten und aufkommensstärksten Strecken im Untersuchungsgebiet enthält.

Am 23.05.2007 fand eine Informationsfahrt zu den Karlsruher Verkehrsbetrieben (VBK) statt, an der Mitglieder der Verbandsversammlung teilgenommen haben. Neben einer Präsentation in der Geschäftsstelle wurde die von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) in eine RegionalStadtBahn umgebaute und elektrifizierte Murgtalbahn von Karlsruhe Marktplatz nach Freudenstadt Hbf befahren.

Anschließend fanden sich im Jahr 2008 die Landkreise Reutlingen und Tübingen, der Zollernalbkreis, die Städte Reutlingen und Tübingen sowie der Regionalverband Neckar-Alb zu einer Planungsgemeinschaft zusammen. Die Federführung übernahm der Landkreis Reutlingen. Im Anschluss an ein EU-weites Vergabeverfahren wurde die PTV Planung Transport Verkehr AG zusammen mit der TTK Transport Technologie Consult Karlsruhe GmbH und der DB International GmbH im Herbst 2008 von der Planungsgemeinschaft mit der Erstellung einer "Standardisierten Bewertung für Verkehrsinvestitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)" zur Untersuchung der Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit des Projekts beauftragt. Untersucht werden sollten die inzwischen modifizierten Teilnetze Reutlingen - Echaztal - Engstingen mit Ermstalbahn, Querspange Reutlingen - Gomaringen bis zur Zollernbahn, Innenstadt-

strecke Tübingen mit Ammertal- und Neckartalbahn, Zollernbahn Tübingen - Ebingen - Onstmettingen und ihr Zusammenwirken als Gesamtnetz.

Die Verbandsversammlung hat diesem Vorgehen am 08.07.2008 zugestimmt (vgl. *RV-Drucksache Nr. VII-31/3* sowie *RV-Drucksache Nr. VII-31 ff.*). Der Regionalverband finanziert ein Sechstel der Gesamtkosten.

2. Standardisierte Bewertung für Verkehrsinvestitionen

Die Standardisierte Bewertung ist ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten. Mit ihr verfolgen der Bund und die Länder das Ziel, die Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz öffentlicher Investitionsmittel nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) zu vereinheitlichen. Wichtige Voraussetzung für die Vergleichbarkeit der Ergebnisse von Nutzen-Kosten-Untersuchungen ist die Anwendung eines einheitlichen Bewertungsverfahrens. Um diese Vergleichbarkeit zu erreichen, erfolgt eine weitgehende Standardisierung, die bereits bei der Ermittlung der Beurteilungsgrundlagen ansetzt. Die Standardisierte Bewertung dient dazu, die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des betreffenden Investitionsvorhabens und damit die Förderwürdigkeit durch öffentliche Zuwendungsgeber nachzuweisen und dem Antragsteller die ihn betreffenden finanziellen Auswirkungen in Form einer Folgekostenrechnung aufzuzeigen. Dabei werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen, sondern auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen des Vorhabens in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse dargestellt.

Das Bewertungsverfahren basiert auf dem Vergleich des sog. "Ohnefall" (wie entwickelt sich das bisherige Verkehrssystem ohne das Investitionsvorhaben RegionalStadtBahn) und des "Mitfalls" (Weiterentwicklung mit dem Investitionsvorhaben). Dabei ist der Ohnefall aus dem Istzustand unter Berücksichtigung der bis zum Planungshorizont voraussehbaren Änderungen hinsichtlich des Verkehrsangebotes (Netz und Bedienung) und der Verkehrsnachfrage abzuleiten. Die Prognose der Verkehrsnachfrage, sowohl für den Ohnefall wie auch für den Mitfall, erfolgt nach einem vorgeschriebenen standardisierten Prognoseverfahren. Aus Gründen der Vergleichbarkeit sind Kosten- und Preisangaben auf einen Stand des Jahres 2006 umzurechnen. Bewertet werden die Unterschiede zwischen Mit- und Ohnefall im Hinblick auf z. B. Gesamtkosten und Reisezeit-gewinn im öffentlichen Verkehr oder Betriebskosten, Unfallschäden und Emissionen im Individualverkehr. Schließlich wird den auf der Nutzenseite monetarisierten Komponenten auf der Kostenseite der Kapitaldienst für das Vorhaben gegenübergestellt und so ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) ermittelt. Nur Projekte mit einem NKI größer als 1 (d. h. die Nutzen sind größer als die Kosten) kommen für eine Förderung in Betracht.

Vertreter der Planungsgemeinschaft begleiteten mit Unterstützung von Bus- und Bahnunternehmen aus der Region den Untersuchungsprozess. In drei Abstimmungsgesprächen wurden die Datengrundlagen sowie die Betriebs- und Infrastrukturkonzepte mit Vertretern von Bund und Land erörtert.

3. (Zwischen-) Ergebnisse und weiteres Vorgehen

Der aktuelle Untersuchungsstand der Standardisierten Bewertung und der weitere Fortgang des Verfahrens werden von der PTV AG in der Sitzung des Planungsausschusses vorgestellt. Die Standardisierte Bewertung befindet sich noch im Abstimmungsprozess mit Bund und Land.

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Energie/Verkehr