

Kreistagsdrucksache Nr. 048/17

AZ. 43/797

Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Sachstand)

Bericht

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) am 03.05.2017

Modul 1 (Ermstalbahn, Neckar-Alb-Bahn, Ammertalbahn)

Zuletzt wurden der Kreistag Tübingen und die Verbandsversammlung des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal im Herbst 2016 über das Projekt Regionalstadtbahn informiert. Beide Gremien haben beschlossen, dass der Finanzierungsantrag für die Förderung nach dem GVFG gestellt wird, sobald die Unterlagen dafür vorliegen.

Inzwischen wurde die betriebliche Machbarkeit von der DB Netz AG geprüft und die Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt in einer aktualisierten Fassung vor. Die noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse für das Modul 1 werden noch im ersten Halbjahr 2017 erwartet.

Die Prüfung des **Betriebskonzepts** durch die Deutsche Bahn ist nun abgeschlossen. Demnach können vier Haltepunkte auf der Neckar-Alb-Bahn bedient werden: RT-Storlach, RT-Bösmannsacker, TÜ-Neckaraue, TÜ-Güterbahnhof.

Die Regional-Stadtbahn verkehrt auf der Neckar-Alb-Bahn im Abschnitt Metzingen – Reutlingen – Tübingen im Halbstundentakt und übernimmt weitgehend die Bedienung der Unterwegshalte der regionalen Züge. Regionalexpresszüge und Regional-Stadtbahnzüge halten alle in Tübingen Hbf und Reutlingen Hbf. Der RE (von/nach Stuttgart) über Plochingen hält zusätzlich in Metzingen und Kirchentellinsfurt. Der RE (von/nach Stuttgart) über Stuttgart Flughafen kann aus fahrplantechnischen Gründen in Metzingen nicht halten. In Metzingen können alle Züge bis Bad Urach durchgebunden werden. Die Ermstalbahn erhält so ebenfalls einen Halbstundentakt. Kirchentellinsfurt und Storlach werden im Modul 1 von der RSB stündlich bedient, alle anderen Haltepunkte halbstündlich.

Im elektrifizierten Interimsbetrieb bis zur Inbetriebnahme der Innenstadtstrecke Tübingen müssen die Durchbindungen der Ammertalbahn nach Herrenberg (53 Fahrten werktags) aufgegeben werden. Die Ammertalbahn erhält einen eigenen Halbstundentakt. Teilweise können RSB-Züge bis Entringen durchgebunden werden und so Verdichterfahrten angeboten werden. Laut Standardisierter Bewertung haben nur 350 Fahrgäste pro Tag (4%) die Durchbindung genutzt.

Damit werden im Modul 1 zwei halbstündliche RSB-Linien aufgebaut:

- Herrenberg – Tübingen
- (Entringen –) Tübingen – Reutlingen – Metzingen – Bad Urach

Das RSB-Angebot ist damit klar strukturiert und ergänzt den überregionalen RE-Verkehr (von/nach Stuttgart) optimal.

