



Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Andreas Wiedmann
Telefon 07031-663 1355
Telefax 07031-663 1962
a.wiedmann@lrabb.de
Zimmer A 409

25. April 2012

Elektrifizierung und Ausbau der Schönbuchbahn

Anlagen: 0

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss

am 07.05.2012

II. Beschlussantrag

Von den Planungen des Zweckverbandes Schönbuchbahn zur Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke wird Kenntnis genommen.

III. Begründung

Ausgangssituation:

Die Bahnstrecke Böblingen – Dettenhausen wird vom Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) in den Funktionen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Aufgabenträger betrieben. Mitglieder des ZVS sind der Landkreis Böblingen und der Landkreis Tübingen, die sich die Kosten im Verhältnis 80 zu 20 teilen.

Die Schönbuchbahn ist ein Musterbeispiel für die gelungene Reaktivierung einer Nebenbahn. Sie wurde im Jahr 1996 wieder in Betrieb genommen und erfreut sich seither einer stetig steigenden Fahrgastnachfrage. Im Vorfeld der Reaktivierung war man von werktäglich 2500 Fahrgästen ausgegangen. Im Vergleich dazu hat sich die Anzahl der Fahrgäste bis heute mehr als verdreifacht. Im April 2008 wurden vom VVS schon 7340 Personen gezählt. Mittlerweile wird werktäglich von rund 8000 Fahrgästen ausgegangen.

Durch das zunehmend hohe Fahrgastaufkommen haben sich verlängerte Fahrgastwechselzeiten an den Haltestellen und längere Gesamtfahrzeiten ergeben. Im Fahrplan sind in der Hauptverkehrszeit keine Fahrzeitreserven mehr vorhanden. Die reine Fahrzeit beträgt für die einfache Strecke mit 17 km Länge und 11 Halten 24 bzw. 25 Minuten, d.h. in einem Umlauf 49 Minuten. Dazu kommen Aufenthaltszeiten in Böblingen von 8 Minuten für den S – Bahn - Umstieg sowie 3 Minuten Wendezeit in Dettenhausen.

Dieses enge Fahrplankorsett ist anfällig für Verspätungen, welche zu Anschlussverlusten auf die S – Bahn führen können. Der durch die Eingleisigkeit der Strecke notwendige Begegnungsverkehr bewirkt zudem, dass sich aufgelaufene Verzögerungen auch auf die Gegenrichtung auswirken.

Gutachten zur Weiterentwicklung der Schönbuchbahn:

Vor diesem Hintergrund wurde vom ZVS ein Gutachten zur Weiterentwicklung der Schönbuchbahn beauftragt. In einer Verkehrsprognose wurde unter Einbeziehung aller relevanten Einflüsse die Fahrgastentwicklung bis 2021 ermittelt. Mit dem Gutachten wurden Optionen und Maßnahmen erarbeitet, mit denen – in Stufen und unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur bzw. Betriebsmittel – kurz-, mittel- und langfristig das Leistungsangebot unter Berücksichtigung der zukünftigen Fahrgastentwicklung verbessert werden können.

Die Verkehrsprognose kam zu dem Ergebnis, dass entlang der Schönbuchbahn mit einer weiter steigenden Einwohnerzahl zu rechnen ist, was unter Berücksichtigung der Inbetriebnahme der S 60 und der Auswirkungen von Stuttgart 21 zu überdurchschnittlichen Fahrgaststeigerungen auf der Schönbuchbahn führen wird. Die Prognose kommt auf

- 8.800 Fahrgäste nach vollständiger Inbetriebnahme der S 60 und
- 9.800 Fahrgäste für das Jahr 2021.

Auf Grund dieser Erkenntnisse wurde vom Gutachter festgestellt, dass das heutige Betriebskonzept und Angebot der Schönbuchbahn hierfür nicht ausreicht und nachhaltig verbessert werden muss. Schon heute hat die Schönbuchbahn auf einzelnen Streckenabschnitten ein Kapazitätsproblem.

