

Tagesordnungspunkt

Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Bericht)

Bericht

Zusammenfassung

Nachdem mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens alle fachlichen Voraussetzungen vorlagen, wurde der Antrag auf Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Mitte 2017 beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg eingereicht. Der Antrag wird derzeit noch vom Land geprüft. Die Prüfung soll voraussichtlich im 2. Quartal 2018 abgeschlossen werden. Danach wird der Antrag an den Bund weitergeleitet. Die Prüfung dort wird voraussichtlich ein Jahr in Anspruch nehmen.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde zwischenzeitlich von Verfahrensanleitung 2006 auf 2016 fortgeschrieben. Der Nutzen-Kosten-Indikator für Modul 1 verbesserte sich dadurch von 1,22 auf 1,26.

GVFG-Finanzierungsantrag

Nachdem die Planfeststellungsbeschlüsse für alle Haltepunkte von Modul 1 vorlagen, wurde der GVFG-Antrag Mitte 2017 gestellt und durch die Projektpartner am 18. Juli 2017 an Verkehrsminister Herrmann übergeben.

Derzeit befindet sich der Antrag noch zur Prüfung beim Land. Die Weiterleitung des Antrags an den Bund verzögert sich voraussichtlich von ursprünglich avisiert Ende März auf Juni 2018. Die Bearbeitungsdauer des Antrags durch den Bund beträgt voraussichtlich ein Jahr.

Die Vergabe der Ausführungsplanung für die Ammertalbahn sowie für die Bahnhöfe in Metzingen und Tübingen muss noch im Sommer 2018 erfolgen. Da Teile der Ausführungsplanung förderfähig sind, kann sie erst beauftragt werden, wenn das Land dem vorzeitigen Beginn zugestimmt hat (Unbedenklichkeitsbescheinigung). Hierzu ist die Beschlussfassung in der nächsten Sitzungsrunde vorgesehen.

Aktualisierung Nutzen-Kosten-Untersuchung: Anpassung an Verfahrensanleitung 2016

Die Standardisierte Bewertung ist ein Verfahren, das seit über 35 Jahren die Förderwürdigkeit von Investitionsvorhaben überprüft und nachweist. Das

Bewertungsverfahren wurde und wird seit seiner Einführung in regelmäßigen Abständen aktualisiert.

Bei der aktuellen Fortschreibung wurde die grundlegende Methodik beibehalten. Die Standardisierte Bewertung beruht auf dem Mitfall-Ohnefall-Prinzip. Dabei wird einer hypothetischen zukünftigen Welt ohne Realisierung des Vorhabens die zukünftige Situation mit Realisierung des Vorhabens gegenübergestellt. Bewertet werden die Unterschiede zwischen Mit- und Ohnefall im Hinblick auf

- Reisezeiten im ÖPNV,
- Pkw-Betriebskosten,
- (zusätzliche) Mobilitätsmöglichkeiten,
- ÖPNV-Betriebskosten,
- Unfallschäden,
- CO₂-Emissionen,
- Schadstoffemissionskosten weitere Schadstoffe und
- Geräuschbelastung.

Diesen auf der Nutzenseite erfassten Indikatoren wird auf der Kostenseite der Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall gegenübergestellt.

Die Zusammenstellung der Kenndaten des Verkehrsangebots für Ohne- und Mitfall ist ebenso standardisiert wie die Berechnung der Verkehrsnachfragewirkungen auf der Basis der Verkehrsnachfragedaten des Ohnefalls. Die hierfür erforderlichen Datenvorgaben, Kosten- und Wertansätze sind detailliert vorgegeben. Aufbauend darauf werden die einzelnen Beurteilungsindikatoren berechnet und zum gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Indikator zusammengefasst.

Ergänzt wird die gesamtwirtschaftliche Bewertung durch die Folgekostenrechnung, in der die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen eines Vorhabens für unterschiedliche Betrachtungshorizonte aufgezeigt werden.

Dies sind die wesentlichen Neuerungen in der Version 2016:

- Auf der Basis der Theorie der impliziten Nutzendifferenz, die im Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 konsequent ausgearbeitet wurde, wurde eine neue Nutzenkomponente »Nutzen der Schaffung zusätzlicher Mobilitätsmöglichkeiten« entwickelt.
- Es wurde die Möglichkeit geschaffen, Nachfragewirkungen einer Beseitigung von Kapazitätsengpässen in der Hauptverkehrszeit zu ermitteln. Diese treten immer dann auf, wenn gegen eine übermäßige Auslastung der angebotenen Platzkapazitäten in den Fahrzeugen betrieblich nicht gegengesteuert werden kann. Wegen des hohen Modellierungsaufwands und der begrenzten Anwendungsfälle wurde diese neue Nutzenkomponente als fakultativer Modellbaustein erfasst.
- Der Teilindikator „Änderung der Geräuschbelastung“ wurde konkretisiert und methodisch überarbeitet.

- Die Datenvorgaben, Kosten- und Wertansätze des Standardisierten Bewertungsverfahrens wurden komplett überarbeitet und auf den Sach- und Preisstand 2016 der neuen Verfahrensanleitung fortgeschrieben. Dabei wurde auf weitgehende Konsistenz zum Bewertungsverfahren des BVWP 2030 geachtet. Bei der Ermittlung des Energieverbrauchs im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde eine geschwindigkeitsabhängige Komponente eingefügt. Außerdem wurden die Vorgaben für die Berechnung der Infrastrukturkosten neu justiert.
- In diesem Zusammenhang wurden auch die Formblattvorlagen neu erstellt. Der Aufbau orientiert sich nun stärker an der Umsetzbarkeit in Form einer IT-Lösung.
- Auf der Grundlage der Anwendungserfahrungen mit der Vermittelbarkeit der Ergebnisse von Folgekostenrechnungen wurde die Methodik deutlich vereinfacht. Mit Hilfe der Annuitätenmethode werden nun die finanziellen Folgen eines Vorhabens für die Aufgabenträger für drei Betrachtungshorizonte (kurzfristig bis 10 Jahre, mittelfristig bis 30 Jahre und langfristig) dargestellt.

Die Version 2016 des Standardisierten Bewertungsverfahrens wurde inzwischen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführt.

Nach Abstimmung mit den Zuwendungsgebern wurde die Standardisierte Bewertung für das Modul 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb nach den Regeln der Verfahrensvorschrift 2016 fortgeschrieben. Dabei ergab sich eine Verbesserung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) von 1,22 auf 1,26. Dadurch ergibt sich ein etwas größerer Puffer bei gegebenenfalls anfallenden Kostensteigerungen. Weiterer Vorteil der Fortschreibung ist die Kompatibilität der Bewertungssystematik von Modul 1 mit der Bewertung weiterer Module.

Im Mai wird es zur aktualisierten Kosten-Nutzen-Untersuchung ein Abstimmungsgespräch mit den Zuwendungsgebern Bund und Land geben.

Betriebsleistungen Modul 1

Das Land hat signalisiert, dass es grundsätzlich bereit ist, Verkehrsleistungen für das Modul 1 in begrenztem Umfang zu bestellen. Der Umfang der Finanzierung würde sich am „Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg“ orientieren und wäre abhängig von den Fahrgastzahlen. Demnach wird ab täglich 5.000 Fahrgästen im Querschnitt eines Abschnitts ein Halbstundentakt finanziert, bei über 2.500 Fahrgästen sieht das Zielkonzept einen Stundentakt vor. Somit würden auf der Ammertalbahn von Tübingen bis Entringen ein Halbstundentakt finanziert, zwischen Entringen und Herrenberg mit über 2.500 Fahrgästen täglich, ein Stundentakt. Zusätzlich finanziert das Land montags bis freitags acht weitere Zugpaare, so dass ein 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit erreicht wird. Nicht finanziert werden die im Betriebskonzept der Regionalstadtbahn vorgesehenen Verdichterfahrten im Viertelstundentakt bis Entringen. Das bedeutet, dass der ZÖA künftig noch diese Verdichterfahrten und den Halbstundentakt ab Entringen außerhalb der Hauptverkehrszeit zu finanzieren hätte.

Bei der Landesfinanzierung werden die bisherigen Zahlungen aus Regionalisierungsmitteln (für das Zugangebot 1994) sowie die Zahlungen nach § 6 a AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) angerechnet. Das Land setzt dabei voraus, dass der Zweckverband ÖPNV im Ammertal die Aufgabenträgerschaft wahrnimmt. Denn der ZÖA kann als Eisenbahnverkehrsunternehmen und nichtbundeseigene Eisenbahn diese Mittel in Anspruch nehmen, was das Land nicht könnte, wenn es selbst Aufgabenträger wäre. Die Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch den ZÖA ist also für das Land zwingende Voraussetzung für die Übernahme der Finanzierung im oben beschriebenen Umfang. Nach Auffassung des ZÖA war bisher das Land Aufgabenträger für die Ammertalbahn, da keine Übertragung der Aufgabenträgerschaft nach §§ 6 und 7 ÖPNVG auf den ZÖA stattgefunden hat. Für das Trassenentgelt müssten Festlegungen getroffen werden, damit die Betriebskosten kalkulierbar bleiben.

Ein Gesprächstermin mit dem Land zum Umfang der Betriebsleistungen ist derzeit in der Abstimmung.

Gründung einer Projektgesellschaft

Der Projektfortschritt und die dadurch immer komplexeren Steuerungsaufgaben erfordern eine einheitliche Steuerung aller Module und einen Ansprechpartner für das Gesamtprojekt. Dies wird ebenfalls von den Fördermittelgebern gefordert. Anfang März wurde daher in einem Verwaltungsspitzentermin der Projektpartner beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die unter Federführung des Regionalverbands Neckar-Alb und der ENAG eine geeignete Struktur entwickelt und die Prüfung steuerlicher und rechtlicher Aspekte veranlasst. Die Gründung der Projektgesellschaft soll noch in diesem Jahr erfolgen.

Bereits am 18.12.2017 hat das Land klargestellt, dass für das weitere Verfahren dringend eine Projektorganisation, ggf. mit einem Zweckverband, installiert werden muss. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die unter Federführung von Herrn Dr. Seidemann (Regionalverband) und von Herrn Strähle (ENAG) die Rahmenbedingungen für eine solche Projektstruktur entwickeln soll.

Folgende erste Vorgaben sollen dabei unterstützen:

- kein Aufbau von Doppelstrukturen
- einheitliche Steuerung für das Gesamtprojekt
- klare Definition der Schnittstellen zwischen kommunalen Partnern/EIU/PG
- keine einseitige Belastung für Projektpartner, die verschiedene Module bedienen
- einheitliche Koordinierung und Ausgestaltung der Module
- Flexibilität innerhalb der Module durch freie Wahl der EIU's
- steuerliche und rechtliche Prüfung
- Sicherstellung der finanziellen Vorteile durch den Vorsteuerabzug
- Übertragungsmöglichkeiten von weiteren kommunalen Aufgaben an die GmbH und Finanzierung der dadurch entstehenden Zusatzkosten
- Benennung der notwendigen Entscheidungsstrukturen der PG (keine schwerfälligen Strukturen aufbauen)

Die Verwaltung erwartet von der Einsetzung einer mit Fachkompetenz ausgestatteten Projektorganisation eine stringente Koordination des Gesamtprojekts und die frühzeitige Berücksichtigung fachlicher Aspekte auf allen Ebenen.

Unmittelbare finanzielle Auswirkungen entstehen nicht. Die langfristigen Auswirkungen sind heute noch nicht konkret vorherzusehen. In einem Arbeitsgruppenentwurf aus dem Jahr 2012 wurde der jährliche Aufwand auf 250.000 € an Personal- und 50.000 € an Sachkosten geschätzt.