

**Weiterentwicklung Strohgäubahn
 Kurzdarstellung der Ergebnisse und der gutachterlichen Stellungnahme
 28.01.2008**

- Ausgangspunkt der Untersuchung ist die **Prognosebezugssituation (2015)**. Dabei wird ein den **heutigen Bedienungsangeboten entsprechender Fahrplan** auf der R61 unterstellt. Dies beinhaltet eine Bedienung von Weissach mit insgesamt 5 Fahrten je Werktag und von Heimerdingen mit 13 Fahrten je Werktag.
- Eine Bedienung von Weissach im Prognosebezugsjahr 2015 ist ohne **erhebliche Investitionen** in die Streckeninfrastruktur und in neue Fahrzeuge nicht möglich. Da Investitionen in Höhe von 12 Mio. € alleine in die ortsfeste Infrastruktur für die bestehenden Bedienungsangebote unangemessen sind, handelt es sich bei der Prognosebezugssituation somit um einen **rein hypothetischen Vergleichsfall**, der keine Aussicht auf eine eigenständige Realisierung hätte.
- Angesichts des Investitionsbedarfs in die Infrastruktur und die Fahrzeuge ist ein Weiterbetrieb der Strohgäubahn mit einem dem heutigen Zustand entsprechenden Angebot zu den heutigen Kosten nicht mehr vorstellbar. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Anschaffung neuer Fahrzeuge in Baden-Württemberg in der Regel nicht mehr vom Land gefördert wird. Der jährliche Zuschussbedarf der Strohgäubahn würde in der Prognosebezugssituation gegenüber heute um ca. 1 Mio. € auf ca. 2,5 Mio. € ansteigen.
- Diesem Vergleichsfall werden insgesamt 5 Untersuchungsvarianten gegenübergestellt:
 - In der **Max-Variante** wird die Strohgäubahn von Feuerbach bis **Weissach** geführt. Hierbei sind, wie in der Prognosebezugssituation, Investitionen für den Erhalt der gesamten Strecke und der Bahnhofsanlagen erforderlich.
 - Bei der **Basisvariante** endet die Strohgäubahn von Feuerbach kommend in **Heimerdingen**. Investitionen in die Strecke zwischen Heimerdingen und Weissach sowie in den Bahnhof Weissach können unterbleiben.
 - In der **Min-Variante** endet die Strohgäubahn von Feuerbach kommend bereits in **Hemmingen**. Investitionen in die Strecke zwischen Hemmingen und Weissach sowie in die Bahnhöfe Heimerdingen und Weissach können unterbleiben.
 - In der **Mischvariante** verkehren die Züge ab Heimerdingen über 7 Stunden hinweg (vorrangig in der Hauptverkehrszeit) bis Feuerbach. Alle anderen Züge enden in Korntal. Die Investitionen in die Infrastruktur entsprechen denen der Basisvariante.
 - In der **NE-Variante** verkehrt die Strohgäubahn nur zwischen Heimerdingen und Korntal. Die Anschlüsse in Korntal auf die S-Bahn sind optimiert.
- Allen Untersuchungsvarianten ist gemeinsam, dass **alle Züge** grundsätzlich den ganzen Tag **im 30-Minuten-Takt** verkehren. Am Wochenende ist ein Stundentakt sowohl an Samstagen als auch an Sonntagen unterstellt
- **Einsparmöglichkeiten durch eine Linienverkürzung** im Stundentakt (wechselweise Bedienung von langen und kurzen Kursen) sind aus **betrieblichen Gründen nicht gegeben**.
- Die Ergebnisse der verkehrlichen und wirtschaftlichen Untersuchung sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Die ausgewiesenen Ergebnisse beziehen sich auf die Schiene. In geringem Ausmaß gibt es in den einzelnen Untersuchungsvarianten Kostenänderungen durch Busersatzverkehre für wegfallende Schienenstrecken.
- Das ausgewiesene **Betriebskostendefizit** beinhaltet den Saldo aus jährlichen Einnahmen aus Fahrgeldlösen und Ausgaben für den laufenden Betrieb. Im **Gesamtdefizit** sind zusätzlich die Kosten für die Vorhaltung der Infrastruktur berücksichtigt. Dabei ist eine Landesförderung bereits abgezogen.
- Die Kostenermittlung wurde in zwei Varianten vorgenommen: zum einem mit Kostensätzen der Standardisierten Bewertung, die einen bundesdurchschnittlichen Kostensatz darstellen, und zum anderen mit an Erfahrungswerte der NVBW angepassten Kostensätzen (oberer Wert).

	Prognosebezugs-situation		Max-Variante Weissach - Feuerbach		Basisvariante Heimerdingen - Feuerbach		Min-Variante Hemmingen - Feuerbach		Mischvariante Heimerdingen-Korntal/Feuerbach		NE_Variante Heimerdingen-Korntal	
	Standard	oberer Wert	Standard	oberer Wert	Standard	oberer Wert	Standard	oberer Wert	Standard	oberer Wert	Standard	oberer Wert
Fahrzeugtyp	Lint 27		Lint 27		Lint 27		Lint 27		Talent		RegioShuttle	
Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur in T€/Jahr	565	565	565	565	419	419	333	333	419	419	419	419
Betriebsführungskosten Schiene in T€/Jahr	2.985	3.129	4.223	4.545	3.685	3.907	3.487	3.624	3.609	3.806	2.470	2.636
Erlöse in T€/Jahr	1.047	1.047	1.242	1.242	1.207	1.207	1.201	1.201	1.196	1.196	1.172	1.172
Zuwachs Personenfahrten ÖV Werktag (Mo-Fr)			526	526	421	421	413	413	364	364	213	213
Betriebskostendefizit in T€/Jahr	1.938	2.082	2.982	3.303	2.477	2.700	2.287	2.423	2.413	2.610	1.298	1.464
Änderung des Betriebskostendefizits gegenüber Prognosebezugssituation in T€/Jahr			1.044	1.221	540	617	349	341	475	528	-640	-619
Gesamtdefizit in T€/Jahr	2.503	2.647	3.547	3.868	2.896	3.119	2.620	2.756	2.832	3.029	1.717	1.883
Defizitänderung gegenüber Prognosebezugssituation in T€/Jahr			1.044	1.221	394	471	117	109	329	382	-786	-765

- Bei **regelmäßiger Durchbindung** bis Feuerbach ergeben sich durch die verbesserten Bedienungsangebote **Fahrgastmehrungen** für den ÖV zwischen **400 und 500 Personenfahrten** je Werktag.
- Bei Durchbindung bis Feuerbach lediglich in der Hauptverkehrszeit (**Mischvariante**) beträgt die Fahrgastmehrung immer noch ca. **350 Personenfahrten je Werktag**. Aber auch wenn alle Züge in Korntal enden (**NE-Variante**), lassen sich Fahrgastmehrungen in Höhe von **200 Personenfahrten je Werktag** erzielen.
- Diese Fahrgastmehrungen trotz Wegfall einer Direktverbindung bis Feuerbach lassen sich durch einen **deutlich optimierten Betrieb** auf der Strohgäubahn erzielen. Aus betrieblichen Gründen können die in Korntal endenden Züge der Strohgäubahn deutlich schneller fahren als die Durchgebundenen. Außerdem müssen die Züge der Strohgäubahn zwischen Korntal und Feuerbach wegen betrieblicher Zwangspunkte „trödeln“, so dass die S-Bahn gegenüber der Strohgäubahn deutlich schneller ist. Wegen der optimierten Umstiegszeiten in Korntal erleiden die Fahrgäste nach Neuwirtshaus, Zuffenhausen, Feuerbach und zu anderen Zielen in Stuttgart **nur geringfügige Fahrzeitverlängerungen**, wenn sie in Korntal zum Umstieg auf die S-Bahn gezwungen werden.
- **Betrieblich** ist die **Durchbindung der Strohgäubahn** bis Feuerbach mit **Schwierigkeiten** verbunden, da es aufgrund betrieblicher Zwangspunkte im Mischverkehr mit der S-Bahn zu einer erheblichen **gegenseitigen Beeinflussung** mit der Strohgäubahn kommt. Außerdem schränken die Bahnsteighöhen in Zuffenhausen die Möglichkeiten zur Wahl eines adäquaten Fahrzeugtyps für die Strohgäubahn deutlich ein.
- Der jährliche Zuschussbedarf der Strohgäubahn ist bei der **NE-Variante** mit Abstand am **niedrigsten**. Er liegt um 800 T€ unter dem Zuschussbedarf in der Prognosebezugssituation und bewegt sich damit in einer Größenordnung, die heute von den Aufgabenträgern aufzubringen ist.
- Die **Mischvariante** besitzt gegenüber der Basisvariante **kaum Kostenvorteile**, was hauptsächlich auf den hierfür erforderlichen Fahrzeugtyp (Talent) zurückzuführen ist, der im Hinblick auf die Nachfragepotentiale auf der Strohgäubahn überdimensioniert ist.
- Der gegenüber der Basisvariante **erhebliche zusätzliche Zuschussbedarf** der Strohgäubahn in der **Max-Variante** steht in keinem angemessenen Verhältnis zu den zusätzlich erzielten Fahrgastmehrungen.
- Mit der **Basis- oder der Min-Variante** lassen sich zwar Fahrgastmehrungen in einer Größenordnung von 400 Personenfahrten je Werktag erzielen, allerdings steigt der **jährliche Zuschussbedarf** gegenüber der Prognosebezugssituation noch einmal deutlich an und beläuft sich damit etwa auf das **Doppelte des heutigen Zuschussbedarfs**.

Beurteilung und gutachterliche Empfehlung:

Aus gutachterlicher Sicht erweist sich ein optimierter Dieseldieselbetrieb zwischen Heimerdingen und Korntal unter Berücksichtigung verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte als Vorzugslösung.