



Vorlage TA_28/2009
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 29.06.2009

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Strohgäubahn; Gründung eines Zweckverbandes und weiteres Vorgehen - Vorberatung -

Seit unserem letzten Sachstandsbericht im März 2009 haben sich aktuelle Entwicklungen ergeben, über die wir sie informieren möchten.

1. Zweckverbandssatzung

Die Abstimmung auf Verwaltungsebene mit den Gemeinden über die Gründung eines Zweckverbandes ist weitgehend abgeschlossen. Die wesentlichen Organisationsstrukturen stehen fest und wurden bereits im Technischen Ausschuss im März 2009 vorgestellt. Auf die nicht-öffentliche Vorlage TA_04/2009 wird verwiesen. Der Zweckverband muss spätestens im Oktober 2009 gegründet werden, damit er die Ausschreibungen für die Fahrzeuge und die Streckensanierung durchführen kann.

Die Aufgaben des Zweckverbandes sind in § 3 der Satzung definiert:

Er wird die Kernstrecke Korntal – Heimerdingen sanieren, die betriebsnotwendigen Anlagen bauen, die Fahrzeuge beschaffen und die Strecke unterhalten. Er legt die Bedienungs- und Qualitätsstandards fest und schließt die für die Erbringung der Verkehrsleistung notwendigen Verträge ab. Dem künftigen Betreiber werden die Infrastruktur und die Fahrzeuge gegen einen Kostenersatz zur Verfügung gestellt.

Über die Aufgabenstellung hinaus ist besonders die finanzielle Ausstattung und die Beteiligung der einzelnen Mitglieder sowie deren Stimmrechte in der Verbandsversammlung von Interesse.

Die Eigenvermögensumlage und die Betriebsumlage (§ 13 I der Satzung) werden zu 50 % vom Landkreis und zu 50 % von den Anliegerkommunen erbracht, wobei der Verteilungsschlüssel unter den Anliegerkommunen wie folgt festgelegt wurde:

Ditzingen	11,1 %
Hemmingen	30,2 %
Korntal-Münchingen	33,6 %
Schwieberdingen	25,1 %

Bisher orientierte sich der Schlüssel zwischen den Kommunen an den Fahrgastzahlen. Bei der aktuellen Diskussion waren sich alle Beteiligten einig, dass der Verteilungsschlüssel hin zu einem solidarischen Schlüssel weiterentwickelt werden sollte. Die Stadt Ditzingen hat ihren bisherigen Beitrag mehr als verdoppelt und damit zusammen mit den Gemeinden Schwieberdingen und Hemmingen die Stadt Korntal-Münchingen prozentual deutlich entlastet.

Die Stimmen in der Verbandsversammlung orientieren sich an der Zahl der entsandten Mitglieder. Der Landkreis Ludwigsburg verfügt in der Verbandsversammlung, ebenso wie die Städte und Gemeinden, über 13 Stimmen. Die 13 Stimmen der Städte und Gemeinden sind wie folgt verteilt:

Ditzingen	2 Stimmen
Hemmingen	4 Stimmen
Korntal-Münchingen	4 Stimmen
Schwieberdingen	3 Stimmen

Die vom Kreistag am 12. Dezember 2008 beschlossene Anschubfinanzierung in Höhe von 2,0 Millionen Euro ist in der Zweckverbandssatzung nicht explizit genannt, wird aber den Städten und Gemeinden in Anrechnung gebracht.

Die Verwaltung empfiehlt dem Ausschuss für Umwelt und Technik, der Zweckverbandssatzung in der beiliegenden Form zuzustimmen. Wir beabsichtigen, in den nächsten Sitzungen des Ausschusses für Umwelt und Technik und des Kreistags im Oktober den abschließenden Beschluss über die Gründung des Zweckverbandes vorzulegen. Die konstituierende Sitzung der Verbandsversammlung soll sich kurzfristig an die Sitzung des Kreistags am 23. Oktober 2009 anschließen.

