

ZV RSBNA Drucksache DS 2024-04

**Beschließender Ausschuss**  
**Verbandsversammlung**

**23.02.2024**  
**01.03.2024**

**nichtöffentlich**  
**öffentlich**

**Tagesordnungspunkt:**

Neckar-Alb-Bahn: Aufgabenübernahme Modul 1 vom ZÖA

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur Umsetzung von Modul 1 auf der Neckar-Alb-Bahn im Landkreis Tübingen zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung beschließt die vollständige Übernahme der Aufgaben des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA) bei der Realisierung von „Modul 1“ auf der Neckar-Alb-Bahn.
3. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, nach Zustimmung des Gesellschafters die hierfür erforderlichen Vereinbarungen abzuschließen.

**Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:**

Gesamtaufwand/Gesamtinvestition:	17.866.274 EUR
Im Wirtschaftsplan 2024 vorgesehene Mittel:	4.100.000 EUR
Erfolgs- oder Liquiditätsplan:	Liquiditätsplan
Deckungsvorschlag:	Nachtrag zum Wirtschaftsplan 2024
Jährlicher Folgeaufwand:	Gemäß mittelfristige Finanzplanung

**Sachdarstellung/Begründung:**

**1. Maßnahmenbeschreibung**

Die erste Ausbaustufe auf der Neckar-Alb-Bahn im Landkreis Tübingen für die Regional-Stadtbahn ist Teil des sogenannten „Modul 1“ der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (grundlegend siehe u.a. ZV-Drucksachen DS 2021-4, DS 2023-02 und DS 2023-16/1). In diesem ersten Ausbauschnitt sollen im Rahmen der Planfeststellungsabschnitte (PFA) 3-4 und 6 auf Gemarkung

der Stadt Tübingen zwei neue Haltepunkte entstehen („Neckaraue“ sowie „Güterbahnhof“) sowie die Infrastruktur der Neckar-Alb-Bahn (Strecke 4600 von km 46,7 bis km 49,5) an die neuen Haltepunkte angepasst werden, u.a. durch Veränderungen in der Gleislage, den Einbau neuer Weichenverbindungen und durch verschiedene Anpassungen im Stellwerk Tübingen.

Verantwortlich als Vorhabenträger für die Maßnahmen im Landkreis Tübingen ist bislang der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA), der zur Projektdurchführung u.a. die ENAG mit Projektsteuerungsleistungen beauftragt hat. Zuwendungsempfänger nach dem GVFG-Bundesprogramm ist ebenfalls die ENAG, die die entsprechenden Fördermittel an den ZÖA weiterleitet. Nicht durch Bundes- und Landeszuschüsse nach dem GVFG gedeckte Ausgaben werden über eine kommunale Fehlbedarfsfinanzierung ausgeglichen.

Mit dem Bauzeitenplan gemäß GVFG-Förderantrag war eine Fertigstellung der beiden neuen Haltepunkte in Tübingen bis 2024 vorgesehen (siehe ZÖA DS 10/21). Aus verschiedenen Gründen (siehe insbesondere DS 2023-02) hat sich dieser Zeitplan als nicht umsetzbar erwiesen. Nun ist eine Fertigstellung der Maßnahmen so rasch wie möglich erforderlich. Zuletzt wurde durch den ZÖA als Vorhabenträger das Vergabeverfahren zum Bau der Unterführung inklusive Rampen und Zugänge für den Haltepunkt Güterbahnhof eingeleitet und ein neuer Projektsteuerer eingesetzt, um die Maßnahmen in Abstimmung mit dem ZV RSBNA so zu beschleunigen, dass die von der DB InfraGO bereits genehmigten Sperrpausen im Sommer 2024 (Vollsperrung) und 2025 (Teilsperre) in maximalem Umfang für die Arbeiten genutzt werden können.

Für die Maßnahmen an der Neckar-Alb-Bahn sind nach Angaben des ZÖA gemäß GVFG-Antrag, inklusive Aufwendungen für Planung und Projektsteuerung sowie Risikozuschlägen Gesamtinvestitionen in Höhe von rund 23,6 Mio. EUR vorgesehen. Im Wirtschaftsplan des ZÖA sind derzeit rund 31,0 Mio. EUR vorgesehen, von den bislang rund 13,1 Mio. EUR verausgabt wurden (siehe auch unter Ziffer 3).

Mit der Änderung der Verbandssatzung des ZV RSBNA im Sommer 2023 („Stufe 2“) wurde auch die Finanzierung von „Modul 1“ auf der Neckar-Alb-Bahn über den Finanzierungsschlüssel der RSBNA geregelt (§ 23 Abs. 7). Noch anstehende Zahlungen sowie bereits geleistete Ausgaben des Landkreises Tübingen, vertreten durch den ZÖA, sowie der Stadt Tübingen sind gemäß § 23 der Verbandssatzung anteilig nach Nutzen auf die Verbandsmitglieder umzulegen bzw. auf dem Wege der Rückverrechnung (§ 6 Abs. 1) auszugleichen.

