



Vorlage TA_35/2008
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 06.10.2008

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Strohgäubahn; Ergebnis des Gesprächs mit dem Ministerpräsidenten und weiteres Vorgehen

Mit den vorbereitenden Arbeiten zur Umsetzung des optimierten Dieselbetriebs auf der Strohgäubahn (Vorlage TA_17/2008) liegen wir im Zeitplan. Mit dieser Vorlage möchten wir die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt und Technik über das Ergebnis des Gesprächs bei Herrn Ministerpräsidenten Oettinger sowie über den Stand der Arbeiten informieren und die für die nächsten Schritte notwendigen Entscheidungen zur Beratung vorlegen.

1. Ergebnis des Gesprächs mit Herrn Ministerpräsidenten Oettinger

Am 23.09.2008 hat Herr Ministerpräsident Oettinger in einem Gespräch mit Herrn Landrat Dr. Haas, den Bürgermeistern der Anliegerstädte und -gemeinden sowie dem Vorsitzenden des Verbands Region Stuttgart, Herrn Bopp, dem Regionaldirektor Herrn Dr. Steinacher und Kreis- und Regionalräten aus den betroffenen Kommunen mitgeteilt, dass das Land 30 + x Prozent der Fahrzeugkosten übernehmen wird. Allerdings ist der Zeitpunkt des Förderbeginns noch nicht abschließend geklärt.

Ebenso hat der Ministerpräsident eine Förderung der weiteren Investitionen an der Strecke sowie der Bahnhöfe und ihrer Infrastruktur in Aussicht gestellt.

Der Ministerpräsident hat auch eindeutig Position zu den Zuständigkeiten bezogen. Dabei sieht er die Aufgabenträgerschaft für die Strecke Heimerdingen - Korntal beim Landkreis und den Kommunen, für den Abschnitt zwischen Korntal und Stuttgart-Feuerbach bei der Region. Über die Verlängerung der Strecke von Heimerdingen nach Weissach hätten die Gemeinde und der Landkreis Böblingen zu entscheiden.

Der Ministerpräsident hat damit die Weichen für die Zukunft der Strohgäubahn gestellt. Nach seiner Ansicht ist dieses Gesamtpaket der Beitrag des Landes, der es den Aufgabenträgern ermöglichen soll, die künftigen Betriebskosten der Strohgäubahn darzustellen.

Zur Klärung der Detailfragen zu verschiedenen Themen, u. a. hinsichtlich des genauen Umfangs der Fördermittel nach GVFG und LEFG, der Förderzeitpunkte sowie der Abschnitte bis Feuerbach und bis Weissach wurde auf Vorschlag des Ministerpräsidenten eine Arbeitsgruppe von Vertretern des Landkreises Ludwigsburg, der Anliegerkommunen, der Region, der WEG sowie des Landes eingerichtet. Die Arbeitsgruppe tritt nach den Herbstferien zusammen. Parallel hierzu werden die Arbeitsgespräche zwischen den Landkreisen und den Anliegerkommunen fortgesetzt.

2. Derzeitiger Sachstand

Die mit der WEG geschlossenen Interimsverträge zum Betrieb des Verkehrs und der Infrastruktur laufen am 31.12.2008 aus. Auch die Mittel aus dem Investitionsvertrag 2004 – 2006 in Höhe von 2,9 Mio. Euro sind zwischenzeitlich ausgeschöpft.

Konkret müssen heute die Entscheidungen zu folgenden Fragen vorbereitet werden:

- Zustimmung zu den vorbereitenden Arbeiten zur Gründung eines Zweckverbandes
- Zustimmung zu den vorbereitenden Maßnahmen zur Übernahme der Strecke in die kommunale Trägerschaft

Des Weiteren muss über die Themen „Abschluss eines Interimsvertrags“ und „Umsetzung des Maßnahmenplans“ gesprochen werden.

