

KT-Drucks. Nr. 186/2022

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az: 797.621
13.10.2022

Schienenstrecke zwischen Weissach und Heimerdingen
- Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie einer Reaktivierung
- Verlängerung der Zusammenarbeit mit der WEG zur Instandhaltung

Anlage 1: Streckenübersicht Weissach-Heimerdingen

Anlage 2: Entwurf des Abschlussberichts Machbarkeitsstudie Heimerdingen-Weissach

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung

24.10.2022
öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

21.11.2022
öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Bericht über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie einer möglichen Reaktivierung des Schienenstreckenabschnitts Weissach – Heimerdingen wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Kreistag stimmt zu, den Schienenstreckenabschnitt zwischen

Weissach und Heimerdingen gemeinsam mit der Gemeinde Weissach weiterhin unter den bisherigen Bedingungen durch Instandhaltung und einzelne notwendige Sanierungsmaßnahmen auf niedrigem Niveau zu erhalten, um die Perspektive einer Reaktivierung offen zu halten.

3. Die Verwaltung wird ermächtigt, den bestehenden Vertrag mit der Württembergischen Eisenbahngesellschaft und der Gemeinde Weissach über den 31.12.2022 hinaus bis zum 31.12.2024 zu verlängern.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat das Thema in seiner Sitzung vom 24.10.2022 beraten und empfiehlt dem Kreistag antragsgemäß zu beschließen.

III. Begründung

1. Hintergrund

Entsprechend dem Kreistagsbeschluss vom 18.12.2017 (KT-Ds. Nr. 249/2017/1) saniert und unterhält der Landkreis Böblingen gemeinsam mit der Gemeinde Weissach die Schienenstrecke zwischen Weissach und Heimerdingen auf niedrigem Niveau (Museumsverkehr mit bis zu 30 km/h mit historischen Fahrzeugen, Streckenübersicht s. Anlage 1).

Entsprechend dem Kreistagsbeschluss vom 12.10.2020 (KT-Ds. Nr. 162/2020) wurde dazu die Zusammenarbeit mit der Gemeinde Weissach und der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) fortgeführt und der bestehende Vertrag über den 31.12.2020 hinaus verlängert.

Ziel ist es, eine langfristige Erhaltung des Streckenabschnitts für eine perspektivische Reaktivierung für den Personenverkehr bis zu ihrem früheren Endpunkt Weissach im Sinne einer Stärkung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes zu erreichen und eine Stilllegung und Zweckentfremdung zu verhindern.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg (VM) bezuschusst jährlich die Sanierung und Instandhaltung im Rahmen des Landeseisenbahnfinanzierungsgesetzes (LEFG) mit einer Förderquote von 75 %. Die verbleibenden Kosten teilen sich der Landkreis Böblingen und die Gemeinde Weissach zu je 50 %.

Derzeit wird auf dem Streckenabschnitt Weissach–Heimerdingen jährlich an bis zu 10 Fahrtagen mit dem „Feurigen Elias“ sowie bis zu 5 Fahrtagen mit dem „Strohgäubummler“ von der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen („GES“) ein Museumsverkehr durchgeführt. Ein Betriebstag auf der Strecke am 18.09.2022 war Bestandteil der „Europäischen Mobilitätswoche 2022“ und ist auch im nächsten Jahr wieder vorgesehen.

2. Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie einer Reaktivierung

2.1 Rahmenbedingungen

Für die Ausbaustrategie für den öffentlichen Nahverkehr hatte die Verwaltung im Herbst 2018 nach Aufruf des VM den Streckenabschnitt Weissach – Heimerdingen als mögliche Reaktivierungsstecke eingereicht. Von insgesamt 75 vorgeschlagenen Strecken wurde für 42 Strecken das Nachfragepotenzial (in Personen-km je Strecken-km bzw. Personen pro Tag) ermittelt. Der Streckenabschnitt Weissach – Heimerdingen – (Korntal) wurde als Verlängerung der Strohäubahn in Kategorie (Kat.) C mit 640 Fahrgästen pro Werktag eingestuft (Mittleres Nachfragepotenzial).

