

Vorlage VV_12/2022
zur öffentlichen Sitzung
der Verbandsversammlung
am 29.11.2022

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder der
Verbandsversammlung

Aktueller Sachstand und Kostenüberblick

1. Rettungsschirm ÖPNV – Stand 2020/2021/2022 und Auswirkungen für das Jahr 2023

Für die Jahre 2020, 2021 und 2022 haben Bund und Land jeweils Rettungsschirme aufgespannt, die den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern die pandemiebedingt entfallenen Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldsurrogate (Ausgleichszahlungen für Schülerverkehr und Schwerbehinderte) ersetzen (Vorlage VV_05/2020 und VV_04/2022). Die erforderlichen Anträge wurden von der Zweckverbandsverwaltung eingereicht. Im Antrag für das Jahr 2022 werden auch die Einnahmeausfälle durch das 9-Euro-Ticket berücksichtigt.

Die Leistungen für das Jahr 2020 wurden bereits abgewickelt und die gemeldeten Einnahmeverluste wurden zu 100 Prozent von Bund und Land erstattet. Für das Jahr 2021 wurden bislang 85 Prozent der Einnahmeverluste erstattet. Die Endabrechnung findet am 31. März 2023 statt. Das Land hat zugesagt, eine Aufstockung der Ausgleichsquote auf 100 Prozent zu prüfen. Eine abschließende Entscheidung steht noch aus.

Für das laufende Jahr haben wir Abschlagszahlungen aus dem Rettungsschirm 2022 erhalten, bis zum Jahresende rechnen wir mit weiteren Abschlagszahlungen. Aktuell gehen wir von einer Erstattungsquote in Höhe von 95 Prozent aus. Die Endabrechnung des Rettungsschirms 2022 erfolgt zum 31. März 2024.

Auch für das Jahr 2023 müssen wir davon ausgehen, dass die Fahrgastzahlen des Jahres 2019, d.h. des letzten Jahres vor Beginn der Pandemie, noch nicht erreicht werden. Dies wird bei den Verkehrsunternehmen und auch beim Zweckverband zu Einnahmeverlusten führen. Nachdem es fraglich ist, ob der Bund bzw. das Land ein weiteres Maßnahmenprogramm zum Ausgleich der Einnahmeverluste auflegen, haben wir im Wirtschaftsplan für das Jahr 2023 keine Einnahmen aus einem Rettungsschirm veranschlagt.

Wie in der Vorlage VV_09/2022 zum Wirtschaftsplan 2023 ausgeführt, mussten wir deshalb ein entsprechendes Risiko aus den Einnahmeverlusten mit rund 430.000 Euro in der Position „Leistungsvergütung Verkehrsvertrag“ berücksichtigen. In dieser Summe sind auch die Steigerungen der Personal- und Treibstoffkosten enthalten.

Eine Chance könnte sich durch die geplante Einführung des Deutschlandtickets ergeben. Bei

einer Einführung sollen nach unserem Kenntnisstand zumindest die ersten zwei Jahre nach Art eines Rettungsschirms abgerechnet werden. Basis der Abrechnung wären dann die fortgeschriebenen Einnahmen des Jahres 2019, die den tatsächlichen Einnahmen aus dem Deutschlandticket gegenübergestellt würden. Hier müssen wir aber die weiteren Entwicklungen abwarten. Vor allem die Finanzierungsfragen sind teilweise noch nicht geklärt. Die kommunale Seite vertritt die Auffassung, dass die Zuschüsse des Bundes und des Landes nicht gedeckelt sein dürfen, sondern die durch ein Deutschlandticket tatsächlich entstehenden Mindereinnahmen zu 100 Prozent ausgeglichen werden müssen. Ab dem zweiten Jahr müsse eine Dynamisierung des Ticketpreises und der Ausgleichsleistungen erfolgen. Bund und Land haben sich bisher auf einen Fixbetrag von 3 Mrd. Euro verständigt. Diese Summe wird nach Einschätzung der Fachleute nicht zur Kostendeckung ausreichen.