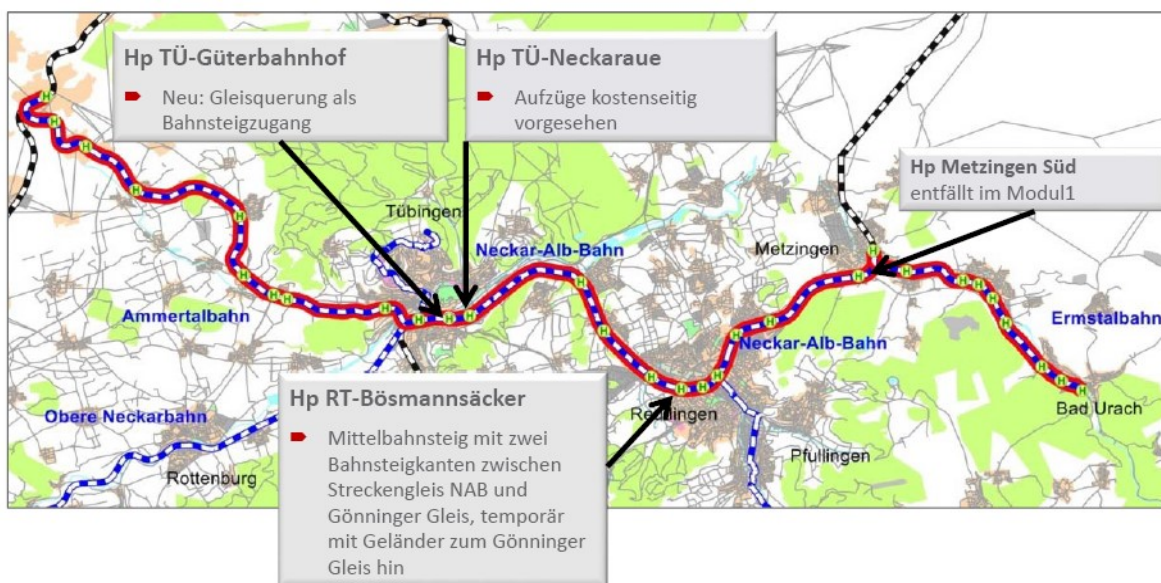
Das Betriebskonzept des Ohnefalls (aus 2012) beinhaltet damals plausible Referenzfahrzeuge, die aber mittlerweile überholt sind (Ablösung durch neue Fahrzeugtechnologie). Die

damals unterstellten Fahrzeugtypen (RS1, ET 425) sind heute am Markt nicht mehr beschaffbar. Das **Fahrzeugkonzept** wurde daher ebenfalls aktualisiert. Als Referenzmodelle werden jetzt folgende Fahrzeugtypen zugrunde gelegt:

- RE-Verkehre: Talent II, 5-teilig
- RSB-Verkehre (Stadtbahn-Vorlaufbetrieb): Talent II, 3-teilig

Die Fahrplanstudie der DB Netz AG baut auf der aktuellsten Fahrzeugtechnologie auf und damit auf dem Fahrzeugeinsatz, der bereits in Ausschreibungen des Landes beauftragt wurde, z.B. beim Netz 1, Los 1 (Neckartal).

Nach entsprechender Anpassung auch des Ohnefalls liegen die **Betriebsführungskosten** Schiene im Mitfall um ca. 10% (3,3 Mio. €/a) unter denen des Ohnefalls. Dies ist zu großen Teilen auf einen deutlich geringeren Energieaufwand im vollständig elektrischen Betrieb zurückzuführen und auf sinkende ÖV-Emissionen.



Der **Fahrgastgewinn** im Modul 1 liegt bei 2.700 Fahrgästen werktags. Der Nutzen aus Reisezeiteinsparung und Modal Split-Änderung (vermeidene Pkw-Fahrten und Pkw-Emissionen) liegt damit bei ca. 3,1 Mio. € pro Jahr. Die **Unterhaltungskosten Fahrweg** betragen unter Ansatz der aktuellsten Fahrwegkostenrechnung 1,5 Mio. € jährlich. Der **Kapitaldienst für die Fahrweginvestitionen** liegt bei knapp 4 Mio. € jährlich.

