

Kreistagsdrucksache Nr. 031/20

AZ. A43/GB4

Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Regional-Stadtbahn – Gomaringer Spange und Obere Neckarbahn

1. Nachtrag zur Planung der technischen Streckenausrüstung
2. Abschluss der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach der HOAI)

Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (nicht öffentlich) Vorberatung am 20.05.2020

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 27.05.2020

Beschlussvorschlag:

1. Dem Nachtrag in Höhe von 267.231,58 € zur Planung der technischen Streckenausrüstung auf den Teilstrecken „Obere Neckarbahn“ und „Gomaringer Spange mit Ortsdurchfahrt Nehren“ wird zugestimmt.
2. Der Auftrag in Höhe von 429.727,55 € zum Abschluss der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach der HOAI) und zum Abschluss der Planung der technischen Streckenausrüstung wird an die Planungsgemeinschaft Mailänder Consult / Schüßler Plan vergeben.

Zusammenfassung

Um die Voraussetzungen für eine Förderung durch Bund und Land zu schaffen, vergab der Kreistag im Rahmen der Regional-Stadtbahn im Jahr 2014 einen Planungsauftrag in Höhe von 476.000 € für die beiden Teilstrecken Gomaringer Spange mit Ortsdurchfahrt Nehren und Obere Neckarbahn. Es handelte sich dabei um keine vollständige Vorplanung, sondern lediglich um diejenigen Bestandteile der Grundlagenermittlung und der Vorplanung, die für die Stellung eines Förder-Rahmenantrags erforderlich erschienen (vgl. Punkt 1 Historie). Im weiteren Verlauf haben sich die Planungsgrundlagen in erheblichem Maße verändert. Es wurden insbesondere die Untersuchung von neuen ursprünglich nicht im Rahmen der Regional-Stadtbahn vorgesehenen Haltepunkten erforderlich sowie der Bau von zusätzlichen zweigleisigen Abschnitten, um Zugbegegnungen zu ermöglichen und so veränderten betrieblichen Rahmenbedingungen gerecht werden zu können (vgl. Punkt 2 Planungsgrundlagen). Diese weitreichenden Anpassungen der Planung waren vom ursprünglichen Auftragsvolumen nicht gedeckt und erfolgten in Form von mehreren Nachträgen in Verwaltungszuständigkeit in Höhe von insgesamt 344.000 € (vgl. Punkt 3 Nachträge in Verwaltungszuständigkeit).

Die detaillierte Fachplanung der technischen Streckenausrüstung (Energieversorgung und sicherungstechnischen Anlagen wie Stellwerke, Bahnübergänge, Signalanlagen) sollte aufgrund des erwarteten geringen Aufwands ursprünglich nicht bereits im Rahmen der Vorbereitung des Förder-Rahmenantrags, sondern erst später im sich anschließenden weiteren Planungsverlauf erfolgen. Aufgrund der veränderten Planungsgrundlagen hat sich aber auch hier der Planungsbedarf maßgeblich erhöht. Die Fachplanung der technischen Streckenaus-

rüstung muss daher nun vorgezogen und bereits im Rahmen des laufenden Planungsauftrags in Form eines Nachtrags in Höhe von 267.231,58 € frühzeitig miteinbezogen werden (vgl. Punkt 4 Nachtrag zur Planung der technischen Streckenausrüstung).

Darüber hinaus soll die Vorplanung der beiden Streckenabschnitte nun zeitnah vollständig abgeschlossen werden. Hierzu müssen durch den Kreistag die noch fehlenden Bestandteile der Grundlagenermittlung, der Vorplanung sowie der technischen Streckenausrüstung in Auftrag gegeben werden, die nicht zwingende Voraussetzung für die Erstellung eines Förder-Rahmenantrags und damit auch nicht Bestandteil des bisherigen Planungsauftrags sind. Das Auftragsvolumen beträgt hierbei rund 430.000 € (vgl. Punkt 5 Abschluss der Vorplanung).

