



**Regional-Stadtbahn Neckar-Alb;
Weiteres Vorgehen zu Modul 1 - Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg zur
Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Ermstalbahn**

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis schließt mit dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, eine Vereinbarung gemäß der nichtöffentlichen Anlage 1 der KT-Drucksache Nr. IX-0612 über die Beteiligung des Landkreises an der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Ermstalbahn für die Zeit ab der Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - Modul 1 im Dezember 2022 ab.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Die Aufwendungen werden ab 2022 ff. im Rahmen der Haushaltsplanung eingestellt.

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Seit der Wiederinbetriebnahme der Ermstalbahn im Jahr 1999 beteiligen sich die Städte Bad Urach und Metzingen, die Gemeinde Dettingen und der Landkreis Reutlingen an den Kosten der ENAG für den laufenden Streckenunterhalt der Ermstalbahn. Darüber hinaus erfolgt keine Beteiligung an den Kosten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Der Verkehr wird bisher von der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) eigenwirtschaftlich erbracht.

Mit Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - Modul 1 wird eine neue Finanzierung der Kosten des SPNV erforderlich. Die Verwaltung befindet sich daher seit vergangem Jahr mit dem Land Baden-Württemberg, dem Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) und der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) in einem intensiven Gesprächsprozess über den Umfang der Beteiligung des Landes an der Finanzierung des SPNV auf der künftigen Strecke der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - Modul 1. Nach intensiven Verhandlungen erklärte sich das Land bereit, die Aufgabenträgerschaft für den Abschnitt Metzingen - Bad Urach (Ermstalbahn) anzuerkennen und den Verkehr entsprechend des Zielkonzeptes 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 zu 75 % und ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 zu 100 % zu finanzieren. Alle zusätzlichen, über dem Zielkonzept 2025 liegenden Fahrten sind, soweit gewünscht, vom Landkreis zu finanzieren. Das Land hat sich auch bereit erklärt, den Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten nicht nur bis Dettingen-Gsaidt, sondern bis Bad Urach Bahnhof zu fi-

nanzieren. Der Landkreis trägt für die ersten 3 Jahre das Risiko ausfallender Mittel nach § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Das Land startet Anfang 2019 das europaweite Vergabeverfahren für die SPNV-Leistungen.

Die Verwaltung schlägt vor, dass der Landkreis mit dem Land Baden-Württemberg eine Vereinbarung gemäß nichtöffentlicher Anlage 1 der KT-Drucksache Nr. IX-0612 über die Finanzierung des SPNV auf der Ermstalbahn ab der Inbetriebnahme von Modul 1, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022, abschließt.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Ausgangslage

Seit der Wiederinbetriebnahme der Ermstalbahn am 01.08.1999 beteiligen sich die Städte Bad Urach und Metzingen, die Gemeinde Dettingen und der Landkreis Reutlingen an den Kosten der ENAG für den laufenden Streckenunterhalt der Ermstalbahn. Der Zuschuss für den laufenden Streckenunterhalt endet zum 30.06.2020 (vgl. KT-Drucksache Nr. IX-0267). Für die Zeit bis zur Inbetriebnahme von Modul 1 ist für die Erbringung der Verkehrsleistungen ein Interimskonzept zu entwickeln.

Die Verwaltung befindet sich gemeinsam mit dem ZÖA und der ENAG seit vergangem Jahr mit dem Land Baden-Württemberg in einem guten und intensiven Gesprächsprozess über das Vergabeverfahren und den Umfang der Beteiligung des Landes an der Finanzierung des SPNV auf der künftigen Strecke der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Modul 1 - Ermstalbahn, Neckartalbahn von Metzingen bis Tübingen und Ammertalbahn - (vgl. KT-Drucksache Nr. IX-0504).

Das Land erklärte sich dankenswerterweise bereit, die Aufgabenträgerschaft für die Strecke der Ermstalbahn zu übernehmen. Dadurch gelang es, das Land in die Finanzierung der Verkehrsleistungen für die Ermstalbahn einzubinden.

