



öffentlich

Abschluss der Finanzierungsvereinbarung (FinVe) für die Leistungsphasen 3 bis 4 zum Südabschnitt der Zollern-Alb-Bahn (ZAB Süd) von Albstadt-Ebingen nach Sigmaringen

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Ausschuss für Umwelt und Technik	nicht öffentlich	am 29.06.2026	Vorberatung
Kreistag	öffentlich	am 20.07.2026	Entscheidung

A. Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, den Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 3 bis 4 für die Infrastrukturmaßnahme „Ausbau und Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn Süd von Albstadt-Ebingen bis Sigmaringen“ abzuschließen.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen: rd. 2.075.000 € (Anteil ZAK)

Die entsprechenden Abschlagszahlungen werden nach Vorlage des Zahlungsplanes in die mittelfristige Finanzplanung der künftigen Haushaltsplanungen eingestellt.

C. Empfehlungsbeschluss

Der Ausschuss für Umwelt und Technik empfiehlt dem Kreistag, die Verwaltung zu beauftragen, den Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 3 bis 4 für die Infrastrukturmaßnahme „Ausbau und Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn Süd von Albstadt-Ebingen bis Sigmaringen“ abzuschließen.

- Anlagen:
1. Finanzierungsvereinbarung ZAB Süd
 2. Anl._1_ZAB Süd_Einzelmaßnahmen - 28.05.2026
 3. Anl. 2.1 ZAB Süd Projektauftrag - 15.06.2026
 4. Anl._3.3_Rahmenterminplan ZAB Süd - 28.05.2026
 5. Anl_5.1_Kostenkalkulationsblatt_ZAB Süd - 28.05.2026

Abschluss der Finanzierungsvereinbarung (FinVe) für die Leistungsphasen 3 bis 4 zum Südabschnitt der Zollern-Alb-Bahn (ZAB Süd) von Albstadt-Ebingen nach Sigmaringen

Vorbemerkung

Die Gesamtstrecke der Zollern-Alb-Bahn, welche in Tübingen beginnt - über die drei Mittelzentren Hechingen, Balingen sowie Albstadt verläuft - und in Sigmaringen endet, erstreckt sich über rd. 90 Schienen-Kilometer.

Hiervon werden rd. 60 km (bis Albstadt-Ebingen) im Zuge der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSBNA) als „Zollern-Alb-Bahn Nord (ZAB Nord)“ ausgebaut und elektrifiziert. Am Bahnhof in Albstadt-Ebingen endet die RSBNA.

Der Streckenabschnitt zwischen Albstadt-Ebingen und Sigmaringen wird als Zollern-Alb-Bahn Süd (ZAB Süd) bezeichnet und umfasst weitere rd. 30 Schienen-Kilometer.

Die vorliegende Drucksache bezieht sich ausschließlich auf den zuletzt genannten Streckenabschnitt der ZAB Süd und die hierfür abzuschließende Finanzierungsvereinbarung (FinVe). Die Vereinbarung umfasst die Durchführung der Leistungsphasen 3 und 4 (Planungs- und Genehmigungsphase). Parallel zu den Verhandlungen zur ZAB Süd soll ebenfalls die FinVe ZAB Nord abgeschlossen werden. Die Vereinbarungen wurden innerhalb mehrerer Abstimmungsrunden harmonisiert und sollen als Gesamtprojekt „Zollern-Alb-Bahn“ in die Planung sowie Umsetzung betrachtet werden.

Eigentümer der Grundstücke entlang der Zollern-Alb-Bahn ist die Deutsche Bahn (DB InfraGO).

Rückblick

Der Kreistag wurde in seiner Sitzung vom 16.3.2020 (KT-Nr. 06/2020) über das vom Land Baden-Württemberg aufgelegte Schienen-Elektrifizierungskonzept informiert, in welchem die Strecke zwischen Albstadt-Ebingen und Sigmaringen (Zollern-Alb-Bahn Süd) als **notwendigen Lückenschluss** im vordringlichen Bedarf erfasst wurde.

In Folge der Unterstützungszusage bei der Realisierung des Lückenschlusses durch das Land sowie der Deutschen Bahn, beauftragte der Landkreis Sigmaringen am 17.2.2020 die DB Netz AG mit der **Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2)**. Die entsprechenden Kosten beliefen sich hierbei auf rund 4,76 Mio. Euro. An diesen Kosten beteiligte sich der Zollernalbkreis mit einem Betrag von rund 950.000 €. Das Land übernahm rund 1,19 Mio. Euro der Gesamtkosten.

Das Ergebnis der Vorplanung wurde dem Ausschuss für Umwelt und Technik in der Sitzung vom 26.6.2023 (UT-Nr. 26/2023) vorgestellt. Diese Ergebnisse waren insbesondere für die Erstellung der „Standardisierten Bewertung“ von Bedeutung.

Die **"Standardisierte Bewertung"** von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs ist eine von Seiten des Bundes und der Länder

vorgeschriebenes, methodisches Verfahren zur **Nutzen-Kosten-Analyse von ÖPNV-Infrastrukturprojekten.**

Sie bewertet die Vorteilhaftigkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis) durch den Vergleich von Szenarien ("Mitfall" vs. "Ohnefall") und **ist entscheidend für den Erhalt von Bundesfördermitteln.** Ein Vorhaben ist gesamtwirtschaftlich sinnvoll, wenn die Summe der Einzelnutzen größer ist als die Kosten und somit der Nutzen-Kosten-Indikator im Sinne des Nutzen-Kosten-Verhältnisses größer als 1,0 ist. An der Standardisierten Bewertung beteiligte sich der Zollernalbkreis mit rund 35.700 €.