2. Änderungen zum Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der Werkstatt

Der ZSB hat dem Regierungspräsidium zum Jahreswechsel 2021/2022 die noch ausstehenden Stellungnahmen übersandt. Zeitgleich fand im Regierungspräsidium ein Wechsel aller für dieses Verfahren zuständigen Sachbearbeiter und Sachbearbeiterinnen statt. Das nun zuständige Team ist nach intensiver Einarbeitung zu der Erkenntnis gekommen, dass die bislang vom Regierungspräsidium angeforderten Unterlagen nicht ausreichen.

Um weitere Verzögerungen durch Rechtsverfahren zu vermeiden, wurden vom Regierungspräsidium zusätzliche Stellen angehört sowie die Vorlage ergänzender Informationen angefordert. Die Bearbeitung dauert derzeit noch an, wir rechnen jedoch zeitnah mit einem Beschluss.

3. Planfeststellungsverfahren in Korntal

Die Erfassungsarbeiten zur artenschutzrechtlichen Nachuntersuchung im Bereich des zukünftigen Bahnsteiges (Zählen und Bewerten der Flora und Fauna in den Gleisanlagen) sind abgeschlossen. Nach Vorliegen des Abschlussberichtes werden die Antragsunterlagen ergänzt und der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beim Regierungspräsidium Stuttgart gestellt.

Wir gehen nach dem aktuell vorliegenden Zwischenstand davon aus, dass nur geringfügige Maßnahmen notwendig sind, um den artenschutzrechtlichen Anforderungen zu genügen.

4. Planfeststellungsverfahren in Heimerdingen

Dem Regierungspräsidium Stuttgart wurden die benötigten Unterlagen übersandt. Auch dieses Verfahren ist von dem Personalwechsel im Regierungspräsidium betroffen, die neuen Ansprechpartner haben sich mit diesem Verfahren bereits intensiv auseinandergesetzt.

Aufgrund der langen Zeitdauer des bisherigen Verfahrens, das bereits im Jahr 2013 eingeleitet wurde, vertritt das RP die Auffassung, dass das Planfeststellungsverfahren in der jetzigen Form nicht weitergeführt werden könnte. Die dem Verfahren zugrundeliegenden Gutachten müssten aufgrund des zeitlichen Abstands angepasst werden, insbesondere die Untersuchung zum Artenschutz müssten aktualisiert werden. In der Folge sei auch eine neue Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich. Das Planfeststellungsverfahren sollte daher eingestellt und anschließend neu eingeleitet werden.

Mit der Einstellung würde sich aber nach Ansicht des RP auch die Möglichkeit ergeben, die neuen Regelungen des Planungsbeschleunigungsgesetzes des Bundes anzuwenden. Mit diesem Planbeschleunigungsgesetz wurde vor kurzem auch das Allgemeine Eisenbahngesetz

(AEG) angepasst. Neu hinzugekommen sind hier die Regelungen des § 18 (1a) Nr. 3 AEG. Diese ermöglichen unter anderem den barrierefreien Ausbau sowie die Erhöhung und Verlängerung eines Bahnsteiges ohne ein vorheriges Planfeststellungsverfahren.

Voraussetzung ist allerdings, dass für die Maßnahme keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Klärung mit dem zuständigen Fachbereich im Landratsamt haben wir eingeleitet, ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Die SSB hat bereits Erfahrungen mit dem neuen Verfahren gesammelt und empfiehlt uns auf Nachfrage die Anwendung des Planbeschleunigungsgesetzes. Aktuell klären wir mit dem RP und dem Lärmgutachter noch die Rahmenbedingungen für ein solches Verfahren. Insbesondere die Frage, ob bei einem Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren dennoch die Voraussetzungen für eine Nachtabstellung erfüllt werden können, muss eindeutig geklärt sein.

