



Vorlage TA\_38/2008  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 14.11.2008

mit 3 Anlagen

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Strohgäubahn, Umsetzung des optimierten Dieselbetriebs;  
hier: Abschluss des Interimsvertrags und künftige Organisationsform**

Am 06.10.2008 wurde der Ausschuss für Umwelt und Technik über das Ergebnis des Gespräches mit Herrn Ministerpräsident Oettinger, informiert. Inzwischen haben wir die Arbeiten weiter vorangetrieben und die in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik gestellten Fragen geprüft.

**1. Interimsvertrag ab dem 01. Januar 2009**

Der Interimsvertrag besteht aus zwei vertraglichen Bestandteilen und beinhaltet Regelungen für die Durchführung der Verkehrsleistung auf der Strecke sowie für die Unterhaltung der Infrastruktur. Die vorgesehenen Stufen der Umsetzung wurden bereits in Vorlage TA\_35/2008 dargestellt:

Stufe 1: Aufrechterhaltung des aktuellen Fahrplans bis September 2009

Stufe 2: Erweitertes Fahrplanangebot für die Abendstunden und die Wochenenden bis Hemmingen (geplant ab September 2009).

Dem ursprünglichen Angebot der WEG liegt eine Laufzeit von einem Jahr, also bis 31.12.2009 zu Grunde. Die relativ kurze Laufzeit begründet die WEG damit, dass für die Jahre 2010 und 2011 mit außerordentlichen Kosten durch die alle acht Jahre anstehende Hauptuntersuchung an einem Teil der Fahrzeuge zu rechnen ist. Auch wenn die Fahrzeuge nur noch bis 2011 benötigt werden, müssen dennoch die sicherheitsrelevanten Arbeiten erledigt (Erneuerung Drehgestelle, Radsätze und Türen) und die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich der Hauptuntersuchungen erfüllt werden. Daneben sieht die WEG Probleme bei der Kalkulation der Kostensteigerungen vor allem im Personal- und Energiekostenbereich.

Wir haben dagegen aus Gründen der Kostenklarheit das Ziel, jetzt einen Interimsvertrag abzu-

schließen, der die gesamte Zeit bis zur Umsetzung der NE-Variante umfasst und mit deren Beginn automatisch endet.

Bei den Vertragsverhandlungen hat die WEG deutlich gemacht, dass die mit einer längeren Laufzeit verbundenen Kostenrisiken vertraglich abgesichert werden müssten. Mit der WEG wurden daraufhin verschiedene Indizes für die Kostensteigerungen der Jahre 2010 und 2011 sowie einmalige zusätzliche Kostenerstattungen zur Abdeckung der außerordentlichen Kosten verhandelt.

Für die Kostenanpassung sollen die Gesamtkosten der WEG in drei Kostenblöcke (Personal, Energie, sonstige Kosten) aufgeteilt und diese Kostenblöcke mit statistischen Zahlen fortgeschrieben werden. Für die Personalkosten greift die Entwicklung des „Tarifvertrags für die Bediensteten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen“, für die Energiekosten die „Veränderung der Erzeugerpreise Deutschland für Dieselkraftstoffe“ und für die sonstigen Kosten die „Veränderung des Verbraucherpreisindex für Deutschland“. Dadurch ist eine an den tatsächlichen Gegebenheiten orientierte Kostenfortschreibung gewährleistet.

Zur Abdeckung der außerordentlichen Kosten für die anstehenden Arbeiten an den Fahrzeugen (2010 und 2011 jeweils ein Fahrzeug) sind für die Jahre 2010 und 2011 jeweils 230.000 Euro anzusetzen. Die Fahrzeuge werden mit der Umsetzung der NE-Variante nicht mehr benötigt. Durch die Hauptuntersuchungen und den anstehenden Tausch der Komponenten (Drehgestelle, Radsätze) steigt jedoch der Restwert der Fahrzeuge. Wir haben daher gefordert, dass die Kosten für diese werterhaltenden Maßnahmen bei einem Verkauf der Fahrzeuge, abhängig vom Verkaufserlös und dem beim Verkauf noch bilanzierten Restbuchwert, der öffentlichen Hand wieder erstattet werden.

