

ZV RSBNA Drucksache DS 2025-20

Beschließender Ausschuss
Verbandsversammlung

21.11.2025
05.12.2025

nichtöffentlich
öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Obere Neckarbahn – Abschluss einer Planungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB InfraGO

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung

1. beschließt den Abschluss des Vertrags über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphase 1 bis 4 für die Infrastrukturmaßnahme „Ausbau und Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn“ (FinVe) gemäß Anlage 1,
2. sieht hierfür Mittel in Höhe von bis zu 2.500.000 EUR im Wirtschaftsjahr 2026 sowie von bis zu 12.000.000 EUR im Zeitraum der mittelfristigen Verbandsplanung vor,
3. ermächtigt die Verbandsverwaltung den Vertrag gemäß Ziffer 1) final zu verhandeln, sofern dadurch wesentliche Inhalte dieses Beschlusses insbesondere zum Maßnahmenumfang und zur Finanzierung nicht mehr verändert werden,
4. ermächtigt die Verbandsverwaltung den Vertrag gemäß Ziffer 1) zu unterzeichnen sobald der Wirtschaftsplan 2026 bestätigt ist.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/Gesamtinvestition:	14.500.000 EUR
Im Wirtschaftsplan 2026 vorgesehene Mittel:	2.500.000 EUR zzgl. Verpflichtungsermächtigungen: 12.000.000 EUR
Erfolgs- oder Liquiditätsplan:	Liquiditätsplan
Deckungsvorschlag:	Wirtschaftsplan 2026
Jährlicher Folgeaufwand:	Gemäß Wirtschaftsplan

Sachdarstellung/Begründung:

1. Aktueller Sachstand

Die 32 km lange Strecke der Oberen Neckarbahn von Tübingen über Rottenburg bis Horb (DB-Strecke 4600 von Streckenkilometer 49,0 bis Streckenkilometer 80,4) steht im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Die Verbindung Tübingen-Horb ist Teil der Regional-Stadtbahn, die Strecke zählt aber gleichzeitig auch zum sog. übergeordneten Schienennetz. Daher sollen die bislang kommunal vorangetriebenen Planungen zu Ausbau und Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn zukünftig von der DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin weiter vorangetrieben und umgesetzt werden. Dem ZV RSBNA obliegt die Aufgabe, die kommunale Seite bei Maßnahmenrealisierung nach dem GVFG zu vertreten. Über den Fortschritt beim Ausbau der Strecke für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurde seit der Übernahme dieser Aufgabe vom LK Tübingen mit Umsetzung der Stufe 2 in der Verbandsversammlung regelmäßig berichtet.

Die in den DS 2023-12 und 2024-01 beschriebene Übergangsphase zur Weiterführung des Projekts durch die DB InfraGO ist nun nahezu abgeschlossen. In den vergangenen Monaten wurden mit der DB InfraGO und dem Land Baden-Württemberg (BW) hierüber intensive Gespräche geführt und die weitere Projektumsetzung vorbereitet. Die DB InfraGO hat vor dem Hintergrund des erreichten Gesamtprojektstands bereits mit dem Kapazitätsaufbau beim Planungspersonal begonnen, um die Planung unter Federführung der DB InfraGO lückenlos übernehmen und fortführen zu können. Anstelle der bis hierhin übergangsweise angeschlossenen Kostenübernahmeerklärungen ist hierfür nun der Abschluss einer Planungs- und Finanzierungsvereinbarung (FinVe) erforderlich.

2. Aktueller Planungsstand

Die in der DS 2024-01 beschriebene Prüfung der übergebenen Planunterlagen durch die DB InfraGO wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Auf Basis dieser Prüfung wurde von der DB InfraGO ein modifizierter Zeitplan für die weitere Planung bis zum Erreichen der Baureife vorgelegt. Die DB geht nach Sichtung aller Unterlagen davon aus, dass im Jahr 2034 Baureife für die Strecke besteht. Davon unbenommen sind vorgezogene Maßnahmen, u.a. die BMP II-Maßnahme Kiebingen (DS 2024-02), der Bau einer Bahnstromleitung bis Tübingen (DS 2025-11) oder die Sanierung von Bahnübergängen in eigener finanzieller und sachlicher Verantwortung der DB InfraGO.

Parallel zur Prüfung der Vorplanungsunterlagen hat die DB InfraGO für eine schnelle Projektabwicklung angeboten, die im Rahmen der weiteren Planung erforderliche 3D-Vermessung zu beauftragen und die Auftragnehmer zu begleiten. Die Ausschreibung war erfolgreich und der Auftrag an ein Vermessungsbüro wurde erteilt. Die Bestandsaufnahme der kompletten Strecke ist mittlerweile vor Ort erfolgt. Derzeit werden die Vermessungsdaten aufbereitet und zu einem BIM-3D Modell zusammengeführt. Finanziert wurde die Vermessung durch die Region über eine Kostenübernahmeerklärung (DS 2023-12 und 2024-07).

