



**Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Ermstal
Finanzierungskonzept zur Fortführung der Ermstalbahn**

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Reutlingen beteiligt sich für die Zeit vom 01.08.2016 bis längstens 30.06.2020 an den laufenden Unterhaltungsaufwendungen für die Ermstalbahn. Vom 01.08.2016 bis zum 31.12.2016 beträgt der Anteil des Landkreises 23.227,50 EUR, vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017 80.883,47 EUR, vom 01.01.2018 bis zum 31.12.2018 107.668,46 EUR, vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019 135.492,01 EUR und vom 01.01.2020 bis längstens 30.06.2020 67.746,00 EUR.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand: 212.770,00 EUR/Jahr (ab 01.08.2016)	Anteil Landkreis im Jahr 2016:	55.108,43 EUR
Teilhaushalt: 10 Produktgruppe: 54.70	zur Verfügung stehende HH-Mittel 2016:	57.000,00 EUR
jährlicher Folgeaufwand: 2017: 80.883,47 EUR 2018: 107.668,46 EUR 2019: 135.492,01 EUR 2020: 67.746,00 EUR		

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Das Finanzierungskonzept für die Ermstalbahn endet am 31.07.2016. Damit der Betrieb weiterhin gewährleistet ist, ist eine Anschlussregelung erforderlich. Zur Deckung der laufenden Unterhaltungskosten für die Strecke wurde gemeinsam mit der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) für den Zeitraum vom 01.08.2016 bis längstens 30.06.2020 ein Finanzierungskonzept (Anlage) erarbeitet. Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) als Betreiberin des Bus- und Bahnverkehrs im Ermstal hat sich bisher an der laufenden Streckenunterhaltung beteiligt. Sie wird bis zum Jahr 2019 schrittweise aus der Mitfinanzierung aussteigen, da für sie eine weitere Übernahme des Finanzierungsanteils betriebswirtschaftlich nicht mehr darstellbar ist. Ab dem Jahr 2020 muss daher für den Weiterbetrieb der Ermstalbahn eine neue Finanzierungsgrundlage gefunden werden. Der Finanzierungsanteil der Städte Metzingen und Bad Urach sowie der Gemeinde Dettingen an der Erms bleibt weiterhin bei jeweils 13,1 % am Gesamtzuschuss an die ENAG. Der Landkreis wird zusätzlich zu seinem Zuschuss in Höhe von 26,2 % schrittweise den Anteil der RAB übernehmen.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Ausgangslage

Seit der Wiederinbetriebnahme der Ermstalbahn am 01.08.1999 beteiligen sich die Städte Bad Urach und Metzingen, die Gemeinde Dettingen an der Erms und der Landkreis an den Kosten für den laufenden Streckenunterhalt der Ermstalbahn durch die ENAG. Im Jahr 2004 ist es gelungen, durch die finanzielle Beteiligung der RAB die kommunalen Zuschussanteile zu reduzieren. Der Zuschuss des Landkreises betrug zuletzt 54.658,00 EUR für den Zeitraum vom 01.08.2015 bis 31.07.2016. Die Finanzierung für den Zeitraum vom 01.08.2013 bis 31.07.2016 wurde mit einer jährlichen Dynamisierung um 2 % vereinbart. Ein entsprechender Beschluss des Ausschusses für technische Fragen und Umweltschutz erfolgte mit KT-Drucksache Nr. VIII-0585 am 03.07.2013. Wegen des Auslaufens der Finanzierungsvereinbarung muss jetzt über eine Folgefinanzierung ab 01.08.2016 entschieden werden.

2. Wie geht es weiter mit dem Betrieb durch die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) ab August 2016?

Mit den beiden Geschäftsführern der RAB, Herrn Frank Dietrich und Herrn Dieter Unseld, fanden mehrere Gespräche zur Weiterführung der Betriebsleistungen auf der Ermstalbahn durch die RAB statt. Die RAB wird den Verkehr weiterhin bis 2019/2020 erbringen, so die Zusage der beiden Geschäftsführer. Hintergrund ist, dass die RAB die Regionalbahnleistungen auf der Neckar-Alb-Bahn zwischen Plochingen und Tübingen im Rahmen eines Übergangsvertrages mit dem Land, der ab 01.10.2016 bis längstens zur Inbetriebnahme des Netzes 1 a der Stuttgarter Netze (geplant im Juni 2020) läuft, fahren wird. Dadurch bleiben die bestehenden Durchbindungen zwischen Ermstalbahn, Neckar-Alb-Bahn und Ammertalbahn bestehen. Über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme von Netz 1 a hinaus wird es nicht mehr möglich sein, den Verkehr auf der Ermstalbahn auf der bisherigen Basis zu fahren.

