

öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Kreistag

Sitzung am 18.06.2018

TOP 2: Zukunft des Schienennetzes im Zollernalbkreis - Regionalstadtbahn Neckar-Alb - Elektrifizierungskonzept des Landes Baden-Württemberg

A. Beschlussvorschlag:

Der Kreistag nimmt den Bericht zur Kenntnis.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel sind im Haushaltsplan 2018 vorgesehen

Anlagen: Anlage 1_KT2018_6_18_TOP2
Anlage 2_KT2018_6_18_TOP2
Anlage 3_KT2018_6_18_TOP2
Anlage 4_KT2018_6_18_TOP2

öffentlich

Zukunft des Schienennetzes im Zollernalbkreis

- Regionalstadtbahn Neckar-Alb

- Elektrifizierungskonzept des Landes Baden-Württemberg

Vorbemerkung

Die SPD Fraktion hat am 8.4.2018 einen Fragenkatalog zur Zukunft des Schienenverkehrs im Zollernalbkreis eingereicht und beantragt, das Thema auf der nächsten Sitzung des Kreistags zu behandeln.

Die Fragen der SPD-Fraktion sind als Anlage 1 beigelegt. Für die Beantwortung haben wir die Nummerierung übernommen.

I. Perspektiven

Die Verwaltung wurde unter dem Stichwort „**Perspektiven**“ aufgefordert darzulegen,

- 1) „wie sie konkret die in der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und SPD gemachten Aussagen für eine zeitnahe Realisierung der Schienenausbaunotwendigkeiten im ZAK nutzen will“,
- 2) „wie sie das Ziel des Bundes, bis 2025 70 % aller Bahnstrecken im Land zu elektrifizieren, für die Bahnstrecken im ZAK nutzen will“,
- 3) „wie sie die Öffnung der Förderung für NE-Bahnen auch für den Ausbau von Bahnstrecken im ZAK nutzen will“,
- 4) „wie sie das 1.000-Bahnhöfe-Programm für die Bahnhöfe und Haltepunkte im ZAK nutzen will“,
- 5) „wie sie das Förderprogramm für alternative Antriebe im Bahnwesen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im ZAK nutzen will“,
- 6) „wie sie die Verdreifachung der Mittel des Bundes-GVFG auf 1 Mrd. Euro für die geplanten Projekte im ZAK nutzen will“,
- 7) „wie sie die Tatsache bewertet, dass die Landesregierung Stand heute das LGVFG 2019 mit dem Auslaufen der Entflechtungsmittel beenden wird“,
- 8) „wie sie vor diesem Hintergrund die Chancen zur Fortführung des LGVFG nach 2019 beurteilt.“

Die Fragen 1 bis 8 beziehen sich auf Aussagen der Koalitionsvereinbarung der CDU/CSU und SPD bzw. daraus abgeleiteten Folgerungen für die Landesregierung Baden-Württemberg. Aus politischer Erfahrung kann darauf aufbauend keine solide Beantwortung erfolgen. Jeder mag die Qualität der vorliegenden Koalitionsvereinbarung anders bewerten, zur Ableitung konkreter Strategien oder Planungen fehlt es jedoch für die Lokale Ebene an Verbindlichkeit (Gesetze), Konkretheit (Verordnungen und Richtlinien) sowie der Finanzierung (Haushalt).

öffentlich

Das Landes-Verkehrsministerium hat am 2. Mai 2018 jedoch anhand anhängender Übersicht (Anlage 2) die Landkreise über das Elektrifizierungskonzept des Landes informiert. Mit dem Elektrifizierungskonzept reagiert das Land auf die seitens der Berliner Koalition angekündigte Offensive im ÖPNV. Falls die Bundes-GVFG-Mittel tatsächlich verdreifacht werden, sollen hierdurch in ausreichender Anzahl umsetzungsreife Projekte in Baden-Württemberg abrufbar sein. Das Konzept sieht hierfür die drei Schritte "Elektrifizierung in Bau oder Planung", "Vordringlicher Bedarf/Lückenschluss" und "Langfristiger Bedarf/Fahrzeugeitige Lösung" vor.

