



**Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
- Aktueller Stand Modul 1
Mitteilungsvorlage**

Beschlussvorschlag:

Kein Beschluss vorgesehen.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

--

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 14. Dezember 2016 beschlossen, dass der GVFG-Finanzierungsantrag für Modul 1 gestellt wird, sobald alle fachlichen Voraussetzungen dafür vorliegen - KT-Drucksachen Nrn. IX-0293/1 bis IX-0293/3. Der derzeitige Stand des Planfeststellungsverfahrens lässt eine weitgehende Kostensicherheit ableiten. Mit dem Abschluss aller 6 Verfahren wird noch vor der Sommerpause gerechnet. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung konnte zwischenzeitlich auf der Basis der fahrplantechnischen Untersuchung aktualisiert werden. Alle 4 zusätzlichen Haltepunkte sind realisierbar, 2 Haltepunkte können halbstündlich und die beiden weiteren stündlich bedient werden. Der Nutzen-Kosten-Indikator für Modul 1 beträgt 1,27 (bisher 1,39).

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Aktueller Sachstand Planfeststellungsverfahren

Die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) arbeitet weiterhin mit Nachdruck am Planfeststellungsverfahren für Modul 1. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die Planfeststellungsabschnitte (PFA) Bahnhof Metzingen und Ermstalbahnhof (PFA 1 und 2) sind seit Ende Februar 2017 erlassen. Der Planfeststellungsbeschluss für die Ammertalbahn (PFA 3/4) wird in Kürze erwartet. Für den PFA 5 - Haltepunkte Reutlingen-Bösmannsacker und Reutlingen-Storlach - fand Mitte April 2017 ein Betroffenengespräch statt. Der Zeitplan der ENAG sieht vor, dass der Planfeststellungsbeschluss noch vor der Sommerpause erlassen wird. Mit dem Planfeststellungsbeschluss für den PFA 6 - Haltepunkte Tübingen-Güterbahnhof und Tübingen-Neckaraue - rechnet die ENAG ebenfalls bis Juli 2017.

2. Fahrplantechnische Untersuchung

Die Fahrzeitenrechnung und Bestätigung der betrieblichen Machbarkeit (fahrplantechnische Untersuchung) für Modul 1 durch DB Netz liegt vor. Die fahrplantechnische Unter-

suchung wird zur finalen Festlegung des Betriebskonzepts benötigt. Demnach können 4 zusätzliche Haltepunkte auf der Neckar-Alb-Bahn bedient werden: Reutlingen-Storlach, Reutlingen-Bösmannsacker, Tübingen-Neckaraue und Tübingen-Güterbahnhof. Der Haltepunkt Metzingen-Süd ist auf Wunsch der Stadt Metzingen im Modul 1 nicht vorgesehen; der Haltepunkt Lustnau wird mit der Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn zugunsten des Haltepunktes Neckaraue nicht mehr bedient. Allerdings ergab die Fahrplanstudie auch, dass nicht alle 4 Haltepunkte im Regional-Stadtbahn-Konzept halbstündlich bedient werden können. Es ist vorgesehen, dass die Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Kirchentellinsfurt im Modul 1 stündlich angefahren werden. Kirchentellinsfurt erhält mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ein halbstündliches Angebot mit dem Regionalexpress, sodass eine zusätzliche stündliche RSB-Bedienung nachfrageorientiert angemessen ist. Dadurch erhält der Haltepunkt Tübingen-Neckaraue eine halbstündliche Bedienung.

3. Nutzen-Kosten-Untersuchung für Modul 1

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für Modul 1 wurde nach Vorliegen des testierten Betriebskonzeptes aktualisiert. Der werktägliche Fahrgastgewinn liegt bei 2.700 Fahrgästen. Die Kosten fließen auf der Basis der Entwurfs- und Genehmigungsplanung in die Berechnung ein. Es ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,27 (bisher 1,39).

4. Abstimmungsgespräch mit den Zuwendungsgebern Bund und Land

Am 21. März 2017 fand auf der Fachebene ein Abstimmungsgespräch mit den Zuwendungsgebern Bund und Land statt. Die Ansätze der aktuellen NKU Modul 1 wurden vorgestellt und vonseiten der Zuwendungsgeber fachlich bestätigt.

Ferner fordern sowohl Bund als auch Land, den weiteren Projektverlauf und Projektzusammenhang für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn darzustellen. Darin sollen insbesondere aktuelle Zeitpläne weiterer Teilprojekte aufgezeigt werden. Die Teilprojekte müssen nicht mehr der bisherigen Umsetzungsreihenfolge in den 3 Teilnetzen folgen, sondern müssen für sich verkehrlich und gesamtwirtschaftlich sinnvoll sein. Eine Neusortierung des Projektes kann erfolgen, wobei der Gesamtzusammenhang erkennbar sein muss.

5. GVFG-Finanzierungsantrag für Modul 1

Der GVFG-Finanzierungsantrag soll kurzfristig beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg eingereicht werden. Die fachlichen Voraussetzungen liegen vor. Die ENAG wird den Antrag auch im Namen der kommunalen Vorhabensträger sowie des Zweckverbandes Ammertalbahn stellen. Der Kreistag hat im Dezember 2016 der Sicherstellung der Gesamtfinanzierung zugestimmt. Die Anliegerkommunen - die Städte Bad Urach, Metzingen und Reutlingen sowie die Gemeinde Dettingen an der Erms haben zwischenzeitlich gleichlautende Beschlüsse gefasst, die im Rahmen der GVFG-Antragstellung vorzulegen sind.