Eine Kostenschätzung aus dem Jahr 2013 belief sich für die Bestandteile der Grundlagenermittlung und Vorplanung zur Stellung des Förder-Rahmenantrags auf 1.250.000 €. Trotz der veränderten Planungsgrundlagen und der daraus folgenden Nachträge liegen die Planungskosten für diesen Leistungsteil voraussichtlich bei 736.000 € und damit rund 40 % unter den damals prognostizierten Kosten. Rechnet man die Leistungen zur Planung der technischen Streckenausrüstung und zum Abschluss der Vorplanung hinzu und zieht die bereits zugesagten Kostenbeteiligungen anderer Kommunen ab, verbleiben beim Landkreis Tübingen voraussichtliche Gesamtkosten in Höhe von 1.330.000 € (vgl. Punkt 6 Kostenübersicht).

Sachverhalt

1. Historie

Die Standardisierte Bewertung für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb konnte im Jahr 2012 abgeschlossen werden und erbrachte den Beleg für die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und seine grundsätzliche Förderfähigkeit.

Klärungsbedarf bestand jedoch im Hinblick auf die Fördersituation: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes lief im Jahr 2019 aufgrund einer Vereinbarung von Bund und Ländern aus und eine Nachfolgeregelung war zum damaligen Zeitpunkt nicht absehbar. Im Hinblick auf die unsichere Fördersituation einigten sich die Projektpartner mit Bund und Land darauf, dass in einem ersten Schritt zunächst nur die Vorplanung für das sogenannte Modul 1 der Regional-Stadtbahn, bestehend aus Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg), Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen) und Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen), und keine Vorplanung für das Gesamtnetz verlangt wird.

Dennoch sollten parallel für die Teilstrecken außerhalb des Moduls 1 die Voraussetzungen geschaffen werden, um auf künftige Fördermöglichkeiten zeitnah reagieren zu können. In Planungszuständigkeit des Landkreises Tübingen ging es dabei konkret um den Ausbau der Oberen Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb) und den Neubau der Gomaringer Spange mit Ortsdurchfahrt Nehren (Reutlingen – Gomaringen – Nehren).

Voraussetzung für eine Förderung durch Bund und Land ist der sogenannte „Rahmenantrag“. Für die Erstellung des Rahmenantrags sind die Infrastrukturplanungen und die zugehörigen Kostenschätzungen entsprechend der Planungstiefe von Teilen der „Vorplanung“ (Leistungsphasen 1+2 nach der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI)) auszuarbeiten. Die vertieften Planungen haben das Ziel, die Planungssicherheit zu erhöhen, die Kostenschätzungen zu verifizieren und ggf. auch erforderliche Planänderungen anzuzeigen. Darüber hinaus sind die für die Stellung eines Rahmenantrags erforderlichen Leistungen nach der HOAI nicht im Detail definiert.

Zur Beauftragung der Planungsleistungen wurde im Jahr 2014 unter fachlicher Begleitung eines Beratungsbüros ein europaweites zweistufiges Vergabeverfahren aus Teilnahmewettbewerb und Verhandlung durchgeführt (KT-Drucksachen 053/13 und 053/13/1). Die Bewerber wurden im Rahmen des Vergabeverfahrens dazu aufgefordert, die nach ihrer Erfahrung für die Stellung eines Rahmenantrags erforderlichen Leistungen aus den Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) nach der HOAI anzubieten. In Abstimmung mit den Bewerbern wurden darüber hinaus weitere erforderliche besondere und zusätzliche

Leistungen definiert, die teilweise auch nur nach tatsächlichem Bedarf anhand von vereinbarten Stundensätzen in Form von Nachträgen abgerufen werden konnten (z.B. Vermessungsleistungen oder Öffentlichkeits-/Gremienbeteiligungen).

