

## Kreistagsdrucksache Nr. 115/19

AZ 43/797

Anlagen: 2

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV:Regionalstadtbahn Neckar-Alb, Gomaringer Spange und Obere Neckarbahn

### Bericht

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) am 02.10.2019

---

#### Das Gesamtprojekt

Die Regionalstadtbahn Neckar-Alb soll den Fahrgästen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) Angebote machen, um aus der gesamten Region umsteigefrei in die Innenstädte von Reutlingen und Tübingen zu fahren. Eingesetzt werden moderne barrierefreie Fahrzeuge, angetrieben mit regenerativ erzeugtem Strom. Sie sollen auf allen Zulaufstrecken zum Oberzentrum eingesetzt werden. Als Zweisystemfahrzeuge können sie nach den Regeln der Eisenbahn und auch als Straßenbahn fahren. Die Standardisierte Bewertung von 2012 hat prognostiziert, dass 28.000 Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können.

Das Projekt der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb umfasst die folgenden Ausbaustrecken:

- Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg)
- Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen)
- Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen)
- Zollern-Alb-Bahn 1 (ZAB 1, Tübingen – Albstadt-Ebingen)
- Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb)
- Zollern-Alb-Bahn 2 (ZAB 2, Hechingen – Burladingen)

Die folgenden Neubaustrecken und Reaktivierungen sind vorgesehen:

- Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen)
- Innerstädtische Neubaustrecken im Oberzentrum Reutlingen-Tübingen
- Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren)
- Echaztalbahn mit Albaufstieg (Pfullingen – Kleinengstingen)