3. Maßnahmenplan (Anlage 1)

a) Bisherige Sanierungsschritte

In der Vergangenheit wurden an der Strohgäubahn nur solche Investitionen getätigt, die unabhängig von der zukünftigen Betriebsform waren. Dadurch sollte eine frühzeitige Festlegung zum Beispiel auf eine Stadtbahn- oder Nebenbahnlösung vermieden werden. Der Landkreis hatte sich an diesen Investitionen mit einem Drittel beteiligt und zusätzlich in den Jahren 2004 bis 2006 eine Anschubfinanzierung in Höhe von 1,0 Mio. Euro geleistet. Der Anteil des Kreises belief sich damit auf 1,97 Mio. Euro, der gesamte kommunale Anteil betrug rund 3,0 Mio. Euro.

Nachdem nun feststeht, dass die Strohgäubahn als optimierter Dieselbetrieb weiterbetrieben werden soll, können die weiteren Maßnahmen angegangen werden. Der Gleiskörper inklusive des Unterbaus ist noch nicht vollständig saniert. Auch an den Bahnhöfen und Bahnsteigen sowie an der Signalisierung haben bisher noch keine Arbeiten stattgefunden. Zur Umsetzung der NE-Variante müssen diese Arbeiten abgeschlossen sein. Neben den baulichen Maßnahmen sind auch Fahrzeugbestellungen erforderlich.

b) Zeitplan

Grundlage für die Baumaßnahmen ist das Gutachten über den optimierten Dieselbetrieb der Firma Intraplan. Auf Basis dieses Gutachtens und ihrer Streckenkenntnis hat die WEG einen Maßnahmenplan für die abschließende Sanierung der Strecke (inkl. Bahnhöfe, Bahnsteige, Signalisierung sowie Tankstelle und Werkstatt) ausgearbeitet. Als Anlage 1 haben wir eine geraffte Version des sehr detaillierten Maßnahmenplans beigefügt.

Nach diesem Plan unterteilen sich die erforderlichen Maßnahmen zeitlich in zwei Bauphasen:

- Im Jahr 2009 sollen die Maßnahmen durchgeführt werden, die dringlich sind und die keinen (neuen) planerischen Aufwand erfordern. Es handelt sich hierbei vorwiegend um Streckensanierungsmaßnahmen zwischen Hemmingen und Heimerdingen.
- Im Anschluss an diese erste Bauphase sollen die bis dahin erreichten Verbesserungen für die Fahrgäste durch einen erweiterten Fahrplan deutlich gemacht werden. Geplant ist eine Ausweitung des Fahrplans an den Wochenenden und in den Abendstunden. In der zweiten Phase, die in den Jahren 2010 und 2011 realisiert werden soll, werden die Arbeiten in Angriff genommen, die planerischen Vorlauf benötigen. Es handelt sich hierbei um Bauarbeiten an den Bahnhöfen bzw. –steigen, die Anpassung der Signalisierung sowie den Bau der Werkstatt und Tankstelle.

Die Umsetzung der Gesamtmaßnahme wird rund 3 Jahre in Anspruch nehmen, weil für verschiedene Arbeiten, die über die reine Sanierung vorhandener Bahnanlagen hinausgehen, Planfeststellungsverfahren erforderlich sind. Voraussetzung für eine Umsetzung des Maßnahmenplans ist die Zustimmung der kommunalen Gremien, so dass zeitnah Förderanträge und Mittelanmeldungen beim Land erfolgen können.

c) **Kostenschätzung**

Der Gutachter ist bei der Umsetzung der NE-Variante von einer jährlichen Belastung in Höhe von 1,9 Mio. Euro ausgegangen. Der Betrag setzt sich zusammen aus dem jährlichen Betriebskostendefizit, dem Unterhaltungsaufwand für die Strecke und die Bahnanlagen sowie den kapitalisierten Investitionskosten für Fahrzeuge und Strecke. Der Betrag wurde – wie bei einer gutachterlichen Betrachtung üblich – auf Grundlage standardisierter Werte ermittelt. Er diene vorrangig der Ermittlung der Vorzugsvariante und ist nicht unmittelbar als Basis für die Berechnung des tatsächlichen betriebswirtschaftlichen Defizits geeignet.

