



Aktueller Stand in Sachen Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Mitteilungsvorlage

Beschlussvorschlag:

Kein Beschluss vorgesehen.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

--

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Die Standardisierte Bewertung und Folgekostenrechnung für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind abgeschlossen. Die Untersuchungen erbrachten den Beleg für die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und seine grundsätzliche Förderfähigkeit. Klärungsbedarf besteht jedoch im Hinblick auf die Fördersituation: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes läuft im Jahr 2019 aufgrund einer Vereinbarung von Bund und Ländern in der Föderalismuskommission aus, eine Nachfolgeregelung ist derzeit nicht absehbar. Im Hinblick auf diese unsichere Fördersituation führten die Landräte der Landkreise Reutlingen, Tübingen und des Zollernalb-Kreises, die beiden Oberbürgermeister der Städte Reutlingen und Tübingen, der Vorsitzende des Regionalverbands Neckar-Alb sowie der Tübinger Regierungspräsident intensive Gespräche mit Bund und Land.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Regional-Stadtbahn – eine Chance für die Region Neckar-Alb

Das Projekt einer Regional-Stadtbahn ist eine große Chance für die gesamte Region Neckar-Alb. Mit der Regional-Stadtbahn soll eine überzeugende Antwort auf die Herausforderungen moderner Mobilität gegeben und die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöht werden.

Mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb soll künftig weitgehend umsteigefrei vom Umland bis in die Reutlinger und Tübinger Innenstädte gefahren werden können. Die modernen Stadtbahn-Fahrzeuge sollen ein komfortables Fahren ermöglichen, mit einer dichten Taktung der Bahnen soll ein sehr attraktives Angebot für die Fahrgäste geschaffen werden. Die Regional-Stadtbahn und ein auf sie abgestimmter Busverkehr wären so für viele Berufspendler eine überzeugende Alternative zum Auto. So geht die Standardisierte Bewertung davon aus, dass damit zusätzlich rund 28 000 Fahrgäste vom Auto zur Regional-Stadtbahn wechseln werden. Täglich wären damit rund 100 000 Fahrgäste mit der Regional-Stadtbahn unterwegs. Hauptgewinner wären Klima und Umwelt.

Nachdem die mit der Reaktivierung von Ammertal- und Ermstalbahn sowie dem Ausbau der nachfragestarken Zollern-Alb-Bahn verbundenen Erfolge mittlerweile deutlich über den ursprünglichen Erwartungen liegen, besteht auch bei der Regional-Stadtbahn die begründete Hoffnung, dass sich diese ambitionierten Prognosen in der Praxis nochmals deutlich steigern lassen.

2. Standardisierte Bewertung

Mit KT-Drucksache Nr. VIII-0206 wurde dem Kreistag in seiner Sitzung am 25.10.2010 der damalige Zwischenstand der Untersuchung vorgestellt. Aufgrund veränderter Vorgaben des Landes zum Regionalverkehr im Zusammenhang mit den Planungen zu Stuttgart 21 (Verkehrskonzept 2020) musste das Betriebskonzept der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb daran angepasst werden. Darüber hinaus wurde in diesem Zusammenhang auch die Killertalbahn von Hechingen nach Burladingen in das Teilnetz 2 der Zollern-Alb-Bahn integriert.

Mittlerweile konnte die Standardisierte Bewertung mit den Zuwendungsgebern aus Bund und Land abgestimmt und damit fertiggestellt werden. Das erfreuliche Ergebnis ist, dass neben dem Gesamtnetz jedes der drei Teilnetze über einem Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 1 liegt:

TN 1	Oberzentrum Reutlingen/Tübingen, Neckar-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, Ammertalbahn, Ermstalbahn, Echaztalbahn mit Albaufstieg	1,07
TN 2	Zollern-Alb-Bahn, Killertalbahn und Talgangbahn	1,88
TN 3	Gomaringer Spange	1,21
<hr/>		
Gesamtnetz		1,37

Damit sind Wirtschaftlichkeit und grundsätzliche Förderfähigkeit des Vorhabens Regional-Stadtbahn Neckar-Alb belegt.

3. Folgekostenrechnung

Die Folgekostenrechnung folgt wie die Standardisierte Bewertung einer vom Bund vorgegebenen Systematik. Die standardisierte Methodik dient dabei der bundesweiten Vergleichbarkeit unterschiedlicher Vorhaben. Während die Standardisierte Bewertung die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen des Vorhabens in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse darstellt, liefert die Folgekostenrechnung eine betriebswirtschaftliche Betrachtung der finanziellen Auswirkungen des Vorhabens. Nach Abstimmung mit Bund und Land liegt nun auch die Folgekostenrechnung für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vor.

