

ZV RSBNA Drucksache DS 2022-05

Beschließender Ausschuss
Verbandsversammlung

11.11.2022
02.12.2022

nichtöffentlich
öffentlich

Tagesordnungspunkt:

GVFG-Rahmenantrag

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beauftragt die Verwaltung,

1. den Rahmenantrag zum Gesamtvorhaben möglichst noch im Jahr 2022 einzureichen,
2. die weiteren Abstimmungen mit Bund und Land zum Rahmenantrag zu führen sowie daraus notwendige Überarbeitungen durchzuführen.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/Gesamtinvestition:	Bezogene Leistungen (Bedarfsposition, Risikoansatz) 25.000 EUR
Im Wirtschaftsplan 2023 vorgesehene Mittel:	25.000 EUR
Erfolgs- oder Liquiditätsplan:	Erfolgsplan
Deckungsvorschlag:	
Jährlicher Folgeaufwand:	

Falls Bund und Land Anmerkungen zur Standardisierten Bewertung oder Rahmenantrag haben, die zu wesentlichen Überarbeitungen führen, kann hieraus ein finanzieller Aufwand entstehen. Dieser ist vor Einreichung naturgemäß nicht bestimmbar. Ein Risikoansatz ist im Wirtschaftsplan 2023 enthalten.

Sachdarstellung/Begründung:

1. Ziel des Rahmenantrags

Der Rahmenantrag dient als übergeordnete Klammer des Gesamtprojektes für die Anmeldung zum GVFG-Förderprogramm. Er definiert den Umfang des Projektes und enthält die standardisierte Bewertung, die die Förderfähigkeit aller Projektteile (bzw. Bauabschnitte) nachweist.

Die Bestätigung des Rahmenantrags durch die Fördermittelgeber stellt noch keine abschließende Förderzusage dar. Diese erfolgt dann mit dem jeweils einzureichenden Förderantrag für den Bau eines Projektteils. Jedoch bekräftigt der Rahmenantrag durch die Prüfung von Bund und Land die Aussicht auf Förderfähigkeit des Gesamtprojekts. Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird damit in die Kategorie B des GVFG aufgenommen. Die Projektpartner bekräftigen zudem mit dem Rahmenantrag ihren Willen, im Sinne einer Selbstverpflichtung das Gesamtprojekt gemeinsam und insgesamt umzusetzen. Dieses Vorgehen ist geübte Praxis bei großen Projekten, die aus mehreren Projektteilen bestehen, welche baulich unabhängig voneinander umgesetzt werden können, aber inhaltlich eng voneinander abhängig sind.

Zum Nachweis der Förderfähigkeit eines Projektteils wird sich immer auf die Bewertung des Gesamtprojektes bezogen. Auf Grundlage des Rahmenantrags werden für die einzelnen Strecken Förderanträge durch den jeweiligen Vorhaben- bzw. Projektträger eingereicht (siehe Abbildung 1). Der Rahmenantrag stellt damit auch sicher, dass verschiedene Vorhabenträger im Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn zusammenarbeiten können.