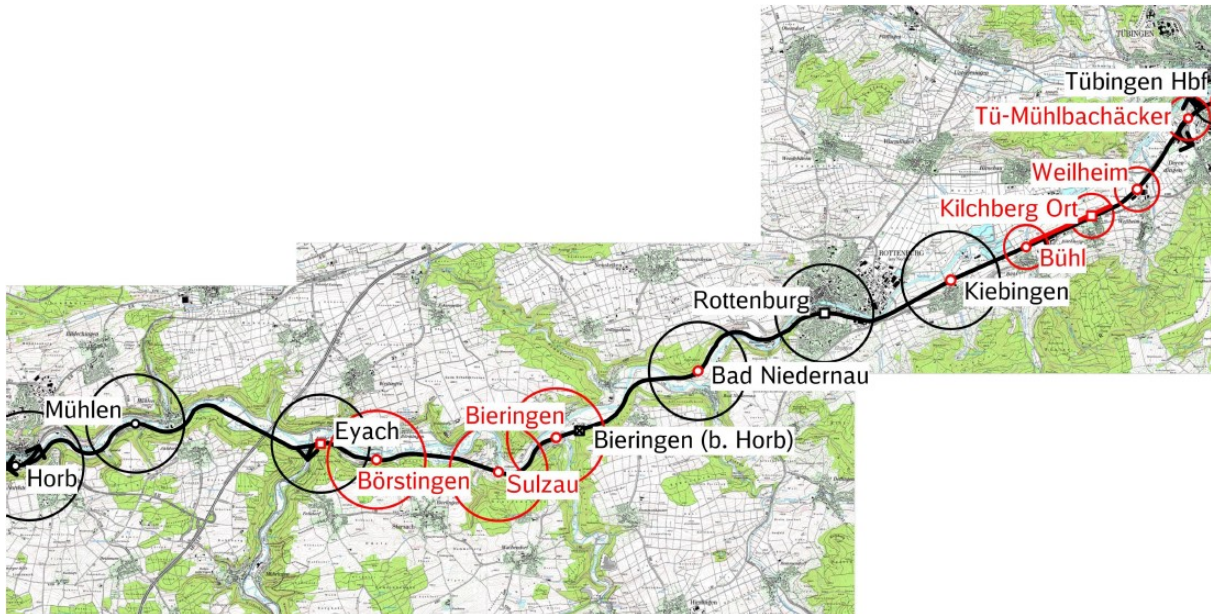
Die Nutzen-Kostenuntersuchung wurde nach Vorliegen des testierten Betriebskonzepts aktualisiert. Damit ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Index (**NKI**) von 1,27 (bisher 1,39).

Die Standardisierte Bewertung erfolgte nach der Verfahrensanleitung 2006. In Kürze soll die neue „Verfahrensanleitung 2016“ veröffentlicht werden. Es ist davon auszugehen, dass der Bund für alle weiteren Schritte im Projekt der Regionalstadtbahn Aktualisierungen nach der neuen Verfahrensanleitung fordert. Ob eine solche bereits für das Modul 1 verlangt wird, blieb beim Abstimmungsgespräch mit dem Bund am 21.03.2017 noch offen. Es bestand Einigkeit, dass durch eine evtl. verlangte Neuberechnung das Verfahren nicht verzögert werden darf.

In welcher Weise sich die Ergebnisse unseres Projekts durch die Verfahrensanleitung 2016 verändern würden, lässt sich noch nicht abschätzen.

Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg a.N. – Horb)

Im Rahmen der Vorplanung wurden in Tübingen die Stationen Tübingen, Mühlbachäcker, Weilheim, Kilchberg, und Bühl untersucht. In Rottenburg a.N. sind die Stationen Rottenburg, Kiebingen, Bad-Niedernau und Bieringen betroffen. Auf Gemarkung Starzach sind Sulzau, Börstingen und Eyach Gegenstand der Vorplanung. Außerdem sind die Stationen in Mühlen und Horb zu untersuchen.



Die Verhandlungen mit der DB Netz AG über eine Planungsvereinbarung für die DB-Strecken endeten im Herbst 2016 mit der Aussage, dass die DB erst ab den Leistungsphasen 3 und 4 in die Planung eintreten werde. Die dadurch fehlende Grundlage zur Erstellung einer betrieblichen und verkehrlichen Aufgabenstellung, die als Planungsgrundlage benötigt wird, muss nun an ein anderes Planungsbüro beauftragt werden.

