

ALBSTADT

DRUCKSACHE

Nr. 052/2022

Amt für öffentliche Ordnung

Stadtplanungsamt

22.03.2022

Betrifft: Inbetriebnahmestufe I - Aktueller Planungsstand Talgangbahn - Finanzierung - Bürgerbeteiligung

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Ö/NÖ	Zuständigkeit	Ergebnis
Gemeinderat	07.04.2022	Ö	Entscheidung	

Beschlussvorschlag

1. Der Beschluss des Kreistags des Zollernalbkreises vom 21.03.2022 zur Finanzierung der Planungs- und Baukosten für die Reaktivierung der Talgangbahn durch den Landkreis und die Erwartung des Landkreises, dass die Betriebskosten durch die Stadt Albstadt übernommen werden, wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Entscheidung des Gemeinderates der Stadt Albstadt über die dargestellten Eckpunkte für die Kostenaufteilung zwischen Landkreis und Stadt wird in der Gemeinderatssitzung am 21.07.2022 zusammen mit dem endgültigen Beschluss über die Reaktivierung der Talgangbahn gefasst.
3. Die Zwischenergebnisse der Vorplanungen zur Reaktivierung der Talgangbahn werden zur Kenntnis genommen.
4. Um die Vorplanung abschließen zu können, möchte man nun den nächsten Schritt gehen und die Bürgerschaft durch das vorgestellte Beteiligungskonzept miteinbeziehen. Der Gemeinderat stimmt der Durchführung des Beteiligungskonzepts zu.

Finanzielle Auswirkungen

Produktgruppe/Produkt/Projekt:

5470 Budget

Bezeichnung:

Öffentlicher Personennahverkehr

Aufwendung/Auszahlungen:

10.000 Euro

Finanzierung:

Planansatz Haushaltsjahr:

1,114 Mio. Euro

Verpflichtungsermächtigungen

Haushaltsjahr:

Euro

über- /außerplanmäßige

Aufwendungen/Auszahlungen:

Euro

Haushaltsmittel gesamt:

1,114 Mio. Euro

davon lt. Haushaltsplan für diese

Maßnahme vorgesehen:

Euro

Haushaltsmittel:

stehen zur Verfügung stehen nicht zur Verfügung stehen nur in Höhe von Euro zur Verfügung

Deckungsvorschlag:

Sachverhalt

1. Ausgangslage

Die Talgangbahn war und ist fester Bestandteil der Regional-Stadtbahn. In den bisherigen Planungen der Regional-Stadtbahn wurde die Talgangbahn stets gleich behandelt wie der Streckenabschnitt zwischen Albstadt-Ebingen und Tübingen. In der Vergangenheit sollte zuerst der Streckenausbau von Nord nach Süd erfolgen, d.h. von Tübingen herkommend über Albstadt-Ebingen bis in den Talgang hinein. Dies hätte bedeutet, dass die Talgangbahn erst nach der Elektrifizierung der Strecken von Tübingen her elektrifiziert und ausgebaut worden wäre.

Diese Planungen wurden im Hinblick auf das neu gestaltete Bundes-GVFG sowie das Landesförderprogramm für die Reaktivierung von Schienenstrecken revidiert. In den Gemeinderatsitzungen am 04.02.2021 und 15.07.2021 wurde der Gemeinderat durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sowie Vertreter des Landratsamtes des Zollernalbkreises über die aktuelle Fördersituation informiert.

Insbesondere die im Landesprogramm vorgesehene zusätzliche Förderung der Übernahme der Betriebskosten gemäß Landesstandard für die ersten 100 km reaktivierte Schienenstrecken machten ein separates Vorgehen für die Talgangbahn erforderlich und der Landkreis teilte in der Gemeinderatssitzung im Juli mit, die Fertigstellung der Vorplanungen für die Talgangbahn zeitnah in Auftrag zu geben und einen Interimsbetrieb (Inbetriebnahmestufe I) auf der Talgangbahn untersuchen zu lassen.

Der Gemeinderat unterstützte die Planungen des Landkreises, eine Inbetriebnahmestufe I auf der Talgangbahn zur Wahrung der Aussichten auf den Betriebskostenzuschuss näher zu untersuchen.

Um die Inbetriebnahmestufe I auf den Weg zu bringen, hat der Kreistag mit Beschluss vom 19.07.2021 festgelegt, dass die Vorplanungsleistungen für die Talgangbahn separat vergeben werden. Die DB Engineering & Consulting GmbH wurde vom Zollernalbkreis beauftragt, die weiteren Vorplanungen zur Talgangbahn zu erstellen.