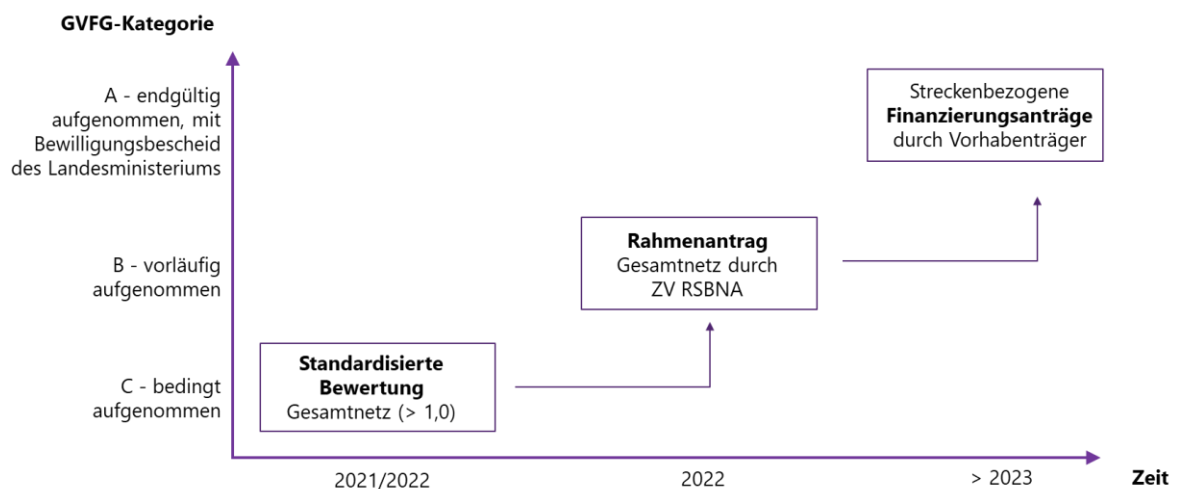


Abbildung 1: Weiterer Ablauf des GVFG-Antragsverfahrens

Erfahrungswerte bei Vergleichsprojekten zeigen, dass sich mit zunehmender Planungstiefe und z.B. aus dem Verfahrenslauf der Planfeststellung an den notwendigen Maßnahmen Änderungen ergeben können. Diese Änderungen können Auswirkungen auf die Investitionssummen, das Betriebskonzept oder z.B. das Fahrgastpotenzial haben. Beim Einreichen eines konkreten Förderantrags für einen Projektteil sind daher die jeweils aktuellen Erkenntnisse zu diesen Planungen in die Standardisierte Bewertung des Gesamtprojekts einzuarbeiten. Diese jeweils aktualisierte Standardisierte Bewertung wird dann jeweils wieder Bestandteil des Rahmenantrags. Auch die weiteren Bestandteile des Rahmenantrags werden im Projektverlauf fortzuschreiben sein.

