

ALBSTADT

DRUCKSACHE

Nr. 112/2022/1

Amt für öffentliche Ordnung

Stadtplanungsamt

05.07.2022

Betrifft: Reaktivierung Talgangbahn

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Ö/NÖ	Zuständigkeit	Ergebnis
Verwaltungs- und Finanzausschuss	07.07.2022	N	Vorberatung	einstimmig empfohlen
Ausschuss für Soziales, Kultur, Schule und Sport	07.07.2022	N	Vorberatung	mehrheitlich empfohlen
Gemeinderat	21.07.2022	Ö	Entscheidung	

Beschlussvorschlag

1. Der Gemeinderat nimmt die vorliegenden Ergebnisse der Vorplanungen zur Reaktivierung der Talgangbahn zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat nimmt das Ergebnis der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zur Kenntnis.
3. Vor dem Hintergrund der in Ziffer 1. und 2. der hier gegenständlichen Beschlussvorschläge unterbreiteten Ergebnisse beschließt der Gemeinderat, die Talgangbahn zu reaktivieren. Dies mit der Zielsetzung, einerseits einen mindestens halbstündigen Zugtakt über die gesamte Strecke der Talgangbahn umzusetzen, andererseits vor dem Hintergrund der durch das Land Baden-Württemberg in Aussicht gestellten Übernahme der Betriebskosten für ein Angebot, welches mindestens dem Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg entspricht („Landesstandard“).
4. Der Gemeinderat spricht sich für die Realisierung der Inbetriebnahmestufe I aus. Dies unter ausdrücklicher Befürwortung und in der Erwartung, den späteren Anschluss der Talgangbahn an die Zollern-Alb-Bahn (Inbetriebnahmestufe II) herbeizuführen.
5. Der Gemeinderat stimmt den bislang bekannten Eckpunkten für die Kostenaufteilung zwischen dem Zollernalbkreis und der Stadt Albstadt zu und ist bereit, die auf die Stadt Albstadt entfallenden Kostenanteile auf Basis dieser Eckpunkte und der sich daran anschließenden weiteren Festlegungen zu übernehmen.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis und dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar Alb die weiteren Verfahrensschritte zu betreiben. Die Verwaltung sagt zu, spätestens alle 4 Monate den Gemeinderat über den aktuellen Sachstand des Projektes (Planung, Festlegungen, Kosten) zu informieren.

Finanzielle Auswirkungen

Produktgruppe/Produkt/Projekt:

Bezeichnung:

Aufwendung/Auszahlungen: Euro

Finanzierung:

Planansatz Haushaltsjahr: Euro

Verpflichtungsermächtigungen

Haushaltsjahr: Euro

über- /außerplanmäßige

Aufwendungen/Auszahlungen: Euro

Haushaltsmittel gesamt: 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. Vorplanung Talgangbahn

Im Juli 2021 hat der Kreistag des Zollernalbkreises die DB Engineering & Consulting GmbH (DB E&C) beauftragt, die Vorplanungen für die Talgangbahn separat von der Vorplanung der Zollern-Alb-Bahn zu erstellen, um die Aussicht auf eine Inbetriebnahmestufe I und damit die erfolgreiche Teilnahme am Zuschussprogramm des Landes Baden-Württemberg „Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken“ mit Übernahme der Betriebskosten gemäß Landesstandard zu wahren.

In das Verfahren wurde die Stadt ab September 2021 mit eingebunden. Seitdem fanden zwischen DB E&C, der Landkreisverwaltung, dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und der Stadtverwaltung umfangreiche Abstimmungsgespräche statt.

Darüber hinaus erfolgte in den Monaten April und Mai 2022 eine frühzeitige Bürgerbeteiligung. Die Anregungen und Bedenken der Bürgerbeteiligung werden, soweit möglich, im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt.

Herr Laug von der DB E&C wird in den Ausschusssitzungen über den Stand der Vorplanung informieren und in der Gemeinderatssitzung am 21.07.2022 das Ergebnis der Vorplanung vorstellen.

2. Leistungsphasen und Öffentlichkeitsbeteiligung

Derzeitig befindet sich das gesamte Projekt am Ende der Leistungsphase 2, der sogenannten Vorplanung. Nach positivem Reaktivierungsbeschluss wird sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanung anschließen, in der auch die Festlegung des zukünftigen Vorhabenträgers erfolgen wird. Der Vorhabenträger ist gleichzeitig in Zukunft Eisenbahninfrastrukturunternehmen („Streckenbetreiber“) auf der Talgangbahn. Die technische und kaufmännische Fertigstellung des Projekts erfolgt mit dem Abschluss der Leistungsphase 9, wobei die maßgebliche Infrastruktur bereits nach der Leistungsphase 8 zur Verfügung stehen wird. In den an die Vorplanung anschließenden Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) ist eine weitere Bürgerbeteiligung vorgesehen. Nach Rücksprache mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und dem Zollernalbkreis soll diese im Anschluss an den Grundsatzbeschluss im Herbst 2022 mit einer ersten Anliegerbeteiligung beginnen. Alle von den Planungen direkt betroffenen Anlieger werden nach vorheriger, schriftlicher Einladung zu einer weiteren Bürgerinformation eingeladen und so frühzeitig eingebunden.

Zunächst sind - je nach Anzahl der betroffenen Anlieger - ein oder zwei **zentrale Termine** geplant. Die Federführung für diese/n Termin/e soll beim Zollernalbkreis und beim Zweckverband liegen. Ziel ist es, über die Ergebnisse der Vorplanung zu informieren, sodass die Betroffenheit durch die Reaktivierung ersichtlich wird und jeder Anlieger die Planungen in Bezug auf sein Flurstück einordnen kann. Im Nachgang zur Veranstaltung sollen persönliche Gespräche angeboten werden, um die aufkommenden Fragen zu klären und weiter in Kontakt zu bleiben.

Die Durchführung der gewünschten Einzelgespräche würde dann im **4. Quartal 2022** und bei Bedarf im **1. Quartal 2023** erfolgen. Wer von Seiten des beauftragten Planers an den Gesprächen konkret beteiligt sein wird, ist nach Abschluss der Vorplanung festzulegen und hängt von der jeweiligen Betroffenheit und den konkreten Fragen der Anlieger ab.

Die in der Bürgerinformation und in den Einzelgesprächen geäußerten Bedenken und Anregungen werden, wie bereits die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zur Vorplanung, geprüft und in den weiteren Planungsprozess mit einbezogen.

3. Finanzierung der Reaktivierung der Talgangbahn

3.1. Ergebnis der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt RSB Neckar-Alb

Der Wirtschaftlichkeitsnachweis für eine Förderfähigkeit der Talgangbahn-Reaktivierung nach dem GVFG-Bundesprogramm ist über die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu erbringen. Die Erarbeitung der Standardisierten Bewertung für das Gesamtvorhaben Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch den hierfür zuständigen Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist nahezu abgeschlossen. Die letzten Verfahrensabstimmungen laufen. Das Ergebnis wird in der nächsten Sitzung der Verbandsversammlung am 01.07.2022 öffentlich vorgestellt.

Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb hat angeboten, den Ausschussmitgliedern in nichtöffentlicher Sitzung eine Rückmeldung über den Wirtschaftlichkeitsnachweis für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn zu geben und steht gleichzeitig für weitere Fragen zur Verfügung. Für die öffentliche Sitzung des Gemeinderats am 21.07.2022 wird das Ergebnis der Standardisierten Bewertung vorliegen und zur Verfügung gestellt.

3.2. Fahrgastprognosen für die Talgangbahn

Eine Prognose des Fahrgastpotenzials bzw. der erwarteten Fahrgastzahlen bei Reaktivierung der Talgangbahn, wurde einerseits im Zusammenhang mit der Erstellung der „Standardisierten Bewertung“ für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vorgenommen, andererseits ist im Zuge des Aufstellens des Förderprogramms zur Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken („Potenzialstudie“) das Fahrgastpotenzial der Talgangbahn ermittelt worden.

Nach der Potenzialstudie des Landes Baden-Württemberg liegt das Nachfragepotenzial der Talgangbahn bei rund 1.500 Einsteigern pro (Schul-)Tag. Hierbei ist ein Stundentakt ohne Durchbindung auf die Zollern-Alb-Bahn unterstellt. Die Standardisierte Bewertung zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb rechnet für die Zeit nach Aufnahme des durchgehenden Betriebs bis Tübingen (im Halbstundentakt) mit rund 3.500 Fahrten je Werktag auf der Talgangbahn.

Die Fahrgastprognose der Standardisierten Bewertung baut auf einem bundesweit einheitlich angewendeten Verfahren auf, das bei Streckenreaktivierungen und -ausbauten verbindlich vorgeschrieben ist und einer genau definierten Verfahrensanleitung folgt. Die Standardisierte Bewertung trifft dabei eher konservative Annahmen. In der Vergangenheit haben die tatsächlichen Effekte bereits umgesetzter Projekte die Annahmen der jeweils vorangegangenen Standardisierten Bewertung regelmäßig übertroffen.

3.3. Übernahme der Kosten für Planung und Bau für die Reaktivierung durch den Landkreis

Der Kreistag des Zollernalbkreises hat in der öffentlichen Sitzung am 21.03.2022 den Beschluss gefasst, vorbehaltlich der Entscheidung des Gemeinderats der Stadt Albstadt für die Reaktivierung der Talgangbahn, die Planungs- und Baukosten der Reaktivierung zu finanzieren. Im Gegenzug solle die Stadt Albstadt die jährlichen anfallenden Betriebskosten für die Talgangbahn übernehmen.

Die Eckpunkte der Kostenaufteilung zwischen Landkreis und Stadt sind in der Sitzungsvorlage des Kreistages (Vorlage UT 03/2022) wie folgt 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 und barrierefreie Bahnsteige).

Nach Zusage des Landratsamtes fallen hierunter auch die Planungs- und Baukosten des vorläufigen Endhaltepunkts in Ebingen, der für die Inbetriebnahmestufe I hergestellt wird und nach einem späteren Anschluss der Talgangbahn an die Zollern-Alb-Bahn in den Bereich des Bahnhofs Ebingen verlegt wird.

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.

Laufende Betriebskosten Bahn

Ziel ist es durch die vorzeitige Inbetriebnahme der Talgangbahn die günstigen Förderkonditionen des Bundes, sowie des Landes für die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken abzurufen. Sollte die Talgangbahn im „Windhundprinzip“ unter die ersten 100 km reaktivierter Streckenkilometer in Baden-Württemberg kommen, so trägt das Land die Betriebskosten für den Landesstandard. Dies würde für die Talgangbahn einen Stundentakt bedeuten. Die Kosten für ein darüber hinaus gehendes Fahrplanangebot müsste die Stadt tragen. In den bisherigen Überlegungen zur Talgangbahn ist man von einem annähernden Halbstundentakt ausgegangen, dies entspricht dem derzeitigen Busangebot auf der Linie 44.

Nachdem zum jetzigen Zeitpunkt noch kein Betriebskonzept für die Talgangbahn vorliegen kann, können die jährlichen Betriebskosten noch nicht definiert werden.

Im Zuge der Reaktivierung werden entsprechende Verhandlungen mit dem Land Baden-Württemberg aufgenommen, um auf Basis der o.g. Überlegungen einen Kostenrahmen zu definieren.

3.4.Reaktivierung von Bahnstrecken – Förderbedingungen

Da es für die Reaktivierung der Talgangbahn zahlreiche Fördermöglichkeiten gibt, welche alle ausgeschöpft werden können und sollen, werden diese nachstehend übersichtlich dargestellt:

GVFG-Bundesprogramm seit 2020

- Förderschwelle für Reaktivierungen: mind. 10 Mio. €
- Bund zahlt bei Reaktivierungen bis zu 90% der zuwendungsfähigen Investitionskosten
- Zusätzliche Planungskostenpauschale in Höhe von 10% der Förderung
- Co-Finanzierung durch das Land Baden-Württemberg in Höhe von 57,5% der verbleibenden zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten.
- Die Förderung von Investitionsvorhaben setzt den Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit des Projektes voraus.
- Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung zu erbringen.

Finanzierung des laufenden Betriebs zukünftig reaktiver Eisenbahnstrecken

- Übernahme und Förderung Betriebskosten
- Grundsätzliche Bestellung und Übernahme Betriebskosten durch das Land (gem. Landesstandard SPNV-Zielkonzept 2025 (mindestens Stundentakt, bei hoher Nachfrage mehr)):

Fahrgastpotenzial von mindestens 750 Fahrgästen pro Streckenkilometer: 100% Land

→ Für die Talgangbahn zutreffend

Fahrgastpotenzial von 500 bis 750 Fahrgästen pro Streckenkilometer: 60% Land (40% kommunal)

Fahrgastpotenzial von weniger als 500 Fahrgästen pro Streckenkilometer: keine Landesbeteiligung

Abweichung bei Bestellung durch kommunale Seite:

- In diesen Fällen gewährt das Land einen pauschalierten Kostenersatz (keine Spitzabrechnung)
 - Orientierung an vergleichbaren Strecken in Aufgabenträgerschaft des Landes
 - Bei Strecken, die als Straßenbahn reaktiviert werden, wird (aufgrund der grundsätzlich geringeren Betriebskosten) der Kostenersatz um 25% reduziert
-
- Grundsatz: Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Streckenreaktivierung ist nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren zu erbringen.
 - Die Vergabe der Mittel erfolgt in zeitlicher Reihenfolge der Inbetriebnahmen, sofern ausreichend Mittel vorhanden sind. Durch diese Regelung besteht ein sehr hoher Anreiz, zügig die notwendigen Planungen in Angriff zu nehmen.

Mit Schreiben vom 30.03.2022 sowie vom 13.05.2022 wurde der Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr (Schiene, ÖPNV) beim Verkehrsministerium, Herr Hickmann, gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

- Für welchen Zeitraum ab Reaktivierung, garantiert das Land BW, im Rahmen des auferlegten Förderprogramms, die Übernahme der laufenden Betriebskosten nach Landesstandard?
- Zu welchem Zeitpunkt kann der Förderantrag zur Übernahme der Betriebskosten frühestens gestellt werden?

Über die Antwort des Verkehrsministeriums wird nach erfolgtem Eingang informiert (siehe Anlage 1, 2 und 3).

4. Mögliche Betriebskonzepte Bus zur Talgangbahn

4.1. Konzeption Bus

Konkrete Fahrpläne gibt es für die Talgangbahn bisher nicht, da diese von der Zollern-Alb-Bahn abhängig sind, und jene wiederum von den Anschlüssen in Tübingen und Stuttgart. Offen ist derzeit auch, ob die Talgangbahn vor oder nach Stuttgart 21 in Betrieb gehen wird. Auch durch Inbetriebnahmestufe I und Inbetriebnahmestufe II (mit Durchbindung auf die Zollern-Alb-Bahn) kann es zu unterschiedlichen Fahrplänen auf der Talgangbahn kommen.

Jedes Szenario bedingt unterschiedliche Fahrpläne. Daher erfolgt die Berechnung der Betriebskosten aufgrund allgemeiner Betrachtungen und nicht anhand konkreter Fahrpläne.

Da die Entscheidung für die zukünftige Taktdichte auf der Talgangbahn erst in späteren Jahren final getroffen wird, wurden für diese Betrachtung folgende vier Szenarien erarbeitet:

- Die Talgangbahn fährt im Stundentakt
- Die Talgangbahn fährt im Halbstundentakt
- Die Talgangbahn fährt im Stundentakt, der in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet wird
- Die Talgangbahn wird nicht reaktiviert

Die konkreten Busfahrpläne werden erst ca. 2 Jahre vor Betriebsaufnahme der Talgangbahn erarbeitet und können fortlaufend an geänderte Gegebenheiten oder Fahrgastnachfrage angepasst werden. Für die vorliegenden Betrachtungen wurde von folgendem Angebot ausgegangen:

System	Zug Std.takt	Zug ½-Std.takt	Zug ½-Std. takt nur HVZ	kein Zug
Linie 43	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
Linie 44 Talgang	Std.takt	entfällt	Std.takt außerh. HVZ	unverändert
Linie 45	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
Linie 46	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
Linie 47	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
Linie 48	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
Linie 49	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
neu: SV Onstm.	½-Std.-Takt	½-Std.-Takt	½-Std.-Takt	unverändert

SV = Stadtverkehr;

HVZ = Hauptverkehrszeit

Linie 43 = nur Schulfahrten, insbes. zur Langenwandschule

Linie 44 = Ebingen - Onstmettingen (- Bisingen)

Linie 45 = Ebingen – Pfeffingen - (Burgfelden -) Tailfingen

Linie 46 = Stiegel/Langenwand – Tailfingen

Linie 47 = Lammerberg/Nank – Tailfingen

Linie 48 = Pfeffingen - Bol - Truchteltingen (nur Schulfahrten)

Linie 49 = Disco-Bus, Fr. u. Sa.

Die Linien 45, 46, 47, 48 und 49 würden jeweils direkt an die Bahnstationen geführt, sodass hier optimale Umsteigebeziehungen bestehen.

Es zeigt sich: bis auf Linie 44, die je nach Angebotsdichte der Talgangbahn ganz oder teilweise entfällt, könnte das heutige, erst im letzten Jahr überarbeitete Angebot, unverändert beibehalten werden. Betrachtet werden die Restverbindungen der Linie 44:

Abschnitt Onstmettingen – Bisingen: dieser liegt in der Zuständigkeit des Landkreises. Vermutlich wird ein Bus als Pendelverkehr eingesetzt werden. Bei den Fahrplanplanungen für den Zielzustand der Regional-Stadtbahn wurde darauf geachtet, dass diese Linie sowohl in Bisingen optimale Anschlüsse an

die Züge nach Tübingen und Stuttgart halten kann und zum anderen an die Talgangbahn in Onstmettingen.

Onstmettingen: die Wohngebiete Hohberg und Allenbergstraße werden bisher nur von der Linie 44 bedient und sollten in Zukunft einen eigenen Stadtverkehr bekommen. Sinnvoll (und in der nachfolgenden Rechnung auch so einkalkuliert) wäre ein ½-Stundentakt, sodass jeder Zug angebunden ist. Je nach Anzahl der zu befördernden Schüler könnte evtl. ein kleineres Fahrzeug eingesetzt werden. In der Kalkulation ist hier von Anfang an ein Elektrobuss vorgesehen. Als mögliche Linienführung wurde unterstellt: Bahnhof – Hohberg – Allenbergstr.- Bahnhof, bei der nächsten Runde umgekehrt. So wäre jedes Wohngebiet halbstündlich angebunden, einmal direkt, einmal umwegig. Es könnten zur besseren Erschließung auch zusätzliche Haltestellen angedacht werden.

4.2. Kostenabschätzung

Heute verlässliche Kostenprognosen für den Zeitraum in 5 oder 10 Jahren abzugeben, ist schwer möglich. Selbst wenn man den Preisstand vom 1. Quartal 2022 zu Grunde legt, enthält die Rechnung viele Unbekannte:

- Allgemeine Preisentwicklung
- Preisentwicklung speziell bei Treibstoff und Energie
- Entwicklung der Fahrzeugförderung des Landes
- Kostenentwicklung bei Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen
- Nach der Clean-Vehicles-Directive (CVD) muss der Fuhrpark sukzessive zu 65% bis 2030 auf emissionsarme bzw. – freie Antriebe umgestellt werden. Dies ist gesetzlich verpflichtend.

Vor diesem Hintergrund wurde mit Preisstand 1. Quartal 2022 drei Modellrechnungen erstellt:

- Basis Status Quo
- Basis 50% Elektrofahrzeuge (bei Neuverträgen erforderlich)
- Basis 100% Elektrofahrzeuge (langfristig erforderlich)

in € pro Jahr	Zug Std.takt	Zug ½-Std.takt	Zug HVZ ½-stdl.	kein Zug
Status Quo	1.465.000 €	1.182.000 €	1.342.000 €	1.941.000 €
mit 50% E-Fahrzeugen	1.517.000 €	1.208.000 €	1.380.000 €	2.043.000 €
mit 100% E-Fahrzeugen	1.808.000 €	1.383.000 €	1.575.000 €	2.466.000 €

Bei der Variante mit 50% Elektrofahrzeugen wurde davon ausgegangen, dass noch kein Fahrzeugmehrbedarf entsteht, weil die erforderlichen Ladepausen untertags mit den Spitzenfahrzeugen des Schülerverkehrs in herkömmlicher Dieseltechnik aufgefangen werden können. Bei der Variante mit 100% Elektrofahrzeugen sind hingegen – je nach Variante – ein bis zwei zusätzliche Fahrzeuge vorgesehen. Gleichzeitig wurde die derzeitige Förderung für E-Busse als ausgelaufen unterstellt, da E-Busse dann den Standard darstellen.

