



öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Kreistag

Sitzung am 16.03.2020

TOP 5: Beteiligung an den Leistungsphasen 1 und 2 der Vorplanung des Landratsamts Sigmaringen für die Elektrifizierung der Zollernalbbahn zwischen Albstadt-Ebingen und Sigmaringen

A. Beschlussvorschlag:

Der Zollernalbkreis beteiligt sich zu den zwischen den Verwaltungen der Landkreise Sigmaringen und Zollernalbkreis ausgehandelten Bedingungen an den Vorplanungen für eine Elektrifizierung der Zollernalbbahn zwischen Albstadt-Ebingen und Sigmaringen (Leistungsphasen 1 und 2).

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel stehen im Rahmen des Haushaltsansatzes für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs zur Verfügung

C. Empfehlungsbeschluss des Ausschusses:

Aufgrund der Vorberatung in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 2.3.2020 wird dem Kreistag einstimmig empfohlen, wie oben zu beschließen.

Anlagen: Anlage 1_Schienen-Elektrifizierungskonzept
Anlage 2_Kostenaufstellung

öffentlich

Beteiligung an den Leistungsphasen 1 und 2 der Vorplanung des Landratsamts Sigmaringen für die Elektrifizierung der Zollernalbbahn zwischen Albstadt-Ebingen und Sigmaringen

1. Ausgangslage

Die Elektrifizierung der Schienenverbindung zwischen Albstadt und Sigmaringen war in der Vergangenheit häufiger Thema in der Region. Konkrete Ansätze gab es erstmals im Rahmen des Masterplans Elektrifizierung, den die Interessengemeinschaft „el naldo“ im Jahre 2012 aufstellte. Die damaligen Planungen sahen vor die Strecke zu elektrifizieren, sobald der Ausbau der Zollernalbbahn zwischen Tübingen und Ebingen gesichert ist.

Das Projekt geriet anschließend ins Hintertreffen, weil die Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalbkreis sich gemeinsam mit den Städten Tübingen und Reutlingen sowie dem Regionalverband Neckar Alb auf eine Umsetzung des Regionalstadtbahnprojekts Neckar Alb konzentrierten.

2018 legte das Land Baden-Württemberg ein Schienen-Elektrifizierungskonzept auf (vgl. Anlage 1) und erfasste die Strecke zwischen Albstadt und Sigmaringen als notwendigen Lückenschluss im vordringlichen Bedarf. Daraufhin hat der Landkreis Sigmaringen die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts wieder aufgegriffen.

Eigentümer der Zollernalbbahn zwischen Albstadt und Sigmaringen ist die Deutsche Bahn AG. Die Verantwortung für den Betrieb und die Instandhaltung des Schienennetzes obliegt der DB Netz AG, einer 100%igen Bahntochter.

Sowohl das Land als auch DB haben Mitte vergangenen Jahres ihre Unterstützung bei der Realisierung des Lückenschlusses zugesagt. Die DB möchte die Elektrifizierung durch eine eigene Planung unterstützen, was im Hinblick auf den späteren Ausbau von Nutzen sein kann. Aus diesem Grund hat der Landkreis Sigmaringen die DB Netz AG am 17.2.2020 mit der Vorplanung beauftragt.

Im Jahre 2011 wurde eine erste Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Elektrifizierung der gesamten Strecke der Zollernalbbahn erstellt. Dabei ergab sich für den Abschnitt zwischen Albstadt und Sigmaringen ein Nutzen-Kosten-Index (NKI) von 0,9. Damit lag die Strecke knapp unter der Förderwürdigkeit.

Angesichts der Veränderungen in den Grundlagen der standardisierten Bewertung ist sie nunmehr zu aktualisieren. Dies kann jedoch erst geschehen, wenn die Leistungsphasen 1 und 2 der Vorplanung abgeschlossen sind, da die in diesem Zusammenhang zu ermittelnden Baukosten Grundlage der Untersuchung sein werden.

Es ist unwahrscheinlich, dass sich der NKI im Vergleich zu 2011 nennenswert verbessern wird. Die Elektrifizierung der Strecke kommt daher voraussichtlich nur in Betracht, wenn hinsichtlich der Förderwürdigkeit des Projekts eine Gesamtbetrachtung der Zollernalbbahn zwischen Sigmaringen und Tübingen erfolgt. Nachdem der Abschnitt zwischen Ebingen und Tübingen bisher ein absoluter Nutzenbringer des Regionalstadtbahnprojekts ist (NKI 2012 1,87), könnte auch der Streckenabschnitt zwischen Ebingen und Sigmaringen im Rahmen

öffentlich

einer Gesamtbetrachtung davon profitieren und die Hürde für eine Förderfähigkeit nehmen. Aus diesem Grund strebt der Landkreis Sigmaringen eine Kooperation mit dem Regionalstadtbahnprojekt an, welche ausdrücklich auch vom Land gewünscht ist und unterstützt würde. Sollte es dazu kommen, müsste eine geeignete Organisationsform gefunden werden, die für das Regionalstadtbahnprojekt insgesamt unschädlich ist. Beispielgebend für eine solche Kooperation könnte die Zusammenarbeit des Schwarzwald Baar Kreises mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) beim Projekt Breisgau S-Bahn sein.

