

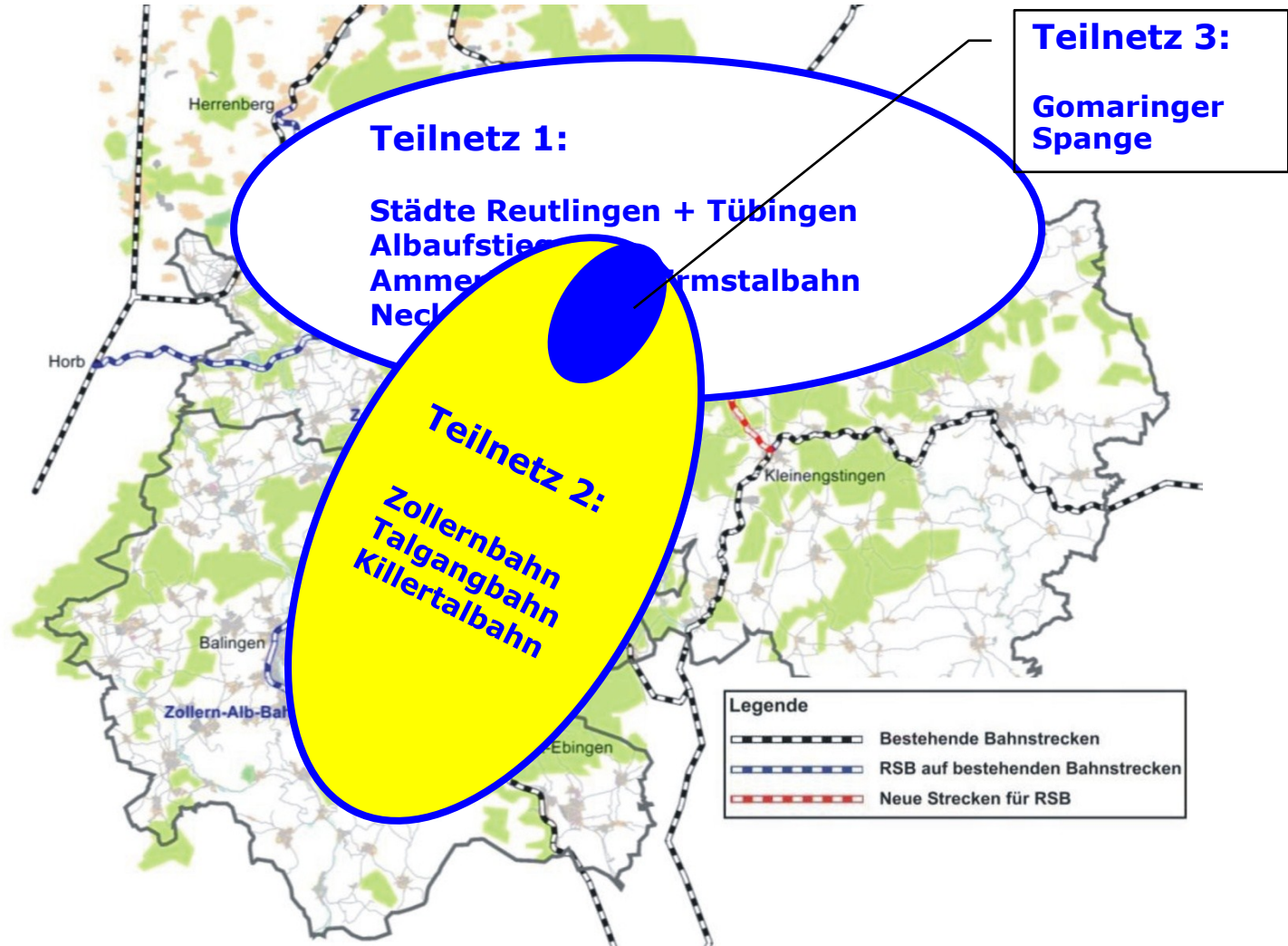
Regionalstadtbahn Neckar-Alb

Überblick und Modul 1
Sachstand 5.11.2014

Die Idee

- ❑ 690.000 Einwohner in der Region
- ❑ Autofahrer stellen großes Umstiegs-Potenzial dar
- ❑ Umsteigefrei bis in die Zentren
- ❑ Attraktive Takte
- ❑ ca. 200 km Schiene sind betroffen, davon 23% Neubau
(Innenstadtstrecken, Alaufstieg Pfullingen, Gomaringer Spange)
- ❑ 28.000 zusätzliche Fahrgäste
- ❑ 900 Mio. € Gesamtkosten (Stand 2014), davon bis zu 80% von Bund und Land
- ❑ 2008: Beauftragung einer „Standardisierten Bewertung“
- ❑ 2014: Rahmenantrag für das Modul 1 (Bad Urach – Metzingen – Reutlingen –
Tübingen – Herrenberg)
- ❑ Modul 1 fertigstellen bis zum Ende der laufenden Bundesförderung 2019 (GVFG)