Die dargestellten Beträge stellen die ermittelten Kosten für das gesamte Bussystem im Bündel Talgang/Eyachtal dar. Der weit überwiegende Teil dieser Kosten wird heute durch Fahrgeldeinnahmen und Zuschüsse gedeckt, nur ein geringer Teil davon landet bei der Stadt Albstadt: dabei handelt es sich um Kostenbeiträge für notwendige oder gewünschte, jedoch nicht durch anderweitige Einnahmen gedeckte Fahrten, entsprechend dem Beschluss des Gemeinderats.

Wie hoch dieser städtische Kostenbeitrag mit einer reaktivierten Talgangbahn ist, lässt sich derzeit noch nicht ermitteln, weil diese Rechnung zu viele Unbekannte enthält:

- Die Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund naldo wird derzeit umgestellt von einer einkommensorientierten Einnahmeverteilung an die Verkehrsunternehmen (aus der Zeit vor Gründung des naldo) hin zu einer nutzungsorientierten Einnahmeverteilung. Wie sich diese künftige Einnahmeverteilung auf den Finanzierungsbeitrag der Stadt Albstadt im ÖPNV auswirkt, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.
- Die Linien im Bündel Talgang/Eyachtal wurden als eine Einheit vergeben und auch so vom Verkehrsunternehmen kalkuliert. Das bedeutet, dass vermutlich überschüssige Einnahmen aus der starken Talganglinie 44 auch zur Finanzierung der umgebenden Zubringerlinien dienen. Da es sich (bis auf die o.a. zubestellten Fahrten) um einen eigenwirtschaftlichen Verkehr handelt, haben wir darüber keine Kenntnis (unternehmensinterne Daten). Fällt also die „Hauptlinie“ 44 zu Gunsten der Talgangbahn ganz oder teilweise weg, und damit auch deren Einnahmen, ist möglicherweise der restliche Verkehr nicht mehr eigenwirtschaftlich zu betreiben und erfordert einen höheren Kostenbeitrag der öffentlichen Hand.
- Ebenso denkbar ist auch der umgekehrte Fall, dass durch die gegenüber dem Bus deutlich stärkere Akzeptanz der Talgangbahn auch die Zubringerlinien profitieren und einen geringeren oder keinen städtischen Zuschuss mehr brauchen.
- Derzeit wird im Land an der konkreten Ausgestaltung von Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass gearbeitet. Welche Verpflichtungen zur Angebotserweiterung und welche Möglichkeiten zur Gewinnung zusätzlicher Mittel daraus erwachsen, ist derzeit noch nicht absehbar (ggf. Anpassung Landesstandard auf Halbstundentakt). Die Umsetzung ist für 2026 vorgesehen.

Konkret werden derzeit von der Stadt Albstadt Fahrten auf folgenden Linien finanziert:

- (1) Linie 43 Schülerfahrten Langenwandschule, Transferfahrten Bahnhof – Gymnasium
- (2) Linie 44: Fahrten in Tagesrandlagen und Wochenenden
- (3) Linie 45: Fahrten am Samstag, in Tagesrandlagen und im Schülerverkehr sowie nach Burgfelden (letztere als Linie 45B im Fahrplan separat dargestellt)
- (4) Linie 46: Fahrten am Samstag sowie letzte Fahrt Montag-Freitag
- (5) Linie 47: Fahrten in Tagesrandlage
- (6) Linie 48: keine
- (7) Linie 49: Disco-Bus Fr. u. Sa.

Insgesamt liegt der städtische Finanzierungsanteil für den Busverkehr im Teilnetz Talgang/Eyachtal bei 320.000 € (Preisstand 2020).

