



RV-Drucksache Nr. IX-19

Verbandsversammlung

14.04.2015

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. Sie wurde in der Fertigstellung über ein Jahr verzögert, weil im Rahmen des sog. „Stress-tests“ im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 und der Anbindung der Region Neckar-Alb über die Wendlinger Kurve an die Neubaustrecke von Stuttgart nach München ein erweitertes Fahrtenangebot auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Metzingen zu berücksichtigen war. Dies hatte zur Umplanung der ursprünglich vorgesehenen Linienführungen und zu erheblichen Mehrkosten bei der Planung geführt, die ausschließlich von den Landkreisen und den Kommunen der Region Neckar-Alb getragen wurde. **Das in der Sitzung der Verbandsversammlung am 24.07.2012 vorgestellte 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 nachgewiesen.** Da die aktuelle Bundesförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nur noch bis zum Jahr 2019 läuft, kann das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb aufgrund seiner Größe nicht vollständig bis zum Jahr 2019 umgesetzt werden.

Die Verbandsversammlung des Regionalverbands hatte bereits in ihrer Sitzung am 22.07.2014 in Albstadt eine Resolution für die zügige Umsetzung der Regional-Stadtbahn beschlossen und befürwortete ausdrücklich, dass weitere Vorplanungen über das Modul 1 hinaus als Vorleistungen erbracht werden (vgl. RV-Drucksache Nr. VIII-37/3 sowie Anlage).

2. Rahmenantrag

Die Zuwendungsgeber Bund und Land benötigen einen „Rahmenantrag“, in dem die Infrastrukturplanungen und die Kostenschätzungen entsprechend der Planungstiefe einer „Vorplanung“ (HOAI Leistungsphasen 1+2) enthalten sind. Diese 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.

Aufgrund dieses Erfordernisses einer (nicht förderfähigen) Vorplanung ergriff der Zollernalbkreis im Herbst 2012 als Erster die Initiative und hat die Vorplanung für die Zollernbahn einschließlich des im Zollernalbkreis liegenden Abschnitts der Talgangbahn in Auftrag gegeben.

Parallel dazu fanden Gespräche statt, welche Teile des Gesamtprojektes im Rahmen des laufenden GVFG-Programms bis 2019 (siehe Kap. 4) noch umgesetzt und abgerechnet werden können. Die Zuwendungsgeber haben dazu eine Modulbildung angeregt. Die Projektpartner haben daraufhin verschiedene Modelle entwickeln lassen. Diese Prüfung hat ergeben, dass sich größere Abschnitte, wie z. B. die Zollernbahn, nicht in dem Zeitfenster bis 2019 realisieren lassen. Insofern verständigte man sich auf ein Modul 1, das den stadtbahngerechten Ausbau von Ermstalbahn- und Ammertalbahn sowie den Neubau von Haltestellen auf dem dazwischen liegenden Abschnitt der Neckartalbahn vorsieht. Insofern wurde für dieses Modul 1 von den Landkreisen Reutlingen und Tübingen ebenfalls die Vorprüfung beauftragt.

Der federführende Landkreis Reutlingen hat schließlich am 02.06.2014 mit fertiger Vorplanung für das Modul 1 den „Rahmenantrag“ beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg gestellt und damit auch die Bezuschussung von Modul 1 beantragt.

Für die Umsetzung des Projekts muss ein noch auszuhandelnder Gesamtkostenschlüssel zur Anwendung kommen. Diese haben die Projektpartner über eine Absichtserklärung vereinbart und schriftlich fixiert.

3. Aktueller Sachstand

Landkreis Reutlingen

(Quellen: KT-Drucksache Nr. IX-0086 vom 17.02.2015, ÖPNV-Bericht 2014/2015 des Landkreises Reutlingen, KT-Drucksache Nr. IX-0034 vom 23.10.2014, Regional-Stadtbahn Neckar-Alb – Weiteres Vorgehen zum Modul 1)

Die Vorplanung für Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurde in einer öffentlichen Kreistagssitzung am 30.04.2014 unter Beteiligung der Gemeinderäte der Städte Reutlingen, Metzingen und Bad Urach sowie der Gemeinde Dettingen a.d.E. vorgestellt. Der Rahmenantrag für Modul 1 wurde im Juni 2014 an Verkehrsminister Hermann übergeben. Am 05.11.2014 beschloss der Kreistag, die Planungen bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses fortzusetzen. Diese Beschlussfassung erfolgte, nachdem das Land sich bereiterklärt hatte, das Risiko beim DB-Anteil abzusichern. Mit dem Land müssen im Frühjahr 2015 verbindliche Gespräche erfolgen, die konkrete Finanzierungszusagen mit dem Ziel einer Realisierung des Moduls 1 bis 2019 ergeben.