Das Betriebskostendefizit wurde vom Gutachter mit Preisstand 2006 auf jährlich rund 560.000 Euro geschätzt. Das tatsächlich zu erwartende Betriebskostendefizit ab dem Jahr 2011 (Zeitpunkt der Umsetzung der NE-Variante) wird sich schon allein auf Grund der derzeitigen Kostensteigerungen deutlich erhöhen. Ganz wesentlich wird es aber vom konkreten Angebot für den Betrieb zum Umsetzungszeitpunkt und den dann zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen abhängen. Auch die Höhe der Kosten für die Fahrzeuge steht erst nach Einholung der Angebote der Hersteller fest.

Die voraussichtlichen Investitionskosten liegen jetzt nach der Vorlage des konkreten Maßnahmenplans durch die WEG vor. Nach Prüfung und Abstimmung des Maßnahmenplans mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) kommen wir zu folgendem Ergebnis:

Dem vom Gutachter ermittelten jährlichen Gesamtdefizit von rund 1,9 Mio. Euro für die NE-Variante liegen Gesamtkosten für ortsfeste Investitionen (ohne Werkstatt) von rund 12,3 Mio. Euro zu Grunde. Der von der WEG vorgelegte Maßnahmenplan geht von deutlich höheren Kosten aus. Hintergrund ist, dass der Gutachter standardisierte Werte auf Grundlage der Daten des Jahres 2006 zu Grunde gelegt hat, die WEG nun aber mit den tagesaktuellen Preisen zuzüglich der zu erwartenden Preissteigerung kalkuliert hat.

Die Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur betragen nach dem Maßnahmenplan der WEG rund 17,8 Mio. Euro.

Die NVBW bewertet den Maßnahmenplan und die Kostenschätzungen als plausibel. Teilweise günstigere Baupreise aus den Vorjahren seien nicht wiederholbar. **Nachdem alle Leistungen ausgeschrieben und anschließend spitz abgerechnet werden, ist unabhängig von der Kostenschätzung sichergestellt, dass keine überhöhten Preise bezahlt werden.** Auch werden alle Abrechnungen von der NVBW geprüft.

Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass die von der WEG geschätzten Kosten eher den oberen Kostenrahmen abbilden.

Investitionskosten in die Infrastruktur nach Schätzung der WEG:

Sanierung der Strecke, Bahnhöfe/-steige, Bau Tankstelle:	17,75 Mio. Euro
Bau einer Werkstatt in Korntal	2,30 Mio. Euro
Kosten für Übernahme der Strecke	0,50 Mio. Euro
Summe	20,55 Mio. Euro

Bei diesen Zahlen handelt es sich um Bruttobeträge, d. h. die gesetzlichen Fördermittel des Landes sind nicht berücksichtigt. Nach den aktuellen Förderrichtlinien beträgt der Fördersatz nach LEFG und GVFG maximal 75 Prozent. Nachdem verschiedene Kostenblöcke, wie z. B. Planungskosten, nicht förderfähig sind, kann man für die Abschätzung des kommunalen Anteils davon ausgehen, dass rund 60 Prozent der Gesamtinvestitionen durch GVFG-Mittel und LEFG-Mittel finanziert werden. Damit läge der kommunale Anteil bei rund 40 Prozent der Gesamtinvestitionskosten.

