

Tagesordnungspunkt

Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Beschluss)

Beschlussvorschlag

1. Der ZÖA beantragt beim Land eine Unbedenklichkeitsbescheinigung zum vorzeitigen Beginn der Ausführungsplanung und vorbereitender baulicher Maßnahmen für das Modul 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vergabe der Ausführungsplanung und der weiteren Leistungsphasen für das Modul 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb in den Planfeststellungsabschnitten 3/4 (Ammertalbahn) und 6 (Bahnhof Tübingen) einzuleiten.

Sachverhalt

Auf den Bericht in der ZÖA-Drucksache 02/2018 wird verwiesen.

GVFG-Finanzierungsantrag für Modul 1

Das Landesverkehrsministerium hat mit Schreiben vom 12.04.2018 über den Sachstand bei der Bearbeitung des GVFG-Antrags informiert. Darin wurde der Abschluss der Vorprüfung durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg für Juni 2018 in Aussicht gestellt. Danach werde der Antrag dem Bund vorgelegt und die Aufnahme in Kategorie A des Bundesprogramms empfohlen. Ferner wies das Ministerium ausdrücklich auf die Möglichkeit der Unbedenklichkeitsbescheinigung hin, die es möglich macht, erste Maßnahmen zur Umsetzung förderunschädlich umzusetzen, auch wenn der Bewilligungsbescheid noch nicht vorliegt.

Mit den Fördergebern von Land und Bund wurde abgestimmt, dass das Gesamtprojekt in der Standardisierten Bewertung auf die Verfahrensvorschrift 2016 umgestellt wird, wie dies bereits für das Modul 1 erfolgte.

In den nächsten Schritten werden

- die Strukturdatenprognosen aktualisiert (hierzu laufen die Erhebungen bei den Städten und Gemeinden),
- die Nachfrageprognose neu berechnet,
- die Nutzen-Rechnung aktualisiert,
- und die Standardisierte Bewertung nach der Verfahrensvorschrift 2016 dokumentiert.

Zum laufenden Verfahren beim Land wird die Standardisierte Bewertung für das Modul 1 in der Version 2016 nachgereicht.

Den Zuwendungsgebern wurde der als Anlage 1 beigefügte Realisierungszeitplan für das Gesamtprojekt vorgelegt. Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme des elektrischen Betriebs im Modul 1 (Mitte 2022) korrespondiert mit der Zeitplanung für die Vergabe der Verkehrsleistungen durch das Land.

Unbedenklichkeitsbescheinigung für den vorzeitigen Beginn von Modul 1

Konkret müssen zur Einhaltung des genannten Zeitplans folgende Termine eingehalten werden:

Aug 18	Vorbereitung und Vergabe Ausführungsplanung
Oktober 2018 - März 2019	Rodungen und Vorbereitung von Vergrämungsmaßnahmen
Dez 18	Abschluss Ausführungsplanung
Jan 19	Vergabe Bauarbeiten
ab Juli 2019	Vorschüttung Unterjesingen
	Ersatzbauten Untere Mühle
	Ausschreibung LST Tübingen + Metzingen

Daher ist es erforderlich, bereits im Sommer 2018 die Ausführungsplanung zu vergeben. Da die Ausführungsplanung in Teilen zuwendungsfähig ist, bedarf es einer Unbedenklichkeitsbescheinigung, die der Zweckverband ÖPNV im Ammertal als Vorhabensträger beantragen muss, damit die Förderung nicht gefährdet wird.

Kosten

Die ENAG (Projektsteuerung) hat die Kosten für das Modul 1 erneut fortgeschrieben und dabei die sich aus den laufenden Verfahren ergebenden Änderungen und einen Aufschlag von 5% für unvorhergesehenes berücksichtigt. Die bisher dargestellten Kosten für Modul 1 hatten den Stand der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (2016).

Danach ergeben sich für die Phase III (Ausführungsplanung und Bau) folgende Kosten:

Kostenaufstellung Modul 1, Phase III - Planung und Investitionen

PFA 3/4	PFA 6	ZÖA
Ammertalbahn	Bhf. Tübingen	
Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR

Baukosten

lt. GVFG-Antrag (04/2018)	53,4	21,2	74,6	+11,0%
<i>Planungsstand 2016</i>	49,3	17,9	67,2	

Planungskosten

17%

24%

Phase I + II	3,3	1,4	4,7	
Phase III	5,8	3,7	9,5	
Gesamt	9,1	5,1	14,2	+31,2%
<i>Planungsstand 2016</i>	7,0	3,8	10,8	

Gesamtkosten

Stand 2018	62,4	26,3	88,8	+13,8%
<i>Planungsstand 2016</i>	56,3	21,7	78,0	

Die Gesamtkosten für das Modul 1, soweit es den ZÖA betrifft, werden somit gegenüber dem Stand von 2016 um 10,8 Mio. € höher veranschlagt:

- Die Baukosten für die Unterführung am Haltepunkt Güterbahnhof belaufen sich jetzt auf 6,7 Mio. € und liegen damit um 1,9 Mio. € über der bisherigen Kostenschätzung. Die Erhöhung ist zurückzuführen auf die Preisentwicklung bei den Baupreisen und die konkretisierte Planung. Diese Kosten berücksichtigen lediglich den Anteil, der zur Erschließung des Bahnsteigs erforderlich ist. Der breitere und höhere Ausbau und alle weiteren Maßnahmen, um die Unterführung als Radunterführung auszugestalten, werden von der Stadt Tübingen getragen.
- Von der DB Netz wurden zusätzliche Blocksignale im Bahnhof Tübingen gefordert, um die Leistungsfähigkeit der Strecke trotz der zusätzlichen Haltepunkte zu erhalten. Ferner müssen Weichenverbindungen und die Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Tübingen angepasst werden (1,6 Mio. €).
- Die Planungskosten wurden bisher nicht fortgeschrieben und waren noch auf dem Preisstand von 2013. Sie erhöhen sich aufgrund der Preisanpassung und in Relation zu den fortgeschriebenen Baukosten um 3,4 Mio. €.
- Und schließlich wurde – wie im GVFG-Antrag - ein Aufschlag von 5% einkalkuliert für

unerwartetes (3,9 Mio. €).

Förderung und kommunaler Anteil

zuwendungsfähige Planungskosten

5%

0,5

zuwendungsfähige Baukosten

95%

70,9

zuwendungsfähig gesamt

71,4

Förderung

80%

-57,1

Kommunaler Anteil

31,7

+19,6%

Planungsstand 2016

26,5

Gesamtprojekt

Auf Vermittlung der drei Bundestagsabgeordneten der Region Neckar-Alb, Staatsministerin Annette Widmann-Mauz, Parlamentarischer Staatssekretär Thomas Bareiß und Michael Donth hat am Mittwoch, 13. Juni 2018 ein Gespräch im Bundesverkehrsministerium mit Parl. Staatssekretär Steffen Bilger stattgefunden. Dank der Verstärkung der Bundesförderung über GVFG und der Verdreifachung und Dynamisierung der Mittel durch den Bund kann die Finanzierung für das Gesamtprojekt als sichergestellt angesehen werden.

Um für das Gesamtprojekt so schnell wie möglich den Rahmenantrag beim Bund stellen zu können, wurde die PTV im Verwaltungsspitzentermin am 04.06.2018 beauftragt, die dafür erforderlichen Fortschreibungen zu erarbeiten. Im Herbst 2018 ist eine weitere Abstimmung mit den Fördergebern geplant.

Entwicklung eines Lastenhefts für Zwei-System-Fahrzeuge

Eine Arbeitsgruppe des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) entwickelt derzeit unter Beteiligung der ENAG ein Lastenheft für Zwei-System-Fahrzeuge. Diese Fahrzeuge können sowohl auf Eisenbahn- als auch auf Stadtbahnstrecken verkehren. Durch die gemeinsame Entwicklung und ggf. spätere gemeinsame Beschaffung können aufgrund von höheren Stückzahlen die Kosten für die Entwicklung und das Fahrzeug verringert werden. Weiteres Ziel ist, durch ein einheitliches Baukastensystem, angepasst auf die jeweiligen Eigenheiten eines Projekts, eine einheitliche Ersatzteilhaltung und größeres Know-how auch in Bezug auf Wartung und Reparatur der Fahrzeuge zu generieren. Durch einen größeren Pool an Fahrzeugen besteht später auch die Möglichkeit, Fahrzeuge bei Betriebsstörungen gegenseitig auszuleihen. Die Verwaltung wird den Kreistag über den weiteren Projektfortschritt auf dem Laufenden halten.

Elektrifizierungskonzept des Landes

Herr Minister Hermann stellte Anfang Mai 2018 die Pläne des Verkehrsministeriums für ein landesweites Elektrifizierungskonzept der Schienenstrecken in Baden-Württemberg vor. Die nicht elektrifizierten Strecken im Land wurden dabei in 3 Kategorien eingeteilt. Die Elektrifizierungsprojekte der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurden insgesamt in die als erstes zu realisierende Kategorie 1 des Schienen-Elektrifizierungskonzepts des Landes eingestuft.

Hintergrund dieses Konzepts ist das im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigte Sofortprogramm zur Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur, wofür das Land entsprechende Vorbereitungen treffen will. Details des Bundesprogramms – wie z.B. die konkreten Fördermodalitäten und der Umfang der Finanzierungsbeteiligung des Bundes – sind noch nicht bekannt.

Die Region Neckar-Alb unterstützt diese Einstufung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in die Kategorie 1 des Schienen-Elektrifizierungskonzepts und hat dies in einer Stellungnahme an das Verkehrsministerium unterstrichen. Diese Stellungnahme ist dieser Drucksache als Anlage 2 beigelegt.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Investitionen werden sich im Wesentlichen erst nach Fertigstellung der Anlagen als Abschreibungen auf die Verbandsumlage auswirken, die sich etwa verdoppeln wird (derzeit ca. 2,5 Mio. €, davon Landkreis Tübingen 2,0 Mio. €, Landkreis Böblingen 0,5 Mio. €).

Finanzplanung

	PFA 3/4	PFA 6	ZÖA
	AmmertalBahn	Bhf. Tübingen	
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
<i>vor 2018</i>	2,5	2,2	4,7
2018	0,7	0,3	1,0
2019	11,6	1,2	12,8
2020	14,5	2,0	16,5
2021	22,1	13,9	36,0
2022	11,0	6,8	17,8
	62,4	26,4	88,8