2. Finanzierung

Die reine Baukostenschätzung der DB Netz AG beläuft sich auf einen Betrag von rd. 127 Mio. Euro. Inklusive Planungskosten wird die Elektrifizierung der Strecke voraussichtlich rd. 160 Mio. Euro kosten. Die DB Netz AG bietet dem Landkreis Sigmaringen die Leistungsphase 1 zu einem Festpreis von 780.000 Euro an. Leistungsphase 2 wird mit etwa 3,98 Mio. Euro veranschlagt. **Beide Leistungsphasen zusammen ergeben somit einen Betrag von etwa 4,76 Mio. Euro.**

Bis dato waren für die Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrs-finanzierungsgesetz des Bundes (B-GVFG)

- ein räumlicher Bezug zu einem Verdichtungsraum,
- ein Kostenvolumen > 50 Mio. Euro und
- eine standardisierte Bewertung erforderlich, welche einen NKI > 1 nachweisen musste.

Waren diese Voraussetzungen gegeben, förderte der Bund eine Maßnahme mit 60% und das Land mit 20%. Den restlichen Anteil musste die kommunale Seite übernehmen.

Planungskosten (i.d.R. zusätzlich ca. 12-25% der Baukosten) waren nicht förderfähig und daher von den Kommunen zu tragen.

Am 30.1.2020 hat der Bundestag eine Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes verabschiedet. Danach werden die Finanzmittel des B-GVFG von bisher 332 Mio. Euro in diesem Jahr zunächst auf 665 Mio. Euro aufgestockt. Ab 2021 werden die Fördermittel auf 1 Mrd. Euro jährlich erhöht und ab 2025 auf 2 Mrd. Euro. Dieser Betrag wird zudem ab 2026 um jährlich 1,8% dynamisiert.

Der Bund wird Schieneninfrastrukturprojekte über das GVFG künftig mit 75% der Kosten fördern und die reine Elektrifizierung von Strecken sogar zu 90%.

Die Novelle des B-GVFG sieht darüber hinaus auch eine Ausweitung der Fördermöglichkeiten auf weitere Maßnahmen sowie eine Beteiligung des Bundes an Planungskosten vor.

Die Bundesregierung hat ferner in ihrem Koalitionsvertrag eine gesonderte Förderung der Elektrifizierung von Schienenstrecken verankert. Sollte dieses Vorhaben zur Umsetzung gelangen, könnte die Verbindung Albstadt-Sigmaringen evtl. auch davon profitieren.

öffentlich

Das Land hat bereits konkret zugesichert 25% der Planungskosten zu übernehmen.

Zusammenfassend betrachtet, dürften die Aussichten auf eine Realisierung solch bedeutender aber auch kostenintensiver Infrastrukturprojekte niemals besser gewesen sein, als zum gegenwärtigen Zeitpunkt.

3. Kostenverteilung zwischen den Landkreisen

Nachdem der Landkreis Sigmaringen bezüglich einer Kooperation bei der Elektrifizierung an uns herangetreten ist, haben die beiden Verwaltungen einen Kostenschlüssel untereinander abgestimmt. Dabei lag für uns auf der Hand, dass die Kostenteilung nicht ausschließlich streckenanteilig erfolgen kann, da wir auf dem Streckenabschnitt zwischen Albstadt und Sigmaringen deutlich mehr Nutzer aus dem Landkreis Sigmaringen vermuten, als aus dem Zollernalbkreis. Außerdem liegen die anspruchsvollen Ausbaubereiche ebenfalls außerhalb unseres Kreisgebietes.

Aus diesen Gründen haben wir uns mit dem Landkreis Sigmaringen auf einen Kostenschlüssel verständigt, welcher zunächst für die Leistungsphasen 1 und 2 der Vorplanungen gilt und folgendermaßen aussieht:

Die Aufteilung besteht gleich gewichtet aus einer streckenlängenabhängigen Komponente, die im Verhältnis 64% Landkreis Sigmaringen (17,397 km) und 36% Zollernalbkreis (9,795 km) ausfällt, und einem nutzenabhängigen Faktor, für den ein Verhältnis von 82,7% auf den Landkreis Sigmaringen und 17,3% auf den Zollernalbkreis vereinbart wurde. Eine tabellarische Darstellung ist in Anlage 2 beigefügt.