## **2. Übergang der Projektverantwortung und zukünftige Projektorganisation**

Mit der Stufe 2 obliegt dem ZV RSBNA die Aufgabe zur Sicherstellung streckenbezogener Planungs- und Bauleistungen (§ 5 Abs. 1). Der ZV RSBNA kann diese Aufgaben selbst durchführen oder Dritte – z.B. die RSBNA GmbH oder zukünftig auch die RSBNA ENAG mbH – mit der Wahrnehmung der entsprechenden Aufgaben beauftragen. Für bestehende Planungs- und Bauleistungen haben die Verbandsmitglieder die Möglichkeit, diese auf den ZV RSBNA zu übertragen oder die Aufgaben in eigener Verantwortung fortzuführen und abzuschließen.

Zwischen ZV RSBNA und ZÖA haben in den vergangenen Wochen intensive Gespräche stattgefunden, in denen für die Fertigstellung von Modul 1 auf der Neckar-Alb-Bahn verschiedene

Möglichkeiten geprüft und gegeneinander abgewogen wurden. Letztlich hat sich eine Übertragung der Vorhabenträgerschaft für die Neckar-Alb-Bahn an den ZV RSBNA (Vertrags- und Aufgabenübergang nach § 6 Abs. 2) als zielführende Lösung erwiesen, aus den folgenden Gründen:

- Erfüllung des Ziels einer Zusammenführung aller DB-Aktivitäten im Rahmen der Regional-Stadtbahn beim ZV RSBNA, der zukünftig als einheitlicher Ansprechpartner für die DB InfraGO bei allen Belangen zur RSBNA agieren soll.
- Aufhebung der unterschiedlichen Organisationsmodelle auf der Neckar-Alb-Bahn in den LK Reutlingen und Tübingen durch Zusammenführung beider Teilmaßnahmen unter einer gemeinsamen Organisationsstruktur. Ermöglicht wird dies durch die organisatorischen Veränderungen im LK Tübingen und den zeitgleichen Übergang der Aufgaben im LK Reutlingen auf die RSBNA ENAG mbH, an der sich ZV RSBNA mehrheitlich beteiligen wird (DS 2023-16/1).
- Zukünftige Gestaltung der Schnittstelle zu den weiteren erforderlichen Maßnahmen für die RSBNA im Bereich Tübingen.

ZV RSBNA und ZÖA haben vor diesem Hintergrund die Kanzlei BBG und Partner mit der Ausarbeitung eines Vorgehensvorschlags beauftragt. Der Vorschlag von BBG und Partner sieht vor, die Vorhabenträgerschaft vom ZÖA auf den ZV RSBNA zu übertragen. Der ZV RSBNA wird damit Vorhabenträger im Sinne des § 18 AEG. Er kann die Ausübung der damit verbundenen Aufgaben selbst wahrnehmen oder auf seine Tochtergesellschaften übertragen. Voraussetzung für die Umsetzbarkeit dieser Lösung ist die Zustimmung der Planfeststellungsbehörde zum Übergang des Planfeststellungsbeschlusses vom ZÖA auf den ZV RSBNA. Hierzu finden derzeit unter Einbindung von BBG noch Abstimmungsgespräche statt.

GVFG-Zuwendungsempfänger im Sinne von § 2 GVFG für die Maßnahmen im Bereich Tübingen ist zukünftig die RSBNA ENAG mbH (in Rechtsnachfolge der ENAG). Die RSBNA ENAG mbH wird die für die Neckar-Alb-Bahn im Landkreis Tübingen gewährten Zuwendungen des Bundes und des Landes zukünftig nicht mehr an den ZÖA weiterleiten. Vielmehr verbleiben diese beim ZV RSBNA. In der Vergangenheit gewährte Zuwendungen werden mit der Rückverrechnung von Modul 1 zwischen den Verbandsmitgliedern ausgeglichen.

Der zwischen ZÖA und ENAG über die Projektsteuerung auf der Neckar-Alb-Bahn geschlossene Vertrag wird aufgelöst und die noch bestehenden Ansprüche zwischen ENAG und ZÖA ausgeglichen. Die Projektsteuerung für die beiden Haltepunkte wird zukünftig durch einen externen Projektsteuerer wahrgenommen. Dieser wurde durch den ZÖA im Dezember 2023 beauftragt. Der Vertrag soll im Rahmen einer Vertragsübernahme durch den ZV RSBNA übernommen und verlängert werden.