Die Pläne



Die Projektpartner

Kommunen

Landkreis Reutlingen

Landkreis Tübingen

Zollernalbkreis

Stadt Reutlingen

Stadt Tübingen

Regionalverband
Neckar-Alb

Zuwendungsgeber

Bund

Land

Planer

PTV

TTK

DB International

volkswirtschaftlich nützlich

2010 belegte die **Standardisierte Bewertung*** für die Regionalstadtbahn, dass der Nutzen der Investition die Kosten um fast 40% übersteigt:

- > **Teilnetz 1:** Oberzentrum Reutlingen/Tübingen mit den Zulaufstrecken: Neckar-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, Ammertalbahnhof, Ermstalbahnhof und Alaufstieg: **1,07**
- > **Teilnetz 2:** Zollern-Alb-Bahn, Killertalbahnhof und Talgangbahnhof: **1,88**
- > **Teilnetz 3:** Gomaringer Spange: **1,21**

⇒ NKI Gesamtnetz: **1,37**

Damit sind die materiellen Voraussetzungen für eine Förderung von Bund und Land dem Grunde nach erfüllt.

*) anerkanntes Bewertungsverfahren, durchgeführt von ptv, DBI und TTK und abgestimmt mit den Zuwendungsgebern aus Bund und Land.

Problem 2019 → Modul 1

- ❑ Die Förderung nach dem Bundes-GVFG* läuft 2019 aus
 - ❑ Bis dahin muss gebaut und abgerechnet sein
- Praktisch muss der Bau 2018 abgeschlossen werden.
- Deshalb: Entwicklung des „Moduls 1“
- **Investitionsvolumen deutlich kleiner als das Gesamtnetz**
 - **Eigenständiger Nutzenüberschuss ($NKI > 1$)**
 - **Keine Nachteile für die Förderung des Gesamtnetzes**

*) GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Modul 1 (Überblick)

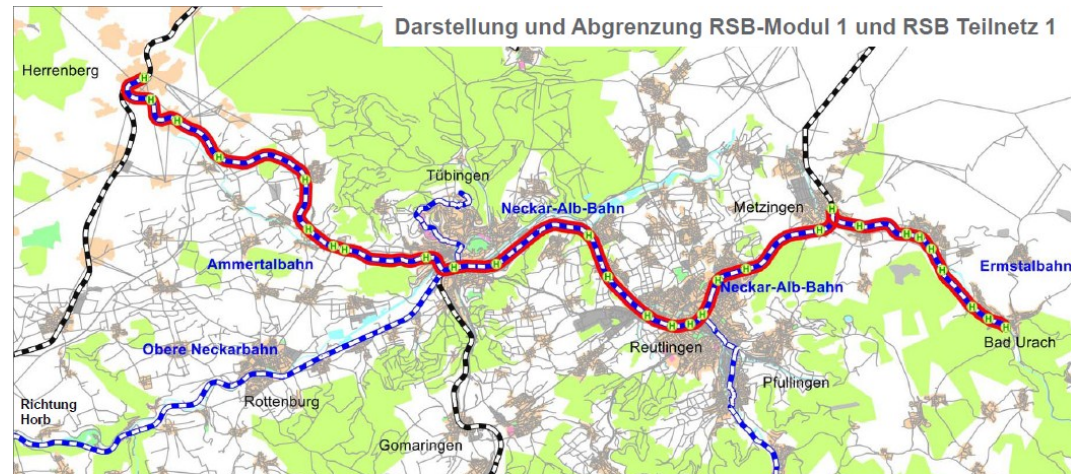
NKU RSB Modul 1

Investition Fahrweg:
68,4 Mio.€
(Preisstand 2006)