Dies ergäbe im Endeffekt eine Kostenverteilung von 73,3% für den Landkreis Sigmaringen und 26,7% für den Zollernalbkreis.

Die einzelnen Beträge wurden ermittelt, indem die Kosten für die jeweiligen Baumaßnahmen zunächst hälftig auf die Bereiche Streckenlänge und Nutzenabhängigkeit aufgeteilt wurden. Anschließend erfolgte innerhalb dieser beiden Bereiche eine Aufteilung der Beträge im vorgenannten Verhältnis (Streckenlänge 64 zu 36% und Nutzenabhängigkeit 82,7 zu 17,3%.

Abzüglich der zugesagten Landesförderung von 25 % würden schließlich auf den **Zollernalbkreis Kosten in Höhe von 952.423 Euro** und auf den Landkreis Sigmaringen in Höhe von 2.617.765 Euro entfallen.

Wir halten diese Aufteilung für angemessen und ausgewogen. Hervorzuheben ist insbesondere, dass der Landkreis Sigmaringen bereit war unserer Argumentation zu folgen und von einer rein streckenbezogenen Verteilung abzurücken, wie sie in anderen Projekten häufig zwischen den Partnern vereinbart wird.



öffentlich

4. Haushaltsmittel

Haushaltsmittel stehen im Rahmen des Ansatzes für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs zur Verfügung. Die hier eingestellten Mittel sind zwar in erster Linie für die Regionalstadtbahn Neckar Alb vorgesehenen (1.000.000 Euro für die Weiterentwicklung des Projekts zzgl. 2.000.000 Euro, für eine Beteiligung am Ausbau der Wendlinger Kurve), sie können jedoch auch für andere Maßnahmen verwendet werden, die einer Weiterentwicklung des Schienenverkehrs dienen. Insbesondere bei den eingestellten Mitteln für die Wendlinger Kurve handelt es sich vorerst lediglich um eine Risikoabsicherung. Die Landkreise Zollernalbkreis, Reutlingen und Tübingen haben zunächst eine Absichtserklärung abgegeben und zugesichert, sich am Ausbau der Wendlinger Kurve zu beteiligen, falls die Gelder des Bundes nicht ausreichen. Selbst wenn dieser Haftungsfall eintritt kann im Moment noch nicht beurteilt werden, ob und in welcher Höhe Zahlungen noch in diesem Jahr fällig werden. Wir gehen deshalb davon aus, dass im Haushaltsansatz ausreichend Mittel für die Kooperation mit dem Landkreis Sigmaringen vorhanden sind. Da die Vorplanungen für die Elektrifizierung der Strecke überdies zwei Jahre dauern werden, dürfte unser Finanzierungsanteil in diesem Jahr auch nicht in voller Höhe fällig werden.

5. Stellungnahme der Verwaltung

Aus Sicht der Verwaltung ist Verlängerung der Elektrifizierung der Zollernalbbahn Richtung Süden bis Sigmaringen unbedingt zu begrüßen. Der ansonsten entstehende Transportbruch wäre für die Fahrgäste ein großer und bleibender Nachteil und würde die Attraktivität einer Bahnreise deutlich schmälern.

Die Elektrifizierung des Streckenabschnittes zwischen Ebingen und Sigmaringen käme darüber hinaus auch Fahrgästen aus dem Bereich Straßberg/Winterlingen zugute. Durch einen weiteren Haltepunkt „Ebingen-Ost“ könnte die Elektrifizierung für den Zollernalbkreis zusätzlich aufgewertet werden. Wir haben den Landkreis Sigmaringen deshalb gebeten, die Umsetzbarkeit dieses Halts im Rahmen der Vorplanungen prüfen zu lassen.

Eine Kooperation mit dem Landkreis Sigmaringen hätte darüber hinaus den Effekt, dass ein weiterer Partner mit im Boot wäre, der an einer schnellen Elektrifizierung der Zollernalbbahn interessiert ist. Dadurch könnte der Ausbau der Strecke insgesamt mehr Aufmerksamkeit erlangen und evtl. zusätzlich beschleunigt werden.

Nachteile oder sogar eine Gefährdung für den Streckenausbau zwischen Albstadt und Tübingen werden nicht gesehen, da die Inbetriebnahme dieses Abschnitts immer Voraussetzung für den Fahrbetrieb Richtung Süden bleibt.