Die Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Landkreis Reutlingen belaufen sich auf 2,15 Mio. Euro; der Landkreisanteil beträgt 920.000 Euro. Daneben werden noch weitere Gutachter- und Nebenkosten anfallen. Die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) arbeitet derzeit intensiv an der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für Modul 1 mit dem Ziel, die Planfeststellungsunterlagen im Sommer 2015 einzureichen. Der Vertrag für die Bezuschussung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zwischen ENAG und den Anliegerkommunen für den Teil Ermstalbahn ist unterzeichnet. Die vertraglichen Regelungen mit der DB Netz AG stehen noch aus (Stand Mitte März 2015).

Um auf der Ermstalbahn anstelle des heutigen Studentaktes einen Halbstundentakt anbieten zu können, ist der Bahnhof Metzingen für die Stabilisierung des Fahrplans um einen weiteren Bahnsteig zu erweitern. Die Gleisinfrastruktur wird so ergänzt, dass sich ein- und ausfahrende Züge nicht gegenseitig behindern. Außerdem wird auf der eingleisigen Ermstalbahn in Dettingen a.d.E. ein neuer Kreuzungsbahnhof in Dettingen Gsaidt (Bahn-km 6,5) benötigt. Neben den Gleisanlagen wird dort die Zuwegung verbessert, wofür an der Nordwestseite ein geringfügiger Eingriff in den Hang erforderlich ist. Die Planung der Ausbaumaßnahmen erfolgt in enger Kooperation zwischen den beteiligten Städten Metzingen und Bad Urach sowie der Gemeinde Dettingen a.d.E. mit dem Landkreis Reutlingen und der ENAG. Ziel ist es, die Maßnahmen zügig und umweltverträglich umsetzen zu können. Dafür fand im Landkreis Tübingen am 15.04.2014 ein Scoping-Termin gem. § 5 UVPG mit den Trägern öffentlicher Belange statt. Im Vorgriff auf die nächste Planungsphase musste im Hinblick auf den Vegetationsbeginn bereits mit den Umweltverträglichkeitsstudien zu dem Zeitpunkt begonnen werden.

Stadt Reutlingen

Der Gemeinderat der Stadt Reutlingen hat am 03.02.2015 die Fortsetzung der Planungen für das Modul 1 bis zum Planfeststellungsbeschluss sowie den Abschluss einer Planungsvereinbarung über die Vorplanung der Regional-Stadtbahnstrecke „Gomaringer Spange“ mit dem Landkreis Tübingen beschlossen (Quelle: Gemeinderats-Drucksache Nr. 14/106/01). Für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Landkreis Reutlingen übernimmt die Stadt Reutlingen 11 % der 2,15 Mio. Euro. Die notwendigen Mittel stehen im Entwurf des städtischen Doppelhaushalts 2015/2016 bereit und ermöglichen es der Stadt Reutlingen, parallel zu den eisenbahntechnischen Entwurfsplanungen das Umfeld der Haltestellen zu konzipieren und in die Vorplanungen der Strecken nach Ohmenhausen (Gemeinderats-Drucksache Nr. 14/064/02) und durch die Reutlinger Innenstadt einzusteigen. Vorausgegangen war am 19.11.2014 der Beschluss des Kreistags Tübingen für die Beauftragung der Vorplanung für die „Gomaringer Spange“ (siehe Landkreis Tübingen). Für den Streckenabschnitt Reutlingen-Hauptbahnhof - Ohmenhausen ist mit dem Landkreis Tübingen noch eine Planungsvereinbarung zu treffen. Diese Vorplanung ist Voraussetzung zur Stellung eines GVFG-Rahmenantrags. Durch den beschlossenen Haushalt ist die Stadt Reutlingen für den Fall sofort handlungsfähig, dass bereits vor Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanungen Bundesmittel zur Verfügung stehen und somit in weitere Planungsphasen des Moduls 1 eingestiegen werden kann.

Bereits im Vorgriff auf die anstehenden Planungen hat sich die Stadtverwaltung mit dem Umfeld der künftigen Regional-Stadtbahn-Haltestellen auseinandergesetzt und eine Voruntersuchung zur Linienführung der Strecke Reutlingen Hauptbahnhof - Ohmenhausen erarbeitet. Die Planung neuer Haltepunkte geht einher mit der städtebaulichen Aufwertung des Umfelds der neuen Haltepunkte und setzt damit wichtige Impulse für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung, die eine vorbildliche Verknüpfung der Regional-Stadtbahn mit Omnibussen und Fahrrädern sowie einem barrierefreien Zugang und eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität vorsieht. Durch diese aufeinander abgestimmten Schritte werden die Weichen für einen stadtverträglichen, zukunftsfähigen sowie nachhaltigen Verkehr für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gestellt.

Der Gemeinderat hat die Aufstellung von Bebauungsplänen für die folgenden Regional-Stadtbahn-Haltestellen gefasst. Basis für das Bebauungsplanverfahren bildet eine verkehrlich-

städtebauliche Analyse zu jedem der insgesamt fünf Reutlinger Haltepunkte im Modul 1 der Regional-Stadtbahn. Auf Grundlage dieser Analyse wurde das Bebauungsplanverfahren eingeleitet.