2. Sachstand zur Eigentumsübertragung der Strecke und zum Angebot der WEG für den langfristigen Betriebsvertrag (Verkehr- und Infrastruktur)

Im Oktober 2008 haben wir im Ausschuss für Umwelt und Technik berichtet, dass der Landkreis gemeinsam mit den Städten und Gemeinden zur Sicherung der bisherigen und der zukünftigen Investitionen die Strecke von der WEG übernehmen will. Auf die Vorlage TA_35/2008 wird verwiesen.

- **Übertragung der Strecke**

Wie wir bereits informiert haben, ist die WEG grundsätzlich mit einer Übertragung der Strecke einverstanden ist. Ein Kaufpreis soll nach Ansicht der WEG nicht festgelegt werden, sie besteht allerdings auf einem Ausgleich der noch in den Büchern der WEG für die Strecke vorhandenen Restbuchwerte der Strecke und der Bauwerke (Bahnsteige usw.). Daneben möchte die WEG im Gegenzug für die Eigentumsüberlassung einen Verkehrsleistungsvertrag für die Dauer von 15 Jahren.

Bisher liegt uns von der WEG lediglich eine Auflistung der Restbuchwerte insgesamt für die Strecke Korntal – Weissach vor. Da jedoch die Entscheidung über den Betrieb der Bahn im Abschnitt Heimerdingen - Weissach bei der Gemeinde Weissach und dem Landkreis Böblingen liegt, soll die Strecke von der Kreisgrenze im Bereich Heimerdingen bis Weissach der Gemeinde Weissach zur Übernahme angeboten werden. Aktuell überarbeitet die WEG ihre Aufstellung und weist die Restbuchwerte den jeweiligen Grundstücken und Streckenabschnitten zu. Gleichzeitig aktualisiert die WEG die Restbuchwerte auf den 31.12.2011, da ein Eigentumsübergang spätestens ab diesem Zeitpunkt erfolgen muss.

Ob der Ausgleich der Restbuchwerte von den öffentlichen Händen akzeptiert werden kann, wird ganz wesentlich von der Höhe und einer Einigung über den langfristigen Verkehrsleistungsvertrag abhängen. Hier haben wir noch harte Verhandlungen vor uns.

- **Langfristiger Betriebsvertrag**

Für den langfristigen Betriebsvertrag ab dem Jahr 2012, der die Bereiche Durchführung des Verkehrs und Betrieb der Infrastruktur beinhaltet, hat die WEG am 20.04.2009 ein Angebot vorgelegt. Sie geht in ihrer Kalkulation von einer Vertragslaufzeit von 15 Jahren aus. Optional wurde auf unsere Forderung hin ein Angebot für einen Zeitraum von 12 Jahren erstellt. Das Angebot weist ein deutlich höheres Defizit aus, als die Prognose der Firma Intraplan, die auf standardisierten Werten beruht.

Das höhere Defizit ist zum Teil durch ein gegenüber dem Gutachten der Firma Intraplan geändertes Leistungsangebot zu erklären. So sind im Angebot der WEG neben einer vom Arbeitskreis Strohgäubahn gewünschten Ausweitung des 30-Minuten-Takts abends auch die Aufwendungen für einen separaten Schülerzug enthalten. Unter Ziffer 4 gehen wir nochmals ausführlich auf die Notwendigkeit eines Schülerzuges ein.

Die WEG erklärt die Abweichung weiter damit, dass die Werte aus der standardisierten Bewertung (deutschlandweite Durchschnittswerte) nicht den Gegebenheiten des Großraums Stuttgart entsprechen würden. Auch habe sowohl die WEG als kleines Unternehmen als auch die Strohgäubahn mit ihrem sehr kurzen Streckennetz eine andere Kostenstruktur als die DB AG oder andere größere Schienenverkehrsunternehmen.

