Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache KT-Nr. 16/2014
Verkehrsamt

öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Kreistag

Sitzung am 21.07.2014

TOP 7: Planung für den stadtbahngerechten Ausbau und die Elektrifizierung der Zollernbahn

a.) **Vorstellung des aktuellen Standes der Vorplanung**
b.) **Weitere Planungsstufen mit Bewilligung überplanmäßiger Ausgaben**

A. Beschlussvorschlag:

1. Der aktuelle Stand der Vorplanung wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt
   a) mit Fertigstellung der Vorplanung beim Land einen Teilrahmenantrag zu stellen,
   b) die für die Überprüfung der Investitions- und Betriebsplanung erforderliche Beauftragung von DB Netz zu veranlassen,
   c) die übrigen beschriebenen weiteren Planungsschritte umzusetzen,
   d) für eine spätere Entwurfs- und Genehmigungsplanung die dazu erforderlichen Verträge mit der DB vorzubereiten und
   e) sich bei Bund und Land weiter um eine rasche Klärung der Finanzierungsfragen zu bemühen, damit eine baldige Fortsetzung der Planung mit Entwurfs- und Genehmigungsplanung möglich werden kann.

3. Für die weiteren vorgeschlagenen und von der Verwaltung zu beauftragenden einzelnen Planungsschritte und die abschließende Finanzierung der Vorplanung werden als finanzieller Rahmen für 2014 überplanmäßige Ausgaben in Höhe von 200.000 EUR bewilligt.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen: **200.000,00 EUR**

Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung

Deckungsvorschlag
Entnahme aus der "Allgemeinen Rücklage" (hierfür reservierte Mittel "Infrastruktur")

Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache KT-Nr. 16/2014
Verkehrsamt

öffentlich

C. Empfehlungsbeschluss des Ausschusses:

Aufgrund der Beratungen im Ausschuss für Umwelt und Technik wird dem Kreistag einstimmig bezüglich der Punkte 2 und 3 des Beschlussvorschlages empfohlen, wie oben zu beschließen.

Anlagen:

Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache KT-Nr. 16/2014
Verkehrsamt

öffentlich

Planung für den stadtbahngerechten Ausbau und die Elektrifizierung der Zollernbahn
a.) Vorstellung des aktuellen Standes der Vorplanung
b.) Weitere Planungsstufen mit Bewilligung überplanmäßiger Ausgaben

I. Vorbemerkung und aktueller Sachstand:
Die laufende Planung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Zollernbahn (einschließlich Talgang) wird derzeit für die beauftragten Planungsstufen 1 und 2 zum Abschluss gebracht.
Der Kostenrahmen hierfür wird voraussichtlich nicht ganz eingehalten werden können, da für die mit beauftragten Baugrunduntersuchungen und Vermessungsarbeiten im Gleisbereich bei laufendem Bahnverkehr Sicherungs-maßnahmen erforderlich wurden, die über den Vertrag mit DB international nicht abschließend abgedeckt waren und gesondert mit einem Fachbüro abzurechnen sind.

Die Ergebnisse der Vorplanung mit Darstellung der für die Funktionalitätserweiterung erforderlich werdenden Baumaßnahmen werden in der Kreistagssitzung von Herrn Koch, Projektleiter bei DB international, vorgestellt.
Eine kurze Zusammenfassung seiner Präsentation ist vorab elektronisch im Ratsinformationssystem hinterlegt.
Bis zur Sitzung werden auch die Kostenermittlungen soweit sein, dass die zu erwartenden Investitionskosten benannt werden können.

Mit Abschluss der Vorplanung kann beim Land ein Teilrahmenantrag gestellt werden. Ein solcher Antrag ist eine formlose Beschreibung und Darstellung des Vorhabens mit Infrastrukturplanung und zugehöriger Kostenschätzung entsprechend der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI (Vorplanung).

Für das weitere Prozedere („Was kommt nach der Vorplanung?“) wurde bereits mehrfach das Gespräch mit dem Verkehrsministerium in Stuttgart gesucht.

Momentan gibt es allenfalls für das Modul 1 des RegionalStadtBahn-Projektes - dabei handelt es sich insbesondere um die Ammertalbahn und die Ermstalbahn mit kurzer DB-Strecke dazwischen - Finanzierungsperspektiven über das laufende GVFG-Programm. Hierzu gab es schon wiederholt Gespräche mit Bund und Land, wobei Unterstützung zugesagt wurde, die Finanzierung für dieses 1. Modul aber nach wie vor noch nicht abschließend sichergestellt ist.

