



Tischvorlage TA_48/2008
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;

hier: Anträge der Kreistagsfraktionen der CDU und SPD, der FDP Kreistagsfraktion sowie der Kreistagsfraktionen der Freien Wähler und des Bündnis 90/Die Grünen

In der Anlage haben wir Ihnen den gemeinsamen Antrag der CDU und SPD Kreistagsfraktion vom 03.11.2008 (Anlage 1), den Antrag der FDP Kreistagsfraktion vom 03.11.2008 (Anlage 2) sowie den gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen der Freien Wähler und des Bündnis 90/Die Grünen vom 10.11.2008 (Anlage 3) beigelegt.

Zu den Anträgen nehmen wir wie folgt Stellung:

A) Gemeinsamer Antrag der CDU und SPD Kreistagsfraktionen (Anlage 1)

- 1. Vor weiteren Beratungen in Gremien des Landkreises legt die Kreisverwaltung detaillierte, auf den neuesten Stand gebrachte Kostenberechnungen vor. In diesen Berechnungen sind alle zum Erhalt und zum Betrieb der Strohgäubahn erforderlichen Aufwendungen darzustellen, getrennt nach Investitions- und Betriebskosten und aufgegliedert nach den Streckenabschnitten Stuttgart-Feuerbach – Korntal, Korntal – Heimerdingen, Heimerdingen – Weissach, wobei letzteres zur Zeit außer Betracht bleiben kann. Neben den Investitions- und Betriebskosten sind die zu erwartenden Einnahmen und damit das zu kalkulierende Betriebsdefizit darzustellen.**

Vorbemerkung:

In der Vorlage TA_35/2008 haben wir dargelegt, auf welcher Basis der Gutachter die erforderlichen Investitionen und die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten kalkuliert hat. Der Gutachter wandte für Investitionen in die Infrastruktur den Kostenrichtwertekatalog des Eisenbahn-Bundesamtes an, für die Betriebskosten wurden die Einheitskostensätze der Standardisierten Bewertung zu Grunde gelegt. Das Gutachten zum optimierten Dieselbetrieb auf der Strohgäubahn basiert auf dem Kostenstand 2006.

Kostenberechnung:

Um eine Entscheidungsgrundlage mit realitätsnahen und tagesaktuellen Kostensätzen präsentieren zu können, haben wir von der WEG einen Maßnahmenplan für den Streckenabschnitt Korntal – Heimerdingen erstellen lassen (Anlage 1 zu Vorlage TA_35/2008). Gleichzeitig wurde der Gutachter, um für die Betriebskosten aktuellere Werte zu erhalten, beauftragt, die standardisierten Kostensätze des Gutachtens auf den Preisstand 2008 zu aktualisieren. Sie finden sich in der Anlage 2 (ab Seite 23) zur heutigen Vorlage TA_38/2008.

Korntal – Heimerdingen

Die für die NE-Variante zwischen Korntal und Heimerdingen erforderlichen **Investitionen** in die ortsfeste Infrastruktur betragen nach dem Maßnahmenplan 20,55 Mio. Euro (einschließlich Werkstatt, Tankstelle und Übernahme der Strecke).

Unter Berücksichtigung einer Förderquote von rund 60 Prozent verbleibt ein kommunal zu tragender Komplementäranteil von rund 8,52 Mio. Euro. Für die betriebliche Durchführung der NE-Variante werden inklusive der notwendigen Reserve sieben Fahrzeuge des Typs Regio-Shuttle (RS1) benötigt. Die dafür erforderlichen Investitionen betragen rund 14 Mio. Euro. Bei einer Förderung von 33 Prozent verbleibt dann ein kommunaler Komplementäranteil von rund 9,33 Mio. Euro (Vorlage TA_35/2008).

Nach den vom Gutachter aktualisierten Kostensätzen auf Basis des Preisstands 2008 betragen die **standardisierten Betriebskosten** der Strohgäubahn in der NE-Variante jährlich rund 1,901 Mio. Euro (2006: 1,725 Mio. Euro). Darin sind die kapitalisierten Fahrzeuginvestitionen nicht enthalten, da wir beabsichtigen, sowohl die Fahrzeuge als auch die sonstigen Investitionen direkt und nicht über Kapitaldienste zu finanzieren (Vorlage TA_35/2008). Nach Abzug der prognostizierten Einnahmen von 1,243 Mio. Euro verbleibt ein Betriebskostendefizit von 658.000 Euro (2006: 553.000 Euro).

