

## **Anlage 1 zur KT Drucksache 016/16**

- **KT-Drucksache 051/2016/2 des Landkreises Böblingen**
  - Übersichtsplan Infrastrukturausbau Schönbuchbahn
  - Schreiben an die Bundes- und Landtagsabgeordneten vom 14.06.2016
  - Schreiben von Dr. Bernd Murschel, MdL, an das Verkehrsministerium vom 22.06.2016
  - Antrag Freie Wähler



**KT-Drucks. Nr. 051/2016/2**

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**Zweckverband  
Schönbuchbahn**  
Reinhold Bauer  
Telefon 07031-663 2165  
Telefax 07031-663 1962  
r.bauer@lrabb.de

07.07.2016

**Schönbuchbahn: Infrastruktur und Fahrzeugbeschaffung**

Anlage 1 Übersichtsplan Infrastrukturausbau Schönbuchbahn  
Anlage 2 Brief an Abgeordnete  
Anlage 3 Abgeordnetenbrief Dr. Murschel  
Antrag Freie Wähler

**I. Vorlage an den**

Kreistag  
zur Beschlussfassung

18.07.2016

**öffentlich**

**II. Beschlussantrag**

1. Die Vertreter des Landkreises in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schönbuchbahn (ZVS) werden ermächtigt, den Vergaben zum Ausbau der Schönbuchbahn und den Fahrzeugbeschaffungsmaßnahmen zur Einführung des 15-Minuten-Takts zwischen Böblingen und Holzgerlingen in den Hauptverkehrszeiten sowie zur Elektrifizierung der gesamten Strecke Böblingen - Dettenhausen zuzustimmen. Die Vergaben für den Infrastrukturausbau werden erst vorgenommen, wenn für die Förderungen des Landes nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zumindest Unbedenklichkeitsbescheinigungen vorliegen.

2. Dem Konzept des ZVS zur Fahrzeugbeschaffung mit einer Übergangsphase mit Mischbetrieb von Diesel- und Elektrofahrzeugen bis zur Lieferung einer vollständigen neuen Fahrzeugflotte mit Elektrofahrzeugen wird zugestimmt.
3. Das Land Baden-Württemberg wird gebeten, die Schönbuchbahn, als erfolgreichste Nebenbahn in der Region Stuttgart, durch eine Regelförderung von 35 % bei den neuen innovativen elektrischen Leichtriebwagen und eine Innovationsförderung von 15 % zu unterstützen.
4. Der ZVS wird beauftragt, auf der Grundlage der aktuellen Kostenberechnung beim Land die Festbetragsförderung für den Infrastrukturausbau auf der Basis des LGVFG überprüfen zu lassen.

### III. Begründung

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn war schon mehrmals Gegenstand der Beratungen und Beschlussfassungen des Kreistages, zuletzt am 28.09.2015 und 23.03.2015 (KT-Drucksachen 152/2015 und 012/2015). Dabei ging es insbesondere um die grundsätzliche Förderzusage des Landes Baden-Württemberg zum Infrastrukturausbau. Diese wurde durch den erteilten Letter of Intent bestätigt.

Eine ausführliche Darstellung des Projekts wurde dem Kreistag am 17.11.2014 vorgelegt (KT-Drucksache 201/2014/1), siehe dazu die Übersicht der großen Infrastrukturmaßnahmen (Anlage 1). In dieser Sitzung wurde der Planung des Zweckverbandes Schönbuchbahn (ZVS) zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Schönbuchbahn und den Fahrzeugbeschaffungsmaßnahmen grundsätzlich zugestimmt. Mit diesem Auftrag wurden die Planungen durch den ZVS weiter vorangetrieben. Inzwischen wurden die Planfeststellungsbescheide für den Betriebshof Böblingen und den teilweise zweigleisigen Streckenausbau sowie die Elektrifizierung von Böblingen bis Holzgerlingen erteilt; der Beschluss für den Bereich Holzgerlingen bis Dettenhausen wird in Bälde erwartet.

#### 1. Infrastrukturausbau

##### 1.1 Rahmenterminplan:

Für den Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn gelten folgende Terminziele:

- Inbetriebnahme der ausgebauten Strecke und
- des Betriebshofes Böblingen sowie
- Einführung des 15-Minuten-Takts (Böblingen und Holzgerlingen)

- mit zusätzlichen, angemieteten Elektrofahrzeugen  
Dezember 2018
- Bauphase: Oktober 2016 – Herbst 2018
- Ausschreibungen und Vergaben 2016 – 2018

Dem Terminplan liegen zwei Gesichtspunkte zu Grunde, nämlich erstens dass der Schlussverwendungsnachweis bis Ende 2019 erfolgen muss, weil aus heutiger Sicht nur bis dahin die Förderung mit Entflechtungsmitteln nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gesichert ist.

Zweitens geht es darum, so bald wie möglich die Voraussetzungen zur Einführung des 15-Minuten-Takts zu erfüllen, um die stetig steigende Fahrgastnachfrage ausreichend befriedigen zu können, die weithaus höher ist als auf mancher Teilstrecke der S-Bahn und laut Verkehrsprognose auf rund 10.000 Fahrgäste pro Werktag ansteigen wird.

## 1.2 Planfeststellungsverfahren:

Für den Planfeststellungsabschnitt PFA 1 (Betriebshof Böblingen) wurde das Verfahren wegen der längeren Bauzeit vorgezogen und im April 2014 eingeleitet. Der Planfeststellungsbeschluss ist am 28.09.2015 ergangen.

Für die Planfeststellungsabschnitte PFA 2+3 (Böblingen – Holzgerlingen Bahnhof) sowie PFA 4 (Holzgerlingen Bahnhof – Dettenhausen) wurden die beiden Verfahren im Dezember 2014 eingeleitet und die Anhörungen durchgeführt.

Nach Abarbeitung sämtlicher Stellungnahmen wurden die daraus resultierenden Planänderungen im Verfahren PFA 2+3 nach Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde im Januar 2016 in einem Planänderungsverfahren eingebracht. Nach gezielter Anhörung der davon Betroffenen wurde vor Ostern am 22.03.2016 ein Erörterungstermin durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss ist am 15.06.2016 ergangen.

Für den PFA 4 (Holzgerlingen Bahnhof – Dettenhausen) besteht noch Abstimmungsbedarf mit der Höheren Naturschutzbehörde (HNB) beim Regierungspräsidium Stuttgart. So forderte die HNB beispielsweise zusätzliche Artenschutz-Kartierungen betreffend Reptilien und Fledermäusen. Diese wurden im Auftrag des ZVS durchgeführt und werden nun gemeinsam mit der HNB bewertet. Desweiteren bestehen noch Unklarheiten seitens der HNB zum Ausmaß der Beeinträchtigung von streckenbegleitenden Hecken durch die Elektrifizierung. Der ZVS strebt an, dies im Juli zu erledigen, und erwartet anschließend den Planfeststellungsbeschluss.

### 1.3 Planänderungen:

Exemplarisch sollen hier wesentliche und für die Öffentlichkeit erkennbare und bedeutsame Planänderungen dargestellt werden:

#### Böblingen: Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Mit der Einführung des 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Böblingen und Holzgerlingen verdoppelt sich die Anzahl der Zugfahrten an den Bahnübergängen. Durch die Planungsgrundlagen bei der Leit- und Sicherungstechnik ergaben sich vorübergehend deutlich verlängerte BÜ-Sperrzeiten, die im Gemeinderat und bei der Stadt Böblingen für Irritationen gesorgt haben.

Der ZVS hat daraufhin die Planungen zur Leit- und Sicherungstechnik für den Bahnübergang „Tübinger Straße“ nochmals eingehend untersuchen lassen. Durch eine „Optimierte Einschaltung“ für den Bahnübergang „Tübinger Straße“ ist es gelungen, eine erhebliche Verringerung der Sperrzeiten im Vergleich zu den im Herbst 2015 ermittelten Sperrzeiten zu erreichen. Mit den erzielten Optimierungen liegen die Sperrzeiten wieder in den Bereichen der ersten Abschätzungen aus dem Jahr 2013.