Mit der Einordnung in Kat. C war die Möglichkeit gegeben, eine vertiefende Machbarkeitsstudie mit überschlägiger Ermittlung der Förderaussichten mit 75%iger Förderung des Landes durchzuführen. Nach einem Vergabeverfahren nach der Unterschwellenvergabeordnung haben der Landkreis Böblingen und die Gemeinde Weissach das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart (VWI Stuttgart GmbH) am 20. September 2021 mit der Untersuchung inkl. begleitendem Arbeitskreis beauftragt. Der Eigenanteil des Landkreises und der Gemeinde Weissach beträgt insgesamt je 7.021 Euro. Die Förderung des Landes beträgt 42.126 Euro.

Über die Zwischenergebnisse wurden die Mitglieder des Umwelt- und Verkehrsausschusses (UVA) in der ÖPNV-Klausur am 21.06.2021 in Gäufelden vom VWI Stuttgart informiert.

Der als Anlage 2 zur Verfügung gestellte vorläufige Entwurf des Abschlussberichts ist noch mit den Projektpartnern abzustimmen. In der Sitzung des UVA wird Herr Stefan Tritschler, Geschäftsführer der VWI Stuttgart GmbH, die Endergebnisse der Machbarkeitsstudie und Rahmenbedingungen vorstellen und für weitere Fragen zur Verfügung stehen.

2.2 Einschätzung der Ergebnisse

Hinweis: Auf eine nachträgliche Anwendung der neuen Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung („Standi“) 2016+ wurde in der vorliegenden Machbarkeitsstudie inkl. Nutzen-Kosten-Betrachtung verzichtet. Diese wäre von Seiten des Landes nicht förderfähig gewesen und hätte eine deutliche Kostensteigerung und Verzögerung der Untersuchungsergebnisse zur Folge gehabt. Darüber hinaus hätte auch die Anwendung der „Standi“ 2016+ für die vorliegende Untersuchung keine wesentliche Verbesserung der Ergebnisse zur Folge gehabt.

Verlängerung des Streckenabschnitts bis Porsche

Die Machbarkeitsstudie ergab, dass bei einer Verlängerung des Streckenabschnitts bis zum Porsche-Entwicklungszentrum in keiner der beiden untersuchten Varianten die verkehrlichen Wirkungen die sehr hohen Investitionen für die Erweiterung des Streckenabschnitts rechtfertigen.

Reaktivierung des bestehenden Streckenabschnitts

Für eine Reaktivierung des bestehenden Streckenabschnitts im 30-Minuten- oder 60-Minuten-Takt kommt das VWI zu dem Ergebnis, dass unter den aktuellen Rahmenbedingungen unter Anwendung der Verfahrensanleitung zur „Standi“ 2016 kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKI) erzielt werden kann. Der NKI ist bei einer Reaktivierung des bestehenden Streckenabschnitts durch die vergleichsweise geringen Infrastrukturinvestitionen aber als volatil einzustufen. Bei einer Änderung der Rahmenbedingungen, z. B. durch Optimierungen im Betriebsprogramm auf dem Streckenabschnitt Korntal – Heimerdingen oder bei einer Nachfragesteigerung, ist in Zukunft eine deutliche Verbesserung des NKI möglich.

Bei Investitionskosten unter 10 Mio. Euro sind für Förderanträge beim Land zudem nicht grundsätzlich Standardisierte Bewertungen vorzulegen. Die Beschleunigung der Bestandsstrecke, die zwingende Voraussetzung für eine Reaktivierung wäre, liegt mit ca. 5,1 Mio. Euro Investitionskostenschätzung (Preisstand 2021, ohne Fahrzeugkosten) unter diesem Betrag. Daher besteht die Aussicht, dass nach Bewertung des Landes für eine LGVFG-Förderung eine „Standi“ nicht erforderlich ist bzw. eine vereinfachte Bewertung ausreichen könnte.