Sollte dies der Fall sein, empfehlen wir, die Modernisierung des Bahnhofes Heimerdingen nach § 18 a AEG, d.h. ohne die Durchführung eines vorgeschalteten Planfeststellungsverfahrens, umzusetzen.

Für die Modernisierung des Bahnhofes Heimerdingen liegen bereits Gutachten zum Verkehrs- und Anlagenlärm vor, die durch das Büro Kurz und Fischer aktualisiert werden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat uns darauf hingewiesen, dass noch ein Gutachten über den zu erwartenden Baulärm vorzulegen ist. Diese Vorgabe sei künftig bei allen Bauarbeiten zu erwarten.

Im Vorgriff auf den Umbau des Bahnhofes errichtet der Zweckverband einen Fahrgastunterstand. Die Lieferung und Montage ist für Anfang Dezember 2022 vorgesehen. Sowohl der Fahrgastunterstand als auch das benötigte Fundament können für den späteren Umbau eingesetzt werden. Es entstehen somit nur zusätzliche Kosten für den notwendigen Ab- und Aufbau bei der Baumaßnahme.

5. Digitale Fahrgastinformation und Fahrgastzählsystem

- a. Wir haben die Firma Derovis um ein Angebot gebeten, das durch sie installierte Videosystem um den Bestandteil „Fahrgastzählsystem“ zu ergänzen. Das Angebot ist bereits in Bearbeitung. Sobald es uns vorliegt, kann eine endgültige Beauftragung erfolgen. Hierzu liegt die Zustimmung des Verwaltungsrates bereits vor.
- b. Die WEG hat in unserem Auftrag die Komponenten für die Lieferung der Echtzeitdaten beschafft. Nach Lieferung aller benötigten Teile erfolgt die Installation durch die Werkstatt in Korntal. Die Arbeiten sollen bis Ende des Jahres abgeschlossen sein, so dass ab dem Fahrplanwechsel die Echtzeitdaten in den Fahrzeugen und auf den Bahnsteigen zur Verfügung stehen.

6. Machbarkeitsstudie für den Abschnitt zwischen Heimerdingen und Weissach

Die nachfolgende Information haben wir nach der Verwaltungsratssitzung am 25. Oktober 2022 erhalten. Der Verwaltungsrat konnte sich daher noch nicht mit dem Thema befassen.

Im Auftrag des Landkreises Böblingen und der Gemeinde Weissach hat das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart (VWI) eine Machbarkeitsstudie zum Abschnitt Heimerdingen – Weissach durchgeführt. Gegenstand war die Prüfung, inwieweit dort ein Schienenpersonen-nahverkehrsangebot (SPNV-Angebot) reaktiviert und die dafür erforderliche Infrastruktur

ausgebaut werden kann.

Das Ergebnis liegt nun vor. In der Machbarkeitsstudie wurden vier Varianten untersucht:

- Variante 1
Reaktivierung des Abschnitts bis Bahnhof Weissach mit einem Stundentakt (60-Min-Takt)
- Variante 2
Reaktivierung des Abschnitts bis Bahnhof Weissach mit einem Halbstundentakt (30-Min-Takt)
- Variante 3
Bau einer neuen Trasse nördlich des Ortskerns mit Anbindung des Porsche-Entwicklungszentrums und Bedienung im Halbstundentakt
- Variante 4
Bau einer neuen Trasse südlich des Ortskerns mit Anbindung des Porsche-Entwicklungszentrums und Bedienung im Halbstundentakt.

Im Anschluss an die Machbarkeitsstudie hat das VWI eine Vorabschätzung des Nutzen-Kostenfaktors für alle Varianten durchgeführt.