Eine Hochrechnung des Betriebskostendefizits auf den angestrebten Realisierungszeitpunkt der NE-Variante 2012 führt zu einem Zuschussbedarf von rund 870.000 Euro. Bereits in der Vorlage TA 35/2008 haben wir darauf hingewiesen, dass es sich um standardisierte Werte handelt und das tatsächlich zu erwartende Betriebskostendefizit ganz wesentlich vom Angebot für den Betrieb zum Umsetzungszeitpunkt und den dann zu erzielenden Fahrgeldeinnahmen abhängt.

Feuerbach – Korntal

Für diesen Streckenabschnitt empfiehlt der Gutachter den Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Bahnhof Stuttgart-Zuffenhausen und hat dafür **Investitionskosten** von rund 1,32 Mio. Euro (brutto) ermittelt. Nach Aussage des Gutachters wäre der durch den Bahnsteig erreichbare Nutzen so groß, dass selbst bei Kosten von 3 Mio. Euro ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor und damit eine grundsätzliche Förderfähigkeit gegeben wäre.

Die errechneten Kosten für den Bahnsteig werden jedoch vom VRS angezweifelt. Er prüft daher gegenwärtig die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen und deren Kosten mit Hilfe der Deutschen Bahn.

Neben den Investitionen für den Bahnsteig sind für den durchgehenden Verkehr bis Feuerbach zwei zusätzliche RS1-Fahrzeuge im Wert von insgesamt rund 4 Mio. Euro (brutto) erforderlich.

In Ergänzung zur NE-Variante steigen die jährlichen **Betriebskosten** von 1,901 Mio. Euro um 1,013 Mio. Euro auf 2,914 Mio. Euro. Gleichzeitig erhöhen sich die prognostizierten Einnahmen um 82.000 Euro auf 1,325 Mio. Euro, so dass das Betriebskostendefizit um 931.000 Euro auf jährlich 1,589 Mio. Euro steigt.

Die Investitionen und die zusätzlichen Betriebskosten für diesen Streckenabschnitt müssten vom VRS getragen werden

Die kritische Haltung des VRS zu der vom Gutachter vorgeschlagenen Variante der Durchbindung bis Feuerbach haben wir in der Vorlage TA_38/2008 zur heutigen Sitzung erläutert.

Heimerdingen – Weissach

Die vom Gutachter empfohlene NE-Variante, für die sich auch der Ausschuss für Umwelt und Technik ausgesprochen hat, könnte jederzeit bis Weissach verlängert werden. Für die Weiterführung bis Weissach hat der Gutachter auf Basis der standardisierten Werte Mehrinvestitionen im Bereich der Infrastruktur von rund 6 Mio. Euro ausgewiesen.

Neben den Streckeninvestitionen ist für den Verkehr mindestens ein zusätzliches RS1-Fahrzeug im Wert von rund 2 Mio. Euro erforderlich.

Um eine aktuelle Entscheidungsgrundlage zu erhalten, ermitteln die Gemeinde Weissach und die WEG momentan mit einem Maßnahmenplan die tatsächlich zu erwartenden Kosten für die notwendige Infrastruktur. Diese Investitionen wären – ebenso wie das zusätzlichen Betriebskostendefizit in Höhe von 338.000 Euro – von Weissach und gegebenenfalls dem Landkreis Böblingen zu tragen.

Zusammenfassung:

| Jährliche Betriebskosten (standardisierte Werte, Preisstand 2008) | | | |
|---|---|---|---|
| | Korntal - Heimerdingen (NE-Variante) | Korntal - Feuerbach mit RS1-Fahrzeugen | Heimerdingen - Weissach mit RS1-Fahrzeugen |
| Betriebskosten | 1.901 T€ | 1.013 T€ | 375 T€ |
| abzüglich Erlöse | 1.243 T€ | 82 T€ | 37 T€ |
| Betriebskostendefizit | 658 T€ | 931 T€ | 338 T€ |
| Einmalige Investitionsaufwendungen (ohne Landeszuschüsse) | | | |
| | Korntal - Heimerdingen (NE-Variante) | Korntal - Feuerbach mit RS1-Fahrzeugen | Heimerdingen - Weissach mit RS1-Fahrzeugen |
| Fahrzeuge | 14,00 Mio. € | 4,00 Mio. € | 2,00 Mio. € |
| sonst. Investitionen | * 20,55 Mio. € | ** 1,32 Mio. € | *** 6,00 Mio. € |
| Gesamtaufwand | 34,55 Mio. € | 5,32 Mio. € | 8,00 Mio. € |
| * Zahlen aus dem aktuellen Maßnahmenplan der WEG ** Standardisierte Werte aus der ergänzenden Untersuchung Intraplan, Oktober 2008 *** Standardisierte Werte des Gutachtens Intraplan, Februar 2008 | | | |