Die außerordentlichen Kosten und die festgelegten Kostenindizes wurden von der NVBW und der Verwaltung auf Notwendigkeit und Plausibilität geprüft.

Konkret stellt sich das Angebot der WEG folgendermaßen dar:

#### **a) Vereinbarung über die Verkehrsleistung**

Darin werden die Fahrzeiten, die Fahrkilometer und die Fahrplansicherheit geregelt. Es wird sichergestellt, dass in Stufe 1 des Maßnahmenplans der bisherige Fahrplan durch die WEG gefahren wird und in Stufe 2 nach der Sanierung der Strecke zwischen Hemmingen und Heimerdingen der erweiterte Fahrplan für die Abendstunden und Wochenenden. Die Stufe 2 beinhaltet Montags bis Freitags zwei zusätzliche Verbindungen ab Korntal um 22.35 Uhr und um 23.35 Uhr. An Samstagen sollen ab Korntal acht zusätzliche Fahrten im Stundentakt ebenfalls bis 23.35 Uhr angeboten werden (heute endet der Fahrplan um 15.35 Uhr), Sonn- und Feiertags sollen 14 Fahrten im Stundentakt zwischen 08.35 Uhr und 21.35 Uhr durchgeführt werden (heute kein Angebot).

Die WEG hat für die **Stufe 1** ein Angebot in Höhe von 456.000 Euro pro Jahr vorgelegt.

Für die **Stufe 2** bis Hemmingen kalkuliert die WEG ab September 2009 zusätzlich einmalig für Personalschulungen 31.646 Euro und für den erweiterten Fahrplan 46.148 Euro, so dass im Jahr 2009 Kosten in Höhe von insgesamt 533.794 Euro (Stufe 1 und 2) entstehen.

Die Kosten für die Personalschulung eines Triebfahrzeugführers fallen an, da das bisher bei der WEG eingesetzte Personal aus Gründen des Fahrpersonalrechts (Fahr- und Pausenzei-

ten) die zusätzlichen Fahrten speziell in den Abendstunden nicht mit abdecken kann.

Das Angebot der WEG wurde von der NVBW geprüft und für plausibel erachtet. Es beinhaltet in der Stufe 1 (bis September 2009) eine Kostensteigerung von rund 2,6 % gegenüber dem Angebot aus 2003. Die Steigerung in der Stufe 2 ist auf die Ausdehnung der Fahrzeit auf die Abendstunden und Wochenenden und die dadurch erforderlichen Nacht- und Wochenendzuschläge zurückzuführen.

Für die Jahre 2010 und 2011 erfolgt bei allen Varianten eine Anpassung der Kosten nach den o.g. Indizes. Die Kosten für die Bedienung bis Hemmingen müssten auf das ganze Jahr hochgerechnet werden.

### **b) Vereinbarung über die Unterhaltung der Infrastruktur**

Für die Unterhaltung der bisher nur zum Teil sanierten Strecke veranschlagt die WEG nach dem heutigen Fahrplan (Stufe 1) jährliche Kosten in Höhe von 802.262 Euro.

Für die in der Stufe 2 vorgesehene Bedienung am Abend und am Wochenende bis Hemmingen entstehen nach Angaben der WEG zusätzliche Infrastrukturkosten durch die Zugleitung und den höheren Unterhaltungsaufwand aufgrund der gefahrenen Mehrkilometer. Die Infrastrukturkosten belaufen sich auf circa 1,50 Euro pro Zugkilometer (zum Vergleich: Die DB AG berechnet als Infrastrukturkosten pro gefahrenem Zugkilometer rund 4,00 Euro). Für die Monate September bis Dezember 2009 ergeben sich zusätzlich 24.786 Euro. Die Infrastrukturkosten des Verkehrs bis Hemmingen belaufen sich im Jahr 2009 somit auf 827.048 Euro.