- **„Reutlingen-Betzigen“** (Gemeinderats-Drucksache Nr. 14/086/01):
Eine Umfeldgestaltung des bestehenden Haltepunkts „Reutlingen-Betzigen“ ist auch unabhängig von einer Förderzusage für das Modul 1 der Regional-Stadtbahn geboten. Neben städtebaulichen Qualitäten ist hierbei insbesondere eine möglichst optimale Vernetzung aller Verkehrsarten des Umweltverbundes (v. a. Fuß- und Radverkehr inkl. Abstellanlagen und Stadtbusnetz, CarSharing, usw.) mit der Regional-Stadtbahn zu erreichen.
- **„Reutlingen-Bösmannsacker“** (Gemeinderats-Drucksache Nr. 14/084/01):
Für die Erschließung u. a. der Firma Bosch sind der Neubau eines Außenbahnsteigs in Richtung Reutlingen, ein Mittelbahnsteig in Richtung Tübingen, die Anpassung des „Gönninger Gleises“ für die Querspange in Richtung Gomaringen und Zugänge über Treppen und geneigte Wege an vorhandenes Wegenetz vorgesehen. Wie auch am Haltepunkt „Reutlingen-Betzigen“ wurde begleitend zu den eisenbahntechnischen Fachplanungen ein Bebauungsplanverfahren zur Umfeldgestaltung eingeleitet.
- **„Reutlingen-West“** (Gemeinderats-Drucksache Nr. 14/095/01):
Eine Umfeldgestaltung des bestehenden Haltepunkts „Reutlingen-West“ ist auch unabhängig von einer Förderzusage für das Modul 1 der Regional-Stadtbahn geboten. Neben städtebaulichen Qualitäten ist hierbei insbesondere eine möglichst optimale Vernetzung aller Verkehrsarten des Umweltverbundes (v. a. Fuß- und Radverkehr inkl. Abstellanlagen und Stadtbusnetz, CarSharing, usw.) mit der Regional-Stadtbahn zu erreichen.
- **„Reutlingen-Storlach“** (Gemeinderats-Drucksache Nr. 14/091/01):
Der Neubau des Haltepunkts (Bahn-km 32,8) verbessert die Erschließungswirkung des ÖPNV zwischen den bestehenden Haltepunkten Reutlingen-Hauptbahnhof (Bahn-km 34,7) und Reutlingen Sondelfingen (Bahn-km 31,5). Es sind zwei Außenbahnsteige sowie barrierefreie Zugänge über Rampen und der Anschluss an das vorhandene Wegenetz vorgesehen. Außerdem ist ein direkter Zugang über Treppen sowie die Verbesserung der Zuwegung über einen weiteren Treppenaufgang an der Brücke geplant. Wie auch am Haltepunkt „Reutlingen-Betzigen“ wurde begleitend zu den eisenbahntechnischen Fachplanungen ein Bebauungsplanverfahren zur Umfeldgestaltung eingeleitet.
- **„Reutlingen-Sondelfingen“** (Gemeinderats-Drucksache Nr. 14/092/01):
Eine Umfeldgestaltung des bestehenden Haltepunkts „Reutlingen-Sondelfingen“ ist auch unabhängig von einer Förderzusage für das Modul 1 der Regional-Stadtbahn geboten. Neben städtebaulichen Qualitäten ist hierbei insbesondere eine möglichst optimale Vernetzung aller Verkehrsarten des Umweltverbundes (v. a. Fuß- und Radverkehr inkl. Abstellanlagen und Stadtbusnetz, CarSharing, usw.) mit der Regional-Stadtbahn zu erreichen.

Landkreis Tübingen (Quelle: Kreistags-Drucksache Nr. 113/2014)

Der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA), an dem der Landkreis Tübingen zu 80 % und der Landkreis Böblingen zu 20 % beteiligt sind, hat in seiner Sitzung vom 06.11.2014 die Vergabe der Entwurfs- und Genehmigungsplanung beschlossen. Die Leistungen der Leistungsphasen 3 bis 4 (Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke) nach HOAI wurden zum Preis von rund 400.000 Euro vergeben. Die Erms-Neckar-Bahn AG wurde mit der Projektsteuerung beauftragt. Der pauschale Angebotspreis bis zum Abschluss des Planfeststellungsbeschlusses beträgt 200.000 Euro. Darüber hinaus wurde die Verwaltung des Zweckverbands Ammertalbahn ermächtigt, die weiteren Planungsschritte der Entwurfs- und Genehmigungsplanung nach Planungsfortschritt und im Rahmen der im Wirtschaftsplan bereitgestellten Mittel zu beauftragen (Quelle: Drucksache ZÖA Nr. 08/2014).

