

für den Ausschuss für technische
Fragen und Umweltschutz
-nichtöffentlich-



Tischvorlage

für den Kreistag
-öffentlich-

**Regional-Stadtbahn Neckar-Alb;
Vorplanung und Umsetzung eines 1. RSB-Moduls**

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit die Vorplanung für das 1. RSB-Modul (Basis-Planfall 1) sobald wie möglich in Auftrag gegeben werden kann. Dies mit dem Ziel, einen Rahmenantrag dieses Moduls beim Land einzureichen.
2. Die Verwaltung wird weiter beauftragt, die weiteren Schritte zeitnah mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB-Netz, ENAG), der RAB sowie den streckenanliegenden Kommunen abzustimmen.
3. Die Verwaltung wird zudem beauftragt, über die weiterführenden Gespräche mit Bund und Land zu berichten.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Siehe Ziffer 4.

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

In KT-Drucksache Nr. VIII-0547 wurden die mit den Zuwendungsgebern zu klärenden Fragen dargestellt. Die Gespräche haben im Februar stattgefunden. Dieser KT-Drucksache liegen als Anlagen 1 und 2 die Pressemitteilungen bei, die im Anschluss an die Gespräche mit Herrn Landesverkehrsminister Hermann und Herrn Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Ferlemann mit allen Beteiligten abgestimmt wurden.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Wesentliche Ergebnisse der Gespräche mit Bund und Land

Die in KT-Drucksache Nr. VIII-0547 angekündigten Gespräche mit dem Minister für Verkehr und Infrastruktur, Herrn Winfried Hermann, haben am 08.02.2013, und mit dem Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Herrn Enak Ferlemann, am 18.02.2013 stattgefunden. Zusammenfassend lassen sich die Ergebnisse wie folgt darstellen:

- Wie sich aus der Pressemitteilung über das Gespräch mit Herrn Staatssekretär Ferlemann (Anlage 2) entnehmen lässt, akzeptiert der Bund die auf das 1. RSB-Modul beschränkte Vorplanung.
- Wie der Pressemitteilung weiter zu entnehmen ist, hängt die Finanzierung der 60 % durch den Bund für das 1. Teilmodul zum einen von der Verfügbarkeit der Bundeshaushaltsmittel sowie von der Gesamtzahl der Förderanträge insbesondere in Baden-Württemberg ab. Die Höhe der im jeweiligen Bundeshaushaltsjahr zur Verfügung stehenden Mittel ist begrenzt.
- Aus Sicht des Bundes wird deshalb entscheidend sein, dass die Landesregierung eine Priorisierung der beim Bund angemeldeten Vorhaben vornimmt, wenn der Bedarf an Maßnahmen größer ist als die zur Verfügung stehenden Mittel.
- Hinzu kommt, dass Kostensteigerungen, die im Laufe des Projektes auftreten, zwar grundsätzlich unter dem Vorbehalt der Gesamtwirtschaftlichkeit und der vorhandenen Haushaltsmittel durch den Bund mitgetragen werden. Dadurch aber steigt das Risiko, dass die Haushaltsmittel des Bundes nicht ausreichen.
- Der Bund hat sich grundsätzlich bereit erklärt, auch Baumaßnahmen mitzufinanzieren, die bis 2019 noch nicht vollständig abgerechnet sind. Entscheidend ist für den Bund dabei, dass die Realisierung und die Gesamtfinanzierung des Vorhabens im Land sichergestellt wird (durch eine Endfinanzierungsgarantie).
- Verkehrsminister Hermann hat zugesichert, sich für die Sicherstellung der erforderlichen Kofinanzierung durch das Land einzusetzen.
- Das Land hat weiter signalisiert, dass es eine Endfinanzierungsgarantie für die DB-Anteile, also insbesondere die beiden Bahnhöfe Tübingen und Reutlingen geben wird. Das darüber hinaus gehende Risiko trägt nach den bisherigen Gesprächen für den Bereich der Ermstalbahn die kommunale Ebene.

2. Schrittweise Realisierung der Regional-Stadtbahn

Am 08.03.2013 haben die sechs Partner der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb auf Verwaltungsebene Konsens über einen gemeinsamen Vorschlag an die Gremien erzielt:

- Das 1. RSB-Modul (Basis-Planfall 1) „Elektrifizierung mit stadtbahngerechtem Ausbau der Ermstal- und Ammertalbahn mit neuen Haltepunkten auf der Neckartalbahn“ soll realisiert werden.