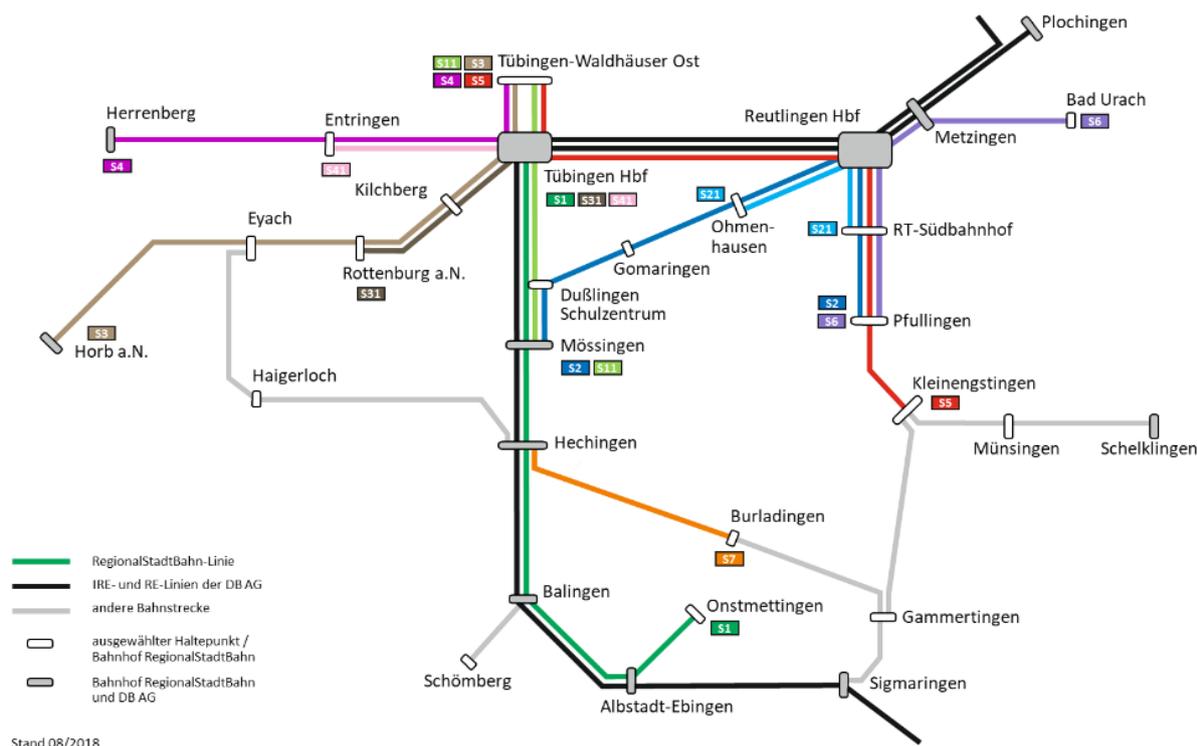


Abbildung 1: Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn im Zielzustand (gemäß Standardisierter Bewertung 2012)

Die Idee folgt dem Beispiel der Regionalstadtbahn Karlsruhe. 2003 zeigte eine Machbarkeitsstudie, dass auch in der Region Neckar-Alb eine Regionalstadtbahn möglich ist. Im Jahr 2008 gaben die Landkreise Reutlingen, Tübingen und der Zollernalbkreis, die Städte Reutlingen und Tübingen und der Regionalverband Neckar-Alb (Projektpartner) eine Standardisierte Bewertung des Gesamtprojekts in Auftrag. Eine solche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist Voraussetzung für Förderanträge nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Danach können Projekte bezüglich der förderfähigen Kosten mit bis zu 60% vom Bund gefördert werden, wenn auch das Land eine Ko-Finanzierung von 20% aufbringt. Da zu den nicht förderfähigen Kosten z.B. die Planungskosten gehören, kann davon ausgegangen werden, dass ca. 40% der Gesamtkosten von den kommunalen Projektpartnern zu tragen sind.

2012 lagen die Ergebnisse vor und bescheinigten dem Projekt, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen die Kosten überwiegt. Die Ergebnisse werden in Form des Nutzen-Kosten-Index (NKI), auch Nutzen-Kosten-Quotient genannt, angegeben. Ist er größer als 1, gibt es einen überwiegenden Nutzen.

Hier die Ergebnisse für das Projekt Regionalstadtbahn (2012):

> <b>Teilnetz 1:</b> Oberzentrum Reutlingen/Tübingen mit den Zulaufstrecken: Neckar-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, AmmertalBahn, ErmstalBahn und Albaufstieg:	<b>1,07</b>
> <b>Teilnetz 2:</b> Zollern-Alb-Bahn, KillertalBahn und Talgangbahn:	<b>1,88</b>
> <b>Teilnetz 3:</b> Gomaringer Spange:	<b>1,21</b>
<b>➔ NKI Gesamtnetz:</b>	<b>1,37</b>

Quelle: Standardisierte Bewertung für das Gesamtnetz von 2012 (auf Basis der Verfahrensanleitung 2006)

Das GVFG war bis Ende 2019 begrenzt und eine Verlängerung über dieses Datum hinaus war zu diesem Zeitpunkt ungewiss. Deshalb wurde ein Teilprojekt, das bis zum Auslaufen der Förderung realisierbar erschien, gebildet und ein Förderantrag für das sog. „**Modul 1**“ gestellt. Es umfasst die Bestandsstrecken von Bad Urach bis Herrenberg mit der Elektrifizierung der Ammertalbahn und der Ermstalbahn, dem Bau von zusätzlichen Haltepunkten und einigen zweigleisigen Abschnitten.

In einer Absichtserklärung (Anlage 1) vereinbarten die Projektpartner 2015, dass die Kosten zunächst weitgehend nach territorialer Zugehörigkeit getragen werden, dass bei Fortführung des Projekts über das Modul 1 hinaus jedoch ein Kostenschlüssel vereinbart wird, der – rückwirkend – für die Kostenteilung herangezogen wird. Das Prinzip der territorialen Zuordnung wurde aus Gründen der Praktikabilität bereits zu diesem Zeitpunkt durchbrochen: Der Zollernalbkreis übernahm auch die Planungen entlang der Zollernalbbahn im Landkreis Tübingen und der Kreis Tübingen übernahm auch die Planungen für die gesamte Ammertalbahn bis Herrenberg.