Die Vorplanung einschließlich der Kostenschätzung ist für die Haltepunkte **TÜ-Mühlbachäcker**, **TÜ-Weilheim** und **TÜ-Bühl** zu 80% abgeschlossen.

Ein sich abzeichnender Konflikt zwischen dem geplanten Lärmschutz der **B 28 neu** und der zweigleisigen Bahntrasse bei **Kilchberg** konnte nach Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und weiteren Untersuchungen vermieden werden.

Grundsätzlich wäre es aus planerischer Sicht sinnvoll, den zweigleisigen Abschnitt bei **Kilchberg** bis zum Haltepunkt **Bühl** auszudehnen. Damit könnte am Bahnsteig auf einen evtl. verspäteten Gegenzug gewartet werden anstatt auf freier Strecke. Dies würde jedoch den Ersatzneubau der unmittelbar benachbarten Eisenbahnüberführung über den ‚Alten Neckar‘ bedeuten (d.h. Mehrkosten gegenüber der Standardisierten Bewertung). Zur Auswahl der wirtschaftlichsten Variante ist eine „betriebliche Aufgabenstellung“ auf der Grundlage einer Fahrplanberechnung erforderlich.

Für den Haltepunkt **Kiebingen** kann eine abgeschlossene Entwurfs- und Genehmigungsplanung von der Stadt Rottenburg übernommen werden. Die Kosten für diesen Haltepunkt waren bisher nicht in der Standardisierten Bewertung berücksichtigt, da der Umbau bereits im Ohnefall angenommen wurde. Dies ist bei der Aktualisierung der Standardisierten Bewertung zu berücksichtigen.

Am **Bahnhof Rottenburg** wird von der Stadt die Erneuerung des Bahnsteigs 2 mit höhen gleicher Erschließung geplant.

Vorplanung und Kostenschätzung für den Haltepunkt **Bad Niedernau** sind zu 80% fertiggestellt. Die Kosten wurden bisher nicht in der Standardisierten Bewertung berücksichtigt, da die Erneuerung bereits im Ohnefall angenommen wurde. Der Nutzen wird bei der Aktualisierung neu zu bewerten sein.

Die bereits von der Stadt Rottenburg durchgeführte Vorplanung für einen Bahnübergang bei **Bieringen** wird in die Vorplanung der Regionalstadtbahn integriert. Die Standardisierte Bewertung ist entsprechend zu aktualisieren.

Für den Haltepunkt **Sulzau** ist ein Kurzbahnsteig vorzusehen, dessen Länge sich nach der Fahrzeuglänge richtet.

Die Vorplanung einschließlich Kostenschätzung für den Haltepunkt **Börstingen** ist zu 80% fertiggestellt.

Für den Bahnhof **Eyach** wurden verschiedene Varianten untersucht (Außenbahnsteig, Mittelbahnsteig, Reisendenüberweg) und mit der Gemeinde Starzach erörtert. Die abschließende Bewertung hängt von der geplanten Fahrplankonstruktion ab, die jedoch noch nicht vorliegt.

Beim Haltepunkt **Mühlen b. Horb** wurde die Vorplanung mit Kostenschätzung zu 80% fertiggestellt. Die Standardisierte Bewertung enthält hierfür keine Kostenansätze. Am **Bahnhof Horb** sind keine Maßnahmen geplant.

Die Fachplanung für die **Bahnübergänge** ist ebenfalls zu 80% fertiggestellt. Nach Auskunft der DB Netz AG werden die Sicherungsanlagen aller Bahnübergänge im Streckenabschnitt Tübingen – Horb bis 2022 erneuert. **Ingenieurbauwerke** sind außerhalb der Stationen nicht vorgesehen. Für die Fachplanung **Bahnstromschaltanlagen** wurde bei der DB Energie GmbH ein Angebot angefragt. Die Fachplanungen zur **Leit- und Sicherungstechnik** und zur **Elektrifizierung** sind zu 30% fertiggestellt. Sie sind abhängig von der betrieblichen Aufgabenstellung bzw. den Bahnstromschaltanlagen.

