



Elektrifizierung der Hohenlohebahn - Standardisierte Bewertung

öffentliche Vorlage

Gremium	Termin	Beratungsfolge	Status
Ausschuss für Verwaltung und Finanzen	11.07.2023	Vorberatung	Ö
Kreistag	25.07.2023	Entscheidung	Ö

Beschlussvorschlag des Ausschusses für Verwaltung und Finanzen:

1. Der Kreistag ermächtigt die Verwaltung, gemeinsam mit dem Hohenlohekreis eine Standardisierte Bewertung zur Elektrifizierung der Hohenlohebahn mit den dazu notwendigen Planungsleistungen auszuschreiben. Grundlage ist der Planfall Elektrifizierung und Ausbau als Stadtbahn mit zusätzlichen Haltepunkten.
2. Die Kostenübernahme für die Standardisierte Bewertung und die notwendigen Planungsleistungen ist in einer Vereinbarung zwischen den beiden Landkreisen zu regeln.
3. Von den auf den Landkreis entfallenden Kosten trägt der Landkreis 50 %, die anderen 50 % sind von den Anliegergemeinden nach einem noch festzulegenden Verteilerschlüssel zu tragen. Die Mittel sind im Haushalt 2024 zu veranschlagen.

Sachverhalt:

Am 28.03.2023 wurde dem Kreistag das Ergebnis der Machbarkeitsstudie vorgestellt (vgl. Drucksache Nr. 2023/022). Die von TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) erstellte Studie hat für alle untersuchten Planfälle einen positiven Nutzen-Kosten-Quotienten ergeben. Die Machbarkeitsstudie ist eine

Vorstufe zur sogenannten Standardisierten Bewertung, die Voraussetzung für einen Förderantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist. Voraussetzung für einen Förderantrag ist ein positives Ergebnis im Rahmen der Standardisierten Bewertung.

Zwischenzeitlich haben sowohl mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) als auch der Deutschen Bahn AG Gespräche zur Klärung von Einzelfragen stattgefunden. Es hat sich dabei herauskristallisiert, dass zwei getrennte Bewertungen, auf der einen Seite für die Hohenlohebahn, auf der anderen Seite für die Kochertalbahn, durchgeführt werden sollten. Für die Standardisierte Bewertung ist jeweils eine Auftragssumme von grob geschätzt ca. 150.000 bis 200.000 € zu erwarten. Das heißt, es ist eine Ausschreibung nach der Unterschwellenvergabeordnung vorgesehen. Nach derzeitigem Stand ist für diese Kosten keine Förderung möglich. Nachdem die beiden Landkreise im Interesse der Deutschen Bahn AG (Eigentümerin der Strecke) und des Landes Baden-Württemberg (zuständig für den SPNV) dieses Projekt vorantreiben, sind die Landkreise nach wie vor der Ansicht, dass über die im GVFG vorgesehene 10 %-ige Planungskostenpauschale hinaus eine Kostenbeteiligung, insbesondere vom Land Baden-Württemberg, bei diesen Vorleistungen opportun ist. Die Verhandlungen in der Sache werden weitergeführt.

Im Rahmen der Standardisierten Bewertung ist eine Infrastrukturplanung bis zur Leistungsphase 4 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) zu erstellen. Diese Planungsleistungen sind in einem europaweiten Wettbewerb auszuschreiben. Die kommunalen Kosten hierfür liegen für die Hohenlohebahn bei ca. 2 Mio. €. Sollten die weiteren Untersuchungen eine Steigerung der kommunalen Kosten zum Ergebnis haben, wird die Beauftragung dem Kreistag erneut zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Zeitdauer zur Erstellung wird von den Fachleuten mit zwei bis fünf Jahren veranschlagt.

Die Kosten sollen, wie bei der Machbarkeitsstudie, zwischen dem Hohenlohe-

kreis und dem Landkreis Schwäbisch Hall aufgeteilt werden. Eine Projekt- und Finanzierungsvereinbarung gilt es abzuschließen. Da die Elektrifizierung zusammen mit den geplanten Haltepunkten den angrenzenden Kommunen einen spürbaren verkehrlichen Vorteil bringen, erwartet der Landkreis vergleichbar zum Hohenlohekreis eine kommunale Mitfinanzierung von 50 %. Die Gespräche hierzu werden in Kürze erfolgen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde auch die Anbindung des Solparks in Schwäbisch Hall mituntersucht. Als Einzelprojekt weist der Solpark keinen positiven Nutzen-Kosten-Effekt aus. Im Rahmen des Gesamtprojekts, d. h. zusammen mit Elektrifizierung, wird er als positiv beurteilt. Zusammen mit der Stadt Schwäbisch Hall muss geklärt werden, ob an einer Realisierung des Projektes weiter Interesse besteht. Von Seiten des Landes wurde signalisiert, dass eine Bestellung von Verkehrsleistung mangels ausreichender Nachfrage nicht zu erwarten sei. Sollte die Stadt weiter Interesse an dem Projekt signalisieren, müsste die Standardisierte Bewertung auf diesen Bereich ausgedehnt werden. Die Kosten wären von der Stadt Schwäbisch Hall zu tragen.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Elektrifizierung der Hohenlohebahn im besonderen Interesse des Landkreises liegt. Mit ihr wird die Verdichtung des Fahrplans und die Bedienung weiterer Haltepunkte möglich. Die Landkreise Schwäbisch Hall und Hohenlohekreis sind bestrebt, weiterhin in engem Schulterschluss das Projekt voranzubringen. Die Landkreise sind zwar, wie bereits dargelegt, nicht Aufgabenträger des SPNV, aber letztlich mehr oder weniger gezwungen die Verantwortung zu übernehmen, da nur die Landkreise eine Förderung nach GVFG erhalten können.