



Vorlage AUT_23/2024
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 22.11.2024

Anlagen

1: Antrag Bündnis 90 / Die
Grünen vom 25. Mai 2024

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Schozach-Bottwartalbahn

- Auftragsvergabe -
- Sachstandsbericht -
- Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 25. Mai 2024 -

Beschlussvorschlag:

1. Der Beauftragung der TTK mit der Fortsetzung der Untersuchung Leistungsphase 2 (HOAI) und Durchführung der Standardisierten Bewertung wird vorbehaltlich der Zustimmung und Mitfinanzierung der anderen Projektbeteiligten (Landkreis Heilbronn, Kommunen Marbach, Murr, Steinheim, Großbottwar und Oberstenfeld) zugestimmt.
2. Der Bericht wird im Übrigen zur Kenntnis genommen.
3. Der Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 25. Mai 2024 wird für erledigt erklärt.

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss	22.11.2024	öffentlich

Finanzierung:

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt		Fachbereich:
59.734.000 €	2024	59.734.000 €	Ergebnishaushalt	x	32
64.955.870 €	2025	64.955.870 €	Produktgruppe/Investitionsauftrag: 5470		
61.877.520 €	2026	61.877.520 €			
61.939.600 €	2027	61.939.600 €			
63.155.900 €	2028	63.155.900 €			
	spätere				
311.662.890 €	Summe	311.662.890 €			
Bemerkungen / Deckungsvorschlag: Verfügbares Budget lt. Haushaltsplanentwurf 2025. Dieses umfasst den genannten Finanzierungsbedarf.			Bezeichnung: Transferaufwendungen		

Klima-Auswirkung:

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
++ Starke positive Klimawirkung!	Kommunikation, Bildung und Veranstaltungen (++) Mobilität/ Straßenbau (++)
Begründung / Einordnung / Alternativen Prüfung:	
Aktuell handelt es sich um Planungsaufgaben. Die Realisierung des Projekts steigert jedoch die Attraktivität des ÖPNV.	

Sachverhalt und Begründung:**1. Vorgeschichte und aktueller Stand**

**1.1 Untersuchungsauftrag der TTK aus dem Jahr 2018:
Machbarkeitsstudie mit Prognose (Untersuchungsphase 1)
und (optional)
Standardisierte Bewertung (Untersuchungsphase 2)**

Im Jahr 2018 wurde die TransportTechnologie-Conult GmbH (TTK) mit der Untersuchung zur Reaktivierung der Schotzach-Bottwartalbahn beauftragt. Der Untersuchungsauftrag umfasste eine Machbarkeitsstudie mit Prognose (Untersuchungsphase 1) und optional eine Standardisierten Bewertung (Untersuchungsphase 2). Die Option sollte bei einem positiven Ergebnis der Untersuchungsphase 1 gezogen werden. Auf Vorlage TA_62/2017 wird verwiesen.

Die Machbarkeitsstudie (Untersuchungsphase 1) wurde im Jahr 2020 unterbrochen, weil der Bund zwar die Förderrichtlinien zur GVFG-Förderung aktualisiert hatte, die aktualisierten Verfahrensvorschriften zur Standardisierten Bewertung jedoch noch nicht vorlagen (auf Vorlage TA_05/2021 wird verwiesen). Diese wurden erst im Jahr 2022 veröffentlicht (Standardisierte Bewertung 2016+).

Daraufhin wurde die Machbarkeitsstudie (mit Prognose) fortgesetzt. Dabei wurden im Landkreis Heilbronn vier verschiedene Streckenvarianten untersucht, im Landkreis Ludwigsburg lag die frühere Trasse der Bottwartalbahn der Studie zugrunde. Das Ergebnis aller Varianten war sehr positiv. Der voraussichtliche Nutzen-Kostenfaktor für die Gesamtstrecke Marbach-Heilbronn liegt nun je nach Variante zwischen 1,59 und 1,91.

