



öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Kreistag

Sitzung am 14.05.2012

TOP 1: Vorstellung der Standardisierten Bewertung und der Folgekostenrechnung für das Projekt „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“

A. Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel stehen zur Verfügung

C. Empfehlungsbeschluss des Ausschusses:

Anlagen:

öffentlich

Vorstellung der Standardisierten Bewertung und der Folgekostenrechnung für das Projekt „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb,,

1. Vorbemerkung

Der Kreistag wurde zu diesem Projekt letztmals umfassend in seiner Sitzung vom 18. Oktober 2010 informiert. Seinerzeit wurde der Sachstand zur damals laufenden Standardisierten Bewertung vorgestellt. Damals war die Standardisierte Bewertung relativ weit gediehen und stand kurz vor dem Abschluss.

Mit dann nochmals fortgeschriebener geänderter Planung seitens des Landes für den Fahrplan 2020/21 (basierend auf Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“) wurden jedoch wesentliche Verkehrsbeziehungen, die Grundlage der Standardisierten Bewertung waren, verändert, so dass es erforderlich wurde, die Standardisierte Bewertung auf diese neuen Vorgaben anzupassen. Die Zuwendungsgeber hatten diese Erforderlichkeit klar zum Ausdruck gebracht.

Insoweit wurde im Jahr 2011 diese Überarbeitung vorgenommen und die Bewertung angepasst. Dabei wurden verschiedene Änderungen im vorgesehenen Betriebssystem vorgenommen, um wieder einen möglichst optimalen NKI (Nutzen-Kosten-Index) zu erreichen.

In diesem Zusammenhang ergab sich auch die Gelegenheit, einen Teil der „Killertalbahn“ doch noch ins Projekt zu integrieren.

2. Ergebnisse der Standardisierten Bewertung und der Folgekostenrechnung

Im Frühjahr diesen Jahres konnte nunmehr die Standardisierte Bewertung und auch die Folgekostenrechnung fertig gestellt werden.

Die Gutachter der PTV AG werden in der Sitzung die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung und der Folgekostenrechnung vorstellen und näher erläutern.

Das Gesamtprojekt weist nun einen NKI von 1,37 aus. Die Wirtschaftlichkeit und die grundsätzliche Förderfähigkeit des Vorhabens sind damit zunächst belegt.

Die Folgekostenrechnung stellt ergänzend zur Standardisierten Bewertung, die volkswirtschaftliche, gesellschaftliche und umweltbezogene Wirkungen aufgreift, die betriebswirtschaftliche Betrachtung des Vorhabens dar. Auch sie ist in der Methodik klar vorgegeben. Mit ihr können konkrete Kosten- und Erlöswirkungen dargestellt werden.

Dieser Folgekostenrechnung waren verschiedene Berechnungen und Annahmen zugrunde zu legen.

Sie enthalten jedoch keine festen Vorgaben dazu, wie das Verhältnis RSB zu anderen Verkehren und wie auch das Verhältnis der Träger untereinander letztendlich sein soll.

Das heißt auch, dass die Aufteilung, wer welche Kosten zu tragen hat, mit der Folgekostenrechnung nicht fest vorgegeben wird.

öffentlich

Es ist den Projektbeteiligten und deren Gremien überlassen, dies zu konkretisieren und festzulegen. Insoweit können Kostenaufteilungen seitens der Gutachter nur vorschlagsweise dargestellt werden.

3. Weiteres Vorgehen und Risiken

Die Zuwendungsgeber erwarten als nächsten Schritt einen sogenannten „Rahmenantrag“. Dieser beinhaltet eine weitere Projektkonkretisierung dahingehend, als dass für alle Projektstrecken (bestehende Schienenstrecken und Neubaustrecken) eine Vorplanung erstellt wird. Außerdem ist mit Abgabe des Rahmenantrags eine konkrete Struktur des Vorhabensträgers vorzuweisen (GmbH oder Zweckverband). Als „Vorläufer“ dazu müsste relativ rasch eine Stabsstelle für die projektbedingten Arbeiten geschaffen werden.

Die Vorplanung dürfte erwartungsgemäß einen Zeitraum von rund 2 Jahren beanspruchen und rd. 9 Mio. EUR kosten. Diese Planungskosten sind grundsätzlich nicht förderfähig, also zu 100 % von den Projektträgern zu tragen.

Auf Strecken im Gebiet des Zollernalbkreises entfielen Vorplanungskosten in Höhe von rd. 1,9 Mio. EUR.

Zu der Frage, mit welchem Risiko die Beauftragung der Vorplanung verbunden ist, bleibt festzuhalten, dass die Projektträger mit einer fertigen Vorplanung nicht darauf vertrauen können, dass das Projekt gefördert und damit überhaupt erst umgesetzt werden kann.

Die Projektbeteiligten haben deshalb bereits das Gespräch sowohl mit dem Land (Minister Hermann) und auch mit dem Bundesministerium gesucht. Im Gespräch mit den Zuwendungsgebern soll nun ein Konzept erarbeitet werden, wie und in welchen Teilschritten ein Einstieg in das Projekt erfolgen könnte.

Eine Vorplanung wäre zumindest aus Sicht des Zollernalbkreises auch dann grundsätzlich nicht umsonst, wenn im schlimmsten Falle das Regionalstadtbahn-Projekt nicht zur Realisierung kommen würde, zumal diese Vorplanung grundsätzlich nicht schnell an Aktualität einbüsst und auch für eine reine Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn eine erforderliche und verwertbare Grundlage darstellen könnte.

Zum Projekt generell ergeben sich folgende Risiken:

- a) Der NKI weist einen Gesamtwert von 1,37 aus. Dieser teilt sich auf die drei Teilnetze folgendermaßen aus:

Teilnetz 1: Reutlingen – Tübingen	1,07
Teilnetz 2: Zollernbahn – Killertalbahn – Talgangbahn	1,88
Teilnetz 3: Gomaringer Spange	1,21



öffentlich

Damit wird deutlich, dass das Teilnetz 1 und damit das größte Teilnetz einen sehr knappen Nutzenüberschuss ausweist. Sollte sich hier in der weiteren Planung und Realisierung ein Kostenschub ergeben, könnte die Förderfähigkeit dieses ersten Teilabschnittes ins Wanken geraten. Für einen solchen Fall würden sich die Zuwendungsgeber vorbehalten, gewährte Fördermittel wieder zurück zu fordern.

- b) Grundsätzlich besteht aufgrund der Mittelsituation bei Bund und Land trotz Förderfähigkeit des Vorhabens die Problematik, dass es fraglich ist, ob Bund und Land die erforderlichen Zuschüsse für das Projekt in den nächsten Jahren überhaupt zur Verfügung stellen könnten. Darüber hinaus ist momentan ungeklärt, ob mit Auslaufen des Förderprogramms GVFG im Jahr 2019 die Finanzierung über diesen Zeitraum hinaus möglich bleibt. Fakt ist, dass eine Realisierung des Gesamtprojektes der Regionalstadtbahn bis 2019 nicht abgeschlossen bzw. abgerechnet sein kann. Momentan ist davon auszugehen, dass eine Realisierung des Gesamtprojektes bis 2023/2024 dauern könnte.