Das Land hat sich auch bereit erklärt, den Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten nicht nur bis Dettingen-Gsaidt, sondern bis Bad Urach Bahnhof zu finanzieren. Die Überlegung des Landes, dass der Landkreis ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gründen und damit selbst Eisenbahnverkehrsunternehmer werden solle, konnte durch einen Kompromiss ausgeräumt werden: Das Land sieht nun davon ab, dass der Landkreis die Rolle eines EVU übernimmt; im Gegenzug übernimmt der Landkreis für die ersten 3 Betriebsjahre das Risiko eines möglichen Ausfalls der §-6a-AEG-Mittel.

2. Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Ermstalbahn ab der Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - Modul 1

Das Land vergibt den Verkehr auf der Ermstalbahn als Aufgabenträger in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren. Die Finanzierung der SPNV-Leistungen durch das Land erfolgt im Rahmen des Zielkonzeptes 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg in Abhängigkeit der Fahrgastzahlen auf dem jeweiligen Streckenabschnitt. Ab Inbetriebnahme von Modul 1 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 übernimmt das Land die SPNV-Leistungen des Zielkonzeptes zu 75 % und ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 entsprechend dem Umfang des Zielkonzeptes vollständig.

Das Zielkonzept 2025 definiert den vom Land zu finanzierenden Verkehr anhand der aktuellen Fahrgastzahlen und umfasst folgende Standards:

- bis 5.000 Fahrgäste täglich → Stundentakt

- ab 2.500 Fahrgäste ergänzend täglich auf kurzen Distanzen Montag bis Freitag in Hauptverkehrszeiten 8 weitere Zugpaare → Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten

Alle zusätzlichen, über dem Landesstandard liegenden Fahrten sind, soweit gewünscht, vom Landkreis zu finanzieren.

Die Anzahl von täglich 2.500 Fahrgästen wird derzeit nur von Metzingen bis Dettingen-Gsaidt erreicht, nicht bis nach Bad Urach. Das hieße, dass das Land den Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten nur bis nach Dettingen-Gsaidt finanzieren würde. In den Verhandlungen hat sich das Land jedoch dankenswerterweise bereit erklärt, für einen Übergangszeitraum von 3 Jahren den Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten bis nach Bad Urach zu finanzieren. Sofern danach die Fahrgastzahl von 2.500 für diesen Abschnitt erreicht wird, übernimmt das Land die Finanzierung dauerhaft.

Das Land finanziert daher dem Grunde nach 27 Fahrtenpaare an Werktagen außer Samstag und 17 Fahrtenpaare an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen.

Mit Inbetriebnahme von Modul 1 ist an Werktagen außer Samstag in der Zeit von ca. 05:00 Uhr bis ca. 23:00 Uhr ein Stundentakt mit einer Verdichtung zum Halbstundentakt in der Zeit von ca. 06:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr, an Samstagen ein Stundentakt in der Zeit von ca. 05:20 Uhr bis ca. 23:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ein Stundentakt in der Zeit von ca. 08:00 Uhr bis ca. 23:00 Uhr vorgesehen. Das bedeutet, an Werktagen außer Samstag werden 34 Fahrtenpaare verkehren, an Samstagen 19 Fahrtenpaare und an Sonn- und Feiertagen 17 Fahrtenpaare. Damit obliegt dem Landkreis die Finanzierung von 7 zusätzlichen Fahrtenpaaren an Werktagen außer Samstag und von 2 zusätzlichen Fahrtenpaaren am Samstag. Die Verstärkung des Verkehrsangebots in den o. g. Zeiträumen ist aus verkehrlicher Sicht sinnvoll, um ein attraktives, nachhaltiges Verkehrsangebot zu schaffen. Insbesondere durch den durchgängigen Halbstundentakt an Werktagen außer Samstag ergibt sich ein deutlicher Mehrwert für die Fahrgäste.

Beginn und Ende der künftigen Bedienzeiten entsprechen ungefähr dem Beginn und Ende der bisherigen Bedienzeiten der Ermstalbahn bzw. der Buslinie 7640. Davon ausgenommen ist die bisherige 1. Fahrt der Linie 7640 am Samstag ab Bad Urach um 04:20 Uhr und ab Metzingen um 05:00 Uhr. Hier waren bei der Fahrgastzählung lediglich 2 Fahrgäste im Bus, sodass die bisher geringe Nachfrage vorerst kein weiteres Fahrtenpaar der Schiene rechtfertigt. Die Einrichtung eines Anmeldeverkehrs als Ersatz für die bisherige erste Fahrt wird zu gegebener Zeit geprüft. Details zum künftigen Fahrplan ergeben sich aus der nichtöffentlichen Anlage 2 der KT-Drucksache Nr. IX-0612.

