

**Aufteilung der Kosten der Ausführungs- und Ausschreibungsplanung (Phase III)**

Planungsstand 04/2018,  
Kostenstand 2016

	<b>Planungskosten ETB</b>		<b>DB-Anteil Umbau Bhf. Metzingen</b>		<b>Planungskosten DB-Anteil Haltepunkte</b>			<b>Kosten entsprechend KT-Drucksache Nr. IX-0293/3 vom 08.12.2016</b>
	<b>1.720.000,00 EUR</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>1.289.000,00 EUR</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>983.000,00 EUR</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>Summe aus 2, 4 und 6</b>	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Landkreis Reutlingen	688.000,00 EUR	40%	515.600,00 EUR	40%	491.500,00 EUR	50%	1.695.100,00 EUR	1.260.000,00 EUR
Stadt Reutlingen	- EUR	0%	- EUR	0%	491.500,00 EUR	50%	491.500,00 EUR	300.000,00 EUR
Stadt Metzingen	344.000,00 EUR	20%	257.800,00 EUR	20%	- EUR	0%	601.800,00 EUR	480.000,00 EUR
Stadt Bad Urach	344.000,00 EUR	20%	257.800,00 EUR	20%	- EUR	0%	601.800,00 EUR	480.000,00 EUR
Gemeinde Dettingen	344.000,00 EUR	20%	257.800,00 EUR	20%	- EUR	0%	601.800,00 EUR	480.000,00 EUR
<b>Summen</b>	<b>1.720.000,00 EUR</b>	<b>100%</b>	<b>1.289.000,00 EUR</b>	<b>100%</b>	<b>983.000,00 EUR</b>	<b>100%</b>	<b>3.992.000,00 EUR</b>	<b>3.000.000,00 EUR</b>

**Aufteilung der Investitionskosten - kommunaler Anteil**

Der kommunale Anteil beträgt 20 % aus den förderfähigen Kosten laut GVFG-Antrag 05/2017 in der Fassung 04/2018, zugrunde gelegt wurde, dass 5 % der Gesamtkosten nicht förderfähig sind.

	<b>Investitionskosten ETB</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>DB-Anteil Umbau Bhf. Metzingen</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>Investitionskosten DB-Anteil Haltepunkte</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>Summe aus 2, 4 und 6</b>	<b>Kosten entsprechend KT-Drucksache Nr. IX-0293/3 vom 08.12.2016</b>
	<b>4.262.916,00 EUR</b>		<b>1.288.621,00 EUR</b>		<b>2.182.525,20 EUR</b>			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Landkreis Reutlingen	1.705.166,40 EUR	40%	515.448,40 EUR	40%	1.091.262,60 EUR	50%	3.311.877,40 EUR	3.035.000,00 EUR
Stadt Reutlingen	- EUR	0%	- EUR	0%	1.091.262,60 EUR	50%	1.091.262,60 EUR	725.000,00 EUR
Stadt Metzingen	852.583,20 EUR	20%	257.724,20 EUR	20%	- EUR	0%	1.110.307,40 EUR	1.155.000,00 EUR
Stadt Bad Urach	852.583,20 EUR	20%	257.724,20 EUR	20%	- EUR	0%	1.110.307,40 EUR	1.155.000,00 EUR
Gemeinde Dettingen	852.583,20 EUR	20%	257.724,20 EUR	20%	- EUR	0%	1.110.307,40 EUR	1.155.000,00 EUR
<b>Summen</b>	<b>4.262.916,00 EUR</b>	<b>100%</b>	<b>1.288.621,00 EUR</b>	<b>100%</b>	<b>2.182.525,20 EUR</b>	<b>100%</b>	<b>7.734.062,20 EUR</b>	<b>7.225.000,00 EUR</b>





Stadt Reutlingen | 



Abs.: Regionalverband Neckar-Alb · Löwensteinplatz 1 · 72116 Mössingen

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
Herrn Minister Winfried Hermann MdL  
Postfach 10 34 52  
70029 Stuttgart

Name: **Dr. Dirk Seidemann**  
Telefon: +49(0)7473-9509-12  
Telefax: +49(0)7473-9509-25  
E-Mail: dirk.seidemann@rvna.de  
Ihr Zeichen:  
Unser Zeichen: 311.22 Sd-gg  
Datum: 29.05.2018

## **Stellungnahme der Region Neckar-Alb zum Elektrifizierungskonzept für das Schienennetz in Baden-Württemberg**

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

die Region Neckar-Alb unterstützt ausdrücklich die Einstufung der Ausbauprojekte der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in die Kategorie 1 des Schienen-Elektrifizierungskonzepts des Landes Baden-Württemberg.

