

Tischvorlage Nr. 101/16

AZ. 43/797

Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Regionalstadtbahn Neckar-Alb, aktueller Sachstand

Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Bericht am 05.10.2016

Sachverhalt:

Auf den Sachstandsbericht von 2014 und die Vergabe der Vorplanung für die Gomaringer Spange und die Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg a.N. – Horb) wird verwiesen (KT-Drucksachen 113/14, 117/14, 117/14/1, 117/14/2).

Im November 2014 hat der Kreistag die Vorplanungen für die Gomaringer Spange und die Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg a.N. – Horb) beauftragt mit dem Ziel, die Unterlagen für einen GVFG-Rahmenantrag zur Aufnahme in das Förderprogramm vorzubereiten. Der Zeitplan sah vor, dass die Vorplanung für die Obere Neckarbahn bis September 2016 vorliegt, die Vorplanung der Gomaringer Spange sollte im Oktober 2017 abgeschlossen sein.

In beiden Fällen wurden die Planungsarbeiten termingerecht begonnen, zunächst mit Schwerpunkt auf der Oberen Neckarbahn. Nach einer ersten Grundlagenerhebung wurden Abstimmungsgespräche mit den betroffenen Städten und Gemeinden geführt. Mit der Deutschen Bahn als Infrastrukturunternehmen wurde Anfang 2016 zunächst Einigkeit über den Abschluss einer Planungsvereinbarung erzielt. Im Laufe des Jahres wurden von Seiten der DB jedoch abweichend von den vereinbarten Arbeitsschritten neue grundsätzliche Fragestellungen aufgeworfen. So sei für die DB Voraussetzung für den Abschluss einer Planungsvereinbarung, dass ein mit dem Land abgestimmtes Betriebsprogramm vorgelegt werde, damit die verkehrliche und die betriebliche Aufgabenstellung erstellt werden können. Dies sei für DB Netz eine notwendige Planungsgrundlage. Die Verwaltung hat deshalb den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn in Baden-Württemberg angeschrieben und wird in Kürze ein Gespräch führen. Sollte die DB an dieser Vorbedingung festhalten, wird die Erstellung des Betriebskonzepts weiter verzögert werden.

Hinsichtlich der Gomaringer Spange wurden erste Grundlagen erhoben und mit der Stadt Reutlingen eine Planungsvereinbarung ausgehandelt. Es ist nun vorgesehen, dass die Vorplanung für die Gomaringer Spange als ein gemeinschaftliches Projekt des Kreises Tübingen und der Stadt Reutlingen durchgeführt wird, wobei jede Gebietskörperschaft die Planung auf ihrer Gemarkung realisiert. Der Vertrag umfasst die Koordinierung der Grundlagenermittlung und Vorplanung (HOAI Leistungsphasen 1 und 2) mit dem Ziel der Stellung eines Rahmenantrags als Teil des geplanten Infrastrukturprojekts Regionalstadtbahn Neckar-Alb.

Die aktuellen Verfahrensstände des Gesamtprojekts sind in folgender Übersicht zusammengefasst:

Teilnetz 1

Ammertalbahn: Herrenberg – Tübingen Modul 1, PFA ¾	Erörterungsverhandlung Juli 2016, Planfeststellungsbeschluss erwartet im Spätherbst 2016
Neckar-Alb-Bahn: Metzingen – Tübingen Modul 1, PFA 5 und 6	Planfeststellungsbeschluss erwartet Anfang 2017
Ermstalbahn: Metzingen - Bad Urach modul 1, PFA 1 und 2	Erörterungsverhandlung April 2016, Planfeststellungsbeschluss erwartet im Spätherbst 2016
Obere Neckarbahn: Horb – Rottenburg a.N. – Tübingen	Vorplanung läuft
Innenstadtstrecke Tübingen	Vorplanung läuft

Teilnetz 2

Zollern-Alb-Bahn: Albstadt – Balingen – Tübingen	Vorplanung abgeschlossen
--	--------------------------

Teilnetz 3

Gomaringer Spange: Reutlingen – Gomaringen – Dußlingen	Vorplanung läuft
--	------------------

Die farbig unterlegten Bereiche markieren das Modul 1 der Regionalstadtbahn.

Im Landkreis Tübingen wurden bisher folgende öffentliche Veranstaltungen durchgeführt:

- 05.06.2013 – Infoveranstaltung Rottenburg am Neckar
- 12.06.2013 – Infoveranstaltung Mössingen
- 23.06.2015 – Infoveranstaltung Ammerbuch-Pfäffingen
- 14.09.2015 – Unterjesingen (Ortstermin)
- 14.01.2016 – Unterjesingen (Expertengespräch)
- 18.02.2016 – Gültstein (Info-Messe)
- 21.03.2016 – Unterjesingen (Info-Messe)
- 02.05.2016 – GR Mössingen
- 09.05.2016 – GR Ammerbuch
- 21.07.2016 – Erörterungsverhandlung Unterjesingen

Bezüglich des weiteren Vorgehens bei der GVFG-Förderung in Modul 1 (Ammertalbahn, Ermstalbahn) wird in der Sitzung mündlich berichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

Die ENAG hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Kosten für Modul 1 auf Basis der Entwurfs- und Genehmigungsplanung angepasst. Die bisher dargestellten Kosten für Modul 1 (KT-Drucksache 117/14/1) hatten den Stand der Vorplanung (Juli 2014).