Nachdem das Land noch keine Förderzeitpunkte genannt hat und auch die jährliche Förderhöhe noch nicht feststeht, wird es voraussichtlich nötig werden, die Fördermittel vorzufinanzieren.

d) Kosten der kommunalen Finanzierungsträger

Fahrzeuge:

Die Kosten für die sieben benötigten Fahrzeuge belaufen sich auf rund 2 Mio. Euro pro Stück, somit insgesamt 14 Mio. Euro. Die Landkreisverwaltung sowie die Städte und Gemeinden hoffen nach wie vor auf eine deutlich höhere Förderung. Für die Rechnung sind wir aber davon ausgegangen, dass das Land eine Förderung von mindestens 33 Prozent gewährt. Dann verbleibt für die kommunale Seite ein Anteil von 9,33 Mio. Euro.

Investitionskosten der ortsfesten Infrastruktur:

Mittel des Landes nach dem GVFG und dem LEFG werden für Streckensanierungen inkl. Änderung der Signalisierung und den Bau von Bahnsteigen, aber auch für Abstellanlagen und Werkstätten gewährt. Die Kosten für die Übernahme der Strecke oder das Grundstück der Werkstatt/Tankstelle sind dagegen nicht förderfähig.

Ausgehend von einer 60-Prozent-Förderung durch das Land ergäbe sich ein kommunaler Anteil an diesen Investitionen in Höhe von 8,52 Mio. Euro.

Für die kommunale Seite würde sich somit der gesamte Investitionsaufwand auf rund 17,85 Mio. Euro zuzüglich der eventuell erforderlichen Vorfinanzierungskosten belaufen. Die Förderung des Landes würde insgesamt 16,7 Mio. Euro betragen.

4. Übernahme der Schienenstrecke

Nachdem der Landkreis Ludwigsburg und die Anliegerkommunen bereits hohe Investitionen für die Sanierung und Unterhaltung der Infrastruktur getätigt haben und weitere beträchtliche Investitionen anstehen, sollten der Landkreis und die Kommunen auch Eigentümer der Strecke werden.

Die kommunale Seite würde dann als Infrastrukturbetreiber auftreten, der neben der Strecke auch das Werkstattgebäude, die Tankstelle und die Fahrzeuge in seinem Besitz hätte. Für die Zukunft würde uns dies eine gute Ausgangsposition sichern. Der künftige Betreiber der Stroh-
gäubahn müsste nur noch den Verkehr mit seinem Personal durchführen und hätte dadurch eine hohe Planungssicherheit und ein geringes kalkulatorisches Risiko.

Grundsätzlich ist die WEG bereit, die Infrastruktur, also die Strecke und die für den Betrieb der Bahn erforderlichen Grundstücke, an die Öffentliche Hand zu übergeben. Neben dem Kaufpreis in Höhe von rund 500.000 Euro hat die WEG an die Übergabe aber auch die Bedingung geknüpft, die Verkehrsleistung für einen Zeitraum von 15 Jahren zu übernehmen. Hier befinden wir uns aktuell in Verhandlungen mit der WEG, da wir besonders hinsichtlich der nach der neuen EU-Verordnung und dem nationalen Vergaberecht möglichen Laufzeit des Verkehrsvertrags noch Gesprächsbedarf sehen.

Nach Ablauf dieses Zeitraums werden wir die Leistungen des Verkehrsvertrags ausschreiben.

5. Interimsvertrag

Die WEG erhält nach dem aktuellen Vertrag zur Durchführung des Betriebs und zur Unterhaltung der Schienenstrecke einen Betrag von jährlich 1,17 Mio. Euro.

Für die Umsetzung der NE-Variante sind in den Jahren 2009 – 2011 noch bauliche Maßnahmen in größerem Umfang erforderlich. Mindestens der bisherige Fahrplan soll während der Bau-
maßnahmen des Jahres 2009 aufrechterhalten werden (Stufe 1), die erforderlichen zeitweisen Sperrungen der Strecke sollen durch einen Schienenersatzverkehr abgedeckt werden.

Nach der Wiederinbetriebnahme der Strecke im Herbst 2009 soll ein erweitertes Fahrplanangebot für die Abendstunden und die Wochenenden eingerichtet werden (Stufe 2).

