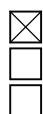


Nummer: 69/2011
den 07. Juni 2011

Mitglieder des Kreistags
des Landkreises Esslingen



Öffentlich



Nichtöffentliche



Nichtöffentliche bis zum
Abschluss der Vorberatung



KT
VFA
ATU
ATU/BA
SOA
KSA
JHA

14. Juli 2011

Betreff: Finanzierung Tälesbahn
- Mehrkosten und Vertragsverlängerung mit der WEG

Anlagen: 4

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

BESCHLUSSANTRAG:

1. Der Verwaltungs- und Finanzausschuss stimmt der Beteiligung des Landkreises Esslingen an der künftigen Defizitabdeckung der Tälesbahn mit einem Anteil von 70.666,67 € jährlich ab 2011 bis zum Ende der Vertragslaufzeit zu.
2. Der Vorsitzende wird ermächtigt, eine entsprechende Vereinbarung mit der WEG zur Verlängerung des bisherigen Vertrages abzuschließen sowie den Sideletter zu unterzeichnen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Der anteilige Zuschussbetrag des Landkreises in Höhe von jährlich 70.666,67 € ist bisher nicht im Haushalt des Landkreises veranschlagt. Für das Jahr 2011 erfolgt die Finanzierung bei Finanzposition 1.7920.7122.000, deren Deckung im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit des Unterabschnittes 7920 gewährleistet ist. Für die Folgejahre sind entsprechende Haushaltsmittel bereitzustellen.

Sachdarstellung:

Vorbemerkung:

Die Tälesbahn wurde im Jahr 1900 in Betrieb genommen und verbindet seitdem die Ortschaften Nürtingen, Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen entlang einer eingleisigen Schienenstrecke mit 8,96 Kilometer Linienlänge.

Die Eisenbahn ist Eigentum der Württembergischen Eisenbahngesellschaft mbH (WEG), einer privaten Eisenbahngesellschaft, die heute zum aus Frankreich stammenden, weltweit tätigen Veolia-Konzern gehört. Zwischen dem Bahnhof Nürtingen und der Verzweigung Höhe Laiblinstegstraße in Nürtingen wird die Strecke der Deutschen Bahn mitbenutzt.

Die Hauptaufgabe der Eisenbahn war zunächst der Transport der Kalksteine vom Steinbruch Dettinger Hörnle (bei Neuffen) zum Zementwerk in Nürtingen. Nach Einstellung des Steinbruchs im Jahr 1975 ist nunmehr der Personenverkehr die Hauptaufgabe der Bahn, hier insbesondere der Schülerverkehr.

Mit Vertrag vom 19.12.1997 haben die WEG sowie der Zweckverband Fahrmit und der Landkreis Esslingen in Verbindung mit einem Investitionszuschuss der kommunalen öffentlichen Hände die grundlegende Erneuerung von Strecke und Fahrzeugen und den Weiterbetrieb der Strecke für 15 Jahre bis zum 18.12.2012 vereinbart. Dabei hat die WEG Einsparungen auf Grund der nach der Modernisierung erhöhten Streckengeschwindigkeit zur Finanzierung der Investitionen eingebbracht. Die Restkosten beliefen sich auf 2.566.000 DM, die der Landkreis Esslingen zu 1/3 (855.333 DM) und der Zweckverband Fahrmit zu 2/3 (1.710.667 DM) getragen haben. Daran hat sich der Verband Region Stuttgart noch mit 14,5 % beteiligt. Zusätzlich haben die kommunalen öffentlichen Hände im Jahr 2000 1/3 der Kosten für die Erneuerung der Bahnübergänge getragen (gesetzlicher Anteil nach Eisenbahnkreuzungsgesetz). Eine weitere Kostenbeteiligung wurde damals nicht vorgesehen. Der Zweckverband Fahrmit nahm für seinen Anteil ein Darlehen auf. Die daraus resultierenden Anfangsbelastungen für die einzelnen Städte und Gemeinden sind der Anlage 1 zu entnehmen. Die letzte Darlehensrate ist im September 2013 fällig.

Die Sanierung der Strecke erfolgte im Frühjahr 2001. Moderne Triebwagen wurden bereits seit dem 11.01.2000 eingesetzt, zunächst noch auf der unmodernisierten Strecke.

Seit Mitte 2001 wird auf der Strecke zudem ein mit mehreren zusätzlichen Zugpaaren auf einen durchgehenden Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten ergänztes erweitertes Angebot gefahren. Die zusätzlichen Züge finanzieren der Landkreis Esslingen und der Zweckverband Fahrmit mit zusammen 65.700 € (2010) jährlich.