Die ENAG hat die Kostenschätzung zum August 2016 fortgeschrieben und die sich aus den laufenden Verfahren ergebenden Änderungen berücksichtigt.

Das Investitionsvolumen (ohne Planungskosten) für das Modul 1 steigt um 10,7 Mio. € von 88,8 Mio. € auf 99,5 Mio. €. Den größten Anteil an dieser Steigerung hat die DB-Strecke zwischen Tübingen und Metzingen mit einer Steigerung von 23,7 Mio. € auf 32,3 Mio. €. Von der Steigerung entfallen allein 7 Mio. € auf die Unterführung am Haltepunkt Güterbahnhof und davon 2,2 Mio. €, die als städtebauliche Zusatzleistung von der Stadt Tübingen getragen werden.

Die Erhöhung bei den Investitionskosten um 10,7 Mio. € teilt sich folgendermaßen auf:

	bisher	neu	Differenz
Ermstalbahn	17,5 Mio. €	17,9 Mio. €	+ 0,4 Mio. €
Ammertalbahn	47,6 Mio. €	49,3 Mio. €	+ 1,7 Mio. €
DB-Strecke Landkreis RT (Wegfall Haltepunkt Metzingen-Süd)	12,3 Mio. €	12,2 Mio. €	- 0,1 Mio. €
DB-Strecke Landkreis TÜ <i>davon städtebauliche Zusatzleistungen Güterbahnhof (von Stadt Tübingen direkt zu tragen)</i>	11,4 Mio. €	17,9 Mio. € 2,2 Mio. €	+ 6,5 Mio. € +2,2 Mio. €
Investitionen Modul 1	88,8 Mio. €	99,5 Mio. €	+ 10,7 Mio. €
davon Landkreis RT	29,8 Mio. €	30,1 Mio. €	+ 0,3 Mio. €
Landkreis TÜ	59,0 Mio. €	67,2 Mio. €	+8,2 Mio. €
Stadt Tübingen		2,2 Mio. €	+2,2 Mio. €

Bei den Planungskosten wird der bisherige Betrag von 16,3 Mio. € zugrunde gelegt.

Die Steigerung bei der Ammertalbahn von 47,6 auf 49,3 Mio. € (+ 1,7 Mio. €) ergibt sich im Wesentlichen aus den zusätzlichen Aufwendungen für den Lärmschutz in Unterjesingen, aus notwendigen Bodenverbesserungen, aus dem Bau einer Erschließung für abgeschnittene Grundstücke in Unterjesingen, aus einer flächenschonenden Bauweise im Bereich der Unteren Mühle und aus Optimierungen an Weichen im Hartwald.

Auch bei der Ermstalbahn sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Deren Mehrkosten werden jedoch zum großen Teil durch den Wegfall des Haltepunkts Metzingen-Süd kompensiert. Bei der Ermstalbahn erhöht sich das Investitionsvolumen von 17,5 auf 17,9 Mio. €.

Zusammengefasst ergeben sich folgende Änderungen im Vergleich:

11/2014:

Anteile von Bund, Land und Kommunen an den Gesamtkosten	Ermstalbahn	Ammertalbahn	Deutsche Bahn	Summe	%
max. Anteil Bund	10,1	27,4	13,7	51,2	49%
Anteil Land	3,4	9,1	4,6	17,1	16%
Anteil Kommunen incl. Planungskosten	6,1	18,6	12,3	36,9	35%
Summe	19,5	55,1	30,5	105,1	100%

08/2016:

Anteile von Bund, Land und Kommunen an den Gesamtkosten	Ermstalbahn	Ammertalbahn	DB-Strecke	Summe	%
max. Anteil Bund	10,3	28,4	17,3	56,0	49%
Anteil Land	3,4	9,5	5,8	18,7	16%
Anteil Kommunen incl. Planungskosten	6,2	19,0	13,8	39,0	34%
Summe [Mio. €]	19,9	56,8	36,9	113,7	100%

Nach Abzug der erwarteten Zuschüsse sind zunächst vom ZÖA aufzubringen (in Mio. €):

	Kostenschätzung 2014	Kostenschätzung 2016	+/-
für die DB-Strecke	6,4	8,0	+1,5
für die Ammertalbahn	18,1	18,5	+0,4
Summe	24,5	26,5	+2,0

Im Entwurf für den Haushalt 2017 sind für die Fertigstellung der Vorplanung der Gomaringer Spange, der Ortsdurchfahrt Nehren und der Oberen Neckarbahn 420.000 € eingestellt. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um einen Antrag auf Aufnahme in das Förderprogramm nach dem GVFG zu stellen. Eine Verpflichtungsermächtigung über 1.530.000 € hält die Möglichkeit offen, direkt im Anschluss an die Vorplanung, die weiteren Planungsschritte zu beauftragen, um ggf. auch einen GVFG-Finanzierungsantrag zu stellen.

Die Investitionen für das Modul 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb trägt der Zweckverband ÖPNV im Ammertal. Sie werden sich erst nach Fertigstellung der Anlagen als Abschreibungen auf die Verbandsumlage auswirken.