Dazu sind die für den Rahmenantrag erforderlichen Vorplanungen für dieses erste Modul zu erarbeiten. Die notwendigen Regelungen zur Organisation, zur Aufgabenstellung und vor allen Dingen zum Finanzierungsschlüssel sollen in einer Vereinbarung zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften und ggf. weiteren Partnern festgelegt werden.

- Die sechs Partner der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb halten unverändert an dem Ziel fest, das Gesamtnetz zu realisieren und weitere Vorsorge für den Fall zu treffen, dass sich eine Förderperspektive nach dem Jahr 2019 eröffnen sollte:
 - Die Vorplanungen für die Elektrifizierung der Zollernalbbahn werden vom Zollernalbkreis vorangetrieben.
 - Die Städte Reutlingen und Tübingen ziehen die technischen Planungen für die Innenstadtstrecken vor.

- Der Landkreis Tübingen beginnt mit der Vorplanung für die Elektrifizierung der Strecke Tübingen - Rottenburg am Neckar - Horb.
- Die Projektpartner sind sich darüber einig, dass die Förderung von Bund und Land mit 60 % bzw. 20 % Voraussetzung ist für die Umsetzung des 1. Teilmoduls RSB. Vor diesem Hintergrund muss es das Ziel eines nochmaligen Gespräches mit dem Land sein, vom Land eine verbindliche Zusage zur Komplementärfinanzierung zu erhalten. Darüber hinaus muss vom Land eine sogenannte Endfinanzierungsgarantie über das Jahr 2019 hinaus zugesagt werden. Zudem muss das Land gegenüber dem Bund eine Priorisierung seiner beim Bund angemeldeten Vorhaben vornehmen und hierzu die Regional-Stadtbahn in die erste Priorität aufnehmen.

3. Die nächsten Schritte:

- Vorbereitung der Vorplanungen

Die Vorplanung konkretisiert die bisher vorliegenden Planungen und hat das Ziel, die Planungssicherheit zu erhöhen und die Kostenschätzungen zu verifizieren. Hierbei sind die vergaberechtlichen Anforderungen zu berücksichtigen.

- Organisatorische Aufstellung

Für die Beauftragung der Vorplanung reicht eine „schlanke“ Startorganisation, die sich im Wesentlichen auf projektsteuernde und koordinierende Aufgaben beschränkt. In dieser ersten Projektphase bis zur Entscheidung des Landes, die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb innerhalb der beim Bund angemeldeten ÖPNV-Vorhaben zu priorisieren, ist deshalb eine weitgehende Vergabe der Leistungen an geeignete Büros sinnvoll. Erst wenn die Priorisierung erfolgt ist und weitere Leistungsphasen auf dieser Grundlage vergeben werden, wird zu entscheiden sein, in welcher Form die künftige Projektorganisation durchgeführt werden soll.

- Vereinbarung

Rechtliche Grundlage für die Zusammenarbeit soll zunächst eine Vereinbarung zwischen den vom 1. RSB-Modul betroffenen Gebietskörperschaften und den sonstigen Partnern sein.

In dieser Vereinbarung sind insbesondere folgende Punkte zu regeln:

- Federführende Stelle
- Aufgabendefinition und -verteilung
- Finanzierungsanteile und -schlüssel

4. Finanzielle Auswirkungen

In dem Gespräch mit den Projektpartnern und den Gutachtern am 08.03.2013 sind die offenen Fragen wie folgt konkretisiert worden:

- Kostenteilung:
Zunächst tragen die Projektpartner die auf ihrem Gebiet anfallenden Kosten jeweils selbst. Ein besonderer Kostenschlüssel wird erst verhandelt, wenn die Fortführung des Projekts über das 1. Modul, also nach 2019, absehbar ist.
- Organisation:
Der Zeitplan sieht den Beginn der Phase 2 am 04.03.2014 vor. Bis zu diesem Beginn der Phase 2 muss verbindlich geklärt werden, ob das Land die Förderung hinreichend sicherstellt. Erst wenn dies zu bejahen ist, wird eine weitergehende Organisations-

struktur in Betracht gezogen. Bis dahin beauftragen die Projektpartner externe Dritte mit den fachlichen Koordinierungsaufgaben.

Grundlage der auf die Partner im Landkreis Reutlingen entfallenden Planungskosten sind die Kostenübersichten, die die PTV ermittelt hat. Demnach stellen sich die Kosten wie folgt dar:

1. Planungskosten	Gesamt in EUR	davon für die Partner im Landkreis Reutlingen in EUR
Ammertalbahn: Tübingen - Herrenberg	440.000,00	0,00
Ermstalbahn: Metzingen - Bad Urach	170.000,00	170.000,00
Neckar-Alb-Bahn: Metzingen - Reutlingen	20.000,00	20.000,00
Neckar-Alb-Bahn: Reutlingen - Tübingen	80.000,00	40.000,00
Reutlingen Hauptbahnhof	200.000,00	200.000,00
Tübingen Hauptbahnhof	50.000,00	0,00
	960.000,00	430.000,00
2. Weitere Kosten rund (+ 40 %) (für Koordinierungs-/Steuerungsleistungen, Gutachten, Vermessung, Baugrunduntersu- chungen etc.)	384.000,00	172.000,00
	1.344.000,00	602.000,00

Insgesamt sind demnach von den Partnern im Landkreis Reutlingen für das Teilmodul 1 Planungs- und Beratungsleistungen im Volumen von rund 602.000 EUR vorzusehen. Dabei ist davon auszugehen, dass im Jahr 2013 zunächst Leistungen im Umfang von 60.000 EUR ausbezahlt werden.

Die ab 2014 vom Landkreis Reutlingen und den noch zu gewinnenden Partnern zu tragenden Kosten für die Vorplanung in Höhe von rund 540.000 EUR sind in den Haushalten 2014 und 2015 des Landkreises Reutlingen bereitzustellen.

18.02.2013

Gemeinsame Pressemitteilung von Bund, Landkreis Tübingen, Landkreis Reutlingen, Landkreis Zollernalb, Stadt Tübingen und des Regionalverbands Neckar-Alb

Bund steht der Finanzierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb aufgeschlossen gegenüber.

Die Zeit für die Realisierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb drängt. Die Wahlkreisabgeordnete Tübingen-Hechingens, Parlamentarische Staatssekretärin Annette Widmann-Mauz MdB, die Landräte Joachim Walter (Tübingen), Thomas Reumann (Reutlingen), Günther-Martin Pauli MdL (Zollernalb) sowie der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer und Eugen Höschele, Chef des Regionalverbands Neckar-Alb, trafen sich zu einer weiteren Erörterung im Bundesverkehrsministerium in Berlin. Wie zuvor im Mai 2012, empfing der für Bahninfrastruktur zuständige Parlamentarische Staatssekretär, Enak Ferlemann MdB, die Delegation aus der Region Neckar-Alb.

2012 hatten die Landräte und Oberbürgermeister mit dem Bund die Strategie besprochen, das Großprojekt „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“ in Teilmodulen zu realisieren. Die Aufteilung wurde notwendig, da es sich um ein Gesamtvorhaben handelt, das sich nur sukzessive umsetzen lässt und da ab 2019 das Verkehrsfinanzierungsprogramm ausläuft, nach dem die Regional-Stadtbahn vom Bund bis zu 60% und vom Land bis zu 20% bezuschusst werden kann. Bis zu diesem Stichtag soll die Elektrifizierung von Ammertal- und Ermstalbahn als erstes Teilmodul umgesetzt sein.

„Die Landkreise und Kommunen haben ihre Hausaufgaben gemacht und die Planungen vorangetrieben. Da weder Bund noch Land wissen, wie es mit der Förderung nach 2019 weitergeht, geht es nun darum, die Antragstellung für das Projekt so zu gestalten, dass mit der Realisierung des ersten Teilmoduls das Gesamtprojekt nach Auslauf der Förderung in 2019 nicht gefährdet wird“, beschrieb Widmann-Mauz MdB das Ziel der beteiligten Landkreise.

Der Parlamentarische Staatssekretär Ferlemann machte deutlich, dass der Bund in die Finanzierung eines Teilmoduls einsteigt, wenn der Abschnitt Ammertal- und Ermstalbahn bis 2019 realisierbar erscheint und zur Sicherstellung der

Realisierung eine Endfinanzierungsgarantie im Land, auch über 2019 hinaus übernommen wird.

Ob das erste Teilmodul der Regional-Stadtbahn die 60 Prozent Bundesfinanzierung bis 2019 erhält, hänge von der Verfügbarkeit der vorgesehenen Mittel sowie von der Gesamtzahl von Förderanträgen insbesondere in Baden-Württemberg ab, da die Höhe der im jeweiligen Bundeshaushaltsjahr zur Verfügung stehenden Mittel begrenzt sind. Ferlemann empfahl der Landesregierung, eine Priorisierung der beim Bund angemeldeten Vorhaben vorzunehmen, falls der Bedarf an Maßnahmen größer sei, als die zur Verfügung stehenden Mittel. Demnach sei es am Land zu entscheiden, welche Projekte vorgeschlagen werden und welche Kommunen für ihre Vorhaben mit Zuschüssen rechnen können. Eventuelle Kostensteigerungen, die im Laufe der Projektplanung auftreten, können grundsätzlich unter Vorbehalt der Gesamtwirtschaftlichkeit und vorhandener Haushaltsmittel durch den Bund mitgetragen werden.

Von besonderem Interesse der Landkreise war die Frage, ob eine Vorplanung des Gesamtvorhabens „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“ Voraussetzung für die Antragstellung des Teilmoduls Ammertal- und Ermstalbahn sei. Die weitere Planung des Gesamtnetzes der Regional-Stadtbahn würde die Landkreise mit ca. 9 Mio. Euro belasten, während die Planungen für das erste Teilmodul nur rund 1,5 Mio. Euro kosten. Ferlemann sagte zu, für den Rahmenantrag die Stufe der Vorplanung zu akzeptieren und dass lediglich für das Teilmodul Ammertalbahn und Ermstalbahn die Planungen aktuell weiter konkretisiert werden.

„Wir werden im Arbeitskreis mit der Landesregierung einen Weg finden und die Details für den Projektantrag klären“, kündigte Ferlemann an.

Es wurde auch der für die Landräte Walter und Pauli problematische Punkt ausgeräumt, dass ein Vorziehen des ersten Teilmoduls zum Hinderungsgrund für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn bzw. die übrigen Ausbauziele wie die Elektrifizierung der Zollernbahn werden könnte.

Von den Gesprächsteilnehmern wurde auch die Sorge an den Staatssekretär herangetragen, dass Zuschüsse nach der bisherigen Handhabung nur dann fließen, wenn das Gesamtprojekt bis Ende 2019 gebaut und abgerechnet ist. Ferlemann erklärte, dass dies nicht zwingend sei.

Landrat Reumann unterstrich: „Dass sich der Bund grundsätzlich bereit erklärt, auch Baumaßnahmen mitzufinanzieren, die bis 2019 noch nicht vollständig

abgerechnet sind, ist ein wichtiger Fortschritt. Bislang sei man davon ausgegangen, dass eine Bundesförderung nur möglich sei, wenn das erste Teilmodul bis 2019 komplett abgerechnet worden wäre.

Staatssekretär Ferlemann verdeutlicht, dass für den Bund entscheidend ist, dass die Realisierung und Gesamtfinanzierung des Vorhabens im Land sichergestellt wird. Bundesfinanzhilfen wird es nach derzeitiger Gesetzeslage aber nach 2019 nicht mehr geben.

Am Ende der Besprechung waren sich alle Beteiligten darüber einig, dass von Bundeseite jetzt alle grundsätzlichen Fragen für die Finanzierung des ersten Teilmoduls positiv erörtert wurden. Aus den Augen der Kommunalvertreter und der Staatssekretäre brauche es jetzt noch ein klares „Ja“ von Seiten des Landes Baden-Württembergs im Sinne einer Endfinanzierungsgarantie, um das wichtige Bahnprojekt anzuschieben. „Der Bund ist uns in den wichtigsten Punkten weit entgegen gekommen. Jetzt liegt es am Landesverkehrsminister, die richtigen Weichen für die Neckar-Alb Region zu stellen“, fasste Landrat Walter das Ergebnis zusammen.



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR
PRESSESTELLE

PRESSEMITTEILUNG

22.02.2013

Minister Hermann sagt Unterstützung auf dem Weg zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb zu – Elektrifizierung ist wichtiger erster Schritt

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann hat der Region Neckar-Alb seine Unterstützung beim Aufbau einer Regionalstadtbahn zwischen Herrenberg, Tübingen, Reutlingen, Metzingen, Bad Urach, Hechingen, Balingen und Albstadt zugesichert. „Eine Regionalstadtbahn wäre ein echter Quantensprung für den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Neckar-Alb. Ich unterstütze die Bemühungen der Region daher aus voller Überzeugung“, sagte Minister Hermann am Freitag, 20. Februar in Stuttgart. Zuvor hatte er sich mit führenden Kommunalvertretern aus der Region getroffen, um über die Realisierung des seit Jahren geplanten Schienenprojekts zu beraten.

Angesichts der schwierigen Finanzierungssituation durch das Auslaufen des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundes-GVFG) zum Jahr 2019 sei es notwendig, das Vorhaben in einem Stufenkonzept voranzubringen. „Ich begrüße daher die Überlegungen der Region, sich zunächst auf die Elektrifizierung der Ermstal-, Ammertal- und Neckar-Alb-Bahn zu konzentrieren. Das sind erste wichtige, verkehrlich wirkungsvolle und technisch mögliche Bausteine des Gesamtprojekts, die bis Ende 2018 realisiert und bis Ende 2019 abgerechnet werden könnten und damit die strengen Voraussetzungen des Bundes für eine Förderung nach dem Bundes-GVFG erfüllen würde“, erklärte der Minister.

Der Reutlinger Landrat Thomas Reumann betonte, dass mit dieser Modulbildung der Einstieg in das Gesamtprojekt angestrebt werde: „Wir setzen auf eine Nachfolgeregelung für das im Jahr 2019 auslaufende Bundes-GVFG und werden deshalb unsererseits die Planungen für die anderen Teilprojekte intensiv weiterbetreiben.“ Er anerkannte die Bereitschaft des Landes zu prüfen, wie in vergleichbaren Fällen eine Endfinanzierungs-Garantie für jene Teile des Projekts gegeben werden kann, an denen die Deutsche Bahn Anteile hat.

Landrat Reumann fasste damit die Haltung der am Gespräch mit Minister Hermann beteiligten Landräte Joachim Walter (Kreis Tübingen) und Günther-Martin Pauli (Zollern-Alb-Kreis)

sowie der Oberbürgermeister Barbara Bosch (Reutlingen) und Boris Palmer (Tübingen) zusammen.

Minister Hermann vertritt wie die Partner der Regional-Stadtbahn die Auffassung, dass der Rahmenantrag nun nur für das erste Modul gestellt werden muss - und nicht für das Gesamtprojekt. Das Land werde die Projektpartner bei entsprechenden Verhandlungen beim Bund unterstützen. Für den Minister ist es folgerichtig dass der Zollernalbkreis bereits in die Vorplanung der Elektrifizierung der Zollernalbbahn eingestiegen ist und diese konsequent vorangetrieben werden soll. Für die Innenstadtbahnen Reutlingen und Tübingen würden technische Planungen vorgezogen. Damit werde Vorsorge für den Fall getroffen, dass sich Förderperspektiven nach dem Jahr 2019 eröffnen.

Nach den Worten von Minister Hermann kommt es nun zunächst darauf an, dass der Bund das erste Modul in das GVFG-Bundesprogramm aufnimmt. Soweit dies gelingt, werde sich die Landesregierung bemühen, ihrerseits die erforderliche Kofinanzierung sicherzustellen. Die Entscheidung darüber werde aber am Ende der Landtag als Haushaltsgesetzgeber treffen. Außerdem werde sich das Land beim Bund dafür einsetzen, dass der positive Kosten-Nutzen-Faktor für das Gesamtnetz auch nach 2019 für den Fall Bestand hat, dass eine GVFG-Nachfolgeregelung kommt.

Landrat Reumann erläuterte: „Das Stufenkonzept hätte den Vorteil, dass wir dann nicht wieder bei Null anfangen müssen. Es darf uns nicht zum Nachteil gereichen, wenn wir nun mit einem ersten, bis 2019 realisierbaren Schritt vorangehen.“

Hintergrund

Das Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundes-GVFG)

Die Förderung von Projekten im Öffentlichen Personennahverkehr nach dem Bundes-GVFG läuft zum Jahr 2019 aus. Bund und Länder hatten diese Finanzierungsform im Zuge der Föderalismusreform zur Entflechtung der Aufgaben von Bund und Ländern vereinbart. Große Infrastrukturprojekte, deren Kosten mehr als 50 Mio. Euro betragen, werden nach dem GVFG Bundesprogramm bezuschusst. 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten kommen vom Bund, weitere 20 Prozent aus der Kofinanzierung des Landes. Die Vorhabenträger müssen einen Eigenanteil von 20 Prozent sowie die Planungskosten finanzieren. Eine Nachfolgeregelung für das Bundes-GVFG gibt es trotz des Drängens der Verkehrsminister der Länder bisher nicht. Deshalb müssen ÖPNV-Vorhaben bis 2019 geplant, finanziert, gebaut und abgerechnet sein, wenn für sie Mittel aus dem Bundes-GVFG fließen sollen.

Die Regionalstadtbahn Neckar-Alb

Die Regionalstadtbahn Neckar-Alb ist ein geplantes Zweisystem-Stadtbahnssystem, mit dem das Angebot des ÖPNV und die gesamte Verkehrssituation in der Region Neckar-Alb deutlich verbessert werden soll. Nach dem Vorbild des Karlsruher Modells sollen unter anderem die Innenstädte von Tübingen und Reutlingen über umsteigefreie Stadtbahnverbindungen mit der umliegenden Region bis nach Herrenberg, Bad Urach, Balingen und Albstadt verbunden werden.