Zur Vergleichbarkeit mit anderen Projekten unterstellt die Folgekostenrechnung, der standardisierten Methodik folgend, überwiegend pauschale Annahmen. Insofern sind unabhängig von einer konkreten Förderzusage zentrale Grundannahmen der Folgekostenrechnung:

1. 80 % der zuwendungsfähigen Investitionen werden
 - von Bund (60 %)
 - und Land (20 %)getragen.
2. Die kommunale Seite übernimmt
 - mindestens 20 % der zuwendungsfähigen Investitionen
 - 100 % der nicht zuwendungsfähigen Investitionen (z. B. Streckenabschnitte ohne besonderen Bahnkörper, also Abschnitte, bei denen beispielsweise der Autoverkehr die Schienentrasse mitbenutzt)
 - 100 % der Planungskosten

Die Folgekostenrechnung stellt die Folgekosten für Infrastruktur und Betrieb dar. Die Berechnungen sind anhand der Methodik der Standardisierten Bewertung und pauschaler Kostensätze durchgeführt. Dabei wird z. B. im Rahmen der Berechnung von Einsparungen als Folge der Regional-Stadtbahn nicht berücksichtigt, dass es in der Realität teilweise eigenwirtschaftliche Verkehre (z. B. Ermstalbahn) oder vergleichsweise günstige Bestellungen (z. B. Kulturbahnvertrag) gibt. Ebenfalls lässt die Folgekostenberechnung offen, ob und inwieweit Einsparungen künftig auch den Vorhabensträger der Regional-Stadtbahn tatsächlich erreichen: So gibt es z. B. im Bereich des Schienenverkehrs heute in erheblichem Umfang Bestellungen des Landes, die durch die Regional-Stadtbahn entfallen würden. Es muss daher zu gegebener Zeit mit dem Land verhandelt werden, inwieweit sich dieses bei der Mitfinanzierung des Regional-Stadtbahn-Betriebs finanziell einbringt.

Die Folgekostenrechnung bricht zwar die Kosten auf einzelne Teilnetze herunter; dies sagt aber nichts darüber aus, wer davon letztendlich welche Kosten trägt. Dies bleibt der Abstimmung zwischen Vorhabensträgern, Landkreisen und Gemeinden vorbehalten. Die Folgekostenrechnung stellt lediglich eine Berechnungsgrundlage für diese herbeizuführenden Vereinbarungen dar.

4. Rahmenantrag

Die Zuwendungsgeber verlangen als nächsten Schritt einen Rahmenantrag für das Gesamtprojekt. Hierfür sind die Infrastrukturplanungen und die zugehörigen Kostenschätzungen entsprechend der Planungstiefe einer „Vorplanung“ (HOAI Leistungsphasen 1+2) auszuarbeiten und erforderliche Sondergutachten zu bearbeiten. Die vertieften 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 (formlosen) Rahmenantrag, der vom Land geprüft wird.

Die Gutachter haben die Planungskosten für die Erarbeitung des Rahmenantrages für das Gesamtprojekt auf rund 9 Mio. EUR veranschlagt. Da Planungskosten nicht durch Bund und Land gefördert werden, sind diese von der kommunalen Seite selbst zu tragen. Auch hier ist die Festlegung der Kostenanteile den weiteren Verhandlungen der kommunalen Partner vorbehalten.

5. Risikosituation

Trotz eines guten Gesamtergebnisses der Standardisierten Bewertung schätzen die Gutachter das mit der Förderung des Vorhabens verbundene Risiko als sehr hoch ein:

5.1 Allgemeines Förderrisiko

Generell behalten sich die Zuwendungsgeber von Bund und Land die Rückforderung von Fördermitteln in den Fällen vor, in denen

- die Teilnetze und damit auch das Gesamtnetz nicht vollständig realisiert werden oder
- der NKI einzelner Teilnetze oder des Gesamtnetzes unter 1 absinkt.