Der ZVS geht davon aus, dass nicht zuletzt durch die „Optimierte Einschaltung“ am BÜ „Tübinger Straße“ der Straßenverkehr in den Öffnungszeiten an den dort maßgeblichen Knotenpunkten abfließen kann. Der neueste Planungsstand und die „Optimierte Einschaltung“ haben jedoch nicht dazu geführt, dass die Stadt hierdurch ihre grundsätzlich bestehenden Befürchtungen vollständig ausgeräumt sieht.

Der ZVS und die Stadt Böblingen haben deshalb einvernehmlich durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geregelt, dass sie durch gemeinsames Zusammenwirken im Zuge des fortschreitenden Planungs- und Realisierungsprozesses in Bezug auf die straßenverkehrlichen Verhältnisse im Umfeld der beiden Bahnübergänge „Maurener Weg“ und „Tübinger Straße“ vor und nach der Einführung des 15-Minuten-Takts Verkehrszählungen durchführen lassen und sofern und soweit dies notwendig wird, kooperativ an Lösungen zur Sicherung angemessener Verkehrsverhältnisse arbeiten wollen.

#### Holzgerlingen Bahnhof: Reisendenübergang zum Mittelbahnsteig

Der Stadt Holzgerlingen und dem ZVS ist wegen des dortigen P+R-Platzes und der Zugänglichkeit von der Stadtmitte beim Bahnhof zusätzlich zum südlichen Bahnsteigzugang (von der Altdorfer Kreuzung) ein zweiter Zugang am nördlichen Bahnsteig wichtig. Die technische Planung und Risikoanalyse hat ergeben, dass dieser Reisendenübergang mit einer technischen Sicherung Lichtzeichen und Vollschrankenabschluss auszurüsten ist. Die Planungs- und Herstellungskosten dafür belaufen sich auf ca. 200T€. Da es sich um keine Kreuzungsmaßnahme mit Kostendrittung handelt und eine Förderung durch die Festbetragsdeckelung nicht zu

erwarten ist, ist die Kostentragung zwischen ZVS und Stadt Holzgerlingen noch zu vereinbaren.

#### Technische Sicherung der Bahnübergänge im zweigleisigen Abschnitt:

Aufgrund des zweigleisigen Ausbaus und der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h sind 5 BÜs ab Zimmerschlag bis Holzgerlingen mit technischen Sicherungen durch Lichtzeichen und Schranken auszurüsten. Die Planungs- und Herstellungskosten dafür belaufen sich zusammen auf ca. 800T€. Dabei handelt es sich um Kreuzungsmaßnahmen mit einer gesetzlich geregelten Kostendrittteilung unter Beteiligung der Straßenbaulastträger und des Landes.

#### Umwelt: Ausgleichsmaßnahmen

Der Ausgleich für die mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Umwelt konnte mit Unterstützung der unteren Naturschutz- und Forstbehörde des Landkreises sowie der Städte Holzgerlingen und Böblingen weitgehend durch Maßnahmen entlang der Schönbuchbahn erreicht werden.

Dem Streuobstwiesenprogramm des Landkreises fließen rund 140 T€ zu, mit dem rund 24 Grundstückseigentümer mit ca. 38.600 qm Fläche für das Programm gewonnen werden konnten. In Böblingen kann die notwendige Verlegung des Grundbachs im Bereich mit einer ökologischen Neugestaltung verbunden werden. Von den Städten Holzgerlingen und Böblingen werden Flächen für die Umsiedlung von Zauneidechsen zur Verfügung gestellt. Im Schönbuch zwischen Holzgerlingen, Schönaich und Böblingen werden Waldrefugienflächen eingerichtet, die auch mit Nistkästen für Fledermäuse versehen werden.

Beim Zimmerschlag wird eine neue, vergrößerte Gewässerquerung unter dem zweigleisigen Gleisabschnitt hergestellt, mit dem entsprechend dem „Bundesprogramm Wiedervernetzung“ die beidseitigen Feuchtgebiete verbunden und mit Amphibienleiteinrichtungen versehen werden. Gleichzeitig wird die Verdolung des Baches an der Tennishalle entfernt und das Bachbett naturnah neu gestaltet.

#### 1.4 Bauzeiten, Strecken- und Straßensperrungen, Schienenersatzverkehr:

Der Baubeginn ist im Oktober 2016 geplant und zwar mit dem Betriebshof Böblingen, weil die Bauzeit hierfür zwei Jahre in Anspruch nehmen wird. Für den Streckenausbau ist der Baubeginn im Frühsommer 2017 geplant mit Abschluss im Herbst 2018.

Die Strecke muss zwischen Böblingen und Holzgerlingen Bahnhof ca. 15 Monate gesperrt werden, d. h. ab dem Beginn der Pfingstferien 2017 bis zum Ende der Sommerferien 2018. In diesem Zeitraum werden die beiden Trogbauwerke gebaut, durch die die beiden Bahnübergänge Herrenberger Straße in Böblingen und Böblinger Straße in Holzgerlingen beseitigt werden, sowie die beiden zweigleisigen

Ausbaubereiche von zusammen rund 6 km Länge. Daneben laufen Arbeiten an den übrigen Bahnübergängen, der Leit- und Sicherungstechnik und die Aufstellung der Oberleitung.

Im Bereich Holzgerlingen Bahnhof bis Dettenhausen wird versucht, die Streckensperrungen auf die Schulferien zu begrenzen. Ob das ausreicht, hängt vom Umfang der Erneuerung der Eisenbahnbrücke kurz vor Dettenhausen ab, wozu die Planungen noch laufen. Bis zum Ende der Sommerferien 2017 ist der Ausbau des Bahnhofs Holzgerlingen mit dem neuen Mittelbahnsteig vorgesehen, um anschließend während den Schulzeiten den Zugverkehr zwischen Holzgerlingen und Dettenhausen durchführen zu können.

In Böblingen kommt es ab ca. Juni 2017 bis April 2018 zur bauzeitlichen Sperrung der Herrenberger Straße im Abschnitt zwischen den Knoten Kremser Straße und Schlotterbeck-/Breslauer Straße. Die Stadt Böblingen als Verkehrsbehörde hat dem grundsätzlich zugestimmt. Als Umleitung ist die Calwer Straße vorgesehen sowie Maßnahmen zur Verhinderung von unzumutbaren Belastungen südwestlich der Herrenberger Straße, z.B. durch tageszeitlich wechselnde Einbahnstraßenregelungen. In Holzgerlingen kann der Verkehr an der Böblinger Straße mit bauzeitlichen, provisorischen Verkehrsführungen aufrechterhalten werden. Details sind noch mit den Straßenverkehrsbehörden abzustimmen.

In den Zeiten und Abschnitten der Streckensperrungen wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Dazu wird gerade ein Konzept erarbeitet, das den Fahrgästen der Schönbuchbahn sichere Verkehrsverbindungen anbieten soll. Gleichwohl werden sich die Reisezeiten durch längere Fahrzeiten und Umstiege auf Schienenersatzverkehre und Stadtverkehrslinien in Böblingen verlängern.

Sobald der Bauzeitenplan und das Busersatz-Konzept ausgearbeitet sind, werden die Anwohner, Anlieger, Schulen und Elternvertreter, die Betriebe in Böblingen und allen Anliegergemeinden sowie die Fahrgäste der Schönbuchbahn ab dem Herbst 2016 mit einer Öffentlichkeitsarbeit informiert. Erste Gespräche über ein umfassendes Kommunikationskonzept wurden u.a. mit der Pressestelle des Landratsamtes geführt. Das Gesamtkonzept soll bis nach den Sommerferien erarbeitet werden. Schon bisher hat der ZVS die Öffentlichkeit über die Planungen zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Schönbuchbahn informiert. Dazu dienten Informationsveranstaltungen in Holzgerlingen (Mai 2012) und Böblingen (März 2013), die Teilnahme an einer Infoveranstaltung der Stadt Böblingen im Mai 2015 und am Neujahrsempfang von Dettenhausen im Januar 2016. Auch beim Tag der Mobilität am 09.07.2016 wird der ZVS die Pläne im Landratsamt vorstellen und erläutern.

