



**Regional-Stadtbahn Neckar-Alb  
Weiteres Vorgehen zum Modul 1**

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Kreistag stimmt zu, dass der Rahmenantrag für Modul 1 - auf Basis der von der ENAG erstellten Vorplanung - so rasch wie möglich beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eingereicht wird.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in den Gesprächen mit Bund und Land, die im Juni geführt werden, eine möglichst weitgehende Klarheit über die Förderung von Modul 1 zu erreichen.
3. Der Kreistag fordert die Landesregierung auf, entsprechend ihrer Festlegung im Koalitionsvertrag ihrer Verantwortung gerecht zu werden und gegenüber dem Bund eine Priorisierung zugunsten der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vorzunehmen und selbst das Projekt mit 20 % zu fördern. Der Bund wird aufgefordert, eine verlässliche Aussage zu treffen, dass er für die Realisierung von Modul 1 eine 60%ige Förderung aus dem Bundes-GVFG zur Verfügung stellen wird.

**Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:**

Gesamtaufwand Vorplanung und Umweltverträglichkeitsstudie: 460.000 EUR Teilhaushalt 7 - Produktgruppe 51.10	Anteil Landkreis: 200.000 EUR zur Verfügung stehende HH-Mittel Haushaltsjahr 2013: 60.000 EUR Haushaltsjahr 2014: 170.000 EUR
Gesamtaufwand/Gesamtinvestition Folgejahre 2015 ff. Teilhaushalt 7 - Produktgruppe 51.10	Die notwendigen Haushaltsmittel sind abhängig von den Beschlüssen zur Fortsetzung des Projektes.

**Sachdarstellung/Begründung:**

**I. Kurzfassung**

Die Vorplanung für das 1. RSB-Modul „Elektrifizierung mit stadtbahngerechtem Ausbau der Ermstal- und Ammertalbahn mit neuen Haltepunkten auf der Neckartalbahn“ kam sehr gut voran. Die Vorplanung ist mit einer belastbaren Kostenschätzung fertiggestellt und wird in der Sitzung vorgestellt.

Für Modul 1 wurde ein Betriebskonzept erarbeitet, das nach aktuellem Stand nicht die Realisierung aller fünf neuen Haltepunkte auf der Neckar-Alb-Bahn zulässt. Es wurde deshalb eine verkehrliche Potenzialabschätzung der verschiedenen, neu geplanten Haltepunkte durchgeführt. Das Ergebnis wird in der Sitzung erläutert.

Im Juni 2014 werden Gespräche mit Landesverkehrsminister Hermann, dem der Rahmenantrag für Modul 1 übergeben werden soll, und mit Staatssekretär Ferlemann vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) geführt. Auf der Grundlage der Ergebnisse aus diesen Gesprächen soll über den Einstieg in die nächste Planungsphase (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) für das Modul 1 in der Sitzungsrunde im Juli 2014 entschieden werden.

Unabhängig davon haben sich der Landkreis Reutlingen und die Anliegerkommunen, die Städte Bad Urach, Metzingen und Reutlingen sowie die Gemeinde Dettingen/Erms darüber verständigt, dass eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung als Vorgriff auf die Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchgeführt wird.

## **II. Ausführliche Sachdarstellung**

### **1. Ausgangslage**

Der Kreistag hat die Verwaltung im vergangenen Frühjahr beauftragt, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit die Vorplanung für das 1. RSB-Modul „Elektrifizierung mit stadtbahngerechtem Ausbau der Ermstal- und Ammertalbahn mit neuen Haltepunkten auf der Neckartalbahn“ sobald wie möglich in Auftrag gegeben werden kann (KT-Drucksachen Nr. VIII-0547 bis VIII-0547/5). Zusammen mit den Anliegerkommunen wurde eine Finanzierungsvereinbarung in Sachen Vorplanung mit der ENAG geschlossen (KT-Drucksache Nr. VIII-0591). Die ENAG hat danach als Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Vorplanung für ihre Strecke sowie für die neu zu erstellenden Haltepunkte an DB-Strecken im Landkreis Reutlingen übernommen. Zwischenzeitlich liegt ein belastbares Zwischenergebnis der technischen Vorplanung mit Kostenschätzung zum Modul 1 vor. Herr Strähle von der ENAG wird die Eckpunkte der Vorplanung in der Sitzung vorstellen.