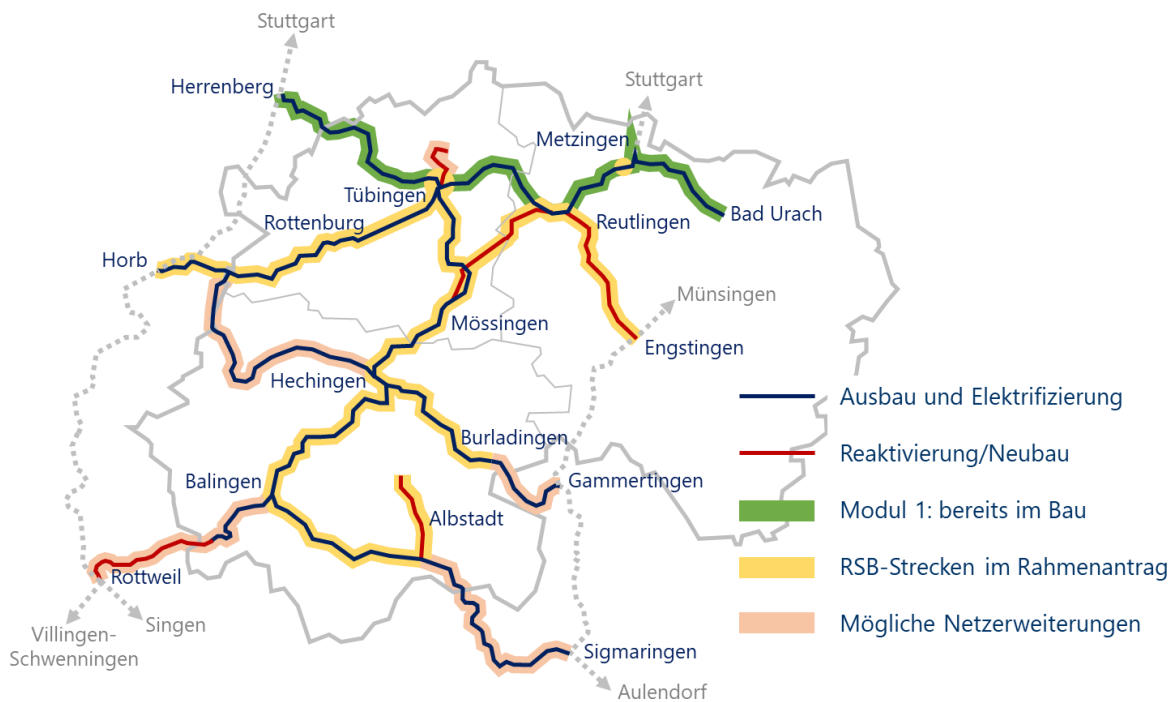


Abbildung 3: Nachrichtlich im Rahmenantrag erwähnte Erweiterungsoptionen

Übersichtskarten mit den geplanten Stationen

Im Rahmenantrag wird der aktuelle Stand der Infrastrukturplanungen in Form von Übersichtskarten dargestellt. Hierzu werden die Karten genutzt, die bereits in Drucksache 2021-4 (Finanzierungsschlüssel) in Anlage 2 (Steckbriefe der Strecken) enthalten sind. Hierin sind auf einer Übersichtsebene der Streckenverlauf sowie die vorgesehenen Stationen zu entnehmen.

In folgenden Bereichen ist in den Karten sowie in den Textteilen des Rahmenantrags dargestellt, dass noch Variantenentscheidungen im Trassenverlauf zu treffen sind:

- Engstingen
- Pfullingen
- Innenstadt Reutlingen
- Reutlingen-Betzingen/Ohmenhausen
- Nehren

Die Strecken werden dann mit ihrem jeweils endgültigen Verlauf im jeweiligen Finanzierungsantrag beschrieben und berücksichtigt.

Standardisierte Bewertung und Kostenermittlung

Die eingereichten Zwischenergebnisse der Berechnungen durch das beauftragte Büro, PTV Transport Consult aus Karlsruhe, weisen einen Nutzen-Kosten-Indikator von ca. 1,2 aus und liegen damit klar über dem Schwellenwert zum Nachweis der vollen Förderfähigkeit des Gesamtprojektes. Die Ergebnisse sind in Drucksache 2021-5 dargestellt.

Die Kostenermittlung für den Rahmenantrag wird aus der Standardisierten Bewertung übernommen. Die Standardisierte Bewertung enthält Kostenschätzungen zu den Einzelstrecken mit dem einheitlichen Preisstand 2016. Diese Ergebnisse (dargestellt in DS 2021-5) sind Bestandteil des Rahmenantrags.

Übersicht Kostenschätzungen Mitfall Gesamtnetz (Stand 15.03.2022)