Nachdem klar wurde, dass das GVFG über 2019 hinaus verlängert wird, gab der Landkreis Tübingen 2015 auch die Vorplanungen für die Gomaringer Spange (von der Kreisgrenze gegen Reutlingen bis nach Nehren) sowie für die Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb) in Auftrag.

Der Finanzierungsantrag für Modul 1 als die zweite Stufe des Förderverfahrens wurde 2017 gestellt. 2018 wurde eine Standardisierte Bewertung für das Modul 1 auf Basis der Verfahrensanleitung 2016 erstellt. Sie ergab einen NKI für das Modul 1 von 1,29.

Bisher hatten die Landkreise allein und ohne eigenes Fachpersonal die Verfahren betreut. Die Komplexität des Projekts erforderte jetzt eigene Strukturen. Ende 2018 wurde der Zweckverband Regionalstadtbahn Neckar-Alb gegründet, der eng mit dem Regionalverband verzahnt ist.

2019 begannen die Bauarbeiten auf der Ammertalbahn und der Ermstalbahn, die allerdings personell und strukturell vollständig von den Kreisen Reutlingen und Tübingen betreut werden.

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

Der Förderantrag wurde im Sommer 2018 vom Verkehrsministerium an den Bund weitergegeben. Der Förderbescheid liegt noch nicht vor. Das Land hat jedoch die förderrechtliche Unbedenklichkeit bescheinigt, so dass der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) Aufträge vergeben konnte. Die Bauarbeiten haben 2019 mit Erd- und Gleisarbeiten begonnen. 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,
- 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.

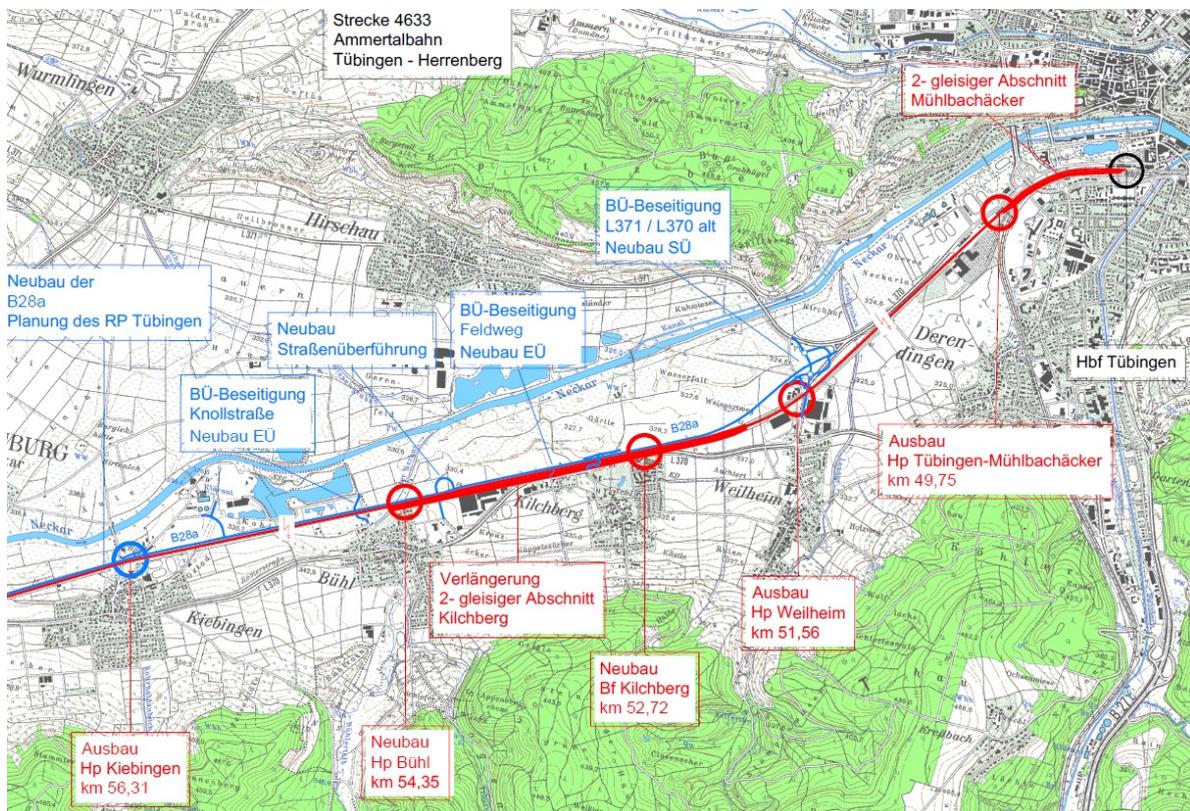
Den Zuwendungsgebern wurde der als Anlage 2 beigefügte Realisierungszeitplan für das Gesamtprojekt vorgelegt. Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme des elektrischen Betriebs im

