



LANDKREIS BÖBLINGEN



KT-Drucks. Nr. 012/2015

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Andreas Wiedmann
Telefon 07031-663 1355
Telefax 07031-663 1489
a.wiedmann@lrabb.de

26.02.2015

**Ausbau und Elektrifizierung der Schönbuchbahn
- Infrastrukturförderung des Landes**

Anlage 1: Pressemitteilung vom 17.12.2014

Anlage 2: Ergebnisprotokoll zum Gespräch vom 16.12.2014

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss zur Vorberatung	09.03.2015 <u>öffentlich</u>
Verwaltungs- und Finanzausschuss zur Vorberatung	10.03.2015 <u>öffentlich</u>
Kreistag zur Beschlussfassung	23.03.2015 <u>öffentlich</u>

II. Beschlussantrag

1. Der Kreistag stimmt der vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden Württemberg (MVI) in Aussicht gestellten Festbetragsförderung von max. 37,5 Mio. € zu.

2. Der Landrat wird ermächtigt auf der Grundlage dieser Festbetragsförderung einen Letter of Intent zu unterzeichnen.

III. Begründung

1. Festbetragsförderung mit 37,5 Mio. €

Wie dem Kreistag am 17.11.2014 berichtet, wurde am 14.04.2014 in einem ersten Gespräch mit Herrn Verkehrsminister Hermann die Förderung des geplanten Ausbaus und Elektrifizierung der Schönbuchbahn besprochen. In der daraufhin herausgegebenen Pressemitteilung vom 16.04.2014 erklärte der Verkehrsminister, dass er den Ausbau der Schönbuchbahn als ein wichtiges Schienenprojekt im Großraum Stuttgart betrachtet. Er äußerte die grundsätzliche Bereitschaft der Landesregierung die geplante Elektrifizierung und die abschnittsweise Zweispurigkeit aus Mitteln des Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) mit einem Festbetrag fördern zu wollen.

Im Beschluss des Kreistages vom 17.11.2014 wurde das Land daraufhin gebeten, entsprechend der Altfallregelung zum Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) die Infrastrukturmaßnahmen mit 75 % der förderfähigen Kosten zu bezuschussen (siehe Kreistags-Drucksache 201/2014/1).

Im Gespräch mit dem Verkehrsminister am 16.12.2014 ist es nunmehr gelungen, eine Absichtserklärung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) zur Förderung nach dem LGVFG zu erhalten. Das MVI sagte zu, für den Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn sowie für den Bau eines Betriebshofs auf der Basis eines Fördersatzes von bis zu 75 % mit einem Betrag von max. 37,5 Mio. EUR im GVFG-Landesprogramm als Festbetrag einzuplanen (Grundlage: Kostenschätzungen/-berechnungen Stand 12/2014).

Die Zusage wurde vom MVI mit Pressemitteilung vom 17.12.2015 bekanntgegeben (Anlage 1). Die wesentlichen Inhalte sind im Ergebnisprotokoll zum Gespräch vom 16.12.2014 zusammengefasst (Anlage 2).

Dieser Festbetrag setzt sich aus einer Förderung mit 75 % der förderfähigen Kosten für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke sowie einer Förderung mit 50 % der förderfähigen Kosten für den neuen Betriebshof in Böblingen zusammen. Im letzten Gespräch mit Verkehrsminister Hermann ist es zudem gelungen, dass auch die Ausführungsplanung in die Berechnung der Fördersumme einbezogen wird. Unerfüllt blieb damit der Wunsch, dass auch der Betriebshof mit 75 % gefördert wird.

Das MVI ist bereit, die Förderung der Schönbuchbahn im Zuge der geplanten LGVFG-Novellierung als Altfallregelung einzubringen und auf diesem Wege eine Förderung mit 75 % zu erreichen, die über sonstige Förderung mit 50 % hinausgeht. Insoweit steht der Förderbetrag unter dem Vorbehalt, dass die Altfallregelung mit der LGVFG-Novellierung Gesetzeskraft erlangt. Die Einbringung in das Kabinett ist im Frühjahr 2015 vorgesehen und die Landtagsentscheidung im Herbst 2015.