Außerdem machten die beiden Geschäftsführer deutlich, dass der bisherige Finanzierungsanteil der RAB in Höhe von 34,5 % am Gesamtzuschuss aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht mehr beibehalten werden kann. Im Gespräch zwischen Landkreis und RAB zeigte sich, dass eine Abschmelzung des RAB-Anteils zulasten des Landkreises innerhalb von 3 Jahren tragbar wäre. Der Landkreis übernimmt zu seinem Finanzierungsanteil pro Jahr zusätzlich weitere 11,5 % des Gesamtzuschusses, somit im Jahr 2017 insgesamt 37,7 %, im Jahr 2018 49,2 % und ab 2019 60,7 % - vgl. Anlage.

3. Welche Entwicklungen gibt es im finanziellen Bereich?

Die Zuwendungen der Kommunen an die ENAG für die Unterhaltung der Strecke sind seit der Inbetriebnahme im Jahr 1999 sehr moderat gestiegen. In den Jahren 1999 bis 31.07.2003 erhielt die ENAG Zuschüsse von jährlich 173.840,00 EUR. Wegen einer höheren Personal- und Bahnbetriebskostenentwicklung wurde der ENAG ab 01.08.2007 ein Zuschuss von 178.000,00 EUR pro Jahr gewährt, der ab 01.08.2008 jährlich mit 2 % dynamisiert wurde. Im Jahre 2013 wurde ein neuer Gesamtzuschuss in Höhe von rund 200.000,00 EUR mit einer weiteren jährlichen Dynamisierung von 2 % vereinbart. Die aktuelle Finanzierungsvereinbarung läuft zum 31.07.2016 aus.

Trotz hohem Kostenbewusstsein geht die ENAG aufgrund weiterer Kostensteigerungen von einem Kostensaldo in Höhe von 272.000,00 EUR für das Jahr 2016 aus. Nach intensiven Verhandlungen wurde mit der ENAG vereinbart, dass ihr ab 01.08.2016 ein Gesamtzuschuss von 212.770,00 EUR - aufbauend auf dem bisherigen Zuwendungsbeitrag - gewährt wird und sie den Differenzbetrag selbst tragen wird.

Im Kostensaldo sind Erlöse in Höhe von 45.000,00 EUR pro Jahr nach § 16 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen eingerechnet. Das Land hat seine Abrechnungsmodalitäten nach § 16 AEG geändert, sodass es möglicherweise zu einer Verringerung des bisherigen Betrages kommen kann. Die ENAG kann diesen Ausfall zusätzlich nicht selber tragen. Es wird vorgeschlagen, dass für den Fall, dass der vom Land zugesagte Zuschuss nach § 16 AEG gegenüber dem veranschlagten Betrag abweicht, Landkreis und Kommunen die Differenz zwischen kalkuliertem Betrag und dem tatsächlichen Zuschuss ausgleichen.

Darüber hinaus wurde mit der ENAG vereinbart, den Dynamisierungsfaktor von 2 % beizubehalten. Entgegen der bisherigen Praxis von üblicherweise 3 Jahren Laufzeit wird die künftige Vereinbarung mit der ENAG an das Ende des mit der RAB laufenden Übergangsvertrages zum 31.12.2019 mit einer Verlängerungsoption bis längstens 30.06.2020 bis zur Aufnahme des Verkehrs im Netz 1 a geknüpft.

4. Mögliche Weiterführung der Ermstalbahn ab dem Jahr 2020?

Ab der Inbetriebnahme der Stuttgarter Netze im Jahr 2020 entfällt die Regionalbahn (RB) zwischen Plochingen und Metzingen. Die beiden bisherigen RB-Halte in Oberboihingen und Bempflingen werden durch einen stündlichen Regionalexpress-Halt ersetzt. Das bisherige Betriebs- und Finanzierungskonzept mit der Einbindung der Strecke Plochingen - Tübingen in die Finanzierung ist ab diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich.

Sowohl die ENAG als auch die RAB weisen bereits heute auf die veränderte Situation hin. Die ENAG hat dem Finanzierungskonzept nochmals mit der Prämisse zugestimmt, dass die Finanzierung weiterer Betriebsleistungen ab dem Jahr 2020 bzw. dem Auslaufen der jetzigen Vereinbarung nur noch über Trassenentgelte erfolgen kann.

Bei einer Elektrifizierung der Ermstalbahn bis Ende 2019 wäre es möglich, die Inbetriebnahme mit dem Stuttgarter Netz abzustimmen. Unabhängig davon ist mit dem Land und den kommunalen Partnern rechtzeitig zu klären, wie der Weiterbetrieb auf der Ermstalbahn mit oder ohne Elektrifizierung ab 2020 erfolgen kann.