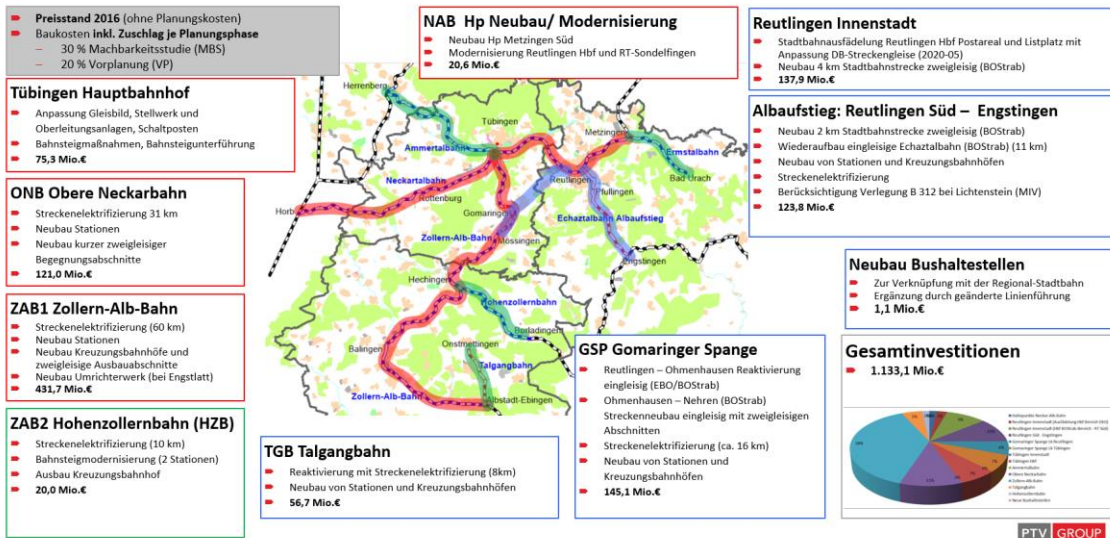


Abbildung 4: Kostenschätzungen Mitfall Gesamtnetz

Zeitplan der Umsetzung

Durch die Verbandsverwaltung wurde in den vergangenen Monaten in intensiver Abstimmung mit den Verwaltungen der Verbandsmitglieder die Zeithorizonte für die Umsetzung der verschiedenen Einzelstrecken aktualisiert. Die Aktualisierungen basieren auf Erfahrungswerten für komplexe Einzelmaßnahmen aus anderen Schieneninfrastrukturprojekten. Die Ergebnisse stellen naturgemäß Abschätzungen dar. Diese Terminplanung wird sich mit zunehmendem Projektfortschritt verfeinern.

Die Zeithorizonte sind aus dem aktuellen Planungsstand auf den verschiedenen Strecken abgeleitet, die Abbildung 5 entnommen werden können. Hierauf wurden die Erfahrungswerte für die einzelnen Planungsphasen streckenbezogen aufaddiert. Dabei wurden standardisierte Korrekturfaktoren z.B. für das zu tätige Investitionsvolumen, die Streckenlänge oder den Charakter der jeweiligen Strecke verwendet.

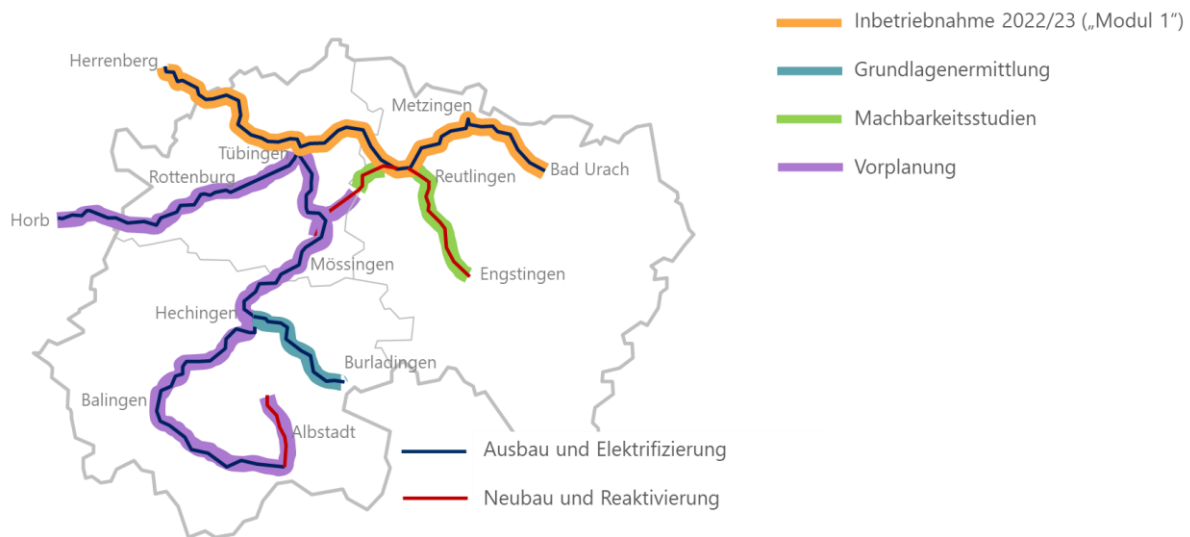


Abbildung 5: Aktueller Projektstand der Strecken

In der folgenden Tabelle sind als wesentliche Meilensteine für die einzelnen Strecke die voraussichtliche Erreichung des Baurechts (i.d.R. mit Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses) sowie der voraussichtliche Zeitpunkt für die vollständige Umsetzung der jeweiligen Strecke (Inbetriebnahmezeitpunkt der Gesamtstrecke) als Ergebnis der modellhaften Abschätzung dargestellt.