2. Forderung eines: Gleisabstands von 4,00 m

Neben der Infrastrukturförderung war die Frage des Gleisabstandes ein wesentlicher Schwerpunkt im Austausch mit dem MVI. Mit Schreiben des MVI vom 15.01.2015 wird aus verkehrspolitischer und förderrechtlicher Sicht ein Gleisabstand von 4,00 m als zwingend notwendig gehalten.

Daraufhin wurde das MVI zunächst gebeten, den Gleisabstand bei 3,80 m zu belassen, weil ansonsten deutliche Kostensteigerungen befürchtet wurden. Inzwischen ist es mit einem kreativen Lösungsansatz möglich, den geforderten Gleisabstand von 4,00 m mit geringen Negativauswirkungen zu erreichen. Durch den Einbau von Y-Stahlschwellen anstelle der bisher vorgesehenen Betonschwellen können zusätzliche Betroffenheiten in den Planfeststellungsverfahren minimiert werden.

Eine Überprüfung des 400 m langen Trogbauwerks in Holzgerlingen hat ergeben, dass damit der Trog nicht verbreitert werden braucht und insoweit keine Mehrkosten entstehen. In den sonstigen Zweigleisabschnitten werden im Vergleich zwischen der Verwendung von Y- Stahl- zu Beton-Schwellen Mehrkosten von ca. 300 T€ geschätzt, wobei die bisherigen Gesamtkosten voraussichtlich noch im Rahmen der Kostenschätzung des Finanzierungsantrages liegen, welche Basis der Festbetragsförderung sind. Im Übrigen sind Y-Schwellen für kurvenreiche Strecken wie die Schönbuchbahn besser geeignet und zudem langlebiger als Betonschwellen.

Aufbauend auf der erforderlichen und inzwischen erstellten Neutrassierung sind noch evtl. Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren abschätzen und mit der Planfeststellungsbehörde abstimmen. Nach derzeitigem Stand sieht es danach aus, dass sich daraus keine Verzögerungen ergeben.

IV. Finanzielle Auswirkung

In der Kreistags-Drucksache Nr. 201/2014/1 wurden die Infrastrukturkosten und der verbleibende Eigenanteil sowie die voraussichtlichen Umlagen dargestellt. Für die Strecke sind die Entwurfsplanungen noch nicht abgeschlossen und gelten noch die zum Finanzierungsantrag erstellten Kostenschätzungen (Stand 2012). Mit den seitherigen relevanten Änderungen ergibt sich, auch unter Verwendung von den teureren Y-Stahlschwellen im Rahmen der Kostenschätzung zunächst keine Veränderung.

Auf der Basis dieser Infrastrukturkostenfortschreibung (Stand 2014) ergibt sich durch die angebotene Festbetragsregelung mit einem max. Förderbetrag von 37,5 Mio. € ein Eigenanteil von 31,1 Mio. € (statt 26,5 Mio. €; Differenz 4,6 Mio. €):

Zweigleisiger Ausbau	39.900.000 €
Betriebshof	15.100.000 €
Grunderwerb Betriebshof	2.300.000 €
Planung (18%)	11.300.000 €
Kreuzungsdrittel zu Kreuzungsmaßnahmen	<u>13.600.000 €</u>
Gesamt:	82.200.000 €
Kostenbeteiligung nach EKrG (Land, Straßenbaulastträger) -	13.600.000 €
Förderung Land nach LGVFG	<u>- 37.500.000 €</u>
Eigenanteil ZVS (gesamt)	31.100.000 €

Bei der Grobschätzung der Umlagen gilt Folgendes:

10 Mio. € weniger Förderung ergeben eine jährliche Mehrbelastung von rund 700 T€. 4,6 Mio.€ weniger Zuschuss bedeuten rund 320 T€ Mehrbelastung, davon ca. 270 T€ für Böblingen (85%) und ca. 50 T€ für Tübingen (15%).