Gleichzeitig haben sich neue Infrastrukturparameter für die Planung ergeben, deren Ursprung in angepassten Festlegungen zum Betriebskonzept liegen. Insbesondere ergeben sich durch die vom Land geplante Verlängerung der RE-Linie über Tübingen hinaus in Richtung Horb z.B. unterschiedliche Bahnsteigkonfigurationen in Rottenburg (Kombibahnsteige). Die Verbandsversammlung wurde hierüber mit der DS 2025-03 informiert. Diese wurden nun in einem Infrastrukturanforderungsprofil als Grundlage für die vorliegende FinVe bis zur LPH 4 erarbeitet.

3. Inhalte der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung (FinVe)

Die FinVe entspricht der aktuellen DB-Standardvereinbarung für die Finanzierung von Planungsleistungen in GVFG-geförderten Projekten, wie sie auch für die Finanzierungsvereinbarung zur Bahnstromleitung verwendet wurde. Projektspezifische Klauseln wurden verhandelt und in die Vereinbarung aufgenommen.

Vertragspartner sind neben der DB InfraGO das Land BW und der ZV RSBNA (für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb).

Die FinVe beinhaltet neben der Planung von Gleisen, Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik und Stationen bis zur Baureife auch alle Energieanlagen, so z.B. den erforderlichen Schaltposten in Horb, um die Gesamtstrecke elektrisch mit der Gäubahn zu koppeln und die dafür notwendigen Bahnenergieversorgungsanlagen betreiben zu können.

4. Kostenschlüssel und finanzielle Auswirkungen

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn ist Teil der Elektrifizierungsmaßnahmen im Gesamt-Eisenbahnnetz der RSBNA und soll als Vorhaben des GVFG-Bundesprogramms finanziert und umgesetzt werden. Die Elektrifizierungsmaßnahmen im Projekt sind mit 90 % der zuwendungsfähigen Kosten durch den Bund förderfähig, die Ausbauanteile mit 75 % (§ 4 Abs. 1 i.V.m. Abs. § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG). Das Land BW hat zudem am 19.05.2025 angekündigt, und dies am 22.05.2025 für die Projekte der RSBNA bestätigt, bis zu 100 % des nach Gewährung der Bundesförderung verbleibenden Differenzbetrags zu den Gesamtkosten der Maßnahme zu übernehmen, sodass mindestens auf den Anteil der Elektrifizierungsmaßnahmen (z.B. Planung- und Baukosten Oberleitungsanlage, usw.) kein kommunaler Eigenanteil mehr zu leisten ist.

Unverändert beteiligt ist die kommunale Seite hingegen auch bei den Elektrifizierungsanteilen an der Vorfinanzierung der erforderlichen Planungen bis zum Baubeschluss bzw. bis zur Bewilligung einer Bundesförderung nach dem GVFG. Entgegen der bisherigen Regelung, nach der diese Kosten zu 100 % kommunal vorzufinanzieren wären, unterstützt das Land aber auch hier, indem 50 % der Planungskosten übernommen werden.

Für die kommunale Seite verbleibt damit ein zu finanzierender Betrag von 50 % der durch die DB InfraGO bis zur LPH 4 derzeit geschätzten Planungskosten in Höhe von 16.988.000 Mio. EUR. Dies sind geschätzt 8.494.000 EUR für den ZV RSBNA. Basis dieser Kostenschätzung ist die Kostenermittlung im Rahmen der im Auftrag des LK Tübingen durchgeführten Planungen von Mailänder Consult aus dem Jahr 2022.

Die Planungskosten sind nach Abschluss der Vorplanung gemäß den Regelungen der HOAI mit der dann aktuellen Baukostenschätzung fortzuschreiben. Der neue Gesamtwertumfang des Projekts nach vollständiger Einarbeitung der Standards der DB InfraGO ist derzeit noch nicht abschätzbar. Daher ist in der mittelfristigen Finanzplanung und in den Verpflichtungsermächtigungen bis 2030 ein Puffer in Höhe von ca. 45 % der derzeit geschätzten Planungskosten enthalten.

Die kaufmännische Abwicklung der FinVe auf Seiten der RSBNA soll gemäß § 9 Abs. 3 der Verbandssatzung über die RSBNA GmbH erfolgen.

4. Nächste Schritte

Die FinVe für die Obere Neckarbahn kann gezeichnet werden, sobald die Genehmigung des Regierungspräsidiums Tübingen für den Wirtschaftsplan 2026 des ZV RSBNA vorliegt. Mit der Zeichnung soll die Geschäftsführung beauftragt werden.

Der ZV RSBNA wird die weitere Planung und Umsetzung der Oberen Neckarbahn weiterhin eng begleiten. Die erforderlichen Ressourcen hierfür sind im Wirtschaftsplan 2026 vorgesehen.

Anlagen:

Anlage: Entwurf FinVe Obere Neckarbahn (nicht öffentlich)