Auf Grundlage des vorangegangenen Vergabeverfahrens beauftragte der Kreistag in seiner Sitzung am 19.11.2014 (KT-Drucksache 113/14) die Planungsgemeinschaft Mailänder Consult / Schüßler Plan mit einem solchen reduzierten Planungsumfang (ca. 2/3 der Leistungen aus den Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung)), um die Voraussetzungen für die Stellung eines Rahmenantrags herbeizuführen.

2. Planungsgrundlagen

In der Standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2012 wurden für alle Streckenabschnitte der Regional-Stadtbahn Betriebskonzepte erstellt, aus denen sich der Ausbau- und Planungsbedarf für die einzelnen Abschnitte ergibt. Die Auftragsvergabe im Jahr 2014 zur Planung der Oberen Neckarbahn und der Gomaringer Spange erfolgte auf Grundlage der Annahmen in der Standardisierten Bewertung sowie der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2003.

Im Zuge der derzeit noch laufenden Fortschreibung der Standardisierten Bewertung wurden auf der Oberen Neckarbahn weitere Verkehrsstationen zur Untersuchung vorgesehen, die ursprünglich nicht Bestandteil der Regional-Stadtbahn und damit auch nicht des Planungsauftrags aus 2014 waren (Ausbau der Verkehrsstationen in Bad Niedernau, Eyach und Mühlen sowie Neubau des Haltepunkts Rottenburg-Dätzweg sowie Umbau des Bahnhofs Rottenburg).

Neben diesen zusätzlichen Untersuchungen haben sich im weiteren Verlauf auch die betrieblichen Rahmenbedingungen für die Obere Neckarbahn und die Gomaringer Spange im Vergleich zu den Annahmen in der Standardisierten Bewertung maßgeblich verändert. Zum einen wurden im Rahmen der – noch immer fortschreitenden – Planungen des Landes zum Inbetriebnahmefahrplan Stuttgart 21 die Fahrplanlagen der Züge in Tübingen und Reutlingen Richtung Stuttgart neu definiert und zum anderen mussten längere Haltestellenaufenthaltszeiten aufgrund der aktuellen Fahrzeugtechnik (Schiebetrift) eingeplant werden.

Vor diesem Hintergrund mussten neue betriebliche Planungsgrundlagen geschaffen werden und Ende 2017 wurde ein Fachbüro mit der Erstellung einer Betriebsstudie für die Obere Neckarbahn und die Gomaringer Spange beauftragt. Ziel war dabei die Klärung, welche zusätzliche Infrastruktur notwendig ist, um trotz der geänderten Rahmenbedingungen alle Verkehrsstationen weiter bedienen zu können. Im Ergebnis mussten die Planungen im Vergleich zum ursprünglichen Auftragsgegenstand an mehreren Stellen grundlegend angepasst werden. Insbesondere mussten weitere zweigleisige Abschnitte geplant werden, um zusätzliche Zugbegegnungen zu ermöglichen und so den neuen betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden. Der Anfang 2019 gegründete Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb hat die seitherigen Planungsanpassungen intensiv fachlich begleitet.

3. Nachträge in Verwaltungszuständigkeit

Die oben beschriebenen Anpassungen der Planung waren vom ursprünglichen Auftragsvolumen nicht abgedeckt und erfolgten in Form von Nachträgen in Verwaltungszuständigkeit. Folgende Nachträge wurden bislang in Auftrag gegeben:

a) Obere Neckarbahn

Datum	Beschreibung des Nachtrags	Betrag brutto gerundet
Januar 2017	Objektplanung und Tragwerksplanung für den zusätzlichen Ausbau der Verkehrsstationen Bad Niedernau, Eyach, Mühlen	47.000 €
Januar 2017	Vermessung der L 370 in Kilchberg zur Abstimmung mit der	6.000 €