In das Verfahren der Vorplanungen wurde die Stadt im September 2021 durch eine Auftaktveranstaltung mit eingebunden. Seitdem fanden mit den Beteiligten Planungsworkshops sowie umfangreiche Abstimmungsgespräche statt. Beteiligte des Verfahrens sind das beauftragte Unternehmen DB Engineering & Consulting GmbH, der Zollernalbkreis als Auftraggeber, der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sowie die Stadt Albstadt. Die Vorplanungen sollen Mitte 2022 abgeschlossen sein, ebenso soll zu diesem Zeitpunkt das Ergebnis der noch ausstehenden Standardisierten Bewertung vorliegen. Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb geht davon aus, dass der Wirtschaftlichkeitsnachweis für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn und somit für die Reaktivierung der Talgangbahn erbracht werden kann (NKI 1,0 oder höher).

Um in den Genuss der 100% Betriebskostenförderung entsprechend Landesstandard durch das Landesprogramm zu kommen, muss die Reaktivierung der Talgangbahn nach dem „Windhundprinzip“ innerhalb der ersten 100 km reaktivierte Schienenstrecken im Land mit dabei sein. Aus diesem Grund wurde die Erstellung der Vorplanung für die Inbetriebnahmestufe I vorgezogen und sollen auch die Gremienbeschlüsse zur Reaktivierung der Talgangbahn bis Jahresmitte gefasst werden. In der Reaktivierung der Talgangbahn und ihrem Betrieb wird sehr großes Potential gesehen, ein Vorziehen oder paralleles Planen gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan zu den Streckenplanungen der Zollernalbbahn sind daher sinnvoll. Allerdings bedeutet dieses Vorziehen, also die Inbetriebnahmestufe I, dass übergangsweise nur ein indirekter, fußläufiger Anschluss an die Bahnstrecke von und nach Tübingen möglich ist. Fahrgäste müssen zwischen Talgangbahn und Zollernalbbahn umsteigen. Die Elektrifizierung der Talgangbahn erfolgt dann zusammen mit der Elektrifizierung der Zollernalbbahn.

2. Finanzierung

a. Investitionskosten Planung und Bau

Die verbindlichen Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels für das Regional-Stadtbahn-Projekt wurden durch die Verbandsversammlung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Juli 2021 festgelegt. Dieser Finanzierungsschlüssel regelt die Verrechnung der kommunalen

Kosten auf Ebene der Verbandsmitglieder. Über diesen Finanzierungsschlüssel hinausgehend haben die Stadt Reutlingen und der Landkreis Reutlingen sowie die Stadt Tübingen und der Landkreis Tübingen im Innenverhältnis jeweils gesonderte Vereinbarungen zur Aufteilung der Kosten geschlossen.

Die kommunalen Bau- und Planungskosten für die Talgangbahn belaufen sich auf rund 8,7 Mio. € (Preisstand 2016 – **Anlage 1** siehe Steckbrief zur Talgangbahn/ Drucksache des ZV RSBNA DS 2021-4).

Die Realisierung der Inbetriebnahmestufe I der Talgangbahn macht auch eine Vereinbarung zwischen der Stadt Albstadt und dem Zollernalbkreis über die Verteilung der kommunalen Kosten im Innenverhältnis zwischen Stadt und Landkreis erforderlich.

In öffentlicher Sitzung hat der Kreistag am 21.03.2022 beschlossen, vorbehaltlich der Entscheidung des Gemeinderates der Stadt Albstadt, die Talgangbahn zu reaktivieren, die Planungs- und Baukosten für die Reaktivierung der Talgangbahn durch den Landkreis zu finanzieren. Im Gegenzug solle die Stadt Albstadt die jährlichen Betriebskosten übernehmen. In der Sitzungsvorlage des Kreistages (Vorlage UT 03/2022) wurden folgende Eckpunkte für die Kostenaufteilung zwischen Landkreis und Stadt vorgesehen:

- **Investitionskosten Planung und Bau**
Der Landkreis trägt alle notwendigen Kosten zur Planung und Herstellung der für den eigentlichen Regional-Stadtbahn-Betrieb erforderlichen Schieneninfrastruktur sowie räumlich und sachlich damit direkt zusammenhängende bauliche Begleitmaßnahmen (z.B. Schallschutz).
- Die Stadt wird für die Investitionskosten für Planung und Bau nicht herangezogen. Dies gilt nicht für Kosten, die für den eigentlichen Betrieb der Regional-Stadtbahn nicht zwingend erforderlich sind.
Hierzu zählen Kosten, die aus städtebaulichen Gründen oder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse anderer Verkehrsträger anfallen. Die Umgestaltung von Haltestellenumfeldern im Sinne von Mobilitätsknotenpunkten verbleibt im Rahmen der kommunalen Planungshoheit als Aufgabe bei der Stadt.

b. Jährliche Betriebskosten

Basis für die im Folgenden dargestellte Betrachtung der zu finanzierenden jährlichen Betriebskosten sind die derzeitigen guten Förderbedingungen von Bund sowie des Landes für die Reaktivierung von Schienenstrecken. Um von diesen allerdings profitieren zu können, müssen diese beiden Grundvoraussetzungen erfüllt werden:

- dass die aktualisierte Standardisierte Bewertung ein Ergebnis $NKI > 1$ bestätigt und damit die generelle Förderfähigkeit der Talgangbahn besteht, und
- dass die Talgangbahn im „Windhundprinzip“ unter die ersten 100 km reaktivierte Streckenkilometer kommt und das Land damit die Betriebskosten für den Landesstandard trägt.

