

Kreistagsdrucksache Nr. 075/21

AZ. ZÖA

Tagesordnungspunkt

Regional-Stadtbahn:Aktueller Stand zum Ausbau von Modul 1

Bericht

Kreistag (öffentlich) am 21.07.2021

Sachverhalt

Mit Beschluss vom 11.07.2018 hat der Kreistag der Verbandsversammlung des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA) empfohlen, beim Land eine Unbedenklichkeitsbescheinigung zum vorzeitigen Beginn der Ausführungsplanung und baulicher Maßnahmen für das Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu beantragen und die Vergabe der Ausführungsplanung und der weiteren Leistungsphasen in den Planfeststellungsabschnitten 3/4 (Ammertalbahn) und 6 (Bahnhof Tübingen) einzuleiten (vgl. **KTDS 068/18**).

Die Verbandsversammlung des ZÖA ist dieser Empfehlung gefolgt und auf dieser Grundlage wird derzeit die Elektrifizierung sowie der abschnittsweise zweigleisige Ausbau der Ammertalbahn baulich umgesetzt. Damit werden die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, um den Betrieb der Ammertalbahn zu einem späteren Zeitpunkt in das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb integrieren zu können, sobald die hierfür erforderlichen Zweisystem-Fahrzeuge bereitgestellt werden können. Im Vorfeld erfolgt auf der Ammertalbahn ab dem Fahrplanwechsel 2022/23 ein elektrischer Interimsbetrieb, dessen Verkehrsleistungen gemeinsam von ZÖA und Land im Rahmen des sogenannten „Netz 18“ ausgeschrieben werden.

1. Bericht zur Ammertalbahn (Herrenberg-Tübingen)

Nachdem der GVFG-Antrag Mitte 2017 gestellt und die erste Unbedenklichkeitsbescheinigung vom 10.09.2018 vorlag, wurde mit den Baumaßnahmen Ende 2018 begonnen. Bis Mitte 2019 wurde die Ausführungsplanung für nahezu alle Gewerke in Auftrag gegeben, umwelt- und artenschutzrechtliche vorbereitende Maßnahmen unter Aufsicht eines ökologischen Baubegleiters durchgeführt sowie Vegetations- und Rückschnittarbeiten auf den vom Umbau betroffenen Flächen durchgeführt. Ebenso stand das Freimachen des Baufelds, beispielsweise Leitungsverlegungen oder Änderungen von Kreuzungen und der Abriss der Hartwaldbrücke sowie Grundstücksverhandlungen und Flächenerwerb an.

Nach Eingang der zweiten Unbedenklichkeitsbescheinigung vom 30.08.2019 konnte mit den Erdbauarbeiten im Bereich des zweigleisigen Ausbaus, insbesondere der Bestandsdammsanierung im Hartwald, Kabelzugarbeiten und dem Anlegen von Baustraßen begonnen werden. Zeitgleich wurde der Oberleitungsbau vergeben und mit der Planung für den Umbau des elektronischen Stellwerks und der Leit- und Sicherungstechnik begonnen.

Im Jahr 2020 wurden die zweigleisigen Abschnitte in den Bereichen Unterjesingen und Entringen weitestgehend fertiggestellt und im Zuge dessen die dort liegenden Bahnübergänge angepasst, sowie ein Baugleis in Altingen errichtet. Die Fundamente und Masten für die Oberleitungsanlage wurden gestellt. Ebenso stand die Verlegung einer Firmenzufahrt an. An den Bahnsteigen wurde die elektronische Lautsprecheranlage auf den neuesten Stand der Technik umgerüstet. Gegen Ende des Jahres fand die Vergabe der Stellwerkstechnik und Bahnübergangsanlagen statt. Im Frühjahr 2021 wurde mit der Montage der Speiseleitung begonnen. Weiter wird die Gleisverschwenkung in Entringen bei Bahn-km 10,000 bis 10,400 sowie der Bau des Bahnübergangs Mädlesbrück derzeit ausgeführt. Darüber hinaus sind für 2021 nachfolgende Arbeiten vorgesehen:

- Bau Schaltposten Herrenberg inklusive Oberleitungsanpassung
- Gleisabsenkung Gültstein
- Umrüstung der haltepunktüberwachten Bahnübergangsanlagen im Bereich Unterjesingen auf Zweigleisigkeit, Bau des zweiten Außenbahnsteigs Sandäcker
- Erdung Bestandsanlagen und Anpassung 50 Hz Anlagen
- Oberleitungsarbeiten Bahnhof Tübingen
- Umverlegung Freileitungen Stadtwerke Tübingen

Nach dem bisherigen Verlauf dieser Arbeiten und dem heutigen Stand kann die planmäßige Fertigstellung dieser Arbeiten im Jahr 2021 angenommen werden.