Für die langfristige Weiterentwicklung wurde empfohlen
• ein beschleunigtes Betriebskonzept mit Zweigleisabschnitten
• mit einem 15-Minuten-Takt bis Holzgerlingen und
• mit einem 30-Minuten-Takt weiterführend bis Dettenhausen
• mit Elektrobetrieb

Als mittelfristige Übergangslösung wurde empfohlen
• der Einsatz von 2 zusätzlichen Dieselfahrzeugen
• zur Kapazitätsausweitung in der Hauptverkehrszeit (+20 %)
• mit überschlagender Wende in Dettenhausen
• zur Fahrplanstabilisierung

Auf der Grundlage der vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen wurde vom Gutachter zur Abklärung der Förderfähigkeit eine Standardisierte Bewertung erarbeitet, bei der sich ein Nutzen-Kosten-Index (NKI) oberhalb von 1,0 ergab (Voraussetzung für die Förderfähigkeit).

Die ZVS-Verbandsversammlung hat daher am 25.06.2010 entsprechend der Empfehlung der Gutachter der Umsetzung des beschleunigten Betriebskonzeptes mit Zweigleisabschnitten mit einem 15-Minuten-Takt bis Holzgerlingen und weiterführend bis Dettenhausen mit einem 30-Minuten-Takt im Elektrobetrieb zugestimmt.

Mittelfristige Übergangslösung „Betriebskonzept 2013“:

Zur Umsetzung einer mittelfristigen Übergangslösung (Betriebskonzept 2013) hat die Verbandsversammlung des ZVS am 01.07.2011 die Beschaffung von zwei systemkonformen Fahrzeugen zur Ausweitung der Dreifachtraktionen (Zugbildung aus 3 Fahrzeugen) in beiden Fahrrichtungen und zur Durchführung einer sog. überschlagenden Wende in Dettenhausen zugestimmt. Bei einer überschlagenden Wende wird ein Zug bereitgestellt, der sofort nach Einfahrt des Zuges aus Böblingen, abfahren kann. Damit entfällt die heutige Wendezeit von mindestens 3 Minuten. Mit diesem Zeitgewinn können eingetretene Verspätungen aufgefangen werden, und damit der Fahrplan deutlich stabilisiert werden.

Nachdem auf der Strohgäubahn gerade neue Fahrzeuge beschafft werden, und dadurch glücklicherweise zwei identische RegioShuttles RS1 freierwerden, können diese von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) auf der Schönbuchbahn zum Einsatz gebracht werden. Diesbezüglich hat der ZVS einen Gestellungsvertrag (Miete) mit der WEG beschlossen, nachdem ein Kostenvergleich hinsichtlich eines Ankaufs, eine Gestellung (Miete) der Fahrzeuge, als kostengünstigere Beschaffungsart erbracht hatte. Der Betriebsaufwand incl. Fahrzeugkosten erhöht sich dadurch um 355 T€ im Jahr 2013 und 385 T€ ab 2014. Mit der erwarteten Beteiligung des Verbandes

Region Stuttgart in Höhe von 14,5 % verbleibt beim ZVS ein tatsächlicher Aufwand von ca. 303 bzw. 330 T€ pro Jahr.

Neben der Beschaffung von 2 zusätzlichen Fahrzeugen ist weiterhin in Dettenhausen auch der Bau einer zweiten Bahnsteigkante erforderlich, die eine überschlagende Wende erst ermöglicht. Zur Abstellung der zusätzlichen Fahrzeuge ist die Verlängerung der Abstellhalle erforderlich. Die Infrastrukturinvestitionen werden auf ca. 800 T€ geschätzt. Der ZVS erwartet vom Land einen Zuschuss von ca. 50 % der Gesamtkosten.

Mit insgesamt 8 Fahrzeugen und den Infrastrukturmaßnahmen in Dettenhausen ist es dann ab September 2013 möglich, das „Betriebskonzept 2013“ zu verwirklichen und mit einer überschlagenen Wende den Fahrplan der Schönbuchbahn spürbar zu stabilisieren. Damit kann der ZVS in den Hauptverkehrszeiten zudem eine Kapazitätsverbesserung von 20% erreichen, um den mit vollständiger Inbetriebnahme der S 60 prognostizierten Fahrgastzuwachs von 10 % befriedigen zu können.

Diese Maßnahme stellt allerdings nur eine Übergangslösung bis zur notwendigen Umsetzung der langfristigen Weiterentwicklung der Schönbuchbahn mit 15-Minuten-Takt und Streckenelektrifizierung dar.