Die von der PTV Transport Consulting GmbH Karlsruhe am 10.9.2024 erstellte Kosten-Nutzen-Analyse des Schieneninfrastrukturprojektes „Elektrifizierung der Zollernalbbahn – Lückenschluss Sigmaringen – Albstadt-Ebingen“ hat **einen positiven Wert von + 1,51** ergeben.

Das positive Ergebnis bildete nun die Grundlage dafür, mit **der DB InfraGO AG** einen Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen (LPH) 3 bis 4 für die Infrastrukturmaßnahme „Ausbau und Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn Süd von Albstadt-Ebingen bis Sigmaringen“ auszuarbeiten (UT-Nr. 12/2026).

Finanzierungsvereinbarung (FinVe)

Neben dem Zollernalbkreis sind das Land Baden-Württemberg sowie der Landkreis Sigmaringen Vertragspartner.



Der in dieser Drucksache beigegefügte Vertrag (FinVe), samt den bereits vorhandenen und relevanten Anlagen, regelt nun abschließend Grundlagen, Durchführung und

Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 für die Infrastrukturmaßnahme „Zollern-Alb-Bahn Süd“.

Ein in der Ausführung gleichregelnder Vertrag wird - wie bereits erwähnt - derzeit ebenfalls für den Nordabschnitt der Zollern-Alb-Bahn (Tübingen bis Albstadt-Ebingen) unter Beteiligung der Zweckverbandes Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) abgestimmt.

Aufgrund der Bedeutung der Zollern-Alb-Bahn für die Region Neckar-Alb bis in den Landkreis Sigmaringen wurde ein gemeinsamer Lenkungskreis gegründet, in dem Vertreter des Landes, des ZV RSBNA sowie den Landkreisen Sigmaringen, Tübingen, Zollernalbkreis sowie Reutlingen und der Deutschen Bahn beteiligt sind. Ende Februar 2026 wurde innerhalb des Lenkungskreises abgestimmt, dass trotz zwei getrennt voneinander abzuschließenden Vereinbarungen die **Zielsetzung eines einheitlichen Ausbaus und der Elektrifizierung der Gesamtstrecke (Nord- und Südabschnitt)** Rechnung getragen wird und die Vereinbarungen bzw. die daraus entstehenden Verpflichtungen gleichlautend abgeschlossen werden.

Neben der zwingend erforderlichen Betrachtung und Durchführung des gesamthaften Gemeinschaftsprojektes legen die Kreisverwaltungen insbesondere **den Fokus auf einen akzeptablen und belastbaren Zeitplan hinsichtlich der Inbetriebnahme der Strecke.**

Stellungnahme der Verwaltung

Die Neustrukturierung der Landeszuschüsse zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelt derzeit, dass für Schienenprojekte, die der Bund nach dem GVFG fördert, das Land Baden-Württemberg die **Hälfte der Kosten des Ausbaus und die vollständigen Kosten der Elektrifizierung** (Baukosten), soweit sie nicht durch die Bundesmittel abgedeckt werden, übernimmt.

Hinsichtlich der Planungskosten gilt entsprechend der aktuellen Fördergegebenheiten, dass das Land Baden-Württemberg 50% der vorfinanzierten Planungskosten der Leistungsphasen 3 und 4 übernimmt. Dies ist in der beigefügten FinVe bereits berücksichtigt worden. Bis vor Kurzem lag die Vorfinanzierung noch vollständig auf kommunaler Seite. **Diese Regelung entlastet nun die kommunalen Haushalte.**

-
Nach der aktualisierten Kostenschätzung liegen die Gesamtkosten (Bau- und Planung inkl. Grunderwerbskosten) bei rund **200 Mio. €** (Schätzung DB E+C zzgl. Nominalisierung bis 2026). Davon werden die Planungskosten für die Leistungsphasen 3 bis 4 auf rund 15,96 Mio. € (33% von 30% der Baukosten) veranschlagt. Nach Abzug der hälftigen Kostenbeteiligung des Landes sind rund **7,98 Mio. € von den Landkreisen Sigmaringen und Zollernalbkreis** zu tragen.

Bereits für die Planungskosten der Leistungsphasen 1 bis 2 wurde ein **Finanzierungsschlüssel im Innenverhältnis der Landkreise** ausgearbeitet (DS KT-Nr. 06/2020). Für die aktuelle FinVe wurde auf der Grundlage der Vorplanung der

streckenlängenabhängige Faktor zugunsten des Zollernalbkreises fortgeschrieben (Strecken-Kilometer Sigmaringen: 18,1 km statt 17,397 km; Zollernalbkreis: 9,29 km statt 9,795 km).

Dies ergibt eine aktualisierte Kostenverteilung von 74% (5.904.925,83) für den Landkreis Sigmaringen und 26% (2.074.703,67 €) für den Zollernalbkreis.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der gesamten Zollern-Alb-Bahn ist eine wesentliche Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs.

Die Infrastrukturmaßnahme ZAB Süd ist ein wichtiger Schritt in Richtung eines „Lückenschlusses“ der Elektrifizierung in den Regionen Neckar-Alb sowie Bodensee-Oberschwaben und bildet mit dem Nordabschnitt eine wirtschaftlich sinnvolle Investition. Die Maßnahme dient der Kapazitätserweiterung und der möglichen Taktverbesserung im Streckenabschnitt sowie der Sicherstellung einer weiterhin umsteigefreien Anbindung aus Sigmaringen an die Landeshauptstadt nach Inbetriebnahme des Stuttgarter Tiefbahnhofs sowie umgekehrt.

Der positiven wirtschaftlichen Bewertung des Einzelvorhabens steht die gegenwärtige angespannte Haushaltslage gegenüber. Mit der FinVe geht der Zollernalbkreis eine weitere finanzielle Verpflichtung – in diesem Falle bis 2034 – ein.