Das Elektrifizierungskonzept wurde bereits in der UT-Sitzung am 7.5.2018 kurz vorgestellt. Da das Regionalstadtbahnprojekt Neckar-Alb insgesamt dem ersten Schritt zugeordnet ist, kann dem Konzept aus Sicht des Zollernalbkreises insgesamt zugestimmt werden. Lediglich die Zollern-Alb-Bahn 2 betreffend haben wir angeregt, dass der bisher enthaltene Elektrifizierungsabschnitt Hechingen-Burladingen um die Strecke Burladingen-Gammertingen ergänzt werden sollte. Dies betrifft zwar nicht unmittelbar den Zollernalbkreis, wird sich jedoch auch auf den im Zollernalbkreis befindlichen Abschnitt des Nutzen-Kosten-Index positiv auswirken. Darüber hinaus ist es für die Zukunftsfähigkeit der HZL/SWEG dringend erforderlich, dass der in Gammertingen befindliche Betriebshof mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen erreichbar ist.

Das Land hat den Aufgabenträgern Gelegenheit gegeben, bis 31.5. zu den einzelnen Punkten des Elektrifizierungskonzepts Stellung zu nehmen. Die Projektbeteiligten der Regionalstadtbahn Neckar-Alb haben eine gemeinsame Erklärung abgegeben (siehe Anlage 3).

II. Zollern-Alb-Bahn

Zur Zollern-Alb-Bahn stellte die SPD folgende Fragen:

- 1.) „Die Landkreisverwaltung fordert „zeitnah“ den Ausbau der der Zollernbahn. Welche schriftlichen Dokumente oder Zusagen liegen der Landkreisverwaltung vor, auf denen sie ihre fordernden Thesen aufbaut?“
- 2.) „Welche Aussagen, Stand 04/2018, liegen von der DB AG als Besitzerin der Donautalbahn und der Strecke Sigmaringen - Aulendorf zum Ausbau und zur Elektrifizierung vor?“
- 3.) „Wer soll Träger und Finanzier des Ausbaus sein?“

Zu Frage 1 teilen wir mit, dass die Verwaltung mit der Forderung nach einem raschen Ausbau der Zollern-Alb-Bahn zunächst die bisherige Beschlusslage des Kreistags wiedergegeben hat. Im Gremium herrscht Einigkeit darin, dass der rasche Ausbau der Strecke unbedingt notwendig ist, um unseren Bürgern auch künftig eine umsteigefreie Verbindung nach Stuttgart anbieten zu können.

öffentlich

Wie bekannt, wird die Zollern-Alb-Bahn als nächster Streckenabschnitt des Regionalstadtbahnprojekts umgesetzt. Soweit dies in unseren Händen liegt sind die Planungen dementsprechend so weit fortgeschritten, dass wir jederzeit in den nächsten Planungsabschnitt, hier stünde die Prüfung des Betriebskonzepts durch DB Netz an, einsteigen könnten.

Wir haben ferner die Zusage des Landes, die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn in der Priorisierung der Modul 1 nachfolgenden Streckenabschnitte als vorrangig anzusehen.

Sowohl Bund als auch Land haben zwischenzeitlich über die Koalitionsvereinbarung bzw. das Elektrifizierungskonzept deutlich gemacht, dass der politische Wille vorhanden ist, die Schienenverbindungen rasch vollständig zu elektrifizieren und künftig hierfür entsprechende Mittel bereitzustellen.

Deshalb gehen wir insgesamt davon aus, einen zeitnahen Ausbau der Zollern-Alb-Bahn realisieren zu können, wobei klar ist, dass bei einem Projekt dieser Größe auch eine „zeitnahe Realisierung“ bedeutet, dass bis zu einer Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke noch einige Jahre vergehen werden. Insofern hat die im Antrag der SPD-Fraktion zitierte Aussage aus der Drucksache 2/2017 weiterhin Gültigkeit.