Planungen zur Erstellung eines Finanzierungsantrages - Elektrifizierung der Schönbuchbahn:

Die Ergebnisse des Gutachtens zur Weiterentwicklung der Schönbuchbahn wurden dem ehemaligen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg am 21.06.2010 ausführlich vorgestellt. Dieses hat das Ausbavorhaben der Eisenbahninfrastruktur

- als grundsätzlich förderfähig in Aussicht gestellt und
- einen Finanzierungsantrag mit genauerer Kostenermittlung verlangt.

Von der Verbandsversammlung wurden daraufhin die ersten Mittel für die notwendigen Planungen und Leistungen für die Stellung des Finanzierungsantrages bewilligt und das Ingenieurbüro TTK aus Karlsruhe beauftragt.

In Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden entlang der Schönbuchbahn wurden die Planungen für den Ausbau der Infrastruktur aufgenommen. Wegen der Verdoppelungen der Zugfahrten mit dem 15-Minuten-Takt wurde an stark befahrenen Bahnübergängen in Böblingen (BÜ Herrenberger Straße) und Holzgerlingen (BÜ Böblinger Straße) der kreuzungsfreie Ausbau in die Planungen einbezogen.

Folgende wesentliche Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen sind dem Finanzierungsantrag zu Grunde gelegt:

<ul style="list-style-type: none"> • Bau einer Werkstatt- und Abstellanlage Böblingen (zwischen ZOB und Calwer Brücke)
<ul style="list-style-type: none"> • Zweigleisiger Streckenausbau in Böblingen, Böblingen Hbf. – Haltepunkt Danziger Straße (Bahn-km 0,8 bis 1,5) <ul style="list-style-type: none"> - BÜ-Beseitigung Herrenberger Straße durch Straßenunterführung - Kreuzungsbahnhof Danziger Straße und Neubau Brückenbauwerk
<ul style="list-style-type: none"> • Zweigleisiger Ausbau Böblingen-Zimmerschlag bis Holzgerlingen-Nord <ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungsbahnhof Zimmerschlag
<ul style="list-style-type: none"> • BÜ-Beseitigung Böblinger Straße Holzgerlingen durch Tieferlegung der Bahn incl. Neugestaltung Haltepunkt Holzgerlingen-Nord
<ul style="list-style-type: none"> • Neugestaltung Bahnhof Holzgerlingen mit einem Mittelbahnsteig mit Abstellgleis bahnlinks
<ul style="list-style-type: none"> • Zweiter Bahnsteig und Hallenverlängerung Dettenhausen (als Vorsorgemaßnahme vorab vorgesehen, vgl. oben „Betriebskonzept 2013“)
<ul style="list-style-type: none"> • Oberleitung zur Elektrifizierung von Böblingen bis Dettenhausen

Die heutige Werkstatthanlage in Dettenhausen ist für die vorgesehenen 10 Elektrofahrzeuge mit je 42 m Länge nicht mehr ausreichend und nicht für alle notwendigen Elektrofahrzeuge ausbaufähig. In Dettenhausen ist daher eine Verlängerung der Halle vorgesehen, um dort 4 Elektrofahrzeuge abstellen zu können.

Die neue Werkstatt- und Abstellanlage Böblingen ist für die Wartung aller neuen Elektrofahrzeuge und für Abstellung von 6 Fahrzeugen vorgesehen.

Die zweigleisigen Ausbau- und Begegnungsbereiche sind für sog. fliegende Zugkreuzungen (Kreuzung der Fahrzeuge auf freier Strecke) beim 15-Minuten-Takt der Hauptverkehrszeiten notwendig und lösen im 30-Minuten-Takt die Abhängigkeiten der heutigen Kreuzungsstelle auf.

Wegen der Verdoppelung der Schrankenschließzeiten durch den 15-Minuten-Takt auf ca. 20-24 Minuten pro Stunde ist die Beseitigung von Bahnübergängen an der Herrenberger Straße in Böblingen sowie an der Böblinger Straße in Holzgerlingen einbezogen worden.

In Holzgerlingen Nord wären damit eine Tieferlegung der Bahnstrecke und die Neugestaltung des Haltepunktes erforderlich. Derzeit ist hier noch eine Abstimmung mit der Stadt Holzgerlingen im Gange, die eine kostengünstigere Verlegung des Haltepunktes in Richtung Holzgerlingen-Bahnhof prüft.