### **3. Finanzielle Auswirkungen**

Die veranschlagten Planungs- und Baukosten für Modul 1 und die bewilligte Förderung nach dem GVFG werden durch den Maßnahmenübergang auf die RSBNA zunächst nicht verändert. Hingegen sind die durch die Straffung des Projektmanagements Synergien zu erwarten: zukünftig gibt es eine gemeinsame Projektleitung für die Neckar-Alb-Bahn in den Landkreisen Reutlingen und Tübingen, und damit auch eine einheitliche Koordination der Maßnahmen

gegenüber der DB InfraGO. So wird die bisherige Struktur zwischen ENAG und ZÖA aufgelöst und durch ein schlankes Modell ersetzt.

Mit dem Einstieg in die Gespräche über einen Verantwortungsübergang für „Modul 1“ entlang der Neckar-Alb-Bahn im Landkreis Tübingen hat der ZÖA dem ZV RSBNA folgenden Kosten- und Mittelverausgabungs-Zwischenstand (Stand: Februar 2024) mitgeteilt:

	<b>GVFG-Antrag</b>	<b>bis 2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Summe</b>	<b>Quelle</b>
NAB Güterbahnhof	13.653.484	125.384	564.365	684.726	3.000.000	5.000.000	4.279.009	13.653.484	a)
NAB Neckaraue	5.981.784	1.642.053	3.400.952	4.799.913	500.000	1.000.000	2.000.000	13.342.918	a)
Bf. Tübingen inkl. LST	4.006.246	38.431	903.123	977.426	600.000	400.000	1.087.266	4.006.246	a)
<b>Zwischensumme</b>	<b>23.641.513</b>	<b>1.805.868</b>	<b>4.868.440</b>	<b>6.462.065</b>	<b>4.100.000</b>	<b>6.400.000</b>	<b>7.366.274</b>	<b>31.002.647</b>	
Stellwerk Tübingen								10.800.000	b)
<b>Summe</b>	<b>23.641.513</b>							<b>41.802.647</b>	

a) ZÖA, Wirtschaftsplan 2024, Investitionsprogramm

b) ENAG, Sachstandsbericht Modul 1 2023

Zur Kompensation der voraussichtlichen Mehrkosten im Bereich der Neckar-Alb-Bahn verweist der ZÖA zunächst auf Minderausgaben bei der bisherigen Umsetzung von Modul 1 v.a. im Bereich der Ammertalbahn. Darüber hinaus wird durch den ZV RSBNA nach dem Übergang rasch die weitere Bauablaufplanung sowie insbesondere der erforderliche Maßnahmenumfang im Bereich Tübingen Hauptbahnhof nochmals geprüft. Beides soll, wo möglich, angepasst werden, um die Mehrkosten zu dämpfen und um insbesondere Zwischenzustände zu vermeiden, die nach aktuellem Projektstand nicht mehr erforderlich scheinen bzw. für die es andere, kostengünstigere Alternativen gibt. Dies erscheint insbesondere dort denkbar, da sich zwischenzeitlich auch externe Rahmenbedingungen geändert haben bzw. in Überprüfung sind (u.a. Zeitplan Erneuerung EÜ Steinlach, Inbetriebnahme Flughafenbahnhof, Gleisbelegung Netz 18).

#### 4. Alternativen

Der ZV RSBNA stimmt einer Vertragsübernahme und einem Eintritt in die jeweiligen Verträge nicht zu. Die Maßnahmen werden in der Verantwortung des ZÖA fortgeführt und fertiggestellt. Damit sind verschiedene Nachteile in Kauf zu nehmen. Baulich betreffen diese insbesondere die Synchronisierung und Abstimmung mit zukünftigen Maßnahmen, da – bedingt durch den Zeitversatz bei Modul 1 – insbesondere der noch ausstehende Umbau des DB-Stellwerks Tübingen und des Gleisfelds inzwischen nicht mehr losgelöst von anderen Projekten zur Umsetzung der RSBNA gesehen werden kann. Eine Abstimmung ist insbesondere erforderlich zu:

- Umbau des Bahnhofs Tübingen Hauptbahnhof im Zuge des Ausbaus der Zollern-Alb-Bahn (dreigleisige Einführung) mit Errichtung und Einbindung des neuen Haltepunkts „Mühlbachäcker“ (ZAB),
- Errichtung und Einbindung des neuen Haltepunkts „Mühlbachäcker“ (ONB) im Zuge des Ausbaus der Oberen Neckarbahn,

- Anstehende Umbauarbeiten im Bereich des Bahnbetriebswerks mit Auswirkungen auf das westliche Gleisvorfeld Tübingen Hauptbahnhof,
- Anpassung der Bahnsteige in Tübingen Hauptbahnhof an die zukünftigen Verkehre der RSBNA und im Regionalverkehr des Landes (u.a. Errichtung von 55 cm und 76 cm hohen Bahnsteigkanten),
- Kapazitätsausweitung Tübingen Hauptbahnhof im Zuge der Verdichtung der Verkehre auf den Standard der RSBNA,
- Anstehende Erhaltungsmaßnahmen der DB InfraGO (v.a die Erneuerung der EÜ Steinlach im östlichen Bahnhofskopf), deren Bauzustände eng mit dem Ausbau des Bahnhofs für die RSBNA abzustimmen sind.