Im März 2024 hat sich der Kreistag in Heilbronn dafür entschieden, die Variante 1 entlang der alten Trasse über Beilstein, Ilfeld, Talheim und Sontheim nach Heilbronn weiter zu verfolgen. Damit wurde die Voraussetzung geschaffen, in die Untersuchungsphase 2 einzusteigen.

1.2 Linienführung im Landkreis Ludwigsburg

Wie bereits erwähnt, entspricht im Landkreis Ludwigsburg die der Planung zugrundeliegende Strecke dem früheren Verlauf der Bottwartalbahn. Diese Trasse wurde durch die Flächennutzungsplanung der Städte und Gemeinden von einer Bebauung (größtenteils) freigehalten.

Aufgrund der Tatsache, dass die frühere Trasse der Bottwartalbahn am Ortsrand der Gemeinde Murr verläuft, wurde in Abstimmung mit der Gemeinde eine alternative Linienführung im Bereich der Ortsmitte untersucht. Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass eine solche Trassenführung technisch komplex wäre und außerdem zu einem Fahrzeitverlust von vier Minuten führen würde. Die damit verbundenen Fahrgastverluste insgesamt wären höher als die zusätzlich möglichen Fahrgastgewinne aus Murr.

Die Kreisverwaltung hat deshalb empfohlen, diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

2. Untersuchungsphase 2 - Standardisierte Bewertung

Nachdem die Heilbronner Vorzugsvariante vorlag, wollte die Verwaltung die bereits im Jahr 2018 beauftragte Untersuchung fortsetzen. Sie war bislang davon ausgegangen, dass sie unmittelbar mit der Untersuchungsphase 2, einer Standardisierten Bewertung für die Gesamttrasse unter Einbindung des Bundes als Fördermittelgeber, beginnen kann. Dies entsprach dem bisherigen Prozedere und dem vereinbarten Untersuchungsumfang.

Inzwischen hat sich nun aber auf der Bundesebene eine Änderung in der Vorgehensweise ergeben: Der Bund als Fördermittelgeber akzeptiert grundsätzlich keine Standardisierte Bewertung mehr, die lediglich auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie durchgeführt wird. Voraussetzung ist nun, dass mindestens Planungen nach den Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI vorgelegt werden. Teilweise wird auch die Auffassung vertreten, dass – je nach Projekt – die Leistungsphase 3 – Entwurfsplanung – ebenfalls vorgelegt werden muss. Die Leistungsphasen 1 und 2 umfassen die Grundlagenermittlung und die Vorplanung. Während die Grundlagenermittlung in der Machbarkeitsstudie bereits in Teilen erfolgte, muss die Vorplanung für den kompletten Streckenverlauf zunächst erstellt werden.

In der Vorplanung müssen z.B. der Streckenverlauf oder die erforderlichen Ingenieurbauwerke so konkret betrachtet werden, dass eine aussagekräftige Kostenschätzung – und damit für den Bund eine Abschätzung der benötigten Fördermittel – möglich ist. In der Phase der Vorplanung werden auch die

zuständigen Behörden erstmals kontaktiert und die Genehmigungsfähigkeit geprüft.

Aufgrund dieser geänderten Vorgaben hat die Kreisverwaltung das Gespräch mit dem Verkehrsministerium gesucht und u. a. um eine verbindliche Aussage gebeten, dass dem Verkehrsministerium Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 (LPH 1 und 2) als Einstieg in die Standardisierte Bewertung genügen würden. Das Verkehrsministerium leitet die Forderung nach Planungen der LPH 1 und 2 aus § 3 Nr. 1c GVFG ab, wonach Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sein müssen. Aus Sicht des Verkehrsministeriums werden diese Forderungen durch Planungen nach den LPH 1 und 2 gewährleistet.

Voraussetzung für die Durchführung der Standardisierten Bewertung ist damit die Beauftragung der Leistungsphase 1 und 2. Die Verwaltung weist darauf hin, dass es sich dem Grunde nach um keine zusätzlichen Kosten handelt, da bei einer Realisierung des Projekts alle Leistungsphasen nach der HOAI (LPH 1 bis 9) benötigt werden.

Diese Kosten sind bei einem positiven Förderbescheid ebenfalls förderfähig.