Am Bahnhof Holzgerlingen ist für den dort endenden Verdichterzug zum 15-Minuten-Takt ein Abstellgleis beabsichtigt. Die Haltestelle wird näher an den Bahnübergang Altdorfer Straße verschoben und mit einem Mittelbahnsteig versehen.

Das Ministerium hat schließlich den ZVS aufgefordert, mögliche Synergien durch ein gemeinsames Werkstattkonzept mit der in Planung befindlichen Reaktivierung der eh. „Schwarzwaldbahn“ von Calw nach Weil der Stadt (bzw. Renningen) im Falle einer systemgleichen Betriebsweise zu prüfen.

Relevante Kosten für den Finanzierungsantrag Infrastruktur:

Im Finanzierungsantrag werden die ermittelten Kosten für alle Infrastrukturmaßnahmen zur Elektrifizierung der Schönbuchbahn zusammengefasst. Momentan wird die Endfassung erarbeitet, in die nach Abstimmung mit dem Verkehrsministerium auch die BÜ-Beseitigungen Herrenberger und Böblinger Straße einbezogen werden. Die Einreichung ist im Mai 2012 vorgesehen. Hier der aktuelle Stand, bei dem noch geringfügige Änderungen möglich sind.

Investitions- und Planungskosten	
Baukosten (davon zuwendungsfähig 75%)	47,5 Mio. EUR
Planungskosten (18%)	8,5 Mio. EUR
Investitions- und Planungskosten insgesamt	56,0 Mio. EUR
Zuwendungen	
Land aus EntfIG-Mitteln (75 % der zuwendungsfähigen Kosten)	35,5 Mio. EUR
Zuwendungsfähige Kosten = Baukosten der betriebsnotwendigen Anlagen, ein höherer Ausstattungsstandard geht zu Lasten der Komplementärfinanzierung des Vorhabenträgers	
Gesamtzuwendungen	35,5 Mio. EUR
Eigenmittel Vorhabenträger	
Komplementärfinanzierung an den Baukosten (25 %)	12,0 Mio. EUR
Planungskosten 100% (nicht zuwendungsfähig)	8,5 Mio. EUR
Summe Eigenmittel ZVS als Vorhabenträger	20,5 Mio. EUR

Standardisierte Bewertung:

Der aktuelle Stand der vom MVI kritisch begleiteten Standardisierten Bewertung erbrachte einem Nutzen-Kosten-Index von **1,88**, und damit deutlich über 1,0 (Voraussetzung für die Förderfähigkeit) liegenden Wert.

Die abschließende Entscheidung über die Förderung wird vom Verkehrsministerium erst nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren getroffen. Auf Grund des aktuell hervorragenden Standes und der bisherigen fundierten Planungen wurde signalisiert, dass auch nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses das Vorhaben der Schönbuchbahn gute Aussichten auf eine Förderung besitzt.

Zeitplan Infrastrukturausbau Elektrifizierung:

Der ambitionierte Rahmenterminplan lässt sich grob so zusammenfassen:

- Entwurfsplanung und
- Bürgerbeteiligung 2012 und 2013
- Planfeststellungsverfahren: 2013 und 2014
- Bauphase: 2015 und 2016
- Ziel Inbetriebnahme: Dezember 2016

Fahrzeugbeschaffung – elektrische Triebwagen:

Für den 15-Minuten-Takt und die elektrifizierte Strecke werden neue und mehr Züge benötigt. Das Gutachten kommt auf 10 Elektrofahrzeuge mit einer Länge von 40 m und mit einem geschätzten Stückpreis von ca. 4 Mio. € pro Fahrzeug.

Um das gleiche Betriebsprogramm mit Dieselfahrzeugen des derzeitigen Typs Regio Shuttle RS1 durchführen zu können, würden laut Gutachter 14 Fahrzeuge benötigt mit einem geschätzten Stückpreis von ca. 2,5 Mio. € pro Fahrzeug.