Der Wirtschaftsplan 2014 sieht für die Weiterentwicklung der Ammertalbahn im Rahmen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Planungskosten von 800.000 Euro für die Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI vor und eine Verpflichtungsermächtigung von 1,1 Mio. Euro. Leistungen im Umfang von 200.000 Euro sind bereits beauftragt, so dass die Restmittel und die Verpflichtungsermächtigung ausreichen, um diesen Auftrag zu vergeben. Insgesamt werden die Planungskosten auf der Ammertalbahn für die Phase II mit den Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI auf 2,74 Mio. Euro geschätzt. Die Kosten für die entsprechenden Planungen im Bahnhofsbereich Tübingen und für die in Tübingen neu einzurichtenden Haltepunkte werden auf 1,5 Mio. Euro geschätzt.

Um auf der eingleisigen Ammertalbahn den Halbstundentakt stabilisieren zu können, werden die Streckenabschnitte von Ammerbuch-Entringen in Richtung Altingen (ca. 2,5 km) sowie von Unterjesingen in Richtung Tübingen Hbf (ca. 1,3 km) zweigleisig ausgebaut. Außerdem müssen der heutige eingleisige Haltepunkt Unterjesingen zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut und im Rahmen der Streckenelektrifizierung der Schlossbergtunnel in Tübingen angepasst („abgesenkt“) werden. Die Planung der Ausbaumaßnahmen erfolgt in enger Kooperation zwischen den beteiligten Städten Tübingen und Herrenberg sowie der Gemeinde Ammerbuch mit den Landkreisen Tübingen und Böblingen sowie der ENAG. Ziel ist es, die Maßnahmen zügig und umweltverträglich umsetzen zu können. Dafür fand im Landkreis Reutlingen am 14.05.2014 ein Scoping-Termin gem. § 5 UVPG mit den Trägern öffentlicher Belange statt. Im Vorgriff auf die nächste Planungsphase musste im Hinblick auf den Vegetationsbeginn bereits mit den Umweltverträglichkeitsstudien zu dem Zeitpunkt begonnen werden.

Um die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb über das Modul 1 hinaus planerisch zu forcieren, hat der Kreistag des Landkreises Tübingen am 19.11.2014 nach einem vorangegangenen Teilnahmewettbewerb, die Vorbereitung eines GVFG-Rahmenantrags für die Teilstrecken „Tübingen-Rottenburg-Horb“ und „Gomaringer Spange mit der Ortsdurchfahrt Nehren“ zum Preis von rund 480.000 Euro beauftragt. Diese Planungen werden in enger Abstimmung mit dem Zollernalbkreis (verantwortlich für die Zollernalbbahn) und der Stadt und dem Landkreis Reutlingen sowie den Kommunen Dußlingen, Gomaringen und Rottenburg erfolgen.

Stadt Tübingen

Die Fraktionen der AL/Grüne, der CDU, der SPD und der FDP haben am 19.02.2015 im Rahmen der Haushaltsberatungen der Stadt Tübingen einen interfraktionellen Antrag „Planung der Innenstadtstrecke der Regional-Stadtbahn zwischen Hauptbahnhof und Morgenstelle; Schaffung von Grundlagen für eine vorgezogene Bürgerbeteiligung“ gestellt. **Der interfraktionelle Antrag sieht vor, dass die Verwaltung die Planung der Innenstadtstrecke der Regional-Stadtbahn zwischen Hauptbahnhof und Morgenstelle für die Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung mit Kostenschätzung) gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) veranlasst. Der Gemeinderat der Stadt Tübingen hat daraufhin am 02.03.2015 beschlossen, in den Jahren 2015 und 2016 jeweils 500.000 Euro für die Planung der innerstädtischen Strecken der Regional-Stadtbahn zur Verfügung zu stellen.** Der Auftrag ist 2015 so rechtzeitig zu vergeben, dass die Planung im Laufe des Jahres 2016 fertiggestellt ist. Darüber hinaus schafft die Verwaltung Grundlagen der Organisation für die Finanzierung und den Betrieb der Regional-Stadtbahn, um diese rechtzeitig vor Projektstart mit dem Gemeinderat und mit den anderen am Gesamtprojekt beteiligten Körperschaften abstimmen zu können.

Zur Begründung wird ausgeführt, dass für die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an einem großen Projekt „Pläne“ erforderlich sind, die aber auch noch veränderbar sein müssen! Wenn die Vorplanung vorliegt, kann eine Visualisierung beauftragt werden. Diese soll in Film und Bildern zeigen, wie die Innenstadtstrecke aussehen wird. Eine solche Visualisierung erleichtert die Diskussion über Pro und Contra der Innenstadtstrecke. Vor allem kann damit veranschaulicht werden, wie die Regional-Stadtbahn im Straßenraum geführt wird. Offene Fragen der Gestaltung können besprochen werden. Die „Tübinger Grundsätze der Bürgerbeteiligung“ finden dabei Anwendung. Auch die im Juli 2014 von den Gremien des Regionalverbands mit den Stimmen aller

Fraktionen einstimmig verfasste Resolution Pro Regional-Stadtbahn spricht sich für eine weitere Planung über das Modul 1 hinaus aus. Je konkreter diese Planung wird, desto mehr wird auch eine Auseinandersetzung mit den Grundlagen der Organisation für Finanzierung und Betrieb der Regional-Stadtbahn erforderlich. Erste Schritte hierzu sollen parallel zu den weiteren Vorplanungen zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften vorangetrieben werden.