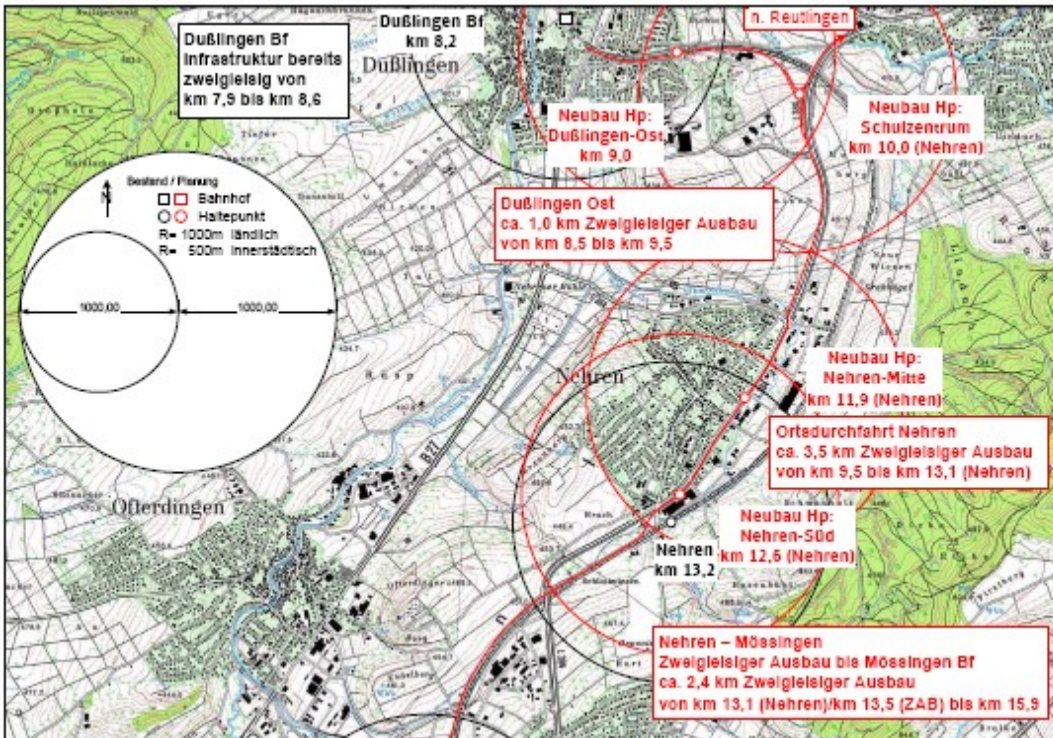
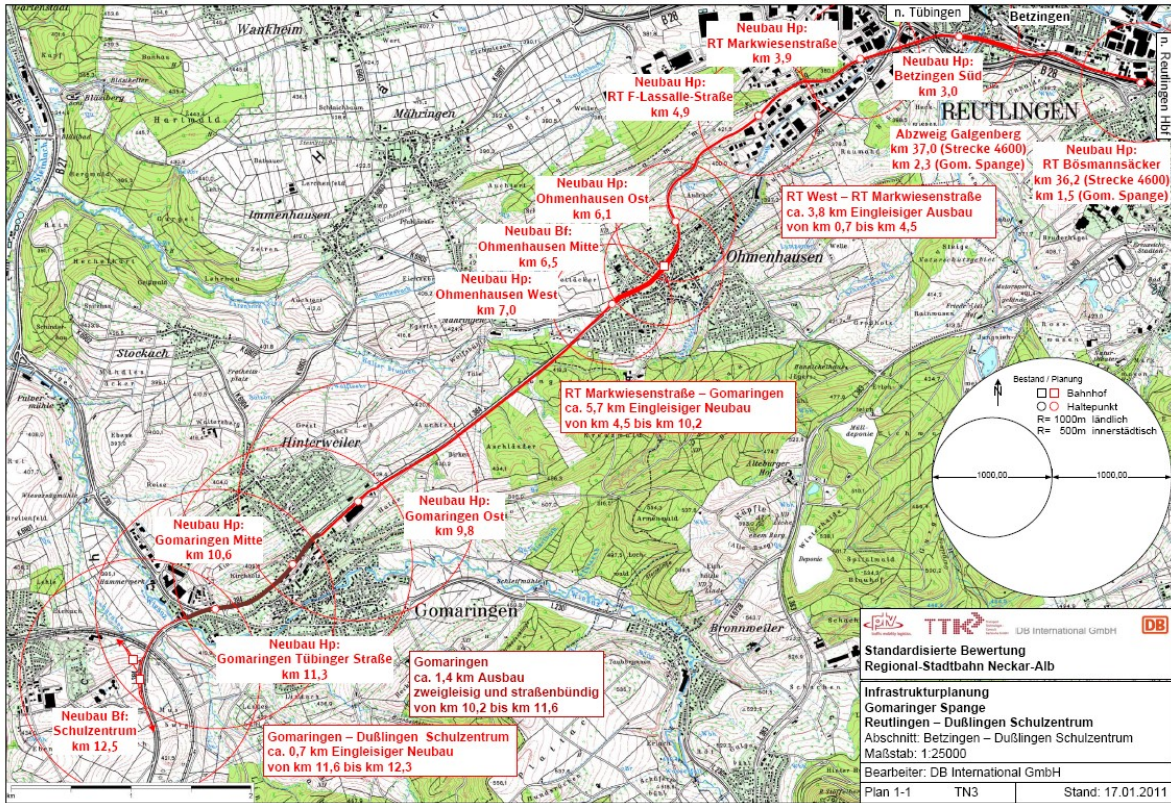
Sofern es gelingt, die Grundlagen zeitnah zu erarbeiten, kann die Vorplanung bis Spätsommer 2017 fertiggestellt werden.