Die Fahrzeugflotte der Schönbuchbahn muss unabhängig davon bis 2020 erneuert werden. Die vorhandenen Dieselfahrzeuge von Typ RegioShuttle RS1 wurden 1996 in Betrieb genommen und mit der zunehmenden Fahrgastnachfrage stark beansprucht. Sie gehen seit 2011 bis 2013 zur zweiten Hauptuntersuchung, die bisher erhebliche zeit- und kostenaufwändige Instandhaltungsmaßnahmen notwendig gemacht hat. Die Gültigkeit beträgt 6 Jahre bzw. mit max. 2 Jahren Verlängerung höchstens 8 Jahre. Die Fahrzeuge müssten danach spätestens 2019 bis 2021 zur dritten Hauptuntersuchung, die nach den bisherigen Erkenntnissen mit unabsehbaren Risiken und Kosten verbunden ist.

Auch hier könnten ggf. Synergien bei einer gemeinsamen Fahrzeugbeschaffung mit der Reaktivierung der eh. „Schwarzwaldbahn“ von Calw nach Weil der Stadt (bzw. Renningen) im Falle einer systemgleichen Betriebsweise gehoben werden.

Nachdem aufgrund des Lebensalters der heutigen Fahrzeugflotte im Zeithorizont der Elektrifizierung ohnehin eine Ersatzbeschaffung erforderlich werden würde, ergibt der Vergleich der erforderlichen Fahrzeugerneuerung mit den voraussichtlichen Beschaffungskosten neuer Elektrotriebfahrzeuge folgendes Ergebnis:

Ersatzbeschaffung Dieselfahrzeuge		
Übergangslösung		
Mit 30-Minuten-Takt	8 Regio Shuttles RS1	20 Mio. €
Ersatzbeschaffung Dieselfahrzeuge		
15-Minuten-Takt	14 Regio Shuttles RS1	35 Mio. €
Beschaffung Elektrofahrzeuge		
15-Minuten-Takt	10 Elektrofahrzeuge	40 Mio. €

Bei der Reaktivierung der Schönbuchbahn wurde die Fahrzeugbeschaffung noch mit 50% vom Land gefördert. Der ZVS erhielt für die ersten 4 Fahrzeuge eine Gesamtförderung von rund 2 Mio. € (4 Mio. DM). Ebenso wurden auch noch die später beschafften Fahrzeuge gefördert, bei dem der ZVS im Jahr 2001 im Weg eines Ringtauschs gebraucht von der Strohgäubahn 2 Fahrzeuge übernahm.

Die Förderung von Schienenfahrzeugen für den ÖPNV ist jedoch vom Land im Jahr 2004 ausgesetzt worden. Zwar schreibt die Verwaltungsvorschrift VwV-Fahrzeuge aus dem Jahr 2002 weiterhin vor, ein entsprechendes Förderprogramm für Schienenfahrzeuge aufzustellen, allerdings ist durch die Herabsetzung der entsprechenden Haushaltsmittel die Förderung de facto zum Erliegen gekommen. Nach 2004 sind offenbar nur noch Altanträge abfinanziert worden.

Einen ersten Ansatz für eine Änderung ergab sich, als die vorige Landesregierung für die Neubeschaffung von Fahrzeugen auf der Strohgäubahn eine Förderung von einem Drittel der Kosten in Aussicht gestellt hat. Für die Beschaffung der neuen Elektrofahrzeuge hat das Land aber deutlich signalisiert, dass es keine Wiederauflage einer Förderung geben soll.

Nachdem bei der Förderzusage an den Zweckverband Strohgäubahn eine Rolle gespielt haben kann, dass es sich bei der Strohgäubahn um eine sogenannte Nebenbahn handelt, die nicht von dem eigentlich gesetzlich vorgesehenen Aufgabenträger Land wahrgenommen wird, sondern vom Zweckverband Strohgäubahn. Bei der Strohgäubahn sind Verbandsmitglieder und Finanziere der Landkreis Ludwigsburg sowie die Städte und Gemeinden entlang der Strecke. Insofern befindet sich die Schönbuchbahn in einer vergleichbaren Situation.

Hieran will der ZVS anknüpfen und hat den Verbandsvorsitzenden beauftragt, eine Förderung durch das Land einzufordern. Nachdem die neue Landesregierung bei ihrem Antritt angekündigt und in der Koalitionsvereinbarung niedergelegt hat, im Verkehrsbereich eine Mittelumschichtung von der Straße zur Schiene vorzunehmen, soll die Landesregierung beim „Wort genommen werden“ und nun die Gelegenheit wahrnehmen,

Mittel für die Förderung des Schienenpersonennahverkehrs (kurz SPNV) bereitzustellen.