Modul 1 (Mitte 2022) korrespondiert mit der Zeitplanung für die Vergabe der Verkehrsleistungen durch das Land.

### 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.

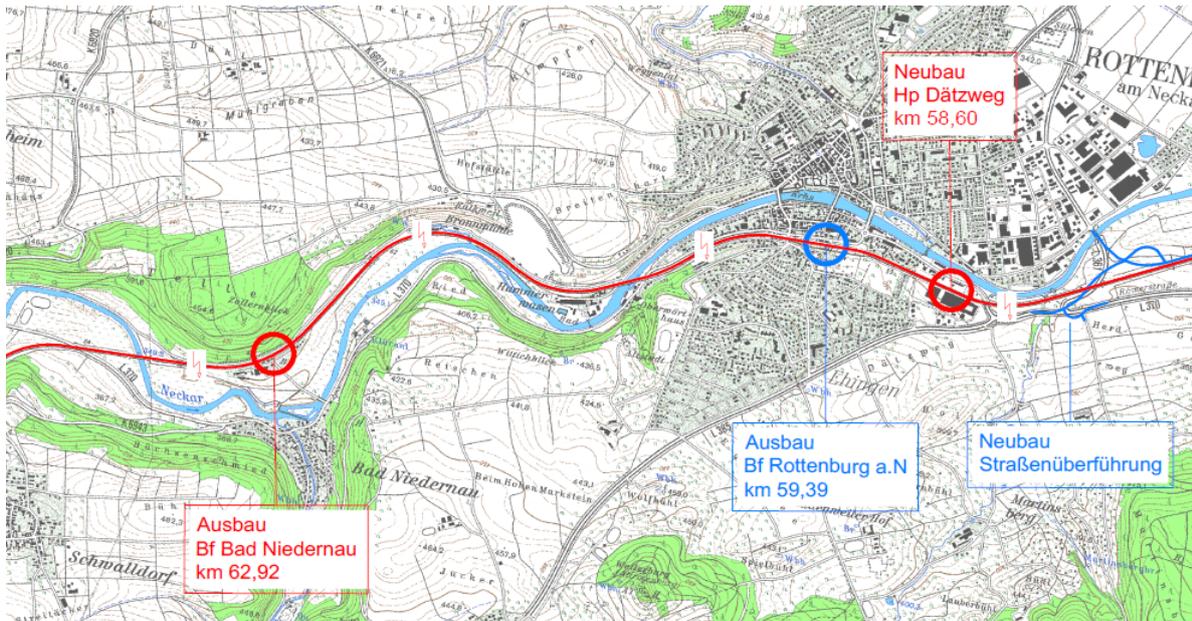
Die Verhandlungen mit der DB Netz AG über eine Planungsvereinbarung für die DB-Strecken endeten im Herbst 2016 mit der Aussage, dass die DB erst ab den Leistungsphasen 3 und 4 in die Planung eintreten werde. Die dadurch fehlende Grundlage zur Erstellung einer betrieblichen und verkehrlichen Aufgabenstellung,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



Grundsätzlich wäre es aus betrieblicher Sicht sinnvoll, den zweigleisigen Abschnitt bei **Kilchberg** bis zum Haltepunkt **Bühl** auszudehnen. Dies würde jedoch den Ersatzneubau der unmittelbar benachbarten Eisenbahnüberführung über den ‚Alten Neckar‘ bedeuten (d.h. es würden erhebliche Mehrkosten gegenüber der Standardisierten Bewertung entstehen). 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.