Die WEG hat auf Basis dieser Vorgaben ein Angebot vorgelegt:

Stufe 1: Aufrechterhaltung des aktuellen Fahrplans

Die jährlichen Kosten würden sich demnach auf rund 1,26 Mio. Euro belaufen. Die Stufe 1 soll bis zu den Umbauarbeiten auf dem Streckenabschnitt zwischen Hemmingen und Heimerdingen gefahren werden.

Das Angebot für die Stufe 1 lässt sich unmittelbar mit den früheren Angeboten der WEG aus den Jahren 2003 und 2007 vergleichen. Rechnerisch beträgt die Kostensteigerung seit dem Jahr 2003 jährlich 2,1 Prozent. Diese Anpassung ist angesichts der im Verkehrsbereich zu verzeichnenden Kostensteigerungen angemessen. Dies bestätigt auch die NVBW.

Nach der Wiederinbetriebnahme der sanierten Strecke im Herbst 2009 soll den Fahrgästen im Vorfeld des Einsatzes der neuen Fahrzeuge und der Umsetzung der NE-Variante durch die Realisierung der Stufe 2 eine fühlbare Verbesserung geboten werden:

Stufe 2: Erweitertes Fahrplanangebot für die Abendstunden und die Wochenenden bis Hemmingen

Die Betriebszeit der Strohäubahn wird bis Hemmingen auf die Abendstunden und die Wochenenden ausgeweitet, wobei der Takt gleich bleibt. Die WEG hat für die Stufe 2 jährliche Kosten von insgesamt rund 1,5 Mio. Euro genannt.

Der Interimsvertrag endet automatisch mit der Umsetzung der NE-Variante.

6. Gründung eines Zweckverbands

Nachdem die Strohäubahn auch in Zukunft vom Landkreis Ludwigsburg und den Anliegerkommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen finanziert wird, ist es sinnvoll, den vorläufigen Arbeitskreis in eine feste verbindliche Organisationsform zu überführen. Dadurch wird auch die Abstimmung zwischen Landkreis und Kommunen erleichtert.

In Betracht kommt ein Zweckverband. Unsere Nachbarn im Rems-Murr-Kreis und im Landkreis Böblingen haben bei der Wieslaufalbahn, der Schönbuch- sowie der Ammertalbahn sehr gute Erfahrungen mit einem Zweckverband gemacht. Der Zweckverband soll so gestaltet werden, dass er vorsteuerabzugsberechtigt ist und dadurch zumindest ein Teil der Mehrwertsteuer nicht anfällt. Bei dem genannten Investitionsvolumen ist dies ein beträchtlicher Betrag.

Die vorbereitenden Arbeiten für den Zweckverband laufen, der Entwurf der Zweckverbandssatzung wird den Kommunen in Kürze mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt. Wir beabsichtigen, die abgestimmte Satzung in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 14. November 2008 vorzustellen.

Ein solcher Zweckverband würde auch der Gemeinde Weissach bzw. dem Landkreis Böblingen die Möglichkeit des Beitritts eröffnen. Im Fall einer positiven Entscheidung der Gemeinde Weissach bzw. des Landkreises Böblingen über den Weiterbetrieb der Strohäubahn bis Weissach könnte der Kreis der Zweckverbandsmitglieder erweitert werden.

Der Zweckverband könnte im Lauf des nächsten Jahres gegründet werden. Dies wäre aus unserer Sicht, vor allem auch aus steuerrechtlichen Gründen, im Hinblick auf den großen Umfang der anstehenden Arbeiten ab dem nächsten Jahr sinnvoll.

7. Kooperation mit VRS

Der Verband Region Stuttgart hält eine Durchbindung der Strohäubahn über die vom Gutachter favorisierte NE-Variante hinaus bis nach Feuerbach für verkehrlich sinnvoll und notwendig. Wir haben den Ausschuss für Umwelt und Technik darüber informiert.