Auch die Kosten für die Infrastruktur sind für die Jahre 2010 und 2011 nach Indizes für die Kostensteigerungen fortzuschreiben. Gleichzeitig können sich aber durch die weiteren Sanierungsmaßnahmen im Abschnitt Hemmingen – Heimerdingen oder durch den vorgesehenen Übergang der Streckeninfrastruktur auf den Zweckverband Änderungen zu Gunsten des Kreises und der Anliegergemeinden ergeben. Die Vereinbarung zur Unterhaltung der Infrastruktur muss daher ab der Streckensanierung oder dem Zeitpunkt der Streckenübertragung angepasst werden. Der Interimsvertrag wird dafür mit einer entsprechenden Anpassungsklausel versehen. Nach Übernahme der Strecke kommt auch eine „Spitzabrechnung“ der Kosten für die Unterhaltung der Infrastruktur in Betracht.

### **Zusammenfassung:**

Die Kosten für die Interimsphase sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Noch nicht berücksichtigt sind die Erhöhungen in 2010 und 2011 aufgrund der indizierten Kostensteigerungen. Auch eventuelle Einsparungen aus der oben genannten Anpassung der Unterhaltungskosten sowie die Rückflüsse aus dem Verkauf der überarbeiteten Fahrzeuge nach dem Jahr 2011 sind nicht eingerechnet.

	2009	2010	2011
<b>Grundangebot (heutiger Fahrplan)</b>	1,258 Mio. €	1,258 Mio. €	1,258 Mio. €
<b>Stufe 2 bis Hemmingen (ab Sept. 2009)</b>	0,103 Mio. €	0,290 Mio. €	0,290 Mio. €
<b>außerordentliche Kosten für Fahrzeuge</b>		0,230 Mio. €	0,230 Mio. €
<b>jährl. Gesamtkosten bis Hemmingen</b>	1,361 Mio. €	1,778 Mio. €	1,778 Mio. €

Für die Jahre 2010/2011 ist für den Abend- und Wochenendverkehr bis Hemmingen in den Verhandlungen noch ein Betrag von rund 50.000 Euro offen, über den bisher keine abschließende Einigung erzielt werden konnte. Die WEG macht für diesen Zeitraum höhere Kosten für die Unterhaltung der Fahrzeuge geltend, die im Angebot 2009 wegen der ursprünglich kurzen Vertragslaufzeit nicht berücksichtigt seien. Hier fehlt uns noch eine ausreichende Darlegung durch die WEG.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat sich für eine 50 Prozent Beteiligung an den Betriebs- und Infrastrukturkosten ab dem 01.01.2009 ausgesprochen. Die restlichen 50 Prozent sind von den Kommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen zu tragen.

## 2. Künftige Organisationsform

Der Ausschuss für Umwelt und Technik beauftragte die Verwaltung, verschiedene Möglichkeiten für eine geeignete Organisationsform zur Zusammenarbeit des Landkreises mit den Kommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen zu prüfen. Neben einem Zweckverband sollten auch andere Organisationsformen untersucht werden.

Wir haben darauf hin gemeinsam mit einer Steuerkanzlei die bestehenden Möglichkeiten untersucht und bewertet. Die Stellungnahme der Kanzlei haben wir Ihnen in der Anlage 1 beigefügt.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass eine feste Organisationsform außerhalb der Haushalte des Landkreises und der Kommunen Voraussetzung für eine steuerlich vorteilhafte Abwicklung ist. Die privatwirtschaftlichen Unternehmensformen wie die GmbH oder die AG sind grundsätzlich möglich, wobei sich jedoch eine AG bei der Strohgäubahn nicht anbietet. Auch eine GbR ist für die Strohgäubahn keine Alternative, weil sie keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt und als privatrechtliche Organisationsform hinter den Vorteilen einer GmbH zurückbleibt. Die GbR hat auch keine Vorteile gegenüber einem Eigenbetrieb.

Die Abwägung, ob eine GmbH oder ein Zweckverband das richtige Organisationsinstrument darstellt, ergibt, dass die Vorteile, die gewöhnlich für eine GmbH sprechen – Haftungsbegrenzung, Auftreten am Markt und Verbesserung der Personalbeschaffung – beim geplanten Betrieb der Strohgäubahn nicht oder nur eingeschränkt zum Tragen kommen.