3. Kostenumfang und -verteilung

Die Kreisverwaltung hat die TTK gebeten, die zusätzlichen Kosten für die Auftragsenerweiterung (Leistungsphase 1 und 2 nach HOAI) und Standardisierte Bewertung zu kalkulieren und ein Nachtragsangebot vorzulegen. Aus dem bisherigen Auftrag sind noch Leistungen in einem Umfang von rund 100.000 Euro netto zu erbringen und zu bezahlen, die Zusatzkosten aus dem Nachtragsangebot belaufen sich auf rund 300.000 Euro netto. Über diese Zusatzkosten ist ein Beschluss zu fassen.

Daraus ergibt sich ein Gesamtaufwand bis zum Abschluss der Standardisierten Bewertung von rund 400.000 Euro netto bzw. 480.000 Euro (inkl. MwSt.)

Bei einer Beauftragung des Angebots noch in diesem Jahr schätzt der Gutachter die Finalisierung der Untersuchung bis April 2026.

Für die Finanzierung würde die bisherige Vereinbarung zwischen den Projektbeteiligten zur Anwendung kommen. Bisher wurden alle Untersuchungskosten wie folgt aufgeteilt:

Landkreis Heilbronn (mit Beteiligung Stadt Heilbronn)	50 Prozent
Landkreis Ludwigsburg	25 Prozent
Bottwartalkommunen gesamt	25 Prozent

Die hälftige Aufteilung der Kosten zwischen Landkreis Ludwigsburg und den Bottwartalkommunen entspricht der bisherigen Beschlusslage im Ausschuss für Umwelt und Technik (TA_62/2017).

Auf den Landkreis Ludwigsburg entfallen damit bis zum Abschluss der Standardisierten Bewertung rund 120.000 Euro brutto.

4. Gründung einer Projektgesellschaft

Der Landkreis Heilbronn hat vorgeschlagen, eine Projektgesellschaft als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu gründen. Gesellschafter könnten die beiden Landkreise Heilbronn und Ludwigsburg mit jeweils 45 Prozent und ein erfahrenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen wie zum Beispiel die Alb-Verkehrsgesellschaft AVG mit 10 Prozent sein.

Die Überlegung, dass man durch die Beteiligung eines bewährten Eisenbahninfrastrukturunternehmens in einer Projektgesellschaft auf sein Know-How zurückgreift, ist aus Sicht der Kreisverwaltung sinnvoll. Dadurch könnten die Erfordernisse, die sich aus dem tatsächlichen Betrieb einer Regionalstadtbahn ergeben, unmittelbar in die Planungen einfließen. Die GmbH hat hauptsächlich das Ziel, die Erfahrungen eines Infrastrukturunternehmens für das Projekt zu nutzen. Gleichzeitig soll die Gesellschaft gegebenenfalls kurzfristig handlungsfähig bleiben, um schnell mit dem Vorhaben voranzukommen. Deshalb sind nur die beiden Kreise und das Infrastrukturunternehmen als Gesellschafter vorgesehen. Das schließt nicht aus, dass die Bottwartalkommunen einbezogen werden, weil sie sich zum Beispiel, wenn es um Planungsschritte geht, finanziell beteiligen müssen.

Die Projektgesellschaft würde mit dem geringstmöglichen Einlagekapital (25.000 Euro) gegründet und könnte jederzeit wieder liquidiert werden. Davon würde der Landkreis Ludwigsburg voraussichtlich die Hälfte, also 12.500 Euro, übernehmen. Weitere Kosten entstünden lediglich in den Fällen, in denen die Expertise des Infrastrukturunternehmens benötigt würde.

Zur grundsätzlichen Möglichkeit dafür eine Projektgesellschaft zu gründen, fand bereits eine Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) statt. Das RPS als Aufsichtsbehörde, die die Beteiligung an einer solchen Projektgesellschaft genehmigen muss, hat Zustimmung signalisiert. Zur Vorbereitung der weiteren Schritte hat der Landkreis Heilbronn die Kanzlei Menold Bezler mit einer möglichen Vertragsgestaltung beauftragt.

