

öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Ausschuss für Umwelt und Technik

Sitzung am 09.03.2015

TOP 3: Alternative zum Ausbaustandard der Zollernalbbahn

A. Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel werden nicht benötigt (kostenneutral)

Anlagen:

öffentlich**Alternative zum Ausbaustandard der Zollernalbbahn**I. Vorbemerkung

Um für den Zollernalbkreis im Schienenverkehr eine Mobilitätssteigerung erreichen und auch nach Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ eine durchgängige und umstiegsfreie Verbindung bis nach Stuttgart möglich zu machen, bedarf es eines zumindest teilweisen zweispurigen Ausbaus der Zollernalbbahn und der Elektrifizierung.

Dies kann mit dem Stadtbahnprojekt, das zudem eine attraktive Naherschließung bieten soll, erreicht werden.

Für die Stadtbahnstrecke im Zollernalbkreis, die mit zusätzlichen Halten weitere Nutzerpotentiale erschließen kann, ergab die Nutzen-Kosten-Untersuchung einen sehr guten Index („Nutzenüberschuss“) von 1,87.

Das ist ein vergleichsweise sehr hoher = guter Wert. Für das Gesamtprojekt liegt unter Einbeziehung des hohen Wertes des Zollernalbkreises der Nutzen-Kosten-Index bei 1,37.

Die Vorplanung, die der Zollernalbkreis frühzeitig veranlasst hat, ist bezogen auf die Zollernalbbahn einschließlich Talgangstrecke für die Planungsphasen 1 und 2 abgeschlossen.

Weiteres hängt davon ab, wann welche Anschlussregelung zum laufenden GVFG-Förderprogramm, das 2019 ausläuft und in dem für die Regionalstadtbahn nur ein erstes Modul berücksichtigt werden konnte, getroffen wird. Von dieser Regelung wird es abhängen, wie sich Bund und Land finanziell an den Investitionen beteiligen werden.

Die Zollernalbbahn bietet sich im Rahmen des Gesamtprojektes aus betrieblicher Sicht und auch hinsichtlich des Planungsfortschritts als 2. Modul an.

II. SPD-Anfrage

Im Rahmen seiner Haushaltsrede hat Herr Fraktionsvorsitzender Haller MdL darum gebeten, für die Abwägung zwischen Stadtbahn und Schnellbahnvariante nachfolgende Fragestellungen aufzubereiten:

1. Vergleich der Fördermöglichkeiten und der Investitionskosten
2. Vergleich der Betriebskosten
3. Unterschied hinsichtlich der Finanzierung des betrieblichen Abmangels
4. Unterschiede im Betrieb

Die Punkte 1. bis 3. wurden direkt mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) besprochen und geklärt. Zu Punkt 4 wird der aktuelle technische und betriebliche Planungsstand nochmals kurz dargestellt.

öffentlich1. Vergleich der Fördermöglichkeiten und der Investitionskostena. Fördermöglichkeiten

Das MVI machte die klare Aussage, dass sich die Modelle hinsichtlich Fördermodus und Finanzierungsprogramm in keinsten Weise unterscheiden. In beiden Fällen ist die Abhängigkeit vom GVFG bzw. der zu treffenden Anschlussregelung gegeben.

Die Finanzierung wird daher nicht schneller erfolgen können. Vielmehr könnten gegenüber dem geplanten Ausbau im Rahmen des Stadtbahnprojektes Verzögerungen eintreten, da für die Regionalstadtbahn bereits ein Rahmenantrag vorliegt, die Maßnahme so auch mit dem Bund besprochen und als Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet sei.

Mit einem anderen Ansatz müsse man sich die bereits passierten Etappenziele von neuem erarbeiten.

Am Rande merken die Vertreter des MVI an, dass ein Umschwenken auf eine Schnellbahn für die Regionalstadtbahn zur Folge hätte, dass der NKI neu gerechnet werden müsste. Dies würde zwar für das Modul 1 (Ermstalbahn/Ammertalbahn) keine Rolle mehr spielen, jeder weitere Ausbauschritt des Gesamtprojektes wäre jedoch dadurch mit einem erheblichen Handicap versehen.

b. Vergleich der Investitionskosten

Grundsätzlich gesehen gibt es Investitionskostenunterschiede zwischen einer Stadtbahn und einer Schnellbahn (S-Bahn).

Konkret ist es aber so, dass im Stadtbahnprojekt aufgrund der langen Strecken und der vorhandenen Infrastruktur im Zollernalbkreis schon von Beginn an mit Vollbahnfahrzeugen geplant wurde. Reine Stadtbahnfahrzeuge sind in anderen Relationen und insbesondere dann in den Innenstädten von Tübingen und Reutlingen vorgesehen.