Sobald der Finanzierungsantrag für die Infrastruktur eingereicht ist, wird der Zweckverband einen Vorstoß zur Förderung der Fahrzeuge unternehmen.

Die Beschaffung von Schienenfahrzeugen ist ein mehrstufiger Prozess und benötigt mehrere Jahre Zeit: Von Bestellung bis Einsatz sind mindestens 2 Jahre zu rechnen, für die Schritte bis zur Bestellung nochmals mindestens 2 Jahre.

Die ZVS-Verbandsversammlung hat deshalb beschlossen, das Vergabeverfahren für die Fahrzeuge (Beschaffung) z.B. mit Marktsondierung, Vergabestrategie sowie für die Verkehrsleistung (Verkehrsvertrag vorzubereiten, damit die Vergabeverfahren aufgenommen werden können, sobald die Finanzierungszusage für den Ausbau der Infrastruktur vorliegt. Dazu wurden 2 Kernteams „Fahrzeugbeschaffung“ und „Vergabevorbereitung“ gebildet. Bei der Vorbereitung der Vergabe der Fahrzeugbeschaffung wird auch der Landkreis Calw beteiligt sein.

Auswirkungen der Elektrifizierung und Ausbaumaßnahmen auf den Wirtschaftsplan des ZVS und damit Umlage des ZVS auf die beiden Landkreise :

Zur Finanzierung der Eigenanteile sind Kommunaldarlehen vorgesehen mit gleichbleibenden Tilgungsraten und Laufzeiten, die in etwa der Abschreibung entsprechen. Hierfür ergeben sich nach dem aktuellen Stand der Planungen in etwa folgende Mehraufwendungen pro Jahr bei der Umlage des ZVS auf die beiden Landkreise:

Abschreibungen	
neue Infrastrukturanlagen:	750.000 €
neue Elektrofahrzeuge:	1.600.000 €
Bei den Abschreibungen sind die Anschaffungs- und Herstellungskosten zu Grunde gelegt abzüglich der Zuschüsse (bei der Infrastruktur) bzw. ohne Zuschüsse (Fahrzeuge). Die Dauer der steuerlichen Abschreibung beträgt 24 Jahre (Schienenfahrzeuge) bzw. ist mit durchschnittlich 27,5 Jahre (Infrastrukturanlagen) angenommen.	

Zinsaufwendungen		
neue Infrastrukturanlagen:	im 1. Jahr	1.025.000 €
	im Durchschnitt	512.500 €
neue Elektrofahrzeuge:	im 1. Jahr	2.000.000 €
	im Durchschnitt	1.000.000 €
Bei den Darlehen sind die Anschaffungs- und Herstellungskosten zu Grunde gelegt abzüglich der Zuschüsse (bei der Infrastruktur) bzw. ohne Zuschüsse (Fahrzeuge) und ein Zinssatz von 5 %.		

Mehraufwendungen für Betrieb und Unterhaltung	
Die Mehraufwendungen für die zukünftigen Verkehrsleistungen sowie für die Unterhaltung der neuen Infrastrukturanlagen und Elektrofahrzeuge sind schwer abzuschätzen. Sie ergeben sich letztlich aus dem Ausschreibungsergebnis dieser Leistungen. Eingerechnet in die Abschätzung sind Mehreinnahmen aus der Angebotsverbesserung, aufgrund der dadurch wachsenden Fahrgaststeigerung.	
Mehraufwendungen abzüglich Mehreinnahmen werden mit allen Unabwägbarkeiten geschätzt auf	600 – 900.000 €

Fazit:

Angesichts der dynamischen Entwicklung auf der Schönbuchlichtung und der steigenden Fahrgastnachfrage gibt es im Grunde keine Alternative zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Schönbuchbahn.

Die beiden Landkreise Böblingen und Tübingen sowie das Land Baden-Württemberg kommen deshalb nicht umhin, ihrer Verantwortung für die notwendigen Investitionen zur Gewährleistung der zukünftigen Leistungsfähigkeit der Schönbuchbahn gerecht zu werden. Nur so kann die anhaltende „Erfolgsgeschichte“ der Schönbuchbahn gesichert werden.

Roland Bernhard