Sollte sich nach Inbetriebnahme zeigen, dass weitere Fahrtenpaare auf der Ermstalbahn erforderlich werden, können Zubestellungen vorgenommen werden. Abbestellungen sind möglich, sollte sich zeigen, dass einzelne Fahrten nicht in Anspruch genommen werden.

Die Verwaltung hat die voraussichtlichen Kosten und Erlöse zusammen mit der NVBW und der ENAG so solide wie möglich abgeschätzt, Details ergeben sich aus der nichtöffentlichen KT-Drucksache Nr. IX-0612.

- 2.1 Stufe 1 der Finanzierung umfasst die SPNV-Leistungen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024.

Wie bereits dargestellt, übernimmt das Land für die Zeit bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 die SPNV-Leistungen des Zielkonzeptes 2025 zu einem Umfang von 75 %, der Landkreis trägt hieran 25 % der Kosten.

Das heißt konkret, der Landkreis beteiligt sich an 27 Fahrtenpaaren zu 25 %; 7 zusätzliche Fahrtenpaare an Werktagen außer Samstag und 2 zusätzliche Fahrtenpaare am Samstagmorgen gehen vollständig zulasten des Landkreises. Außerdem ist das Risiko des Ausfalls der §-6a-AEG-Mittel abzusichern.

- 2.2 Stufe 2 der Finanzierung umfasst die SPNV-Leistungen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 entfällt die Beteiligung des Landkreises an den SPNV-Leistungen des Zielkonzeptes 2025. Das heißt, es sind vom Landkreis nur die zusätzlichen 7 Fahrtenpaare an Werktagen außer Samstag und 2 zusätzliche Fahrtenpaare am Samstagmorgen zu finanzieren. Außerdem ist nochmals für ein letztes Jahr das Risiko des Ausfalls der §-6a-AEG-Mittel abzusichern.

- 2.3 Stufe 3 der Finanzierung umfasst die SPNV-Leistungen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

Ab diesem Zeitpunkt verbleiben nur noch die 9 zusätzlichen Fahrtenpaare in der Finanzierung des Landkreises. Spätestens ab diesem Zeitpunkt finanziert der Landkreis ein deutlich verbessertes Verkehrsangebot - der bisherige Stundentakt wird an Werktagen außer Samstag in der Zeit von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr zum Halbstundentakt - mit voraussichtlich geringeren Aufwendungen.

- 2.4 Gesamtfinanzierung

Der Landkreis trägt die Aufwendungen für die SPNV-Leistungen entsprechend dem oben dargestellten Umfang. Die Aufwendungen für die Verkehrsleistungen des SPNV werden ab dem Jahr 2022 entsprechend der 3-stufigen Finanzierung in die Haushaltsplanungen aufgenommen. Ob und inwieweit sich die Städte Bad Urach und Metzingen sowie die Gemeinde Dettingen auch in Zukunft an der Finanzierung der Ermstalbahn beteiligen, wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu prüfen und vom Kreistag zu entscheiden sein.

Die Verwaltung schlägt vor, dass der Landkreis mit dem Land, vertreten durch das Verkehrsministerium, den Finanzierungsvertrag gemäß der nichtöffentlichen Anlage 1 der KT-Drucksache Nr. IX-0612 abschließt.

3. Vergabe der Verkehrsleistungen

Das Land startet Anfang 2019 das Vergabeverfahren für die SPNV-Leistungen mit einem Teilnahmewettbewerb für ein europaweites Verhandlungsverfahren für die Verkehrsdienstleistungen im SPNV im Netz 18 für die Strecken Tübingen - Herrenberg (Ammertal), Bad Urach - Metzingen (Ermstal), Metzingen - Tübingen. Die Betriebsaufnahme soll am 11.12.2022 erfolgen.

4. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird dem Kreistag über die Ergebnisse des jetzt anstehenden Vergabeverfahrens berichten. Ebenso wird die Verwaltung dem Kreistag über den Interimsbetrieb auf der Ermstalbahn für die Zeit vom 01.07.2020 bis zur Inbetriebnahme von Modul 1 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 berichten.