Demgegenüber ist der Eigenbetrieb eines Zweckverbandes für die wirtschaftliche Betätigung sinnvoll. Zum einen ist der Verwaltungsaufbau deutlich einfacher und damit kostengünstiger. Zum anderen wird durch die organisatorische und finanzwirtschaftliche Verselbständigung eine Unternehmensführung nach kaufmännischen Gesichtspunkten ermöglicht. Trotz der organisatorischen Verselbständigung bleibt aber eine enge Verbindung zwischen Eigenbetrieb und Landkreis bestehen. Diese Überlegungen haben wohl auch in den Nachbarlandkreisen dazu geführt, ihre Nebenbahnen in Form eines Zweckverbandes zu führen.

Somit stellt der Zweckverband die richtige Organisationsform für die Zusammenarbeit des Landkreises mit den Anliegergemeinden dar. Im Verhältnis zum Verband Region Stuttgart ändert die Gründung eines Zweckverbandes nichts, da auch der Zweckverband eine vertragliche Vereinbarung zur Durchführung des Verkehrs auf der Gesamtstrecke zwischen Heimerdingen und Feuerbach mit dem VRS abschließen kann (Kooperationslösung).

Eine direkte Beteiligung des Verbands Region Stuttgart am geplanten Zweckverband kommt nicht in Betracht, da dadurch auch das wirtschaftliche Risiko für den Abschnitt Korntal – Feuerbach vom Landkreis und den Kommunen mitgetragen werden müsste. Dies wird auch von den Kommunen abgelehnt. Weiter würde eine unmittelbare Beteiligung der Region am Abschnitt Heimerdingen – Korntal dazu führen, dass sich der VRS auch an den anderen Nebenbahnen zu beteiligen hätte. Dies wird von den übrigen Verbundlandkreisen und der Landeshauptstadt Stuttgart nicht akzeptiert.

Wir sprechen uns daher dafür aus, auf Kreisebene einen Zweckverband mit den Anliegergemeinden zu gründen, der die klare Aufgabe hat, die Strecke zwischen Heimerdingen und Korntal zu sanieren und die künftigen Kostendefizite der NE-Variante auszugleichen. Der Zweckverband schließt weiter eine vertragliche Vereinbarung über eine Kooperation mit dem VRS ab, die die Sicherung des Gesamtverkehrs zwischen Heimerdingen und Feuerbach und eine Verpflichtung zur Abstimmung des Betriebsprogramms zum Inhalt hat, die aber eine eindeutige Aussage dazu trifft, wer für welchen Abschnitt auch finanziell zuständig ist.

### 3. Ergebnis der ergänzenden Untersuchung zum optimierten Dieselbetrieb über die Durchbindung der Strohgäubahn nach Feuerbach

Mit der Vorlage TA\_35/2008 haben wir Sie bereits darüber informiert, dass der Verband Region Stuttgart (VRS) eine Durchbindung der Strohgäubahn über die vom Gutachter aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen favorisierte NE-Variante hinaus bis nach Feuerbach für sinnvoll und notwendig hält. Auch aus einzelnen Anliegergemeinden besteht der Wunsch nach einer Durchbindung bis Feuerbach.

Wir haben daher zusammen mit dem VRS und den Kommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen, Schwieberdingen und Weissach ein Ergänzungsgutachten in Auftrag gegeben, das ungeachtet der Ergebnisse des Gutachtens zum optimierten Dieselbetrieb, das eindeutig die NE-Variante favorisiert und für sich allein als sinnvoll betrachtet, eine modifizierte Variante überprüft. Dabei soll die Strohgäubahn nach Feuerbach geführt werden und soweit möglich die Vorteile der NE-Variante erhalten bleiben.