Weil der Ausbau und die Elektrifizierung der Zollernbahn leider – wie wiederholt dargestellt – wegen der Zeitschiene und dem großen Investitionsvolumen keinesfalls in das Modul 1 integriert werden konnte und damit nicht über das laufende GVFG-Programm, das 2019 ausläuft, mit finanziert werden kann, stehen konkrete Aussagen zur Finanzierung unseres Vorhabens bis auf Weiteres aus.
Das Land hat die Elektrifizierung der Zollernbahn und den Ausbau der Zollernbahn im Rahmen des RegionalStadtBahn-Projektes aber als konkrete Zukunftsprojekte ausdrücklich auf der Agenda und insoweit auch beim Bund für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Konkrete Finanzierungsaussagen können allenfalls getroffen werden, wenn klar ist, wie es mit dem GVFG über 2019 hinaus bezüglich einer Anschlussregelung oder einem alternativen Programm aussieht.

Bezüglich der Finanzierung der bisher entstandenen und noch kommenden Planungskosten, haben sich die Beteiligten inzwischen im Rahmen einer Absichtserklärung verständigt (siehe Anlage).

II. Weiteres Vorgehen:

Die beschriebene Ausgangssituation bedeutet für den Zollernalbkreis momentan unmissverständlich, dass in die finanziell aufwändige weitergehende Entwurfs- und Genehmigungsplanung nicht eingestiegen werden kann, solange es keine verlässlichen Finanzierungszusagen von Bund und Land gibt.

Andererseits wäre es für den weiteren Planungsfortschritt auch nicht zielführend, nach Fertigstellung der Vorplanung und der Abgabe eines Teilrahmenantrages beim Land weitere Aktivitäten einzustellen, bis es wieder Förderperspektiven gibt. Letztendlich steigen die Chancen für eine Förderung auch mit einer größtmöglichen Planungstiefe. Insoweit wurden Überlegungen angestellt, welche weitergehenden Schritte und Untersuchungen vorab sinnvoll sind, ohne dabei unnötige Aufwendungen zu erbringen bzw. Untersuchungen zu einem späteren Zeitpunkt ggf. nochmals nachholen zu müssen.

Vom Land wurde dazu darauf hingewiesen, dass die Realisierungschancen für ein Projekt, auch hinsichtlich der Finanzierungsfragen, wesentlich mit davon abhängen, mit welchen Schwierigkeiten im weiteren Planungsprozess zu rechnen ist. Bezogen auf die Zollernbahn wäre es diesbezüglich angebracht, Themen wie den Artenschutz und den Immissionsschutz konkreter aufzubereiten, um damit einzelne wichtige Fragen für den weiteren Planungsprozess vorab beantworten zu können und auch gegenüber den Zuwendungsgebern deutlich zu machen, mit welchen Schwierigkeiten und Verzögerungen im weiteren Planungsprozess des konkreten Vorhabens gerechnet werden muss oder eben nicht.

Im Rahmen der laufenden Vorplanung haben sich zudem einzelne Fragestellungen ergeben, die weitere Untersuchungen erforderlich machen. Diese könnten bereits jetzt in die Wege geleitet werden, um eine spätere Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu entlasten bzw. zeitlich zu beschleunigen.

III. Konkrete weitere Planungsschritte

Aus der Vorplanung sowie aus Gesprächen mit dem Land und der Deutschen Bahn AG haben sich nachfolgende Punkte, die einer weiteren Aufarbeitung bedürfen und auf eigenes Wagnis bereits jetzt angegangen werden könnten, ergeben:

1. Überprüfung der Investitions- und Betriebsplanung durch DB Netz
   Aus den Gesprächen mit dem Land und der Deutschen Bahn hat sich ergeben, dass für das weitere Vorgehen in jedem Fall eine Plausibilitätsprüfung zur durchgeführten Vor-

planung zu erfolgen hat. Das Land fordert diese, um einen Nachweis zu bekommen, ob die erfolgte Vorplanung, die grundsätzlich schon mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) abgestimmt ist, in sich schlüssig ist und anschließend mit den vorgesehenen Investitionen und der Betriebsplanung einen reibungslosen Bahnverkehr unter Berücksichtigung des Landesfahrplanes zulässt. Gleiches wird auch von der Deutschen Bahn erwartet, wenn für den Einstieg in die weiteren Planungsphasen das Verfahren in die Hand der Deutschen Bahn als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eigentümer der Strecke Tübingen – Albstadt zu überführen wäre. Die Deutsche Bahn braucht dann die Gewissheit, dass sie mit ihren weiteren Planungen auf einem betriebsfähigen Vorplanungskonzept aufbauen kann.
Diese Überprüfung der Investitions- und Betriebsplanung mit anschließender Simulation wird von DB Netz durchzuführen sein.

Gleiches Erfordernis ergibt sich bereits für Modul 1, da auch dort ein Teilstück der DB-Strecke betroffen ist. In intensiven Planungsgesprächen im Beisein der NVBW wurde festgestellt, dass diese Überprüfung durch DB Netz zunächst für das Modul 1 erfolgen muss, nachdem sich hieraus auch wieder Abhängigkeiten für die Zollernbahn ergeben. Die NVBW hat dazu inzwischen die Federführung für die Abstimmung mit DB Netz übernommen. In enger Absprache mit der NVBW wird es also zunächst um die Prüfung der Betriebs- und Investitionsplanung für Modul 1 gehen, wobei unmittelbar anschließend mit den Ergebnissen hieraus die Überprüfung für die Zollernbahn erfolgen könnte.

Neben der Festlegung des Zeitplanes für diese Überprüfung durch DB Netz werden die konkreten Kosten für diese Überprüfung ermittelt. Diese Kosten können nach wie vor nicht exakt beziffert werden, weil sie letztendlich vom Arbeitsaufwand abhängen und dieser wiederum von den einzelnen Aufgabenstellungen, die im Detail noch festgelegt werden müssen. Derweil steht im Raum ein geschätzter Betrag von max. 50.000 €.

2. <u>Kreuzungsbereich Frommern, Hurdnagelstraße</u>
In Balingen-Frommern wird in diesem Jahr ein seit Jahren problematischer Verkehrsbereich, der momentan auch noch Langsamfahrstelle der DB-Strecke ist, mit einer anspruchsvollen Baumaßnahme neu geordnet. Insgesamt 6 Straßen sollen über einen Kreisverkehr miteinander verknüpft werden, wobei dieser Kreisverkehr zudem von der bestehenden Bahnstrecke durchquert wird.

Die Vorplanung hat ergeben, dass in Frommern ein zweigleisiger Ausbau erforderlich wird, so dass sich damit die Frage stellt, ob diese momentan in der Umsetzung befindliche Verkehrsanlage dann auch ein zweites Gleis mitaufnehmen kann bzw. ob die entstehenden zusätzlichen Zugfahrten zusammen mit dem Straßenverkehr funktionieren.

Der Platz für ein zweites Gleis ist grundsätzlich vorhanden, aber die Konstellation bedarf einer verkehrlichen Verträglichkeitsprüfung. Insoweit wurde bereits mit dem Gutachter Kontakt aufgenommen, der für die jetzt geplante verkehrliche Maßnahme schon ein entsprechendes Gutachten zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit gefertigt hat. Momentan wird abgestimmt, welche Fragestellungen gutachterlich aufzuarbeiten wären, dann könnte ein Auftrag erteilt werden.
Da der Auftragsinhalt momentan abschließend abgestimmt wird, sind noch keine genauen Kosten bezifferbar. Es ist aber wahrscheinlich, dass der für die Sitzung des UTA geschätzte Betrag (20.000 EUR) deutlich unterschritten werden kann.

3. Artenschutzrechtliche und immissionsschutzrechtliche Untersuchungen

Im Gespräch mit dem Land wurde deutlich, dass es für die Beurteilung von Projekten durch den/die Zuwendungsgeber immer wichtig ist, möglichst früh neben den technischen Details zu wissen, wie es bei einem Projekt um die Brisanz/Akzeptanz steht und ob sich ggf. Schwierigkeiten abzeichnen, die ein Verfahren in der Planung auch verzögern bzw. verhindern können. Insoweit wurde uns empfohlen, solche möglichen Fragen und Probleme vorab schon aufzugreifen.
Dies könne dem Projekt dann, wenn es um Finanzierungsfragen gehe, gewisse Vorteile verschaffen.

