

Vorlage zur Behandlung im Kreistag

Sitzung am 15.04.2013

TOP 4: RegionalStadtBahn Neckar-Alb – Vorstellung der aktuellen Ablaufplanung für die begonnene Projektplanung und die Realisierung

A. Beschlussvorschlag:

1. Dem geplanten Vorgehen zur weiteren Planung und abschnittsweisen Realisierung der RegionalStadtBahn Neckar-Alb wird zugestimmt.
2. Für die ab der 2. Phase (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) zur Realisierung erforderliche Projektträgerschaft ist zusammen mit den Projektpartnern ein Strukturvorschlag (z. B. GmbH, Zweckverband,...) zu konkretisieren.
3. Für einen späteren Stadtbahnbetrieb sind Vorschläge zur Trägerschaft der Betriebsführung zu entwickeln, wobei auch bei etwaigen Insellösungen eine alleinige Betriebs-trägerschaft durch den Landkreis ausgeschlossen wird.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Vorplanung (2012 – 2014) insgesamt ca. 2,5 Mio. EUR

Haushaltsmittel stehen nur mit 550.000 EUR zur Verfügung

Deckungsvorschlag

weitere Mittel wären aus der dazu aufgestockten Rücklage entnehmbar

C. Empfehlungsbeschluss des Ausschusses:

Aufgrund der Vorberatung in der Sitzung am 18.2.2013 im UT-Ausschuss wird dem Kreistag einstimmig empfohlen, wie oben zu beschließen.



Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache KT-Nr. 4/2013
Verkehrsamt

öffentlich

Anlagen:

öffentlich

RegionalStadtBahn Neckar-Alb – Vorstellung der aktuellen Ablaufplanung für die begonnene Projektplanung und die Realisierung

1. Vorbemerkung/Modulbildung

Wie im vergangenen Jahr dargestellt, gab es für die Region nach Vorliegen der „Standardisierten Bewertung“ und der Feststellung der grundsätzlichen Förderfähigkeit des Gesamtvorhabens „RegionalStadtBahn Neckar-Alb“ seitens der Zuwendungsgeber die Aufgabenstellung, für die weitere Konkretisierung ein Einstiegsmodul festzulegen.

Aufgrund der finanziellen Engpässe bei Bund und Land und der Tatsache, dass das derzeitige „Förderprogramm“ GVFG 2019 ausläuft und es noch keine Aussagen zu Anschlussregelungen gibt, wurde vom Land vorgegeben, dass als Einstiegsmodul zum Stadtbahnprojekt ein Modul zu definieren ist, das

- in Bezug auf das Gesamtprojekt einen finanziell überschaubaren Teil darstellt,
- für sich gerechnet einen Nutzen-Kosten-Index hat, der gesichert $> 1,0$ ist,
- bis 2019, also bis Ablauf des GVFG –Programms, realisiert **und**
- abgerechnet sein kann.

Mit einem solchen Modul könnte ggf. ein finanziell gesicherter Einstieg in das Vorhaben erreicht werden.

Unsere Zielsetzung war es, zumindest die Zollernbahn (wenn möglich mit Talgang) bereits in dieses erste Modul zu integrieren.

Die Prüfung der Zeitplanung ergab aber, dass der Vollausbau der Zollernbahn wegen zeitintensiver Planfeststellungsverfahren zu den zweigleisigen Abschnitten einen Zeitrahmen bis 2021 benötigt. Deshalb wurde überlegt, in einem ersten Schritt nur die Elektrifizierung vorzunehmen. Nachdem die Talgangstrecke auf der Zeitschiene unproblematisch blieb, wurde dieser Bereich in die Überlegungen weiter mit einbezogen.

Für die reine Elektrifizierung haben die Gutachter dann als möglichen Fertigstellungszeitpunkt 2019 ermittelt.

Damit hätten die ersten 3 Voraussetzungen erfüllt werden können.

Die Abrechnung könnte aber nicht mehr in 2019 erfolgen bzw. abgeschlossen werden, so dass diese letzte Bedingung nicht erfüllt werden könnte.

Insoweit verständigte sich die Region für ein erstes Modul auf den Ausbau der „Ermstal- und Ammertalbahn“ (Bad Urach – Tübingen – Herrenberg). Dort könnte die Umsetzung und Abrechnung bis 2018/19 erfolgen.

