



**Bericht über den aktuellen Stand in Sachen Standardisierter Bewertung für eine Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Mitteilungsvorlage**

Beschlussvorschlag:

Kein Beschluss vorgesehen.

Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

--

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Zur Klärung der Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit einer Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird derzeit eine Standardisierte Bewertung durch die PTV AG, Karlsruhe erstellt. Auch wenn die Abstimmung der Standardisierten Bewertung mit Bund und Land noch andauert wird die PTV AG den aktuellen Stand der Untersuchung in der Sitzung des Kreistags vorstellen. Dies gilt auch für die Gremien der Landkreise Tübingen, des Zollernalbkreises, der Städte Reutlingen und Tübingen sowie des Regionalverbands Neckar-Alb.

II. Ausführliche Sachdarstellung

Ausgangspunkt des Projektes einer Regional-Stadtbahn Neckar-Alb war eine Machbarkeitsstudie, die mit KT-Drucksache Nr. VI-735 dem Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz in seiner Sitzung am 18.02.2004 vorgestellt wurde. Sie beurteilte die Rahmenbedingungen des Projekts grundsätzlich positiv.

Anschließend fanden sich die Landkreise Reutlingen und Tübingen, der Zollernalbkreis, die Städte Reutlingen und Tübingen sowie der Regionalverband Neckar-Alb zu einer Planungsgemeinschaft zusammen. Die Federführung übernahm der Landkreis Reutlingen. Im Anschluss an ein EU-weites Vergabeverfahren (KT-Drucksache Nr. VII-0506/1) wurde die PTV Planung Transport Verkehr AG zusammen mit der TTK Transport Technologie Consult Karlsruhe GmbH und der DB International GmbH im Herbst 2008 von der Planungsgemeinschaft mit der Erstellung einer „Standardisierten Bewertung für Verkehrsinvestitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)“ zur Untersuchung der Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit des Projekts beauftragt. Untersucht werden sollten die Teilnetze Reutlingen – Echaztal – Engstingen mit Ermstalbahn, Querspange Reutlingen – Gomaringen bis zur Zollernbahn, Innenstadtstrecke Tübingen mit Ammertal- und Neckartalbahn, Zollernbahn Tübingen – Ebingen – Onstmettingen und ihr Zusammenwirken als Gesamtnetz.

Die Standardisierte Bewertung ist ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten. Mit ihr verfolgt der Bund und die Länder das Ziel, die Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz öffentlicher Investitionsmittel nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) zu vereinheitlichen. Wichtige Voraussetzung für die Vergleichbarkeit der Ergebnisse von Nutzen-Kosten-Untersuchungen ist die Anwendung eines einheitlichen Bewertungsverfahrens. Um diese Vergleichbarkeit zu erreichen, erfolgt eine weitgehende Standardisierung, die bereits bei der Ermittlung der Beurteilungsgrundlagen ansetzt. Die Standardisierte Bewertung dient dazu, die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des betreffenden Investitionsvorhabens und damit die Förderwürdigkeit durch öffentliche Zuwendungsgeber nachzuweisen und dem Antragsteller die ihn betreffenden finanziellen Auswirkungen in Form einer Folgekostenrechnung aufzuzeigen.

Dabei werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen, sondern auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen des Vorhabens in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse dargestellt.

Das Bewertungsverfahren basiert auf dem Vergleich des sogenannten „Ohnefall“ (wie entwickelt sich das bisherige Verkehrssystem ohne das Investitionsvorhaben Regional-Stadtbahn) und des „Mitfalls“ (Weiterentwicklung mit dem Investitionsvorhaben). Dabei ist der Ohnefall aus dem Istzustand unter Berücksichtigung der bis zum Planungshorizont voraussehbaren Änderungen hinsichtlich des Verkehrsangebotes (Netz und Bedienung) und der Verkehrsnachfrage abzuleiten. Die Prognose der Verkehrsnachfrage, sowohl für den Ohnefall wie auch für den Mitfall, erfolgt nach einem vorgeschriebenen standardisierten Prognoseverfahren. Aus Gründen der Vergleichbarkeit sind Kosten- und Preisangaben auf einen Stand des Jahres 2006 umzurechnen. Bewertet werden die Unterschiede zwischen Mit- und Ohnefall im Hinblick auf z. B. Gesamtkosten und Reisezeitgewinn im öffentlichen Verkehr oder Betriebskosten, Unfallschäden und Emissionen im Individualverkehr. Schließlich wird den auf der Nutzenseite monetarisierten Komponenten auf der Kostenseite der Kapitaldienst für das Vorhaben gegenübergestellt und so ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) ermittelt. Nur Projekte mit einem NKI größer als 1 (d. h. die Nutzen sind größer als die Kosten) kommen für eine Förderung in Betracht.

Vertreter der Planungsgemeinschaft begleiteten mit Unterstützung von Bus- und Bahnunternehmen aus der Region den Untersuchungsprozess. In drei Abstimmungsgesprächen wurden die Datengrundlagen sowie die Betriebs- und Infrastrukturkonzepte mit Vertretern von Bund und Land erörtert. Der aktuelle Untersuchungsstand der Standardisierten Bewertung und der weitere Fortgang des Verfahrens werden von der PTV AG in der Sitzung des Kreis-tags vorgestellt.