

Kleine Anfrage

des Abg. Hans-Martin Haller und Klaus Käppeler SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Regionalstadtbahn Neckar-Alb

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Besteht bei der Realisierung eines Modul 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb mit Ermstal-, Ammertalbahn und neuen Haltepunkten auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Reutlingen ein absehbares Risiko, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) unter 1 fällt?
2. Ist ihr bekannt, ob es eine verbindliche Zusage des Bundes gibt, nach der das Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb auch nach 2019 abgerechnet werden kann, wenn der Bau rechtzeitig fertig wird?
3. Ist ihr bekannt, ob gegebenenfalls diese Zusage des Bundes auch auf alle anderen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Projekte in Baden-Württemberg angewendet werden kann?
4. Inwiefern ist aus ihrer Sicht eine Umsetzung des Modul 1 ohne die Zollern-Alb-Bahn sinnvoll?
5. Weshalb hat sie die Vergabe der Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Leistungen auf der Zollernbahn nur bis 2019 terminiert?
6. Welche Auswirkungen ergeben sich auf diese Ausschreibung (vgl. Frage 5.), falls das Modul 1 nur die Ermstal- und Ammertalbahn umfasst?
7. Wenn die Ermstal- und Ammertalbahn elektrifiziert, stadtbahngerecht ausgebaut und auch als Stadtbahn eingestuft wird, werden dann die Regionalisierungsmittel im Land dadurch entlastet und gegebenenfalls in welcher Höhe?

8. Teilt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Aussage des Oberbürgermeisters der Stadt Tübingen, dass der geplante 15-Minuten-Takt im „Fahrplan 2020“ auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Reutlingen wirtschaftlich nicht sinnvoll und bedarfsgerecht sei und somit die Gefahr bestehe, dass durch die zusätzlichen Stadtbahnzüge auf der Strecke zwischen Tübingen und Reutlingen die Regionalstadtbahn Neckar-Alb auf diesem Streckenabschnitt unwirtschaftlich werden könnte?
9. Welche Zielprojektion enthält das Konzept „Fahrplan 2020“ für die Streckenabschnitte Tübingen–Albstadt (Zollernbahn, Regionalbahn), Tübingen–Aulendorf (Zollern-Alb-Bahn) und Stuttgart–Tübingen–Aulendorf (Inter-Regio-Express)?

24.05.2013

Haller, Käppeler SPD

Begründung

Zu der Modularisierung der Regionalstadtbahn gibt es zwischen den Projektpartnern unterschiedliche Vorstellungen, welche Strecken das Modul 1 beinhalten soll: Der Kreistag Zollernalbkreis möchte die Zollern-Alb-Bahn von Tübingen bis Albstadt in das Modul 1 integrieren wie ursprünglich vorgesehen (siehe Beschluss in der Sitzung vom 15. April 2013, Drucksache 4/2013). Der Kreistag Tübingen möchte die Elektrifizierung der Ammertalbahn und der Strecke von Tübingen bis Horb ohne die Zollern-Alb-Bahn (siehe Sitzung vom 13. März 2013, Drucksache 11/2013). Die Herauslösung eines machbaren Moduls sowie die weitere Unklarheit, ob das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz über 2019 hinaus weiter besteht, führt in der Region zu zahlreiche Fragen und Unklarheiten. Der Landkreis Tübingen beteiligt sich bisher nicht an den Planungskosten für den Ausbau und die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn bis Albstadt. Die auszubauende Strecke der Zollern-Alb-Bahn verläuft zu 30 Prozent im Landkreis Tübingen.

Antwort

Mit Schreiben vom 18. Juni 2013 Nr. 3-3890.0/1636 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Besteht bei der Realisierung eines Modul 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb mit Ermstal-, Ammertalbahn und neuen Haltepunkten auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Reutlingen ein absehbares Risiko, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) unter 1 fällt?*

Die standardisierte Bewertung und die Folgekostenrechnung für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb weisen sowohl für das Gesamtprojekt als auch die abgestimmten Teil-Netze Nutzen-Kosten-Quotienten über 1 aus, womit die gesamtwirtschaftliche Förderwürdigkeit des Projekts belegt werden konnte. Zwischenzeitlich steht allerdings fest, dass das Gesamtprojekt aufgrund seiner Größe nur schrittweise verwirklicht werden kann. Zunächst soll das Modul 1 mit Ermstalbahn, Ammertalbahn und neuen Haltepunkten auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Metzingen realisiert werden. Für dieses Modul liegt mittlerweile eine standardisierte Bewertung vor, die einen positiven Nutzen-Kosten-Quotienten ergeben hat. Diese Untersuchung ist noch mit dem BMVBS abzustimmen.