Exkurs Nutzen-Kostenfaktor (auch Nutzen-Kostenindikator „NKI“)

Um eine Vergleichbarkeit von Projekten zu erreichen, haben die Fördermittelgeber die „Standardisierte Bewertung“ als Verfahren entwickelt. Im Bewertungsverfahren wird berechnet, wie der ÖPNV in der Zukunft aussähe, wenn das Projekt verwirklicht (Mitfall) bzw. nicht verwirklicht (Ohnefall) wird. Bei der Bewertung werden der Mitfall und der Ohnefall einander gegenübergestellt. Verglichen werden die theoretischen Kosten (z. B. für den Bau und den Betrieb des Abschnitts zwischen Heimerdingen und Weissach) und der Nutzen (z. B. die neu gewonnenen Fahrgäste und die daraus resultierenden positiven Effekte für die Umwelt und die Verkehrssicherheit). Daraus werden Nutzen-Kostenfaktoren abgeleitet. Ein Projekt ist förderfähig, wenn der Nutzen-Kostenfaktor mindestens 1,0 beträgt.

Das VWI kommt zu dem Ergebnis, dass bei allen vier Varianten der Kosten-Nutzen-Faktor weit unter 1,0 liegt.

Die beiden neuen Trassenvarianten 3 und 4 werden ausgeschlossen, weil bei den möglichen Anbindungen des Porsche-Entwicklungszentrums sehr hohe Infrastrukturinvestitionen notwendig sind, denen kein entsprechender Nutzen gegenübersteht.

Die Reaktivierung des vorhandenen Streckenabschnittes bis zum Bahnhof Weissach mit einem Stunden-Takt (Variante 1) oder Halbstunden-Takt (Variante 2) wäre grundsätzlich möglich. Die damit verbundenen Infrastrukturkosten liegen unter 10 Mio. Euro, es fallen aber hohe Betriebskosten an. Dem gegenüber steht ein relativ geringer Fahrgastzugewinn (Nutzen).

Als Fazit wird empfohlen, zunächst den Abschnitt zwischen Heimerdingen und Weissach für den touristischem Verkehr betriebsfähig zu halten.

Außerdem wird empfohlen, die Varianten 1 und 2 erneut zu betrachten, wenn für den heute in Betrieb befindlichen Abschnitt Korntal – Heimerdingen Untersuchungen zum Einsatz neuer

Fahrzeuge und zum Ausbau der Infrastruktur durchgeführt werden. In diesem Fall sollen die Varianten 1 und 2 in die Untersuchungen einbezogen werden.

7. Kostenüberblick

Den aktuellen Kostenüberblick haben wir in Anlage 1 beigefügt.

Die Maßnahmen zur Instandhaltung der Fahrzeuge (Vorlage VV_05/2022) in Höhe von ca. 3,0 Mio. Euro werden schrittweise über Kredite finanziert.

Die Position „Fortschreibung Preisstand Strecke“ wurde aufgrund der Preisentwicklungen zum Stand Oktober 2022 um 500.000 Euro erhöht. Die Kostensteigerungen resultieren aus den Preissteigerungen im Bausektor für die noch ausstehenden Baumaßnahmen in den Bahnhöfen Heimerdingen und Korntal. Bei den weiteren Positionen gibt es keine Änderungen.

Beschlussvorschlag:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.