Den für Schienenprojekte vergleichsweise moderaten Investitionskosten stehen allerdings verhältnismäßig hohe, jährliche Betriebskosten gegenüber. Nach Abstimmung mit dem Zweckverband Strohäubahn (ZSB) werden diese auf ca. 900.000 Euro brutto abzüglich Einnahmen pro Jahr bei einem 30-Minuten-Takt geschätzt. Dieser Betrag ergibt sich aus einer Hochrechnung der jährlichen Betriebskosten des regulär betriebenen vorderen Abschnitts der Strohäubahn. Auch bei einem 60-Minuten-Takt würden die Betriebskosten nur wenig darunterliegen, da trotzdem Fahrzeuge und Personal in ähnlichem Umfang vorgehalten werden müssten. Eine Konkretisierung der Betriebskosten und Abklärung einer möglichen Landesförderung kann erst erfolgen, wenn konkrete Fahrpläne vorliegen.

Aktuell stehen Nutzen und Kosten einer Reaktivierung insgesamt in einem deutlich negativen Verhältnis zueinander, da die monetarisierten Nutzenkomponenten die Betriebskosten nicht aufwiegen können. Daher kann eine kurzfristige Reaktivierung der Strecke aus Sicht der Verwaltung insgesamt nicht empfohlen werden.

Mittel- bis langfristig besteht jedoch durch die oben angesprochene Volatilität des NKI eine realistische Aussicht, dass sich die Rahmenbedingungen für eine Reaktivierung deutlich verbessern.

Dies hängt hohem Maße von der Entwicklung auf dem vorderen Abschnitt der Strohäubahn mit regelmäßigem Personenverkehr ab. Der ZSB sieht perspektivisch Weiterentwicklungen bei der zukünftigen Taktung, Erneuerung des Fuhrparks, Elektrifizierung und Streckenbeschleunigung vor. Spätestens wenn diese Pläne konkreter untersucht werden, ist es sinnvoll, die Möglichkeit zur Reaktivierung des Streckenabschnitts Weissach–Heimerdingen im Rahmen einer Betrachtung der gesamten Strecke als eine zu

[] Positiv [] Negativ

Begründung: Das Vorhaben umfasst noch keine Umsetzung von Verbesserungen im ÖPNV, sondern lediglich den Erhalt des Status Quo auf dem Streckenabschnitt. Durch den Erhalt der Strecke werden jedoch die Voraussetzungen für eine mögliche spätere Reaktivierung für den Personenverkehr mit positiver Klimarelevanz geschaffen.

V. Finanzielle Auswirkungen

Nachdem bereits im Jahr 2020 alle wesentlichen Sanierungsarbeiten abgeschlossen werden konnten, fallen jährlich laufende Instandhaltungsarbeiten (Einzelschwellenwechsel, Vegetationsrückschnitt, etc.) an.

Der jährliche Instandhaltungsaufwand für die folgenden Jahre beläuft sich auf ca. 150.000 bis 170.000 Euro Bruttokosten (zzgl. Kostenfortschreibung) für die Instandhaltung und das Projektmanagement der WEG. Diese Mittel sind sowohl im Haushalt 2022 auf dem Sachkonto 42910000 eingestellt als auch für den Haushalt 2023 geplant. Davon werden ca. 90.000 Euro durch die LEFG-Landesförderung finanziert (Sachkonto 34810000), eine weitere Beibehaltung der 75% LEFG-Förderung des Landes vorausgesetzt. Somit verbleibt ein kommunaler Anteil von ca. 60.000 bis 80.000 Euro, den sich der Landkreis Böblingen und die Gemeinde Weissach zu 50% teilen (Sachkonto 34820000). Der Eigenanteil des Landkreises beträgt also ca. 30.000 bis 40.000 Euro pro Jahr.

Voraussichtlich ab 2024 bis spätestens 2026 wird als einzelne Sanierungsmaßnahme die Erneuerung des technisch gesicherten Bahnübergangs vor Weissach notwendig werden. Diese Einzelmaßnahme wird auf Kosten von insgesamt ca. 150.000 Euro netto (ca. 178.500 Euro brutto) geschätzt. Davon würden 50 % vom Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) gefördert, weshalb für diese Maßnahme ein Eigenanteil von je ca. 45.000 Euro auf den Landkreis und die Gemeinde Weissach entfallen würden.



Roland Bernhard