Die Untersuchungen der Firma Intraplan wurden vom Arbeitskreis Strohgäubahn, in dem auch die WEG vertreten ist, begleitet. Die WEG wies in den Sitzungen darauf hin, dass die standardisierten Werte mit den tatsächlichen betriebswirtschaftlichen Kosten nicht vergleichbar seien. Für den Vergleich der einzelnen Varianten wurde daher von der Firma Intraplan innerhalb des Rahmens der standardisierten Bewertung der obere Wert angesetzt. Dieser obere Wert wurde den Gremien des Kreises und der beteiligten Kommunen bei der Entscheidung über den Weiterbetrieb der Strohgäubahn vorgelegt. Die Verwaltung hat u.a. in der Vorlage TA_35/2008 darauf hingewiesen, dass es sich dabei um einen Betrag auf Basis der standardisierten Werte handelt, der vorrangig der Ermittlung einer Vorzugsvariante dient und als Basis für die Berechnung des tatsächlichen betriebswirtschaftlichen Defizits nicht geeignet ist.

Die WEG führt nun aus, dass die Kalkulation gezeigt habe, dass auch dieser höhere Wert die tatsächlichen Kostenstrukturen nicht zutreffend abbilde.

- **Prüfung des Angebots der WEG**

Ob das Angebot der WEG überhöht ist, wird derzeit von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PriceWaterhouseCoopers AG (PwC) im Auftrag des Landkreises und der Anliegerkommunen geprüft. Die WEG gewährt dazu der Firma PwC Einblick in ihre Bücher und Kalkulationsgrundlagen.

Die Prüfung hat folgende Schwerpunkte:

- Prüfung einer möglichen Überkompensation, d.h. entspricht die von der WEG vorgelegte Angebotssumme den tatsächlich entstehenden Kosten bei der WEG unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns/einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung (diese Prüfung entspricht den Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 vom 23. Oktober 2007)
- Vergleich der Kosten des Angebots mit den Kosten anderer Unternehmen, Kalkulationen und Verkehrsverträge (Benchmarks)

Nach dem augenblicklichen Stand können wir das gegenwärtige Angebot der WEG nicht akzeptieren. Die Kommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen stehen vor der gleichen Situation. Den Gremienbeschlüssen lagen die Einschätzungen der Intraplan zugrunde, von denen das Angebot der WEG erheblich abweicht.

Wir werden auf der Basis des Prüfungsergebnisses der PwC mit der WEG weiter verhandeln und die Gremien nach der Sommerpause über das Ergebnis informieren.

Die Belastungen der Städte und Gemeinden sowie des Landkreises verringern sich noch um die vom Verband Region Stuttgart zu leistende Beteiligung an dem zukünftig verbesserten Verkehrsangebot (14,5 Prozent Erstattung für Durchtarifizierungs- und Harmonierungsverluste bei Verkehrsverbesserungen) und an den eventuell notwendigen Verstärkerfahrten (Schülerzug, s. Ziffer 4). Hier führen wir Gespräche mit dem VRS.

3. Abschluss und Ergänzung zum Investitionsvertrag

Da über den langfristigen Betriebsvertrag noch keine Einigung erzielt werden konnte und damit auch die Frage der Streckenübertragung nicht geklärt ist, wurde der Investitionsvertrag, dessen Unterzeichnung bereits im Frühjahr geplant war, noch nicht abgeschlossen.

Zwar steht der Investitionsvertrag nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Verkehrsleistungsvertrag. Kreisverwaltung und Anliegerkommunen sind sich jedoch darüber einig, dass eine Sanierung der Strecke nur dann in Betracht kommt, wenn die Finanzierung des Verkehrs auf der Strecke gesichert ist.

Wir gehen aus heutiger Sicht davon aus, dass wir unseren Zeitplan noch halten können und die ursprünglich bereits für den Sommer 2009 vorgesehenen Baumaßnahmen im Jahr 2010 abschließen können. Der Start des neuen Betriebsprogramms der sanierten Strohgäubahn ist nach wie vor für den Fahrplanwechsel 2011/2012 im Dezember 2011 vorgesehen.

Beim Investitionsvertrag möchten wir noch auf zwei aktuelle Änderungen hinweisen:

- Soweit der Einsatz des Schülerzuges (s.u. Ziffer 4) erforderlich wird bzw. wir zukünftig Änderungen im Betriebskonzept beabsichtigen (z.B. Taktverdichtungen bei Fahrgastzuwachsen), benötigen wir eine Ausweichstelle im Bereich des Bahnhofs Schwieberdingen. Die Ausweichstelle ist erforderlich, um trotz des ganz überwiegend nur eingleisigen Streckennetzes mehr Züge einsetzen zu können.

