



Vorlage KT_28/2009
zur öffentlichen Sitzung des
Kreistags
am 24.07.2009

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Kreistags

Strohgäubahn; Gründung eines Zweckverbandes sowie Ergänzung des Investitionsvertrages

In der Dezembersitzung 2008 haben wir den Kreistag darüber informiert, welche weiteren Schritte zur Sanierung der Strecke Korntal – Heimerdingen und zur Umsetzung des optimierten Dieselbetriebs erforderlich sind. Es handelt sich im Wesentlichen um Investitionen zur Streckensanierung, die Fahrzeugbeschaffung und um kontinuierliche Ausgaben zur Unterhaltung der Infrastruktur und zum Betrieb der Bahn.

Um die Investitionen und den Weiterbetrieb der Bahn zu sichern, wollen wir von der WEG die Strecke übernehmen und Eigentümer der Fahrzeuge werden. Als künftige Organisationsform zur Erfüllung der Aufgaben soll ein Zweckverband mit dem Landkreis und den Anliegerkommunen gegründet werden. Ein Entwurf der Zweckverbandssatzung liegt nun vor.

Weiter haben sich Änderungen im Bereich des Maßnahmenplans zur Sanierung der Schienenstrecke ergeben, die wir nachfolgend unter der Ziffer 2 darstellen.

1. Zweckverbandssatzung

Im Auftrag des Ausschusses für Umwelt und Technik wurde ein Satzungstext entwickelt, der auf Verwaltungsebene mit den Gemeinden abgestimmt ist. Steuerliche Fragen wurden von PricewaterhouseCoopers geprüft und die Satzung entsprechend angepasst.

Die Zweckverbandssatzung umfasst folgende wesentlichen Regelungen (Anlage 1):

a) Organe des Zweckverbandes

Zur Aufgabenerfüllung sind die drei Organe Verbandsversammlung, Verbandsvorsitzender und Verwaltungsrat vorgesehen.

➤ Verbandsversammlung:

Die Verbandsversammlung beschließt über die grundsätzlichen Angelegenheiten des Zweckverbands. Mitglieder der Verbandsversammlung sind die gesetzlichen Vertreter der Verbandsmitglieder und Vertreter aus deren Gremien.

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

Ziel ist es, die Arbeit und die politische Zielsetzung des Zweckverbands möglichst transparent in die kommunalen Gremien zu kommunizieren.

➤ Verbandsvorsitzende:

Vorsitzender des Zweckverbands ist der Landrat des Landkreises Ludwigsburg. Sein Stellvertreter soll aus der Mitte der Bürgermeister/Oberbürgermeister alle zwei Jahre gewählt werden. Der Vorsitzende besorgt die Geschäfte der laufenden Verwaltung in eigener Zuständigkeit. Er vertritt den Verband.

➤ Verwaltungsrat:

Der Verwaltungsrat setzt sich aus den gesetzlichen Vertretern der Verbandsmitglieder zusammen und entscheidet über die Angelegenheiten des Zweckverbands, für die nicht die Verbandsversammlung oder der Vorsitzende zuständig sind. Der Verwaltungsrat kann flexibel agieren und – wenn erforderlich – auch kurzfristig notwendige Entscheidungen treffen.

Der Zweckverband sollte spätestens im Oktober 2009 gegründet werden, damit er die Ausschreibungen für die Fahrzeuge und die Streckensanierung durchführen kann.

b) **Aufgaben des Zweckverbands**

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.

c) **Beteiligungsschlüssel und Stimmrechte**

Die Eigenvermögensumlage und die Betriebsumlage (§ 13 I der Satzung) werden zu 50 Prozent vom Landkreis und zu 50 Prozent 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 deutlich entlastet.

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.

Es ist beabsichtigt, 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. Investitionsvertrag

Der Investitionsvertrag, der Grundlage für die geplante Streckensanierung ist, wurde noch nicht abgeschlossen. Die für Frühjahr geplante Unterzeichnung war bislang nicht möglich, da über den langfristigen Betriebsvertrag noch keine Einigung erzielt werden konnte.

Zwar steht der Investitionsvertrag nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betriebsvertrag. 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.

