

# ALBSTADT

## DRUCKSACHE

Nr. 002/2025

Amt für öffentliche Ordnung

Stadtplanungsamt

28.01.2025

**Betrifft: Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU und WSA bezüglich Reaktivierung Talgangbahn bzw. zur Regionalstadtbahn**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Ö/NÖ	Zuständigkeit	Ergebnis
Verwaltungs- und Finanzausschuss	06.02.2025	N	Kenntnisnahme	zur Kenntnis genommen
Gemeinderat	20.02.2025	Ö	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag

Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen

Siehe Tabelle:

## Sachverhalt

In der Sitzung des Gemeinderates (GR) am 24.10.2024 haben die Fraktionen von CDU und WSA einen gemeinsamen Antrag bezüglich der Reaktivierung der Talgangbahn bzw. zur Regional-Stadtbahn eingereicht und am 04.11.2024/12.11.2024/15.11.2024 um weitere Details ergänzt (siehe Anlagen 1 a -1 d).

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage der Stadt als auch des Landes und des Bundes wurde die Stadtverwaltung beauftragt, das Thema Reaktivierung der Talgangbahn bzw. Elektrifizierung bzw. Ausbau der Regional-Stadtbahn anhand der gestellten Fragen bzw. angesprochenen Punkte aufzuarbeiten.

Die gestellten Fragen bzw. angesprochenen Punkte wurden basierend auf den Stellungnahmen des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA), des Landratsamtes Zollernalbkreis, der SWEG Schienenwege GmbH (SSG) und der Stadtverwaltung aufgearbeitet.

### **Im Antrag angesprochene Punkte:**

#### **Ziffer 1**

**Aktuelle komplette Kostenaufstellung für die Talgangbahn und Regionalstadtbahn für die Stadt Albstadt, mit Aufschlüsselung der direkten Kosten als auch indirekten Kosten, entstehend durch den Anteil der Kosten des Zollernalbkreises durch die Kreisumlage und Kreisumlageerhöhungen.**

Zur aktuellen Planungs- und Baukostenschätzung für die **Reaktivierung der Talgangbahn** sowie zur diesbezüglichen Kostenteilung zwischen den Verbandsmitgliedern des ZV RSBNA wird auf die Anlagen zur GR-Drucksache 055/2024 (GR-Sitzung am 02.05.2024) (siehe Anlage 2 mit 2a, 2b) verwiesen, insbesondere auf Ziffer 5 der Zweckverbands-Drucksache (ZV RSBNA) 2024-03.

Preisstand 2022	Mio. EUR
Baukosten gemäß Vorplanungsheft (inkl. nicht zuwendungsfähiger Kosten)	97,96
Risikozuschlag (20 % für LPH 2)	19,59
Baukosten inkl. Risikozuschlag	117,55
Planungs- und Projektsteuerungskosten	34,90
Gesamtkosten inkl. Planungs- und Projektsteuerungskosten	132,85
Gesamtkosten inkl. Planungs- und Projektsteuerungskosten + Risikozuschlag	152,45
- davon GVFG-Förderung (86,4 %)	131,74
- davon kommunal zu tragen (13,6 %)	20,71
- davon Zollernalbkreis (78,1 % der kommunalen Kosten)	16,17
- davon Stadt Albstadt (24,5% bei gleichbleibender Steuerkraft) lt. Amt für Finanzen und Vermögen	3,96
Umfeldgestaltung (städt. Kostenanteil nach Abzug von Förderungen gemäß Ziffer 6)	1,53

LPH = Leistungsphase; GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Die **Stadt Albstadt** ist über die Kreisumlage am Finanzierungsanteil des Zollernalbkreises beteiligt, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Kreisumlage nicht einfach auf die Talgangbahn heruntergebrochen werden kann.

Für eine verlässliche Prognose wäre die Entwicklung der Steuerkraftsummen aller Gemeinden im Kreis zu Grunde zu legen. Dies ist aufgrund der große Unsicherheiten im Hinblick auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, der zu erwartenden Steuereinnahmen, Kostensteigerungen und steigende Personalaufwendungen sowie der zunehmenden Belastungen im Rahmen der kommunalen Aufgabenerfüllung aufwendig, fehlerbehaftet und demnach nicht sinnvoll. Deshalb schlägt das Amt für Finanzen und Vermögen zur weiteren Betrachtung den durchschnittlichen Anteil der Stadt Albstadt am Kreisumlageaufkommen der letzten 10 Jahre vor. Dieser ermittelte Durchschnittswert beträgt 24,5%. Dieser Wert ermöglicht eine Näherungsbetrachtung, sowohl was saldierte Gesamtsummen anbelangt wie auch auf einzelne Jahre heruntergebrochen.

Eine aktuelle Kostenschätzung für das **Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb** inkl. Schlüsselung gemäß Verbandssatzung auf die Verbandsmitglieder und langfristigem Finanzierungsplan kann dem Wirtschaftsplan 2025 des ZV RSBNA (Anlage zur Drucksache ZV RSBNA 2024-23, siehe Anlage 3, 3a) entnommen werden. Demnach ist unter Berücksichtigung von Förderung und einer Dynamisierung mit 4% für die Umsetzung des RSBNA-Gesamtnetzes mit einem finanziellen Gesamtaufwand auf kommunaler Seite (in jeweiligen Preisen) bis zur vollständigen Refinanzierung im Jahr 2064 in Höhe von 1.017,5 Mio. EUR (Zins + Tilgung + Abschreibung) zu rechnen. Hiervon entfallen über die Umlagesystematik des ZV RSBNA auf den Zollernalbkreis 100,1 Mio. EUR (Zinsumlage), 168,5 Mio. EUR (Tilgungsumlage) und 11,7 Mio. EUR (Abschreibungsumlage).

Auszug aus dem Wirtschaftsplan 2025 des ZV RSBNA (Drucksache 2024-23, Seite 64 Langfristige finanzielle Auswirkungen Planung und Bau (RSBNA)\*):

Finanzströme Variante „Kredite b. ZV RSBNA“	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	ZW-Summe	2064	Summe
Zinsumlage ZAK (€)	0,1	0,2	0,4	0,6	0,9	1,5	2,9	3,7	4,2	4,6	5,1	5,4	5,0	4,8	39,4	0,0	100,1
Tilgungsumlage ZAK (€) (alle Strecken BOStrab** + EBO**)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	2,0	2,0	2,0	5,2	5,2	5,2	22,3	0,0	168,5
Abschreibungsumlage ZAK (Nur BOStab=kommun. Infrastruktur (€))	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	2,4	0,0	11,7

\*Bis 2028: Mittelfristige Finanzplanung. Ab 2029: Betrachtung Modellzahlen (dynamisch)

\*\*Straßenbahn-Bau- u. Betriebsordnung (BOStrab), Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Nach dieser oben genannten Tabelle beträgt demnach über den Anteil an der Kreisumlage der städtische Anteil an der Zinsumlage des Zollernalbkreises 24,5 Mio. EUR, an der Tilgungsumlage des Zollernalbkreises 41,3 Mio. EUR und an der Abschreibungsumlage des Zollernalbkreises 2,9 Mio. EUR bis zum Jahr 2064.

Die nächste Aktualisierung der Planungs- und Baukosten für die **Talgangbahn** erfolgt mit der Kostenberechnung zum Abschluss der HOAI-Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung). Ein derartiges, auf die Vorgaben des GVFG angepasstes Vorgehen zur fortlaufenden Aktualisierung und Präzisierung der Kostenermittlung kommt bei alle Strecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sowie auch bei anderen kommunalen Schieneninfrastrukturprojekten zur Anwendung.

Zur **Betriebskostenschätzung für die Talgangbahn** wird auf Ziffer 4 der GR-Drucksache 055/2024 in Verbindung mit Ziffer 4.2 der GR-Drucksache 112/2022/1 (GR-Sitzung am 21.07.2022, siehe Anlage 4) zur Kostenabschätzung beim ALBSTADTBUS durch den Halbstundentakt sowie auf die Zweckverbands-Drucksache

(ZV RSBNA) 2021-4 verwiesen (siehe Anlage 5). Aktuelle Ausführungen zur Kostenabschätzungen beim ALBSTADTBUS finden sich unter Ziffer 4 der heutigen Drucksache. Auf der Basis einer Modellrechnung, die auf diesen Grundlagen aufbaut, wäre – hochgerechnet auf einen Preisstand 2022 – in der **Inbetriebnahmephase I** der Talgangbahn mit Kosten für die Verdichtung zum Halbstundentakt in Höhe von ca. **500.000 bis 800.000 EUR** jährlich zu rechnen. In einer methodisch mit der Abschätzung der Buskosten unter Ziffer 4 vergleichbaren Grenzkostenbetrachtung, die von der Erbringung der Verkehrsleistungen des ÖPNV im Talgang in ein Linienbündel (Bus) bzw. Vergabernetz (Bahn) ausgeht, können die tatsächlichen Mehrkosten für die Verdichtung des Verkehrs aber auch höher oder niedriger liegen. Eine exakte Ermittlung der Kosten für die Bestellung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Talgangbahn – und damit auch der Mehrkosten für die Verdichtung vom Stundentakt zum Halbstundentakt – erlaubt daher erst das wirtschaftliche Ergebnis des für die Bestellung der Verkehrsleistungen erforderlichen Vergabeverfahrens, das durch das Land Baden-Württemberg gemeinsam mit dem ZV RSBNA als zuständige Behörde für die Regional-Stadtbahn gemäß der Verordnung Europäische Gemeinschaft (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen ist und das derzeit vorbereitet wird.

## **Ziffer 2**

***In der Gemeinderatsdrucksache Nr. 112/2022 Seite 10, ist nachfolgender bemerkenswerter Satz: „Eine Entscheidung zur Reaktivierung sollte unabhängig von den für die Stadt Albstadt zu erwartenden Kosten getroffen werden, vor allem im Hinblick auf die immer noch weiter fortschreitende Verkehrswende und die heutige verkehrliche Situation im Talgang“ formuliert, der nach heutigem Stand sicherlich sehr kritisch betrachtet werden muss.***

Im Vorfeld der Reaktivierungsentscheidung am 21.07.2022 wurde der Gemeinderat in der Sitzung am 19.05.2022 (GR-Drucksache 079/2022) über die Untersuchung verschiedener Varianten der Nutzung der Talgangbahntrasse informiert.

Die in der Drucksache 112/2022 getroffene Aussage ist vor dem Hintergrund der in der GR-Drucksache 079/2022 (siehe Anlage 6, 6 a – 6 f) dargestellten Variantenuntersuchung und der ausgesprochenen Empfehlung an den Gemeinderat zu sehen.

Nachfolgend sind die Kernaussagen aus dieser Vorlage, die nach wie vor Gültigkeit haben, zusammengefasst. Wo sich seit 2022 ein anderer Sachstand ergeben hat, wird nachfolgend darauf hingewiesen:

So wurde die **Variante 1 „keine Reaktivierung der Talgangbahn“** beleuchtet und folgende Aussagen getroffen:

### **Städtebauliche Entwicklung:**

- Es wurde die Nutzung der Talgangbahnflächen für Wohnbebauung geprüft- bei einer Breite der Trasse mit 8-12 m wurde eine Bebauung mit Tiny-Häusern angesprochen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass eine Entwidmung der Strecke nach § 23 AEG erfolgen kann. Dass eine Entwidmung erfolgen kann, ist nach dem aktuellen Umgang mit § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) – auch bereits vor der jüngsten AEG-Änderung – beim erreichten Stand der Reaktivierung als SPNV-Trasse allerdings als unwahrscheinlich anzusehen (siehe die Ausführungen zu den Ziffern 3 und 16).

### **Verkehrliche Entwicklung:**

- Angesichts des weiterhin wachsenden Verkehrsaufkommens im Talgang würde sich die Verkehrsqualität durch Überlastung im Talgang weiter verschlechtern; bereits heute nicht mehr leistungsfähige Straßenabschnitte würden die Verkehrsmengen noch schlechter leiten und noch leistungsfähige Abschnitte wären nicht mehr leistungsfähig. Die Fahrzeiten zwischen den einzelnen Stadtteilen würden sich verlängern, Fahrzeuge würden auf die Nebenstraßen der Wohngebiete ausweichen, um die Staus zu umfahren. Es käme zu einer weiter steigenden Lärm- und Feinstaubbelastung.

- Die Kraftfahrzeugnutzer würden auf alternative Mobilitätsformen umsteigen (wollen) –Radverkehr wäre unbedenklich, ÖPNV-Nutzer stehen aber genauso wie die Kfz-Nutzer im Stau und der Bus muss sich immer wieder in den Verkehrsfluss eingliedern – Verschlechterung der Fahrzeit.
- Außerdem müssen die Haltestellen im Talgang barrierefrei ausgebaut werden; unter Berücksichtigung der Fördermöglichkeiten betragen die Kosten 1,12 Mio. EUR (Preisstand 2022)

#### **Auswirkungen auf das Klimamobilitätskonzept:**

- Um die durch das Konzept gewünschte Verkehrsreduzierung und damit auch die Reduzierung der Emissionen wie Lärm und CO<sub>2</sub> zu erreichen, müssten Maßnahmen ergriffen werden wie Schaffung umsteigefreier Verbindungen in die einzelnen Stadtteile oder aber Verbot von Fahrzeugen in der Innenstadt, Reduzierung von Parkflächen, usw.

#### **Alternative Nutzung der Talgangbahntrasse als Radweg oder als Bustrasse:**

- Voraussetzung für diese Nutzung ist wiederum, dass eine Entwidmung der Strecke nach § 23 AEG erfolgen kann.
- Als grobe Baukosten wurden für den Radweg 2022 ca. 20 Mio. EUR angenommen. Die Fördermöglichkeit wurde dabei als fraglich eingestuft.
- Für das Anlegen einer Bustrasse müssten noch höhere Baukosten sowie Grunderwerbskosten für die notwendige Verbreiterung von Fahrbahn, Unterbau und konstruktiven Ingenieurbauwerken veranschlagt werden. Wiederum ist neben der Frage der grundsätzlichen technischen Machbarkeit die Erforderlichkeit einer vorherigen Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG zu berücksichtigen.

Als **Variante 2** wurde die **Reaktivierung der Talgangbahn** unter den o.g. Aspekten beleuchtet und folgende Aussagen getroffen:

#### **Städtebauliche Entwicklung:**

- Trasse wird zur Mobilitätstrasse für den SPNV
- Die Stadtteile würden an Attraktivität für die täglichen Pendler aus Richtung Balingen und Sigmaringen gewinnen und die Menschen aus dem Talgang könnten nach der Elektrifizierung ohne Umstiege in Ebingen in Richtung Tübingen verkehren.

#### **Verkehrliche Entwicklung:**

- Wenn die Menschen auf die Bahn umsteigen, könnte dies zu einer Abnahme des Busverkehrs und des motorisierten Verkehrs und damit zu einer Entlastung der Strecke im Talgang führen.
- Dies würde zu einer Reduzierung der Lärmbelastungen im Talgang führen, für die Anwohner an der Talgangbahntrasse sind im Rahmen der anstehenden Planungen ggfs. entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.
- Es kommt zu Veränderungen im Busverkehr: Die Hauptbuslinie im Talgang wird je nach Taktung der Bahn größtenteils durch die Bahn ersetzt und der Bus fungiert als Zubringer zu Bahn, um die Menschen aus den Wohngebieten schnell und ohne Umwege zu den Bahnhöfen zu bringen.
- Dies bedeutet, dass die Haltestellen entlang der L360 nicht mehr so häufig frequentiert werden, der Ausbau der Haltestellen zu barrierefreien Haltestellen am Fahrbahnrand oder zu Kaps erfolgen kann und damit bessere Beförderbedingungen bestehen. Die Kosten für den Ausbau der Haltestellen (einschl. der Haltestellen im Bereich der Bahnhöfe Tailfingen, Truchtelfingen und Onstmettingen) würden sich auf ca. 490.000 EUR (Preisstand 2022 ohne Bahnhofsumfeld) belaufen, gegenüber erforderlichen Investitionen in Höhe von 1.120.000 EUR in der Variante ohne Talgangbahn.

**Auswirkungen auf das Klimamobilitätskonzept:**

- Die Reaktivierung der Talgangbahn hat positive Auswirkung auf das geplante Klimamobilitätskonzept. Den Menschen wird eine Alternative zu ihrem Kfz geboten, welche in gleicher Reisezeit oder sogar schneller, die Menschen zu ihren gewünschten Zielen bringt. Damit kann es zu einer Verkehrsreduktion im Talgang, aber auch in Richtung Balingen kommen (mögliche Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt Lautlingen).
- Auch bei dieser Variante sind weitere Maßnahmen zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs notwendig, aber nicht so einschneidend wie bei Variante 1.

**Variantenvergleich**

Ohne Reaktivierung	Mit Reaktivierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kfz und ÖPNV</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Verkehrsverhältnisse                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ÖPNV Ausbau und Förderung</li> <li>○ MIV weniger Überlastung des Talgangs</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiter steigende Verkehrszahlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiter steigende/gleichbleibende Verkehrszahlen, möglicherweise Rückgang</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Kosten                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Umnutzung der Trasse</li> <li>○ Barrierefreier Ausbau des ÖPNV Talgang und Gesamtstadt</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Betriebskosten</li> <li>○ Barrierefreier Ausbau des ÖPNV Gesamtstadt</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Verkehrssituation erst mit Umsetzung des Mobilitätskonzeptes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bürgern wird eine witterungsunabhängige und alternative Mobilitätstrasses angeboten</li> </ul>

**Fazit**

→ Eine Reaktivierung der Trasse ist in jedem Fall zu empfehlen

- Verkehrswende
- Steigende Energiepreise
- Wichtiger Bestandteil Klimamobilitätskonzept
- Entlastung des Talgangs und der B463 in Richtung Balingen
- Effektive und nachhaltige Förderung des ÖPNV
- Kostenübernahme durch Bund und Land
- Zukünftige Förderung ÖPNV Ausbau und Betrieb

Nach Beleuchtung beider Varianten wurde trotz der angesprochenen Investitionen der Stadt, die eine Reaktivierung mit sich bringt, von Seiten der Verwaltung dem Gemeinderat die Reaktivierung der Talgangbahntrasse empfohlen.

Unter Berücksichtigung nachfolgender Punkte, die sich aufgrund aktueller Entwicklungen und momentan möglicher Einschätzungen ergeben, ist aus Sicht der Verwaltung, die vom Gemeinderat getroffene Entscheidung der Reaktivierung der Talgangbahn nach wie vor richtig gewesen und die im Jahr 2022 ausgesprochene Empfehlung gilt nach wie vor:

- Städtebauliche Entwicklung: Förderung einer attraktiven und nachhaltigen Infrastruktur im Talgang, Städtebauliche Leitbilder wie kompakte Stadt und Tendenz zur weiteren Siedlungsentwicklung vorwiegend an SPNV-Achsen (Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg – Eckpunktepapier, Stand 2023).
- Attraktivität des ÖPNV vor allem vor dem Hintergrund der ÖPNV-Strategie 2030 (Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030), bzw. Beispiele wie Deutschlandticket, neue Arbeitszeitmodelle, bei denen die Fahrt im ÖPNV als Arbeitszeit anerkannt wird, Gewinnung von überörtlichen Fachkräften, ...
- In Verbindung mit dem Gesamtprojekt RSBNA planerisch und rechtlich unproblematischste Lösung vor dem Hintergrund der bestehenden Widmung der Trasse für den Eisenbahnbetrieb, da eine

Entwidmung zur Nutzung für andere Zwecke bei aktueller Sach- und Rechtslage voraussichtlich nicht umsetzbar ist.

***In Anbetracht unseres Beschlusses zukünftige Investitionen immer nur unter Berücksichtigung der Folgekosten zu treffen, muss auch die Talgangbahn bzw. die Regionalstadtbahn diesbezüglich beurteilt werden.***

***Besondere Betrachtung sollte auch nachfolgenden Szenarien geschenkt werden:***

- a) Talgangbahn fällt unter das Windhundprinzip – Prinzip (Inbetriebnahme im Rahmen der ersten 100 km reaktiverter Bahnstrecke) – Übernahme der Betriebskosten für den Stundentakt durch das Land.***
- b) Bei aber notwendigem Halbstundentakt – Kosten verbleiben bei der Stadt.***
- c) Inbetriebnahme nicht unter den ersten 100 km Bahnstreckenreaktivierung – hier müssten dann die kompletten Betriebskosten durch die Stadt Albstadt gedeckt werden.***

Für alle Maßnahmen im Zuge der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden durch den ZV RSBNA regelmäßig Folgekostenrechnungen durchgeführt und aktualisiert, siehe Antwort zu Ziffer 1. Auch die Standardisierte Bewertung umfasst zwingend immer eine Folgekostenrechnung, die in den Wirtschaftlichkeitsnachweis (Nutzen-Kosten-Indikator - NKI > 1) einfließt.

Die Kosten für den Infrastrukturbetrieb (z.B. die Fahrdienstleitung), die Unterhaltung und die Erhaltung der Strecke trägt die SSG als Infrastrukturbetreiber. Zur Finanzierung wird durch die SSG vom Eisenbahnverkehrsunternehmen das sogenannte Trassenentgelt erhoben. Dieses ist in den unter Ziffer 1 genannten Betriebskosten bereits enthalten. Weitere Kosten für den laufenden Betrieb der Infrastruktur fallen auf der kommunalen Seite nicht an.

Die Talgangbahn ist im sog. „Landesstandard“ fest in das 100 km-Programm des Landes BW aufgenommen, siehe Ziffer 3 der GR-Drucksache 055/2024. Diese Bestellung von Verkehrsleistungen auf der Talgangbahn durch das Land als Aufgabenträger für den SPNV gemäß § 6 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz BW ist in der Planungs- und Realisierungsvereinbarung (siehe Anlage 7) für die Talgangbahn auch vertraglich verankert. Alternativszenarien sind daher theoretischer Natur. Zur voraussichtlichen Höhe der Kosten für die Verkehrsbestellungen wird auf die Antwort zu Ziffer 1 verwiesen.

### ***Ziffer 3***

***Ermittlung notwendiger Bauwerkskosten (Brücke Trödler und Neuweiler) zur Brückensicherung oder Rückbau (nicht als funktionstüchtige Bahnbrücke) zur Gegenrechnung.***

***Denkmalschutz? Wirtschaftlichkeitsgrenze bei denkmalgeschützten Bauten.***

In der Baukostenschätzung des Vorplanungshefts über die Reaktivierung der Talgangbahn (siehe Ziffer 1 der GR-Drucksache 112/2022/1) sind Kosten für die Ertüchtigung der Brückenbauwerke entlang der Bahnstrecke in Höhe von 32,4 Mio. EUR enthalten. Diese Kosten sind bei einem Erhalt der Bauwerke aufgrund des aktuellen Bauwerkszustands in jedem Fall anzusetzen, unabhängig davon, ob die Trasse zukünftig für Bahnzwecke oder – sofern gemäß § 23 AEG zulässig – für andere Zwecke genutzt werden sollte. Ohne Nachnutzung bzw. bei einem Umbau zu einer (breiteren) Bustrasse wären die Brückenbauwerke zurückzubauen und ggf. neu zu errichten und dabei zu verbreitern.

Da ein solches Szenario nicht Bestandteil des Realisierungsfalls Talgangbahn ist, liegen dem ZV RSBNA hierzu keine belastbaren Kostenschätzungen vor. Für eine erste Einordnung können aber Referenzwerte (Kostenkennwerte) aus dem Straßenbau dienen. Diese gehen von Rückbaukosten bei Steinbogenbrücken (ohne Planungs- und Verwaltungskosten und ohne Herstellung einer Nachnutzung wie z.B. eines Ersatzneubaus auf der Bauwerksfläche) von ca. 350 bis 500 EUR je m<sup>2</sup> (Preisstand 2016) aus. Die Genehmigung eines ersatzlosen Rückbaus der Bauwerke dürfte an § 23 AEG scheitern, sodass im Falle eines Ausstiegs aus dem Projekt Talgangbahn durch die Stadt entweder neben den Rückbaukosten zusätzlich die Verpflichtung

entstehen würde, bei Wiederinbetriebnahme der Bahn für einen Ersatzneubau zu sorgen, oder von einer fortdauernden Unterhaltungs- und Erhaltungspflicht der Bestandbauten durch die Stadt Albstadt auszugehen ist.

Zu den Kosten der Sicherung der Brücken im „derzeitigen“ Zustand kann ohne eine detaillierte Untersuchung des Bauzustandes keine verlässliche Aussage getroffen werden. Die für die Wiederinbetriebnahme erforderlichen Bauwerksuntersuchungen werden derzeit durch die SSG durchgeführt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart, die Abteilung Landesamt für Denkmalpflege hat nach Prüfung der durch die SSG vorgelegten Unterlagen und Besprechung der Befunde sowie aus einer Begehung heraus im Januar 2025 mitgeteilt, dass die Bauwerke der Talgangbahn – insbesondere die Brückenbauwerke – **keine** Kulturdenkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes sind und auch keine entsprechende Einstufung geplant ist.

**Ziffer 4**

**Nutzen - Risiko – Betrachtung**

**Talgangbahn gegenüber Buslinie 44 unter Berücksichtigung der Zubringersituation.**

1. Konzeption Busnetz

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. In Inbetriebnahmestufe I und Inbetriebnahmestufe II (mit Durchbindung auf die Zollern-Alb-Bahn) wird es zu unterschiedlichen Fahrplänen auf der Talgangbahn kommen. Auch bedingt jedes nachfolgend dargestellte Szenario unterschiedliche Busfahrpläne. Daher erfolgt die Berechnung der Betriebskosten aufgrund allgemeiner Betrachtungen und nicht anhand konkreter Fahrpläne. Dies sollte unproblematisch sein, da sich ja die Linienverläufe sowie die Fahrzeiten zwischen Ebingen und Onstmettingen dadurch nicht ändern, sondern lediglich - jeweils angepasst an die Bahn - die Uhrzeiten.

Folgende vier Szenarien wurden betrachtet:

- 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.

Für die vorliegenden Betrachtungen wurde von folgendem Angebot ausgegangen:

<b>System</b>	<b>Zug Std.takt</b>	<b>Zug ½-Std.takt</b>	<b>Zug ½-Std. takt nur HVZ</b>	<b>kein Zug</b>
<b>Linie 43</b>	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
<b>Linie 44 Talgang</b>	Std.takt	entfällt	Std.takt außerh. HVZ	unverändert
<b>Linie 45</b>	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
<b>Linie 46</b>	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
<b>Linie 47</b>	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
<b>Linie 48</b>	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert
<b>neu: SV Onstm.</b>	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 - Truchtelfingen (nur Schulfahrten)

Die Linien 45, 46, 47 und 48 werden 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, kann das heutige Angebot unverändert beibehalten werden. Betrachtet werden müssen „nur“ die „Überbleibsel“ der Linie 44:

- Das ist zum einen der Abschnitt Onstmettingen – Bisingen: dieser liegt derzeit in der Zuständigkeit der Stadt Albstadt und wird über die Stadtverkehrsförderung des Landkreises finanziert. Vor Ablauf der Linienverkehrsgenehmigung werden sich Stadt und Landkreis hinsichtlich der zukünftigen Ausgestaltung und Finanzierung dieses Abschnitts abstimmen.
- Onstmettingen selbst, dessen Wohngebiete Hohberg und Allenbergstraße bisher nur als „Abfallprodukt“ der Linie 44 bedient werden, sollte einen eigenen Stadtverkehr bekommen. Sinnvoll (und in der nachfolgenden Rechnung auch so einkalkuliert) wäre ein ½-Studentakt, sodass jeder Zug angebunden ist. Je nach Anzahl der zu befördernden Schüler könnte vsl. ein kleineres Fahrzeug (Sprinter) eingesetzt werden. Als mögliche Linienführung wurde unterstellt: Bahnhof – Hohberg – Allenbergstr.- Bahnhof, bei der nächsten Runde umgekehrt. So ist jedes Wohngebiet halbstündlich angebunden, einmal direkt, einmal umwegig. Es können zur besseren Erschließung auch zusätzliche Haltestellen angedacht werden (z.B. Zellerhornstr.).

## 2. Kostenabschätzung

Heute verlässliche Kostenprognosen für den Zeitraum in 5 oder mehr Jahren abzugeben, ist unmöglich. Selbst wenn man den aktuellen Preisstand zu Grunde legt, enthält die Rechnung viele Unbekannte:

- Preisentwicklung allgemein
- Preisentwicklung speziell bei Treibstoff/Strom
- Fahrzeugförderung des Landes
- Kostenentwicklung bei Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen

Nach der Clean-Vehicle-Directive (CVD) bzw. dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz muss der Fuhrpark sukzessive auf „saubere“ Antriebe umgestellt werden. Ab 1.1.2026 müssen demnach gesetzlich verpflichtend 65% der Fahrzeuge sauber angeschafft werden, d.h. mit Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetischen (nicht aus fossilen Rohstoffen gewonnenen bzw. mit fossiler Energie erzeugten) oder Biokraftstoffen betrieben werden. Auf dieser Basis wurden mit Preisstand 4. Quartal 2024 folgende Modellrechnungen für den Busverkehr erstellt:

Zug Std. takt	Zug ½-Std.takt	Zug HVZ ½-Std.takt	kein Zug
2,0 Mio. €/Jahr	1,6 Mio. €/Jahr	1,8 Mio. €/Jahr	2,8 Mio. €/Jahr

Die dargestellten Beträge stellen die **ermittelten Kosten für das gesamte Bussystem im Bündel Talgang/Eyachtal** (ohne Onstmettingen – Bisingen) dar. Die Kosten für den Streckenabschnitt Onstmettingen –

Bisingen, werden wie unter der Ziffer 1 bereits ausgeführt über die Stadtverkehrsförderung des Landkreises Zollernalbkreis getragen.

Der weit überwiegende Teil dieser Kosten wird heute durch Fahrgeldeinnahmen und Zuschreibungen gedeckt, der Finanzierungsbeitrag der Stadt Albstadt ist davon nur ein geringer Teil: dabei handelt es sich um notwendige oder gewünschte, jedoch nicht durch anderweitige Einnahmen gedeckte Fahrten, entsprechend dem Beschluss des Gemeinderats (detaillierte Auflistung siehe unten).

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

- Die Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund naldo wird derzeit – auf Grund gesetzlicher Erfordernisse – umgestellt von einer alteinnahmeorientierten Einnahmezuschreibung an die Verkehrsunternehmen (aus der Zeit vor Gründung des naldo) hin zu einer nachfrageorientierten Einnahmeverteilung. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen noch keinerlei Prognosen zur Höhe der künftigen Einnahmen vor. Die konkreten Parameter dazu werden bzw. müssen noch in einem sehr komplexen Prozess innerhalb des Verbundes und des Landes Baden-Württemberg ermittelt werden. Da die Einnahmen künftig nachfrageorientiert aufgeteilt werden, ist vorerst davon auszugehen, dass die Einnahmen der ländlich strukturierten Landkreise Sigmaringen und Zollernalbkreis sicherlich geringer ausfallen werden als die der Landkreise Reutlingen und Tübingen. **Was nicht bekannt ist: wie viel Geld konkret beim ALBSTADTBUS fehlen wird.**
- Die Linien im Bündel Talgang/Eyachtal wurden als eine Einheit vergeben und sicher 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 (Stadt/Landkreis).
- Ebenso denkbar ist auch der umgekehrte Fall, dass durch die gegenüber dem Bus deutlich stärkere Akzeptanz der Talgangbahn auch die Zubringerlinien profitieren und nur noch einen geringeren städtischen Zuschuss 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 werden, ist derzeit noch nicht absehbar. Die Umsetzung ist für 2026 vorgesehen.

Konkret werden derzeit von der Stadt Albstadt finanziert: Fahrten auf

1. Linie 43:
  - a. Schülerfahrten Langenwandschule
  - b. 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.

Insgesamt liegt der städtische Finanzierungsanteil für das **Linienbündel Talgang/Eyachtal** im Jahr 2024 für die Busverkehrsleistung bei rund 400.000 EUR und für das AnrufSammelTaxi (AST) bei rund 160.000 EUR. Für den **ALBSTADTBUS insgesamt** waren im Jahr 2024 im Haushalt 1.014.000 EUR für die komplette Verkehrsleistung vorgesehen.

Transferfahrten zwischen Bahnhof und Gymnasium sowie die Fahrten der Linie 44 (evtl. nur teilweise, je nach Fahrtenangebot der Bahn) entfallen mit der Bahnreaktivierung. Stattdessen neu hinzu kommt der Stadtverkehr Onstmettingen. Die Kosten hierfür liegen - Preisstand 4. Quartal 2024 – ohne Einnahmen bei ca. 220.000 EUR/Jahr (bei einem ½-Stundentakt der Buslinie Montag - Samstag von 6 - 20 Uhr mit elektr. angetriebenem Sprinter). Dieser Betrag ist in den oben angegebenen Summen (Modellrechnung Ziffer 1) bereits enthalten (außer bei Beibehaltung des Status Quo – System Kein Zug).

Abgerundet wird das Busangebot derzeit durch das AnrufSammelTaxi, das auf allen Linien außer im Talgang die Mobilität in Schwachlastzeiten sicherstellt. Hier werden keine Änderung vorgeschlagen, egal ob bzw. wie häufig die Talgangbahn fährt. Die Kosten in Höhe von derzeit 160.000 EUR sind in den oben angegebenen Summen (Modellrechnung Ziffer 1) nicht enthalten und kommen bei Beibehaltung des **bisherigen** Angebots noch hinzu. Sollten jedoch alle Stadtbezirke/Teillorte, auch die heute nur stündlich bedienten, (Schlossberg, ACURA-Klinik, Bol, Burgfelden, Pfeffingen, Margrethausen) an jeden Zug angebunden werden, d.h. in der Hauptverkehrszeit oder ganztägig (je nach Angebot der Regionalstadtbahn) im Halbstundentakt verkehren, müsste dafür ein zweites bedarfsgesteuertes Fahrzeug vorgesehen werden. Dies dürfte, je nach Inanspruchnahme, mit weiteren ca. 160.000 EUR pro Jahr (Preisstand 2024) zu Buche schlagen. Diese Kosten würden also bei einer angedachten Erweiterung ebenfalls noch bei den oben angegebenen Summen (Modellrechnung Ziffer 1) hinzukommen. Auf Grund des geringen Fahrgastpotenzials wird diese Erweiterung jedoch nicht empfohlen.

Kosten für den ÖPNV Bus + Bahn Verdichtung zum Halbstundentakt

	Zug Std. takt	Zug ½ Std. takt	Zug HVZ ½-stdl.	Kein Zug
Bussystem	2.000.000 €	1.600.000 €	1.800.000 €	2.800.000 €
SV Onst. Kosten	x	x	x	
AST bisher	160.000 €	160.000 €	160.000 €	160.000 €
Zwischensumme	2.160.000 €	1.760.000 €	1.960.000 €	2.960.000 €
Verd. 1/2 –Std. Takt Bahn		500.000 – 800.000 €	500.000 – 800.000 €	
Summe	2.160.000 € €	2.260.000 – 2.560.000 €	2.460.000 – 2.760.000 €	2.960.000 €
AST Ergänzung	(160.000 €)	(160.000 €)	(160.000 €)	(160.000 €)

**Hinweis zu der Tabelle:** In den reinen Betriebskosten des Busverkehrs, werden die städtischen Infrastrukturkosten nicht berücksichtigt, wohingegen diese bei der Talgangbahn im Bestellerentgelt eingepreist sind. An dieser Stelle findet auch keine Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Zuschussbedarf der Stadt für den Busverkehr, die sich durch die neue Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund naldo ergeben, statt. Darüber hinaus bleibt hier die positive Fahrgastwirkung der Bahn auf den ALBSTADTBUS insgesamt unberücksichtigt (Fahrgastmehrung im Gesamtsystem).

**Autonomes Fahren als zukünftige Mobilitätsform**

Derzeit ist das autonome Fahren in der Entwicklung, es gibt dazu zahlreiche Pilotprojekte. Bis zur Einführung der Talgangbahn ist denkbar, dass kleinere Fahrzeuge auf klar definierten Strecken im Regelbetrieb unterwegs sein könnten. In Albstadt könnten dies z.B. die Strecken Truchteltingen - ACURA-Klinik und - Bol, Tailfingen – Lammerberg – Nank, evtl. Pfeffingen – Burgfelden (bei Schnee vermutlich problematisch) oder Ebingen – Schloßberg sein. Während des Einsatzes muss ein Disponent verfügbar sein, der das Fahrzeug am Bildschirm überwacht und im Störfall sich aufschalten und eingreifen kann, denn es wird immer Situationen geben, die zum ersten Mal auftreten und daher im System nicht einprogrammiert sind bzw. noch nicht erlernt wurden. Über die vsl. Kosten ist zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage möglich. Wirtschaftlicher als das jetzige AST-System kann es jedoch kaum werden, da derzeit mit einem Fahrzeug alle genannten Stadtteile in der Schwachlastzeit bedarfsorientiert bedient werden können. Autonome Shuttles bräuchte man für dasselbe Angebot mehrere, da sie vsl. nicht in derselben Geschwindigkeit eingesetzt werden und nicht das gesamte Gebiet befahren können. Hinzu kommen die Mehrkosten für die Ausrüstung der Fahrzeuge mit den erforderlichen autonomen Fahrfunktionen. Da genauso wie heute eine Person benötigt wird (als Disponent statt Fahrer), ist eine Wirtschaftlichkeit nicht gegeben. Dies wäre erst der Fall, wenn mehrere personengelenkte Fahrzeuge durch autonome Shuttles ersetzt werden können, sodass statt mehrerer Fahrer nur noch ein Disponent benötigt wird. Autonomes Fahren bei großen Fahrzeugen (Linienbussen) ist derzeit noch nicht absehbar.

#### **Ziffer 5**

**Prognose der Verwaltung bezüglich der Fahrgastzahlen.**

**Diskrepanz zwischen den vorliegenden Fahrgastprognosen.**

- **Karlsruher Software Firma PTV 780 Fahrgäste pro Schultag**
- **Landesprognose 1.500 Fahrgäste pro Schultag**
- **ZV Regional-Stadtbahn Neckar-Alb 3.000 Fahrgäste pro Schultag**

**Hinterlegt wurden Schultage, Wochenende, Feiertage und Schulferien sind nicht berücksichtigt. Das Gesamtjahr mit 365 Tagen hat jedoch nur ca. 200 Schultage.**

Es handelt sich hierbei nur um eine scheinbare Diskrepanz: In der sog. Reaktivierungsstudie des Landes (PTV Transport Consult GmbH) ist einerseits als Bemessungs- und Beurteilungsgröße das Potenzial der Strecken in der Einheit „Personenkilometer pro Streckenkilometer“ ausgewiesen (Talgangbahn - TGB: 780). Andererseits ist die Zahl der Einsteiger pro Schultag (TGB: 1.500) sowie die Zahl der Fahrgäste am stärksten Querschnitt (kurz vor dem Bahnhof Ebingen) angegeben (TGB: 1.500). Alle drei Werte gehen von einem Betrieb der Talgangbahn im Stundentakt aus (Landesstandard). Die Standardisierte Bewertung zur Regional-Stadtbahn berücksichtigt hingegen einen Betrieb der S1 im Halbstundentakt (RSBNA-Standard). Sie weist die Zahl der Fahrgäste wiederum am stärksten Querschnitt aus (TGB: 3.000).

Die Prognose der Verkehrszahlen für einen Schultag stellt das u.a. in der Standardisierten Bewertung verbindlich vorgegebene Standardverfahren dar. Die Verkehrsmenge an Schultagen ist die vorgeschriebene bemessungsrelevante Größe, auf die Infrastruktur und Angebot hin dimensioniert werden.

Vergleiche mit anderen Reaktivierungsstrecken in Baden-Württemberg zeigen, dass das für die Talgangbahn prognostizierte Fahrgastaufkommen in Relation zur Einwohnerzahl im unmittelbaren Einzugsbereich der Strecke eher zurückhaltend geschätzt wurde. Es bestehen daher keinerlei Anhaltspunkte, dass die prognostizierten Verkehrszahlen nicht erreicht werden könnten.

#### **Ziffer 6**

**Welche Haushaltsmittel sind aktuell bis 2028 bzw. bis zur Inbetriebnahme in der mittelfristigen Finanzplanung eingestellt?**

Im Haushaltsplan 2025 sind derzeit 25.000 EUR für Planungsleistungen (Grundlagenermittlung, etc.) unter 7.548005: Masterplan Talgangbahn vorgesehen.

In den Folgejahren 2026 bis 2028 sind ebenfalls unter 7.548005: Masterplan Talgangbahn jeweils 80.000 EUR eingeplant.

Zusätzlich sind für das Jahr 2026 unter 7.547003 Maßn.-Barrierefreiheit: Ausstattung neuer Haltestellen im Zuge der Talgangbahn im Zusammenhang mit dem ÖPNV 250.000 EUR eingeplant und für das Jahr 2028 – 500.000 EUR. Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen kann nach derzeitiger Rechtslage ein Fördersatz von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gewährt werden.

Für die Jahre 2029 bis 2033 sind in der Albstädter Investitionsstrategie für die Umsetzung der Umfeldgestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe rund 5,11 Mio. EUR vorgesehen. Maßnahmen, die im Interesse eines Aufgabenträgers für den SPNV durchgeführt werden, erhalten derzeit über das LGVFG einen Fördersatz in Höhe von 75 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten, so dass der städtische Anteil bei ca. 1,3 Mio. EUR liegt.

In den dargestellten Kosten für die Umfeldgestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe ist der Haltepunkt Häringstein, am Gymnasium Ebingen, der Bahnhof Truchtelfingen, die Haltestelle am Friedhof in Truchtelfingen, an der Zollern-Alb-Halle (Albstadtwerke), der Bahnhof Tailfingen, die Haltestelle Landhausstraße, die Haltestelle Schulzentrum sowie der Bahnhof Onstmettingen enthalten.

Die Kosten wurden als grober Kostenrahmen (DIN 276) anhand von Planungsskizzen ermittelt.

Im Haushaltsplan unter Ziffer 7.547002 sind für die Erstellung eines ÖPNV Konzept 2030+ im Jahr 2026 50.000 EUR vorgesehen (u.a. Anpassung Bus an die Talgangbahn).

**Ziffer 7**

**Wie hoch sind die Kosten der Umfeldgestaltung im Haltestellenbereich?**

**(Fahrradstellplätze, Parkmöglichkeiten, Abfallsituation, Pflanzungen, Überdachungen, ggf. Überwachung? ...)**

Auf die Antwort der Frage wird auf Ziffer 6 verwiesen.

**Ziffer 8**

**Immobilienproblematik:**

**Wieviel Quadratmeter Grundstücke müssen von wie vielen Eigentümern zum Bau bzw. Betrieb der Talgangbahn angekauft werden?**

**Mit welchen zeitlichen Verzögerungen durch Einsprüche und Gerichtsverfahren der Grundeigentümer ist zu rechnen?**

**Mit welcher Zeitverzögerung ist bei Enteignungsverfahren zu rechnen?**

Die Gutachter sind in der Vorplanung zu dem Ergebnis gekommen, dass zur Umsetzung der Reaktivierung rund 4.000 m<sup>2</sup> Fläche erworben werden müssen, die sich zu ca. 55 % in Privatbesitz, im Übrigen im Besitz der öffentlichen Hand befinden. Eine grundstücksscharfe Liste wird erst im Rahmen der Entwurfsplanung erstellt. Es ist das Ziel, die Verhandlungen über den Grunderwerb bis zur Planfeststellung abzuschließen. Insbesondere wird angestrebt, mit den Anliegern entlang der Strecke vor Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zu Einigungen zu kommen. Eine Abschätzung der Verzögerungen für den Fall, dass dies nicht gelingen sollte, ist derzeit nicht möglich, da die jeweiligen Verfahrensdauern stark vom konkreten Einzelfall abhängen.

**Ziffer 9**

**Es bestehen aktuell 35/36 Bahnübergänge einschließlich Fußgängerüberwegen.**

**Welche Übergänge sollen verbleiben?**

**Wer entscheidet, welche Übergänge verbleiben?**

**Wenn Dissens zw. Land/SWEG und Stadt wegen der Notwendigkeit der Übergänge besteht, was geschieht dann?**

**Wenn die Stadt auf einen bestimmten Übergang besteht und Land/SWEG dies nicht so sieht, muss dann die Stadt diesen Übergang finanzieren?**

Mit der Vorplanung ist ein abgestimmtes Bahnübergangskonzept entwickelt und vorgelegt worden. Dieses ist in laufender, enger Abstimmung mit der Stadt Albstadt entstanden und wurde mehrfach in den kommunalen Gremien vorgestellt und diskutiert. Der Gemeinderat hat das Bahnübergangskonzept als Teil der Vorplanung am 21.07.2022 mit der Beschlussziffer 1 zur GR-Drucksache 112/2022/1 zustimmend zur Kenntnis genommen. Dem ZV RSBNA und der SSG liegen derzeit keine Erkenntnisse aus der weiteren Planung vor, dass das Konzept in der vorliegenden Form nicht umsetzbar sein könnte und der nochmaligen Anpassung bedarf.

Gemäß Vorplanung sollen 11 Bahnübergänge (technisch gesichert) sowie 12 Fußwegübergänge (davon zwei technisch gesichert) in Abstimmung mit der Stadt Albstadt erhalten bleiben.

#### **Ziffer 10**

**Durch den Halbstundentakt müssen ca. alle 15 Minuten die Bahnschranken geschlossen werden.**

**Die Auswirkung der hierdurch entstehenden Straßenverkehrsrückstau Problematik, besonders in der Poststraße, Bogenstraße, Gymnasiumstraße und Degerfeldstraße ist zwingend zu prüfen.**

Im Halbstundentakt werden die Bahnübergänge entlang der Strecke vier Mal pro Stunde für rund zwei Minuten geschlossen. Das ist im Durchschnitt weniger lang, wie eine Fußgängerampel im Straßenverkehr stündlich auf Rot steht. Eine detaillierte Untersuchung über Verkehrsgutachten, wie sich dies auf den Verkehrsfluss u.a. an den Kreisverkehrsplätzen entlang der Schmiechastraße bei geschlossenen Schranken auswirkt, ist Teil der laufenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Ziel ist, die Schließzeiten möglichst gering zu halten, sodass der Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird.

#### **Ziffer 11**

**Laut SWEG Vorstellung am 24.10.24 S.9: „Die Überarbeitung der Bahnübergänge erfordern teilweise komplexe Änderungen am Bahnübergang selbst, sowie teilweise auch im angrenzenden Straßenbereich, um aktuellen Sicherheitsvorgaben und verkehrlichen Entwicklungen gerecht zu werden.“**

**Was bedeutet dies und wer trägt hierfür die Kosten? (auch Kanal-, Elektro-, Wasser- und Gasarbeiten)**

Auf die Antwort zu den Fragen 9 und 10 wird verwiesen. Bei der Wiederinbetriebnahme der Bahnübergänge handelt es sich um Maßnahmen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG). Nach § 13 Abs. 2 EBKrG trägt bei Maßnahmen an Kreuzungen einer nichtbundeseigenen Eisenbahn mit einer Straße in kommunaler Baulast das Land, in dem die Kreuzung liegt, zwei Drittel und die nichtbundeseigene Eisenbahn, die hierfür eine Förderung nach dem GVFG beantragen kann, ein Drittel der Kosten. Das städtische „Kreuzungsdrittel“ entfällt also bei den Bahnübergangs-Maßnahmen der Talgangbahn bzw. wird vom Land getragen.

Sind Leitungskreuzungen Dritter (Gas, Wasser, Strom, usw.) im Zuge der Reaktivierung der Strecke zu ändern bzw. zu erneuern, sind die Baukosten hierfür grundsätzlich in voller Höhe förderfähig. Allerdings hat der jeweilige Eigentümer der Infrastruktur einen Vorteilsausgleich für die dann neuwertigen Anlagen zu entrichten. Eine detaillierte Kostenberechnung hierzu unter Berücksichtigung aktueller Leitungspläne ist Bestandteil der Entwurfsplanung bis Ende 2026.

#### **Ziffer 12**

***Für wie viele Jahre ist die Übernahme der Betriebskosten der Talgangbahn im Stundentakt vom Land gewährleistet?***

Das Land Baden-Württemberg hat die Bestellung von Verkehrsleistungen auf der Talgangbahn im sog. „Landesstandard“, der derzeit einen Stunden-Takt vorsieht, ohne zeitliche Befristung zugesagt. Eine entsprechende Regelung ist in der Planungs- und Realisierungsvereinbarung enthalten. Auf die Anlagen zur GR-Drucksache 112/2022/1 sowie auf Ziffer 3 der GR-Drucksache 055/2024 wird verwiesen.

***Ziffer 13***

***Wieviel Züge sind nötig um den Stundentakt, bzw. Halbstundentakt zu gewährleisten?***

In der Inbetriebnahmestufe I sind für einen Stundentakt zwischen Albstadt-Ebingen und Onstmettingen inklusive Verstärkerleistungen im Schülerverkehr zwei Fahrzeuge erforderlich. Für einen Halbstundentakt werden ebenfalls zwei Fahrzeuge benötigt. Durch den Halbstundentakt wird gegenüber reinem Stundentakt mit (erforderlichem) Schülerverkehr also kein Fahrzeugmehrbedarf ausgelöst. In beiden Szenarien ist ein weiterer, im Talgang stationierter Zug als Ausfall- bzw. Werkstattreserve vorzusehen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird die Talgangbahn Teil eines größeren Vergabernetzes sein, in dem weitere gleichartige Züge zum Einsatz kommen. Dies senkt die Instandhaltungs- und Betriebskosten. In der Inbetriebnahmestufe II ist die Talgangbahn dann in einen durchgehenden Fahrzeugumlauf auf der Zollern-Alb-Bahn eingebunden.

***Ziffer 14***

***Bedeutet der Punkt „Zukunft des Empfangsgebäudes“ in der Präsentation der RSB S.8, dass der jetzige Bahnhof abgerissen wird und ersatzlos entfällt?***

***Ein Bahnhofs- oder Empfangsgebäude ist in der Vorlage nicht eingezeichnet, sondern nur mehrere kleine Wetterschutzhäuser.***

Der Bahnhof Albstadt-Ebingen stellt heute und auch in Zukunft einen wichtigen Knotenpunkt im ÖPNV dar. Die Gleisanlagen des Bahnhofs sind mit dem Ausbau der Zollern-Alb-Bahn und der Reaktivierung der Talgangbahn umfassend umzugestalten. Um einen betrieblich gut funktionierenden Bahnhof zu erhalten und den Bahnhofsvorplatz und die Flächen entlang der Poststraße einer städtebaulichen Nutzung durch die Stadt Albstadt zugänglich zu machen, ist es erforderlich, das bestehende Empfangsgebäude des Bahnhofs Albstadt-Ebingen zurückzubauen und durch einen Ersatzneubau in ähnlicher Lage, aber unter Berücksichtigung der neuen Gleisachsen zu ersetzen. Dieser soll unter anderem ein örtlich besetztes Kundenzentrum sowie Wartemöglichkeiten erhalten. Erste Gespräche hierzu mit der Eigentümerin des Gebäudes, der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe und der NVBW haben stattgefunden.

Die städtischen Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich des Bahnhofs Ebingen profitieren erheblich von der Reaktivierung der Talgangbahn, da sonst für die im Bereich des Bahnhofs Onstmettingen vorgesehenen Abstellflächen im Bereich des Ebinger Bahnhofs zusätzliche Abstellmöglichkeiten geschaffen werden müssen, auf denen regelmäßig Züge abgestellt werden, die für den Betrieb auf der Zollern-Alb-Bahn (RE und Linie S1) benötigt werden (siehe auch Ziffer 22).

***Ziffer 15***

***Wie gestalten sich die Finanzierungskosten, Darlehnskosten, ... bis 2030 für den ZAK bzw. die Stadt Albstadt über die Kreisumlage bei Gesamtkosten von derzeit berechneten 972,5 Millionen Euro?***

***Wie hoch ist die Zinsbelastung (Kapitaldienst)?***

Zur Kostenteilung im Rahmen des Gesamtvorhabens Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zwischen den Verbandsmitgliedern des ZV RSBNA, und damit auch zu den auf den Zollernalbkreis entfallenden Finanzierungsanteilen, sowie zum voraussichtlichen Finanzierungsaufwand (Zins und Tilgung) wird auf die Verbandssatzung des ZV RSBNA, insbesondere auf §§ 23, 24 mit Anlagen, auf die Drucksache (ZV RSBNA) 2023-06 sowie auf den jeweils aktuellen Wirtschaftsplan des ZV RSBNA Bezug genommen. Gemäß Wirtschaftsplan 2025 (Drucksache (ZV RSBNA) 2024-23) liegt der Anteil des ZAK am Kapitaldienst für die Gesamtmaßnahme RSBNA bis 2030 (einschließlich) derzeit bei insgesamt 6,5 Mio. EUR (siehe hierzu Tabelle unter Ziffer 1). Eine

Differenzierung der Finanzierungsbeiträge der Verbandsmitglieder nach Strecken liegt im Wirtschaftsplan nicht vor, da der zwischen den Verbandsmitgliedern beschlossene Finanzierungsschlüssel auf der gemeinsamen Absicht zur Umsetzung des Gesamtnetzes und nicht der Realisierung einzelner Strecken aufbaut.

Im Zuge der Genehmigung der Haushalts- und Wirtschaftspläne des ZV RSBNA und seiner Verbandsmitglieder für das Jahr 2024 wurde durch das RP Tübingen ein möglich erscheinender, dynamisierter Gesamt-Finanzierungsbeitrag des Zollernalbkreises zur Regional-Stadtbahn in Höhe von 972,5 Mio. EUR berechnet. Diese Summe versteht sich ohne die Inanspruchnahme von Fördergeldern (insbes. nach dem GVFG) und Kostentragungen Dritter (z.B. nach dem EBKrG) sowie unter Berücksichtigung einer angenommenen Kostensteigerung in Höhe von 4 % jährlich und fiktiver Kreditkonditionen. Sie entspricht daher nicht den real von kommunaler Seite aufzubringenden bzw. zu finanzierenden Beträgen.

Siehe ergänzende Ausführungen unter Ziffer 1.

### **Ziffer 16**

**Gemäß Punkt 6 ZV RSBNA Drucksache 2024-03 S. 7 ff. Punkt 6 Kündigungsoptionen:**

**„Bei Entfall der wirtschaftlichen Betriebsvoraussetzungen (Abbestellung von mehr als 25 % der Verkehre) ist die dauerhafte Betriebseinstellung durch den Betreiber SSG ehemals HZL möglich.“**

**Was bedeutet dieser Passus für die dann nicht mehr betriebene Talgangbahn? Rückbau etc.**

Auf den Wortlaut der Ziffer 6 der Drucksache (ZV RSBNA) 2024-03 wird verwiesen. Demnach ist zunächst einvernehmlich nach einer Lösung mit der SSG zu suchen. Scheitert dies, hat die SSG im nächsten Schritt die Infrastruktur der kommunalen Seite (z.B. der RSBNA Schieneninfrastruktur GmbH) zur Übernahme anzubieten. Erst wenn dies scheitern sollte, wäre grundsätzlich ein Antrag nach § 11 AEG durch die SSG und damit eine dauerhafte Betriebseinstellung möglich. Die Übergangsfrist für das Finden eines neuen Betreibers beträgt zwei Jahre. Ein Antrag auf Rückbau der Anlagen und dauerhafte Entwidmung der Flächen wäre nach § 23 AEG erst möglich, wenn das Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG abgeschlossen ist und zudem nachgewiesen ist, dass a) kein Verkehrsbedürfnis auf der Talgangbahn mehr besteht und b) auch langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung, wie sie in der Planungs- und Realisierungsvereinbarung, in der Verbandssatzung des ZV RSBNA, im Regionalplan Neckar-Alb und im Reaktivierungsprogramm SPNV des Landes BW festgeschrieben ist, nicht mehr zu erwarten ist.

### **Ziffer 17 (Zusätzliche Fragen vom 12.11.2024)**

**Beim Umbau der Bogenstraße nach der Stilllegung der Talgangbahn wurde die Straße damals abgesenkt und damit das Gefälle der Bahntrasse verändert. Die Stadt hat u.E. damals Verpflichtungen übernommen.**

**Erfolgt der Rückbau zur Herstellung der ursprünglichen Verhältnisse auf Kosten der Stadt?**

**Aufgrund des Gefälles in diesem Bereich sind möglicherweise auch in Zukunft Maßnahmen zum Erhalt notwendig. Erfolgt die Kostenübernahme erstmalig, einmalig oder laufend durch wen?**

Beim Umbau der Bogenstraße / Johannes-Mauthe-Straße wurde die Straße abgesenkt, ebenso die Bahntrasse im Bereich der Straße. In diesem Zuge erfolgte die Umlegung der Kanal- und sonstigen Infrastrukturleitungen (Gas, Wasser, Strom, Straßenbeleuchtung, usw.).

Für die Reaktivierung muss der Bahnübergang wieder hergestellt und die Bahntrasse nördlich und südlich der Bogenstraße angepasst werden, d.h. es erfolgt ein Tieferlegen der Bahnstrecke (ca. 106,12 m nach Norden und ca. 261,41 m nach Süden, entsprechend Anlage 8.5 der Planfeststellung). Durch die Tieferlegung muss der Fuß der vorhandenen Natursteinmauer gesichert und ergänzt werden.

Die Kosten für diese Maßnahmen sind im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung „Bogenstraße“ auf der Seite 17 dargestellt. Die Kosten wurden seinerzeit mit 750.000 EUR berechnet bzw. geschätzt (Preisstand 2006). Aufgrund von erforderlichen Anpassungen der Planung und zwischenzeitlicher Kostensteigerungen geht das Vorplanungsheft Talgangbahn für den Bahnübergang Bogenstraße von Wiederherstellungskosten in Höhe von 925.000 EUR und Kosten für die neu herzustellende Bahnübergang-Sicherung in Höhe von 550.000 EUR aus (Preisstand 2022).

Der Kostenberechnung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Bogenstraße lag zugrunde, dass die

Baukosten für die Tieferlegung der Bahntrasse und den Umbau der Natursteinmauer die Stadt Albstadt, und die Kosten für neue Gleise, neuer Aufbau und neuer Bahnübergang mit Beschränkung und Steuerung der Betreiber der Talgangbahn (seinerzeit die WEG) tragen soll.

Gemäß der aktuellen Planung ist die Wiederherstellung des Bahnübergangs Bogenstraße als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme Teil der Gesamtmaßnahme „Reaktivierung der Talgangbahn“. Auf die Antwort zu der Ziffer 11 (Finanzierung der Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen entlang der Talgangbahn) sowie 19 (Unterhaltungspflicht) wird verwiesen.

### **Ziffer 18 (Zusätzliche Fragen 15.11.2024, Ziffer 1)**

#### **Bahnübergänge**

**Welche verkehrstechnischen Maßnahmen seitens der Stadt sind generell für die enorme Behinderung des PKW-Verkehrs an den Bahnübergängen bei 4 Schließzeiten pro Stunde (Gesamtdauer von 15-20 Min.) geplant? In diesen Bereichen kommt es zum Rückstau und Blockierung der Kreisverkehre z.B. in Ebingen im Bild**

- **Schmiechastr./Mühlesteigstr./Schmiechstr.,**
- **Truchtelfingerstr./Gymnasiumstr.,**
- **und Bahnhofstr./Poststraße.**

#### **Wer übernimmt hierfür die Kosten?**



Auf die Antworten zu den Fragen 9-11 wird verwiesen. Verkehrstechnische Maßnahmen außerhalb der zu errichtenden Bahnübergangs-Sicherungen, die allerdings teilweise in Form von kombinierten Bahnübergangs- und Straßenkreuzungssicherungen (BÜSTRA) ausgeführt werden, sind derzeit keine vorgesehen. Die Schließzeiten sind unter Ziffer 10 dargestellt. Eine detaillierte Untersuchung über Verkehrsgutachten, wie sich die Bahnübergänge auf den Verkehrsfluss auswirken, ist Teil der laufenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Ziel ist, die Schließzeiten auch unter Ausnutzung der vereinfachten Sicherungsmöglichkeiten nach der Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE) möglichst gering zu halten, sodass der Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird.

### **Ziffer 19 (Zusätzliche Fragen 12.11.2024)**

#### **Verkehrssicherungspflicht**

**(ZV RSBNA wenn gemeint ist, wie das in Zukunft funktioniert)**

**Wer übernimmt die Verkehrssicherungspflicht?**

**Wer trägt welche Aufwendungen bzw. welche sind nicht gedeckt?**

**Wer ist finanziell verantwortlich für laufende Unterhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen?**

Die zukünftige Verkehrssicherungspflicht trifft, soweit es sich um die Betriebsanlagen der Talgangbahn handelt, die SSG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Auf § 24 AEG wird verwiesen.

Gleiches gilt für die Unterhaltungs- und Erhaltungspflicht an den Verkehrsanlagen und Bauwerken der Talgangbahn. Auch hierfür liegt die fachliche und finanzielle Verantwortung bei der SSG.

Die Zuwegungen im öffentlichen Bereich, sowie das Umfeld der Haltestellen, die durch die Stadt Albstadt hergestellt werden (Bushaltestellen, ggf. Parkplätze, „Mobilitätshubs“ usw.) sind im Zuständigkeitsbereich des Betriebsamtes. Da noch keine konkreten Planungen vorliegen können keine konkreten Zahlen genannt werden. Es gibt jedoch allgemeine Richtwerte die je nach Materialqualität, Nutzungsintensität, regionalen Gegebenheiten, usw. variieren können. Diese sind nachfolgend aufgeführt:

Parkplätze (offen):	0,5 – 1,0 % der Baukosten pro Jahr
Parkhäuser/Tiefgaragen:	2,5 – 3,0 % der Baukosten pro Jahr
Straßen und Plätze:	1,0 – 2,0 % der Baukosten pro Jahr
Öffentliche Bauten:	2,0 – 3,0 % der Baukosten pro Jahr

#### **Ziffer 20 (Zusätzliche Fragen 12.11.2024)**

**Teilkosten der Linie 44 würden künftig entfallen. Allerdings müsste das Angebot im Vergleich zu heute für andere Wohngebiete erweitert und geändert werden.**

**Gelten noch bzw. wie lange die Konzessionsverträge der beauftragten Busunternehmen?**

**Muss neu ausgeschrieben werden?**

**Wer ist für die Ausschreibung zuständig und wer trägt die Kosten?**

**(Zusätzliche Fragen 15.11.2024) Laut DS 112/2022/1 soll die Linie 44 von Onstmettingen nach Bisingen auch nach Aktivierung der Talgangbahn erhalten werden. Trägt hier der zuständige Landkreis die Kosten und welchen Nutzen hat diese Busverbindung? Sie vermindert eher die Auslastung/Personenzahl der Talgangbahn, da wohl jeder Onstmettinger eher den Bus nach Bisingen wählt als den Zug.**

Zu dem Punkt Buslinie 44 Angebot und Kosten wird auf die Antwort in Ziffer 4 verwiesen.

Die vom Regierungspräsidium Tübingen erteilten Linienverkehrsgenehmigungen (Konzessionen) sind abgestimmt auf die Laufzeit der geschlossenen Verkehrsverträge mit den Verkehrsunternehmen. Die Linienkonzessionen und die Verkehrsverträge enden zum 31.12.2030. Das Personenbeförderungsgesetz sieht für die Vergabe von Verkehrsleistungen ein zweiphasiges Verfahren vor. In der ersten Phase hat eine Vorabbekanntmachung zu erfolgen und in der zweiten Phase erfolgt die eigentliche Vergabe der Verkehrsleistung. Der Vorabbekanntmachungsfrist kommt dabei für die Beantragung von Linienverkehrsgenehmigungen besondere Bedeutung zu. Denn nur innerhalb der ersten drei Monate der Vorabbekanntmachungsfrist kann ein eigenwirtschaftlicher Antrag einen gemeinwirtschaftlichen Antrag verdrängen. Der Zeitpunkt der Vorabbekanntmachung liegt frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn (§ 8a Abs. 2 Satz 2 PBefG) und spätestens ein Jahr vor Einleitung des Vergabeverfahrens (Art. 7 Abs. 2 Verordnung 1370). Dies bedeutet, dass voraussichtlich im Jahr 2027/2028 mit dem Ausschreibungsverfahren der Busverkehrsleistung begonnen wird. Zuständig für die Verkehrsleistung des ALBSTADTBUS ist die Stadt Albstadt und daher hat auch die Stadt Albstadt die Kosten für die Ausschreibung zu tragen.

Auf die Antwort Ziffer 4 (bezgl. Kosten des Linienabschnitts Onstmettingen-Bisingen) wird ebenfalls verwiesen. Zur Prognose der zu erwartenden Fahrgastzahlen im Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist das Straßennetz und der öffentliche Nahverkehr in der Region in einem Verkehrsmodell nachgebildet. Dieses Verkehrsmodell wurde nach den anerkannten, bundesweit gültigen Vorgaben der Standardisierten Bewertung erstellt. Die damit ermittelten und veröffentlichten Fahrgastzahlen beinhalten bereits eine Buslinie zwischen den Bahnhöfen Bisingen und Onstmettingen, mit jeweils schnellen Anschlüssen an die dort abfahrenden Züge. Diese Buslinie verkehrt im Modell auch im Stundentakt, was bereits eine Verbesserung gegenüber dem Bestand bedeutet.

Derzeit wird dieses Verkehrsmodell für die gesamte Region Neckar-Alb durch den Regionalverband und den Zweckverband RSBNA gemeinsam überarbeitet. Basis hierfür ist das neue Landesverkehrsmodell. Das überarbeitete Verkehrsmodell soll ab 2026 u.a. für Straßen- und Schienenplanungen in der Region zur Verfügung stehen.

Entlang der Talgangbahn ist Tailfingen Bahnhof der Halt, ab dem die Mehrheit der Fahrgäste nach Bisingen und darüber hinaus mit der S1 umsteigefrei über Ebingen und Balingen fahren und nicht mit der S1 bis Onstmettingen und Umstieg auf den Bus, obwohl die Fahrtmöglichkeit besteht.

### **Ziffer 21 (Zusätzliche Fragen 15.11.2024)**

**Wie lange gilt das GVFG für die Talgangbahn? Auch über das Jahr 2030 hinaus?**

**Drucksache 20/599, 8.2.2022 Deutscher Bundestag:**

**Pläne der neuen Bundesregierung**

**Inzwischen hat sich die Regierungskoalition auf Ziele für den ÖPNV geeinigt. Insbesondere sollen Länder und Kommunen in die Lage versetzt werden, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Angestrebt wird ein Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen u.a. über die Finanzierung bis zum Jahr 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen. Ab dem Jahr 2022 sollen die Regionalisierungsmittel erhöht werden. Zudem sollen alle neuen Busse möglichst klimaneutral fahren und hierfür die bestehende Bundesförderung verlängert werden.**

Beim Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG), zuletzt geändert am 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), handelt es sich um ein unbefristet gültiges Bundesgesetz, das ab 2025 mit einem jährlichen Budget von 2 Mrd. EUR ausgestattet ist. Die Talgangbahn ist vom ZV RSBNA im Rahmen der jährlichen GVFG-Mittelanmeldungen bei Land und Bund derzeit für eine Förderung als Reaktivierungsstrecke aufgrund des erreichten Projektfortschritts in der Kategorie „Baubeginn vor 2030“ vorangemeldet und dort entsprechend budgetiert.

### **Ziffer 22**

**Was würde ein Ausstieg der Stadt Albstadt aus der abgeschlossenen Planungs- und Realisierungsvereinbarung bedeuten?**

Angesichts der Haushaltslage der Stadt, des Umstands, dass die Reaktivierung der Talgangbahn keine Pflichtaufgabe der Stadt darstellt und der Begründung des gestellten Antrags von CDU und WSA mit Vorbehalten von Bürgerinnen und Bürgern gegen die Reaktivierung der Talgangbahn, wird in der Sitzungsvorlage ergänzend die Thematik dargelegt, welche Punkte bei einem Ausstieg der Stadt Albstadt aus der abgeschlossenen Planungs- und Realisierungsvereinbarung zum jetzigen Zeitpunkt voraussichtlich zum Tragen kämen.

#### Beschlusslage:

Der Gemeinderat der Stadt Albstadt hat mit der GR-Drucksache 112/2022/1 die Reaktivierung der Talgangbahn beschlossen und mit der GR-Drucksache 055/2024 dem Abschluss der diesbezüglichen Planungs- und Realisierungsvereinbarung zugestimmt.

Die Planungs- und Realisierungsvereinbarung wurde von Seiten der Stadt am 23.10.2024 auf Basis der genannten GR-Beschlüsse unterzeichnet.

#### Planungs- und Realisierungsvereinbarung:

Die zwischen der Stadt Albstadt, dem Zollernalbkreis, dem ZV RSBNA, dem Land Baden-Württemberg und der SSG abgeschlossene und notariell beurkundete Planungs- und Realisierungsvereinbarung sieht den Ausstieg eines Projektpartners nur aus wichtigem Grund vor. Dabei gelten als wichtige Gründe für einen Ausstieg vor Baubeginn insbesondere: a) eine nicht ordnungsgemäße Erledigung der Planung durch die SSG, b) ein Scheitern der Planfeststellung sowie c) eine Ablehnung des GVFG-Förderantrags durch den Zuwendungsgeber. Vor dem Wirksamwerden einer Kündigung ist den anderen Vertragspartnern Gelegenheit zur Ausräumung des Kündigungsgrunds zu geben (§ 10). Im Falle einer wirksamen Kündigung wären a) der SSG durch die kommunale Seite alle bis zur Kündigung entstandenen Kosten zu erstatten (§ 11) sowie b) der Zollernalbkreis zur alleinigen Tragung dieser und aller weiteren bereits entstandenen Planungskosten für die TGB verpflichtet (gemäß Umsetzungsvereinbarung zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb). Die Kreisverwaltung behält sich die Möglichkeit vor, eine Kostenübernahme (mit Stand Ende 2024: ca. 1,5 Mio. EUR) durch die Stadt Albstadt einzufordern, wenn diese Verursacher der Kündigung ist.

#### Widmungsfrage:

Die Anlagen und Grundstücke der Talgangbahn sind bis heute unverändert für Eisenbahnbetriebszwecke gewidmet. Eine Entwidmung der Talgangbahn nach § 23 AEG (d.h. eine Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken und eine Rückführung in kommunale Planungshoheit) wäre unabhängig von einem Gemeinderatsbeschluss daher nur möglich, wenn durch die zuständige Behörde (für die TGB als nichtbundeseigene Eisenbahn: Regierungspräsidium Tübingen, für den Bereich des Bahnhofs Ebingen, der zum Netz der Deutschen Bahn AG zählt: Eisenbahnbundesamt) zweifelsfrei festgestellt werden könnte, dass a) kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und b) langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Dieser Feststellung stehen u.a. der geltende Regionalplan, die Standardisierte Bewertung zur RSBNA, die Verbandssatzung des ZV RSBNA sowie die Listung der Talgangbahn im Reaktivierungsprogramm des Landes BW entgegen. Ohne Entwidmung sind die Grundstücke der Talgangbahn einer anderweitigen Nutzung nicht zugänglich.

#### Bauwerke:

Bei einem Ausstieg aus dem Projekt Talgangbahn wären die Vereinbarungen der Planungs- und Realisierungsvereinbarung hinfällig. In der Folge würden nach dem 2013 zwischen der Stadt Albstadt und dem Zollernalbkreis geschlossenen Kaufvertrag die Anlagen der Talgangbahn sowie alle Eigentumspflichten an die Stadt Albstadt übergehen. Sollte sich die Stadt in der Folge zu einem Rückbau von Bauwerken (z.B. der Brücken) entscheiden, wären die Kosten hierfür (z.B. für Häringstein-Viadukt und EÜ Neuweilerstraße: geschätzt ca. 2,0 - 2,7 Mio. EUR) vollständig von der Stadt zu tragen. Eine Förderung der Maßnahme wie bei einer Sanierung der Bauwerke im Zuge einer Reaktivierung der Bahn (voraussichtlicher kommunaler Eigenanteil an der Ertüchtigung der beiden Bauwerke, getragen vom ZV RSBNA: ca. 1,4 Mio. EUR) stünde nicht in Aussicht. Zusätzlich wäre der Rückbau – wie seinerzeit bei der Neugestaltung der Bogenstraße – bei unverändert bestehender eisenbahnrechtlicher Widmung der Strecke voraussichtlich mit der Auflage an den Antragsteller verbunden, bei einer Wiederaufnahme des Bahnbetriebs den Zustand vor dem Rückbau wiederherzustellen, d.h. die Bauwerke unter Tragung der Gesamtkosten neu zu errichten, um wieder einen Bahnbetrieb zu ermöglichen.

#### Bahnhof Ebingen:

Ohne Reaktivierung der Talgangbahn wäre die für Onstmettingen vorgesehene Abstellung von Fahrzeugen (5 Abstellgleise mit insgesamt 750 m Nutzlänge) am dann neuen Linienendpunkt der RSBNA im Bereich des Bahnhofs Ebingen zu realisieren (Flächenbedarf: ca. 6.500 bis 7.000 m<sup>2</sup>). Hierfür kommen in erster Linie die nach § 23 AEG gewidmeten Flächen zwischen Güterschuppen, Poststraße und Karlsbrücke in Betracht. Zusätzlich könnte auch das derzeitige Gleis der Talgangbahn auf dem Bahnhofsvorfeld dauerhaft nicht überbaut bzw. die Fläche einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden, solange die eisenbahnrechtliche Widmung Bestand hat.

#### Buslinie 44:

Die Finanzierung eines ÖPNV-Grundangebots im Talgang durch das Land BW (Studentakt) entfällt ohne Reaktivierung der Bahn. Die Stadt Albstadt hätte folglich beim reinen Busverkehr wie heute den Zuschussbedarf allein zu tragen. Sie hätte ferner für die barrierefreie Ertüchtigung aller Bushaltestellen im Talgang zu sorgen sowie die Mehrkosten der Umstellung des Busbetriebs auf emissionsfreie Fahrzeuge nach der Clean Vehicles Directive (CVD-Richtlinie) zu tragen.

#### Gesamtprojekt RSBNA:

Die Talgangbahn ist Bestandteil der Standardisierten Bewertung zur RSBNA. Ein Szenario, das verbindlich darüber Auskunft gibt, ob das Projekt RSBNA im Allgemeinen – und der Ausbau und die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn im Besonderen - auch ohne TGB unverändert förderfähig wäre, existiert nicht. Hierfür wäre

u.a. eine erneute Standardisierte Bewertung durchzuführen, für die aufgrund zwischenzeitlich geänderter Verfahrensvorschriften mit einem Zeitaufwand von rund zwei Jahren zu rechnen ist. Ohne Standardisierte Bewertung können die Folgen einer Herausnahme der TGB aus dem Netz der Regional-Stadtbahn nicht verlässlich beurteilt werden.

Auf die kommunalen Finanzierungsanteile am Gesamtvorhaben RSBNA hat die TGB positive Wirkungen, da für die Talgangbahn durchgehend ein Fördersatz von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten zu erwarten ist (Fördertatbestände: Reaktivierung und Elektrifizierung), während z.B. auf der Zollern-Alb-Bahn die Elektrifizierung ebenfalls mit 90 %, der erforderliche Ausbau hingegen mit 75 % gefördert wird. Mit der durchgehend höheren Förderquote wirkt sich die Talgangbahn somit positiv auf den durchschnittlichen Gesamtfördersatz des Projekts aus.

Hinzu kommt, dass über die Talgangbahn in jedem Fall erforderliche Investitionen (z.B. die Abstellanlage) dem Fördertatbestand Reaktivierung mit 90 % zugerechnet werden können, indem Sie (bei Errichtung in Onstmettingen) Bestandteil der Maßnahme Talgangbahn sind, anstatt als Ausbaumaßnahme der Zollern-Alb-Bahn (bei Errichtung ohne Talgangbahn in Ebingen) „nur“ mit 75 % gefördert zu werden.

### **Fazit:**

Neben erheblichen rechtlichen Herausforderungen, die bei einem Ausstieg aus dem Projekt Talgangbahn zum jetzigen Zeitpunkt vor einer städtischen Beschlussfassung zu lösen wären, wäre ein selbst initiiertes Ausstieg für die Stadt Albstadt mit erheblichen Kosten verbunden, die aus dem städtischen Haushalt selbst aufzubringen wären. Es ergeben sich in einer ersten Abschätzung:

Strecken-Kaufpreis	13.850 EUR (gem. Kaufvertrag bzw. erg. Tauschvertrag)
Laufende Unterhaltung der Flächen	ca. 30.000 EUR p.a., zu dynamisieren
Zu erstattende Planungs- und Projektkosten	ca. 1,5 Mio. EUR
Rückbau Brückenbauwerke	ca. 2,0 – 2,7 Mio. EUR
Folgekosten Flächen in Ebingen	noch zu beziffern
Ertüchtigung Bushaltestellen im Talgang	1,1 Mio. EUR (gem. GR DS 079/2022)
Jährliche Betriebskosten Bus	2,8 Mio. EUR p.a. (gem. Ziffer 4 Modellrechnung f. den Busverkehr (Preisstand 2024))
Betrieb Mehrkosten Bus ggü. Halbstundentakt	1,2 Mio. EUR p.a. (gem. Ziffer 4 Modellrechnung f. d. Busverkehr (Preisstand 2024))

Mit den GR-Drucksachen 118/2021, 052/2022, 079/2022, 112/2022/1, 048/2023, 099/2023, 177/2023, 055/2024 und 157/2024 in den Gemeinderatsitzungen am 04.02.2021, 15.07.2021, 22.03.2022, 19.05.2022, 21.07.2022, 30.03.2023, 27.07.2023, 15.15.2023, 02.05.2024 und 24.10.2024 hat die Stadtverwaltung zusammen mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und dem Landratsamt Zollernalb den Gemeinderat regelmäßig sowohl im Vorfeld der Reaktivierungsentscheidung (GR am 21.07.2022) als auch anschließend zu den Fortschritten bei der Reaktivierung der Talgangbahn informiert und die Grundlagen für die durch den Gemeinderat getroffenen Entscheidungen zur Verfügung gestellt.

Insbesondere erfolgte auch die durch den Kreistag an die DB Engineering & Consulting vergebene Vorplanung der Talgangbahn in enger Abstimmung mit dem Zollernalbkreis, dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und der Stadt Albstadt.

Die Verwaltung ist in Hinblick auf die oben dargestellten Rahmenbedingungen zum jetzigen Zeitpunkt der Auffassung, dass die gefassten Beschlüsse zur Reaktivierung der Talgangbahn richtig und für die Stadt Albstadt zukunftsweisend sind. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2 wird verwiesen.

In den Sitzungen am 06.02.2025 (Verwaltungs- und Finanzausschuss - VAuFA) sowie am 20.02.2025 (Gemeinderat - GR) stehen neben der Stadtverwaltung Vertreter des ZV RSBNA, des Landratsamtes Zollernalbkreis sowie Herr Nahverkehrsberater Jaißle für weitere Fragen bzw. nähere Erläuterungen zur Verfügung.

## **Abkürzungsverzeichnis**

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AST	AnrufSammelTaxi
BÜSTRA	Bahnübergangs- und Straßenkreuzungssicherungen
BÜV-NE	Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Europäische Gemeinschaft
GR	Gemeinderat
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LPH	Leistungsphase
(LRA) ZAK	(Landratsamt) Zollernalbkreis
NKI	Nutzen-Kosten-Indikator
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSG	SWEG Schienenwege GmbH
TGB	Talgangbahn
VAuFA	Verwaltungs- und Finanzausschuss
(ZV) RSBNA	(Zweckverband) Regional-Stadtbahn Neckar-Alb