Der Maßnahmenplan stellt die Grundlage für die Förderentscheidung des Landes dar. Darum sollte die Ausweichstelle im Förderumfang von Beginn an enthalten sein. Wir haben sie deshalb mit der erforderlichen Signalisierung als Option in den Maßnahmenplan aufgenommen. Diese Option muss von den zuständigen Gremien gesondert freigegeben werden. Dadurch haben wir sichergestellt, dass – soweit ein entsprechender Bedarf festgestellt wird – der Investitionsvertrag nicht nochmals geändert werden muss und zugleich die Förderung durch das Land gesichert ist.

- Wir beabsichtigen, die Umsetzung des Maßnahmenplans, der von den Fachleuten der WEG erstellt und von der NVBW geprüft wurde, durch ein unabhängiges Ingenieurbüro mit Erfahrung beim Bau und der Sanierung von Schienenstrecken begleiten zu lassen. Konkret soll dieses Büro bei der Vorbereitung der jeweiligen Ausschreibungsunterlagen prüfen, ob die Maßnahmen technisch notwendig und angemessen sind.

4. Notwendigkeit eines Schülerzugs

Beobachtungen der WEG und die Auswertungen der Verkäufe des Scool-Tickets haben gezeigt, dass aktuell ein starker Anstieg bei den Schülerzahlen in Richtungen Korntal-Münchingen zu verzeichnen ist und dadurch zu den Schulanfangs- und Schulendzeiten eventuell ein zusätzlicher Zug in Dreifach-Traktion erforderlich sein könnte. Wir gehen davon aus, dass sich Schüler aus Schwieberdingen und Hemmingen, die bisher nach Markgröningen zur Schule gegangen sind, stärker nach Korntal orientieren.

Der Zug ist im Gutachten Intraplan bei der NE-Variante nicht berücksichtigt, da nach den dem Gutachten zu Grunde liegenden Schülerzahlen der Jahre 2006/2007 das vorhandene Angebot gerade noch ausreichend war. Der Auslastungsgrad der Bahn lag jedoch auch im Gutachten von Intraplan bereits über der Kapazitätsgrenze von Schienenfahrzeugen. Diese Überschreitung der Kapazitätsgrenze für zwei Fahrten am Tag auf kurzen Abschnitten wäre gerade noch akzeptabel gewesen. Unter Umständen wäre auch noch eine Entlastung durch die Verschiebung der Schulanfangs- und -endzeiten möglich gewesen (vgl. Anlage 1 zur Vorlage KT_16/2008: Gutachten Optimierter Dieselbetrieb, S. 108).

Bei einer Durchbindung bis Feuerbach wäre durch die insgesamt höheren Fahrgastzahlen ein Schülerzug auf jeden Fall notwendig gewesen und war auch eingeplant. Nachdem die Durchbindung mangels Förderfähigkeit derzeit nicht weiter verfolgt werden kann, muss die Frage des Schülerzugs jetzt nochmals aufgegriffen werden.

Der Einsatz des Schülerzuges hätte neben dem Maßnahmenplan auch Auswirkungen auf die Anzahl der benötigten Fahrzeuge (siehe Ziffer 5). Es würde ein Fahrzeug mehr benötigt. Derzeit prüfen wir, inwieweit die vorhandenen RegioShuttles aus dem Jahr 1996 gemeinsam mit einem noch älteren Fahrzeug „NE 81“ weiter genutzt werden könnten. Zwar sind grundsätzlich Fahrzeuge der alten und neuen Generation nicht miteinander kompatibel, ein getrennter Einsatz der „Alt“-Fahrzeuge zum Beispiel für den Schülerverkehr müsste aber möglich sein.

Um alle für eine Entscheidung erforderlichen Grundlagen darstellen zu können, werden wir in den nächsten Wochen die Beobachtungen anhand der Schüleranmeldungen für das nächste Schuljahr weiter verifizieren. Wir wollen in diesem Zusammenhang auch nochmals prüfen, ob durch eine Änderung der Schulanfangs- und Endzeiten auf den Schülerzug verzichtet werden könnte. In der nächsten Sitzung werden wir weiter berichten.

