



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR  
DER MINISTER

Ø LR Waeter  
Ø Anrainerkommunen  
Ø FV

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Herrn Landrat  
Roland Bernhard  
Verbandsvorsitzender des  
Zweckverbands Schönbuchbahn  
Postfach 1640  
71006 Böblingen

Stuttgart 11. März 2015

Durchwahl 0711 231-5746

Aktenzeichen 34-3825.2-0/98

(Bitte bei Antwort angeben!)



Ausbau der Schönbuchbahn, Gleisabstand von 4,00 Metern

Sehr geehrter Herr Landrat, *lieber Herr Bernhard,*

für Ihr Schreiben vom 9. Februar 2015 danke ich Ihnen.

Erfreulicherweise beabsichtigen Sie nun, die Infrastruktur der Schönbuchbahn für Vollbahnfahrzeuge auszubauen. Hierbei haben Ihre Fachleute einen kreativen Lösungsansatz zur Realisierung des 4,00 Meter-Gleisabstands gefunden (Verwendung von Y-Stahlschwellen). Selbst das Trogbauwerk für die Beseitigung des Bahnübergangs in Holzgerlingen Nord muss dadurch nicht verbreitert werden. Mit dieser Lösung werden auch die geforderten verkehrspolitischen Belange abgedeckt. Das restriktionsfreie Verkehren aller Eisenbahnfahrzeuge ist mit der infrastrukturellen Auslegung auf Vollbahnfahrzeuge möglich, d.h. ohne Einschränkungen für Regelverkehr, Reisezüge des Gelegenheitsverkehrs, historische Fahrzeuge, Güterzüge, Fahrzeuge für die Streckeninstandhaltung, Hilfszüge usw.

Der von Ihnen dargelegte Aufwand für die Planänderungen in den betroffenen Bereichen kann von hier aus nicht abschließend beurteilt werden. Die Umarbeitung der entsprechenden Planunterlagen dürfte sich jedoch in einem überschaubaren Rahmen halten, zumal nur ein Teil der Strecke betroffen ist. Lediglich den jetzt anfallenden

Mehraufwand zu betrachten, würde bei langlebigen Wirtschaftsgütern wie hier zu kurz greifen.

Bei einer Nutzungsdauer von vielen Jahrzehnten sollte auch eine Langfristbetrachtung angestellt werden. Hier bietet insbesondere der größere Gleisabstand klare Vorteile bei der laufenden Unterhaltung und Instandsetzung (z.B. eine uneingeschränkte Einsatzmöglichkeit von Gleisbaumaschinen und dadurch die Anwendung entsprechend wirtschaftlicher Gleisbauverfahren) sowie beim laufenden Betrieb der Strecke (z.B. sind Sperrungen des Nachbargleises bei Gleisbauarbeiten nicht erforderlich, womit Busersatzverkehre vermieden werden können). Auch die Investitionskosten bei der Verwendung von Y-Stahlschwellen gegenüber konventionellen Oberbaustoffen sind zu relativieren. Die Anzahl an Schwellen sowie die notwendige Schottermenge ist beim Einsatz von Y-Stahlschwellen geringer. Bei der Liegedauer dieser Schwellen können Werte von rund 70 Jahren zu Grunde gelegt werden.

Ein wirtschaftlicher Betrieb und Streckenunterhalt liegt auch im Interesse des Landes. Im Rahmen der LEFG-Förderung werden Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten vom Land gefördert. Bei der Schönbuchbahn waren dies in der Vergangenheit immerhin rund 4,5 Mio. Euro. Auch in Zukunft wird das Land hierfür einen entsprechenden Beitrag leisten.

Hinsichtlich der Frage bezüglich entstehender zeitlicher Verzögerungen im Projektlauf aufgrund von Planungsänderungen weise ich daraufhin, dass die Länder letztmalig im Jahr 2019 Entflechtungsgesetzmittel vom Bund zur Ausstattung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erhalten. Bewilligungen können nur bei Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen ausgesprochen werden. Weitere Grundlage für die Gewährung eines Zuschusses nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist eine durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur geprüfte Nutzen-Kosten-Untersuchung mit einem Ergebniswert > „1“ und eine fachtechnische Prüfung des Förderantrags unter Einhaltung einschlägiger Vorschriften.

Die durch Planungsänderungen entstehenden Mehraufwendungen können vor dem Hintergrund der äußerst angespannten finanziellen Situation innerhalb des Förderprogramms nicht durch das Land übernommen werden. Das Land hat sein finanzielles Engagement mit Anwendung des alten Fördersatzes von 75 Prozent für den

Streckenausbau und 50 Prozent für die Werkstatt (Gesamtzuschuss 37,5 Mio. Euro) zugunsten dieses wichtigen Vorhabens voll ausgeschöpft. Nach unserer Einschätzung dürfte der tatsächliche Mehraufwand verhältnismäßig gering sein.

Mit freundlichen Grüßen

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

Winfried Hermann