Ausblick auf die Bautätigkeiten in 2022:

- Anpassung und Bau des elektronischen Stellwerks (ESTW)
- Bau der Schallschutzwand in Unterjesingen
- Montage des Fahrdrachts
- Gleisabsenkung Schlossbergtunnel
- Straßenanbindung Bahnübergang Hartwald
- Umbau Gleis 14 Bahnhof Tübingen
- Als Ausgleichsmaßnahme wird eine Wildbrücke über den Neckarkanal bei Hirschau gebaut

2. Bericht Neckar-Alb-Bahn (Tübingen – Reutlingen – Metzingen)

Der ZÖA ist im Rahmen der Realisierung des Projekts Regional-Stadtbahn Modul 1 neben dem abschnittsweise zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Ammertalbahn auch für die Maßnahmen auf der Neckar-Alb-Bahn, die auf dem Gebiet des Landkreises Tübingen liegen, zuständig. Hierzu gehören der Bau der Haltepunkte Neckaraue und Güterbahnhof, sowie Anpassungen an den bestehenden Anlagen der Deutschen Bahn (DB). Mit der Projektsteuerung hat der ZÖA die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) beauftragt.

Im Jahr 2021 werden neben den Baumaßnahmen im Ammertal auch die Bauarbeiten auf der Neckar-Alb-Bahn beginnen.

Im Gegensatz zur Ammertalbahn ist die Neckar-Alb-Bahn eine bundeseigene Infrastruktur und obliegt somit der Aufsicht des Eisenbahnbundesamtes. Die Regelwerke der Deutschen Bahn finden hier vollumfänglich Anwendung.

Hinzu kommt, dass die Maßnahmen Haltepunkt Neckaraue, Haltepunkt Güterbahnhof und Anpassung der bestehenden Anlagen im Hauptbahnhof Tübingen alle im Stellbereich des Hauptbahnhofs Tübingen liegen und dadurch sämtliche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik in das Stellwerk Tübingen eingebunden werden müssen. Dies erfordert einen erheblichen Abstimmungs- und Koordinierungsaufwand der Einzelmaßnahmen, der nachfolgend auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes dargestellt wird.

Güterbahnhof Tübingen:

Hier sind zwei Außenbahnsteige an den durchgehenden Hauptgleisen geplant, der Zugang erfolgt durch eine Unterführung. Einer der Bahnsteige wird auf dem heutigen Gleis 203 gebaut. Aus diesem Grund wird das Gleis 203 eingekürzt und als Kompensation für das wegfallende Gleis 9 verwendet. Das bislang durchgehende Gleis 203 wird durch den Neubau des Gleises 206 kompensiert.

Im Jahr 2017 wurde für den Haltepunkt Güterbahnhof eine Unterführung mit einem lichten Raum von B x H 6,0 m x 3,40 m planfestgestellt.

Die Stadt Tübingen hat im Rahmen ihres Projekts „Superradwegenetz Tübingen“ Mittel über das Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ beantragt, die eine Verbreiterung der Unterführung auf 7,0 m voraussetzt. Hierzu ist ein Planänderungsverfahren notwendig, welches aufgrund der artenschutzrechtlichen Prüfung erst im Juni 2021 eingereicht werden kann. Unter dem Vorbehalt, dass das Planänderungsverfahren im Herbst 2021 abgeschlossen wird, erfolgt der Einschub der Unterführung im April 2022. Im Anschluss daran werden die Rampen auf der Nord- und Südseite erstellt. Das Gleis 203 kann erst zurückgebaut werden, wenn es durch den Bau des Gleises 206 kompensiert wird, für das bedingt durch die langen Lieferzeiten der DB-Weichen und des langen Planungsvorlaufs für die Einbindung in die Leit- und Sicherungstechnik in das DB-Stellwerk eine Inbetriebnahme in 2024 vorgesehen ist.

Der Bahnsteig inklusive Zugang wird somit ebenfalls bis 2024 gebaut.

Neckaraue Tübingen:

Hier ist der Bau eines Mittelbahnsteigs vorgesehen, dessen Zugang über eine Fußgängerüberführung erfolgt. Um hierfür ausreichend Platz zu schaffen, ist die Verschwenkung des Streckengleises 101 notwendig.