	Planung des RP Tübingen für den Ausbau der B 28a <u>Kein Nachtrag aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen:</u> Bereits im Rahmen der Auftragsvergabe im Jahr 2014 wurde vereinbart, erforderliche Vermessungsleistungen zu den vereinbarten Stundensätzen gesondert abzurechnen.	
Mai 2018	Machbarkeitsuntersuchung und Durchführung der Objektplanung für den Neubau des zusätzlichen Haltepunkts Rottenburg Dätzweg	13.000 €
Juli 2018	Zusätzliche erforderliche Untersuchungen auf Grundlage der Ergebnisse der Betriebsstudie: <ul style="list-style-type: none"> • Zweigleisiger Ausbau im Streckenabschnitt Hbf. Tübingen bis Haltepunkt Weilheim • Verlängerung der Zweigleisigkeit im Streckenabschnitt Kilchberg bis Haltepunkt Bühl mit Anpassung des Brückenbauwerks der B 28 neu (Kilchberg) und Neubau der Eisenbahnüberführung Bühlbach (Kilchberg) • Zweigleisiger Ausbau im Streckenabschnitt Börstingen – Eyach 	102.000 €
November 2019	Weitere zusätzliche erforderliche Untersuchungen auf Grundlage der Ergebnisse der Betriebsstudie: <ul style="list-style-type: none"> • Zweigleisiger Ausbau im Streckenabschnitt Bf. Rottenburg bis Eisenbahnüberführung über die L 361 • Spurplananpassung und Umbau Bf. Rottenburg mit dem Ziel der Herstellung von drei Bahnsteigkanten einschließlich der notwendigen Bahnsteigzuwegung • Herstellung eines Abstellgleises im Bf. Rottenburg zur Nachtabstellung von Fahrzeugen 	95.000 €

Nachträge Obere Neckarbahn gesamt in Verwaltungszuständigkeit 263.000 €

b) Gomaringer Spange

Datum	Beschreibung des Nachtrags	Betrag brutto gerundet
Juli 2019	Variantenuntersuchungen bezüglich verschiedener Detailfragen (Anordnung von Haltepunkten, Eingleisigkeit/Zweigleisigkeit, städtebauliche Gestaltung, Integration bestehender Infrastruktur). Im Rahmen der Auftragsvergabe im Jahr 2014 wurde zunächst auf eine Untersuchung verschiedener Varianten verzichtet und die Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie als Auftragsgegenstand vorgegeben. Im Zuge des Planungsprozesses ergab sich eine Vielzahl an Detailfragen und daraus das Erfordernis umfangreicher Variantenuntersuchungen insbesondere bei einzelnen Haltepunkten oder der Frage nach der Notwendigkeit von zweigleisigen Abschnitten aufgrund von betrieblichen Anforderungen.	43.000 €
Juli 2019	Erstellung von Leitungsbestandplänen <u>Kein Nachtrag aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen:</u> Um bei der Gomaringer Spange Konflikte zwischen den innerörtlichen Maßnahmen und dem bestehenden Leitungsnetz zu vermeiden, wurde im Rahmen der laufenden Vorplanung die Erstellung von Leitungsbestandplänen (Versorgungsleitungen für Wasser, Strom, Gas, Abwasserentsorgung usw.) erforderlich. Hierzu wurden die Unterlagen aller Versorgungsträger angefordert, gesichtet, digitalisiert und in	33.000 €

	koordinierte Leitungspläne übernommen. Es handelte sich dabei um besondere Leistungen nach der HOAI, die im Planungsauftrag aus dem Jahr 2014 nicht enthalten waren und nach den vereinbarten Stundensätzen gesondert abgerechnet wurden.	
November 2019	Öffentlichkeitsbeteiligung, Veranstaltung in Gomaringen <u>Kein Nachtrag aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen:</u> Bereits im Rahmen der Auftragsvergabe im Jahr 2014 wurde vereinbart, die Teilnahme an Bürgerbeteiligungen und politischen Gremien zu den vereinbarten Stundensätzen gesondert abzurechnen.	5.000 €

Nachträge Gomaringer Spange gesamt in Verwaltungszuständigkeit 81.000 €

Nachträge gesamt in Verwaltungszuständigkeit für beide Abschnitte 344.000 €

4. Nachtrag zur Planung der technischen Streckenausrüstung

Die Planung der technischen Streckenausrüstung beinhaltet sowohl die Energieversorgung (Planung der Oberleitungsanlagen und der elektrischen Energieanlagen) als auch die sicherungstechnischen Anlagen zur Gewährleistung eines reibungslosen Zugverkehrs (z.B. Stellwerke, Bahnübergänge, Signalanlagen).