Mit Erfüllung dieser beiden Annahmen würden keine Betriebskosten für die Stadt anfallen, vorausgesetzt, man würde sich auf der Talgangbahn auf einen Stundentakt beschränken. Die Kosten für ein darüber hinaus gehendes Fahrplanangebot müsste die Stadt tragen. In den bisherigen Überlegungen zur Talgangbahn ist man von einem Fahrplanangebot eines

annähernden Halbstundentakts ausgegangen, dies entspricht dem derzeitigen Busangebot auf der Line 44.

Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Stadt auf der Basis der Finanzierungsschlüssel-Drucksache DS (ZV RSBNA 2021-4) eine mögliche Betriebskostenabschätzung für verschiedene Szenarien (Angebotsstandards) für die Inbetriebnahmestufe I der Talgangbahn.

Derzeit wird zwischen Zweckverband und Stadt geprüft, wie sich die verschiedenen Betriebsszenarien auf der Talgangbahn finanziell auf den Betrieb des ALBSTADTBUS auswirken könnten. Konkret, ob und wenn ja in welcher Höhe Einsparungen durch die Überplanung des ALBSTADTBUS nach Inbetriebnahme der Talgangbahn entstehen könnten.

Diese Ergebnisse werden dem Gremium zur endgültigen Beschlussfassung im Juli 2022 vorgelegt werden.

3. Bürgerbeteiligungskonzept

Zur Begleitung und inhaltlichen Unterstützung der derzeit in Arbeit befindlichen Vorplanung ist es wichtig, mit den Bürgern ins Gespräch zu kommen und Raum zu geben für Erläuterungen und Fragen, aber auch für Sorgen und Erwartungen. Die Talgangbahn ist ein den Bürgern dienendes Entwicklungsprojekt. Die Ergebnisse der Beteiligung fließen in die Vorplanung ein und unterstützen damit, wie bei allen Bürgerbeteiligungen letztlich die Entscheidungsfindung in den kommunalen Gremien der Stadt.

Das Beteiligungskonzept wurde in gemeinsamer Kooperation, Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, einem vom Verband beauftragten Kommunikationsbüro und der Stadt Albstadt entwickelt und erfolgt in drei aufeinanderfolgenden Terminen.

27. April 2022 | „Lust auf die Talgangbahn“ – Informationsworkshop

11. und 12. Mai 2022 | „So fügt sich die Talgangbahn in die Umgebung ein“ – Streckenbegehung mit Fokus auf Bahnübergänge 11.05. Ebingen Gymnasium und Truchtelfingen Bahnhof, 12.05. Onstmettingen Bahnhof und Tailfingen Bahnhof

24. Mai 2022 | „So kommen die Menschen zur Bahn“ – Workshop zur Anschlussmobilität

Das Beteiligungskonzept ist in **Anlage 2** dargestellt. Die Verwaltung geht davon aus, dass für das Beteiligungskonzept Kosten in der Größenordnung von 10.000 € anfallen.

4. Weiteres Vorgehen

Das Ergebnis der Vorplanungen mit Kosten der Reaktivierung und dem Vorschlag für eine Inbetriebnahmestufe I soll den Ausschüssen des Gemeinderates im Juni nichtöffentlich und dem Gemeinderat in der Sitzung am 21.07.2022 öffentlich vorgestellt werden.

Auch das Ergebnis der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb soll dem Gemeinderat spätestens in der Sitzung am 21.07.2022 bekanntgegeben werden.

Eine Entscheidung des Gemeinderates über die Reaktivierung der Talgangbahn und eine mögliche Inbetriebnahmestufe I soll in der Sitzung am 21.07.2022 erfolgen. Nur dann ist eine zügige Weiterplanung in Richtung Förderantrag möglich.

Der Landkreis des Zollernalbkreises benötigt für die Vergaben der Entwurfsplanung, der Stellung des Förderantrags und der Genehmigungsplanung die positive Entscheidung des Gemeinderates. Des Weiteren benötigt der Landkreis des Zollernalbkreises die Aussage der Stadt Albstadt zu den dargestellten Eckpunkten der Kostenaufteilung.