Gomaringer Spange mit Ortsdurchfahrt Nehren

Von Seiten der Stadt Reutlingen wurden eigene Planungen aufgenommen, so dass von der zunächst anvisierten gemeinsamen Planung der Gomaringer Spange abgesehen wird. Der Landkreis Tübingen wird die Planung von der Kreisgrenze Reutlingen bis Nehren allein durchführen und sich in Bezug auf die Schnittstelle mit der Stadt Reutlingen eng abstimmen.

Es ist nun die sog. „Betriebliche Aufgabenstellung“ zu erarbeiten, die aus den Fahrplannerforderungen die Anforderungen ableitet, die es den Planern möglich machen, Begegnungsabschnitte und Gleisquerungen zu planen. Dies ist Grundlage für die weiteren Planungen.

Im Landkreis Tübingen sind die Stationen **Gomaringen Ost, Gomaringen Mitte, Gomaringen Tübinger Straße, Dußlingen Schulzentrum, Dußlingen Ost, Nehren Mitte und Nehren Süd** vorgesehen.



Die Abstimmungsgespräche mit den Gemeinden werden geführt, sobald erste Kartierungen vorliegen.

Zollern-Alb-Bahn

Die Vorplanung durch den Zollernalbkreis ist weitgehend abgeschlossen. Derzeit wird die Prüfung der betrieblichen Machbarkeit vorbereitet.