Dafür muss die Hauptkabeltrasse (Streckenlabel) verlegt werden.

Die Fußgängerüberführung wird in 2022 gebaut. Der Bahnsteig sowie dessen Zugang wird 2023 gebaut. Die Inbetriebnahme des Haltepunkts erfolgt nach Einbindung in die Leit- und Sicherungstechnik bis 2024.

Anpassungen an bestehenden DB Anlagen:

Um die vier neuen Haltepunkte (Storlach, Bösmannsacker, Neckaraue, Güterbahnhof) zwischen Tübingen und Metzingen, die im Rahmen des Fahrplans zum Netz 18 enthalten sind, ohne Zeitverluste bedienen zu können muss im Bereich Ostkopf (Übergang zwischen Tübingen Hauptbahnhof und Tübingen Güterbahnhof) eine zusätzliche Weichenverbindung eingebaut werden, die die gleichzeitige Einfahrt nach Bahnsteig 2 (Gleis 102) und 3 (Gleis 103) im Hauptbahnhof Tübingen ermöglicht.

Dadurch und durch die neuen Haltepunkte werden umfangreiche Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Oberleitungsanlage notwendig. Insbesondere ist hier die Situation im Bereich EÜ (Eisenbahnüberführung) Steinlach zu nennen, die zwischen dem Hauptbahnhof Tübingen und Güterbahnhof einen Flaschenhals bildet, was die zur Verfügung stehenden Gleise betrifft.

Bisher konnten die Baumaßnahmen in die bestehenden Sperrpausen der DB eingetaktet werden. Diese Sperrpausen reichen aber für die notwendigen Arbeiten nicht aus. Dieser Umstand hat sich durch die verfeinerte Ausführungsplanung unter Einbindung der Herstellerfirmen erst zum jetzigen Zeitpunkt abgezeichnet.

Für die Arbeiten im Bereich des Ostkopf sowie die Einbindung der Leit- und Sicherungstechnik in das Stellwerk wird eine längere Sperrpause von vier Wochen benötigt. Diese wurde im Frühjahr 2024 angemeldet.

3. Zusammenfassung

Nach derzeitigem Stand wird der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Ammertalbahn bis Ende 2022 fertiggestellt sein.

Der Bau der Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue sowie die Anpassungen der Gleisanlage inklusive Oberleitung und die Einbindung der Leit- und Sicherungstechnik in das Stellwerk der DB im Bahnhof Tübingen wird nach derzeitigem Planungsstand im zweiten Halbjahr 2024 fertiggestellt sein.

Dadurch ist die Infrastruktur für die Inbetriebnahme des Netz 18 mit elektrischen Fahrzeugen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gegeben mit der Einschränkung, dass die Haltepunkte Neckaraue und Güterbahnhof erst nach Fertigstellung in 2024 bedient werden.

4. Kostenaufstellung

a) Kostenaufstellung gemäß GVFG-Bescheid

Die Gesamtkosten für den ZÖA wurden auf Basis des GVFG-Bescheids vom 22.12.2020 sowie des Änderungsbescheids vom 28.01.2021 auf vorläufig 88,4 Mio € festgesetzt. Abzüglich der Förderung in Höhe von 68,7 Mio. € würde demnach ein kommunaler Anteil in Höhe von voraussichtlich 19,7 Mio € zunächst beim ZÖA verbleiben.

PFA 3/4	PFA 6	Gesamtkosten ZÖA
Ammertalbahn inkl. Bhf Herrenberg und Hbf Tübingen	Neckar-Alb Bahn, HP Güterbahnhof / Neckaraue / LST	
Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR

Baukosten	55,8	21,5	77,3
Planungskosten	8	3,1	11,1
Gesamtkosten lt. GVFG-Bescheid	63,8	24,6	88,4

zuwendungsfähige Kosten	53,4	21,5	74,9
Förderung	49,4	19,3	68,7
kommunaler Anteil	14,4	5,3	19,7

Im ersten GVFG-Bescheid war der Bewilligungszeitraum, d.h. der Zeitraum in welchem Ausgaben durch den Zuwendungsempfänger geltend gemacht werden können, ab der Bekanntgabe des vorzeitigen Baubeginns festgelegt.

Der Änderungsbescheid stellt klar, dass der Bewilligungszeitraum nur für die Baukosten mit Bekanntgabe des vorzeitigen Baubeginns beginnt, d.h. die Planungskosten für die Vorplanung, die zuvor angefallen sind, können ebenfalls geltend gemacht werden.