Im Zollernalbkreis ist man mit der vorhandenen Schienenstrecke gebunden, es stehen also keine Entscheidungen hinsichtlich dem Neubau von Schienenstrecken an. Nur bei solchen Entscheidungen könnte man ggf. zwischen verschiedenen Ausbauvarianten und zu beachtenden Regelwerken (hier: Unterschied zwischen den Anforderungen an eine Eisenbahnstrecke und denen an eine reine Straßenbahnstrecke) wählen.

Fahrzeuge und Streckenausbau unterscheiden sich bei den Vorgaben im Zollernalbkreis dann nicht mehr spürbar hinsichtlich der Investitionskosten.

Unterschiede könnten sich lediglich bezüglich des Standards und der Anzahl der neuen Haltepunkte ergeben. Einsparungen hier bedingen aber auch Einschränkungen beim Kreis potentieller Nutzer.

2. Vergleich der Betriebskosten

öffentlich

Da grundsätzlich das gleiche Sicherheits- und Leistungsregelwerk (TSI-Regelwerk) eingehalten werden muss, gibt es, wenn überhaupt, bezüglich der Zollernalbbahn nur geringe Unterschiede in den Betriebskosten. Ansonsten bleibt festzuhalten, dass ein reiner S-Bahn-Betrieb schon aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten eher teurer ist.

3. Unterschied hinsichtlich der Finanzierung des betrieblichen Abmangels

Den betrieblichen Abmangel hat immer der Besteller zu tragen. Da es sich um ein kommunales Projekt handelt, werden die Betriebskosten immer von der kommunalen Seite zu tragen sein, auch wenn es für die Investitionen Zuschüsse von Bund und Land gibt.

Das Land könnte einen Betriebsabmangel also nur dann tragen, wenn es den Verkehr bestellt hat. Dieses hat das Land nach klarer Aussage des MVI nicht vor. Die erforderlichen Regionalisierungsmittel seien verteilt und für diese Strecke nicht vorgesehen.

Was allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt aus Sicht des Zollernalbkreises verhandelbar wäre, ist, dass evtl. mit einem Stadtbahnbetrieb ein Teil der bislang vom Land bestellten Verkehre „ersetzt“ werden würde.

Diese Verhandlungsbasis wäre aber bei einem Stadtbahnbetrieb ebenso gegeben wie bei einem Schnellbahnbetrieb.

4. Unterschiede im Betrieb

Gesetzt ist beim Stadtbahnprojekt, dass der momentan zweistündlich verkehrende IRE-Verkehr später als stündlicher RE-Verkehr erfolgt und dazwischen das Stadtbahnangebot geschaffen wird.

Aufgrund der Tatsache, dass der Stadtbahnverkehr auf der Zollernbahn mit regulären „Eisenbahnfahrzeugen“ betrieben werden soll, ist es letztendlich eine Frage des Betriebskonzeptes und der Anzahl der anzufahrenden Haltestellen, wie schnell diese Stadtbahn fährt und ob sie ggf. sogar Schnellbahncharakter annehmen könnte. Wenn man die Anzahl der Haltestellen reduzieren würde, verringert sich natürlich der Kreis der potentiellen Nutzer, was eine neue „Standardisierte Bewertung“ mit fallendem Nutzen-Kosten-Index“ bedeuten würde.

Die betrieblichen Potentiale zwischen den RE-Verkehren wird man ohnedies noch in diesem Jahr zur Vorbereitung weiterer Planungen von DB Netz prüfen lassen müssen. Dann ließen sich die betrieblichen Möglichkeiten näher beschreiben.

Zusammenfassung:

Auf Nachfrage teilte das MVI mit, dass das Projekt „Zollernalbbahn“ im Rahmen der Regionalstadtbahn zur Zeit voll auf Stand ist. Selbst die „Elektrifizierung“ an sich ist für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Aus Sicht des MVI seien die „Hausaufgaben“ des Landkreises voll umfänglich erfüllt. Die als nächstes anstehende Übersendung der Planunterlagen eile nicht, zurzeit beschäftige sich das MVI intensiv und ausschließlich mit dem Modul 1.

öffentlich

Ein Umschwenken im System würde dem Zollernalbkreis in seiner aktuellen Position schaden.

Außerdem ist zu beachten, dass die bisherigen Planungen und die gesetzten Rahmenbedingungen immer noch gewisse Spielräume für das spätere Betriebskonzept lassen (Geschwindigkeit, Bedienungsdichte), was auch wichtig ist, zumal die betriebliche Machbarkeitsprüfung durch DB Netz dies automatisch systembedingt weiter konkretisieren wird.