In Modul 1 ist der Neubau der Stationen „Tübingen-Güterbahnhof“ und „Tübingen-Neckaraue“ sowie der Verzicht auf den ungünstig gelegenen Haltepunkt Tübingen-Lustnau vorgesehen. Die geplanten neuen Haltepunkte sollen die Erschließungswirkung verbessern, da auf dem kernstadtnahen Teil des ehemaligen Güterbahnhofs verdichteter Wohnungsbau erfolgt. Dabei werden verkehrsplanerische Belange und siedlungsplanerische Aspekte zusammengeführt, die der Regionalverband Neckar-Alb nachdrücklich unterstützt. Der Tübinger Hauptbahnhof ist für die Belange der Regional-Stadtbahn zu ertüchtigen. So ist u. a. ein neuer Bahnsteig an Gleis 7 und die Anpassung des „Ostkopfs“ (in Richtung Ammertalbahn) im Hauptbahnhof Tübingen erforderlich.

Zollernalbkreis

Um für den Zollernalbkreis im Schienenverkehr eine Mobilitätssteigerung erreichen und auch nach Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ eine durchgängige und umsteigefreie Verbindung bis nach Stuttgart zu ermöglichen, bedarf es eines zumindest teilweisen zweisepurigen Ausbaus der Zollernalbbahn und deren Elektrifizierung. Der Ausschuss für Umwelt und Technik des Zollernalbkreises beschäftigte sich am 09.03.2015 mit dem aktuellen Planungsstand. **Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) sind die „Hausaufgaben“ des Landkreises momentan voll umfänglich gemacht. Die Vorplanung, die der Zollernalbkreis frühzeitig veranlasst hat, ist bezogen auf die Zollernalbbahn einschließlich Talgangstrecke für die Planungsphasen 1 und 2 abgeschlossen.** Als Alternative zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurde nochmals eine „Schnellbahn“ geprüft. Diese Überlegung wäre jedoch kontraproduktiv, da für die Regional-Stadtbahn bereits ein Rahmenantrag vorliegt, die Maßnahme so auch mit dem Bund besprochen und für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet ist.

Konkrete Finanzierungsaussagen können allenfalls getroffen werden, wenn klar ist, wie es mit dem GVFG über 2019 hinaus bezüglich einer Anschlussregelung oder einem alternativen Programm aussieht. Sowohl das Land Baden-Württemberg als Zuschussgeber als auch die DB Netz benötigen die Gewissheit, dass sie mit ihren weiteren Planungen auf einem betriebsfähigen Vorplanungskonzept aufbauen können. Als weiterer konkreter Planungsschritt erfolgt die Überprüfung der Investitions- und Betriebsplanung unter Berücksichtigung des Landesfahrplans durch eine Simulation von DB Netz. Hierbei besteht ein enger Zusammenhang mit Modul 1, da sich aus der Überprüfung des DB-Streckenanteils wiederum Abhängigkeiten für die Zollernalbbahn ergeben. Die NVBW hat die Federführung für die Abstimmung mit DB Netz übernommen. In enger Absprache mit der NVBW erfolgt zunächst die Prüfung der Betriebs- und Investitionsplanung für Modul 1 und unmittelbar anschließend mit den Ergebnissen hieraus die Überprüfung der Zollernalbbahn.

Neben den technischen Fragestellungen werden vom Zuwendungsgeber auch arten- und immisionsschutzrechtliche Untersuchungen gefordert, um erkennen zu können, inwieweit sich bei einem Projekt ggf. Schwierigkeiten abzeichnen, die ein Verfahren in der Planung auch verzögern bzw. verhindern können. Für eine artenschutzrechtliche Untersuchung wurde eine landkreisinterne Lösung gefunden, damit eine Erstbewertung (Bestandsaufnahme besonders geschützter Arten) begonnen werden konnte.

4. Finanzierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Bei der Finanzierung sind die Investitionskosten und die späteren Betriebskosten (Kap. 5) zu unterscheiden.

In der Mitteilung der Landesregierung (Landtags-Drucksache 15/6059) vom 18.12.2014 berichtet die Landesregierung über die beratende Äußerung des Rechnungshofs vom 02.07.2014 zum Thema „Förderung von großen Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr“.

Der Rechnungshof empfiehlt für ein funktionierendes Fördercontrolling insbesondere, umgehend Prioritäten zu setzen und die knappen Bundesfinanzhilfen anhand definierter Kriterien nachvollziehbar auf die einzelnen Großvorhaben aufzuteilen.