## 1.5 Ausschreibungen und Vergaben:

Parallel zu den drei Planfeststellungsverfahren wurde und wird an den einzelnen Ausführungsplanungen gearbeitet. Die ersten großen Ausschreibungen für den

Rohbau und Stahlbau des Betriebshofes Böblingen wurden schon durchgeführt. Die weiteren Ausschreibungen der Leistungen werden paketweise vorbereitet.

Die Vergaben für den Rohbau und Stahlbau des Betriebshofs Böblingen sind unmittelbar nach der ZVS-Verbandsversammlung vom 25.07.2016 vorgesehen und auch dringend erforderlich, um entsprechend dem Terminplan im Oktober 2016 mit dem Bau beginnen zu können, damit der Betriebshof im Herbst 2018 für die angemieteten Elektrofahrzeuge zur Verfügung steht.

Neben dem Baubeschluss ist als Geschäftsgrundlage für eine förderungsunschädliche Vergabe zumindest eine Unbedenklichkeitserklärung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) zu einer vorzeitigen Vergabe für den Betriebshof erforderlich. Diese wurde vom MVI inzwischen erteilt.

Für die Ausschreibungspakete der Streckenarbeiten ist vorgesehen, ab Herbst 2016 die Bekanntmachung im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen und nach der ZVS-Verbandsversammlung im Dezember 2016 die Vergaben durchzuführen. Hierfür gilt ebenfalls als Voraussetzung, dass die Förderung des Landes gesichert ist.

#### 1.6 Förderung des Landes und Kostenbeteiligungen der Straßenbaulastträger:

Die Standardisierte Bewertung wurde nach langwierigen Bemühungen des ZVS vom MVI mit Schreiben vom 23.12.2015 mit einem überaus positiven Nutzen-Kosten-Index von 1,42 bestätigt.

Gleichzeitig wurde der ZVS aufgefordert, für den Betriebshof und den Streckenausbau die Förderanträge nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Planfeststellungsverfahren zu aktualisieren.

Für den Betriebshof wurde der aktualisierte Förderantrag noch im Januar 2016 eingereicht. Im März 2016 wurde der Antrag auf Zulassung eines förderungsunschädlichen, vorzeitigen Baubeginns gestellt. Dazu wurde vom MVI inzwischen die sog. Unbedenklichkeitserklärung erteilt und allerdings mitgeteilt, dass es sich nicht um eine Förderzusage handelt und der Baubeginn auf eigenes Risiko des ZVS erfolgt.

Für den Streckenausbau wird die Aktualisierung des Förderantrages unter Einbeziehung aller Erkenntnisse sowie Plan- und Kostenänderungen aus den Planfeststellungsverfahren gerade aufbereitet. Die Einreichung des aktualisierten Förderantrages ist noch vor den Sommerferien geplant. In diesem Zusammenhang wird sich der ZVS entsprechend dem Antrag der Freien Wähler auf der Grundlage der aktuellen Kostenberechnung beim MVI für eine Erhöhung der Festbetragsförderung einsetzen.



Für Maßnahmen zur Änderung und Auflassung von Bahnübergängen im Sinne des § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) sind zudem für förderunschädliche Vergaben Genehmigungen der Kreuzungsvereinbarungen durch das Land sowie die Bewilligungen der Förderungen der Anteile der Straßenbaulastträger notwendig. Bei der Drittelung nach § 13 EkrG ist bisher lediglich die Förderung des sog. Eisenbahndrittels des ZVS im LGVFG-Antrag des ZVS enthalten.

Die Mittel für das sog. Staats- oder Landesdrittel sind separat zu beantragen. Das Gleiche gilt für die Förderung der sog. Straßenbaudrittels der Straßenbaulastträger, d.h. der Städte und Gemeinden Böblingen, Holzgerlingen, Weil im Schönbuch und Dettenhausen und des Landkreises Böblingen.

Hierzu sind Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen abzuschließen, die gerade vorbereitet werden. Der ZVS wird dazu in Bälde auf die Straßenbaulastträger zukommen. Erste Gespräche mit dem Regierungspräsidium Stuttgart wurden schon geführt. Mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) ist ein Gesprächstermin vereinbart.

Für die Vergaben im Januar 2017 sind vorher die Förderbescheide bzw. Mittelbewilligungen des (MVI) erforderlich, um förderunschädlich vergeben zu können. Dazu ist dringend die bewährte gute Zusammenarbeit aller Beteiligten erforderlich, um rechtzeitig vor den Vergaben die Förderbewilligungen zu erhalten.

## 1.7 Bauvorbereitende Maßnahmen:

### Grunderwerb von der DB Netze:

Für den Betriebshof Böblingen und den zweigleisigen Ausbau beginnend im Bahnhof Böblingen benötigt der ZVS einen Grunderwerb von der DB Netz AG von mehr als 24.400 qm Fläche. Nach mehrfachen Gesprächen und Anforderungen wurde Anfang 2016 von der DB dazu ein Wertgutachten übergeben, das vom ZVS an einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen zur Prüfung weitergegeben wurde. Inzwischen liegt ein Vertragsentwurf der DB Netz AG vor. Sobald die Ergebnisse der Wert- und Vertragsprüfung vorliegen, werden die Verhandlungen mit der DB aufgenommen.

Weiter geht es um den Erwerb des Streckengleises auf einer Länge von etwas mehr als 700 m Länge von der DB Netze, das ausschließlich von der Schönbuchbahn genutzt wird. Die DB hat diesen Gleisbereich in den letzten Jahren überarbeitet und möchte ihn nach dem aktuellen Buchwert verkaufen, der noch ermittelt werden soll. Der ZVS wartet dazu noch auf ein Angebot.

### Sonstiger Grunderwerb etc.:

Für den Streckenausbau sind der Erwerb mehrerer Grundstücke erforderlich sowie Vereinbarungen über die vorübergehende Nutzung und dingliche Sicherungen von

verschiedenen Grundstücken. Der ZVS hat damit die Landsiedlung Baden-Württemberg beauftragt, um mit den Städten und Gemeinden, Privatpersonen und Gesellschaften die Verhandlungen zu führen und die Verträge abzustimmen. Es ist davon auszugehen, dass die Grundstücksangelegenheiten bis Ende des Jahres abgeschlossen werden können.

Mit der Stadt Holzgerlingen sind für die umfangreichen Notwendigkeiten tragbare und angemessene Lösungen gefunden worden. Dabei wurde neben dem Grunderwerb auch ein Tausch öffentlicher Verkehrsflächen vereinbart sowie Erstattungen für Ausgleichsflächen für Eidechsenverbringung und die Schaffung von Waldrefugien.

Mit der Stadt Böblingen ist die Abstimmung weitgehend gelungen. Dazu gehört auch ein Tausch von Flächen im Bereich des ZOBs und der Talstraße beim neuen Betriebshof. Offen ist noch der Erwerbspreis für den Zweigleisbereich im Stadtgebiet zwischen der Herrenberger und Danziger Straße.

#### Ausgleichs- und Artenschutzmaßnahmen:

Es laufen Abstimmungen mit der Höheren Naturschutzbehörde bezüglich vorgezogener Umweltmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen) für die Umsiedelung von Eidechsen und die Schaffung von Ersatzquartieren für Fledermäuse und Brutvögel. Diese werden beginnend ab Spätsommer 2016 umgesetzt werden.

