



Vorlage KT_16/2008
zur öffentlichen Sitzung des
Kreistags
am 18.07.2008

mit 3 Anlagen

An die
Mitglieder
des Kreistags

Strohgäubahn - Ergebnisse der Untersuchungen und zukünftige Finanzierung

1. Gutachten „Optimierter Dieselbetrieb der Strohgäubahn“

Am 23.06.2008 hat der Ausschuss für Umwelt und Technik über die Ergebnisse der Untersuchung eines optimierten Dieselbetriebs und über die zukünftige Finanzierung der Strohgäubahn beraten. Die 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 Endpunkten 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 mit dem dann notwendigen, wesentlich teureren 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.

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.

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.

In Ergänzung zum Untersuchungsbericht beantwortete der Gutachter in Anlage 3 weitere Fragen unter anderem zu den Auswirkungen einer Kappung von Buslinien, zum generellen Ersatz der Strohgäubahn durch Buslinien, zur Umsteigeverbindung von der Strohgäubahn über Zuffenhausen nach Ludwigsburg sowie zu den Kosten eines zusätzlichen Schülerzugs.

Möglich wäre auch 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 Strohgäubahn in das Stuttgarter Stadtbahnnetz über eine Tunnelverbindung zwischen Korntal Bahnhof 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 Dieselpetrieb können aus dem Ergebnis nicht gezogen werden.

3. Finanzierung der NE-Variante des optimierten Dieselbetriebs

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und damit der Betrieb der Strohäubahn 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 Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen, Schwieberdingen und Weissach unmittelbar von einer effizienten Strohäubahn profitieren, ist es in ihrem besonderen Interesse, den Landkreis Ludwigsburg bei der Aufgabenerfüllung zu unterstützen.

Daher wird gegenwärtig das Betriebskostendefizit der Strohäubahn 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 Gemeinden 773.000 Euro. Dabei ist zu beachten, dass gegenwärtig keine Investitionen durchgeführt werden und der Verkehr ausschließlich mit öffentlich geförderten Schienenfahrzeugen erfolgt.

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 Beteiligung des Landkreises. Sie sind nicht bereit, weiterhin zwei Drittel der Kosten zu tragen. Die zukünftigen Beträge müssten deutlich unter der Summe liegen, die die Anliegerkommunen heute zahlen.

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

Die Stadt **Ditzingen** setzt sich für einen Weiterbetrieb auf der Grundlage der NE-Variante zwischen Heimerdingen und Korntal ein. Sollte eine von ihr favorisierte Finanzierung über die Kreisumlage politisch nicht durchsetzbar sein, wird eine Zweckverbandslösung mit dem Landkreis 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 Strohäubahn durch den Verband Region Stuttgart nicht möglich sein, wird vom Landkreis eine Beteiligung an den Investitions- und Betriebskosten von mindestens 75 Prozent erwartet.

Die Gemeinde **Hemmingen** fordert, dass der Landkreis die Investitionen alleine trägt. Die Beteiligung der Anliegerkommunen dürfe grundsätzlich nicht über 50% des jährlichen Betriebskostendefizits der NE-Variante liegen.

Die Gemeinde Schwieberdingen hat noch keinen formalen Beschluss gefasst.

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

jährlicher Kapitaldienst für ortsfeste Infrastruktur:	470.000 €
<u>jährlicher Kapitaldienst für Fahrzeuge:</u>	<u>911.000 €</u>
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. Wir gehen dabei davon aus, dass das Land die erforderlichen Fahrzeuge fördert. Das hatte Ministerpräsident Oettinger Landrat Dr. Haas in einem Gespräch Anfang März signalisiert. Eine offizielle Stellungnahme liegt leider noch immer nicht vor.

Das Finanzierungsmodell sieht vor, dass sich der Landkreis zu 50 Prozent am Gesamtdefizit beteiligt. Welche Kosten auf Landkreis und Gemeinden entfallen, kann erst nach der Entscheidung des Landes über die Höhe der Förderung gesagt werden.

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 entstand inzwischen 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 keine 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 erklärt, dass es undenkbar sei, dass sie eine freiwillige Übernahme der Aufgabenträgerschaft für regional nicht bedeutsame Verkehre durch den VRS hinnehmen würden.

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.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik unterbreitet dem Kreistag den nachfolgenden

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.