In einem Bericht an den Kreistag des Zollernalbkreises am 20.03.2017 heißt es:

*„Der Zollernalbkreis hat die Planungen für Modul 2 ebenfalls intensiv vorangetrieben. Beauftragt wurde die DB-Tochter Engineering & Consulting (DB E&C). **Die Überarbeitung des Betriebskonzepts für die Zollernbahn einschließlich Talgangbahn ist weitestgehend abgeschlossen.** Ein vollständiger Abschluss war noch nicht möglich, da das Betriebskonzept für Modul 2 auf Modul 1 aufsetzt. Deshalb mussten zunächst noch die Erkenntnisse aus der Betriebsprüfung von Modul 1 in die Planungen eingearbeitet werden, was zwischenzeitlich geschehen ist. Derzeit werden die notwendigen Unterlagen und Daten für die Betriebsprüfung aufbereitet. Hierfür setzt die DB E&C einen Zeitrahmen von ca. 4 Monaten an. Nach erfolgter Betriebsprüfung durch DB Netz kann die Vorplanung endgültig überarbeitet und abgeschlossen werden.*

*Im Oktober 2016 fand eine Besprechung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden Württemberg mbH (NVBW) statt, in der weitere Schritte abgestimmt wurden. Die NVBW bot an, analog zum Vorgehen bei der Betriebsprüfung von Modul 1, auch beim Verfahren für das Modul 2 gegenüber der DB Netz als Vertragspartner aufzutreten und stellte in Aussicht, ebenfalls analog zu Modul 1, ein Drittel der Kosten zu übernehmen. Die voraussichtlichen Kosten der Betriebsprüfung bezifferte die NVBW auf 30- bis 50.000 Euro. **Somit entfielen zwischen 20- und ca. 33.000 Euro auf den Landkreis.** Es wurde vereinbart, dass die NVBW bei der DB Netz ein Angebot für die Betriebsprüfung einholt, sobald die DB Engineering & Consulting die Daten soweit aufbereitet hat, dass ein Leistungsbild erstellt werden kann. Die Vorbereitungen zur Erstellung dieses Leistungsbildes sind derzeit im Gange. Sobald das Angebot der DB Netz vorliegt, wird sich die NVBW zur Vereinbarung einer verbindlichen Kostenregelung mit uns in Verbindung setzen und anschließend der DB-Netz AG einen förmlichen Antrag für die Betriebsprüfung vorlegen.*

*Im Rahmen des Gesprächs bei der NVBW wurde auch abgefragt, ob es einen „Plan B“ gebe, falls Modul 1 nicht realisiert werden kann. Die NVBW bejahte dies und erklärte, dass **in diesem Fall Modul 2 vorrücken könnte.** Es wurde aber empfohlen, unbedingt an einer Verwirklichung des gesamten Regionalstadtbahnprojekts festzuhalten, selbst wenn sich gegebenenfalls die Reihenfolge ändern sollte.*

*Flankierend zu den Planungen wurden im Sommer 2016 **die Gemeinderäte von Albstadt und Bisingen** über das Projekt informiert. Die Reaktion aus beiden Gremien ließ erkennen, dass eine breite Unterstützung vorhanden ist.*

*Im Dezember 2016 fand ein **Abstimmungsgespräch der Projektpartner mit Konzernbevollmächtigten der DB** statt. Die DB wies in diesem Gespräch darauf hin, dass **eine Beauftragung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4** der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure)) erst ratsam ist, wenn das Betriebskonzept geprüft und die Finanzierung gesichert ist. Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens wurde auf mindestens 4 Jahre prognostiziert.*

Mit Beginn der Leistungsphasen 3 und 4 möchte die DB selbst in die Planungen einsteigen und die Beauftragung einzelner Teilschritte übernehmen. Zu diesem Zeitpunkt sollten sich die Vorhabenträger auf einen gemeinsamen Ansprechpartner, also z.B. eine Projektgesellschaft, verständigt haben.

Ein weiteres Gespräch mit Vertretern der DB E&C, DB-Netz, NVBW und dem Landkreis wird in Kürze stattfinden. (...)“

Der Bericht enthielt folgenden Meilensteinplan bis zur Inbetriebnahme des als „Modul 2“ bezeichneten Abschnitts Tübingen – Albstadt mit Talgangbahn:

