

ZV RSBNA Drucksache 2019-16

Verbandsversammlung

03.12.2019

öffentlich

Tagesordnungspunkt 8:

Bericht zum Stand der Standardisierten Bewertung

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Stand der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung zur Kenntnis.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

-

Sachdarstellung/Begründung:

Grundlage für die Förderung für ein Projekt zum Bau und Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs durch Bundes- und Landesmittel über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens. Das seitens des Bundes hierfür vorgegebene Verfahren, die „Standardisierte Bewertung“ (Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs) ist hierfür die Grundlage.

Eine entsprechende Untersuchung wurde für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn 2011/2012 auf Grundlage der Verfahrensanleitung 2006 erstellt und hat den insgesamt positiven Volkswirtschaftlichen Nutzen des Gesamtprojektes dargestellt.

Seitdem haben sich verschiedene Rahmenbedingungen geändert, so dass nach einer im Jahr 2018 erfolgten Abstimmung mit den Verkehrsministerien von Bund und Land zur Beantragung der Förderung über einen Rahmenantrag eine Aktualisierung der Untersuchung notwendig ist.

Geändert haben sich:

1. Die Grundlagen des Bewertungsverfahrens. Es muss die fortgeschriebene Verfahrensanleitung 2016 zu Grunde gelegt werden.
2. Die Strukturdaten (Bevölkerungsentwicklung, Arbeitsplatzanzahl im Einzugsbereich der Haltestellen, Pendlerströme)
3. Aufgrund von Richtlinienänderungen der DB (Haltezeitverlängerungen, verlängerte Zeiten zum Stärken und Schwächen), wie auch Änderungen im Betriebskonzept des Landes bei den über die Region hinaus verkehrenden Zugverbindungen, insbesondere

von und nach Stuttgart, wurde eine Überarbeitung des für die Bewertung notwendigen Betriebskonzeptes notwendig.

4. Fortgeschrittene Planungen an einzelnen Strecken und damit aktualisierte Kostenschätzungen.

Diese Überarbeitung ist auch vor dem Hintergrund einer betrieblich stabilen und ausreichend dimensionierten Konzeption „Regional-Stadtbahn“ als Rückgrat des ÖPNV in der Region Neckar-Alb notwendig und sinnvoll. Fahrzeugkapazitäten und Fahrtenangebot können auf dieser Grundlage ausreichend dimensioniert werden.

Vor diesem Hintergrund wurden 2018 noch vor Gründung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb seitens der Verbandsmitglieder die bisherigen Gutachter (Arbeitsgemeinschaft zwischen PTV Transport Consult GmbH und DB Engineering & Consulting) beauftragt, die Standardisierte Bewertung des Gesamtprojekts auf die aktuellen Gegebenheiten fortzuschreiben.

Vorgehen in der Standardisierten Bewertung

Folgende Arbeitsschritte sind in der laufenden Fortschreibung der Standardisierten Bewertung vorgesehen:

- Aktualisierung der Strukturdaten auf das Prognosejahr 2030
- Aktualisierung der Modellierung des Straßennetzes und der Parkraumverfügbarkeit
- Umstellung des Ohnefalls Schiene (Fahrpläne im Fall, dass die RSB nicht gebaut wird als Basis der Bewertung) auf aktuelle Planungen
- Erarbeitung des Mitfalls Schiene (Fahrpläne nach Umsetzung der RSB)
- Erarbeitung von Mit- und Ohnefall für den Busverkehr
- Zusammenführung Infrastrukturplanungen und Kostenschätzungen Einzelstrecken, Transformation auf Preisstand 2016, Übertragung in Kostengliederung Standardisierte Bewertung
- Berechnung der zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen (Fahrgastzahlen) im Verkehrsmodell inkl. Dimensionierungsrechnung
- Berechnung der Betriebskosten und volkswirtschaftlichen Nutzens des Gesamtprojekts
- Sensitivitätsbetrachtungen für einzelne Streckenteile

Auf diesen Grundlagen erfolgt die Erarbeitung der für einen Rahmenantrag des Gesamtprojektes notwendigen Unterlagen. Unter Umständen sind im Bearbeitungsverlauf noch Iterationsschritte notwendig, nachdem im Betriebskonzept im Vergleich zu 2011 ergänzende Infrastrukturmaßnahmen identifiziert wurden, deren Auswirkungen auf das Ergebnis noch nicht abschließend abgeschätzt werden können.

Aktueller Stand Untersuchungen

Die Ermittlung der Grundlagendaten (Straßenverkehrsnetz, Strukturdaten) ist abgeschlossen.

Im Laufe des Jahres 2019 wurde ein neues Betriebskonzept Schiene für den Ohne- und Mitfall erarbeitet, das inzwischen mit dem Land abgestimmt wurde. Große Herausforderung hierbei war, die veränderten Anforderungen aus dem Betriebskonzept des Landes für die Züge von und nach Stuttgart, wie auch die geänderten Anforderungen für die einzelnen Strecken aus den Richtlinien der DB, in ein Gesamtkonzept zu gießen.

Mitbetrachtet wurde insbesondere auch, wie die Risiken der noch offenen Fragen in der Landeskonzepktion der Metropolexpreste zwischen Tübingen und Stuttgart minimiert werden können.

Insgesamt konnte ein ausgewogenes Betriebskonzept vorgelegt werden, welches gute Anschlüsse, realistische Fahrzeiten und sinnvolle Fahrtenverteilungen zur regelmäßigen Taktung der Innenstadtstrecken ermöglicht. Die Betriebskonzepte für den Busverkehr befinden sich aktuell in der Bearbeitung. Parallel wird bereits an der Umsetzung im Verkehrsmodell gearbeitet.

Weiteres Vorgehen

Nach Aussage der Gutachter werden erste Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Rechnung im ersten Quartal 2020 vorliegen. Hieran wird sich eine Phase anschließen, in der Sensitivitätsbetrachtungen durchgeführt werden und zudem Optimierungspotentiale im Projekt gesucht werden. Die Dauer dieser Phase kann nur schwer abgeschätzt werden, sie beinhaltet aber große Chancen zur weiteren Verbesserung des Projekts. Im Anschluss daran kann dann die Erarbeitung der Dokumentation erfolgen.

Aufgrund der derzeit laufenden Änderung des GVFG, steht noch die abschließende Abstimmung der Grundlage für die Untersuchung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, aus. Am 6.11.2019 hat das Bundeskabinett einen Entwurf für das GVFG beschlossen, welches entsprechend der Darstellung auf der Internetseite des BMVI (Abruf 17.11.2019) folgende wichtigste Inhalte umfasst:

- Die Mittel zur Förderung des schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs verdoppeln sich im kommenden Jahr von derzeit 332 auf 665 Millionen Euro.
- Ab 2021 werden die GVFG-Mittel noch weiter erhöht, auf dann 1 Milliarde Euro jährlich.
- Im Rahmen des Klimaschutzprogramms werden ab 2025 die Mittel 2 Milliarden Euro jährlich betragen. Sie werden dann zudem um 1,8 Prozent jährlich dynamisiert.
- Die Mittel können künftig - nachrangig zu Neu- und Ausbau - auch verwendet werden für Vorhaben der Grunderneuerung. Verkehrsunternehmen, Städte und Kommunen können z.B. U-Bahnhöfe, Treppenaufgänge, Decken, Tunnel grunderneuern.
- Der Neu und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs wird als eigenständiges Förderziel festgelegt. Die Mindestvorhabengröße wird auf 10 Mio. € abgesenkt (bisher förderfähig nur als Bestandteil einer Strecke).
- Die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken wird als eigenständiges Förderziel festgelegt. Die Mindestvorhabengröße wird auf 10 Mio. € abgesenkt (bisher förderfähig nur als Bestandteil einer Strecke).
- Der Fördersatz des Bundes wird von 60 auf 75 Prozent erhöht, sofern eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung erfolgt.
- Vorhaben werden künftig ab einer Größenordnung von 30 Millionen Euro gefördert (bisher: 50 Millionen Euro), in vielen Fällen wird die Grenze sogar bis auf 10 Millionen Euro gesenkt. Dies ermöglicht, dass die Mittel an noch mehr Stellen als bisher sinnvoll eingesetzt werden können, so dass noch mehr Bürger hiervon direkt profitieren.
- Die Novelle beinhaltet außerdem Erleichterungen zur Darlegung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens.

Aus diesen Änderungen würden sich die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Regional-Stadtbahn deutlich verbessern.

Über die oben genannten Punkte hinaus sind zusätzlich Fördersätze bis zu 90% für Maßnahmen der Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken im Entwurf des Gesetzes enthalten. Ebenfalls werden Strecken, die weit überwiegend (mindestens 80%) auf einem besonderen Bahnkörper liegen, vollumfänglich gefördert. Bisher wurden die Anteile, die nicht auf einem besonderen Bahnkörper liegen, weitestgehend von der Förderung ausgeschlossen.

Explizit wird darauf hingewiesen, dass die Förderung nach dem neuen Entwurf sich auf Projekte des schienengebundenen Verkehrs beschränkt. Bussysteme, auch mit eigenen Fahrspuren oder Oberleitungen, sind nicht beinhaltet.

Hinweise zu Erleichterungen zur Darlegung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens werden ebenfalls gegeben. Im Entwurf des GVFG wird hierzu ausgeführt:

„Insbesondere der schienengebundene ÖPNV entlastet die Kommunen von CO₂- und sonstigen Schadstoffemissionen und trägt damit zu Klimaschutz und Luftreinhaltung erheblich bei. Sehr große Verkehrsinvestitionsvorhaben, insbesondere in den Innenstädten und Verkehrsknoten, werden sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht immer als gesamtwirtschaftlich im Sinne des einheitlichen Bewertungsverfahrens des Bundes darstellen lassen. Es soll jedoch grundsätzlich die Fördermöglichkeit auch für diese Vorhaben eröffnet werden. Die Bundesfinanzhilfen bzw. die Investitionszuschüsse des Bundes können begrenzt werden auf das Investitionsvolumen, für das der gesamtwirtschaftliche Nachweis nach dem Verfahren des Bundes erbracht werden kann.

Sofern der über den monetarisierbaren Nutzen hinausgehende Nutzen im Rahmen einer Nutzwertanalyse dargestellt werden kann, oder bei besonderem Bundesinteresse und/oder besondere[m] Interesse der Kommunen und Länder, kann die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichergestellt werden und so die Realisierung der Vorhaben mit einer anteiligen Bundesfinanzhilfe ermöglicht werden.“

Insgesamt verändern sich damit die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Regionalstadtbahn mit allen ihren Teilprojekten sehr positiv. Durch den aktuellen Verfahrensstand können diese positiven Veränderungen für alle Projektteile ihre Wirkung entfalten und gerade auch die kommunalen Finanzierungsanteile deutlich senken. Abzuwarten ist, wie sich die Mitfinanzierung des Landes Baden-Württemberg entwickelt, welches bisher 20% der zuwendungsfähigen Kosten bei GVFG-Förderung von Projekten übernommen hat.

Der aktuelle Bearbeitungsstand und Zeitplan ermöglichen es, auf die zu erwartenden Änderungen bei der Förderung reagieren zu können. Gleichzeitig wird es mit den schon jetzt vorliegenden Grundlagen und den Anfang 2020 vorliegenden ersten Bewertungen möglich sein, die Planungen auf den einzelnen Strecken entsprechend nachzusteuern und voranzubringen.