Investitionsübersicht

Bezeichnung	Vorlage	Beschluss 2009	beschlossene Anpassungen	voraussichtliche Investitionen
Infrastruktur				
Beschlossener Maßnahmenplan		19.700.000,00 €		
Stützmauer Münchingen	VV_06/2011		200.000 € ③	
Trassierung Heimerdinger Wald	VV_06/2011		500.000 € ①	
Bündelfunk	VV_06/2011		350.000 € ①	
Blockstelle Hemmingen	VV_06/2011		360.000 € ②	
Zugänge an den Bahnhöfen	VV_06/2011		200.000 € ⑤	
Bahnübergang Liebigstraße	VV_06/2011		200.000 € ⑤	
Zusatzaufwand Bf. Heimerdingen	VV_01/2012		900.000 € ①	
Zusatzaufwand Bf. Korntal inkl. Grunderwerb	VV_01/2012		1.600.000 € ①	
Kostenrisiko Planungskosten	VV_06/2011		350.000 € ⑦	
Fortschreibung Planungskosten Pöyry	VV_04/2017		1.090.000 € ⑦	
Kostenanpassung Umbau Sommer 2013	VV_05/2013		40.000 € ⑧	
Einsparung (LEFG 2010 und 2011)	VV_06/2011		- 1.520.000 € ⑨	
Zwischensumme				23.970.000 €
Pedelec-Station Schwieberdingen	VV_08/2012		77.000 € ⑤	
Zusatzaufwand	VV_02/2015		95.000 € ⑧	172.000 €
Grunderwerb der Strecke	VV_03/2011	323.400,00 €		
Optionsfläche Heimerdingen	VV_10/2011		7.100 € ⑥	330.500 €
Werkstatt		4.500.000,00 €		
Risikozuschlag	VV_07/2011		300.000 € ⑩	
Auflagen Planfeststellung	VV_05/2013		360.000 € ④	
Grunderwerb Deutsche Bahn	VV_02/2012		30.000 € ⑥	
Fortschreibung Planungskosten IBL	VV_05/2013		250.000 € ⑦	
Unvorhergesehenes	VV_03/2016		300.000 € ⑩	
Zwischensumme				5.740.000 €
Fahrzeuge				
8 RegioShuttle RS1	VV_08/2010	16.000.000,00 €		
2 RegioShuttle RS1 von den BOB und Umbauarbeiten	VV_01/2021	5.200.000,00 €		
Ausstattungen, Baubetreuung und Inbetriebnahme	VV_08/2011		- 408.120 € ⑨	
Instandhaltungsmaßnahmen an den Fahrzeugen	VV_05/2022		3.000.000 €	
Zwischensumme				23.791.880 €
Ersatzteilepaket	VV_12/2010		932.000 € ②	932.000 €
Gesamtkosten ohne Baukostenfortschreibung		45.723.400,00 €	9.212.980 €	54.936.380 €
Fortschreibung Preisstand Strecke auf Okt. 2022	VV_04/2022		4.550.000 € ⑧	
Fortschreibung Preisstand Werkstatt auf Jan. 2015	VV_09/2015		910.000 € ⑧	
Gesamtkosten (Preisstand 2022)				60.396.380 €
<i>(nachrichtlich Stand 10/2021)</i>				57.091.380 €
voraussichtliche Fördermittel				
Fördermittel Infrastruktur		11.820.000,00 €		16.300.000 €
Fördermittel Werkstatt		2.700.000,00 €		3.980.000 €
Fördermittel Fahrzeuge		5.280.000,00 €		4.940.300 €
Fördermittel Pedelec-Station				85.500 €
voraussichtliche Eigenanteil		25.923.400,00 €		35.090.580 €
<i>(nachrichtlich Stand 10/2021)</i>				31.785.580 €

Ludwigsburg, 11.10.2022

Kostenanpassungen nach Gruppen

① Investitionen zur Reduzierung der Betriebskosten	3.350.000 €
② Investitionen zur Stabilisierung des Betriebs	1.292.000 €
③ Sicherheitsrelevante Investitionen	200.000 €
④ Auflagen Planfeststellungsverfahren	360.000 €
⑤ Zusätzliche Wünsche der Verbandsmitglieder	477.000 €
⑥ Zusätzlicher Grunderwerb	37.100 €
⑦ Anpassung Planungskosten (z.B. Änderung HOAI, Planänderungen)	1.690.000 €
⑧ Baupreissteigerungen seit Beschlussfassung im Jahr 2009	5.300.000 €
⑨ Realisierte Einsparungen gegenüber Kostenschätzung 2009	- 1.928.120 €
⑩ Unvorhergesehenes	300.000 €

Summe der Kostenanpassungen brutto 11.077.980 €

davon kommunal zu finanzierender Eigenanteil der Kostenanpassungen 9.167.180 €