Aus dem GVFG-Bundesprogramm können Schienenverkehrswege im öffentlichen Personennahverkehr in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. Euro gefördert werden. Dafür stehen den Ländern pro Jahr rd. 332,6 Mio. Euro zur Verfügung. Eine feste Länderquote zur Verteilung der Mittel gibt es nicht, sondern die Mittel werden auf Anforderung nach Bedarf zugewiesen. Daraus folgt, dass Länder, die über viele laufende Vorhaben verfügen (und damit einen hohen laufenden Mittelbedarf haben) überproportional an den vorhandenen Bundesmitteln partizipieren können. Der Förderanteil des Bundes beträgt bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Die Möglichkeit der Einflussnahme des Landes auf die Mittelverteilung richtet sich danach, ob es sich um ein Vorhaben der DB oder um ein kommunales Vorhaben handelt. Während die DB den Bundesanteil für ihre Projekte direkt vom Eisenbahn-Bundesamt ausgezahlt bekommt (und das Land seinen Kofinanzierungsanteil nur noch beisteuert), hat das Land nur bei den sog. kommunalen Vorhaben die Möglichkeit, die Mittelverteilung eigenverantwortlich zu steuern, da diese ihren Anteil an Bundesfinanzhilfen über das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) abrechnen. Der Mittelbedarf der einzelnen Vorhaben richtet sich jedoch im Wesentlichen nach dem Baufortschritt, der von den Vorhabenträgern und nicht vom Land gesteuert wird.

Da seitens des Landes in Folge des Auslaufens des GVFG-Bundesprogramms im Jahr 2019 und der damit verbundenen Risiken nicht mehr sichergestellt werden kann, dass der von den Vorhabenträgern gemeldete Mittelbedarf vom Bund vollständig bedient wird (werden kann), hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) bei der Zuteilung der Mittel auf die einzelnen Vorhaben eine Priorisierung vorgenommen.

Verfahren: Es werden drei Kategorien für die Mittelverteilung gebildet

Kategorie 1: Vorhaben mit fester 60 %-Förderzusage

Vor dem Jahr 2010 wurden Vorhaben mit „fester 60 %-Förderzusage“ des Bundes bewilligt. Bei diesen Vorhaben besteht ein Anspruch der Vorhabenträger gegenüber dem Land auf eine tatsächliche Förderung in Höhe von 60 % der zuwendungsfähigen Kosten aus Bundesmitteln. Vor dem Hintergrund der im Jahr 2019 auslaufenden Bundesfinanzhilfen müssen diese Vorhaben daher zuerst bedient werden.

Kategorie 2: Vorhaben mit einer Förderzusage von „bis zu 60 %“

Seit dem Jahr 2010 enthalten das Programmaufnahmeschreiben des Bundes und der Förderbescheid des Landes regelmäßig die Einschränkung, dass das betreffende Vorhaben mit „bis zu 60 %“ aus Bundesmitteln gefördert wird. In diese Kategorie fallen alle seit 2010 mit dem Zusatz „bis zu 60 %“ bewilligten Vorhaben, die bestätigten Vorhaben der Kommission für Haushalt und Verwaltungsstruktur (KHV-Vorhaben) des Landes Baden-Württemberg aus dem des Jahr 2012 sowie das Vorhaben „Tramverlängerung Straßburg-Kehl“.

Kategorie 3: nachträglich aufgenommene Vorhaben

Danach hat sich der Ministerrat am 13. Mai 2014 ergänzend bei den Vorhaben „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (Modul 1)“ und „Mobilitätsnetz Heidelberg“ für eine landesseitige Kofinanzierung sowie die Weiterleitung entsprechender förderfähiger Anträge an den Bund ausgesprochen. Er hat gleichzeitig beschlossen, dass das Risiko so zu steuern ist, dass durch diese nachträgliche Aufnahme die Finanzierung der zuvor aufgenommenen Projekte nicht beeinträchtigt werden darf (Beschluss des Ministerrats vom 13. Mai 2014). Diese beiden Maßnahmen fallen daher in Kategorie 3 und werden nachrangig bedient.

Vorgehensweise

Die vom Bund zugewiesenen Mittel werden in einem ersten Schritt nur auf die Vorhaben der Kategorie 1 verteilt und zwar linear im Verhältnis zum gemeldeten Bedarf. Erst wenn alle Vorhaben in Kategorie 1 vollständig (d. h. bedarfsentsprechend) befriedigt sind, werden Vorhaben der Kategorie 2 - ebenfalls linear - bedient. Wenn dann noch Mittel übrig sind, erfolgt eine lineare Verteilung auf Vorhaben der Kategorie 3. Bei jeder unterjährigen Mittelzuweisung des Bundes wird entsprechend verfahren.