2. *Ist ihr bekannt, ob es eine verbindliche Zusage des Bundes gibt, nach der das Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb auch nach 2019 abgerechnet werden kann, wenn der Bau rechtzeitig fertig wird?*

3. *Ist ihr bekannt, ob gegebenenfalls diese Zusage des Bundes auch auf alle anderen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Projekte in Baden-Württemberg angewendet werden kann?*

Zu 2. und 3.:

Derzeitige Grundlage für die Abfinanzierung der im GVFG-Bundesprogramm zur endgültigen Förderung aufgenommenen Vorhaben ist es, dass der Bund mit Ablauf des 31. Dezember 2019 keine Zahlungen für diese Maßnahmen mehr leistet. Daran hat sich nichts geändert.

Entgegen früheren Aussagen hat der Bund aber gegenüber den Vorhabenträgern die Aussage getroffen, dass Bundeszuwendungen im Fall einer fehlenden Fertigstellung bis 2019 nicht zurückgezahlt werden müssen, sofern eine Fertigstellung insgesamt sichergestellt ist. Es ist davon auszugehen, dass der Bund auch bei weiteren Projekten diese Flexibilität zeigt.

4. *Inwiefern ist aus ihrer Sicht eine Umsetzung des Modul 1 ohne die Zollern-Alb-Bahn sinnvoll?*

Die von der Region beauftragte Gutachtergemeinschaft (PTV, TTK, DB International) hat verschiedene Modifikationen eines ersten Moduls geprüft; für alle konnte ein eigenständiger Verkehrswert festgestellt werden. Im Hinblick auf das auslaufende GVFG-Bundesprogramm ist jedoch auch eine bauliche Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen bis 2018 notwendig. Dies konnte nur für den Ausbau von Ermstal- und Ammertalbahn und neuen Haltepunkten auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Reutlingen ermittelt werden. Für die Elektrifizierung der Zollernbahn wäre nach der Beurteilung der Gutachter eine Inbetriebnahme frühestens Ende 2019 möglich.

Um zumindest erste Maßnahmen aus dem Gesamtprojekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb im Rahmen des GVFG-Bundesprogrammes umsetzen zu können, ist es sinnvoll, den Ausbau von Ermstal- und Ammertalbahn, der die zeitlichen Randbedingungen erfüllt, als Modul 1 separat umzusetzen.

5. *Weshalb hat sie die Vergabe der Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Leistungen auf der Zollernbahn nur bis 2019 terminiert?*

6. *Welche Auswirkungen ergeben sich auf diese Ausschreibung (vgl. Frage 5.), falls das Modul 1 nur die Ermstal- und Ammertalbahn umfasst?*

Zu 5. und 6.:

Die RB-Verkehre auf der Zollernbahn sind grundsätzlich Bestandteile eines Ausschreibungsnetzes, das weitere RB-Verkehre im Bereich Plochingen/Bad Urach-Tübingen-Herrenberg sowie Pforzheim-Horb-Tübingen umfasst und dessen Inbetriebnahme ab Dezember 2018 erfolgen soll. Dieser Inbetriebnahmezeitpunkt orientiert sich insbesondere an den bis dahin möglichen, im Zusammenhang mit dem Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb stehenden infrastrukturellen Veränderungen in diesem Planungsbereich; Angebots- und Fahrzeugkonzept können dann demgemäß gestaltet werden. Unterschiedliche Inbetriebnahmezeitpunkte von Infrastrukturausbaumaßnahmen (z. B. zwischen Ermstal- und Ammertalbahn als Modul 1 sowie der Elektrifizierung der Zollernbahn) können dabei durch die Festlegung dementsprechender Inbetriebnahmestufen erfasst werden.

