



**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

**öffentlich**

Verwaltungs- und Finanzausschuss  
zur Vorberatung

10.03.2015

**öffentlich**

Kreistag  
zur Beschlussfassung

23.03.2015

**öffentlich**

**II. Beschlussantrag**

1. Der Kreistag stimmt der vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden Württemberg (MVI) in Aussicht gestellten Festbetragsförderung von 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 Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) mit einem Festbetrag fördern zu wollen.

Im Beschluss des Kreistages vom 17.11.2014 wurde das Land daraufhin gebeten, entsprechend der Altfallregelung zum Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (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 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 RegioSchuttle 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