Für den langfristigen Betriebsvertrag liegt ein Angebot der WEG vor, das ein deutlich höheres Defizit ausweist, als die Prognose der Firma Intraplan, die auf standardisierten Werten beruht. Die WEG hat während der Erstellung des Gutachtens darauf hingewiesen, dass die standardisierten Werte nicht mit den tatsächlichen betriebswirtschaftlichen Kosten vergleichbar seien. Der Gutachter hat darauf reagiert und seinem Gutachten höhere Werte zugrunde gelegt, die den Bedenken der WEG Rechnung tragen sollten. Die WEG führt nun aus, die Kalkulation habe gezeigt, dass auch diese höheren Werte die tatsächlichen Kostenstrukturen nicht zutreffend abbilden. Über den Betriebsvertrag wird derzeit mit der WEG verhandelt.

Wir haben nach wie vor die Hoffnung, dass eine Einigung über den Betriebsvertrag erzielt werden und wir unseren Zeitplan noch halten können. Die ursprünglich bereits für den Sommer 2009 vorgesehenen Baumaßnahmen sollen im Jahr 2010 abgeschlossen werden. Der Start des neuen Betriebsprogramms der sanierten Strohäubahn ist für den Fahrplanwechsel 2011/2012 im Dezember 2011 vorgesehen.

Obwohl noch offen ist, ob in den Verhandlungen ein Ergebnis erzielt werden kann, müssen wir heute über den Satzungsentwurf und die Ergänzung zum Maßnahmenplan beschließen. Die weiteren Schritte zur Umsetzung der NE-Variante müssen parallel zu den Verhandlungen vorbereitet und zum Beispiel Förderanträge beim Innenministerium gestellt werden. Auch die Aus-

schreibung der Fahrzeuge muss noch in diesem Jahr erfolgen, um die Fördergelder des Landes zu erhalten.

In der Sitzung am 12.12.2008 haben wir Ihnen den Maßnahmenplan, der als Grundlage für den Investitionsvertrag dient, vorgestellt. Auf Vorlage KT_44/2009 und Anlage 1 zur Vorlage KT_44/2009 wird verwiesen. Hier möchten wir noch auf eine aktuelle Änderungen hinweisen:

Beobachtungen der WEG und die Auswertungen der Verkäufe des School-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 Platzangebot 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 ist noch akzeptabel. Unter Umständen ist auch noch eine Entlastung durch die Verschiebung der Schulanfangs- und -endzeiten möglich (vgl. Anlage 1 zur Vorlage KT_16/2008: Gutachten Optimierter Dieselbetrieb, S. 108).

Der Einsatz eines zusätzlichen Schülerzuges hätte jedoch Auswirkungen auf die Anzahl der benötigten Fahrzeuge - es würden dann insgesamt acht Fahrzeuge benötigt, d.h. ein Fahrzeug mehr. Derzeit prüfen wir, inwieweit die vorhandenen RegioShuttle 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 für den Schülerverkehr müsste aber möglich sein.

Der Schülerzug hätte aber auch Auswirkungen auf die erforderliche Infrastruktur. Um uns die Option offen zu halten, im Bedarfsfall einen Schülerzug einsetzen zu können, 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. Die Ausweichstelle wäre auch dann erforderlich, wenn zukünftige Fahrgastzuwächse eine Änderung des Betriebskonzepts, wie z.B. Taktverdichtungen, erforderlich machen. Der Maßnahmenplan sollte daher um die Ausweichstelle (inklusive der erforderlichen Signalisierung) als optionalem Bestandteil ergänzt werden, der bei Bedarf von den zuständigen Gremien gesondert freigegeben werden muss.

Der Maßnahmenplan stellt die Grundlage für die Förderentscheidung des Landes dar. Durch die Ergänzung stellen wir sicher, dass, soweit ein entsprechender Bedarf festgestellt wird, der Investitionsvertrag nicht nochmals geändert werden muss und zugleich die Förderung durch das Land gesichert ist.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat in der Sitzung am 29.06.2009 dem Kreistag empfohlen, den nachfolgenden Beschluss zu fassen.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag stimmt

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

zu.