Im bisherigen Planungsauftrag aus dem Jahr 2014 sind ausschließlich die Leistungen zur Objektplanung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke enthalten, nicht aber die Fachplanung der technischen Streckenausrüstung. Der auf Grundlage der Standardisierten Bewertung erwartete Aufwand für die technische Ausrüstung auf Vorplanungsniveau war für beide Streckenabschnitte als gering einzustufen und sollte ursprünglich nicht bereits im Rahmen der Vorbereitung des Förder-Rahmenantrags erfolgen. Auf der Oberen Neckarbahn wurde lediglich von geringen Anpassungen an der vorhandenen Leit- und Sicherungstechnik ausgegangen (Verschiebung einer Signalanlage aufgrund der Verlängerung eines bereits vorhandenen zweigleisigen Abschnitts). Die Kosten der Elektrifizierung sollten anhand des Kostenkataloges der DB AG pauschal ermittelt werden. Auch bei der Gomaringer Spange sollten im Rahmen der Vorplanung zunächst keine vertieften Untersuchungen bezüglich der technischen Streckenausrüstung, sondern lediglich allgemeine Untersuchungen zum Stromsystem und zum Bedarf an sicherungstechnischen Anlagen erfolgen.

Eine darüber hinausgehende Planung der technischen Streckenausrüstung erschien zum damaligen Zeitpunkt für die Stellung des Rahmenantrags nicht erforderlich und sollte erst zu einem späteren Zeitpunkt parallel zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Verkehrsanlagen durch einen entsprechenden Fachplaner erbracht werden. Durch die unter Punkt 2 Planungsgrundlagen beschriebenen Änderungen hat sich zwischenzeitlich allerdings auch der Planungsbedarf für die technische Streckenausrüstung deutlich erhöht:

- Durch die Verlängerung der bestehenden Zweigleisigkeit über mehrere Stationen sind signaltechnische Abhängigkeiten zwingend zu berücksichtigen (Vorsignalabstände, Durchrutschwege, Signalstandorte).
- Durch den Neubau zusätzlicher zweigleisiger Bereiche und Stationen werden außerdem weitere bislang nicht vorgesehene sicherungstechnische Anlagen notwendig.
- Der neu vorgesehene Umbau des Bahnhofs in Rottenburg erfordert eine Umplanung der kompletten vorhandenen Sicherungs- und Stellwerkstechnik sowie den Neubau der Oberleitungsanlagen im kompletten Bahnhofsbereich.
- Die Herstellung einer zweigleisigen Einfahrt in den Hauptbahnhof Tübingen erfordert eine Umplanung der vorhandenen Sicherungs- und Stellwerkstechnik im Bahnhofsbereich sowie umfangreiche Eingriffe in die Oberleitungsanlagen

Mit Blick auf die Komplexität des Systems Bahn insbesondere im Zusammenspiel zwischen Signaltechnik, Bahnübergangstechnik und Oberleitungsanlagen und im Sinne der Planungs- und Kostensicherheit empfiehlt der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, die Fachplanung der technischen Streckenausrüstung bereits zum jetzigen Zeitpunkt in Auftrag zu geben.

Der überwiegende Teil der Fachplanung der technischen Streckenausrüstung soll dabei im Rahmen des bisherigen Planungsauftrags zur Stellung des Förder-Rahmenantrags als Nachtrag vergeben werden. Die mit der Vorplanung beauftragte Bietergemeinschaft hat der Verwaltung hierzu ein entsprechendes Angebot in Höhe von 267.000 € brutto vorgelegt. Dieses Angebot wurde durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und die Abteilung Verkehr und Straßen inhaltlich-fachlich geprüft und kann damit dem Kreistag zur Beschlussfassung vorgelegt werden (**Ziffer 1 Beschlussvorschlag**).