#### Baumfällarbeiten:

Da Baumfällarbeiten nur in der vegetationsfreien Zeit zwischen Oktober bis Ende Februar durchgeführt werden dürfen, sind diese im Winter 2016/2017 zu erledigen, selbst wenn die dadurch geschaffene Baufreiheit erst im Sommer 2017 benötigt wird.

### 1.8 Aktueller Stand der Kostenschätzung für die Infrastruktur und den Betriebshof:

Auf Basis des derzeitigen Bearbeitungsstandes wurde eine Aktualisierung der Kostenschätzungen durchgeführt. Dabei sind auch vsl. Preissteigerungen bis zu den vorgesehenen Auftragsvergaben in den Jahren 2016 und 2017 berücksichtigt worden. Damit ist ein „Preisstand 2018“ ermittelt worden, wie er voraussichtlich in die Bücher des ZVS eingehen wird, wenn die Leistungen bis Ende 2018 erbracht werden.

Die Kostenschätzungen bilden unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Zuwendungen des Landes in Höhe von 37,5 Mio. € für den Streckenausbau und den Betriebshof Böblingen entsprechend der Absichtserklärung des Landes Baden-Württemberg vom September 2015 die Grundlage für die aktuelle Fortschreibung der Schätzkosten.

Danach ist bis 2018 mit folgenden geschätzten Kosten und Eigenanteilen (in Mio. €) zu rechnen:

Kostenermittlung	2014	2015	2015	2016
Preisstand	2014	2015	2018	2018
Streckenausbau	39,885	40,399	42,030	43,224
Betriebshof	17,431	18,542	18,913	20,089
Kreuzungsdrittel Dritter	12,350	13,983	14,548	16,180
Planungskosten (18 %)	12,540	13,126	13,589	14,309
Gesamtkosten	82,206	86,051	89,080	93,802
Kostenbeteiligung				
Kreuzungsdrittel	13,585	15,382	16,003	17,798
LGVFG-Förderung	37,500	37,500	37,500	37,500
Eigenanteil ZVS	31,121	33,169	35,577	38,504

Dabei ist zu beachten, dass nicht alle Baukosten zuwendungsfähig sind (z.B. nicht die Entsorgung) und bei den Planungskosten lediglich die Ausführungsplanung und Objektbetreuung (HOAI-Leistungsphasen 5+9).

Bei der Kostenermittlung 2015 und 2016 ist auch ein Preisindex von 2 % pro Jahr bis zum Jahr 2018 berücksichtigt worden. Daneben haben sich aus den Planfeststellungsverfahren und aus der vertieften Planung Mehrkosten ergeben; auch Minderkosten, allerdings in geringerem Umfang.

Über die schon erwähnten Änderungen in den Planänderungsverfahren hinaus (Bahnübergangssicherungen, Ausgleichsmaßnahmen, Kauf von Gleis 1 der DB) haben sich in den Gesprächen mit der DB unerwartete Anpassungserfordernisse ergeben (sog. Fahrstraßen, Starkstromleitung, Schaltheus) mit deutlich höheren Kosten. Ebenso überraschend kam es wegen der besonderen hydrologischen Verhältnisse zu deutlichen Kostenerhöhungen für den Bahnübergang Herrenberger Straße in Böblingen. Ähnliches gilt bei den Deckenstromschienen für die Oberleitungen in den beiden Werkstatt- und Abstellhallen Böblingen und Dettenhausen.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Kostenschätzung und -entwicklung mit Unabwägbarkeiten verbunden bleibt. Das gilt insbesondere für den Baugrund und die Ausbaumaterialien, deren Tragfähigkeit und Klassifizierungen zwar soweit möglich im Voraus untersucht wurden, aber erst beim Aushub im vollen Umfang analysiert und abschließend beurteilt werden können.

## 2. Fahrzeugbeschaffung:

Im Rahmen des neuen Beschaffungsverfahrens wurden im Herbst 2015 die Verhandlungen mit der Industrie aufgenommen. Zum Teilnehmerkreis der EU-weiten Ausschreibung gehören sowohl Hersteller von Vollbahnfahrzeugen als auch Produzenten von sog. Regionalstadtbahnwagen. In den derzeitigen Verhandlungsrunden werden die Möglichkeiten ausgelotet, ein „maßgeschneidertes“ Fahrzeug für die elektrifizierte Schönbuchbahn mit ihrem neuen Betriebskonzept zu bekommen.

Der ZVS verfolgt dabei das Ziel, ein vergleichsweise leichtes Fahrzeug beschaffen zu können, das bei einem vertretbaren Energieverbrauch den ambitionierten Fahrplan zwischen Böblingen und Dettenhausen mit seinen teilweise kurzen Haltestellenabständen und hohen Fahrgastwechselzahlen einhalten kann.

Aufgrund des ambitionierten Betriebskonzeptes werden im späteren Regelbetrieb daher keine bekannten Standardfahrzeuge eingesetzt. Vielmehr wird es sich um eine Neukonstruktion des Rollmaterials handeln, auch wenn die Hersteller bei der Konstruktion der Wagen auf vorhandene Fahrzeugmodelle und bewährte Komponenten zurückgreifen werden.

Dieser Umstand einer Erstbeschaffung birgt gewisse Risiken, was eventuelle verdeckte Konstruktions- oder Fertigungsmängel (inklusive verbundener Stillstandzeiten) oder die Versorgung mit Ersatzteilen angeht. Darüber hinaus ist der Instandhaltungsaufwand über die Fahrzeuglebensdauer nicht mit der Genauigkeit von bekannten Serienfahrzeugen vorab bezifferbar. Verbunden mit der betrieblichen und infrastrukturellen Systemumstellung von einem Diesel auf einen Elektrobetrieb auf der Schönbuchbahn und dem Anspruch des ZVS an einer reibungslosen Betriebsaufnahme sowie einer generell hohen Zuverlässigkeit, stellt sich die Frage nach einer diesbezüglichen Risikominimierung.

Eine Möglichkeit stellt dabei die Übertragung der unternehmerischen Verantwortung für die Instandhaltung der Fahrzeuge auf die Industrie dar. Danach muß der Hersteller nachhaltig für die Qualität seiner Fahrzeuge einstehen und wäre über die normalen Gewährleistungszeiträume hinaus generell für die Wartung, Inspektion und Instandsetzung einschließlich der technischen Bauartbetreuung in Abgrenzung vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig.

Die Zweckverbandsversammlung ist daher am 16.12.2015 der Empfehlung der Verbandsverwaltung gefolgt und hat die bisher als Option vorgesehene „Instandhaltung der zu liefernden Triebzüge durch den Hersteller“ im laufenden Vergabeverfahren zur Fahrzeugbeschaffung zum Angebotsinhalt gemacht.

Im zwischenzeitlichen induktiven Angebotseingang berücksichtigen alle Hersteller daher auch das geforderte „Zusatzpaket“ der Instandhaltung. Auf dieser Basis verlaufen bisher die Verhandlungsrunden mit der Industrie, die drei Verträge zum Gegenstand haben: Werkliefervertrag für die Fahrzeuge, Instandhaltungsvertrag für die Fahrzeuge, Nutzungsvertrag für das Betriebswerk Böß-

lingen. Auf Grund verschiedener Ursachen ergab sich allerdings gegenüber dem ursprünglichen sehr ambitionierten Zeitplan eine leichte Zeitverzögerung.

Das Verhandlungsverfahren kann nach der Feinjustierung von technischen, kaufmännischen und vertraglichen Details zwischen der Industrie und dem ZVS voraussichtlich im Herbst 2016 mit der Abgabe von verbindlichen Angeboten abgeschlossen werden.

Auf dieser Basis können die finalen Preisverhandlungen geführt werden. Eine möglichst rasche Vergabe wird angestrebt, weil die Entwicklungs- und Fertigungszeit mit rund vier Jahren zu veranschlagen ist und die Fahrzeuge im Dezember 2020 einsatzbereit sein sollen.