Defizitentwicklung:

Am 14.01.2009 ist die WEG auf den Landkreis Esslingen als Aufgabenträger

zugegangen und hat über erhebliche finanzielle Verschlechterungen berichtet. Dies wird damit begründet, dass einerseits die zugewiesenen Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Ausgleiche mit der tatsächlichen Kostenentwicklung nicht Schritt halten, andererseits aufgrund zusätzlicher gesetzlicher und behördlicher Auflagen vermehrt in die Strecke und die Fahrzeuge investiert werden muss. Den Jahresverlust 2008 hat die WEG mit rund 290.000 € angegeben. Sie hat um eine Kostenübernahme bzw. Beteiligung nachgesucht und auch eine Übergabe der Infrastruktur angeboten. Der Landkreis Esslingen hat den Zweckverband Fahrmit hierüber unverzüglich informiert.

Vor diesem Hintergrund haben sich der Landkreis Esslingen und der Zweckverband Fahrmit darauf verständigt, die Wirtschaftlichkeit der Tälesbahn gutachterlich prüfen zu lassen.

Federführend für beide Partner hat der Landkreis Esslingen ein Gutachten bei der Nahverkehrsgesellschaft des Landes Baden-Württemberg (NVBW) eingeholt. Die Aufgabe des Gutachters war dabei nicht die Überprüfung aller von der WEG für das Geschäftsjahr 2008 getätigten Buchungen und des daraus sich ergebenden Betriebsergebnisses. Vielmehr war Aufgabe zu ermitteln, zu welchen Kosten ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen diese Bahn betreiben könnte (Sollkostenanalyse). Die NVBW eignet sich deshalb besonders gut für eine Überprüfung, weil sie als Fachstelle des Landes bei Vergabeentscheidungen für Schienenstrecken bereits viel Erfahrung mitbringt.

Die NVBW hat im Ergebnis Soll-Kosten in Höhe von 1.475.064 € für das Jahr 2008 errechnet. Weitere strukturelle Änderungen und Preissteigerungen führen bis zum Jahr 2011 zu Kosten von 1.548.997 €. Dieser Betrag berücksichtigt neben dem strecken- und fahrplanbezogenen Treibstoffverbrauch auch die Modernisierung der Verkaufsautomaten im Herbst 2009, das nach den gesetzlichen Vorschriften 2010 installierte technisch unterstützte Zugleitsystem und die ab 2011 erhöhten Trassenpreise der DB Netz AG für die Benutzung der Bahnhofseinfahrt Nürtingen. Nach Abzug der auf 2011 fortgeschriebenen Einnahmen der WEG ergibt sich für 2011 ein Defizit von 212.028 € (Anlage 1 und 2).

Bewertung:

Die Zweckverbandsversammlung hat das Ergebnis des Gutachtens und die Handlungsalternativen in mehreren Sitzungen ausführlich diskutiert. Folgendes ist festzuhalten:

- Für die Beförderung der mehr als 3.500 Fahrgäste kalendertäglich ist die Tälesbahn sinnvoll und notwendig. Der im Winter 2009 wegen eines Triebwagenschadens auf den Bus verlagerte Schülerverkehr hat gezeigt, dass allein mit Bussen der Verkehrsnachfrage im Neuffener Tal nicht nachgekommen werden kann.
- Die Stilllegung der Bahn steht nicht in der Entscheidungskompetenz der kommunalen Verantwortlichen, da sich die Bahn im privaten Eigentum befindet.

- Die Infrastruktur ist nach der grundlegenden Erneuerung im Jahr 2001 in einem guten Zustand, der einen Weiterbetrieb noch über Jahre hinaus möglich macht (Ausnahme: Bezüglich des Werkstattgebäudes in Neuffen hat die WEG einen Erneuerungsbedarf angezeigt und auch auf eine weitere geplante Kreuzungsmaßnahme in Neuffen aufmerksam gemacht).
- Der Kauf der Infrastruktur durch den Zweckverband wurde als Handlungsmöglichkeit diskutiert. Dazu wurde über eine Zweckverbandslösung, eine Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft mit dem Landkreis als Mehrheitsgesellschafter oder die Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft aller Landkreise für alle WEG-Bahnen nachgedacht. Die WEG hat jedoch mehrere solche Bahnen und damit das Know-how zur Infrastruktur, das bei einer anderen Lösung zusätzlich eingekauft werden müsste. Auch wäre das komplette Infrastruktur-Risiko damit beim Käufer. Daher wurde diese Überlegung verworfen.
- Zwischen Zweckverband Fahrmit, Landkreis Esslingen und WEG besteht ein gültiger Vertrag, der den Betrieb bis Ende 2012 regelt. Ein Anschlussvertrag besteht nicht. In Kenntnis der vorhandenen Kostenstrukturen ist zu erwarten, dass bei Vertragende für einen Anschlussvertrag auch die bisher aufgelaufenen Verluste geltend gemacht werden.
- Ohne Vertrag verlieren der Zweckverband Fahrmit und der Landkreis Esslingen jeden Einfluss auf die Gestaltung des Verkehrsangebots. Die WEG kann als Eigentümerin von Strecke und Fahrzeugen dann selbst bestimmen, in welchem Umfang sie den Betrieb durchführt. Sie würde den Betrieb auf das Maß reduzieren, das durch die bisherigen Zahlungen gedeckt ist. Dies hätte eine erhebliche Ausdünnung des Fahrplans zur Folge.

Die Gestaltung des Nahverkehrsangebots im Neuffener Tal durch den Zweckverband Fahrmit ist somit nur mit der WEG möglich, nicht gegen die WEG. Mit einer vorzeitigen Verlängerung des Vertrages und der Übernahme des Defizits in der dargestellten Höhe kann der Weiterbetrieb der Strecke und das heutige gute und notwendige Fahrplanangebot gesichert werden.

Landkreis Esslingen und Zweckverband Fahrmit beabsichtigen daher, der WEG bereits ab 2011 eine vorzeitige Vertragsverlängerung unter Anerkennung des errechneten Defizits, gedeckelt auf das Defizit 2011, anzubieten. Hierbei wird an einen für beide Seiten überschaubaren Zeitraum bis 2020 gedacht. Für den Zeitraum bis 2020 spricht die erwartete Lebensdauer der derzeit eingesetzten Triebwagen. Darüber hinaus ist bis dahin die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm mit einem veränderten Fahrplanangebot im Regionalverkehr, also auch auf der Neckartalbahn, vorgesehen und die Planungen des Landes, hinsichtlich des Eisenbahnnahverkehrs im Land Baden-Württemberg, sehen vor, ungefähr zu diesem Zeitpunkt zu neuen Verträgen zu kommen.

Die WEG ist zu einem Weiterbetrieb der Tälesbahn im angestrebten Zeitraum bis 2020 oder bis zum Datum der Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ bereit, wenn eine neue Finanzierung erreicht werden kann. Allerdings bittet die WEG

darum, dass die von ihr gewünschten, in der Vertragsverlängerung letztlich aber nicht berücksichtigten, Eckpunkte in einem Sideletter (Anlage 3) festgehalten werden, das von der WEG, dem Zweckverband Fahrmit und dem Landkreis Esslingen unterzeichnet wird. Dem kann zugestimmt werden, da sich daraus keine rechtlichen oder finanziellen Folgewirkungen ergeben.

Für die Finanzierungsbeteiligung innerhalb des Zweckverbands Fahrmit wird vorgeschlagen, den zusätzlichen Finanzierungsbetrag von gerundet 212.000 € nach denselben Grundsätzen wie die Kreditaufnahme für den Investitionsbetrag zur Modernisierung im Jahr 2000 auf die Mitglieder zu verteilen.

Die Beträge für die einzelnen Mitglieder sind der Anlage 4 zu entnehmen. Daraus ergibt sich der Anteil des Landkreises von 70.666,67 € jährlich.

Ergebnis:

Ausgehend von den o.g. Überlegungen soll mit der WEG eine Vertragsverlängerung mit folgenden Eckpunkten erreicht werden:

1. Die WEG erhält auf Basis der Soll-Kosten-Analyse der NVBW hochgerechnet mit den eingetretenen Veränderungen ab 01.01.2011 einen weiteren festen Zuschuss in Höhe von 212.000 Euro jährlich.
2. Die WEG verpflichtet sich, das derzeitige Fahrplanangebot bis zum Ende der Laufzeit des Vertrages zu erbringen und die Strecke und Fahrzeuge in ordnungsgemäßen Zustand zu halten.
3. Die Laufzeit des Vertrages endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020. Sollte die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm sowie die Änderungen im Regionalverkehr zu einem anderen Zeitpunkt stattfinden, wird die Laufzeit angepasst.

Der Zweckverband Fahrmit hat in seiner Verbandsversammlung am 30.05.2011 einer solchen Vertragsverlängerung und der Finanzierungsverteilung unter den Mitgliedsgemeinden für seinen Finanzierungsanteil zugestimmt.

Heinz Eninger
Landrat