Darüber hinaus waren sich die Projektpartner einig, dass andere Planungen, insbesondere die Vorplanung der Zollernbahn konsequent weiter betrieben werden sollen, um die Chancen für eine Realisierung bis 2019 zu wahren.

Inzwischen wurden dazu die weiteren Abstimmungsgespräche mit Verkehrsminister Hermann am 8.2.2013 und am 18.2.2013 mit Herrn Staatssekretär Ferlemann vom zuständigen Bundesministerium in Berlin geführt.

Die Bemühungen der Region werden von Bund und Land begrüßt. Es soll nun versucht werden, dieses 1. Modul im bis 2019 laufenden GVFG-Bundesprogramm unterzubringen. Die Landesregierung wird sich dann dafür einsetzen, die Kofinanzierung sicher zu stellen. Mit dem Teileinstieg soll auch nicht der Nutzen-Kosten-Index des Gesamtvorhabens – und die Förderfähigkeit späterer Module gefährdet werden.

öffentlich

Als konsequent wurden seitens des Landes auch die Planungen des Zollernalbkreises bezeichnet. Damit werde wichtige Vorsorge betrieben für den Zeitpunkt, zu dem sich die Förderperspektiven für die Zeit nach 2019 eröffnen.

Die Pressemitteilungen zu den beiden Abstimmungsgesprächen liegen dieser Vorlage als Anlage 1 und 2 bei.

2. Was bedeutet diese Festlegung für den Zollernalbkreis?

Allein diese Modulfestlegung bringt uns nicht ins Hintertreffen.

Die in jedem Fall für einen Zuschussantrag erforderliche Vorplanung wurde für die Zollernbahn (incl. Talgang) bereits im Herbst 2012 angegangen. Wir heben uns damit von allen anderen Streckenteilen des Stadtbahnprojektes ab.

Mit einer weiter konsequenten Vorplanung bleibt es insoweit generell weiter möglich, eine Realisierung bis 2019 erreichen zu können.

Mit der laufenden Vorplanung werden wir Mitte 2014, wenn Zuschussanträge gestellt werden können, den gleichen Planungsstand vorweisen können wie die im 1. Modul befindlichen Streckenteile.

Unser Zeitproblem bei der aktuellen Planungslage liegt im Hinblick auf die Restlaufzeit des GVFG vorrangig in der Abrechnung. Da es Bemühungen gibt, diesen Abrechnungstichtag bzw. auch die „Endzeitproblematik“ 2019 aufzuweichen, weil es ansonsten generell im Schienenverkehr und seiner weiteren Entwicklung einen empfindlichen Planungs- und Investitionsbruch geben könnte, besteht die Hoffnung, dass sich diese Problematik ggf. zum Zeitpunkt der Zuschussbeantragung nicht mehr so stellt.

Das Problem, dass sowohl beim Bund wie auch beim Land Mittel fehlen, besteht damit jedoch weiter. Insoweit wird die Frage der Finanzierung unsere Zeitachse beherrschen.

Nachdem die Vorplanung in jedem Fall für jedwede Investition (Stadtbahnausbau oder reine Elektrifizierung) erforderlich ist und in jedem Fall nicht förderfähig ist, vergibt sich der Zollernalbkreis derzeit durch die Beauftragung und die Eigenfinanzierung nichts, kann sich aber eine gute Ausgangsposition verschaffen.

Den anschließenden Übergang von der Vorplanung in eine vertiefte Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird jeder der Partner aufgrund des finanziellen Volumens nur dann vollziehen können, wenn es ausreichende Finanzausagen von Bund und Land gibt.

3. Aktueller Zeitplan für den Zollernalbkreis

Auf Antrag der SPD-Fraktion wird nachfolgend der Ablaufplan zur Realisierung der zunächst anstehenden Teilabschnitte und Teilmaßnahmen für die RegionalStadtBahn im Zollernalbkreis dargestellt. Er stellt den zeitlichen Verfahrensaufwand dar und setzt die gesicherte Finanzierung voraus. Insoweit birgt er die wiederholt dargestellten Risiken.