Für die neuen, innovativen leichten und spurtstarken Elektrotriebwagen wird eine Förderung des Landes angestrebt. Deshalb wurde beim Land schon wegen einer Innovationsförderung angefragt. Nach dem Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung wird ein Wiedereinstieg in die Förderung von Schienenfahrzeugen geprüft. Dazu hat der Verbandsvorsitzende ein Gespräch mit dem Verkehrsminister geführt, das inzwischen auf Fachebene fortgesetzt wurde. Weiter wurden die Landtags- und Bundestagsabgeordneten über die angestrebte weitere Förderung durch das Land informiert (siehe Anlagen 2 u. 3). Angestrebt wird, dass die Schönbuchbahn, als erfolgreichste Nebenbahn in der Region Stuttgart, eine Regelförderung von 35 % bei den neuen innovativen elektrischen Leichttriebwagen und eine Innovationsförderung von 15 % erhält. Diese %-Sätze wurden dem Leiter der Zentralstelle des MVI durch den ZVS-Geschäftsführer bereits schriftlich vorgeschlagen. Die 35 % entsprechen der früheren Regelförderung, die 15 % dürften mindestens ein Teil des Innovationsanteils decken. Wenn eine Förderung erreicht werden kann, kann die förderunschädliche Vergabe erst erfolgen, wenn eine konkrete Zusage des Landes bzw. mindestens eine Art Unbedenklichkeitsbescheinigung vorliegt

Für die neuen, innovativen leichten und spurtstarken Elektrotriebwagen wird eine Förderung des Landes angestrebt. Dazu hat der Verbandsvorsitzende ein Gespräch mit dem Verkehrsminister geführt, das inzwischen auf Fachebene fortgesetzt wurde. Wenn eine Förderung erreicht werden kann, kann die förderunschädliche Vergabe erst erfolgen, wenn eine konkrete Zusage des Landes vorliegt.

Da der Streckenausbau und die Elektrifizierung im Herbst 2018 abgeschlossen sein sollen, soll ab Dezember 2018 (Fahrplanwechsel) übergangsweise mit zusätzlichen, angemieteten Elektrofahrzeugen der 15-Minuten-Takt zwischen Böblingen und Holzgerlingen realisiert werden und evtl. auch Fahrten bis Dettenhausen mit den Elektrofahrzeugen durchgeführt werden. Gespräche mit Eigentümern von einigermaßen passenden, gebrauchten Fahrzeugen wurden aufgenommen und sind vielversprechend. Die vorhandenen Dieselfahrzeuge werden in der Übergangszeit in einem Mischbetrieb weiter eingesetzt.

Die Interimsphase mit dem Mischbetrieb soll möglichst auf den Zeitraum vom Dezember 2018 bis Dezember 2020 begrenzt werden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieser Zeitraum um einige Monate verlängert werden muss, wenn z.B. die Förderzusage des Landes oder die Betriebsgenehmigung der Fahrzeuge nicht rechtzeitig vorliegt.

### 3. Zusammenfassung:

Eine nachhaltige und dauerhafte sowie fahrgastorientierte Befriedigung der gestiegenen und steigenden Verkehrsnachfrage auf der Schönbuchbahn lässt sich nur mit der Einführung des 15-Minuten-Takts in den Hauptverkehrszeiten zwischen Böblingen und Holzgerlingen und mit innovativen, neuen Elektrofahrzeugen erreichen.

Damit wird zudem der Anschluss auf den 15-Minuten-Takt der S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten hergestellt und gesichert. Erst mit dieser qualitativen Angebotsverbesserung beim Platzangebot und S-Bahn-Anschluss können noch mehr Fahrgäste gewonnen und damit auch die Straßen weiter entlastet werden.

Die Einführung des 15-Minuten-Takts ist bis zum Fahrplanwechsel 2018 (Dezember 2018) vorgesehen. Für den Infrastrukturausbau liegt das Baurecht (weitgehend) vor und sind nunmehr die Ausschreibungen und Vergaben zu tätigen.

Bei den Fahrzeugen ist übergangsweise ein Mischbetrieb mit den vorhandenen Dieselfahrzeugen und zusätzlichen Elektrofahrzeugen vorgesehen, weil die Neufahrzeuge nicht vor Herbst 2020 erwartet werden können.

Die Infrastrukturförderung nach dem Landes-GVFG ist bis 2019 schlussabzurechnen. Deshalb aber auch wegen der steigenden Nachfrage ist der Zeitplan auf eine Fertigstellung des Streckenausbaus im Jahr 2018 auszurichten.

Um diesen Zeitplan einhalten zu können, sind jetzt unverzüglich die Bauleistungen auszuschreiben und zu vergeben sowie die hierfür erforderlichen weiteren Planungsleistungen zu beauftragen. Dazu sind zwingend im Juli 2016 die notwendigen Beschlüsse der Kreistage und der ZVS-Verbandsversammlung zu fassen. Eine spätere Beschlussfassung würde das Vorhaben verteuern und zudem die Gefahr heraufbeschwören, dass die Förderung nach dem LGVFG nicht oder nicht in vollem Umfang gewährt wird.

Nach der Verbandsversammlung sind Ende Juli 2016 die Leistungen für den Rohbau und Stahlbau des Betriebshofes Böblingen zu vergeben, damit die Bauarbeiten im Oktober 2016 beginnen können. Die hierfür mindestens vorher erforderliche Unbedenklichkeitserklärungserklärung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) liegt inzwischen vor. Dabei handelt es sich aber noch nicht um eine Förderzusage und der Baubeginn erfolgt auf eigenes Risiko des ZVS.

Für den Streckenausbau sind im Herbst 2016 der Beginn der Ausschreibungen, im Januar 2017 die Auftragsvergaben und im 2.Quartal 2017 (Pfingstferien) der Baubeginn vorgesehen. Hierfür sind bis Anfang Januar 2017 vom MVI die Förderbescheide zur LGVFG-Förderung sowie zur EKrG-Förderung der Bahnübergangsmaßnahmen erforderlich.

Bei der Fahrzeugbeschaffung wurde durch Beschluss der ZVS-Verbandsversammlung vom 13.03.2015 die erste Ausschreibung aufgehoben, weil kein angebotener Elektrotriebwagen bestellt werden sollte, der sich beim Gewicht und, Energieverbrauch höher als erwartet dargestellt hat. Deshalb wurde eine neue Ausschreibung durchgeführt, um einen Leichten- Regional- Elektro-Triebwagen (LRET) zu erhalten.

Da die Fahrzeuge frühestens 2020 zur Verfügung stehen, der Streckenausbau und die Elektrifizierung aber schon im Herbst 2018 abgeschlossen sein soll, soll ab Dezember 2018 vorübergehend ein Mischbetrieb mit den vorhandenen Dieselfahrzeugen und zusätzlichen, geliehenen Elektrofahrzeugen aufgenommen werden.

Wegen des hohen Investitionsbedarfs für die Fahrzeuge wurden vom Vorstandsvorsitzenden mit dem Landesverkehrsminister Gespräche zur Fahrzeugförderung eingeleitet.

Obwohl über die Fahrzeugförderung und den Anteil des ZVS für die Fahrzeuge noch keine Klarheit besteht, sollte jetzt unbedingt der Ausbau der Infrastruktur auf den Weg gebracht werden.

**Der Umwelt- und Verkehrsausschuss sowie der Verwaltungs- und Finanzausschuss haben am 04. und 05.07.2016 die Angelegenheit vorberaten und empfehlen dem Kreistag antragsgemäß zu beschließen.**

## **IV. Finanzielle Auswirkungen**

### 1. Finanzierung

Zur Deckung des Finanzierungsbedarfs für die Elektrifizierung und Fahrzeugbeschaffung der Schönbuchbahn, d.h. der nach Abzug der Landesförderungen und der Kostenbeteiligungen verbleibenden Eigenanteile sind langfristige Darlehensaufnahmen vorgesehen, deren Laufzeiten und Zinsbindungen sich an den Nutzungszeiten der Anlagen und Fahrzeuge ausrichten, d.h. bis zu 30 Jahren.

