



**Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Weiteres Vorgehen zu Modul 1 und Gesamtprojekt**

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Regelungen für die Realisierung - insbesondere für Ausschreibungs- und Ausführungsplanung, Grunderwerb und Bau - des Ausbaus der Ermstalbahn einschließlich der Haltepunkte an der DB-Strecke zwischen Metzingen und Reutlingen mit der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) abzuschließen.
2. Die Kosten für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung belaufen sich auf insgesamt rund 4 Mio. EUR netto (vergleiche Anlage 1). Die anteiligen Kosten für den Bau belaufen sich für die kommunale Seite auf insgesamt rund 7,7 Mio. EUR netto (vergleiche Anlage 2). Der Landkreis beteiligt sich mit rund 5,01 Mio. EUR an diesen Kosten. Im Haushaltsjahr 2019 werden dafür Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 0,7 Mio. EUR eingeplant. In der mittelfristigen Finanzplanung entfallen auf das Jahr 2020 1,2 Mio. EUR, auf das Jahr 2021 2,09 Mio. EUR und auf das Jahr 2022 0,8 Mio. EUR.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/Gesamtinvestition: Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - Modul 1 Folgejahre 2018 ff.: 11.726.062 EUR netto Planungsphase III: Ausschreibungs- und Ausführungsplanung und Investitionen - Anteil im Landkreis Teilhaushalt 7 - Produktgruppe 54.70	Anteil Landkreis gerundet: 5.010.000 EUR Haushaltsjahr 2018: 220.000 EUR Haushaltsjahr 2019: 700.000 EUR Haushaltsjahr 2020: 1.200.000 EUR Haushaltsjahr 2021: 2.090.000 EUR Haushaltsjahr 2022: 800.000 EUR
	Die Beträge sind in den Haushaltsplan 2019 und in die mittelfristige Finanzplanung 2020 - 2022 (Finanzplan und Investitionsprogramm) aufzunehmen.

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Die Prüfung des GVFG-Antrages für Modul 1 durch das Land ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Die Abzüge liegen im Rahmen der prognostizierten 5 % nicht zuwendungsfähiger Kosten. Das Land hat den Finanzierungsantrag zwischenzeitlich an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weitergeleitet. Die voraussichtliche Bearbeitungszeit beim Bund beträgt aus heutiger Sicht zwischen 3 und 6 Monate.

Die ENAG will noch vor der Sommerpause die Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns beantragen. Voraussetzung dafür sind Verträge zwischen der ENAG, dem Landkreis sowie den Anliegerkommunen Reutlingen, Metzingen, Dettingen und Bad Urach über die

Bezuschussung der nicht durch Zuschüsse gedeckten Kosten für die erforderlichen Maßnahmen: Das sind insbesondere die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung, der Grunderwerb und Bau für den Ausbau der Ermstalbahn einschließlich der Realisierung weiterer Haltepunkte an der DB-Strecke zwischen Metzingen und Reutlingen. Diese Verträge werden derzeit zwischen ENAG, Gemeinden und Landkreis abgestimmt.

Die Verwaltung hat mit der ENAG die Kosten auf Basis des GVFG-Antrages vom Mai 2017 in der Fassung vom April 2018 aufgearbeitet. Die Kosten für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung belaufen sich auf insgesamt rund 4 Mio. EUR netto. Die anteiligen Kosten für den Bau belaufen sich für die kommunale Seite auf insgesamt rund 7,7 Mio. EUR netto.

Der Landkreis und die Anliegerkommunen haben sich auf einen Kostenschlüssel verständigt. Dieser Schlüssel wird auch der Kostenaufteilung für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung sowie den Bau zugrunde gelegt. Danach beteiligt sich der Landkreis mit rund 5,01 Mio. EUR an diesen Kosten.

Die 6 Partner des RSB-Gesamtprojektes sind sich darin einig, dass die standardisierte Bewertung für das Gesamtprojekt und seine Teilbereiche als wichtige Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen rasch aktualisiert werden muss. Deshalb wurde der PTV im Verwaltungsspitzen Termin am 04.06.2018 der Auftrag erteilt, die dafür erforderlichen Fortschreibungen so schnell wie möglich zu erarbeiten.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Aktueller Sachstand GVFG-Finanzierungsantrag Modul 1

Die ENAG hat den GVFG-Antrag Ende Mai 2017 beim Land eingereicht. Die Prüfung dieses Antrags durch das Land ist abgeschlossen. Die Abzüge liegen im Rahmen der prognostizierten 5 % nicht zuwendungsfähiger Kosten. Das Land hat den Finanzierungsantrag zwischenzeitlich an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) weitergeleitet. Das BMVI wird eine eigenständige fachtechnische Prüfung des Förderantrags vornehmen, sodass sich die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten gegenüber dem Prüfergebnis des Landes noch verändern kann.

Nach den Erfahrungen des Landes in den letzten Jahren hat sich die sorgfältige Prüfung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) sowohl in zeitlicher als auch inhaltlicher Hinsicht sehr positiv auf das Verfahren beim Bund ausgewirkt. Die voraussichtliche Bearbeitungszeit beim Bund beträgt zwischen 3 und 6 Monate.