Angedacht wurde deshalb, bezüglich der Themen Artenschutz und Immissionsschutz gutachterliche Grobabschätzungen einzuholen. Dies wurde mit den Fachämtern der Kreisverwaltung entsprechend erörtert. Mit Aussagen aus solchen Grobabschätzungen könne man dann, wenn es um die Finanzierungsfragen gehe, schneller vorankommen.

Für eine artenschutzrechtliche Untersuchung wurden verschiedene Angebote abgefragt. Leider sind alle angeschriebenen und in der Region bekannten Fachbüros mit Aufträgen so eingedeckt, dass Ihnen die Entgegennahme eines Auftrages zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich ist. Im Gespräch mit dem hausinternen Biologen, Herrn Dr. Ludwig, konnte inzwischen ein alternativer Ansatz gefunden werden. Über eine junge Biologin kann in Abstimmung mit Herrn Dr. Ludwig ein Einstieg mit einer Erstbewertung (Bestandsaufnahme besonders geschützter Arten) angegangen werden. Damit wäre auch für diesen Bereich 2014 noch gut nutzbar. Weiteres könnte darauf aufgebaut werden, ggf. mit nachfolgenden Vergaben.

Hinsichtlich des Immissionsschutzes hat die Verwaltung inzwischen mehrere Angebote vorliegen und könnte relativ schnell einen Auftrag erteilen.
Für eine Grobabschätzung mit entsprechenden Berechnungen dürfte ein Betrag von 20.000 EUR ausreichend sein.

IV. Entscheidungen zu Organisationsstrukturen

Wie bereits parallel zur Erstellung der Standardisierten Bewertung dargestellt, hat sich die Region auch der Aufgabe zu stellen, wie sie sich als Region für die Realisierung des Projektes organisatorisch formiert und personell „ausstattet“. Hier wurden als mögliche Betriebsformen schon Zweckverband oder GmbH genannt.

Dadurch, dass das Projekt vorerst nicht umfänglich in die weitere Planung und Realisierung gehen kann, sondern sich dies auf Modul 1 beschränkt, kann ein organisatorischer Zusammenschluss aller Beteiligten noch zurückgestellt werden.
Das Modul 1 liegt organisatorisch und planerisch in den Händen der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG), die als Eisenbahnunternehmen u. a. die Ermstalbahn selbst betreibt. In Abstimmung mit dem Land kann die ENAG für das Modul 1 und ggf. auch für andere Module beauftragter Projektbetreiber bleiben und als solcher fungieren. Für die Zollernbahn liegt die Projektbetreuung im Moment noch in den Händen der Kreisverwaltung, wobei sich dies mit Einstieg in die Entwurfs- und Genehmigungs-planung verändern müsste. Dazu müsste zumindest für die Strecke Tübingen – Albstadt eine vertragliche Übergabe auf die DB AG als Infrastruktureigentümer und Betreiber erfolgen.
Der Landkreis Tübingen, der in den nächsten Jahren verschiedene Vorplanungen angehen will, denkt momentan über eine Träger-GmbH nach, dies aber ausschließlich aus steuerlichen Überlegungen heraus.

V. Zusammenfassung und Finanzierung

Durch die Klärung der unter III. dargestellten Fragestellungen könnte das Projekt in den nächsten Monaten weiter konkretisiert und wichtige Vorarbeiten für eine spätere Entwurfs- und Genehmigungsplanung erledigt werden.
Im Haushaltsplan 2014 sind bislang 1.071.000 € für die Vorplanung eingestellt. Damit wird der Auftrag an DB International abgedeckt. Für die Aufarbeitung der oben genannten Punkte wären weitere Mittel in einer Größenordnung von bis zu 200.000 € erforderlich.

Angesichts der bereits getätigten Investitionen und der offensichtlichen Bedeutung der zusätzlichen Untersuchungen empfiehlt die Verwaltung, die zusätzlichen Mittel als überplanmäßigen Ausgabeansatz i. H. von 200.000 € bereit zu stellen, um der Verwaltung damit auch die Flexibilität für einzelne Auftragsvergaben wie oben dargestellt zu geben. Mittel wären in ausreichender Höhe in der allgemeine Rücklage (reservierte Mittel „Infrastruktur“) vorhanden.