

Vorlage Nr.: S-KT/004/2019

Anlagen 4

Az.: 797.111/D3/Amt 30

Datum: 08.10.2019



Main-Tauber-Kreis.de

Betreff:

Einrichtung eines Regionalbahntakts auf der Frankenbahn zwischen Osterburken und Lauda / Buskonzept pro Frankenbahn
Mitfinanzierung des Main-Tauber-Kreises

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Soziales, Bildung, Kultur und Verkehr	09.10.2019	nicht öffentlich
Kreistag	23.10.2019	öffentlich

Beschlussantrag:

1. Der Kreistag des Main-Tauber-Kreises stimmt der Einrichtung eines Regionalbahnstuentakts auf der Frankenbahn im Abschnitt Osterburken - Lauda an Werktagen im Zeitfenster von 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr zu.
2. Der Regionalbahntakt wird von Mitte Dezember 2019 bis Mitte Dezember 2022 zunächst probeweise eingeführt. In dieser Zeit ist es Ziel, die Vorgabe: 500 Personenkilometer pro Km Linienlänge an jedem Werktag zu erreichen.
3. Der Kreistag fordert das Land Baden-Württemberg auf, die Fahrgastpotentiale an den Haltepunkten Schweigern, Unterschüpf, Sachsenflur und Königshofen – so der zweite Bahnsteig nicht rechtzeitig ertüchtigt wird – bei der Berechnung der Personenkilometer pro km Linienlänge fiktiv einzurechnen.

4. Ist die vorgegebene Reisendenzahl erreicht, wird das Land Baden-Württemberg ab Mitte Dezember 2022 den Regionalbahnstundentakt zwischen Osterburken und Lauda zu 100 % und ohne kommunale Beteiligung finanzieren.
5. Der Main-Tauber-Kreis bringt sich in die Finanzierung des Regionalbahntakts während der Probephase mit 30% der Gesamtkosten in Höhe von rund **1,0 Mio. Euro bis 1,1 Mio. Euro** jährlich ein.

Die Kreisverwaltung wird ermächtigt, den Finanzierungsvertrag des Landes Baden-Württemberg zum Regionalbahntakt mit ergänzender Beteiligung des Neckar-Odenwald-Kreises gemäß Anlage 1 zu unterzeichnen.

6. Der Main-Tauber-Kreis trägt **in der Zeit des Probetriebs und gegebenenfalls anschließend bei Übernahme der vollständigen Bahnkosten durch das Land**, die zusätzlichen Mittel für den pro Bahn ausgelegten Busverkehr innerhalb des Landkreises

in Höhe von

0,63 Mio. – 0,65 Mio. Euro/Jahr.

Die Mittel werden im jeweiligen Kreishaushalt, Finanzhaushalt, Einzelplan 5 unter Kostenstelle 547001 (ÖPNV) eingestellt.

7. Die Leistungen sind zunächst nur für die Jahre 2020 bis 2022 vorgesehen. Die Mehraufwendungen können ab 2021 ff durch erhöhte ÖPNV-Zuweisungen des Landes nach § 15 ÖPNV-Gesetz (ehemals § 45 a PersonenbefG) anteilig gegenfinanziert werden.
8. In den Haushaltsjahren 2020 bis 2022 sind für den Probetrieb der Regionalbahn einschließlich Buskonzept unter Einbeziehung der zusätzlichen Mittelzuweisungen des Landes nach § 15 ÖPNV-Gesetz durch den Main-Tauber-Kreis folgende zusätzliche Beträge bereit zu stellen (Nettobelastung):
2020: ca. 1,62 Mio. Euro,
2021: ca. 0,82 Mio. Euro,
2022: ca. +0,06 Mio. Euro.

Der Vorsitzende des Kreistages

Landrat Reinhard Frank

1. Sachverhalt:

I. Regionalbahn

Die Frankenbahn von Stuttgart über Heilbronn nach Würzburg ist für den Main-Tauber-Kreis eine wichtige und bedeutende Verkehrsinfrastruktureinrichtung. Über die Frankenbahn erreichen Fahrgäste den ICE-Knoten in Würzburg oder können Richtung Stuttgart bzw. Mannheim/Heidelberg reisen. Nutzer der Bahnstrecke im Abschnitt Osterburken – Lauda sind primär Schüler, Berufspendler und Fahrgäste im Freizeitverkehr.

Die Bahn ist zudem ein nachhaltiges, emissionsarmes Verkehrsangebot, welches Individualverkehr verringert und deshalb auch zum Klimaschutz beiträgt.