Strecke	Baurecht bis	Inbetriebnahme bis
Ammertalbahn	Erlangt	Dez. 2022
Ermstalbahn	Erlangt	Dez. 2022
Neckar-Alb-Bahn, Knotenbahnhöfe Tübingen und Reutlingen	2028	2031
Echaztalbahn mit Innenstadt Reutlingen	2028	2031
Gomaringer Spange	2028	2031
Obere Neckarbahn	2027	2030
Zollern-Alb-Bahn	2029	2034
Talgangbahn	2027	2030
Hohenzollernbahn	2029	2031

Die tatsächlichen Realisierungszeitpläne können von der modellbasierten Abschätzung abweichen und zeitlich vor den in der Tabelle genannten Zeitpunkten liegen, unter anderem aufgrund von:

- Beschleunigungen durch die Parallelisierung von Leistungsphasen (z.B. auf der Gomaringer Spange und im Echaztal),

- Vorabinbetriebnahmen von Teilabschnitten und schrittweise Umsetzungen von Strecken (z.B. für mögliche erste Einsatzbereiche für die Tram-Train-Fahrzeuge auf der Gomaringer Spange und in der Innenstadt Reutlingen),
- Vorab-Umsetzungen ohne Vollausbau für die Regional-Stadtbahn (wie für die Talgangbahn vorgesehen),
- Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Strecken (u.a. in den Knotenbahnhöfen Tübingen und Reutlingen).

Die Verbandsverwaltung hat als Anspruch, alle Teilstrecken so schnell wie möglich umzusetzen. Für eine schnellere Umsetzung werden insbesondere Chancen gesehen durch eine effiziente Projektstrukturierung, die zeitgerechte Bereitstellung der Finanzierungsmittel, kurze Entscheidungswege, ausreichende Personalressourcen und sich überlappende Leistungsphasen. Auf der Gegenseite bestehen Risiken der Verzögerung unter anderem durch langlaufende Genehmigungs- und Rechtsverfahren und Verzögerungen beim Abschluss der erforderlichen Vereinbarungen mit den Vorhabenträgern für die einzelnen Strecken.

3. Aktueller Stand und weiteres Vorgehen

Mit Beschluss vom 01.07.2022 (DS 2022-2) hat die Verbandsversammlung die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung zur Kenntnis genommen sowie die Verwaltung mit der Erarbeitung des Rahmenantrags beauftragt.

Die Standardisierte Bewertung wurde daraufhin beim Land zur fachlichen Prüfung eingereicht. In dieser fachlichen Prüfung wird durch das Verkehrsministerium die Einhaltung der Vorschriften der Verfahrensanleitung, die weiteren methodischen Ansätze sowie die inhaltliche Konsistenz der Standardisierten Bewertung geprüft. Diese Prüfung dauert aktuell noch an. Der Bund hat darum gebeten, dass bei Einreichung des Rahmenantrags die Prüfung abgeschlossen ist, sowie eventuelle Prüfanmerkungen in die Standardisierte Bewertung eingearbeitet sind.

Parallel hierzu werden durch die Verwaltung des Zweckverbandes die weiteren Unterlagen des Rahmenantrags wie in Kapitel 2 dargestellt erarbeitet, sodass diese zeitgerecht vorliegen. Es ist weiterhin angestrebt, den Rahmenantrag Ende 2022 einzureichen.

Der Rahmenantrag und die Standardisierte Bewertung werden in der Folge durch den Bund geprüft, woraufhin die Regional-Stadtbahn in Kategorie B des GVFG aufgenommen wird. Für diesen Prozess, der umfassende Prüfungen durch Land und Bund beinhaltet, ist von einer mehrmonatigen Bearbeitungsdauer auszugehen.