Daraus ergibt sich bei der Umlage in den Jahre 2019 und 2020 nach Inbetriebnahme des 15-Minuten-Takts in den beiden Varianten folgende

Grobschätzung in T€	Dauerlösung mit Elektrobetrieb mit neuen Elektrofahrzeugen		Interimsbetrieb mit gebrauchten Dieselfahrzeugen Typ Regio-Schuttle RS1	
	2019	2020	2019	2020
Gesamtumlage	9.400	8.200	8.200	7.000
davon Kreis Böblingen	8.000	6.950	6.950	5.950
davon Kreis Tübingen	1.400	1.250	1.250	1.050

Die Zahlen im Jahr 2020 beinhalten als Bestcase eine Erhöhung der Einnahmenezuscheidung um rund 1,2 Mio. €. Ab diesem Jahr ist eine Neuregelung der Einnahmenezuscheidung im Verkehrsverbund auf Basis der EU-Normen erforderlich.


Roland Bernhard



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR
PRESSESTELLE

PRESSEMITTEILUNG

17.12.2014

Land stellt Signal bei Hermann-Hesse-Bahn und Schönbuchbahn auf Grün **Zusage von Verkehrsminister Hermann: Mittel für beide Schienenprojekte stehen bereit**

Das Land wird den Ausbau der Schönbuchbahn (Landkreis Böblingen) wie auch die Wiederinbetriebnahme der Württembergischen Schwarzwaldbahn (Hermann-Hesse-Bahn) im Landkreis Calw unterstützen. Dies ist das Ergebnis des Gesprächs der beiden Landräte Roland Bernhard (Böblingen) und Helmut Riegger (Calw) am Dienstagabend bei Verkehrsminister Hermann. Beide Schienenprojekte werden in den kommenden Jahren über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) mit beträchtlichen Summen gefördert. Das Land unterstützt die beiden Zukunftsprojekte als wichtigen Beitrag für umweltfreundliche Mobilität.

Minister Hermann sagte am Mittwoch in Stuttgart: „Die Projekte sind für die beiden Landkreise von großer verkehrlicher und wirtschaftlicher Bedeutung. Hermann-Hesse-Bahn und Schönbuchbahn sind wichtig zur Entlastung des Ballungsraumverkehrs auf der Straße. Sie sind umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsangebote vor allem für Pendler aus dem ländlichen Raum zum Wirtschaftsraum Mittlerer Neckar. Weil sie so wichtig sind, fördert das Land beide Bahnprojekte mit zweistelligen Millionenbeträgen.“

Für die Schönbuchbahn werden insgesamt 37,5 Mio. Euro bereitgestellt. „Damit ist das Land – angesichts vieler Wünsche im Land – an die Grenze des Möglichen gegangen. Kein anderes Projekt in Baden-Württemberg werden wir in den kommenden Jahren mit einem so hohen Betrag fördern können“, sagte Minister Hermann vor dem Hintergrund der im Jahr 2019 auslaufenden Fördermittel des Bundes.

Die Schönbuchbahn ist damit das größte Schienenprojekt, das in der Restlaufzeit des Landesprogrammes bis 2019 gefördert wird. Nur für dieses eine Projekt wird die Hälfte der für ein Jahr insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel fließen.

Minister Hermann betonte: „Das Land erkennt damit die langjährigen Vorarbeiten des Zweckverbands Schönbuchbahn an. Für den Ausbau der Schienenstrecke wird ein Fördersatz von 75 Prozent nach den alten Förderbedingungen zugrunde gelegt.“

Dass dies künftig nicht mehr möglich ist, zeigt die Hermann-Hesse-Bahn, die die Zuschüsse nach neuen Förderbedingungen bekommt. Sie wird als zweites großes Schienenprojekt aus dem Fördertopf des Landes mit einem Satz von 50 Prozent mitfinanziert werden. „Mit dieser Finanzierungszusage bringen wir ein weiteres wichtiges Projekt aufs Gleis“, betonte Verkehrsminister Hermann. Landrat Riegger bezeichnete dies als faires Angebot und dankte Minister Hermann hierfür.