Um die Tilgungen durch die Abschreibungen decken zu können, sind tilgungsfreie Jahre bis zur Aufnahme des 15-Minuten-Takts vorgesehen, für die Infrastruktur bis einschließlich dem Jahr 2018, für die Fahrzeuge bis einschließlich 2020.

Der ZVS hat mit Unterstützung des Amtes für Finanzen des Landkreises Gespräche mit örtlichen Banken, der Landesbank Baden-Württemberg und der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) geführt bzw. vereinbart. Danach sieht es so aus, dass bei der derzeitigen Lage an den Finanzmärkten selbst bei langen Zinsbindungen von 30 Jahren noch Zinssätze deutlich unter 2% möglich sind.

Bisher wurde mit einem Zinssatz von 3,5 % kalkuliert. Die Differenz von 1,5 % bringt Ersparnisse von 15 T€ pro 1 Mio. € pro Jahr, was sich in den Anfangsjahren auf eine Entlastung von rund 120 T€ pro Jahr summiert.

Vom ZVS wird besonderen Wert darauf gelegt, Finanzierungen nur mit Instituten zu vereinbaren, die Erfahrung und Verlässlichkeit sowie eine langfristige Präsenz erwarten lassen, und feste, unveränderbare Zinsen garantieren und spätere Veränderungen ausschließen.

## 2. Jährliche Aufwendungen und Umlagenentwicklung

Die Belastungen für die beiden Verbandsmitglieder . Landkreise Böblingen und Tübingen bauen sich in den kommenden Jahren auf und erreichen ihren Höhepunkt mit dem ersten vollen Betriebsjahr der neuen Elektrofahrzeuge, wenn die Abschreibungen und Zinsen in voller Höhe zum Tragen kommen. Das ist nach dem aktuellen Stand im Jahr 2021 zu erwarten.

Bei einer Grobschätzung aufgrund der aktuellen Erkenntnisse für Infrastruktur und Fahrzeuge ergeben sich für das Jahr 2021

- ca. 10 – 11 Mio. € als Gesamtumlage, davon
- ca. 8,5 – 9,35 Mio. € für den Landkreis Böblingen (85%) und
- ca. 1,5 – 1,65 Mio. € für den Landkreis Tübingen (15%).

Wesentliche Bestandteile sind die Abschreibungen und Finanzierungskosten für die Neuinvestitionen für den Streckenausbau, den neuen Betriebshof und die neuen Elektrofahrzeuge. Hierfür ist bei 4 % bzw. 3 % für die Abschreibungen sowie zusätzlich 2 % an Zinsen mit einer Gesamtbelastung von rund 5,0 - 5,6 Mio. € pro Jahr zu rechnen.

Hinzu kommen noch Abschreibungen und Zinsen für die Bestandsanlagen, die nicht rück- oder umgebaut werden, weiter die Instandhaltung der ausgebauten und erweiterten Infrastruktur und für die neuen Fahrzeuge sowie für den Verkehrsbetrieb mit 15-Minuten-Takt (vsl. mehr als 1 Mio. Euro pro Jahr). Bei der Einnahmenverteilung im VVS wird mit Aufnahme des 15-Minuten-Takts als Verkehrsverbesserungsmaßnahme eine Erhöhung des Einnahmenanteils des ZVS vorgesehen. Für diese Positionen ist insgesamt mit einer Gesamtbelastung von rund 5,0 - 5,4 Mio. € pro Jahr zu rechnen.



Für die Ausbauphase (2017/18) ergeben sich bei der Grobschätzung jährliche Gesamtumlagen von

- ca. 6 – 7 Mio. € (2017/18), davon
- ca. 5 – 5,5 Mio. € für den Landkreis Böblingen und
- ca. 1 – 1,5 Mio. € für den Landkreis Tübingen sowie

Für die Interimsphase (2019/20) ergeben sich bei der Grobschätzung jährliche Gesamtumlagen von

- ca. 8 – 10 Mio. € (2019/20), davon
- ca. 6,8 – 8,5 Mio. € für den Landkreis Böblingen und
- ca. 1,2 – 1,5 Mio. € für den Landkreis Tübingen.

Während der Streckensperrung 2017/18 fallen für den Schienenersatzverkehr Kosten an, denen Einsparungen bei den Kosten aus dem ausfallenden Zugbetrieb gegenüber stehen. Die WEG hat sich bereiterklärt, dass sie nicht anfallende Kosten aus der Aussetzung des Verkehrsvertrages nicht geltend machen wird, allerdings Kosten bestehen bleiben. Das gilt insbesondere für das Personal, das nicht freigesetzt und auch nicht vollständig anderweitig eingesetzt werden kann. Deshalb ist der Vorschlag der WEG für den ZVS von Vorteil, die Hauptuntersuchungen mit dem vorhandenen Werkstattpersonal durchzuführen.

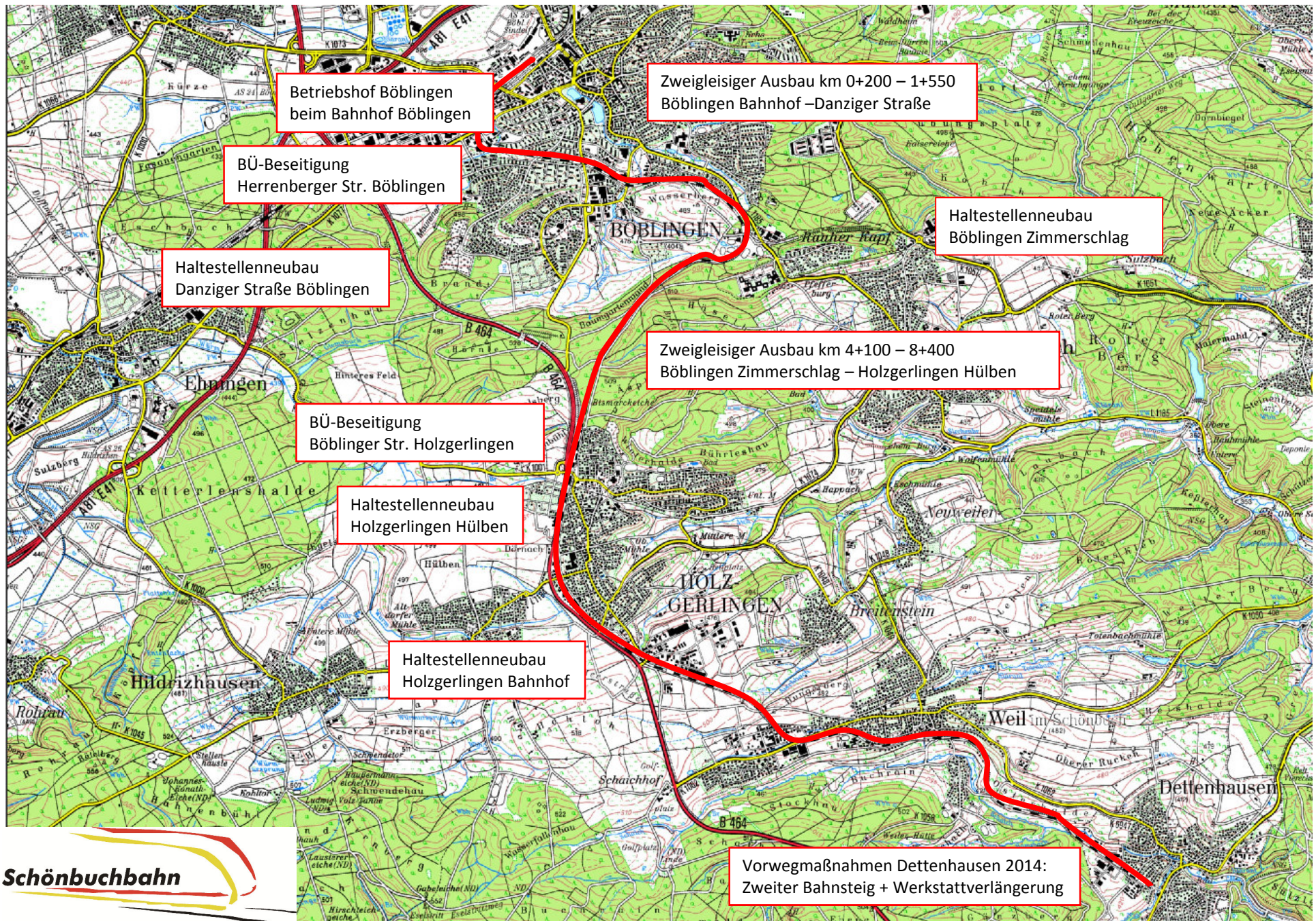
Um den 15-Minuten-Takt nach dem Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Ende 2018 aufnehmen zu können, fallen in der Interimsphase für die Mietfahrzeuge Kosten an. Für den vorübergehenden weiteren Einsatz der Bestandsfahrzeuge ist es notwendig, Hauptuntersuchungen durchzuführen, was während der Streckensperrung 2017/18 vorgesehen ist. Das verursacht zwar bisher nicht einkalkulierte Kosten, verbessert jedoch auch den Wiederverkaufswert der Fahrzeuge.