2. Antrag auf Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns (Unbedenklichkeitserklärung) sowie Kostenaufteilung für Ausschreibungs- und Ausführungsplanung und Bau

Die ENAG wird - wie in der KT-Drucksache Nr. IX-0504 vom 13.04.2018 dargestellt - noch vor der Sommerpause die Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns (Unbedenklichkeitserklärung) beantragen, um förderunschädlich mit der Ausschreibung der Ausschreibungs- und Ausführungsplanung starten zu können.

Voraussetzung für dieses Vorgehen sind Verträge zwischen der ENAG und dem Landkreis sowie den Städten und Gemeinden Reutlingen, Metzingen, Dettingen und Bad Urach über die Zuschussung der nicht durch Zuschüsse gedeckten Kosten für die erforderlichen Maßnahmen: Das sind insbesondere die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung, der Grunderwerb und Bau für den Ausbau der Ermstalbahn einschließlich der Realisierung weiterer Haltepunkte an der DB-Strecke zwischen Metzingen und Reutlingen. Diese Verträge werden derzeit zwischen ENAG, Gemeinden und Landkreis erarbeitet und abgestimmt.

Die Verträge gehen davon aus, dass die baulichen Investitionen mit bis zu 80 % von Bund und Land bezuschusst werden. Für den Fall, dass der Bewilligungsbescheid - wider Erwarten - von dieser Förderhöhe in wesentlichem Umfang abweichen sollte, werden die Verträge eine Ausstiegsklausel für noch nicht beauftragte Leistungen enthalten.

Die Verwaltung hat mit der ENAG die Kosten auf Basis des GVFG-Antrages vom Mai 2017 in der Fassung vom April 2018 aufgearbeitet. Die Kosten für die Planungen der Phase III (Ausschreibungs- und Ausführungsplanung) und Bau sehen danach wie folgt aus:

Kostenaufstellung Modul 1 Phase III - Planung und Invest:

Kosten Projekt	PFA 2	PFA 1	PFA 5	Summe	Summe
Planungsstand 04/2018, Kostenstand 2016	Reutlingen ETB	Reutlingen NAB Bf. Metzlingen	Reutlingen NAB Hp Reutlingen	Reutlingen NAB	Reutlingen
Baukosten (lt. GVFG-Antrag 2017; in der Fassung 04/2018)	17.762.150	5.369.253	9.093.855	14.463.108	32.225.258
Kosten lt. KT-Drucksache Nr. IX-0293/3 in Mio. EUR	17,90			12,20	30,10
	17%	24%	24%		
Planungskosten (gesamt) in Mio. EUR	3,0	1,3	2,2	3,5	6,5
Planungskosten (Phase I + II) in Mio. EUR	1,3	0,0	1,2	1,2	2,5
Planungskosten (Phase III) in Mio. EUR	1,7	1,3	1,0	2,3	4,0
Kosten lt. KT-Drucksache Nr. IX-0293/3 in Mio. EUR	1,4	0,8	0,8	1,6	3,0

In der KT-Drucksache Nr. IX-0293/3 vom 08.12.2016 wurde noch von Planungskosten (Phase III) für die Ermstalbahn und die DB-Haltepunkte im Landkreis Reutlingen in Höhe von 3 Mio. EUR ausgegangen. Hauptgrund der Steigerung der Planungskosten um knapp 1 Mio. EUR ist, dass die Planungskosten seit 2013 nicht fortgeschrieben wurden. In den Planungskosten sind die Kosten für Bauleitung und Bauüberwachung enthalten.

Die Baukosten liegen um 2,1 Mio. EUR höher als in der KT-Drucksache Nr. IX-0293/3 angegeben. Hauptgrund dafür sind Mehrausgaben für die Leit- und Sicherungstechnik, um den Fahrplan sicherstellen zu können.

Der Landkreis und die Anliegerkommunen Reutlingen, Metzingen, Dettingen und Bad Urach haben sich bereits für die Vorplanung und die Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf folgenden Kostenschlüssel verständigt: Der Landkreis übernimmt 40 % der Kosten der Ermstalbahn einschließlich der Kosten für die Maßnahmen im Bereich des Bahnhofes Metzingen; Metzingen, Dettingen und Bad Urach tragen je 20 % dieser Kosten. Für die Haltepunkte Storlach und Bösmannsacker tragen der Landkreis und die Stadt Reutlingen die Kosten je zur Hälfte.

Dieser Kostenschlüssel hat sich bewährt und wird daher auch der Kostenaufteilung für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung sowie den Bau zugrunde gelegt.

Der kommunale Anteil an den Investitionskosten errechnet sich aus 20 % der förderfähigen Kosten zuzüglich 5 % nicht förderfähiger Kosten aus den Gesamtkosten.

