



Nummer: 91/2012  
den 20.06.2012

Mitglieder des Kreistags  
des Landkreises Esslingen

|                                     |  |                                     |        |            |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------|--------|------------|
| <input type="checkbox"/>            | Öffentlich   | <input checked="" type="checkbox"/> | KT     | 19.07.2012 |
| <input type="checkbox"/>            | Nichtöffentlich                                      | <input checked="" type="checkbox"/> | VFA    | 05.07.2012 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Nichtöffentlich bis zum<br>Abschluss der Vorberatung | <input type="checkbox"/>            | ATU    |            |
|                                     |  | <input type="checkbox"/>            | ATU/BA |            |
|                                     |  | <input type="checkbox"/>            | SOA    |            |
|                                     |  | <input type="checkbox"/>            | KSA    |            |
|                                     |  | <input type="checkbox"/>            | JHA    |            |

Betreff: Verlängerung der Stadtbahn von Fasanenhof Schelmenwasen  
zu Flughafen/Messe (U6)  
- Grundsatzbeschluss zur Finanzierung und Beteiligung des Land-  
kreises an den Planungs-, Bau- und Betriebskosten

Anlagen: Übersichtsplan Verlängerung U6 (Anlage 1)  
Finanzierungsübersicht Investitionen (Anlage 2)  
Finanzierungsübersicht Folgekosten (Anlage 3)

Verfahrensgang:  Einbringung zur späteren Beratung  
 Vorberatung für den Kreistag  
 Abschließender Beschluss im Kreistag

**BESCHLUSSANTRAG:**

1. Der Landkreis Esslingen erklärt seine grundsätzliche Bereitschaft als Aufgabenträger gemeinsam mit der Landeshauptstadt Stuttgart, der Stadt Leinfelden-Echterdingen, der Flughafen Stuttgart GmbH, der Landesmesse Stuttgart GmbH und dem Verband Region Stuttgart die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 vom Fasanenhof - Schelmenwasen bis Messe/Flughafen zu finanzieren.
2. Die Verwaltung wird beauftragt auf Grundlage der Finanzierungsübersichten (Anlage 2 und 3) mit den Beteiligten Bau- und Finanzierungsverträge zu den Investitions- und Folgekosten zu verhandeln.

3. Der Kreistag nimmt von dem geplanten Streckenverlauf (Anlage 1), den Finanzierungsübersichten und den vorläufigen Finanzierungsanteilen des Landkreises für die Investition in Strecke und Fahrzeuge (Anlage 2) sowie für die Folgekosten (Anlage 3) Kenntnis.

#### **Auswirkungen auf den Haushalt:**

Die Maßnahme soll von 2013 - 2017 umgesetzt werden. Der auf den Landkreis Esslingen voraussichtlich entfallende Anteil beträgt nach vorläufiger Kostenschätzung rund 8,25 Mio. € (Preisstand Juni 2012). Hierfür ist im Haushaltsplan 2013 eine erste Planungsrate in Höhe von rd. 400.000 € einzustellen. Die weiteren Finanzierungsraten in Höhe von insgesamt rd. 7,85 Mio. € sind in die Mittelfristige Finanzplanung aufzunehmen.

Die ab der vorgesehenen Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 vom Landkreis Esslingen anteilig zu übernehmenden Betriebskosten sind in der Anlage 3 exemplarisch für das Jahr 2024 dargestellt.

#### **Sachdarstellung:**

##### **1. Allgemeines:**

Der Landkreis Esslingen ist nach dem ÖPNV-Gesetz Aufgabenträger für den Busverkehr und für Stadtbahnen. Danach hat er im Rahmen einer freiwilligen Aufgabe der Daseinsvorsorge eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. Entsprechende Ziele zur Verwirklichung sind im dazu aufzustellenden Nahverkehrsplan, zuletzt fortgeschrieben durch Beschluss des Kreistages am 09.10.2008, enthalten. Hierzu gehört auch die Verlängerung einer von der Landeshauptstadt Stuttgart bereits von Möhringen Freibad bis Fasanenhof Schelmenwasen gebauten Stadtbahnverbindung zu Messe/Flughafen und einer darüber hinausgehenden Schienenverbindung von Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern.

Entsprechende standardisierte Bewertungen solcher Verbindungen wurden durchgeführt. Die Verwaltung hat die letzte Untersuchung im Verwaltungs- und Finanzausschuss am 01.10.2009 (Vorlage Nr. 162/2009) vorgestellt. Dabei wurde festgestellt, dass sowohl eine Stadtbahnverlängerung von Möhringen nach Neuhausen auf den Fildern als auch eine Stadtbahnverlängerung bis Messe/Flughafen und eine nachfolgende Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern jeweils als Gesamtmaßnahme betrachtet Nutzen-Kosten-Indikatoren erreichen, die die Maßnahmen grundsätzlich förderfähig machen. Maßgabe war dabei, dass Stuttgart 21 als gebaut unterstellt ist.

Im Rahmen des weiteren Vorgehens wurde zunächst die Verkehrsmittelwahl für den Bereich ab Messe/Flughafen nach Neuhausen auf den Fildern getroffen. Die betroffenen Kommunen und der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn haben sich für die Weiterführung der S-Bahn auf diesem Abschnitt entschieden.

Anfängliche Gespräche des Landkreises mit den Beteiligten über die Finanzierung einer Verlängerung der U6 bis Flughafen/Messe sind aufgrund der Volksabstimmung zu Stuttgart 21 zunächst ins Stocken geraten. Nach dem Ergebnis der Volksabstimmung vom 27.11.2011 wurden die Gespräche wieder aufgenommen. In mehreren Verhandlungsrunden, zuletzt in einem Spitzengespräch am 14.05.2012, wurden unter den Vertretern der Beteiligten vereinbart, die nachfolgenden Eckpunkte für die Finanzierung der zur Messe und zum Flughafen verlängerten U6 ihren Gremien vorzuschlagen.

## **2. Finanzierungsbestandteile**

Unter „Finanzierung“ sind hier die Finanzierungsbestandteile einer bis Messe/Flughafen verlängerten U6 zusammengefasst, die von kommunaler Seite beizutragen sind. Wobei „kommunal“ aus Sicht der Landeshauptstadt Stuttgart auch Finanzierungsbeiträge der SSB AG umfasst. Es geht um

- die Komplementärfinanzierung der Infrastrukturinvestitionen,
- die Finanzierung des Mehrbedarfs an Fahrzeugen und
- die Finanzierung der durch Mehrerlöse nicht gedeckten Kosten der Instandhaltung der Infrastruktur und der Betriebsführung.

### **2.1 Infrastruktur und Fahrzeuge**

Komplementärfinanzierung heißt bezogen auf ein erwartetes Infrastruktur-Investitionsvolumen von 64 Mio. €. Die Übernahme der durch Fördermittel des Bundes (= 60 %) und des Landes (= 20 %) nicht gedeckten 20 % der zuwendungsfähigen Kosten. Dies sind 12,8 Mio. €, zuzüglich der Planungskosten von ca. 6,0 Mio. €, die nicht förderfähig sind und rund 10% des Infrastruktur-Investitionsvolumens betragen. Insgesamt also 18,8 Mio. €. Hinzu kommen Erstinvestitionen in Fahrzeuge inkl. notwendiger Reserve in Höhe von 7,7 Mio. €, die nicht förderfähig sind. Die Zusammensetzung der Investitionen ist in der Anlage 2 dargestellt.

Zusätzlich zur eigentlichen Finanzierung ist der zeitliche Rahmen zur Realisierung der Maßnahme eine besondere Herausforderung. Denn das GVFG-Bundesprogramm wird 2019 auslaufen; was folgt, ist derzeit völlig offen. Das heißt, je früher die Entscheidung zur Finanzierung und Umsetzung der Maßnahme fällt, umso größer ist die Chance, das Vorhaben rechtzeitig, bis Ende 2019, abzurechnen.

### **2.2 Infrastrukturinstandhaltung und Betriebsführung**

Im eingeschwungenen Zustand, bei dem alle verkehrlich relevanten Rahmenbedingungen erfüllt sind (Filderbahnhof, S-Bahn- und Stadtbahnverlängerung in Betrieb), also in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts, werden pro Jahr Folgekosten in Höhe von 1,23 Mio. € erwartet. Dieser exemplarische Wert, der für das Jahr 2024 prognostiziert wurde, ist für spätere Jahre fortzuschreiben. Die

Folgekosten umfassen die Kosten der Infrastrukturinstandhaltung und der Betriebsführung nach Abzug der Fahrgeldmehreinnahmen durch Neuverkehr. In diesem Betrag sind nachfrageorientierte Kostenoptimierungen des Betriebsprogramms berücksichtigt. Würde der heutige Fahrplan der U6 unverändert auf den Streckenast bis Messe/Flughafen übertragen, würden sich die Folgekosten um 0,4 Mio. € pro Jahr erhöhen.

Da dies Folgekosten einer Verkehrsverbesserungsmaßnahme sind, gewährt der Verband Region Stuttgart (VRS) für den Streckenteil außerhalb der Stuttgarter Gemarkung einen anteiligen Zuschuss zu den reinen Betriebskosten, d.h. ohne Re-Investitionskosten für Strecke und Fahrzeuge, in Höhe von 14,5 %.