Der Gutachter hat nunmehr folgende Feststellungen getroffen (Anlage 2):

- a) Die **NE-Variante** stellt nach wie vor durch die auf der Strecke Heimerdingen – Korntal möglichen Fahrzeitverkürzungen, die hohe Pünktlichkeit und den optimalen Anschluss an die S-Bahn in Korntal mit sehr schlanken Umsteigezeiten eine verkehrlich und finanziell attraktive Möglichkeit dar.
- b) Für eine Verlängerung nach Feuerbach könnte die NE – Variante durch den Bau eines **zusätzlichen Bahnsteigs in Zuffenhausen** ergänzt werden. Die schnellen Fahrzeiten auf der Stammstrecke Heimerdingen – Korntal würden sich dabei nicht verändern. Die Anbindung

an die S-Bahn im Bahnhof Korntal, die bei der NE-Variante optimal mit sehr kurzen Übergangszeiten gestaltet werden kann, würde sich zwar verschlechtern. Das wäre aber wegen der Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn in Zuffenhausen bzw. Feuerbach akzeptabel.

Durch den zusätzlichen Bahnsteig könnten in Kombination mit den Vorteilen der NE-Variante die **größten Fahrgastzuwächse** erzielt werden. Rund 560 zusätzliche Fahrgäste pro Tag könnten gegenüber heute gewonnen werden. Der Gutachter führt dazu aus, dass der Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs in Zuffenhausen grundsätzlich möglich wäre und Kosten zwischen rund 1,2 und 1,5 Mio. Euro verursachen würde. Unter allen Varianten, die Strecke bis Feuerbach zu verlängern, wäre diese Variante zudem die wirtschaftlichste.

Um die Fahrzeiteinsparungen auf der Strecke Heimerdingen – Korntal zu ermöglichen, müssten der Landkreis und die Anliegergemeinden mit Unterstützung des Landes für Fahrzeuge und Streckensanierung rund 34 Mio. Euro investieren. Vor diesem Hintergrund erscheint uns der finanzielle Aufwand für den zusätzlichen Bahnsteig vertretbar.

Als Ergebnis aus seiner Untersuchung spricht sich der Gutachter, soweit die im Ursprungsgutachten empfohlene NE-Variante ergänzt werden soll, für einen eigenen Bahnsteig in Zuffenhausen aus. Das Gutachten wurde der Arbeitsgruppe, in der neben den Anliegergemeinden und dem Landkreis Ludwigsburg auch der VRS und die WEG vertreten waren, am 21. Oktober präsentiert. Die Landkreisverwaltung würde diese Lösung nachdrücklich unterstützen und hat dies gegenüber dem VRS deutlich gemacht. Auch den Vertretern der Anliegerkommunen erscheint ein eigener Bahnsteig für die verlängerte Strohgäubahn in Feuerbach die sinnvollste Lösung.

Der VRS möchte dagegen die Kosten der verschiedenen Varianten noch weiter prüfen. Eine Stellungnahme ist aus seiner Sicht daher noch nicht möglich. Der VRS schließt auch die vom Gutachter ebenfalls untersuchte Basisvariante nicht aus.

Bei der Basisvariante wäre durch die Abhängigkeit vom S-Bahn-Betrieb mit deutlich mehr Verspätungen zu rechnen. Die Betriebssimulation auf Basis der realen Verspätungszeiten der S-Bahn hat ergeben, dass bei einem eigenen Bahnsteig die Verspätungshäufigkeit rund 10 Prozent betragen würde. Die Verspätungen lägen zwischen ein und drei Minuten. Bei der Basisvariante wären dies 18 Prozent. Zusätzlich wären in der Basisvariante rund ein Prozent der Fahrten über drei Minuten verspätet. Weiter könnte das spurtstarke Fahrzeug RS 1, welches bei der NE-Variante und bei einem eigenen Bahnsteig in Zuffenhausen zum Einsatz kommen würde, nicht verwendet werden, weil der bestehende Bahnsteig dafür zu hoch ist. In der Basisvariante würde sich deshalb die Fahrzeit von Heimerdingen bis Korntal um fünf Minuten verlängern.

In der Anlage 2 haben wir Ihnen die Präsentation des Gutachtenergebnisses beigelegt.