Zwischenfazit

Solange ausreichende Bundesmittel zur Verfügung stehen, werden alle Vorhaben entsprechend ihres Bedarfs vollständig bedient. Dies war in den Jahren 2013 und 2014 der Fall. Erst für den Fall, dass Bundesmittel in geringerem Umfang zur Verfügung gestellt werden als Bedarf vorhanden ist, greifen die Priorisierungseinschränkungen. Damit kann erreicht werden, dass die größtmögliche Summe an Bundesmitteln für die laufenden Vorhaben im Land „fließt“. Gleichzeitig wird aber Vorsorge getroffen für den Fall, dass zu einem Zeitpunkt nicht mehr ausreichende Bundesmittel verfügbar sind.

Der Mittelbedarf für den Ausbau der ÖPNV/SPNV-Infrastruktur ist in Baden-Württemberg unverändert hoch. Das Erfordernis einer Nachfolgeregelung des GVFG-Bundesprogramms ist wegen des bundesweiten Finanzierungsbedarfs für den ÖPNV-Infrastrukturausbau über das Jahr 2019 hinaus notwendig und wurde durch einen einstimmigen Bundesratsbeschluss auf Initiative der Länder Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen untermauert.

Auswirkungen auf die Finanzierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Der Landtag hat auf Vorschlag der Landesregierung bereits im Doppelhaushalt 2013/14 Verpflichtungsermächtigungen im Umfang von rd. 450 Mio. Euro ausgebracht, um die Finanzierung und Realisierung wichtiger ÖPNV-Großvorhaben zu ermöglichen. Der auf den DB-Teil des Moduls 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb entfallende Anteil der Gesamtkosten beträgt nach Angaben der Vorhabenträger rund 26,2 Mio. Euro. Zur Übernahme des Ausfallrisikos von Bundesfinanzhilfen für den DB-Teil („bis zu 60 %“) sind zwischenzeitlich Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 15,72 Mio. Euro (Fälligkeit nach 2019) im Landeshaushalt 2015/16 abgesichert worden.

Übersicht: GVFG-Finanzierung Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - Modul 1 (in Mio. Euro)

	DB-Strecke	Ammertalbahn	Ermstalbahn	Summe
Bund max. Anteil	13,6	27,5	10,0	51,1
Land	4,6	9,1	3,4	17,1
Kommunen* incl. Planungskosten	9,8	19,8	7,3	36,9
Gesamt	28,0	56,4	20,7	105,1

* davon Landkreis Tübingen 24,5 Mio. Euro und der Landkreis Reutlingen 12,4 Mio. Euro
(Quelle: Landkreis Reutlingen KT-Drucksache Nr. IX-0034 vom 23.10.2014, Regional-Stadtbahn Neckar-Alb – Weiteres Vorgehen zum Modul 1)

Die Finanzierungsabsicherung durch das Land bedeutet

- die Übernahme des Risikos ausfallender Bundesmittel für den DB-Anteil,
- die Zusage einer prioritären Einstufung des Gesamtvorhabens im Fall einer Nachfolgeregelung zum Bundes-GVFG.

Die Konsequenzen für das weitere Vorgehen sind

- vorbereitende Planungsarbeiten können fortgesetzt werden,
- es gibt keine absolute Sicherheit, aber eine klare Perspektive,
- eine Bewertung der Fördersituation ist vor der Bauentscheidung möglich,
- die Fertigstellung ist bis zum Jahr 2019 möglich, aber abhängig von Nachfolgeregelung.

5. Regionalisierungsmittel

Für den Betrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb auf den Strecken der DB AG werden „Regionalisierungsmittel“ benötigt, mit denen das Land die Züge bei Verkehrsunternehmen bestellt und die Nutzung der Trassen und Stationen bei der DB Netz AG bezahlt werden.

Drei Bundestagsdrucksachen zum Regionalisierungsgesetz (RegG) bildeten den Hintergrund einer Expertenanhörung im Deutschen Bundestag am 23.02.2015:

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/3785), in dem sich der Bund generell dazu bekennt, dass „eine verlässliche finanzielle Unterstützung der Länder“ für ihre ÖPNV-Aufgaben „weiterhin erforderlich“ sei, sieht im Jahr 2015 nur Regionalisierungsmittel in Höhe von 7,4 Mrd. Euro und eine Steigerung von 1,5 % gegenüber dem Vorjahr vor.

Der Bundesrat (18/3563) verweist auf einen gutachterlich bestätigten Regionalisierungsmittelbedarf in Höhe von 8,5 Mrd. Euro und sieht in seinem Gesetzentwurf eine entsprechende Anpassung des Betrags vor. Es seien inzwischen „erhebliche Defizite bei der Finanzierung eines zukunftsgerichteten öffentlichen Personennahverkehrs“ entstanden. Die jährliche Dynamisierung müsse 2 % betragen aufgrund der Preissteigerungen bei Personal und Energie sowie den Kosten für die Benutzung der Gleisinfrastruktur und der Bahnhöfe, die in den letzten Jahren stärker als 2 % stiegen und mittlerweile ca. 50 % der Kosten des Schienenpersonennahverkehrs betragen. Da die Verkehrsverträge im SPNV langfristige Laufzeiten haben, wird eine ausreichende Planungssicherheit benötigt, die Laufzeit der neuen Revision solle daher den Zeitraum bis 2029 abdecken.

