



**Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
- Aktueller Stand
Mitteilungsvorlage**

Beschlussvorschlag:

Kein Beschluss vorgesehen.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

--

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Zuletzt wurde im Kreistag im Mai 2017 über das Projekt Regional-Stadtbahn informiert (KT-Drucksache Nr. IX-0383). Der GVFG-Antrag wurde Ende Mai 2017 beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg eingereicht. Der Antrag wird derzeit noch vom Land geprüft und voraussichtlich im Juni 2018 an den Bund weitergeleitet.

Alle 6 Planfeststellungsbeschlüsse liegen vor. Der letzte Planfeststellungsbeschluss wurde Ende September 2017 erlassen.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde zwischenzeitlich von Verfahrensanleitung 2006 auf 2016 fortgeschrieben. Der Nutzen-Kosten-Indikator für Modul 1 verbesserte sich dadurch von 1,22 auf 1,26.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Aktueller Sachstand GVFG-Finanzierungsantrag Modul 1 und Sachstand Planfeststellungsverfahren

Der Träger des Vorhabens, die Erms-Neckar-Bahn AG, hat den GVFG-Antrag Ende Mai 2017 gestellt. Derzeit befindet sich der Antrag noch zur Prüfung beim Land. Die Weiterleitung des Antrags an den Bund verzögert sich voraussichtlich von ursprünglich avisiert Ende März auf Juni 2018. Es ist damit zu rechnen, dass die Bearbeitungsdauer des Antrags durch den Bund ein Jahr beträgt.

Der Planfeststellungsbeschluss für den PFA 5 - Haltepunkte Reutlingen-Bösmannsacker und Reutlingen-Storlach wurde Ende August 2017 und für den PFA 6 - Haltepunkte Tübingen-Güterbahnhof und Tübingen-Neckaraue Ende September 2017 erlassen. Damit liegen alle 6 Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Die Vergabe der Ausführungsplanung für die Ammertalbahn sowie für die Bahnhöfe in Metzingen und Tübingen muss noch im Sommer 2018 erfolgen. Teile der Ausführungsplanung sind förderfähig, daher ist die Beantragung einer Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns (Unbedenklichkeitserklärung) erforderlich. Die Weiterleitung des Antrags an den Bund wird voraussichtlich im Juni 2018 erfolgen; sie ist eine wichtige Aussage über die förderfähigen Kosten und über die zu erwartende Förderhöhe. Um das Vorankommen von Modul 1 nicht zu verzögern, ist für die nächste Sitzungsrunde auf dieser Basis ein Beschluss über die Beantragung einer Unbedenklichkeitserklärung sowie über die Bezuschussung der Ausschreibungs- und Ausführungsplanung vorgesehen.

Die Stadt Reutlingen wünscht aufgrund aktueller Entwicklungen auf dem Willi-Betz-Areal die Umplanung des planfestgestellten Haltepunkts Reutlingen-Storlach von östlich der Siemensstraße in eine Variante westlich der Siemensstraße. Die ENAG wurde im März 2018 beauftragt, die Umplanung und das Planänderungsverfahren einzuleiten. Ziel ist es, die Umplanung und Planfeststellung bis Ende des Jahres 2018 fertigzustellen. Dies ist ein ehrgeiziger Zeitplan. Voraussetzung hierfür ist, dass alle Beteiligten Hand in Hand arbeiten. Bei einer Einreichung des GVFG-Änderungsantrags noch vor der Bewilligung werden auch die zusätzlichen förderfähigen Kosten mit einem Fördersatz in Höhe von 80 % bezuschusst. Sollte der Änderungsantrag nach der Bewilligung eingereicht werden, können die zusätzlichen förderfähigen Kosten nur noch mit 60 % bezuschusst werden.

2. Aktualisierung Nutzen-Kosten-Untersuchung auf Verfahrensanleitung 2016

Die Standardisierte Bewertung ist ein Verfahren, das seit über 35 Jahren die Förderwürdigkeit von Investitionsvorhaben überprüft und nachweist. Das Bewertungsverfahren wird seit seiner Einführung in regelmäßigen Abständen aktualisiert.