### **2. Betriebskonzept**

Für das Modul 1 wurde ein Betriebskonzept entwickelt. Wie im Gesamtkonzept vorgesehen wird der 30 Minuten-Takt realisiert. In Zusammenhang mit dem Betriebskonzept für Modul 1 steht aber auch die Realisierung möglicher neuer Haltepunkte entlang der Neckar-Alb-Bahn. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand sind nicht alle neuen Haltepunkte realisierbar. Die PTV Transport Consult GmbH hat deshalb die Fahrgastpotenziale überprüft für die verschiedenen Haltepunkte: Das sind im Landkreis Reutlingen die Haltepunkte Bösmannsacker und Storlach (beide Stadt Reutlingen) sowie Metzingen-Süd, im Landkreis Tübingen sind das die beiden Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue in der Stadt Tübingen. Das Ergebnis wird in der Sitzung durch Frau Strauß, PTV vorgetragen.

### **3. Abstimmungsgespräch mit der DB**

Am 13.02.2014 wurde der Deutschen Bahn AG (DB) in einem Gespräch mit Herrn Fricke, dem Konzernbevollmächtigten der DB in Baden-Württemberg, das Projekt und die Planungen an der DB-Strecke vorgestellt. Die DB steht dem Projekt grundsätzlich positiv gegenüber. Sie ist bereit, zu gegebener Zeit eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung für die neuen Haltepunkte und Baumaßnahmen an der DB-Strecke abzuschließen. Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass die DB keine Risiken tragen und in der Folge auch keine Kosten für Planung und Bau übernehmen wird.

#### **4. Umweltverträglichkeitsstudie**

Um für den Fall eines positiven Votums keine Zeit zu verlieren, hat sich der Landkreis mit den Anliegerkommunen Anfang Februar darauf verständigt, dass - als Vorgriff auf die nächste Planungsphase - ab März 2014 (Vegetationsbeginn) mit einer Umweltverträglichkeitsstudie begonnen wird. Diese - auf ein Jahr angelegte - Untersuchung kann bei einem negativen Votum im Juli wieder gestoppt werden. Die Gesamtkosten der Untersuchung, die sich der Landkreis und die Anliegerkommunen teilen, belaufen sich auf max. 110.000 EUR.

#### **5. Weiteres Vorgehen**

##### **5.1 Rahmenantrag**

Der Rahmenantrag soll im Juni 2014 auf der Basis der Vorplanung für Modul 1 beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg gestellt werden. Der Rahmenantrag ist eine formlose Beschreibung und Darstellung des Vorhabens mit Infrastrukturplanung und zugehöriger Kostenschätzung entsprechend der Planungstiefe nach den Leistungsphasen 1 und 2 HOAI (Vorplanung). Dabei muss sowohl für das Gesamtvorhaben als auch für die einzelnen Teilabschnitte der volkswirtschaftliche Nutzen nachgewiesen werden. In Abstimmung mit Land und Bund ist es ausreichend, diesen Rahmenantrag zunächst nur für Modul 1 zu stellen.

##### **5.2 Betriebskonzept**

Das Betriebskonzept von Modul 1 hat gezeigt, dass voraussichtlich nicht alle geplanten Haltepunkte realisiert werden können. Die PTV wird über die bereits ermittelten Fahrgastpotentiale hinaus beauftragt, für die Haltepunkte Metzingen-Süd, Reutlingen-Storlach, Tübingen-Lustnau und Tübingen-Neckaraue das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu berechnen. Die Fahrgastpotenziale der beiden Haltepunkte Reutlingen-Bösmannsacker und Tübingen-Güterbahnhof sind so hoch, dass diese in jedem Fall umgesetzt werden sollen.

Auf dieser erweiterten Grundlage kann dann entschieden werden, welche weiteren Haltepunkte des Moduls 1 realisiert werden sollen. Daran anschließend wird die DB Netz untersuchen, ob das Betriebskonzept fahrplantechnisch gefahren werden kann.

##### **5.3 Gespräche mit Land und Bund**

Im Juni 2014 sind Gespräche mit Verkehrsminister Hermann und Staatssekretär Ferlemann vom Bundesverkehrsministerium vorgesehen. Ziel beider Gespräche ist, eine möglichst weitgehende Klarheit über die Förderung von Modul 1 durch Land und Bund zu erreichen. Die Landesregierung muss - entsprechend ihrer Festlegungen im Koalitionsvertrag - ihrer Verantwortung gerecht werden und gegenüber dem Bund eine Priorisierung zugunsten der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vornehmen sowie selbst das Projekt mit 20 % fördern. Vom Bund wird erwartet, dass er eine verlässliche Aussage darüber trifft, dass für dieses Zukunftsprojekt eine 60%ige Förderung aus dem Bundes-GVFG zur Verfügung gestellt wird.

##### **5.4 Entscheidung über die Fortführung der Planungen**

Auf Basis der Gespräche mit Land und Bund soll noch vor der Sommerpause eine Entscheidung getroffen werden, ob für das Modul 1 in die nächste Planungsphase, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung, eingestiegen wird. Sofern die Entscheidung positiv ausfällt, kann im Oktober mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gestartet werden.