Inzwischen hält auch der Verband anstelle einer Übernahme der Strohäubahn eine Lösung für denkbar, bei der der Landkreis und die Kommunen für den Betrieb und die Finanzierung der Strecke zwischen Heimerdingen und Korntal verantwortlich wären. Die Zuständigkeit der Region würde sich auf den Betrieb des Abschnitts zwischen Korntal und Feuerbach erstrecken. Dies deckt sich im Übrigen mit der Aussage des Ministerpräsidenten am 23.09.2008 zu den Zuständigkeiten des Verbandes.

Für die Durchbindung nach Feuerbach müssen jedoch folgende Punkte geklärt werden: Der Gutachter hatte die NE-Variante empfohlen, weil mit ihr die Betriebsqualität der Strohgäubahn erheblich verbessert und die Fahrzeiten nach Stuttgart reduziert werden können. Einer Verlängerung der NE-Variante - also faktisch die vom Gutachter nicht empfohlene Basisvariante - kann aus Sicht des Kreises und der Anliegerkommunen nur dann zugestimmt werden, wenn die Vorteile der NE-Variante, d. h. eine deutlich verbesserte Betriebsqualität und Fahrzeitverkürzungen, größtenteils aufrechterhalten werden können (sog. modifizierte Basisvariante).

Das Büro Intraplan hat hierzu in einer ersten überschlägigen Prüfung ausgeführt, dass dies dann denkbar wäre, wenn im Bahnhof Zuffenhausen ein eigener Bahnsteig für die Strohgäubahn errichtet würde. Dadurch müsste die Strohgäubahn das S-Bahn-Gleis der S 6 in Richtung Stuttgart nicht mehr im Gegenverkehr befahren, was zu einer deutlich verbesserten Betriebsqualität führen könnte.

Das Büro Intraplan wurde daraufhin im September 2008 vom Landkreis, den Anliegerkommunen und dem Verband Region Stuttgart beauftragt, diese Punkte bei der umfassenden Untersuchung einer „modifizierten Basisvariante“ zu prüfen. Im Rahmen dieser Prüfung wird der Gutachter die Verspätungen bei der S-Bahn und der Strohgäubahn analysieren und prüfen, welche Auswirkungen diese Verspätungen bei einer Basisvariante hätten. Gleichzeitig wird untersucht, mit welchen baulichen Maßnahmen diese negativen Auswirkungen vermieden werden könnten (modifizierte Basisvariante). Daneben wird der Gutachter auch eine Stadtexpress-Lösung prüfen, bei der die Strohgäubahn von Korntal aus ohne weiteren Halt nach Feuerbach fährt und bei der auf bauliche Maßnahmen verzichtet werden kann.

Die Kosten in Höhe von rund 50.000 Euro teilen sich Verband Region Stuttgart (50 Prozent) und der Arbeitskreis Strohgäubahn. Die Ergebnisse sollen im Oktober vorgestellt werden.

Der Arbeitskreis Strohgäubahn verfolgt die Umsetzung der NE-Variante, steht aber grundsätzlich einer „modifizierten Basisvariante“ positiv gegenüber. Bei allen Maßnahmen, die einer Durchbindung bis Feuerbach dienen, ist der VRS sowohl für die Finanzierung als auch für die Umsetzung zuständig.

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den Kommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen die Gründung eines Zweckverbandes vorzubereiten.
2. Die Verwaltung wird weiter beauftragt, mit der WEG die Verhandlungen für die Übernahme der Infrastruktur der Strohgäubahn zu führen.
3. Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmt einer möglichen Durchbindung der Strohgäubahn nach Feuerbach zu. Voraussetzung für die Durchbindung ist, dass die Vorteile der NE-Variante, d. h. eine deutlich verbesserte Betriebsqualität und Fahrzeitverkürzungen, aufrechterhalten werden.