Die im Elektrifizierungskonzept enthaltenen Ausbauprojekte Ammertalbahn (Tübingen - Herrenberg), Ermstalbahn (Bad Urach - Metzingen) zusammen mit der Neckar-Alb-Bahn (Metzingen - Tübingen), somit also das Modul 1 der Regional-Stadtbahn, Zollern-Alb-Bahn 1 (ZAB 1, Tübingen - Albstadt), Obere Neckarbahn (Tübingen - Rottenburg - Horb), Zollern-Alb-Bahn 2 (ZAB 2, Killertalbahn, Hechingen - Burladingen), Talgangbahn (Albstadt-Ebingen - Albstadt-Onstmettingen) werden gemeinsam mit der Neckar-Alb-Bahn (Metzingen - Tübingen), den Neubaustrecken im Oberzentrum Reutlingen-Tübingen, der Gomaringer Spange (Reutlingen - Nehren) und dem Albaufstieg nach Kleinengstingen (Echaztalbahn) die Basis für einen zukunftsfähigen Schienenpersonenverkehr in der Region Neckar-Alb bilden. Dabei gehören zwingend die über eine reine Elektrifizierung hinausgehenden Maßnahmen (Doppelspurabschnitte, neue Haltepunkte, Ausbau von Stationen, Aktualisierung der Leit- und Sicherungstechnik etc.) zu den Notwendigkeiten des Projekts. Das Verkehrsministerium hat dies entsprechend in seinen Unterlagen zum Elektrifizierungskonzept dargestellt. Diese Sichtweise muss im Weiteren beibehalten werden. Für den Erfolg der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist es unabdingbar, dass sie auch vom Land als einheitliches Gesamtprojekt verstanden wird, das nur durch das gemeinschaftliche Zusammenwirken aller Projektträger und nur dann umgesetzt werden kann, wenn Bund und Land ihrer Finanzierungsverantwortung für den Bau und den Betrieb auf allen Teilstrecken gerecht werden.

Wir bitten darum, die Killertalbahn ergänzend auf Abschnitt Burladingen - Gammertingen zu berücksichtigen, da dadurch die Werkstatt der Hohenzollerischen Landesbahn an das elekt-

rische Streckennetz angeschlossen und weitere Fahrgastpotenziale erschlossen werden können. Zusammen mit der Elektrifizierung der ZAB 1 von Albstadt-Ebingen bis Sigmaringen ergibt sich so auch im Sinne der Landesinteressen ein sinnvolles Netz für ein zukunftsfähiges und verlässliches Angebot auf der Schiene.

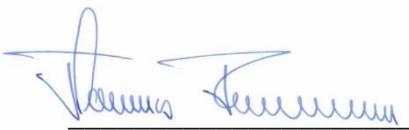
Das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn trägt vor dem Hintergrund Reutlingens als Modellstadt "Luftreinhaltung" mit der dringlichen Realisierung der sog. Gomaringer Spange und der Reutlinger Stadtstrecke zusammen mit der Elektrifizierung zur Reduzierung schädlicher Emissionen in den hochbelasteten Innenstadtbereichen bei.

Im Rahmen der weiteren Ausgestaltung des Bundessonderprogramms zur Elektrifizierung ist darauf hinzuwirken, dass

- der Bund zu seiner grundgesetzlich verankerten Pflicht des Ausbaus seiner Schienenstrecken auch in der Ausgestaltung der Finanzierungsmodalitäten steht. Gerade die netzbildende Eigenschaft von Elektrifizierungsmaßnahmen ist dadurch charakterisiert, dass ein wesentlicher Teil des Nutzens einer solchen Maßnahme großräumig anfällt.
- eine Anpassung der für Elektrifizierungsprojekte geltenden Systematik für Nutzen-Kosten-Untersuchungen erfolgt, da sonst davon auszugehen ist, dass ein positiver Nutzen nach geltenden Verfahren nur schwer darstellbar ist.
- dies nicht zu negativen Effekten und zusätzlichem Aufwand bei schon laufenden Vorhaben und Nutzen-Kosten-Nachweisen, wie z. B. der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, führt.
- wir über entsprechende Entwicklungen hinsichtlich der laufenden Untersuchungen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb frühzeitig informiert und eingebunden werden.

Nur so können wir gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg erreichen, dass das Ziel einer zügigen Umsetzung im Sinne des Landeskonzpts erreicht werden kann. Gerne unterstützen wir dabei auch die Bestrebungen des Landes in Richtung Bund für eine zweckmäßige Ausgestaltung der entsprechenden Programme.

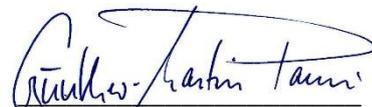
Mit freundlichen Grüßen



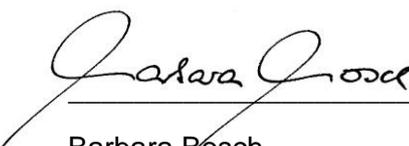
Thomas Reumann  
Landrat  
Landkreis Reutlingen



Joachim Walter  
Landrat  
Landkreis Tübingen



Günther-Martin Pauli  
Landrat  
Zollernalbkreis



Barbara Bös  
Oberbürgermeisterin  
Stadt Reutlingen



Boris Palmer  
Oberbürgermeister  
Universitätsstadt Tübingen



Eugen Höschele  
Verbandsvorsitzender  
Regionalverband Neckar-Alb