Fahrgastgewinn:
2.700 Fahrgäste/Tag

NKI: 1,39

NKU = Nutzen-Kosten-Untersuchung



- ❑ Elektrifizierung der Bestandsstrecken Herrenberg – Tübingen und Metzingen – Bad Urach
- ❑ Einrichtung neuer Haltepunkte auf der Neckar-Alb-Bahn im Abschnitt Tübingen – Reutlingen – Metzingen
- ❑ Tagesdurchgängiger 30min-Takt im gesamten Modul 1

Aktueller Stand des Verfahrens

□ **Fördervoraussetzungen:**

Standardisierte Bewertung + Folgekostenrechnung sind abgeschlossen und mit den Zuwendungsgebern abgestimmt → Die Förderfähigkeit ist grundsätzlich gegeben. Die Regionalstadtbahn Neckar-Alb ist in das GVFG-Bundesprogramm in Kategorie C aufgenommen.

□ Der „**Rahmenantrag**“ für **Modul 1** wurde 2014 gestellt

- Infrastrukturplanung und Kostenschätzungen mit Sondergutachten, wie z.B. Risikobewertungen für Brücken und Tunnel.
Planungstiefe: Vorplanung (HOAI LPh 1+2)
- Bei Kostenänderungen über das Maß der allg. Kostenentwicklung hinaus kann der Zuwendungsgeber eine Aktualisierung der Standi verlangen.
- Immer gilt: Der Nutzen muss die Kosten überwiegen.

□ Nächste Schritt: „**Finanzierungsantrag**“

- Voraussetzung: Entwurfs- und Genehmigungsplanung (HOAI LPh 3+4) mit Planfeststellungsbeschluss, zunächst für Modul 1

Modul 1: weiteres Vorgehen

- ❑ November 2014: Beschlussfassung in den kommunalen Gremien über die Beauftragung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- ❑ Fahrplantechnische Untersuchung durch DB Netz zur betrieblichen Machbarkeit des Betriebskonzepts
- ❑ Anschließend: Aktualisierung NKU Modul 1
- ❑ Bei positivem Votum der Gremien: Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen durch die Infrastrukturunternehmen (Ammertalbahn, Ermstalbahn)
- ❑ Ziel: Planfeststellungsbeschluss bis Sommer 2016

Zeitplan ab Planungsphase II (Entwurfs- und Genehmigungsplanung)

Quartal	Planungsschritte	
	Ermstalbahn	Ammertalbahn
3/2014	Vergabebeschluss (Juli/2014), Planungsauftrag, Beginn der Entwurfsplanung	
4/2014	Entwurfsplanung Genehmigungsplanung	
1/2015		
2/2015		
3/2015	Planfeststellungsverfahren	Abschluss Genehmigungsplanung
4/2015	Start der Ausführungsplanung	Planfeststellungsverfahren
1/2016	Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig: April 2016	Start der Ausführungsplanung
2/2016		Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig: August 2016
3/2016	Fertigstellung der Ausführungsplanung	2016
4/2016	Baubeginn	Fertigstellung der Ausführungsplanung
1/2017	Bau	Baubeginn
2/2017		
3/2017		Bau
4/2017		
1/2018		
2/2018		
3/2018	Fertigstellung, Inbetriebnahme	
4/2018	Restabwicklung	Fertigstellung, Inbetriebnahme
1/2019	Abrechnung	Restabwicklung
2/2019		Abrechnung
3/2019		
4/2019		

Abfedern der Risiken

- ❑ Das Land stellt die Co-Finanzierung des Projekts in Höhe von 20% der zuwendungsfähigen Kosten sicher.
- ❑ Das Land verpflichtet sich bereits heute zur Übernahme der Finanzierungsrisiken durch ausfallende Bundesmittel für den DB-Abschnitt Tübingen – Metzingen (2019er Risiko und 60%-Risiko)
- ❑ Das Land sichert zu, unmittelbar nach einer Grundsatzentscheidung* über eine Nachfolgeregelung für das Bundes-GVFG auf Bundes- oder Landesebene mit den Kommunen über Optionen einer Finanzierungsabsicherung zu sprechen und das Projekt ggf. in ein neues Programm in höchster Priorität vor weiteren Projekten aufzunehmen.
- ❑ Das Ausfallrisiko bei den Bundeszuschüssen von bis zu 60% der förderfähigen Investitionen für den kommunalen Teil wird nicht abgesichert.