Die Investitionsaufwendungen reduzieren sich noch um die Anteile des Landes (Fahrzeuge: 33 Prozent; sonstige Investitionen: rund 60 Prozent)

2. **Einen Vorschlag auszuarbeiten, wie die Investitions- und Betriebskosten vom Verband Region Stuttgart, dem Landkreis Ludwigsburg und den an der Strohgäubahn gelegenen Städten und Gemeinden – und was den Abschnitt Heimerdingen – Weissach betrifft, der Landkreis Böblingen und die Gemeinde Weissach – getragen werden können und wie evtl. Zuschüsse Dritter (Land Baden-Württemberg, Bund, sonst. Fördermittel – z.B. aus dem Landessanierungsprogramm, dem GVFG-Nachfolgeprogramm o.ä.) in dieser Kostenbeteiligung Berücksichtigung finden.**

Beim Gespräch mit Herrn Ministerpräsident Oettinger wurde die Aufgabenträgerschaft an der Strohgäubahn klar gestellt. Dabei sieht der Ministerpräsident die Aufgabenträgerschaft für die Strecke Heimerdingen - Korntal beim Landkreis und den Kommunen, für den Abschnitt zwischen Korntal und Stuttgart-Feuerbach beim Verband Region Stuttgart. Über die Verlängerung der Strecke von Heimerdingen nach Weissach haben die Gemeinde Weissach und der Landkreis Böblingen zu entscheiden.

Diese klaren Aufgabenzuweisungen müssen sich auch in den Finanzierungsanteilen wieder finden.

Investitionen:

Streckeninvestitionen und Investitionen in die Haltepunkte können unmittelbar zugewiesen werden. Die erforderlichen Investitionen auf dem Abschnitt zwischen Korntal und Heimerdingen sind demnach vom Landkreis Ludwigsburg und den Städten und Gemeinden Korntal-Münchingen, Schwieberdingen, Hemmingen und Ditzingen zu finanzieren.

Finanzierungsträger für die Investitionen auf dem Abschnitt Korntal – Stuttgart-Feuerbach, d.h. konkret für den vom Gutachter vorgeschlagenen Bahnsteig im Bahnhof Zuffenhausen, ist der Verband Region Stuttgart.

Die notwendigen Investitionen für einen Verkehr nach Weissach wären von der Gemeinde Weissach gegebenenfalls gemeinsam mit dem Landkreis Böblingen zu tragen.

Investitionen für die Tankstelle, die benötigte Werkstatt und die neuen Fahrzeuge können nicht unmittelbar den Finanzierungsträgern zugeordnet werden. Hier bietet sich – analog zu den Betriebskosten – eine laufleistungsabhängige Kostenaufteilung an.

Betriebskosten:

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten werden ganz wesentlich von den Laufleistungen und dem für die Durchführung des Betriebs erforderlichen Personalaufwand vorgegeben. Eine Kostenaufteilung nach den Streckenanteilen, wie sich dies bei einem Großteil der Investitionen anbietet, kommt hier nicht in Frage. Sinnvoll erscheint daher eine Kostenaufteilung, die sich an der jeweiligen Betriebsleistung (z.B. Zugkilometer) in den einzelnen Abschnitten orientiert.

Zuschüsse:

Das Land hat sich eindeutig gegen eine Beteiligung an den Betriebskosten der Strohgäubahn ausgesprochen, so dass Zuschüsse ausschließlich für die anfallenden Investitionen zu erwarten sind. Die Förderung der notwendigen Infrastruktur kann grundsätzlich durch Mittel aus dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG, bisher GVFG) und aus dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) erfolgen.

Die Zuschüsse werden dabei konkret für die einzelnen Maßnahmen (Fahrzeuge, Sanierung der Strecke, Sanierung der Haltepunkte usw.) gewährt und können daher den jeweiligen Finanzierungsträgern direkt zugeordnet werden.

Der Fördersatz für Schienenfahrzeuge wurde mittlerweile auf 33 Prozent konkretisiert. Für die sonstigen Investitionen gehen wir von einem durchschnittlichen Fördersatz von 60 Prozent aus (Vorlage TA_35/2008).

Die Bewertung der Förderfähigkeit und somit die Festlegung der endgültige Höhe der Landeszuschüsse erfolgt gegenwärtig im Arbeitskreis „Strohgäubahn“ beim Innenministerium. Mit einer abschließenden Aussage zur Förderhöhe rechnen wir im Februar 2009. Das Innenministerium hat im Arbeitskreis darauf hingewiesen, dass im Staatshaushaltsplan 2009 voraussichtlich wieder Mittel und Verpflichtungsermächtigungen für die Förderung von Schienenfahrzeugen enthalten sind. Da auch andere Bahnen wegen bisher fehlender Förderung ihren Investitionsbedarf zurückgestellt hatten und landesweit ein Nachholbedarf besteht, empfiehlt der Arbeitskreis eine rasche Bestellung.

3. Konzepte (alternativ) zu entwickeln, wer, wo, was investiert und aufzuzeigen, wie die Rechtsgrundlage gestaltet werden kann, die dies regelt.

Die eindeutig getroffenen Aussagen zu den Zuständigkeiten machen es erforderlich, eine Aufteilung der Investitionen sowie der laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten in der unter Ziffer 2 dargestellten Form umzusetzen. Diese sind mit den Städten und Gemeinden abgestimmt. Aus Sicht der Kreisverwaltung gibt es hierzu keine sinnvollen Alternativen.

4. Aufzuzeigen, in welcher Rechtsform der Betrieb der Strohgäubahn finanziell und praktisch auf Dauer gesichert werden kann, wer Betreiber und wer Besteller der Dienstleistungen auf dieser Bahnstrecke sein kann.

Die möglichen Rechtsformen, in denen der Betrieb der Strohgäubahn finanziell und praktisch auf Dauer gesichert werden kann, haben wir ausführlich in der Vorlage TA_38/2008 zur heutigen Sitzung vorgestellt.

Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass für die Zusammenarbeit des Landkreises mit seinen Kommunen nur ein Zweckverband in Frage kommt, der die Strohgäubahn zukünftig als Eigenbetrieb betreibt. Der Gemeinde Weissach und dem Landkreis Böblingen steht – soweit dort eine positive Entscheidung zur Sanierung und zum Weiterbetrieb der Strohgäubahn getroffen wird – jederzeit der Beitritt zum Zweckverband offen. Die Kostenteilung innerhalb des Zweckverbandes könnte dabei unter Beachtung der oben unter Ziffer 2 genannten Finanzierungskriterien auch auf den Abschnitt Heimerdingen – Weissach ausgedehnt werden.

Die Gründe, die gegen eine Beteiligung des VRS am Zweckverband sprechen, haben wir in der Vorlage TA_38/2008 dargestellt. Der Zweckverband regelt ausschließlich die Rechtsverhältnisse zwischen Städten, Gemeinden und Landkreis. Mit dem VRS ist jedoch ein Vertrag über die Kooperation mit dem Zweckverband zu schließen.

Bereits am 6.10.2008 hat der Ausschuss für Umwelt und Technik einer möglichen Verlängerung der vom Gutachter empfohlenen NE-Variante nach Stuttgart-Feuerbach zugestimmt. Voraussetzung ist jedoch, dass die mit einem hohen Investitionsaufwand erzielten Verbesserungen bei der Betriebsqualität und die Fahrzeitverkürzungen durch die Verlängerung nicht zunichte gemacht werden. Nach der daraufhin gemeinsam mit dem VRS beauftragten Untersuchung ist dies dann der Fall, wenn ein zusätzlicher Bahnsteig in Stuttgart-Zuffenhausen gebaut wird, der den Einsatz von schnellen und spurtstarken RS1-Fahrzeugen auf der Strohgäubahn ermöglicht.

Wir sprechen uns daher nach wie vor für eine Kooperationslösung mit dem Verband Region Stuttgart aus.

Die Kooperation, die die Sicherung des Gesamtverkehrs zwischen (Weissach –) Heimerdingen und Feuerbach und eine Verpflichtung zur Abstimmung des Betriebsprogramms umfassen könnte, wäre zum Beispiel als öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen dem Zweckverband und dem VRS möglich.

Mit der Übernahme der Strecke zwischen (Weissach –) Heimerdingen und Korntal wäre der Zweckverband Infrastrukturunternehmer für diesen Streckenabschnitt. Der Verkehrsunternehmer würde vertraglich mit der Durchführung des Betriebs beauftragt. Wie in der Vorlage TA_35/2008 ausgeführt, ist beabsichtigt, zunächst die Württembergische Eisenbahngesellschaft für einen noch festzulegenden Zeitraum mit dem Betrieb zu beauftragen. Nach Ablauf dieses Zeitraums werden die Leistungen in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben.

Für die Durchbindung nach Stuttgart-Feuerbach müsste die Bestellung der Leistungen durch den VRS erfolgen. Wir würden es als sinnvoll erachten, wenn diese Beauftragung gegenüber der WEG gemeinsam zwischen Zweckverband und VRS durch einen dreiseitigen Vertrag erfolgen würde.

B) Antrag der FDP Kreistagsfraktion (Anlage 2)

1. Die Kreisverwaltung erarbeitet ein Finanzierungsmodell zur Sicherung des Betriebes der Strohgäubahn nach dem Modell 50:50 Landkreisanteil und Anteil der Kommunen plus einer Investitionsgrundlagenfinanzierung durch den Landkreis.

Auf die heutige Vorlage TA_38/2008 wird verwiesen. Unter Ziffer 4 haben wir auf die Beschlusslage der Stadt Ditzingen und die Haltung der anderen Anliegerkommunen verwiesen und dargestellt, dass es aus Sicht der Kreisverwaltung angesichts der hohen Investitionsaufwendungen ein viel versprechender Kompromissvorschlag sein könnte, den Kommunen – neben der Anpassung des Kostenverteilungsschlüssels zwischen Landkreis und Kommunen auf 50 Prozent – eine Anschubfinanzierung von 2,0 Mio. Euro zu gewähren.

Hinsichtlich der Verteilung der Investitionskosten sowie der laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten auf die einzelnen Beteiligten wird auf die Ausführungen zu A) Ziffer 2 verwiesen.

2. Wir gehen davon aus, dass der Verband Region Stuttgart die Finanzierung des Streckenabschnittes zwischen Korntal und Stuttgart-Feuerbach entsprechend den Vorschlägen von Ministerpräsident Oettinger übernimmt.

Wie oben ausgeführt, streben wir ein Kooperationsmodell mit dem VRS an, das auch eine Finanzierung entsprechend dem Antrag der FDP Kreistagsfraktion zum Inhalt hat.

- 3. Die Kreisverwaltung erarbeitet ein Trägerkonzept, in dem eine einvernehmliche Kooperation von Anliegergemeinden, Landkreis und Verband Region Stuttgart angestrebt und eindeutige Zuständigkeiten festgelegt werden sollen.
Eine Fortführung der Strohäubahn nach Weissach zu einem späteren Zeitpunkt unter finanzieller Beteiligung von Weissach und des Landkreises Böblingen sollte dabei offen bleiben.**

Auf die Ausführungen zu A) Ziffer 4 wird verwiesen.

- 4. Sollten zu einem späteren Zeitpunkt landesweit einheitliche gesetzliche Regelungen zur Trägerschaft von Schienenverkehren erfolgen, kann die Frage der Trägerschaft neu überprüft werden.**

Änderungen der Landesgesetzgebung, die zu einer Verlagerung der Zuständigkeiten für den schienengebundenen Nahverkehr führen, werden selbstverständlich aufgegriffen und in den zuständigen Gremien des Landkreises beraten. Zudem wirken sich Rechtsänderungen unmittelbar auch auf bestehende Regelungen (Zweckverband, Verträge) aus.

**C) Antrag der Kreistagsfraktionen der Freien Wähler und des Bündnis 90/Die Grünen
(Anlage 3)**

- 1. Es wird beantragt, einen Kostenverteilungsschlüssel von 50 Prozent zwischen Landkreis und Anliegerkommunen festzulegen.**

Auf die Ausführungen zu B) Ziffer 1 wird verwiesen.

- 2. Es wird weiter beantragt, eine einmalige Anschubfinanzierung in Höhe von 2 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen.**

Auf die Ausführungen zu B) Ziffer 1 wird verwiesen.