5. Abschluss der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach der HOAI)

Das Leistungsbild für die unterschiedlichen Phasen eines Planungsprozesses ergibt sich aus der HOAI. Die Auftragsvergabe im Jahr 2014 umfasste etwa 2/3 der Leistungen aus den Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung), um wie oben beschrieben die Voraussetzungen für die Stellung eines Förder-Rahmenantrags zu schaffen. Die bisher beauftragte Planungsgemeinschaft wurde zur Abgabe eines Angebots aufgefordert, um die Leistungsphasen 1 und 2 für beide Streckenabschnitte abzuschließen. Das Angebot beträgt insgesamt rund 430.000 € brutto und beinhaltet sowohl die noch fehlenden Leistungen nach der HOAI (298.000 €) als auch den Abschluss der Planung der technischen Streckenausrüstung (132.000 €) (**Ziffer 2 Beschlussvorschlag**).

6. Kostenübersicht (Beträge brutto gerundet)

a) Kosten im Rahmen der bisherigen Planung (Erstellung des Rahmenantrags)

Planungsauftrag aus dem Jahr 2014	476.000 €
davon Obere Neckarbahn	196.000 €
davon Gomaringer Spange	280.000 €
Nachträge in Verwaltungszuständigkeit	344.000 €
davon Obere Neckarbahn	263.000 €
davon Gomaringer Spange	81.000 €
Reduzierung Planungsauftrag Gomaringer Spange	- 84.000 €
Pauschaler Abzug von 30% für Leistungen auf Gemarkung Reutlingen, die durch ein von der Stadt Reutlingen beauftragtes Planungsbüro bereits erbracht wurden	
Zwischensumme	736.000 €

(Die Kostenschätzung aus dem Jahr 2013 betrug für diesen Teil der Planungsleistungen zur Erstellung des Rahmenantrags 1.250.000 €, vgl. KT-Drucksache 053/13)

b) Nachtrag Planung technische Streckenausrüstung

Auftragsvergabe gemäß Ziffer 1 Beschlussvorschlag	267.000 €
--	------------------

c) Abschluss der Vorplanung

Abschluss Leistungsphasen 1 und 2 nach der HOAI und Abschluss der Planung der technischen Streckenausrüstung gemäß Ziffer 2 Beschlussvorschlag	430.000 €
Gesamtsumme	1.433.000 €

d) Kostenbeteiligungen anderer Kommunen

Wie in KT-Drucksache 053/13 dargestellt, wurden folgende Kostenbeteiligungen für die beiden Streckenabschnitte zugesagt und werden im Haushaltsplan 2021 eingeplant:

Stadt Rottenburg a.N.	70.000 €
Gemeinde Gomaringen	30.000 €
Landkreis Freudenstadt	1.500 €
Stadt Horb a.N.	1.500 €
Gesamt	103.000 €

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für den Landkreis Tübingen für die komplette Vorplanung und die Planung der Streckenausrüstung belaufen sich dementsprechend auf rund **1.330.000 €**

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Planung und Projektsteuerung der Gomaringer Spange und der Oberen Neckarbahn sind im Haushaltsplan 2020 auf Seite 256 im Finanzhaushalt unter der Auftragsnummer 754701030010 in Zeile 8 Mittel in Höhe von 300.000 € und eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.200.000 € vorgesehen.

Die Kosten für die Planung der technischen Streckenausrüstung und für den Abschluss der Vorplanung (Ziffern 1 und 2 Beschlussvorschlag) in Höhe von rund 697.000 € fallen erst im Jahr 2021 an und müssen bei der Haushaltsplanung 2021 entsprechend berücksichtigt werden. Um die Verpflichtung im Jahr 2020 eingehen zu können, wird ein Teil der Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.200.000 € in Anspruch genommen.