In seiner Stellungnahme lehnt der Bundesrat den Gesetzentwurf der Bundesregierung ab (18/3993). Er erfülle nicht den Anspruch der Bahnreform von 1993, wonach die Lasten der Regionalisierung den Ländern durch den Bund „voll ausgeglichen“ werden müssten. In ihrer Gegen-

äußerung macht die Bundesregierung „gravierende finanz- und haushaltspolitische Bedenken“ gegen den Gesetzentwurf des Bundesrates geltend (Pressemeldung Bundestag, 24.02.15).

In der Anhörung am 23.02.2015 vor dem Verkehrsausschuss des Bundestags äußerte u. a. die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV)¹ ihr Unverständnis darüber, dass die Bundesregierung nur einen Gesetzentwurf mit Gültigkeit für das Jahr 2015 eingebracht hat, der nur den Mangel der vergangenen Jahre fortführt und keine Perspektiven enthält. Die Aufgabenträger benötigen Planungssicherheit, denn sie müssen in diesen Wochen die Bestellungen für 2016 auslösen. Eine Zwischenlösung ist hierfür unzureichend. Die Bundesregierung entgegnete, das Thema solle in den Gesamtzusammenhang mit der anstehenden Neuordnung der Bund-Länder-Finzen eingebunden werden. Da dies als eine komplexe Aufgabe gilt, könne die Neuregelung des Regionalisierungsgesetzes nicht zeitnah erfolgen.

6. 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. Nach langen Jahren der politischen Meinungsbildung und der Diskussion hat die Region Neckar-Alb die Umsetzung des Projekts planerisch vorangebracht und die dafür erforderlichen Mittel in den Haushalten zur Verfügung gestellt.

Der erste Schritt für die Umsetzung der Regional-Stadtbahn ist die Umsetzung des „Moduls 1“, das den stadtbahngerechten Ausbau mit Elektrifizierung der Ammertalbahn und Ermstalbahn und den Neubau von Haltepunkten auf der Neckartalbahn bis 2019 vorsieht. Des Weiteren wird z. B. die Stadt Reutlingen im ersten Quartal 2015 eine Machbarkeitsstudie als Basis für die erforderlichen Vorplanungen für die Innenstadtstrecke beauftragen. Zusätzlich hat der Reutlinger Gemeinderat in seiner Sitzung am 03.02.2015 die Stadtverwaltung damit beauftragt, mit dem Landkreis Tübingen eine Planungsvereinbarung über die Vorplanung der Regional-Stadtbahn-Strecke „Gomaringer Spange“ zu vereinbaren.

Darüber hinaus hat der Landkreis Tübingen beschlossen, die erforderlichen Planungen für die Neckartalbahn von Tübingen über Rottenburg 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 Nachfolgeplanung für das GVFG-Bundesprogramm müssen die Planungen für alle weiteren Bauabschnitte in die Wege geleitet werden, um bei einer Auflage eines Nachfolgeprogramms bereits über die erforderlichen Grundlagen zu verfügen. Ziel ist es, die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zum Wohle der Region möglichst zügig umsetzen zu können.

Am Beispiel der „Gomaringer Spange“, der geplanten Regional-Stadtbahn-Strecke von Reutlingen nach Gomaringen-Dußlingen-Nehren zur bestehenden Zollernbahn zeigt sich, wie eng und vernetzt die Planungen inzwischen in Gang gekommen sind. **Die Stadt Reutlingen und der Landkreis Reutlingen, der Landkreis Tübingen sowie der Zollernalbkreis, der die Verantwortung für die Planung der Zollernbahn bis Tübingen übernommen hat, ziehen gemeinsam mit den beteiligten Kommunen an einem Strang, eine aufeinander abgestimmte Planung innerhalb der jeweiligen administrativen Zuständigkeitsgrenzen und teilweise sogar darüber hinaus umzusetzen.** Hierbei zeigt sich, wie bereits heute das Projekt Regional-Stadtbahn einen wichtigen Beitrag zum Zusammenwachsen der Region Neckar-Alb, zwischen dem Ballungsraum und dem ländlichen Raum, leistet.

¹ Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) ist die Interessensvertretung der „Be-stellerorganisationen“ (= Bundesländer und Zweckverbände als Aufgabenträger) des Schienenpersonennahverkehrs.

7. Resolution zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Die Resolution ist als **Anlage** beigefügt. Sie wird an die zuständigen Ministerien in Bund und Land sowie an die Abgeordneten des Bundestags und des Landtags aus der Region Neckar-Alb gesendet.

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Energie/Verkehr