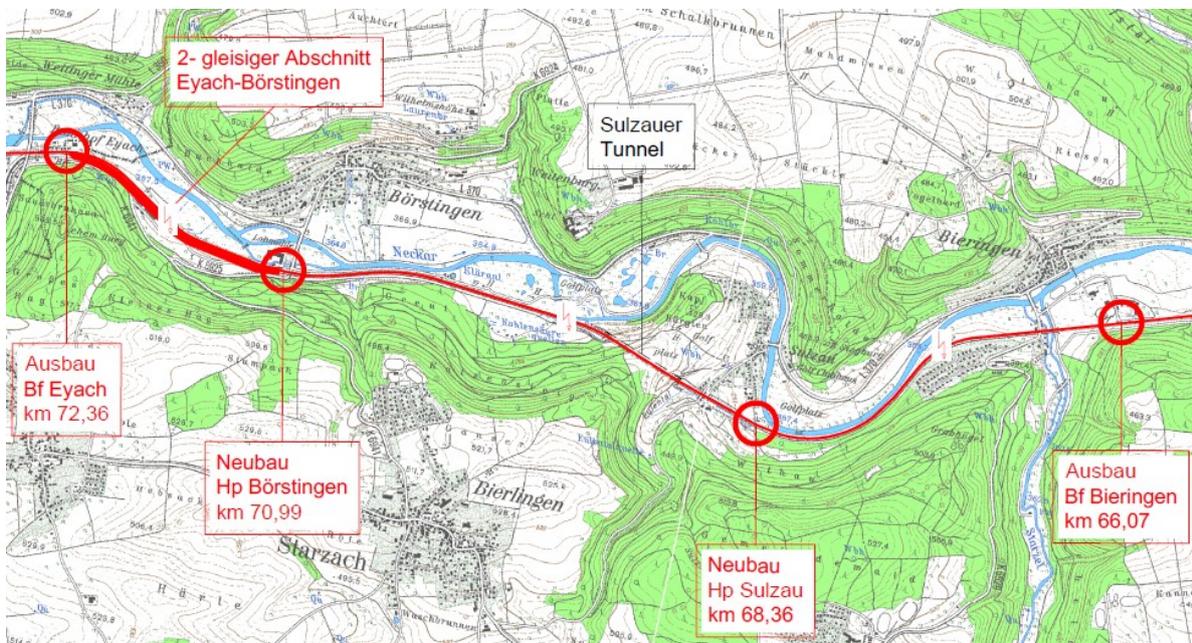
Am **Bahnhof Rottenburg** wird von der Stadt die Erneuerung des Bahnsteigs 2 mit höhen gleicher Erschließung geplant.



Auf Antrag der Stadt Rottenburg wurde zusätzlich zu den in der Standardisierten Bewertung angenommenen Haltepunkten auch der Neubau eines Haltepunkts beim **Dätzweg** untersucht.

Die Kosten für die Vorplanung des Haltepunkts **Bad Niedernau** 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.