Die Terminierung der aktuellen Vergabe der RB-Leistungen auf der Zollernbahn trägt den o. g. zeitlichen Anforderungen des Gesamtnetzes sowie dem aus technischer Sicht ermittelten Inbetriebnahmezeitpunkt der Elektrifizierung auf der Zollernbahn (s. Antwort zur Frage 4.) Rechnung. Es ist zudem beabsichtigt, über eine entsprechende Vertragsgestaltung sicher zu stellen, dass auch eine noch spätere Elektrifizierung der Zollernbahn berücksichtigt werden könnte.

7. Wenn die Ermstal- und Ammertalbahn elektrifiziert, stadtbahngerecht ausgebaut und auch als Stadtbahn eingestuft wird, werden dann die Regionalisierungsmittel im Land dadurch entlastet und gegebenenfalls in welcher Höhe?

Die Ermstalbahn wird nicht aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Der Zweckverband ÖPNV im Ammertal erhält nur für einen geringen Teil der auf der Ammertalbahn gefahrenen Verkehre Regionalisierungsmittel vom Land. Dies ändert sich durch eine Überführung in einen Stadtbahnbetrieb nicht.

8. Teilt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Aussage des Oberbürgermeisters der Stadt Tübingen, dass der geplante 15-Minuten-Takt im „Fahrplan 2020“ auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Reutlingen wirtschaftlich nicht sinnvoll und bedarfsgerecht sei und somit die Gefahr bestehe, dass durch die zusätzlichen Stadtbahnzüge auf der Strecke zwischen Tübingen und Reutlingen die Regionalstadtbahn Neckar-Alb auf diesem Streckenabschnitt unwirtschaftlich werden könnte?

Bei der standardisierten Bewertung des Gesamtprojektes Regionalstadtbahn Neckar-Alb sowie des entsprechenden Teilnetzes wurden die in der langfristigen Angebotskonzeption des Landes – Zielkonzept ITF Baden-Württemberg (ursprünglich Angebotskonzeption 2020) – hinterlegten Angebotsstrukturen für die Neckartalbahn zugrunde gelegt. Diese umfassen auf der Neckartalbahn im Abschnitt Nürtingen–Tübingen je Stunde vier jeweils im Stundentakt verkehrende RE-Linien. Unter diesen Randbedingungen konnte für das Gesamtprojekt, für das betreffende Teilnetz sowie auch für das Modul 1 jeweils ein positiver Nutzen-Kosten-Quotient ermittelt und damit aus volkswirtschaftlicher Sicht die Sinnhaftigkeit nachgewiesen werden.

9. Welche Zielprojektion enthält das Konzept „Fahrplan 2020“ für die Streckenabschnitte Tübingen–Albstadt (Zollernbahn, Regionalbahn), Tübingen–Aulendorf (Zollern-Alb-Bahn) und Stuttgart–Tübingen–Aulendorf (Inter-Regio-Express)?

Die in der langfristigen Angebotskonzeption des Landes – Zielkonzept ITF Baden-Württemberg (ursprünglich Angebotskonzeption 2020) – hinterlegten Angebotsstrukturen auf der Zollernbahn wurden auf der Basis des gegenwärtigen Infrastrukturzustandes entwickelt, weil keine belastbaren Entscheidungen zum Ausbau dieser Strecke vorlagen. Sie umfassen daher stündliche RB-Leistungen zwischen Tübingen und Albstadt-Ebingen mit einer zweistündlichen Weiterführung bis/ab Sigmaringen im Dieselpetrieb sowie eine zweistündliche IRE-Linie Tübingen–Sigmaringen–Aulendorf. In Tübingen Hbf. ist der Anschluss dieser IRE-Linie an eine RE-Linie in/aus Richtung Stuttgart (über Flughafen/Messe) vorgesehen, sodass zwar in Tübingen Hbf ein Umstieg erforderlich würde, die aktuell bestehende schnelle Transportkette aber weiterhin verfügbar wäre.

Im Zusammenhang mit den Untersuchungen zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb wurde auch eine Anpassung dieser Konzeption an die dann veränderten Randbedingungen geprüft. Nach dem entsprechenden Ausbau der Zollernbahn würden zwischen Tübingen und Albstadt-Ebingen neben den Regionalstadtbahnleistungen auch aus/in Richtung Stuttgart verkehrende RE-Leistungen durchgehend in elektrischer Traktion weitergeführt werden. Der Umstieg in/aus Richtung Sigmaringen würde sich in diesem Fall von Tübingen Hbf. auf Albstadt-Ebingen verlagern.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur