



Vorlage TA_17/2008
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 23.06.2008

mit 3 Anlagen

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Strohgäubahn - Ergebnisse der Untersuchungen und zukünftige Finanzierung - Vorberatung -

1. Gutachten „Optimierter Dieselbetrieb der Strohgäubahn“

Am 03.03.2008 haben wir den Ausschuss für Umwelt und Technik über die Ergebnisse der Untersuchung eines optimierten Dieselbetriebs der Strohgäubahn informiert. Die dabei zugesagte Endfassung des Gutachtens mit der vom Gutachter empfohlenen **NE-Variante** („**Nebenbahn-Variante**“) zwischen Heimerdingen und Korntal mit einem Gesamtdefizit von **1,9 Millionen Euro** liegt dieser Vorlage als Anlage 1 bei.

Die parallel untersuchten Varianten von verschiedenen Endpunkte im Strohgäu bis Feuerbach führen zu einem jährlichen Gesamtdefizit zwischen 3,2 und 4,5 Millionen Euro. Der erhebliche Kostenunterschied zwischen der NE-Variante und der bis Feuerbach reichenden Basisvariante begründet sich im Wesentlichen an dem dann notwendigen, wesentlich teuren Wagenmaterial, den höheren Betriebskosten und den zusätzlich anfallenden Trassen- und Stationsbenutzungsgebühren auf dem Streckenabschnitt der S-Bahn.

Daneben ergaben sich bei der Durchbindung bis Feuerbach erhebliche betriebliche Schwierigkeiten. Die Strohgäubahn muss die S-Bahn-Gleise kreuzen und auch im Gegenverkehr befahren. Das führt bereits heute bei den wenigen Fahrten nach Feuerbach bei Verspätungen der S-Bahn oder der auf der Strecke verkehrenden Güterzüge zu erheblichen Verzögerungen auf der Strohgäubahn. Die Fahrplanstabilität ist deshalb oft nicht gewährleistet. Das würde sich durch den künftigen S-Bahnhof „Mittnachtstraße“ im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 und der dadurch bedingten Fahrzeitverschiebung der S-Bahn noch verstärken.

Die **NE-Variante** zwischen Heimerdingen und Korntal erwies sich als die betrieblich und wirtschaftlich optimale Alternative, mit der deutliche Fahrgastzuwächse erzielt werden können. Durch weitere Optimierungsmaßnahmen, wie den Bau von P+R-Parkplätzen an den Bahnhöfen der Strohgäubahn, könnten weitere Fahrgäste gewonnen werden. Die Gemeinden haben zugesagt, mögliche Standorte zu prüfen.

Für die Umsetzung der NE-Variante müssen Investitionen durchgeführt und moderne Fahrzeuge des Typs „Regio-Shuttle“ eingesetzt werden. Durch die schnellen Fahrzeuge und weil die Verzögerungen durch den Mischverkehr mit der S-Bahn wegfallen, kann die Fahrzeit zwischen Heimerdingen und Korntal bei der NE-Variante um fast zehn Minuten verkürzt werden. Zudem kann der Anschluss an die S-Bahn in Korntal-Münchingen optimiert werden. Für diese Variante spricht auch, dass der jährliche Zuschussbedarf mit 1,934 Millionen Euro deutlich geringer ist als bei allen anderen untersuchten Varianten.

Gegenwärtig finanziert der Verband Region Stuttgart (VRS) mit jährlich rund 440.000 Euro die Verlängerung von acht Fahrtenpaaren bis Feuerbach zur Verstärkung der S-Bahn. Bei Umsetzung der NE-Variante ist eine solche Verlängerung nicht mehr möglich. Laut Gutachter entlastet die Strohgäubahn die S 6 jedoch bei weitem nicht in dem Umfang, dass sie als qualifizierte Verstärkerfahrt betrachtet werden könnte.

Die NE-Variante wird daher unter Berücksichtigung verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte vom Gutachter empfohlen. Sie stellt keine „Sparvariante“, sondern das aus verkehrspolitischen und betriebswirtschaftlichen Gründen optimale Konzept dar.

Aus der Untersuchung ergaben sich für den Ausschuss für Umwelt und Technik zusätzliche Fragen zu den Einsparmöglichkeiten durch die Kappung von Buslinien oder einen generellen Ersatz der Strohgäubahn durch Buslinien. Fragen wurden auch zu den Auswirkungen einer wegfallenden Umsteige Verbindung von der Strohgäubahn über Zuffenhausen nach Ludwigsburg sowie zu den Kosten eines zusätzlichen Schülerzugs gestellt. Außerdem wurde eine Einschätzung der Chancen für eine Einbindung der Strohgäubahn in das Stadtbahnnetz Stuttgart gewünscht. Die Antworten des Gutachters zu diesen Fragen haben wir den Mitgliedern des AUT am 21.04.2008 zugesandt.

Noch offen blieben die Fragen nach der Haltung der Anliegergemeinden und nach der Höhe einer eventuellen Beteiligung des Landes bei der Beschaffung des Wagenmaterials. Sie werden nachfolgend in Ziffer 3 „Finanzierung der NE-Variante“ behandelt.

Ohne weiteres möglich wäre eine Weiterführung der NE-Variante bis Weissach. Dies würde rund 500.000 Euro jährlich mehr kosten. Die Gemeinde Weissach ist an einer Weiterführung grundsätzlich interessiert, möchte jedoch vor einer Entscheidung Klarheit über die Zukunft der Strecke bis Heimerdingen. Wir haben der Gemeinde Weissach signalisiert, dass die aus der Weiterführung resultierenden Mehrkosten ganz maßgeblich von der Gemeinde und / oder dem Landkreis Böblingen getragen werden müssten.

Auf Grundlage der gutachterlichen Empfehlung, die NE-Variante zwischen Heimerdingen und Korntal zu realisieren, beauftragte der Ausschuss für Umwelt und Technik die Verwaltung, die Entscheidungen zur Umsetzung eines optimierten Konzepts für die Strohgäubahn vorzubereiten.

2. Untersuchungsergebnis der Machbarkeitsstudie „Anbindung der Strohgäubahn an das Stadtbahnnetz Stuttgart“

Im zweiten Teil der beauftragten Untersuchung hat der Gutachter eine Anbindung der Strohgäubahn an die Stadtbahn Stuttgart über die Haltestellen „Weilimdorf Löwen-Markt“ und „Feuerbach Pfostenwäldle“ untersucht.

Nachdem sich die Verknüpfung in „Weilimdorf Löwen-Markt“ als technisch nicht realisierbar erwies, wurde sie in der Untersuchung nicht weiter verfolgt. Bei der Option „Feuerbach Pfostenwäldle“ wurden zwei Varianten ausgearbeitet.

Im Untersuchungsbericht (Anlage 2) stellt der Gutachter fest, dass eine Einbindung der Stroh-
gäubahn in das Stuttgarter Stadtbahnnetz über eine Tunnelverbindung zwischen Korntal Bahn-
hof und der Stadtbahnstation Feuerbach Pfostenwäldle technisch grundsätzlich machbar wäre.
Die Investitionen in die Infrastruktur für eine derartige Lösung würden sich einschließlich der
Elektrifizierung auf rund 130 Millionen Euro belaufen.

Die Gesamtkosten für eine Einbindung der Strohgäubahn in das Stadtbahnnetz Stuttgart lägen
ohne Berücksichtigung der Einnahmen bei rund sieben Millionen Euro jährlich und damit mehr
als vier Millionen Euro über den Kosten der NE-Variante. Sie dürften nur zu einem geringen
Teil durch höhere Fahrgeldeinnahmen abgedeckt werden. Nach Ansicht des Gutachters wären
unter den derzeitigen Rahmenbedingungen die Voraussetzungen für eine Förderwürdigkeit nach
dem GVFG mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht gegeben. Rückschlüsse für die Entscheidung
über einen optimierten Dieselbetrieb können aus dem Ergebnis nicht gezogen werden.

3. Finanzierung der NE-Variante des optimierten Dieselbetriebs

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und damit der Betrieb der Strohgäubahn ist nach
dem ÖPNV-Gesetz eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge in eigener Verantwortung des
Landkreises. Den Umfang der Aufgabenerfüllung legt der Landkreis anhand der verkehrlichen
Notwendigkeit und dem finanziell Machbaren fest. Nachdem die Städte und Gemeinden Ditzin-
gen, Hemmingen, Korntal-Münchingen, Schwieberdingen und Weissach unmittelbar von einer
effizienten Strohgäubahn profitieren, ist es in ihrem besonderen Interesse, den Landkreis Lud-
wigsburg bei der Aufgabenerfüllung zu unterstützen.

Daher wird gegenwärtig das Betriebskostendefizit der Strohgäubahn von 1,16 Millionen Euro
gemeinsam vom Landkreis Ludwigsburg und den Anliegerstädten und -gemeinden finanziert.
Grundlage dafür sind der bis Ende 2008 gültige Infrastruktur- und der Verkehrsvertrag, wonach
der Landkreis Ludwigsburg ein Drittel und die Anliegerstädte und -gemeinden zwei Drittel der
Kosten tragen. Der aktuelle Kostenanteil des Landkreises beträgt 386.000 Euro, der der Ge-
meinden 773.000 Euro. Dabei ist zu beachten, dass gegenwärtig keine Investitionen durchge-
führt werden und der Verkehr ausschließlich mit öffentlich geförderten Schienenfahrzeugen er-
folgt.

Für die Umsetzung der empfohlenen NE-Variante mit einem jährlichen Gesamtdefizit von rund
1,9 Millionen Euro fordern die Städte und Gemeinden eine deutlich höhere finanzielle Beteili-
gung des Landkreises. Sie sind nicht bereit, weiterhin zwei Drittel der Kosten zu tragen. Die zu-
künftigen Beträge müssten deutlich unter der Summe liegen, die die Anliegerkommunen heute
zahlen.

Beschlüsse dazu haben die Gemeinderäte von Ditzingen und Korntal-Münchingen gefasst.

Die Stadt **Ditzingen** setzt sich für einen Weiterbetrieb auf der Grundlage der NE-Variante zwi-
schen Heimerdingen und Korntal ein. Sollte eine von ihr favorisierte Finanzierung über die
Kreisumlage politisch nicht durchsetzbar sein, wird eine Zweckverbandslösung mit dem Land-

kreis angestrebt. Dabei müsse jedoch eine deutlich niedrigere finanzielle Belastung der Kommunen erreicht werden als dies heute der Fall ist.

Die Stadt **Korntal-Münchingen** favorisiert eine Durchbindung bis Feuerbach. Sollte die von der Stadt angestrebte Übernahme der Strohgäubahn durch den Verband Region Stuttgart nicht möglich sein, wird vom Landkreis eine Beteiligung an den Investitions- und Betriebskosten von mindestens 75 Prozent erwartet.

Die Gemeinden Hemmingen und Schwieberdingen haben noch keine formalen Beschlüsse gefasst.

Das vom Gutachter ermittelte Gesamtdefizit der NE-Variante setzt sich folgendermaßen zusammen:

jährlicher Kapitaldienst für ortsfeste Infrastruktur:	470.000 €
jährlicher Kapitaldienst für Fahrzeuge:	911.000 €
Kapitaldienst für Investitionen	1.381.000 €
Betriebskosten ohne Fahrzeuge:	1.725.000 €
<u>Abzüglich prognostizierte Erlöse:</u>	<u>1.172.000 €</u>
Betriebskostendefizit	553.000 €
 Gesamtdefizit der NE-Variante	 1.934.000 €

Nach verschiedenen Abstimmungsgesprächen mit den Städten und Gemeinden haben wir ein Finanzierungsmodell entworfen und sind davon ausgegangen, dass das Land die erforderlichen Fahrzeuge fördert. Das hatte Ministerpräsident Oettinger Landrat Dr. Haas in einem Gespräch Anfang März signalisiert. Eine offizielle Stellungnahme liegt jedoch leider noch nicht vor.

Das Finanzierungsmodell sieht vor, dass sich der Landkreis zu 50 Prozent am Gesamtdefizit beteiligt. Auf Landkreis und Gemeinden entfielen dann – ohne Berücksichtigung der Landesförderung – jeweils rund 967.000 Euro jährlich.

4. Zeithorizont zur Umsetzung der NE-Variante

Der aktuelle Vertrag mit der WEG über die Verkehrsleistung und die Unterhaltung der Infrastruktur ist bis 31. Dezember 2008 befristet. In dieser Zeit ist es nicht möglich, neue Fahrzeuge zu beschaffen und die Strecke für die NE-Variante zu sanieren. Wir wollen daher die WEG auffordern, uns ein Angebot über einen Interimsvertrag für die Verkehrsleistung und die Unterhaltung der Infrastruktur vorzulegen und dieses zu verhandeln. Ein realistischer Wert für die Laufzeit des Interimsvertrags sind zwei Jahre. Sofern die Voraussetzungen für die NE-Variante vorliegen, kann sie auch schon früher umgesetzt werden.

5. Keine Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart

Der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart hat am 30.04.2008 die Verbandsverwaltung beauftragt, mit dem Landkreis Ludwigsburg Gespräche zur Übernahme der Strohgäubahn aufzunehmen.

Bei der Strohgäubahn handelt es sich um keine regional bedeutsame Schienenstrecke, so dass eine Zuständigkeit des VRS als Aufgabenträger nicht gegeben ist. Außerdem ist diese Intervention auch aus mehreren Gründen nicht hilfreich: Sowohl bei den Anliegerstädten und -gemeinden als auch beim Betreiber WEG entsteht jetzt der Eindruck eines Wettbewerbs nach dem Motto: „Wer bietet mehr?“. Das ist umso weniger nachvollziehbar, als der VRS über keine eigenen Finanzierungsquellen verfügt, sondern die Kosten nur über die Verkehrsumlage den Landkreisen „sozialisiert“ in Rechnung stellen würde.

Unabhängig von der fehlenden Zuständigkeit des VRS können weder der Landkreis Ludwigsburg noch die Anliegergemeinden Interesse an einer Übernahme der Strecke durch den Verband haben, da dann die Gestaltungsspielräume für einen wirtschaftlichen Betrieb der Bahn durch die unmittelbar Betroffenen verloren ginge.

Einer freiwillige Übernahme der Strohgäubahn ohne Beachtung der gesetzlichen Regelungen steht auch entgegen, dass die anderen Landkreise im Verband sowie die Landeshauptstadt Stuttgart nicht zustimmen würden, weil sie die Bahn mitfinanzieren müssten. Außerdem hätte die freiwillige Übernahme einer Nebenbahn zur Folge, dass auch andere Kreise, wie Böblingen und der Rems-Murr-Kreis, ihre Nebenbahnen an den Verband abgeben würden. Der Landkreis Esslingen und die Landeshauptstadt Stuttgart, die beide keinen Nebenbahn haben, müssten dann über die Verbandsumlage erhebliche Defizite der Nebenbahnen anderer Landkreis tragen, ohne selbst davon zu profitieren. Oberbürgermeister Dr. Schuster und die Landräte der Landkreise Böblingen, Esslingen und des Rems-Murr-Kreises haben deshalb am 13.03.2008 schriftlich erklärt, dass es undenkbar sei, dass sie eine freiwillige Übernahme der Aufgabenträgerschaft für regional nicht bedeutsame Verkehre durch den VRS hinnehmen würden (Anlage 3).

Zuständige Rechtsaufsichtsbehörde für den VRS ist das Regierungspräsidium Stuttgart. Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart und die Landräte der Verbundlandkreise haben deshalb den Regierungspräsidenten um Überprüfung des VRS-Beschlusses gebeten.

Sollte der VRS wie bisher Fahrten nach Feuerbach bestellen wollen, wäre aus unserer Sicht dagegen grundsätzlich nichts einzuwenden. Allerdings müssten wir für diesen Fall davon ausgehen, dass Mehrkosten von 1,3 Millionen Euro pro Jahr entstehen würden. Die Fahrgäste müssten außerdem auf die ansonsten mögliche Fahrzeitverkürzung von 10 Minuten verzichten, sowie eventuell zusätzliche Verspätungen in Kauf nehmen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik empfiehlt dem Kreistag den folgenden Beschlussvorschlag:

1. Der Landkreis beteiligt sich am Gesamtdefizit der NE-Variante von Korntal nach Heimerdingen mit 50 Prozent unter der Voraussetzung, dass die Anliegerkommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen den ergänzenden Anteil übernehmen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Zeit ab Januar 2009 in Abstimmung mit den Gemeinden einen Interimsvertrag mit der WEG vorzubereiten.