Infolge des Inkrafttretens des geänderten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes am 01.01.2020 werden Planungskosten pauschal mit 10% der zuwendungsfähigen Baukosten bezuschusst, unabhängig vom Baubeginn. Im Änderungsbescheid wurde daher verdeutlicht, dass die Zuwendungshöhe des Landes angepasst wird, sollte vom Bund eine weitere Aufnahme von Kosten auf Grundlage des GVFG-Antrags bestätigt werden.

Hintergrund ist, dass sich die Förderbedingungen während der Antragstellung bezüglich der Planungskosten geändert haben, der Bund aber nur die Verwaltungskosten als Planungskosten anerkannt hat. Das Land hat zugesichert, diesbezüglich nochmals auf den Bund zuzugehen und eine Korrektur zu beantragen. Hierdurch könnte sich eine weitere Kostenreduzierung des kommunalen Anteils in Höhe von ca 3-4 Mio € ergeben.

b) Voraussichtliche Gesamtkosten nach aktuellem Kostenstand

Kostenstand Juni 2021		72,2
	davon ausstehende Vergaben	22,2
	davon Aufträge inkl. Nachträge	47,0
	Unvorhergesehenes	3,0

Nach aktuellem Kostenstand werden voraussichtliche Gesamtkosten in Höhe von insgesamt 72,2 Mio € erwartet. Hiervon sind bereits Aufträge mit einem Volumen von 47 Mio € vergeben, für weitere 22,2 Mio € steht die Vergabe noch aus. Darüber hinaus sind Nachträge, Materialkostensteigerungen und Sonstiges in Höhe von 3,0 Mio. € eingeplant. Der bisherige Mittelabfluss beträgt ca. 30 Mio € (Bau- und Planungskosten). Die Finanzierung erfolgte bisher seitens des ZÖA über Kassenkredite sowie langfristige Darlehen. Ein erster Abschlag an Fördermitteln in Höhe von 19 Mio € wurde bewilligt, der Mitteleingang wird seitens der ZÖA-Verbandsverwaltung noch im Juni erwartet.

Die voraussichtliche Reduzierung der tatsächlichen Kosten um ca. 16 Mio. € im Vergleich zu den im GVFG-Bescheid vorläufig festgesetzten Kosten ergibt sich insbesondere aus günstigeren Ausschreibungsergebnissen bei der bisherigen Vergabe der einzelnen Leistungen. Diese Kostenprognose steht unter dem Vorbehalt der tatsächlich erzielten Ausschreibungsergebnisse bei den noch ausstehenden Vergaben sowie möglicher notwendiger baulicher Anpassungen, die sich derzeit zwar nicht abzeichnen, unter Umständen aber erst mit fortschreitendem Baufortschritt zu Tage treten. Die noch ausstehenden Vergaben beziehen sich hauptsächlich auf die Maßnahmen an der Neckar-Alb Bahn. Kostensteigerungen können daher aufgrund des für diesen Streckenabschnitt beschriebenen zusätzlichen Abstimmungs- und Koordinierungsaufwands nicht ausgeschlossen werden.

c) Auswirkungen auf die Kostenumlage

Die derzeitige Kostenumlage des ZÖA für das Jahr 2021 beläuft sich auf ca. 6,1 Mio. €, wovon der Landkreis Tübingen ca. 4,9 Mio. € (80%) und der Landkreis Böblingen ca. 1,2 Mio. € zu tragen haben. Bislang ist der ZÖA bei seinen Finanzplanungen davon ausgegangen, dass sich mit den Investitionen zu Modul 1 und dem Betrieb des Netzes 18 der Kostenanteil des

Landkreises Tübingen von derzeit 4,9 Mio. € mittelfristig ab dem Jahr 2023 auf eine Größenordnung von ca. 8,5 Mio. € erhöhen wird.

Inwieweit diese Prognose eintritt, hängt maßgeblich von dem tatsächlichen Ausschreibungsergebnis zum Betrieb des Netzes 18 ab. Durch die in der vorliegenden Drucksache dargestellten voraussichtlichen Einsparungen bei einem Großteil der Baukosten ist außerdem eine Reduzierung des bislang prognostizierten Kostenanteils des Landkreises Tübingen zu erwarten, die allerdings ebenfalls erst mit Vorliegen des Ausschreibungsergebnisses der noch ausstehenden Bauleistungen belastbar beziffert werden kann.

Sowohl beim Betrieb als auch bei einem Großteil der noch ausstehenden Bauleistungen werden die Ausschreibungsergebnisse im August 2021 erwartet.