### **3. Ausgangslage zur Finanzierung der Infrastruktur, der Fahrzeuge und der Folgekosten**

Bei den Stadtbahn-Aufgabenträgern Landeshauptstadt Stuttgart und Landkreis Esslingen bestehen Regeln zur Finanzierung von Infrastruktur. Danach wäre die Komplementärfinanzierung für den Abschnitt auf Stuttgarter Gemarkung, auf den allerdings nur ca. 9 % der Länge der Neubaustrecke entfallen, Aufgabe der SSB AG. Für die übrige Strecke, die ausschließlich auf der Gemarkung von Leinfelden-Echterdingen verläuft, wären nach den Regelungen des Landkreises Esslingen der Landkreis und die Stadt Leinfelden-Echterdingen je hälftig Träger der komplementären Finanzierung.

Nach den bestehenden Regeln zur Finanzierung der Folgekosten von Stadtbahnmaßnahmen, die über die Stuttgarter Gemarkung hinausgehen, hätte die SSB AG nur den Anteil von ca. 9 %, entsprechend der Betriebsstreckenlänge der Neubaustrecke auf Stuttgarter Gemarkung, zu tragen. Ab der Gemarkungsgrenze hätte der Landkreis Esslingen als Aufgabenträger die durch Mehrerlöse nicht gedeckten Betriebsführungskosten und Instandhaltungskosten allein zu tragen. Nach den bisherigen Regelungen beteiligt sich der Landkreis Esslingen nicht an den Betriebskosten von Stadtbahnen. Diese sind von den Kommunen, hier also von der Stadt Leinfelden-Echterdingen, zu tragen.

Die Stadt Leinfelden-Echterdingen hatte in allen bisherigen Gesprächen erklärt, dass sie für sich aus diesem ÖPNV-Vorhaben keinen Nutzen erkennen kann, der ein solches finanzielles Engagement rechtfertigen würde – zumindest solange das gemeinsam mit der Landeshauptstadt projektierte interkommunale Gewerbegebiet noch nicht existiert. Deshalb heißt die Aufgabe, für die Komplementärfinanzierung und die Finanzierung der Folgekosten eine Konstruktion zu finden, die den Nutzen für die relevanten kommunalen Gebietskörperschaften und Anlieger heute und in der Zukunft angemessen abbildet.

Die Stadtbahnverlängerung zu Messe/Flughafen ist aus Sicht der Zuwendungsgeber Bund und Land Teil einer Gesamtfördermaßnahme, die auch die Verlängerung der S-Bahn von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen umfasst. Dies

führte zu der Überlegung, die prozentualen Anteile kommunaler Mitfinanzierung bei der S-Bahn auf die Komplementärfinanzierung zu übertragen bzw. analog anzuwenden.

Dabei war zunächst zu klären, ob neben den kommunalen Gebietskörperschaften andere Institutionen bereit sind, sich in die Komplementärfinanzierung und in die Finanzierung der Folgekosten einzubringen.

### **3.1 Ansätze zur Finanzierung der Infrastruktur und der Fahrzeuge**

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) prüft die Möglichkeit einer einmaligen Beteiligung an den Investitionsaufwendungen des Stadtbahnanschlusses in Höhe von 10 Mio. € im Hinblick auf den damit verbundenen Nutzen für die landseitige Anbindung des Flughafens.

Bei der Erstinvestition wäre unter dieser Prämisse von kommunaler Seite noch ein Betrag von 16,5 Mio. € (= 26,5 – 10,0) zu finanzieren. Vorbehaltlich entsprechender Beschlüsse seiner Gremien, könnte der Landkreis die Hälfte dieses Betrags, also 8,25 Mio. €, übernehmen. Diese stärkere Beteiligung des Landkreises Esslingen als Aufgabenträger wie bisher ist dadurch gerechtfertigt, dass die U6-Verlängerung notwendige Voraussetzung für einen Weiterbau der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen ist und damit einen Ringschluss ins Neckartal ermöglicht.

Um das Interesse der Landeshauptstadt an einer Stadtbahnanbindung von Flughafen und Messe, die außerhalb der Stuttgarter Gemarkung erfolgt, zu quantifizieren, wurde Analogiebetrachtung zu den Regeln der S-Bahn-Infrastrukturfinanzierung des VRS vorgenommen. Dann hätte die Landeshauptstadt vom Gesamtbetrag der Komplementärfinanzierung für Infrastruktur und Fahrzeuge von 26,5 Mio. € einen Betrag von 4,6 Mio. € zu tragen.

Um die erforderlichen 16,5 Mio. € zu erreichen, bleibt ein Betrag von 3,65 Mio. €, der von der Stadt Leinfelden-Echterdingen zu tragen wäre. Landkreis und Landeshauptstadt wollen dabei ihre Anteile an der Finanzierung so bereitstellen, dass der Finanzierungsbeitrag der Stadt Leinfelden-Echterdingen erst mit Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung zu leisten ist.

Werden die erwähnten Finanzierungsbeiträge zusammengeführt, so ergibt sich für die Komplementärfinanzierung der Infrastruktur und für die Finanzierung der Fahrzeuge die in Anlage 2 dargestellte Verteilung.

### **3.2 Ansätze zur Finanzierung der Folgekosten**

Die Messe hat sich bereit erklärt, den jährlichen Betrag (= 250 T €), den sie heute für die Arrondierung des S-Bahn-Angebots durch ergänzende Busverkehre zwischen Degerloch und Messe aufwendet, als Zuschuss zu den Betriebskosten der Stadtbahn einzubringen.

Bei den Folgekosten, die nach Abzug des VRS-Zuschusses und des Messe-Beitrags zu finanzieren sind, zeichnet sich diese Lösung ab:

Bis zur Realisierung des interkommunalen Gewerbegebiets teilen sich Landeshauptstadt und Landkreis Esslingen hälftig dieses Betriebskostendefizit. Sobald das interkommunale Gewerbegebiet bezogen wird, tragen Landeshauptstadt, Landkreis und die Stadt Leinfelden-Echterdingen je ein Drittel der Folgekosten. Eine Beteiligung des Landkreises Esslingen entgegen der bisherigen Handhabung ist durch das vitale Interesse an der durch diese Maßnahme und den Bau des Filderbahnhofs entstehende „Verkehrsdrehscheibe“ begründet. Sie bringt durch die optimale Verknüpfung aller Verkehrsmittel für den gesamten Landkreis einen hohen Nutzen. Damit entsteht auch kein Präzedenzfall gegenüber anderen bisherigen und evtl. künftigen Stadtbahnmaßnahmen.

Die Verteilung der Finanzierungsanteile an den jährlichen Folgekosten (= Kosten der Infrastrukturinstandhaltung und der Betriebsführung abzüglich Fahrgeldeinnahmen) ist in der Anlage 3 für das Jahr 2024 exemplarisch dargestellt.

#### **4. Weiteres Vorgehen/Randbedingungen:**

Die SSB AG hat in ihrer Aufsichtsratssitzung vom 26.06.2012 die Eckpunkte dieser Finanzierung dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gegeben.

Es ist beabsichtigt, noch vor der Sommerpause den Ausschuss für Umwelt und Technik sowie den Verwaltungsausschuss des Stuttgarter Gemeinderats über die beabsichtigte Finanzierungsstruktur zu informieren.

Die Landeshauptstadt Stuttgart wird ihre Bereitschaft, sich beim Bau und Betrieb der verlängerten U6 einzubringen allerdings auch davon abhängig machen, dass vom Land ein verbindlicher Termin genannt wird, zu dem die noch ausstehende Landesfinanzierung des Streckenteils Möhringen - Freibad - Fasanenhof Schelmenwasen in Höhe von ca. 13,5 Mio. € erfolgt.

Die Stadt Leinfelden-Echterdingen sieht die Verlängerung der U6 und die für sie vordringlichere Verlängerung der U5 innerhalb von Leinfelden als Paket. Deshalb erwartet sie konkret für die Umsetzung der ersten Stufe einer Verlängerung der U5 bis zum Neuen Markt (Markomannenstraße) Unterstützung von Land, Landkreis und SSB AG. Die Verlängerung der U5 ist eine Maßnahme, die nach den Grundsätzen des Landes - GVFG zu finanzieren wäre. Die Komplementärfinanzierung, die sich in diesem Fall der Landkreis Esslingen und die Stadt Leinfelden-Echterdingen hälftig teilen müssten, hat ein Volumen von ca. 1,4 Mio. €. Die jährlichen Folgekosten liegen bei ca. 15.000 €. Eine Beteiligung des Landkreises an der Komplementärfinanzierung mit 50 %, also 700.000 €, wird im Zuge der Finanzierungsvereinbarung zur U6-Verlängerung mit vereinbart werden müssen. Bei den Folgekosten wird sich der Landkreis jedoch nicht beteiligen.

Nach der Beschlussfassung durch den Kreistag wird von der Stadt Leinfelden-Echterdingen ebenfalls Zustimmung zu den Eckpunkten der Finanzierung erwartet. Anschließend ist die Finanzierungsvereinbarung unter allen Beteiligten zu verhandeln. Sie soll noch dieses Jahr in den Gremien diskutiert und verabschiedet werden. Gleichzeitig werden die Gespräche zur Weiterführung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen a. d. F. fortgeführt.

Nachdem die SSB AG bereits jetzt schon auf eigene Kosten mit der Planung für diesen Streckenabschnitt begonnen hat, soll im Jahr 2013 die Erarbeitung eines Planfeststellungsbeschlusses erfolgen. Für 2014 bis 2016 ist die Bauzeit vorgesehen und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 die Inbetriebnahme der neuen U6.

Heinz Eininger  
Landrat