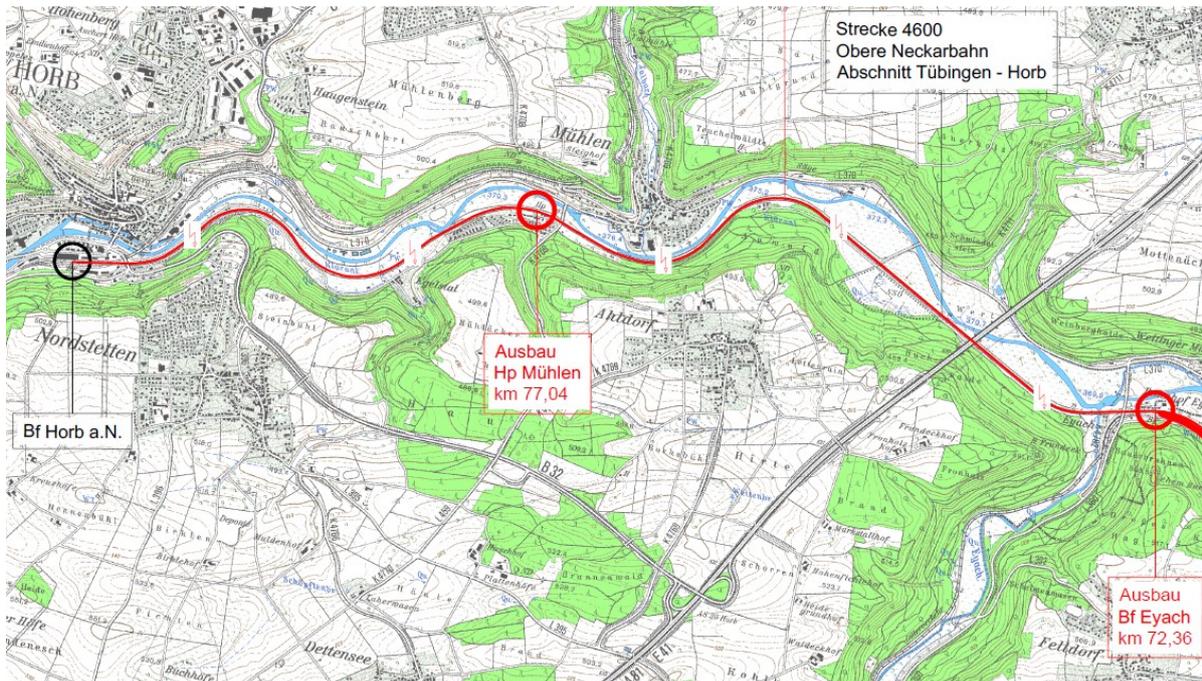
Die bereits von der Stadt Rottenburg durchgeführte Vorplanung für einen Bahnübergang bei **Bieringen** wird in die Vorplanung der Regionalstadtbahn integriert. Die Standardisierte Bewertung ist entsprechend zu aktualisieren.



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

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 vor-

liegt.