Danach ergibt sich folgende Kostenaufteilung für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung (Phase III) und den Bau:

Planungsstand 04/2018, Kostenstand 2016:

	Kommunaler Anteil an den Planungskosten	Kommunaler Anteil an den Investitionskosten	Summe Planung und Invest	Kosten lt. KT-Drucksache Nr. IX-0293/3 vom 08.12.2016
Landkreis Reutlingen	1.695.100 EUR	3.311.878 EUR	5.006.978 EUR	4.295.000 EUR
Stadt Reutlingen	491.500 EUR	1.091.263 EUR	1.582.763 EUR	1.025.000 EUR
Stadt Metzingen	601.800 EUR	1.110.307 EUR	1.712.107 EUR	1.635.000 EUR
Stadt Bad Urach	601.800 EUR	1.110.307 EUR	1.712.107 EUR	1.635.000 EUR
Gemeinde Dettingen	601.800 EUR	1.110.307 EUR	1.712.107 EUR	1.635.000 EUR
Summen	3.992.000 EUR	7.734.062 EUR	11.726.062 EUR	10.225.000 EUR

Die nähere Aufteilung der Kosten ergibt sich aus den Anlagen 1 und 2.

3. Weiteres Vorgehen in Sachen RSB-Gesamtprojekt

Der Bund hat im vergangenen Jahr gebeten, den weiteren Projektverlauf und Projektzusammenhang für das RSB-Gesamtprojekt darzustellen. Darin sollten insbesondere die Zeitpläne für weitere Teilbereiche aufgezeigt werden. Die 6 Partner des Gesamtprojekts haben sich daraufhin auf den in Anlage 3 beigefügten Realisierungszeitplan für das Gesamtprojekt verständigt. Dieser Zeitplan wurde dem Bund im letzten Abstimmungsgespräch Mitte Mai vorgestellt und stieß auf Akzeptanz.

Die 6 Partner des RSB-Gesamtprojektes sind sich darin einig, dass die standardisierte Bewertung für das Gesamtprojekt und seine Teilbereiche als wichtige Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen rasch aktualisiert werden muss. Dafür müssen die Betriebskonzepte für Schiene und Bus fortgeschrieben und die Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Gesamtprojekt auf die Verfahrensanleitung 2016 und den Prognosehorizont 2030 aktualisiert werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Machbarkeitsstudie für die RSB-Strecke Reutlingen - Pfullingen - Lichtenstein - Engstingen in Abstimmung mit den Gemeinden auf einen aktuellen Stand gebracht.

Ambitioniertes Ziel ist, dass im Frühjahr 2019 entschieden werden kann, ob ein Rahmenantrag für das Gesamtprojekt beim Bund eingereicht wird oder ob ggf. modular vorgegangen wird. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde der PTV bereits im Verwaltungsspitzentermin am 04.06.2018 der Auftrag erteilt, die dafür erforderlichen Fortschreibungen so schnell wie möglich zu erarbeiten.

4. Entwicklung Lastenheft für Zwei-System-Fahrzeuge

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen findet derzeit unter Beteiligung der ENAG, Herrn Strähle, die Entwicklung eines Lastenheftes für Zwei-System-Fahrzeuge statt. Zwei-System-Fahrzeuge können sowohl auf Eisenbahn- wie auch auf Stadtbahnstrecken verkehren. Durch die gemeinsame Entwicklung und ggf. spätere gemeinsame Beschaffung können aufgrund von höheren Stückzahlen die Kosten für die Entwicklung und das Fahrzeug verringert werden. Weiteres Ziel ist, durch ein einheitliches Baukastensystem, angepasst auf die jeweiligen Eigenheiten eines Projekts, eine einheitliche Ersatzteilhaltung und größeres Know-how auch in Bezug auf Wartung und Reparatur der Fahrzeuge zu generieren. Durch einen größeren Pool an Fahrzeugen besteht später auch die Möglichkeit, Fahrzeuge bei Betriebsstörungen gegenseitig auszuleihen. Die Verwaltung wird den Kreistag über den weiteren Projektfortschritt auf dem Laufenden halten.

5. Elektrifizierungskonzept des Landes

Herr Minister Hermann stellte Anfang Mai 2018 die Pläne des Verkehrsministeriums für ein landesweites Elektrifizierungskonzept der Schienenstrecken in Baden-Württemberg vor. Die nicht elektrifizierten Strecken im Land wurden dabei in 3 Kategorien eingeteilt. Die Elektrifizierungsprojekte der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurden insgesamt in die als Erstes zu realisierende Kategorie 1 des Schienen-Elektrifizierungskonzepts des Landes eingestuft.

Hintergrund dieses Konzepts ist das im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigte Sofortprogramm zur Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur, wofür das Land entsprechende Vorbereitungen treffen will. Details des Bundesprogramms wie die konkreten Fördermodalitäten - insbesondere der Umfang der Finanzierungsbeteiligung des Bundes - sind noch nicht bekannt.

Die Region Neckar-Alb unterstützt diese Einstufung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in die Kategorie 1 des Schienen-Elektrifizierungskonzepts und hat dies in einer Stellungnahme an das Verkehrsministerium unterstrichen. Diese Stellungnahme ist dieser KT-Drucksache als Anlage 4 beigefügt.