Nach Abschluss der in Ziffer 2 genannten Planungen in Anlehnung an die Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI sowie der Standardisierten Bewertung könnte die Projektgesellschaft die weiteren Arbeiten (Abstimmung mit dem Fördermittelgeber, Begleitung des GVFG-Antragsverfahren usw.) übernehmen.

Die weitere Ausgestaltung soll im Laufe der nächsten Monate geklärt werden. Hierzu wird die Verwaltung noch ausführlich berichten und dem Ausschuss für Umwelt und Technik einen entsprechenden Beschlussvorschlag vorlegen.

5. Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 25. Mai 2025

Die Kreistagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen hat am 25. Mai folgenden Antrag gestellt:

1. Der Kreis Ludwigsburg und der Kreis Heilbronn gründen zeitnah einen Zweckverband „Stadtbahn Bottwartal“. Außer den beiden Landkreisen werden die beteiligten Kommunen Mitglieder des Zweckverbandes sein.
2. Der Zweckverband übernimmt alle Aufgaben, die zur Planung und Realisierung der Reaktivierung der Bottwartalbahn notwendig sind.
3. Analog zum Verfahren beim Zweckverband Stadtbahn Ludwigsburg soll eine frühzeitige Bürgerbeteiligung stattfinden.

Zu den Ziffern 1 und 2 des Antrags:

Grundsätzlich hat sich bei den bereits vorhandenen Schienenstrecken, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Ludwigsburg liegen (Strohgäubahn, LUCIE), gezeigt, dass ein Zweckver-

band aufgrund der damit verbundenen Bindungswirkung für alle Beteiligten das geeignete Mittel ist, um eine Schienenstrecke zu realisieren. Auch können notwendige Entscheidungen in den Gremien des Zweckverbandes deutlich schneller getroffen werden, da ansonsten regelmäßig Entscheidungen in den Gremien aller Beteiligter beraten werden müssen. Die Gründung eines Zweckverbandes ist daher perspektivisch eine gute Lösung.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch aus Sicht der Verwaltung die Gründung eines Zweckverbandes noch nicht sinnvoll, da die Grundsatzentscheidungen zur Realisierung des Schienenprojekts Schozach-Bottwartalbahn noch nicht getroffen sind. Diese können realistischerweise auch erst dann getroffen werden, wenn sichergestellt ist, dass

- das Projekt als Ergebnis der Standardisierten Bewertung einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor aufweist und alle Kriterien des Fördergebers erfüllt sind und
- das Projekt in das Förderprogramm nach dem Bundesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BGVFG) aufgenommen wird.

Vor diesem Zeitpunkt entstünde für die Beteiligten durch einen Zweckverband eine Bindung und eine finanzielle Verpflichtung ohne die Sicherheit, dass die entstehenden Kosten vom Fördergebeber übernommen werden. Zudem hätten die einzelnen Mitglieder des Zweckverbandes keinen direkten Einfluss auf die kostenintensiven Untersuchungsschritte mehr. Die Kreisverwaltung kann daher zum jetzigen Zeitpunkt weder den Gremien des Landkreises noch den Kommunen empfehlen, einen Zweckverband zu gründen. Sie ist vielmehr der Auffassung, dass mit der geplanten Projektgesellschaft die notwendigen Voraussetzungen für die erforderlichen Grundsatzbeschlüsse für das Vorhaben geschaffen werden können.

Zur Ziffer 3 des Antrags:

Das Thema Öffentlichkeitsarbeit hat bei der Planung und Realisierung von Schienenstrecken eine sehr große Bedeutung und ist unabdingbar. Die Verwaltung strebt daher eine umfassende Bürgerbeteiligung an, die von einem professionellen Büro begleitet werden soll. Das Konzept soll parallel mit der Gründung der Projektgesellschaft erarbeitet werden. Vorstellbar sind Online-Beteiligungen, Präsenzveranstaltungen vor Ort und regelmäßige aktuelle Informationen in den sozialen Medien oder über Webseiten.