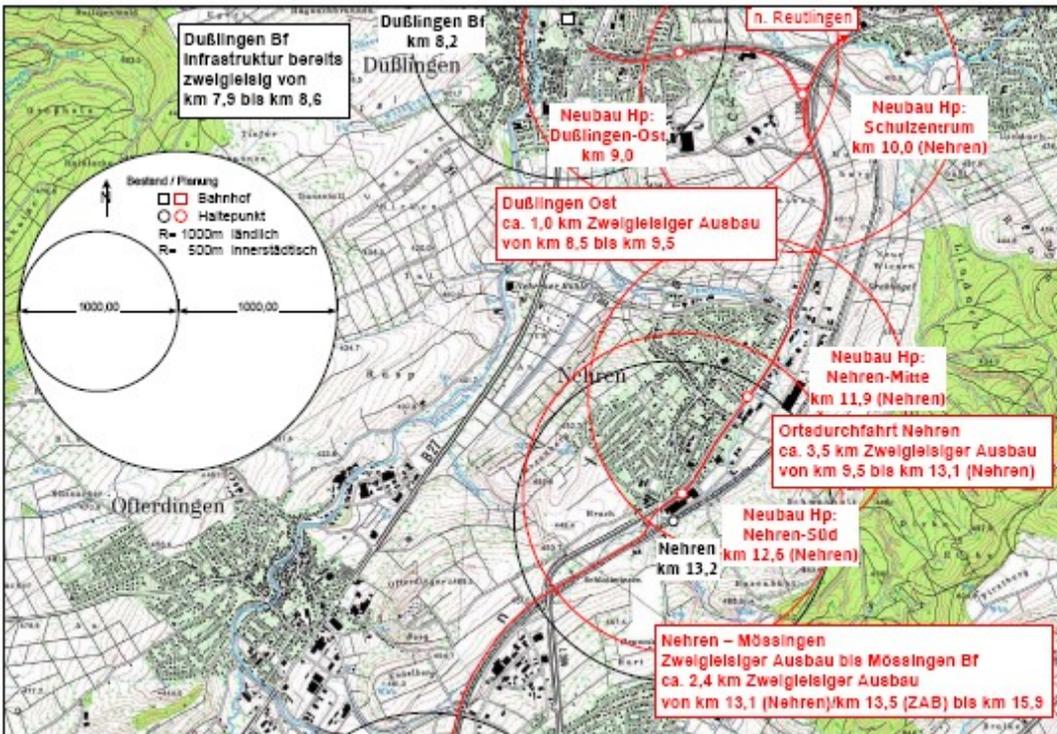
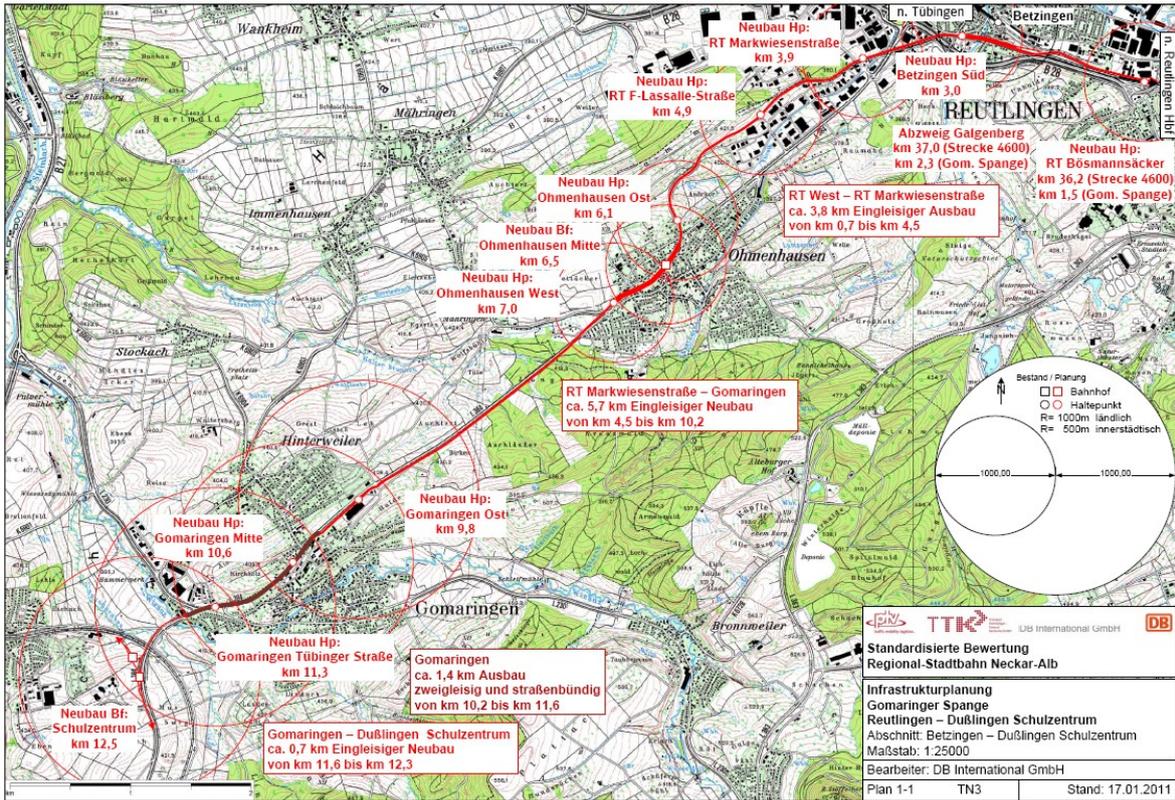
Die Fachplanung für die **Bahnübergänge** ist zum großen Teil fertiggestellt. Nach Auskunft der DB Netz AG werden die Sicherungsanlagen aller Bahnübergänge im Streckenabschnitt Tübingen – Horb bis 2022 erneuert. **Ingenieurbauwerke** sind außerhalb der Stationen nicht vorgesehen. Für die Fachplanung **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.