5. Verfahren bei der Fahrzeugbestellung

Zur Umsetzung der ursprünglichen NE-Variante sind sechs neue Fahrzeuge und ein Reservefahrzeug erforderlich (auf Vorlagen TA_17/2008, TA_35/2008, TA_48/2008 wird verwiesen). Soweit der Schülerzug erforderlich wird und ein Einsatz der heute schon vorhandenen (Alt-) Fahrzeuge nicht möglich ist, würden wir ein zusätzliches Fahrzeug benötigen. Welche Kosten pro Fahrzeug entstehen, wissen wir erst nachdem die Ausschreibungsergebnisse vorliegen. Bisher gehen wir davon aus, dass die Kosten sich auf rund zwei Millionen Euro pro Fahrzeug belaufen.

Aufgrund des Auftragwertes müssen die Fahrzeuge europaweit öffentlich ausgeschrieben werden. Der Mutterkonzern der WEG, die Veolia, verfügt über das für eine Ausschreibung erforderliche KnowHow. Derzeit erstellen wir mit ihr zusammen das Lastenheft, das als Grundlage für die Ausschreibung dient. Die Ausschreibung wird auf unserer Seite vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart begleitet.

Das Land hat uns eine Fahrzeugförderung von 33 Prozent verbindlich zugesagt. Der Zeitplan ist sehr eng, da es sich bei einem Teil der Gelder um Barmittel des Haushaltes 2009 handelt, die noch in 2009 abgerufen werden müssen. Voraussetzung für den Abruf ist allerdings, dass die Ausschreibung stattgefunden hat.

Obwohl die Zeit für die Ausschreibung drängt, können wir sie im Augenblick noch nicht beginnen. Soweit wir eine öffentliche Ausschreibung durchführen, verpflichten wir uns nämlich zugleich, die ausgeschriebenen Fahrzeuge auch zu bestellen. Ein Rücktritt ist nur in wenigen Fällen möglich. Der Landkreis und die Anliegerkommunen können deshalb der Ausschreibung nicht zustimmen, solange keine Klarheit über den Verkehrsleistungsvertrag besteht. Wir werden daher die Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen weiter vorantreiben und beabsichtigen, den Gremien im Oktober die entsprechenden Beschlüsse zur Durchführung der Ausschreibung vorzulegen.

6. Förderhöhe und –zeitpunkt:

Mit dem Innenministerium haben in den vergangenen Wochen Gespräche zur Förderung der Streckensanierung sowie zur Fahrzeugförderung stattgefunden. Nach den Aussagen des Innenministeriums können wir mit folgenden Fördermitteln rechnen:

- LEFG (Ausbau und Instandsetzung der ortsfesten Infrastruktur) rund 4,0 Mio. Euro
- GVFG Strecke und Bahnsteige (pro Fördertatbestand 100.000 Euro Einbehalt) rund 12,4 Mio. Euro
- GVFG-Förderung Werkstatt 75 Prozent der förderfähigen Kosten
- Fahrzeuge 33 Prozent der förderfähigen Kosten

Diese Fördersätze entsprechen unseren Annahmen in den bislang zugrunde gelegten Kostenschätzungen. Bei der Fahrzeugförderung gehen wir davon aus, dass die Hälfte der Fördermittel noch 2009 ausbezahlt wird und die restlichen 50 Prozent in den Jahren 2010 und 2011 fließen. Auch die LEFG-Mittel werden zeitnah ausbezahlt.

Offen ist aktuell noch der Mittelfluss bei den Fördermitteln nach dem Entflechtungsgesetz (früher: GVFG) für die Sanierung der Strecke sowie den Bau der Bahnsteige und der Werkstatt. Hier müssen wir mit längeren Vorfinanzierungszeiträumen rechnen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und empfiehlt dem Kreistag

1. dem Entwurf der Zweckverbandsatzung und
2. der Aufnahme einer Option für den Kreuzungsbahnhof Schwieberdingen in den Maßnahmenplan und den Investitionsvertrag

zuzustimmen.