



Vorlage TA_03/2008
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 03.03.2008

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Zukunft der Strohäubahn

1 Vorgeschichte

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 05.03.2007 haben wir Sie informiert, dass nach der im Jahr 2006 durchgeführten Zweisystemuntersuchung der Einsatz von Zweisystemfahrzeugen nach Karlsruher Modell (also Stadtbahn und DB-Netz) aus wirtschaftlichen Gründen ausscheidet. Eine Expertenkommission kam danach zu dem Ergebnis, dass die Strohäubahn mittel- bis langfristig in einem optimierten Dieselbetrieb zu betreiben ist. Langfristig wäre zu prüfen, ob nicht eine Anbindung an das Stuttgarter Stadtbahnnetz möglich und wirtschaftlich wäre.

Der Ausschuss beauftragte die Verwaltung, ein entsprechendes Gutachten in Auftrag zu geben. Die ersten Ergebnisse des Gutachtens wurden dem Arbeitskreis Strohäubahn im November 2007 bekannt. Dabei wurde festgestellt, dass die zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten auch beim optimierten Dieselbetrieb die bisherigen Kosten bei weitem übersteigen.

2 Untersuchungsergebnis des Gutachtens

- a) Das ursprüngliche Ziel unserer Untersuchung war zunächst die Durchbindung der Strohäubahn bis in den Stuttgarter Hauptbahnhof. Der Beschluss zur Realisierung von Stuttgart 21 machte aber den Betrieb einer dieselgetriebenen Nebenbahn in den unterirdischen Hauptbahnhof unmöglich.

b) Der **ursprüngliche Auftrag** vom Frühjahr 2007 beinhaltete deshalb die Festlegung von Endpunkten im Strohgäu und die Untersuchung der Bahnlinie bis Feuerbach. Dazu unterschied der Gutachter drei Varianten:

- Min-Variante: Hemmingen – Feuerbach
- Basisvariante: Heimerdingen – Feuerbach
- Max-Variante: Weissach – Feuerbach

Allen Varianten liegt werktags ein Bedienungstakt von 30-Minuten mit 33 Fahrtenpaaren zugrunde, an Samstagen und Sonntagen ein Stundentakt mit 16 beziehungsweise 14 Fahrtenpaaren. Bisher fährt die Strohgäubahn an den Wochenenden ab Samstagmittag gar nicht.

Der Gutachter hat für die verschiedenen Endpunkte der Strohgäubahn auch Möglichkeiten zur Optimierung der Busnetze untersucht. So wurde beispielsweise für den Fall eines Endpunktes in Hemmingen die Verlängerung der Buslinie 501 bis Heimerdingen unterstellt. Eine vom Gutachter zunächst erwogene Kappung dieser Linie von Hemmingen in Münchingen und die gleichzeitige Stärkung der Buslinie 612 zwischen Münchingen und Korntal musste aber wieder verworfen werden. Die verkehrlichen Verflechtungen des Korntal-Münchinger Gewerbegebiets Kallenberg mit den Strohgäugemeinden und dem Stuttgarter Norden erwiesen sich als sehr eng. Für die Buslinien 502 aus Eberdingen und 503 aus Vaihingen sah der Gutachter eigenständige Verkehrsfunktionen. Insbesondere die Erschließung Schwieberdingens und die Verknüpfung mit dem Gewerbegebiet Bosch könnten über die Strohgäubahn nicht geleistet werden.

Die wesentliche Aussage des VVS von 1999, wonach eine ausschließliche Ausrichtung der Buslinien auf die Strohgäubahn zu Fahrgastverlusten für den ÖPNV insgesamt führen würde, hat der Gutachter bestätigt. Er bestätigte auch die von uns mit den Gemeinden im Rahmen des Buskonzeptes Strohgäu geschaffenen Linienstrukturen zur Stärkung der Strohgäubahn.

Das vom Gutachter ermittelte Gesamtdefizit betrug je nach Variante jährlich zwischen 3,2 und 4,5 Millionen Euro pro Jahr und überstieg die Erwartungen des Arbeitskreises erheblich.

Deshalb wurde eine so genannten **Mischvariante** untersucht, die Auswirkungen betrachtet, die entstehen, wenn die Strohgäubahn nur zu den Hauptverkehrszeiten bis Feuerbach verkehrt und ansonsten in Korntal endet. Diese Alternative führte jedoch zu keiner erheblichen Kostenreduzierung, da sich die erforderlichen Investitionen und der Fahrzeugbedarf nicht reduzieren.

Der Gutachter hat darauf im Januar 2008 verschiedene Einsparpotenziale untersucht. Zunächst hat er geprüft, ob eine **Kostensenkung durch Reduzierung der Transportkapazitäten** bei den verschiedenen Varianten möglich ist. Dazu wurde im Januar gemeinsam mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) eine zusätzliche Verkehrszählung durchgeführt, um die Zahlen aus dem Jahr 2003 zu verifizieren. Diese Zählergebnisse aus der letzten Vollerhebung lagen der bisherigen Untersuchung zugrunde.

Die Verkehrszählung ergab, dass eine Verkleinerung der ursprünglich unterstellten Kapazität grundsätzlich möglich ist. Einzelne Fahrten sind dann aber zu den Hauptunterrichtszeiten der Korntaler Schulen zwischen den benachbarten Haltepunkten Münchingen-Rührberg und Korntal-Gymnasium voll besetzt. Im Hinblick auf ein erzielbares Einsparpotential von rund 500.000 Euro pro Jahr sollte dies jedoch in Kauf genommen werden.

Neben den hohen Kosten ergaben sich bei der Durchbindung bis Feuerbach erhebliche betriebliche Schwierigkeiten. Nachdem sich die Strohgäubahn die Strecke zwischen Korntal und Feuerbach mit der S-Bahn teilt, kommt es schon heute zu erheblicher gegenseitiger Beeinflussung, die zu Lasten der Fahrplanstabilität der Strohgäubahn geht. Die Strohgäubahn muss häufig warten, um verspätete S-Bahnen passieren zu lassen. So kommt es bereits heute oft zu Verspätungen, die sich bei häufigeren Fahrten nach Feuerbach aufsummieren würden.

- c) Der Gutachter hat daraufhin eine Variante mit Endpunkt in Korntal untersucht, die so genannte **NE-Variante („Nebenbahn-Variante“)**. Das Betriebskonzept entsprach dabei den anderen untersuchten Varianten mit einem ganztägigen 30-Minuten-Takt an Werktagen und einem ganztägigen Stundentakt an Wochenenden.

Dabei stellte sich heraus, dass auch bei einem optimierten Betrieb zwischen Heimerdingen und Korntal deutliche Fahrgastzuwächse erzielt werden können. Dazu müssen die erforderlichen ortsfesten Investitionen durchgeführt und moderne Fahrzeuge des bereits heute teilweise auf der Strohgäubahn verkehrenden Typs „Regio-Shuttle“ (RS-1) eingesetzt werden. Dadurch und weil es nicht mehr zu Verzögerungen durch den „Mischverkehr“ mit der S-Bahn kommt, kann die Fahrzeit zwischen Heimerdingen und Korntal um fast zehn Minuten verkürzt werden. Zudem kann der Anschluss an die S-Bahnen in Korntal-Münchingen optimiert werden. So lassen sich täglich über 230 Fahrgäste hinzugewinnen. Nachteil dieser Variante ist, dass Fahrgäste, die nach Zuffenhausen und Feuerbach möchten, trotz kürzerer Fahrzeit nun einmal umsteigen müssen. Davon sind rund 110 Personen pro Tag betroffen. Der jährliche Zuschussbedarf ist bei dieser Variante mit 1,883 Millionen Euro deutlich geringer als bei allen anderen Varianten.

Alle untersuchten Varianten mit den reduzierten Transportkapazitäten sind in der Tabelle der Anlage 1 gegenübergestellt.

- d) Sollte das heutige Bedienungsangebot im Status Quo ohne Änderungen auf Dauer beibehalten werden, so müssten die Strecke bis Weissach saniert und in den nächsten Jahren die alten Fahrzeuge ohne Förderung ersetzt werden. Dies wird vom Gutachter in der **Prognosebezugssituation** beschrieben. Mit diesem (fiktiven) Fall werden die untersuchten Varianten verglichen. Für die Betriebsführungskosten hat der Gutachter sowohl die für ganz Deutschland geltenden standardisierten Werte angesetzt, als auch die für den Ballungsraum Stuttgart zu erwartenden **höheren Werte (oberer Wert)**. Letztere werden von uns betrachtet (siehe Anlage 1).
- e) **Ergebnis: Die NE-Variante zwischen Heimerdingen und Korntal wird unter Berücksichtigung verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte vom Gutachter und von der AG Strohgäubahn bevorzugt.**

Eine Weiterführung von Heimerdingen nach Weissach kommt aus Sicht der Verwaltung nur in Betracht, wenn die Mehrkosten von der Gemeinde Weissach und/oder dem Landkreis Böblingen getragen werden. Die Mehrkosten schätzt der Gutachter insgesamt auf rund 550.000 Euro/Jahr (Betriebskosten 400.000 Euro/Jahr, Investitionen 150.000 Euro/Jahr).

Gegenwärtig bestellt der Verband Region Stuttgart (VRS) für acht 8 Fahrtenpaare eine Verlängerung über Korntal hinaus bis Feuerbach zur Verstärkung der S-Bahn. Der VRS finanziert dies mit jährlich rund 440.000 Euro. Bei Umsetzung der von der AG-Strohgäubahn bevorzugten NE-Variante ist eine solche Verlängerung nicht mehr möglich. Zur Abwicklung des Personenverkehrs auf der Strecke sind diese Verstärkerfahrten heute aber auch nicht erforderlich.

- f) Der Untersuchungsbericht zur Machbarkeitsstudie „Anbindung an das Stadtbahnnetz Stuttgart“ ist noch nicht fertiggestellt. Die Umsetzung ist frühestens in 15 Jahren möglich, weshalb wir uns zunächst auf den optimierten Dieselbetrieb konzentriert haben.

Die Endfassung des Gutachtens zum optimierten Dieselbetrieb liegt uns noch nicht vor und wird sobald wie möglich nachgereicht.

3 Finanzierung

Bis 31. Dezember 2008 wird das Betriebskostendefizit der Strohgäubahn vom Landkreis Ludwigsburg und den Anliegerstädten und -gemeinden finanziert. Grundlage dafür sind der Infrastruktur- und der Verkehrsvertrag, wonach der Landkreis Ludwigsburg ein Drittel und die Anliegerstädten und -gemeinden zwei Drittel der Kosten tragen. Im einzelnen handelt es sich jährlich um folgende Beträge:

Infrastrukturvertrag (Betrieb der Infrastruktur):	725.000 €
<u>Verkehrsvertrag (Betrieb des Verkehrs):</u>	434.309 €
	1.159.309 €
Kostenanteil Landkreis Ludwigsburg	386.436 €
Kostenanteil Gemeinden	772.873 €

Dabei ist zu beachten, dass gegenwärtig keine ortsfesten Investitionen durchgeführt werden, und dass der Verkehr ausschließlich mit öffentlich geförderten Schienenfahrzeugen erfolgt. Ersatzfahrzeuge sind nicht mehr förderfähig.

Bei der von der AG Strohgäubahn bevorzugten NE-Variante wäre mit einem jährlichen Gesamtdefizit von rund 1,9 Mio. Euro zu rechnen.

Die Kommunen möchten die bisherigen Zahlungen von 772.873 Euro beibehalten. Der Landkreis würde in diesem Fall mit rund **1,1 bis 1,2 Mio. Euro** belastet werden.

Sofern der Landkreis seinen Finanzierungsanteil an den der Buskonzepte anpassen würde, wäre eine Aufteilung des kommunalen Kostenanteils von 50 Prozent Landkreis und 50 Prozent Anliegergemeinden denkbar. Bei der NE-Variante wären dann rund 180.000 Euro nicht gedeckt bzw. zusätzlich von den Anliegergemeinden zu finanzieren (Gesamtkosten rund 1,9 Mio. Euro; davon Landkreis 950.000 Euro, Kommunen rund 770.000 Euro, nicht gedeckt circa 180.000 Euro).

Über die Finanzierung muss in den kommenden Wochen zwischen Landkreis und Anliegerkommunen weiter verhandelt werden. Wir werden dem Ausschuss für Umwelt und Technik in der Sommersitzung über das Ergebnis berichten.

4 Weitere Fragen:

Sofern über die Zukunft der Strohgäubahn und die Finanzierung Klarheit herrscht, stellen sich weitere Fragen, über die wir Sie schon jetzt informieren möchten:

Rückzahlungsrisiko von Fördermitteln

Grundsätzlich gilt eine Förderbindung von 10 Jahren. Nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) geförderte Strecken müssen mindestens zehn Jahre betrieben werden. Der letzte Zuwendungsbescheid wurde im Jahr 2006 verschickt, d. h. die Fördermittel sind bis 2016 gebunden.

Sollte die Strecke zwischen Heimerdingen und Weissach stillgelegt werden, besteht ein anteiliges Rückzahlungsrisiko für die Fördermittel der ganzen Strecke. Nachdem in diesen Teil jedoch nahezu keine Mittel geflossen sind, ist offen inwieweit eine solche Pflicht besteht. Das Risiko trägt der Streckeneigentümer, also momentan die WEG.

Tankstelle/Werkstattgebäude:

Die Tankstelle in Weissach wurde im April 2007 vom TÜV stillgelegt, weil sie nicht mehr dem Stand der Technik entsprach. Seither wird die Strohgäubahn in Kornwestheim bei der Deutschen Bahn AG fremdbetankt. Die zusätzlichen jährlichen Kosten betragen 73.000 Euro.

Ziel ist es, einen neuen Standort für die Tankanlage zu finden. Sinnvollerweise sollte an gleicher Stelle ein Werkstattgebäude entstehen. Die Suche gestaltete sich sehr schwierig, da entweder bauplanungsrechtliche Gründe oder Platzmangel gegen die möglichen Standorte an der Strecke sprachen. Durch die NE-Variante, bei der weniger und kürzere Fahrzeuge benötigt werden, könnte voraussichtlich ein vorhandenes Grundstück in Korntal-Münchingen genutzt werden.

Derzeit ist angedacht, den Bau und Betrieb von Tankstelle und Werkstatt dem Betreiber als Aufgabe zu überlassen und dies über den Betriebskostenzuschuss auszugleichen. Der Gutachter hat dies in den Betriebsführungskosten der untersuchten Varianten berücksichtigt.

Organisationsform

Der derzeitige Arbeitskreis besteht aus Vertretern der Anliegerkommunen (Korntal-Münchingen, Schwieberdingen, Hemmingen, Ditzingen und Weissach) und des Landkreises. Viele Entscheidungen müssen zunächst in den Gremien aller Beteiligten abgestimmt werden. Das führt zu einem großen Koordinierungsaufwand, und es kommt trotz guter und effektiver Zusammenarbeit zu Verzögerungen.

Sofern die Strohgäubahn auch zukünftig vom Landkreis Ludwigsburg und den Anliegerkommunen finanziert wird, strebt der Arbeitskreis Strohgäubahn die Gründung eines Zweckverbandes an, wie wir es beispielsweise von unserem Nachbarkreis Böblingen bei der Schönbuchbahn kennen. Die Erfahrungen dort sind sehr gut.

In diesem Zusammenhang muss auch geprüft werden, ob eine Übernahme der Strecke durch die Öffentliche Hand sinnvoll ist.

Keine Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart

Bei der Strohgäubahn handelt es sich um keine regional bedeutsame Schienenstrecke, so dass keine Zuständigkeit des VRS als Aufgabenträger gegeben ist. Das wird auch durch das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 16.12.2005 zur Wieslauftalbahn bestätigt.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Entscheidungen zur Umsetzung eines optimierten Konzeptes für die Strohgäubahn auf Grundlage der Beratungsvorlage vorzubereiten.