Zu unserem im Herbst erteilten Auftrag an DB International, die Vorplanung für die Zollernbahn incl. Talgang durchzuführen und bei dieser Planung bereits den Gesamtausbau zu-



öffentlich

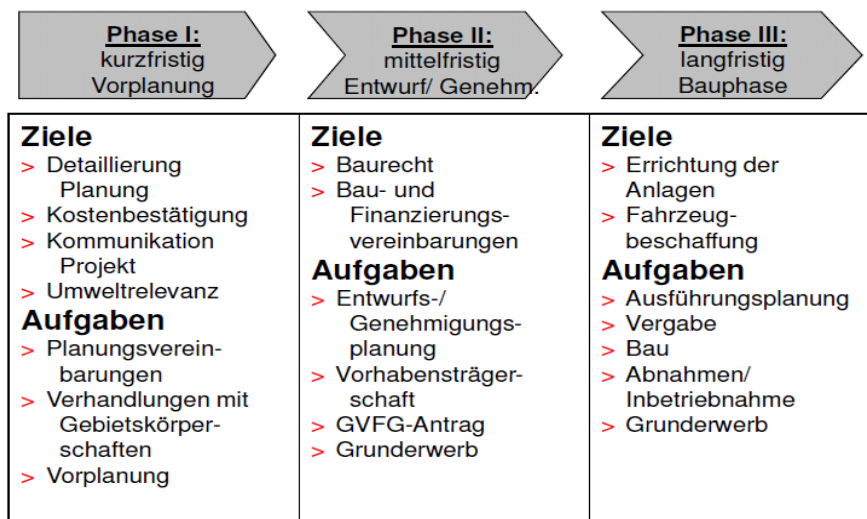
stand für die RegionalStadtBahn zu berücksichtigen, wurde ein Zeitplan erstellt, wie es für den Zollernalbkreis weiter abläuft bzw. bei Zuschusszusagen bis zur Fertigstellung ablaufen kann.

Das Projekt hat insgesamt 3 Phasen zu durchlaufen. Das sind:

- Phase I: Vorplanung (Voraussetzung für die Beantragung von Fördergeldern)
(Nov. 2012 – Juli 2014):
- Phase II: Entwurfs- und Genehmigungsplanung
(April 2014 – Jan. 2017)
- Phase III: Realisierungsphase
(Aug. 2016 – Dez. 2019)

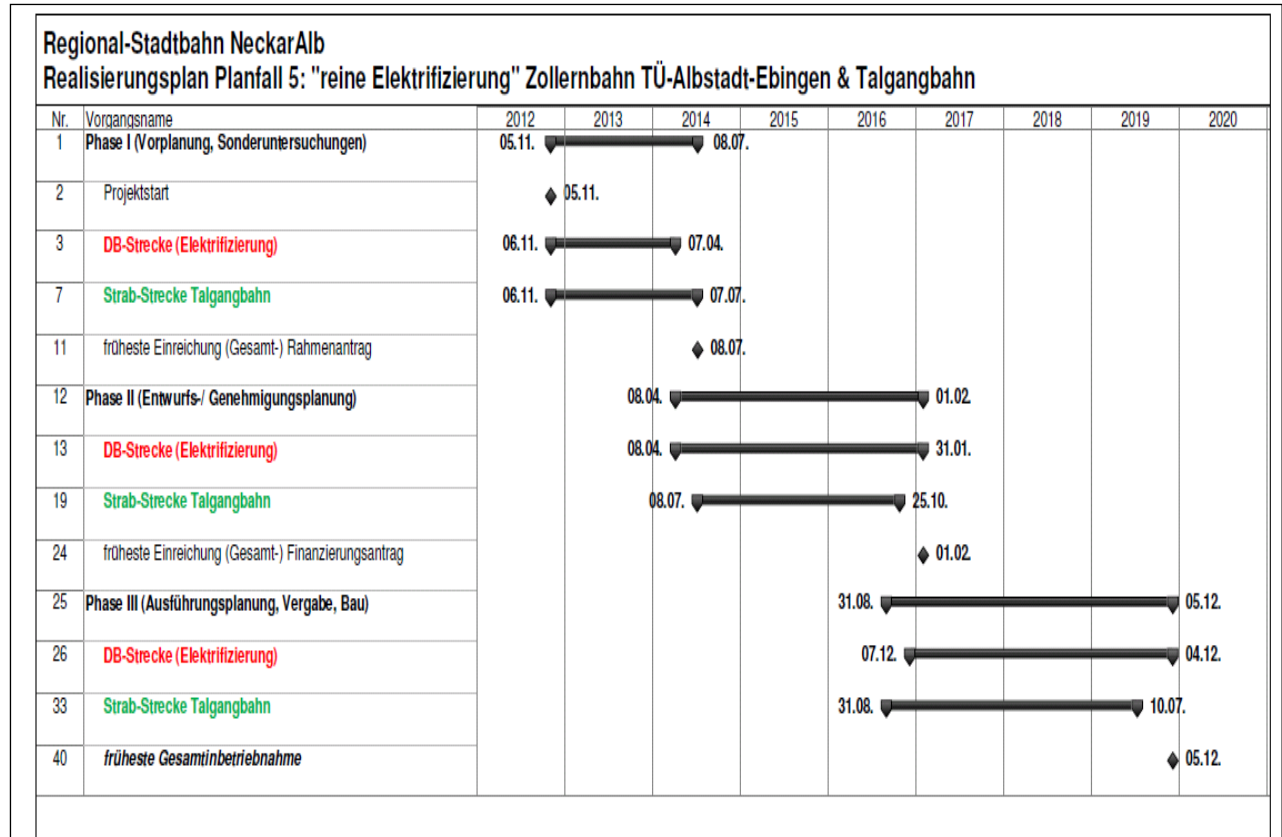
Dies ist nachfolgend mit grober Aufgabenbeschreibung und Zeitachse nochmals dargestellt:

Planungsphasen Projekt





öffentlich



Bei der Vorplanung (Phase I) ist aktuelle Planungsvorgabe der Vollausbau, den es für den Stadtbahnbetrieb braucht (neue 2-gleisige Abschnitte, zusätzliche Stadtbahnhalte,...).

Die weitere Zeitachse konzentriert sich auf die verschlankte Variante, die reine Elektrifizierung der Strecke ohne weitere Ausbaumaßnahmen, um eine möglichst frühzeitige Fertigstellung erreichen zu können. Damit würde eine Fertigstellung 2019 möglich. Für den Vollausbau (zusätzliche Halte, teilweise Zweigleisigkeit) hatten die Gutachter einen Zeitplan bis 2021 ermittelt, der vom Grundsatz her nach wie vor noch so zutreffend ist. Vor allem die Phase II benötigt bei einem Vollausbau mehr Zeit.

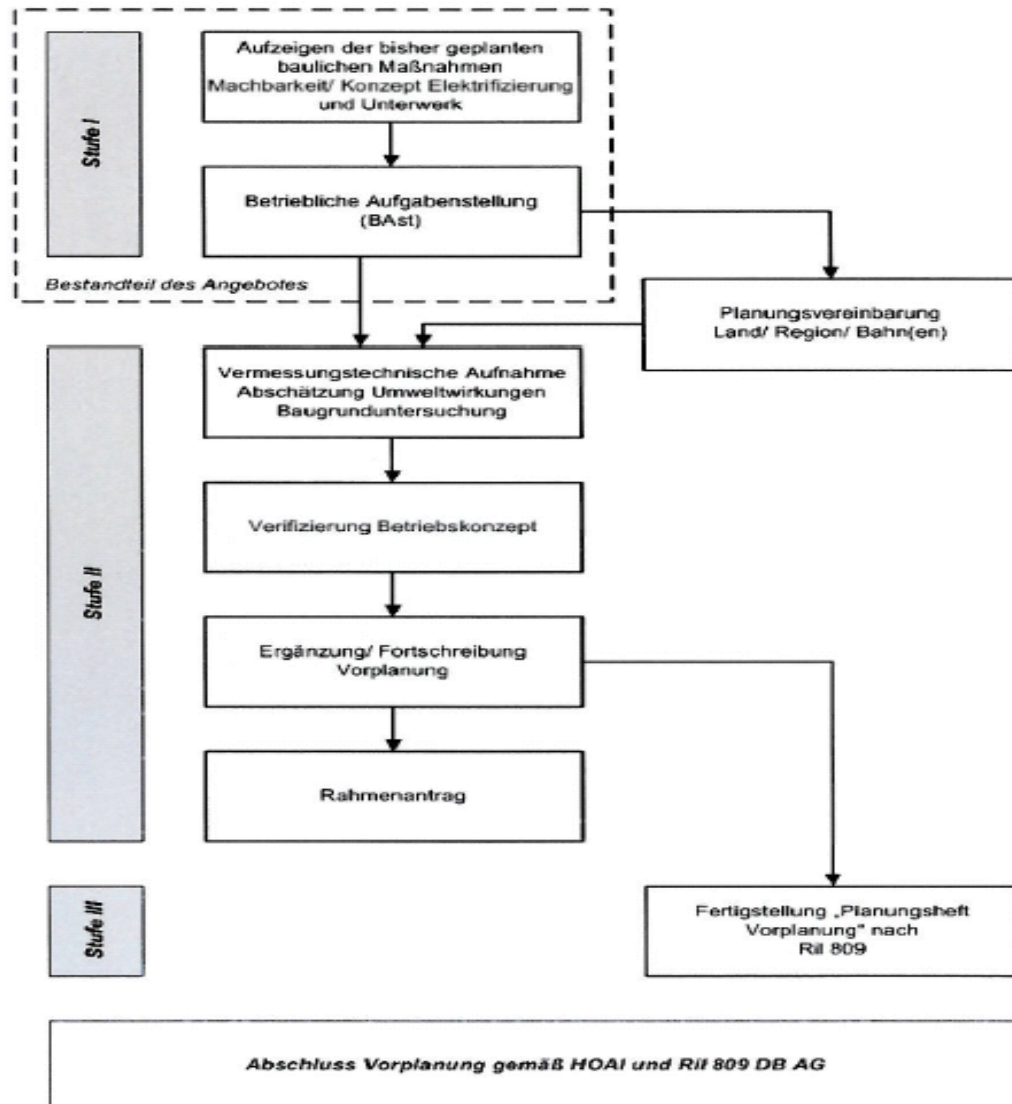
Die Aussichten, bis zur Betriebsaufnahme von „Stuttgart 21“ im Zollernalbkreis eine Elektrifizierung zu haben, sind inzwischen gar nicht mehr so schlecht, was neben unseren planerischen Fortschritten auch von der Bauverzögerung beim Projekt „Stuttgart 21“ herrührt.