Im Zielzustand machen diese Anforderungen den Bau eines neuen digitalen Stellwerks in Tübingen erforderlich. Die vorbereitenden Planungen hierfür laufen, siehe Machbarkeitsstudie präsentiert in der Verbandsversammlung am 12.05.2023 unter TOP 4. Vor diesem Hintergrund erscheint es fraglich, ob ein Umbau des vorhandenen Stellwerks nur mit Blick auf die Fertigstellung von Modul 1, aber ohne Berücksichtigung des mittelfristigen Zielzustands unverändert die kosteneffizienteste Lösung darstellt, oder ob hier durch eine Zusammenlegung der Maßnahmen Vorteile realisiert werden können.

## **5. Nachtrag zum Wirtschaftsplan**

Die Übernahme der Maßnahmen kann beim ZV RSNBA über die im Wirtschaftsplan 2024 für Planung und Bau eingestellten Ansätze dargestellt werden, ohne dass eine veränderte Festsetzung der Verbandsumlagen erforderlich wird. Auch hinsichtlich der Zahllast der Verbandsmitglieder (gemäß Finanzierungsschlüssel) ergeben sich durch die neue Struktur und Zuordnung keine Mehrbelastungen. Die bislang dem ZÖA gewährten Zuwendungen aus GVFG-Mitteln (Weiterleitung durch die ENAG) werden nun dem ZV RSBNA gewährt. Der Ausgleich der auf die Vergangenheit bezogenen Zahlen erfolgt über die Rückverrechnung zwischen den Verbandsmitgliedern; zukünftige Zahlungen werden ebenfalls über den Finanzierungsschlüssel verrechnet und ausgeglichen.

Um den Übergang der Vorhabenträgerschaft „Modul 1 (LK Tübingen)“ vom ZÖA auf die RSBNA auch im Haushalt vollziehen zu können, soll mit separatem Beschluss (siehe Vorlage AR 0008/2024) ein Nachtrag zum Wirtschaftsplan 2024 vorgenommen werden. Dieser umfasst folgende Eckpunkte:

- Die Maßnahme wird unter dem Namen „Neckar-Alb Bahn: Ausbau“ als neue Investitionsmaßnahme mit einem eigenen Investitionsblatt neu in den Wirtschaftsplan des ZV RSBNA aufgenommen.
- Die Finanzierung der für 2024 vorgesehenen Ausgaben (rund 4,1 Mio. EUR) erfolgt aus den zur Verfügung stehenden Mitteln für „Planung und Bau“, vornehmlich aus den für den Knoten Tübingen und die Obere Neckarbahn vorgesehenen Mitteln. Die Höhe der für Planung und Bau in der Summe über alle Maßnahmen für 2024 insgesamt veranschlagten Mittel (32,9 Mio. EUR) verändert sich nicht.
- Sofern sich durch die Verschiebung zwischen Maßnahmen Veränderungen in der Erhebung der Umlage „Planung und Bau“ zwischen den Verbandsmitgliedern (durch abweichende Zuordnung der Anliegerbeiträge) ergeben sollten, werden diese gemäß § 22

Abs. 3 der Verbandssatzung mit der endgültigen Festsetzung der Verbandsumlage für das Jahr 2024 ermittelt und ausgeglichen.

- Die auf die haushälterische Umsetzung der Maßnahme bezogenen Durchführungsbestimmungen für das Haushaltsjahr 2024 folgen den Regelungen der Drucksache DS 2023-15 (d.h. Kreditfinanzierung der kommunalen Anteile nach Abzug der gewährten GVFG-Förderung).

## **6. Weiteres Vorgehen**

Nach Beschlussfassung wird die RSBNA die Projektleitung und -verantwortung lückenlos vom ZÖA übernehmen, damit der aufgestellte Zeitplan eingehalten werden kann. Nächster Meilenstein ist der Einbau der Hilfsbrücken, die zum Bau der Unterführung „Güterbahnhof“ erforderlich sind, in der Sommersperrpause 2024 (02.08. bis 30.08.2024).

In den Gremien von ZV RSBNA und RSBNA GmbH wird regelmäßig über die Umsetzung des Projekts berichtet.