Neben der Finanzierung wurden weitere Einzelheiten der beiden Projekte besprochen. Der Zweckverband Schönbuchbahn hält an der Elektrifizierung der Strecke fest. Das Land wird den Zweckverband auf der Suche nach geeigneten Elektrofahrzeugen unterstützen, damit diese zum Einsatz kommen können, sobald die vorgesehene Elektrifizierung der Strecke abgeschlossen ist.

Bei der Hermann-Hesse-Bahn sollen künftig innovative Brennstoffzellen-Fahrzeuge fahren. Hierfür soll ein Energiekonzept zur Erzeugung des Wasserstoffs aus zusätzlichen erneuerbaren Energien entwickelt werden. Landrat Riegger sagte bei den Neubauabschnitten die Umsetzung von Lärmschutz ohne Berücksichtigung des Schienenbonus zu.

Zum Hintergrund:

Das LGVFG wird aus den sogenannten Entflechtungsmitteln des Bundes gespeist. Diese laufen Ende 2019 aus. Bisher ist der Bund nicht bereit, eine Nachfolgeregelung zu schaffen. Das Thema ist Bestandteil der Bund-Länder-Finanzverhandlungen. Das Land setzt sich dafür ein, dass auch künftig Mittel zur Verfügung stehen, um den Ausbau des ÖPNV fördern zu können.



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ergebnisprotokoll zum Gespräch am 16.12.2014

Teilnehmer:

- Minister Hermann
- Ministerialdirektor Dr. Lahl
- Landrat Bernhard
- Herr Steinbacher (Abteilungsleiter, MVI)
- Herr Honikel-Günther (Referatsleiter, MVI)
- Herr Hickmann (Zentralstelle MVI)
- Herr Gericke (Zentralstelle MVI)

Inhalte eines *Letters of Intent* zur Schönbuchbahn:

- Politische Projektbeschreibung:
Einigkeit, dass Elektrifizierung und Ausbau der Schönbuchbahn (Zweigleisigkeit bis Holzgerlingen, inkl. Betriebshof) mit dem Ziel der Einführung eines 15-Minuten-Takts ein wichtiges Zukunftsprojekt ist und einen wichtigen Beitrag für eine umweltfreundliche Mobilität leistet.
- Unterstützungszusage:
MVI wird die diesbezüglichen Bemühungen insbesondere des Zweckverbandes Schönbuchbahn und der beiden Landkreise Böblingen und Tübingen im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung unterstützen.
- Antriebstechnik:
Einigkeit, dass nach Fertigstellung der Elektrifizierungs- und Ausbaumaßnahmen Elektrotriebfahrzeuge einzusetzen sind.
- Fördermittelzusage:
MVI wird für den Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn sowie für den Bau eines Betriebshofs auf der Basis eines Fördersatzes von bis zu 75 % mit einem Betrag von max. 37,5 Mio. EUR im GVFG-Landesprogramm als Festbetrag einplanen (Grundlage: Kostenschätzungen/-berechnungen Stand 12/2014). Das beinhaltet auch die Förderung der Ausführungsplanung.

- Vorbehalt LGVFG-Novelle:

Diese Zusage steht unter dem Vorbehalt, dass die im Zuge der geplanten LGVFG-Novelle geplante Regelung zur Fördersatzhöhe (Altfallregelung) Gesetzeskraft erlangt.

- Sonstige Kosten trägt der Zweckverband:

Alle darüber hinaus gehenden Kosten (Bau-, Fahrzeugbeschaffungs- und Planungskosten) inklusive Kostensteigerungen während der weiteren Planungen sind vom Zweckverband Schönbuchbahn zu tragen.

- Weiteres Vorgehen:

- Die Vorhabensträger werden die Planungen unter Berücksichtigung aller geltenden Fördervoraussetzungen weiterführen und den bereits gestellten Antrag auf Förderung nach dem LGVFG vervollständigen.
- Das MVI wird den Förderantrag innerhalb des durch diese Absichtserklärung vorgegebenen Rahmens prüfen und vorbehaltlich des Vorliegens aller Fördervoraussetzungen zur Förderung in das Landesprogramm aufnehmen.

- Fertigstellung:

bis Ende 2019

Stuttgart, 16. Dezember 2014