Bezüglich der Fragen 2 und 3 haben wir eine Stellungnahme des Landkreises Sigmaringen eingeholt, da der Ausbau überwiegend im dortigen Bereich erfolgen wird. Der Landkreis Sigmaringen konnte jedoch mit Stand 04/2018 (wie gefordert) keine Aussage dazu machen, wer Träger und Finanzier des Ausbaus sein wird. Ebenso lag dem Landkreis Sigmaringen keine Aussage der DB AG zur Elektrifizierung vor. Wir gehen davon aus, dass diese Fragen erst im Rahmen einer Konkretisierung des Elektrifizierungskonzepts des Landes geklärt werden und werden hierzu zu einem späteren Zeitpunkt erneut berichten.

III. Regionalstadtbahn Neckar-Alb

Die nachfolgenden Fragen beziehen sich auf die Regionalstadtbahn Neckar-Alb:

- 1.) „Das Modul 1 sollte lt. einstigen Aussagen Ende 2019 fertiggestellt und abgerechnet sein. Wann und aus welchem Grund erfolgte die Erkenntnis, dass diese Aussage unrealistisch war?“

Diese Frage haben wir gemeinsam mit dem für das Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb federführenden Landkreis Reutlingen erörtert. Ein konkreter Zeitpunkt, zu dem abschließend deutlich wurde, dass Modul 1 nicht bis spätestens 2019 fertiggestellt und abgerechnet werden könnte, ließ sich jedoch nicht bestimmen. Einen solchen dürfte es auch nicht geben, da die Erkenntnis hierüber erst während des fortschreitenden Planungsprozesses gereift ist.

öffentlich

Es soll an dieser Stelle nicht nochmals wiederholt werden, aus welchen Gründen es zu einer Modulbildung kommen musste und weshalb die Zollern-Alb-Bahn nicht in das Modul 1 aufgenommen werden konnte. Hierzu wurde an anderer Stelle bereits mehrfach ausführlich Stellung genommen. Zusammenfassend möchten wir lediglich nochmals deutlich machen, dass alle Projektpartner unter fachkundiger Begleitung externer Planungsbüros darin übereinstimmen, dass lediglich das heutige Modul 1 überhaupt die Chance geboten hat, das Regionalstadtbahnprojekt innerhalb der zu Beginn vorgegebenen Eckpunkte bei Bund und Land zu platzieren. Im Nachhinein muss festgestellt werden, dass der vorgegebene Zeitplan letztlich auch für Modul 1 zu ambitioniert war, um es fristgerecht fertigstellen und abrechnen zu können. Absehbar war dies zu Beginn jedoch sicherlich nicht.

- 2.) „Der Kreistag hat am 29.05.2017 durch Beschluss die Verwaltung aufgefordert: ...“ bis Jahresende 2017 mit den anderen Projektpartnern des RSB-Projektes schriftlich zu vereinbaren, dass die Zollernbahn mit Talgangbahn als nächster Projektabschnitt zur Realisierung vorgesehen und dafür ein GVFG-Verfahrensantrag eingebracht wird.“ Diesen Auftrag des Kreistages hat die Verwaltung nicht erfüllt. Den vielen verbalen Aussagen steht bis heute kein belastbares Schriftstück zur Seite.“

Diese Aussage ist nicht richtig. Die Verwaltungsspitzen haben sich im Herbst 2017 auf einen Zeitplan geeinigt, den alle Beteiligten als verbindlich ansehen und Bund und Land vorlegten. Darin ist die Zollern-Alb-Bahn als nächster Projektabschnitt vorgesehen. Der Zeitplan war bereits der Drucksache UT Nr. 02/2018 als Anlage 1 beigelegt. Wir haben ihn bei dieser Drucksache nochmals (als Anlage 4) aufgenommen.

Aus Sicht der Verwaltung spricht nichts dagegen, wenn parallel zu den Planungen der Zollern-Alb-Bahn die anderen Projektpartner die Planungen ihrer jeweiligen Streckenabschnitte vorantreiben. Es wäre widersinnig und würde die Verwirklichung des Gesamtprojekts erheblich zurückwerfen, wenn alle anderen Projektpartner nun zunächst abwarten würden, bis die Planungen der Zollern-Alb-Bahn zur Umsetzungsreife gelangt sind oder sogar bereits umgesetzt wären.