Nach Abstimmung mit den Zuwendungsgebern Bund und Land wurde die Standardisierte Bewertung für Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb nach den Regeln der Verfahrensanleitung 2016 fortgeschrieben. Dabei ergab sich eine Verbesserung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) von 1,22 auf 1,26, wodurch sich ein größerer Puffer bei gegebenenfalls anfallenden Kostensteigerungen ergibt. Weiterer Vorteil der Fortschreibung ist die Kompatibilität der Bewertungssystematik von Modul 1 mit der Bewertung weiterer Module. Der positive NKI kann so bei weiteren Modulen, die zwingend nach der Verfahrensanleitung 2016 zu bewerten sind, fortgeschrieben werden.

Im Mai wird es zur aktualisierten Kosten-Nutzen-Untersuchung ein Abstimmungsgespräch mit den Zuwendungsgebern geben.

3. Betriebsleistungen Modul 1

Das Land hat signalisiert, dass es grundsätzlich bereit ist, Verkehrsleistungen für Modul 1 in begrenztem Umfang zu bestellen. Der Umfang der Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird vom Land im Rahmen des Zielkonzepts 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg in Abhängigkeit der jeweiligen Fahrgastzahlen finanziert. Ab 2022, so die Aussage des Verkehrsministeriums, ist eine Finanzierung vonseiten des Landes zu 75 % und ab 2025 zu 100 % möglich.

Für die Finanzierung eines Stundentakts von 06:00 Uhr bis 24:00 Uhr mit 8 Verstärkerfahrtenpaaren zu den Hauptverkehrszeiten auf der Ermstalbahn wären grundsätzlich 5.000 Fahrgäste am Tag oder auf kurzen Distanzen mindestens 2.500 Fahrgäste am Tag notwendig. Bleibt die Zahl der genannten Fahrgäste darunter, so wird nur ein Stundentakt finanziert. Darüber hinausgehende Betriebsleistungen sind, soweit gewünscht, durch die kommunale Seite zu finanzieren.

Die Fahrgastzahlen befinden sich derzeit noch in der Auswertung. Ein Gesprächstermin mit dem Land zum Umfang der Betriebsleistungen ist derzeit in der Abstimmung.

4. Gründung einer Projektgesellschaft

Der Projektfortschritt und die dadurch immer komplexeren Steuerungsaufgaben erfordern eine einheitliche Steuerung aller Module und einen Ansprechpartner für das Gesamtprojekt. Dies wird ebenfalls von den Fördermittelgebern gefordert. Anfang März wurde daher in einem Verwaltungsspitzentermin der Projektpartner beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die unter Federführung des Regionalverbands Neckar-Alb, Herrn Dr. Seidenmann, und der ENAG, Herrn Strähle, eine Projektgesellschaft entwickelt und in diesem Rahmen auch steuerliche und rechtliche Aspekte prüft.

Der Arbeitsgruppe wurden folgende Prämissen und Ziele mit auf den Weg gegeben:

- Einheitliche Steuerung für das Gesamtprojekt
- Kein Aufbau von Doppelstrukturen
- Klare Definition von Schnittstellen zwischen kommunalen Partnern, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Projektgesellschaft
- Rasche Handlungsfähigkeit der Projektgesellschaft
- Koordinierung und Ausgestaltung der Module im Sinne des Gesamtkonzepts
- Flexibilität innerhalb der Module, z. B. durch freie Wahl der Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Übertragungsmöglichkeit von weiteren kommunalen Aufgaben an die Projektgesellschaft und Finanzierung der dadurch entstehenden Zusatzkosten
- Gesellschaftsvertrag stellt sicher, dass grundsätzliche Entscheidungen von kommunaler Seite getroffen werden

Ziel ist, dass die Gremien der 6 Projektpartner im 2. Halbjahr 2018 über die Gründung der Projektgesellschaft entscheiden.