4. Abwicklung der laufenden Vorplanungsphase



öffentlich

Die laufende Vorplanung ist in 3 Stufen unterteilt, wobei derzeit die Stufe I beauftragt ist. Die Struktur der Vorplanungsphase ist nachfolgend dargestellt:



Die Planungsarbeit wird im Wesentlichen durch DB International vorgenommen, in enger Zusammenarbeit mit den maßgeblichen Unternehmen wie z.B. DB Energie, DB Netz, DB Station & Service.

Dabei geht es darum, das Gesamtvorhaben mit seinen streckenbezogenen Anforderungen planerisch darzustellen und die Grundlagen für die spätere Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu schaffen. Dazu gehört bereits die Klärung zahlreicher Einzelfragen, wie z.B. auch die Suche nach einem passenden Standort für das sogenannte Unterwerk, das die Stromversorgung für die elektrifizierte Strecke bis nach Albstadt sicherstellen soll.

5. Weiteres Vorgehen

a. Vorplanung

öffentlich

DB International wird die Angebotskalkulation für die Stufen II und III im Frühjahr vornehmen können, wenn auch wichtige Eckpunkte der Stufe I erarbeitet sind und feststehen.

Um eine lückenlose Vorplanung zu ermöglichen, wird noch vor der Sommerpause ein Beschluss zur Beauftragung der weiteren Planungsstufen erforderlich sein. Dem Ausschuss sollen dazu von den Planern die bis dahin vorgenommenen Planungsschritte und – ergebnisse vorgestellt werden. Momentan wird davon ausgegangen, dass die Beauftragung der Stufen II und III der Vorplanung, die dann Mitte 2014 abgeschlossen sein sollen, ca. 1,5 Mio. EUR kosten werden.

Die anschließende Entwurfs- und Genehmigungsplanung kann dann angegangen werden, wenn die Mitfinanzierung über Bund und Land sichergestellt ist. Ohne diese Finanzausagen von Bund und Land wird man das Vorhaben über die Vorplanungsphase hinaus nicht betreiben können.

Die Planungen (Vorplanung) zur Elektrifizierung der HzL-Stammstrecke werden zu einem späteren Zeitpunkt gesondert angegangen. Nachdem es sich um keine Infrastruktur der DB handelt und es einfachere Anforderungsprofile an die Strecke gibt, wird eine solche Planung einen geringeren Zeitaufwand mit sich bringen.

b. Struktur- und Organisationsfragen/ Gemeinsamer Antrag der FWV und der SPD-Fraktion

Parallel zur laufenden Vorplanung werden wir zusammen mit den Projektpartnern das weitere gemeinsame Vorgehen strukturieren.

Zum einen müssen Überlegungen angestellt werden, wie die Trägerschaft für Bau und Betrieb organisiert sein soll.

Hierzu gab es schon verschiedene Ansätze, die über die Arbeitsgruppe in 2011 entwickelt wurden und nun bezogen auf einen anstehenden Teileinstieg in das Projekt (Moduleinstieg) zu konkretisieren sind.

Der im Rahmen der Sitzung des Verwaltungs- und Finanzausschusses bei der Verwaltung eingereichte Antrag der FWV und der SPD-Fraktion (siehe Anlage) stellt mitunter auch auf diese Frage ab.

Nach erfolgter Vorplanung werden alle Maßnahmen davon abhängen, inwieweit seitens Bund und Land konkrete Förderbescheide ergehen.

Mit Einstieg in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erwarten die Zuwendungsgeber für die weitere Planung und Realisierung einen Projektträger.

Die Projektbeteiligten (Landkreise Tübingen, Reutlingen und Zollernalb, Städte Tübingen und Reutlingen, Regionalverband Neckar-Alb) werden hierzu konkrete Organisationsformen weiter prüfen und nach Abstimmung mit den verschiedenen Gremien deren Bildung angehen. Momentan zeichnet sich ab, dass die GmbH hierzu sehr gut geeignet wäre. Aber auch die Zweckverbandslösung wäre eine Option.

Der Einstieg in das erste Modul kann organisatorisch noch schlank begonnen werden. So soll die Koordination zu Modul 1 zunächst auch noch extern vergeben werden. Zu einem späteren Zeitpunkt wird eine eigene Stabs-/ Koordinierungsstelle zu schaffen sein, mit der dann auch der Übergang in eine formelle Projektträgergemeinschaft (GmbH/Zweckverband,...) vorzubereiten ist. Eine solche wird spätestens dann erforderlich werden, wenn Förderbescheide beantragt und erwartet werden.

öffentlich

Im Weiteren wird die Projektgemeinschaft noch zu klären haben, ab wann für welche (Teil-)Bereiche wie der spätere Betrieb organisiert werden soll bzw. in welcher Trägerschaft er liegen wird. Neben kommunalen Körperschaften können hier ggf. auch Verkehrsunternehmen mit eintreten oder der Betrieb letztendlich auf sie übertragen werden. Ob einzelne Verkehre auf der Talgangbahn in gesonderter Trägerschaft betrieben werden können, wäre denkbar. Für die durchgebundenen Verkehre ist dies jedoch nicht zu empfehlen.

Im Stadtbahnbetrieb gibt es letztlich keine Unterscheidung in „Schnellbahn“ und „Stadtbahn“. Die Stadtbahn soll grundsätzlich in der ganzen Region das Zugangsgebot verdichten und eine Vielzahl von Haltestellen bedienen. Die Fahrgeschwindigkeit hängt dann vom Abstand der Haltepunkte und dem Streckenverlauf ab, unterscheidet aber ansonsten nicht zwischen „Hauptstrecke“ und „Nebenstrecke“.

D. h., es kann auch Verkehre geben, die von Tübingen bis Onstmettingen durchgebunden sind.

Zu der Frage der späteren Betriebskosten bleibt festzuhalten, dass dies von verschiedenen Faktoren abhängt, die derzeit noch nicht abgrenzbar sind. Z. B. wird es entscheidend mit davon abhängen, wie viel Verkehre das Land bestellt und finanziert und wie viel die Region. Das wird mit dem Land noch zu verhandeln sein, da mit Aufnahme eines späteren Stadtbahnbetriebes auch Verkehre des Landes wegfallen werden.

Bezogen auf die Talgangbahn wäre dann noch festzulegen, welche Trassenentgelte als Eigentümer der Infrastruktur von dem jeweiligen späteren Betreiber erhoben werden sollen.

Zur Umlegung dieser Kosten ist dann mit entscheidend, wer sich mit welchem Anteil an den Betriebskosten beteiligt.

In welchem Umfang der Landkreis in die Betriebsträgerschaft eingebunden sein soll, wird sich zeigen, wenn absehbar ist, wer in diese Trägerschaft mit eintreten wird und es Berechnungen zu möglichen Anteilen geben wird.

Eine alleinige Trägerschaft des Landkreises ist – auch für etwaige Teilbetriebe - seitens der Verwaltung nicht angedacht und auch nicht vorstellbar.