Diese neuen Gesichtspunkte haben sich erst in den letzten Monaten ergeben und können derzeit finanziell noch nicht richtig abgeschätzt werden.

Die unterstrichenen inhaltlichen Änderungen der Vorlage wurden auf Grund der Beratungen in den Ausschusssitzungen vom 04. und 05.07.2016 aufgenommen.



Roland Bernhard



Infrastrukturmaßnahmen Elektrifizierung und Ausbau der Schönbuchbahn 2016 - 2018



Der Landrat

An die  
Bundes- und Landtagsabgeordnete  
im Landkreis Böblingen

14. Juni 2016

### **Förderung zur Elektrifizierung der Schönbuchbahn**

Sehr geehrte(r) Frau, Herr Abgeordnete(r),

Die Schönbuchbahn zwischen Böblingen und Dettenhausen im Landkreis Tübingen ist seit ihrer Reaktivierung im Jahr 1996 zur Erfolgsgeschichte geworden. Nach der Inbetriebnahme nutzten zunächst ca. 3.700 Fahrgäste pro Tag die Schienenverbindung.

Mit der Verbesserung des Verkehrsangebots fand die Schönbuchbahn weiteren Anklang in der Bevölkerung. Heute ist die Verbindung zwischen den beiden Landkreisen so erfolgreich (derzeit über 8200 Fahrgäste pro Tag), dass das Angebot verbessert und ausgebaut werden muss.

Der vermehrte Zuspruch seit der Betriebsaufnahme und das prognostizierte Fahrgastaufkommen auf 10.000 Fahrgäste am Tag verlangen daher eine Umstellung des Betriebskonzeptes von Diesel- auf Elektrofahrzeuge und eine Ausweitung des Angebots, u.a. durch größere Fahrzeuge und die Verdichtung des Taktes zwischen Böblingen und Holzgerlingen von 30 auf 15 Minuten in

der Hauptverkehrszeit. Diese Umstellung bereitet der Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) derzeit intensiv vor.

Die Realisierung der „neuen“ Schönbuchbahn wäre ohne die Unterstützung des Landes Baden-Württemberg bei der Infrastrukturfinanzierung mit einem Festbetrag von 37,5 Mio. Euro nicht möglich. Dafür bin ich als Landrat und Vorsitzender des Zweckverbandes Schönbuchbahn sehr dankbar. Allerdings deckt dies im Zuge allgemeiner Kostensteigerungen nicht mehr die ursprünglich angesetzten 75% am Gesamtaufwand für die Infrastruktur, welche mit dem Ausbau noch eine verbesserte Barrierefreiheit bekommt.

In dieser Hinsicht muss der Zweckverband (die Landkreise Böblingen und Tübingen) neben den Anteilen für die Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen vsl. über 5 Mio. Euro zusätzliche Kosten durch eigene Mittel ausgleichen.

Mit unseren Anstrengungen und dem Wechsel vom Diesel- zum Elektrobetrieb übernimmt die Schönbuchbahn eine Vorreiterrolle für die Nebenstrecken innerhalb der Region Stuttgart. Die Verhandlungen mit der Industrie für die Entwicklung der benötigten Fahrzeuge sind bereits im Gange. Aufgrund der spezifischen Anforderungen (u.a. wegen der Topographie und aufgrund des anspruchsvollen Fahrplans zur Verbesserung der S-Bahnanschlüsse) ist eine Neuentwicklung eines Fahrzeugs nötig, was den ZVS als kleinen Zweckverband und Initiator dieser Innovation vor besonders große, finanzielle Herausforderungen stellt.

Vor diesem Hintergrund verfolge ich mit großem Interesse die beabsichtigten Akzente, welche die neue Landesregierung zur Weiterentwicklung eines leistungsfähigen Nahverkehrs setzen möchte.

Im Koalitionsvertrag heißt es:

*„Die kommunalen Verkehrsbetriebe stehen in den kommenden Jahren vor gewaltigen Herausforderungen. **Wir werden prüfen, in welchem Umfang die ausgesetzte Schienenfahrzeugförderung im Rahmen eines Sonderprogramms wieder aufgenommen werden kann.** Ein besonderes Augenmerk werden wir bei der Aufstellung der Förderkriterien auf die Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV-Angebots legen.“ (S. 113)*

Ich freue mich, dass die neue Koalition einen Wiedereinstieg in die Fahrzeugförderung anstrebt und hoffe, dass diese Landesförderung explizit auch Schienenfahrzeuge der Nebenbahnen in der Zuständigkeit der Zweckverbände betrifft.

Gerne erinnere ich daran, wie schon der Zweckverband im Zuge der Entwicklung des dieselbetriebenen RegioShuttles eine Rolle als Pionier bei der erfolgreichen Reaktivierung der Schönbuchbahn hatte.

Anlässlich der Elektrifizierung und Umstellung des Betriebskonzeptes ist die Schönbuchbahn wiederum ein Vorreiter unter den Nebenbahnen.

Ich halte ein finanzielles Engagement des Landes daher für gerechtfertigt und geboten, weil die Neuentwicklung von Elektrofahrzeugen bei der Schönbuchbahn besondere Kostenanstrengungen verursacht und gleichzeitig einen hohen Nutzen für andere Nebenbahnen oder Regionalstadtbahnnetze haben kann.

In der Koalitionsvereinbarung wird außerdem eine Erhöhung des Fördersatzes bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen anvisiert. Hierunter fallen insbesondere Projekte „zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen“, die mit bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden sollen (S.111).

Diese beabsichtigte Erhöhung des Fördersatzes begrüße ich. Allerdings sollten bei der Anwendung auch explizit Projekte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) umfasst werden, was aus den Formulierungen des Koalitionsvertrages nicht zwangsläufig abgeleitet werden kann. In diesem Punkt sollte eine baldige Klarstellung vorgenommen werden.

Eine Anwendung auf die Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen bei der Schönbuchbahn wäre in meinen Augen nur die logische Konsequenz für die Agenda der neuen Landesregierung, welche die Infrastruktur für alle Verkehrsträger ausbauen möchte.

Wegen der hervorragenden, direkten Anbindung an die S-Bahnlinien 1 und 60 erfüllt die Schönbuchbahn wichtige verkehrliche Funktionen, die bis in die Einzugsbereiche der Städte Herrenberg und Leonberg spürbar sind. Eine Leistungssteigerung der Schönbuchbahn wirkt daher über die Schönbuchlichtung hinaus und ist somit im Interesse der Bevölkerung im ganzen Landkreis Böblingen.