Hinzu kommt der Anrufsammelverkehr:

- (8) Anrufsammelverkehr (= Ergänzung zum Busangebots unterschiedliche Linien betreffend): Schloßberg, Lautlingen, Margrethausen, Pfeffingen, Burgfelden, Bol, ACURA, Unter Nank, Lammerberg, Hohberg

Der Finanzierungsbedarf für den Anrufsammelverkehr liegt bei 135.000 € (Preisstand 2020).

Ein Teilbetrag der Positionen 1. (Transferfahrten Bahnhof – Gymnasium) und die Position 2 werden bei

reaktiver Talgangbahn entfallen (letztere evtl. auch nur teilweise, je nach Fahrtenangebot der Bahn). Stattdessen neu hinzu kommt der Stadtverkehr Onstmettingen. Die Kosten hierfür liegen - Preisstand 1. Quartal 2022 – ohne Einnahmen bei ca. 60.000 €/Jahr (bei einem ½-Studentakt Montag - Samstag von 6 - 20 Uhr).

5. Zusammenfassung

Da die Talgangbahn in allen Studien ein hohes Nachfragepotenzial aufweist und der wirtschaftliche Nutzen der Reaktivierung als Strecke der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch die im Juli 2022 vorliegende Standardisierte Bewertung nachgewiesen werden kann, ist eine Reaktivierung der Bahnstrecke aus Sicht der Stadtverwaltung in jedem Falle zu empfehlen. Hinzukommen noch die derzeit mehr als günstigen Förderbedingungen durch die bereits genannten Förderprogramme, ebenso wie die Aussicht auf eine Betriebskostenförderung des Bahnbetriebs im Studentakt durch das Land.

Eine Entscheidung zur Reaktivierung sollte unabhängig von den für die Stadt Albstadt zu erwartenden Kosten getroffen werden, vor allem im Hinblick auf die immer weiter fortschreitende Verkehrswende und die heutige verkehrliche Situation im Talgang (siehe Drucksache 079/2022).

Um die Stadt Albstadt weiterhin für Arbeitnehmer/-geber, Pendler, sowie Touristen, aber auch für die Bürger und Schüler selbst attraktiv zu halten, muss eine zweite Mobilitätsachse im überlasteten Talgang geschaffen werden, welche witterungsunabhängig genutzt werden kann. Nur so ist eine zukunftsfähige Entwicklung der Stadt, vor allem im städtebaulichen Bereich und im ÖPNV, weiterhin möglich.

6. Geänderter Beschlussvorschlag nach fraktionsübergreifendem Antrag

Die Verwaltung hat am 27.06.2022 einen fraktionsübergreifenden Antrag (siehe Anlage 4) zur Änderung des Beschlussvorschlages der Drucksache Nr. 112/2022 erhalten.

In der Sitzung des Technischen- und Umweltausschusses wurde besprochen, dass die Verwaltung in Absprache mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb nach Kenntnisnahme des fraktionsübergreifenden Antrags einen geänderten Beschlussvorschlag erstellt.

Den in Abstimmung mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb erstellten Beschlussvorschlag der Verwaltung (siehe Beschlussvorschlag in dieser Drucksache) haben die Mitglieder des Gemeinderats und Ortsvorsteher am 30.06.2022 erhalten.

Im Ältestenrat am 04.07.2022 wurde der geänderte Beschlussvorschlag der Verwaltung besprochen und dieser fand einhellig die Zustimmung des Ältestenrats.

Hinsichtlich des in der Begründung des fraktionsübergreifenden Antrags enthaltenen Vorbehalts wurde auf Nachfrage der Verwaltung im Ältestenrat klargestellt, dass dieser Vorbehalt aufgelöst sei, wenn auf die entsprechende Antragstellung die schriftliche Zusage des Landes vorliege, dass die Betriebskostenübernahme nach dem Zielkonzept 2025 garantiert werde.

Darüber hinaus wurde mit dem Ältestenrat Einigkeit erzielt, dass die Eckpunkte für die Kostenaufteilung zwischen dem Zollernalbkreis und der Stadt Albstadt durch den Kreistagsbeschluss vom 21.03.2022 fixiert sind und es im Laufe der Gespräche mit dem Landkreis darum gehen wird, bei den einzelnen Maßnahmen die Abgrenzung zwischen Städtebau und erforderlicher Schieneninfrastruktur festzulegen.