Bei Teilnetz 1 mit seinem Investitionsvolumen von rund 480 Mio. EUR (Preisstand 2015) besteht mit einem NKI von 1,07 ein nur sehr geringer Spielraum für Abweichungen. Die sehr komplexen Innenstadtdurchfahrten von Reutlingen und Tübingen bergen im Rahmen der weiteren Verfeinerung des Planungsstandes ein beträchtliches Risiko von Kostensteigerungen. Der Gutachter sieht daher ein erhebliches Risiko, dass im weiteren Planungsverlauf der NKI unter 1 sinkt und damit den Bereich der Förderfähigkeit verlässt.

5.2 Besondere Risiken im Hinblick auf das Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms 2019

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes läuft zum Ende des Jahres 2019 aus. Eine Nachfolgeregelung ist nicht absehbar. Nach diesem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zahlt der Bund bis zu 60 % des Projekts, das Land bis zu 20 %. Die Investitionsvorhaben müssen jedoch bis zum Auslaufen des Förderprogramms im Jahr 2019 realisiert und abgerechnet sein. Es muss davon ausgegangen werden, dass bis dahin nur Teile der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb umgesetzt sein werden. Es besteht das hohe Risiko, dass der Bund geleistete Mittel zurückfordert, wenn das Gesamtprojekt nicht vollständig realisiert wird und bis 2019 realisierte Investitionsmaßnahmen für sich genommen keinen NKI über 1 erreichen.

5.3 Gespräche mit Bund und Land

Am 17. April 2012 fand ein erstes Gespräch mit dem baden-württembergischen Minister für Verkehr und Infrastruktur, Winfried Hermann, statt, an dem die beiden Oberbürgermeister Barbara Bosch und Boris Palmer, die Landräte Günther Martin Pauli, Thomas Reumann und Joachim Walter, der Vorsitzende des Regionalverbands Eugen Höschele sowie Regierungspräsident Hermann Strampfer teilnahmen. In dem Gespräch wurden insbesondere die Möglichkeiten für eine schrittweise Realisierung des Großprojektes erörtert. Ziel ist, bis zum Jahr 2019 möglichst viele Maßnahmen zu realisieren. Gedacht wird daran, in einem ersten Schritt die Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken (insbesondere Ammertalbahn, Ermstalbahn, Neckartalbahn und Zollern-Alb-Bahn) und deren Weiterentwicklung zu Stadtbahn-Qualität anzugehen, etwa durch den Bau neuer Haltestellen.

Ein weiteres Gespräch fand am 24. April 2012 in Berlin mit dem Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Enak Ferlemann, statt. An dem Gespräch nahm neben Oberbürgermeisterin Barbara Bosch und den Landräten Günther Martin Pauli, Thomas Reumann und Joachim Walter auch die Parlamentarische Staatssekretärin Annette Widmann-Mauz teil. Herr Staatssekretär Ferlemann betonte, dass der Bund dem Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit großem Wohlwollen gegenübersteht. Er machte jedoch deutlich, dass seitens des Bundes zum derzeitigen Zeitpunkt keine seriöse Aussage über eine Förderung des Projekts ab 2020 möglich ist; nach seiner Einschätzung wird dies auch nicht vor der Bundestagswahl 2017 möglich sein. Man war sich einig, dass die mögliche Rückzahlung von Zuschüssen bzw. eine Garantie der Träger oder des Landes, das Projekt auch ohne Zuschüsse zu Ende zu führen, die Weiterführung unmöglich machen würde. Dies will man gemeinsam vermeiden.

Zusammengefasst erbrachten die Gespräche folgendes Ergebnis:

- Nachdem das Gesamtprojekt nicht bis 2019 geplant, gebaut und abgerechnet werden kann, ist nun zu prüfen, wie ein erster Schritt aussieht, der einen NKI > 1 erreicht und – realistisch – bis 2019 umgesetzt und abgerechnet werden kann. Klar ist, dass ein solcher erster Schritt die Realisierung des Gesamtprojekts nicht erschweren darf.
- Die PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe, wurde von den Projektpartnern beauftragt, entsprechende Vorschläge zu erarbeiten.
- In den nächsten Monaten werden auf dieser Grundlage weitere Gespräche mit Bund und Land geführt, bei denen die Bezuschussung und das weitere Vorgehen geklärt werden soll.

6. Weitere Informationen

In der Sitzung des Kreistags am 21. Mai 2012 wird ein Vertreter der Gutachter die Ergebnisse von Standardisierter Bewertung und Folgekostenrechnung vorstellen. Er wird außerdem skizzieren, wie es nach Abklärung der Fördersituation weitergehen könnte. Weitere Einzelheiten können der Anlage entnommen werden.