Am Rande der Verkehrsfreigabe des Schönbuchtunnels habe ich die Gelegenheit gehabt, Herrn Verkehrsminister Hermann für eine Fahrzeugförderung bei der Schönbuchbahn zu sensibilisieren. Ich bin sehr froh, dass der Minister sich für das Thema dabei grundsätzlich offen gezeigt hat. Es wurde daher vereinbart, dass es in Kürze zur Kontaktaufnahme des ZVS-Geschäftsführers mit seinem Hause kommen wird.

Unabhängig davon bitte ich auch um Ihre kraftvolle Unterstützung und Fürsprache, um Möglichkeiten in der Fahrzeugförderung durch die neue Koalition zeitnah auszuloten. Mit vereinten Kräften erhöhen sich die Chancen, bei der Beschaffung von Elektrotriebwagen ein finanzielles Engagement durch die neue Landesregierung zu bekommen.

Desweiteren würde ich mich freuen, wenn Sie sich auch für eine Klarstellung bei der Erhöhung des Fördersatzes für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen einsetzen würden. Die Anwendung auf die geplanten Baumaßnahmen bei der Schönbuchbahn könnte uns bei der schnellen Realisierung des Projektes im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sehr weiterhelfen.

Für Ihre Unterstützung bedanke ich mich sehr herzlich. Gerne erläutern wir Ihnen in einem persönlichen Gespräch unsere Aktivitäten zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Schönbuchbahn näher.

Mit freundlichen Grüßen



Roland Bernhard

70173 STUTTGART

Haus der Abgeordneten  
Konrad-Adenauer-Str. 12

Telefon (0711) 2063-628  
Telefax (0711) 2063-660

bernd.murschel@gruene.landtag-bw.de

Herrn Minister  
Winfried Hermann  
Ministerium für Verkehr  
Hauptstätter Str.67  
70178 Stuttgart

Stuttgart, 22. Juni 2016

**Abgeordnetenbrief**  
**Elektrifizierung Schönbuchbahn**

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

die Realisierung der „neuen“ Schönbuchbahn schreitet voran. Bereits in der letzten Legislaturperiode des Landtags von Baden-Württemberg hat das Verkehrsministerium eine großzügige Unterstützung für die Elektrifizierung und Modernisierung der Bahn zugesagt.

Für die Infrastrukturfinanzierung gibt es eine Zusage über einen 75 %-Landesanteil, der einem Festbetrag von 37,5 Mio. Euro entspricht.

Die Schönbuchbahn hat längst eine größere Bedeutung, als die einer Nebenbahn auf der sog. Schönbuchlichtung. Mit einem prognostizierten Fahrgastaufkommen von 10 000 Fahrgästen pro Tag ist sie damit ein wichtiges Glied des Nahverkehrs im gesamten Landkreis Böblingen und hat über die S 1 und S 6 / 60 Auswirkungen bis in die Städte Leonberg und Herrenberg.

Von Seiten des Zweckverbands Schönbuchbahn (ZVS) werden nun allerdings Kostensteigerungen in Höhe von rund 5 Mio. Euro erwartet, die mit einer Verbesserung der Barrierefreiheit sowie der Entwicklung angepasster spezieller Fahrzeuge zu erwarten sind.

Ich halte eine zusätzliche Förderung des Landes mit dem bisherigen Fördersatz für gerechtfertigt. Der Zweckverband bzw. die beiden Landkreise Böblingen und Tübingen sind Teil des Verdichtungsraums mit einem besonders hohen Pendleraufkommen in den Böblinger und Stuttgarter Raum. Für die Verkehrsinfrastruktur stellen sich somit auch besondere Herausforderungen, insbesondere was Takt und Anbindung an die S-Bahn und den Regionalverkehr betrifft.

Gerade auch die Beseitigung und Sicherung von Bahnübergängen ist elementare Voraussetzung für einen reibungslosen Betrieb und eine Entlastung für die an die Grenzen ihrer Kapazität gelangten Straßen.

Die Schönbuchbahn fungiert somit nicht nur als Nebenbahn, sondern als Modellprojekt für zukunftsfähige Mobilität im Ballungsraum und ist somit Blaupause für ähnliche Bahnen in der Region.

Mit den zusätzlichen Fördermitteln von rund 3,5 Mio. Euro wird ein großer Mehrwert für das Land geschaffen.

Sehr geehrter Herr Minister, ich freue mich über Ihre bisherige tatkräftige Unterstützung bei der Modernisierung der Schönbuchbahn und bin zuversichtlich, dass wir auch zukünftig gemeinsam ihre Erfolgsgeschichte fortschreiben können.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Murschel', with a long horizontal flourish extending to the right.

Dr. Bernd Murschel MdL



Wilfried Dölker  
Bürgermeister  
Fraktionsvorsitzender

Freie Wähler im Kreis Böblingen · Böblinger Str. 5-7 · 71088 Holzgerlingen

Zweckverband Schönbuchbahn  
Herrn Reinhold Bauer/  
Herrn Landrat Roland Bernhard

Henriettestraße 34  
71088 Holzgerlingen

Fon 07031 / 68 08 20  
Fax 07031 / 68 08 90

Privat 07031 / 4281166

[Willfried.Doelker@holzgerlingen.de](mailto:Willfried.Doelker@holzgerlingen.de)

Per E-Mail

04.07.2016

## **Vorlage Schönbuchbahn für den Verwaltungs- und Finanzausschuss und den Kreistag**

Sehr geehrter Herr Landrat Bernhard,  
sehr geehrter Herr Bauer,

in der Vorlage Nr. 51/2016/1 sind die Planungsvorhaben und Kostenentwicklungen für die Schönbuchbahn dargestellt.

Die Freien Wähler **beantragen**, dass die auf Seite 15 dargestellte Kostenentwicklung zur Verbandsumlage konkretisiert wird. Es ist aufzulisten, wie sich die Kosten entwickeln

- a) für Abschreibung und Kredittilgung
- b) laufender Betrieb der Schönbuchbahn
- c) Einnahmeentwicklung durch mehr Fahrgäste/Einnahmezuschaltung und daraus abgeleitet dann Entwicklung der Verbandsumlage/netto.

### **Begründung:**

Die Auflistung in der Vorlage ist zu unpräzise und aus unserer Sicht keine sachgerechte Grundlage für die Entscheidung pro Schönbuchbahn. Bei einer Investitionssumme, die nach aktueller Kostenfortschreibung allein für die Strecke 93,8 Mio. € erfordert braucht es auch solide und konkrete Kalkulationsgrundlagen.

Es zeigt sich zudem, dass das Land mit der Festbetragsförderzusage von 37,5 Mio. € weit entfernt liegt von einer Förderung in Höhe von 75 % der Kosten, die uns eigentlich zugesagt war.

Es sind noch nicht einmal 50 % der Kosten, auf die wir nach dem LGVFG eigentlich einen Rechtsanspruch hätten. Dies ist in den weiteren Verhandlungen mit dem Land

**1. Stellvertreter**  
Thomas Sprißler  
OB@herrenberg.de

**2. Stellvertreterin**  
Ingrid Balzer  
dietrich.balzer@t-online.de

**Geschäftsführer**  
Bernd Dürr  
Hohenzollernstraße 20  
71149 Bondorf  
Fon 07457 / 939311  
Fax 07457 / 8087  
bernd.duerr@bondorf.de

nochmals aufzuklären. Selbst wenn man die nicht förderfähigen Kosten abzieht, müsste ein Förderbetrag von wenigstens ca. 45 Mio. € durch das Land erreicht werden. Dann wären wir erst bei 50% Förderung.

Deshalb beantragen wir weiter:

**den Beschlussantrag zu ergänzen mit dem Zusatz:**

„Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der aktuellen Kostenberechnung die Festbetragsförderung beim Land auf der Basis LGVFG überprüfen zu lassen. Es wird erwartet, dass die bislang zugesagte Förderung von 37,5 Mio. € deutlich erhöht wird“.

Mit freundlichen Grüßen



Wilfried Dölker  
Fraktionsvorsitzender