#### 4. Finanzierung

Zur Finanzierung der NE-Variante hat der Kreistag am 18. Juli 2008 eine Beteiligung von 50 Prozent an den Betriebs- und Investitionskosten beschlossen. Die Städte und Gemeinden an der Strohgäubahn hatten demgegenüber ein stärkeres finanzielles Engagement des Kreises gefordert. Die Stadt Ditzingen hat am 21. Oktober die Entscheidung für die NE-Variante mit der Option der Erweiterung nach Feuerbach und Weissach unter der Voraussetzung getroffen, dass der Landkreis zusätzlich eine Anschubfinanzierung von mindestens 2 Mio. Euro leistet. Auch die anderen Gemeinden haben angedeutet, dass eine Einigung auf dieser Basis möglich wäre.

Angesichts der hohen Investitionsaufwendungen könnte ein zusätzlicher Beitrag des Landkreises in dieser Höhe aus unserer Sicht ein viel versprechender Kompromissvorschlag sein, mit dem auch die Verantwortung des Landkreises als Aufgabenträger für die Strohgäubahn dokumentiert würde. Die Landkreisverwaltung möchte deshalb den Vorschlag unterstützen. Mit dieser „Sonderzahlung“ würde der Landkreis rund 10,9 Mio. Euro oder 61 Prozent des kommunalen Anteils an den Investitionen tragen. Auf die Gemeinden entfielen rund 6,9 Mio. Euro. An den ersten Investitionsmaßnahmen auf der Strohgäubahn in den Jahren 2004 bis 2008 beteiligte sich der Landkreis durch eine Sonderzahlung von 1 Mio. Euro mit rund 66 Prozent des kommunalen Anteils.

## 5. Aktuelle Äußerungen des VRS

Trotz der Vorgaben des Ministerpräsidenten in der gemeinsamen Besprechung am 23. September 2008, in der die Zuständigkeiten für die einzelnen Streckenabschnitte festgelegt wurden, wurde in der Verkehrsausschusssitzung des VRS am 08.10.2008 erneut die regionale Bedeutung der Strohgäubahn reklamiert und gleichzeitig bemängelt, der Landkreis Ludwigsburg sei an keiner echten Kooperation mit dem VRS interessiert. Besonders wurde beanstandet, dass der Landkreis und die Kommunen einen Zweckverband planten (vergleiche die Presseerklärung vom 16.10.2008, Anlage 3).

Diese Kritik ist nicht berechtigt. Den Zweckverband benötigen wir, um den Streckenteil, für den wir gemeinsam mit den Anliegergemeinden zuständig sind, sanieren zu können und dafür zum Beispiel vorsteuerabzugsberechtigt zu sein. Einer Kooperation mit dem VRS für die Durchbindung nach Feuerbach steht der Zweckverband in keiner Weise entgegen.

Wir gehen davon aus, dass die Zuständigkeitsfragen seit der klaren Vorgabe von Herrn Ministerpräsident Oettinger endgültig geklärt sind. Auch das Innenministerium hat beim ersten Gespräch klargestellt, dass es in der Arbeitsgruppe ausschließlich um Förderfragen und Kosten und nicht um Zuständigkeiten geht.

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der WEG nachdrücklich zu verhandeln und den Interimsvertrag für die Verkehrsleistung und für die Infrastrukturunterhaltung ab 01.01.2009 zusammen mit den Kommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen abzuschließen.
2. Die Verwaltung wird weiter beauftragt, zusammen mit den Kommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen die Gründung eines Zweckverbandes vorzubereiten mit dem Ziel, die Schienenstrecke zu erwerben und die auf dem Abschnitt Korntal-Münchingen – Heimerdingen erforderlichen Investitionen zu tätigen.
3. Der Ausschuss für Umwelt und Technik begrüßt das Ergebnis der ergänzenden Untersuchung zur Durchbindung der Strohgäubahn nach Feuerbach und beauftragt die Verwaltung, für den Betrieb eine Kooperation mit dem Verband Region Stuttgart (VRS) anzustreben.