Die **Betriebskonzepte** mussten neu untersucht werden, weil bisher noch eine Haltezeit von 0,6 min angenommen wurde und nun bei DB-Strecken 0,7 min anzunehmen sind. Zudem wurde der Halt in Rottenburg Dätzweg in die Untersuchung aufgenommen.

### **Gomaringer Spange mit Ortsdurchfahrt Nehren**

Die „Gomaringer Spange“ war im RSB-Konzept zunächst als Teilnetz 3 geplant. Sie stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof Reutlingen und der Zollernalbbahn her, sie bindet die Ortslagen von Ohmenhausen und Gomaringen an und soll an die Zollernalbbahn bei Nehren anschließen.

Von Seiten der Stadt Reutlingen wurden eigene Planungen aufgenommen, so dass von der zunächst anvisierten gemeinsamen Planung der Gomaringer Spange abgesehen werden musste. Der Landkreis Tübingen führt die Planung von der Kreisgrenze Reutlingen bis Nehren allein durch und stimmt sich in Bezug auf die Schnittstelle mit der Stadt Reutlingen eng ab. Im Landkreis Tübingen werden die Stationen **Gomaringen Ost, Gomaringen Mitte, Gomaringen Tübinger Straße, Schulzentrum, Dußlingen Ost, Nehren Mitte und Nehren Süd** untersucht.



Das Betriebs- und Fahrplankonzept der Gomaringer Spange sowie der Ortsdurchfahrt Nehren hängt weitgehend von den Fahrplananlagen der überregionalen Linien auf der Neckar-Alb-Bahn und der Zollernalbbahn sowie von der zukünftigen Infrastruktur auf diesen Strecken ab. Sowohl für die Fahrplananlagen als auch für die Infrastruktur auf den überregionalen Strecken ist in den nächsten Monaten keine endgültige Klärung möglich. Aus diesem Grund sind hierzu verkehrliche und betriebliche Annahmen zu treffen, auf deren Grundlage die Vorplanung weiterbetrieben wird. Derzeit werden die Lage und die Gestaltung der Haltepunkte mit den Gemeinden abgestimmt.

### **Zollern-Alb-Bahn**

Die Vorplanung durch den Zollernalbkreis ist abgeschlossen. Derzeit wird die Prüfung der betrieblichen Machbarkeit vorbereitet. Der Baubeginn war zunächst für 2020 anvisiert worden, wird sich aber möglicherweise aufgrund Veränderungen im Zusammenhang mit Stuttgart 21, insbesondere bei der Wendlinger Kurve und beim Betriebskonzept des Landes, verzögern.

### **Fahrzeuge**

Eine Arbeitsgruppe des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat unter Beteiligung der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) ein Lastenheft für Zwei-System-Fahrzeuge entwickelt. 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.

### **Projektorganisation**

Ende 2018 gründeten die Projektpartner den Zweckverband Regionalstadtbahn Neckar-Alb, der die Projektpartner in der Stufe 1 eher koordinierend unterstützt und in Stufe 2 weiterreichende – auch operative - Aufgaben übernehmen soll.

### **Zeitplan**

Als Anlage 2 ist nochmals der Realisierungszeitplan beigefügt, den die Projektpartner den Zuwendungsgebern vorgelegt haben. 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.