Der Zollernalbkreis kann jedoch im Zusammenhang mit der Realisierung der Zollern-Alb-Bahn auf die breite Unterstützung aller Projektpartner und auch des Verkehrsministeriums bauen. Es besteht deshalb kein Zweifel daran, dass die Zollern-Alb-Bahn direkt nach Modul 1 in der Priorisierung vor allen anderen Teilabschnitten steht und umgesetzt wird.

- 2.) „Weshalb erfolgte keine schriftlich-verbindliche Umsetzung des Kreistagsbeschlusses, obwohl nach Aussagen der Verwaltung Einigkeit unter den Beteiligten besteht?“

Die schriftlich-verbindliche Umsetzung des Kreistagsbeschlusses erfolgte in Form des unter 2. erwähnten abgestimmten Zeitplans aller Projektpartner.

- 3.) „Bis zu welchem Datum ist mit einer schriftlich-verbindlicher Festlegung der Verbalismen zu rechnen?“

S. Antworten zu Fragen 2.

öffentlich

- 4.) „Weshalb favorisiert die Verwaltung die Idee (Landrat Pauli ZAK v. 2.3.) die Zollernbahn von Tübingen nach Albstadt müsse sukzessive von Norden, d. h. von Tübingen bis Albstadt gebaut werden? Andere Bahnstrecken (Bsp. Stuttgart – Ulm, Gotthard-Tunnel) werden in Losen und versetzten Bauabschnitten parallel gebaut, um Zeitverzug zu vermeiden.“

Ein im Norden beginnender Ausbau der Zollern-Alb-Bahn bietet logistische Vorteile und kommt den Nutzern bestmöglich entgegen. Bereits in der Sitzung des Umwelt- und Technikausschusses am 5.3.2018 wurde hierfür das Bild des Hausbaus bemüht, vom Keller beginnend in die Obergeschosse fortschreitend kann bei diesem Vorgehen an das bis dahin in Betrieb gegangene Modul 1 angeschlossen werden. Die nach und nach fertiggestellten Abschnitte sind für die Ausbaulogistik bereits nutzbar, hier sind die Abschnitte mit Mehrgleisigkeit sicherlich von Vorteil für den Materialtransport, Lagerung und Baustelleneinrichtung. Mit Blick auf den Nutzer steht bei der nord-süd-voranschreitenden Vorgehensweise auf jeden Fall der Neubau frühestmöglich der größten Zahl der Fahrgäste zur Verfügung.

Für die Fahrgäste aus dem Zollernalbkreis ist es nicht erheblich, auf wessen Hoheitsgebiet der Neubau zuerst entsteht sondern dass er zur Verfügung steht. Für den Zollernalbkreis hat der Ausbau von Tübingen darüber hinaus den Vorteil, dass hierdurch eindeutig sichergestellt ist, dass die Investitionen erst später und bei eindeutig sichergestellttem Anschluss an das Übergeordnete erfolgen.

Ob bei laufendem Fahrbetrieb und den immer vorhandenen Beeinträchtigungen durch Ausweichverkehre ein Parallelausbau an mehreren Abschnitten möglich ist, kann erst bei tiefergehender Umsetzungsplanung entschieden werden. Darüber hinaus müsste hierzu die Ingenieurs- und Baukapazität sichergestellt sein.

- 5.) „Die Vorlage UT 02/2018, Anlage 1 unterscheidet zwischen „elektrischer Betrieb mit Vollbahnfahrzeugen“ und „Stadtbahnbetrieb“ und sieht für die Zollernbahn „Stadtbahnbetrieb“ vor. Neben dem Stadtbahnbetrieb für den SPNV ist für den ZAK der Regionalverkehr mit elektrischen Vollbahnfahrzeugen für die angestrebte schnelle, umsteigefreie Verbindung nach Stuttgart viel wichtiger. Wer will schon von Albstadt bis nach Tübingen mit einer Stadtbahn fahren und dort umsteigen nach Stuttgart?“
- 5.) „Welche finanziellen Folgen für den Bau der RSB Strecke Tübingen - Albstadt hat der Parallelbetrieb von Stadtbahnfahrzeugen einerseits, Vollbahnfahrzeugen andererseits?“
- 6.) „Welche Konflikte baulicher und rechtlicher Art (z. B. Bahnsteighöhen) können entstehen, wenn auf einer Strecke zwei unterschiedliche Betriebssysteme gebaut und unterhalten werden müssen?“

öffentlich

Zu Fragen 5-6:

Wir haben zur Beantwortung eine Stellungnahme der Fachplaner von DB Engineering & Consulting eingeholt. Demnach kann folgendes mitgeteilt werden:

Das Angebotskonzept der Regional-Stadtbahn sieht auf der Zollern-Alb-Bahn eine Bedienung mit folgenden Fahrzeugen vor:

- RSB-Linie S1 Tübingen Hbf – Albstadt

Vollbahnfahrzeuge

- RSB-Linie S11 Tübingen Innenstadt – Mössingen

Stadtbahnfahrzeuge

- RSB-Linie S2 (Reutlingen Innenstadt – Gomaringer Spange –) Nehren – Mössingen

Stadtbahnfahrzeuge

- RE-Linie (Stuttgart Hbf – Stuttgart Flughafen –) Tübingen – Albstadt-Ebingen

Vollbahnfahrzeuge

Daraus ergibt sich, **dass auf dem Gebiet des Zollernalbkreises keine Stadtbahnfahrzeuge verkehren werden**. Somit kann zu Frage 5. zunächst geantwortet werden, dass niemand aus Albstadt künftig mit einem Stadtbahnfahrzeug zuerst nach Tübingen fahren und dort umsteigen muss, wenn er nach Stuttgart möchte.

Zum zweiten Teil von Frage 5 lässt sich sagen, dass es sich bei Vollbahn- und Stadtbahnfahrzeugen zwar um unterschiedliche Fahrzeugtypen handelt, **beide Systeme aber dieselbe Infrastruktur nutzen**. Somit führt alleine der Umstand, dass beide Systeme auf der Zollernbahn verkehren nicht zu Mehrkosten.

Der Vollständigkeit halber möchten wir jedoch noch Folgendes erwähnen:

Zu Kostensteigerungen bei der Zollernbahn könnte es kommen, sofern der Bund bzw. die DB Station & Service an ihren Plänen festhält, Bahnsteighöhen in Deutschland im Rahmen der Schaffung barrierefreier Zugänge einheitlich auf 76 cm über Schienenoberkante (SO) festzulegen. Ein entsprechender Vorstoß der DB hat in den vergangenen Wochen zu großen Diskussionen in den Ländern geführt.

In Baden-Württemberg sind der Fahrzeugbestand und auch die Bahnsteige überwiegend auf eine Höhe von 55 cm über SO ausgelegt. Das Land ist daher von der Diskussion stark betroffen. Es befindet sich deshalb in einem intensiven Austausch mit der DB Station & Service und dem Bund.



öffentlich

Parallel zu diesen Gesprächen hat das Land ein „Alternativkonzept Bahnsteigzielhöhen“ (Anlage 5) aufgestellt, welches den Aufgabenträgern Anfang April 2018 vorgestellt wurde. Es sieht vor,

- abgegrenzte Nahverkehrsnetze mit 55 cm Bahnsteighöhe zu betreiben, wo diese bereits vorherrscht -auch auf Hauptstrecken,
- Separierung in 55 cm / 76 cm -Netze in den Knotenbahnhöfen
- in Einzelfällen die Schaffung sog. Hybridbahnsteige 55cm/76 cm.

Mit Hybridbahnsteigen sollen beide Bahnsteighöhen an einem Gleis ermöglicht werden. Dies kann zu sehr langen Bahnsteigen führen, wenn bspw. die Bahnsteigkanten mit den entsprechenden Höhen in voller Länge realisiert werden (RSB-Linien 120 m; RE-Züge 190 m).

Hybridbahnsteige sind im Konzept des Landes auf folgenden Bahnsteigen der Zollern-Alb-Bahn vorgesehen:

- Mössingen
- Hechingen
- Bisingen
- Balingen
- Albstadt-Ebingen

Es bleibt zunächst abzuwarten, zu welchem Ergebnis die Gespräche zwischen Land und Bund bzw. DB Station & Service führen.

Ergänzend zu den vorstehenden Ausführungen wird noch darauf hingewiesen, dass der Betrieb einer „Regionalstadtbahn“ aus Sicht der Verwaltung notwendigerweise auch den Einsatz von Stadtbahnfahrzeugen voraussetzt. Sollte der Zollernalbkreis insofern aus dem Regionalstadtbahnkonzept ausscheren, also wir lediglich noch Wert auf die schnelle und umsteigefreie Verbindung nach Stuttgart legen, könnte dies u. U. auch negative Folgen für die Förderung des gesamten Projekts nach sich ziehen.

IV Hohenzollerische Landesbahn

Zur HzL wurden folgende Fragen gestellt:

1.) „Wer soll Träger und Finanzier des Ausbaus sein?“

Das Verkehrsministerium teilte hierzu folgendes mit:

„Der Ausbau der nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken (wie die Stammstrecke der HzL / ZAB 2) erfolgt nach den gleichen Finanzierungsregularien wie der Ausbau der bundeseigenen Schienenstrecken (Zollern-Alb-Bahn / ZAB 1), also vorrangig über das Bundes-GVFG. Träger des Ausbaus ist grundsätzlich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.“

öffentlich

Es ist zu erwarten, dass die Zuwendungsgeber analog der bisherigen Projekte einen kommunalen Finanzierungsbeitrag einfordern würden, den die beiden Landkreise sowie das Land als Träger der HzL/SWEG aufbringen müssten.

- 2.) „Weshalb will sich der Kreis über Burladingen und damit über das Projekt RSB hinaus, an Planungskosten für den Ausbau zwischen Burladingen und Sigmaringen beteiligen?“

Der Kreistag hat bisher noch nicht beschlossen, Planungen für die Hohenzollernbahn zu beauftragen. Hierüber wird zu gegebener Zeit noch zu beraten sein. Seitens der Verwaltung kann im Vorgriff darauf schon jetzt festgehalten werden, dass Planungs- und Baukosten – wenn überhaupt - ausschließlich im Bereich des Zollernalbkreises übernommen werden sollen.

- 3.) „Inwiefern besteht im Falle des Ausbaus von Hechingen bis Sigmaringen die Notwendigkeit, dass der ZAK sich an den Investitions- und/oder den künftigen Betriebskosten beteiligt?“

Die HzL teilte hierzu mit:

„Da die Schienenpersonennahverkehrsleistung auf der elektrifizierten Strecke über Regionalisierungsmittel vom Land bestellt wird, sind damit die Nutzungsentgelte (Betriebskosten) inkludiert. Aufgabenträger für den SPNV ist das Land.“

Ein Beitrag des Zollernalbkreises zu den Investitionskosten würde sich, falls überhaupt, auf das Hoheitsgebiet des Kreises beschränken. Vgl. hierzu auch Antwort auf Frage 1.

- 4.) Welche Aussagen des Landesverkehrsministeriums als „Besitzerin“ und damit verantwortlich, liegen zum Ausbau und Elektrifizierung HZL-Stammstrecke vor?

Hierzu teilte die HzL folgendes mit:

„Der derzeitige Stand des Elektrifizierungsprogramms sieht die Elektrifizierung der Strecke von Hechingen nach Burladingen im Status "in Planung / in Bau" vor. Die weitere Elektrifizierung von Burladingen nach Sigmaringen über Gammertingen ist in der Perspektivkategorie verortet. Die HzL ist jedoch der Ansicht, dass nur eine Elektrifizierung von Hechingen bis Gammertingen schon im ersten Schritt Sinn macht, die weitere Strecke bis Sigmaringen mindestens im vordringlichen Bedarf geführt werden muss. Hier sind bereits verschiedene Initiativen gestartet worden.“