Fahrplanlücke

Seit Jahrzehnten verkehren auf der Frankenbahn überwiegend nur durchgängige Regionalexpresszüge. Diese Regionalexpresszüge halten im Main-Tauber-Kreis nahezu ausschließlich am Bahnhof Lauda. Die sich ebenfalls in Betrieb befindenden Bahnhöfe Ahorn-**Eubigheim** und Boxberg-**Wölchingen** werden nur über einzelne Fahrplanangebote für den Schülerverkehr oder zu ungünstigen Tagesrandlagen (sehr früh oder sehr spät) in diesen Zugverkehr eingebunden. Der bisherige Fahrplan für die genannten Stationen ist aus der **Anlage 1** ersichtlich. Es gibt zwischen Lauda und Osterburken in jeder Richtung bisher vier Züge.

Damit besteht im Streckenabschnitt zwischen Lauda und Osterburken eine **seit Jahrzehnten kritisierte Fahrplanlücke!**

Aufgrund dieser Tatsache sind die Bewohner der Städte und Gemeinden Rosenberg, Boxberg und Ahorn von einer taktgebundenen Bahnnutzung ausgeschlossen.

Diese Fahrplanlücke ist regelmäßig auch ein Ärgernis für Bahnreisende aus Mannheim/Heidelberg. So die S-Bahn verspätet in Osterburken eintrifft, muss auf den nächsten Regionalexpresszug i. d. R. eine Stunde gewartet werden. Eine zwischen den Regionalexpresszügen eingerichtete Regionalbahn würde diese Wartezeiten verkürzen!

Regionalbahn-Studentakt

Es ist deshalb nachhaltiger Wunsch der Bewohner an der Frankenbahn, die **Regionalbahn**

zwischen Würzburg und Heilbronn durchgängig im Stundentakt einzurichten.

Diesem Wunsch könnte jetzt – eine Beschlussfassung des Kreistages unterstellt – nach mehrjährigen Verhandlungen mit dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Verkehrsministerium, nachgekommen werden. So zeigte sich das Verkehrsministerium im Sommer 2018 erstmals vom Grundsatz damit einverstanden, einen Regionalbahn-Stundentakt im Abschnitt Osterburken-Lauda einzuführen. Der ausgearbeitete Fahrplan ist als **Anlage 2** beigefügt. Dieser Regionalbahntakt zog umfassende Abstimmungsprozesse zwischen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der DB mit ihren Geschäftsbereichen Netz sowie Station & Service nach sich. Das Fahrplanangebot wird durch DB Regio Bayern gefahren.

Kommunale Beteiligung

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg war nur bereit dieses Bahnangebot zu initiieren, so kommunal durch den Main-Tauber-Kreis und den Neckar-Odenwald-Kreis mitfinanziert wird. Dies begründet sich in der im Vergleich zu anderen Bahnlinien in Baden-Württemberg geringen Reisendenzahl. Demnach tragen

- das Land Baden-Württemberg 60% und
- die beiden Landkreise 40%

der Mehrkosten.

Die Aufteilung zwischen dem Neckar-Odenwald-Kreis und dem Main-Tauber-Kreis orientiert sich – wie in vergleichbaren Fällen – am Streckenanteil. Die Fahrtstrecke Osterburken-Lauda umfasst 34,83 km; davon entfallen auf das Gebiet des Main-Tauber-Kreises 26,13 km. Dies entspricht 75% und damit 30% der gesamten Mehrkosten.

Die Finanzierung des Schienenverkehrs wird in dem als **Anlage 3** beigefügten Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Main-Tauber-Kreis und dem Neckar-Odenwald-Kreis geregelt. Der Kreistag des Main-Tauber-Kreises wird gebeten, dem Abschluss dieser Vereinbarung zuzustimmen.

Weitere Forderungen des Landes

Das Verkehrsministerium gibt vor, dass der Regionalbahntakt

- zunächst für drei Jahre probeweise eingerichtet und
- an Werktagen von Montag bis Freitag angeboten wird.
- In dieser Probephase muss sich das Fahrgastvolumen auf dauerhaft mindestens 500 Personen-KM je KM-Linienlänge einpendeln.

Die Einschränkung des Regionalbahntaktes auf Montag bis Freitag erfolgt mit Zustimmung des Main-Tauber-Kreises und des Neckar-Odenwald-Kreises, da bei Einbindung der auf die Schiene zu verlagernden Schülerverkehre die Vorgabe 500 Personen-KM/KM-Linienlänge voraussichtlich zu erreichen ist. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gibt es ein Zwei-Stunden-Ruftaxiangebot (siehe auch Seite 6).

Bei der Berechnung der 500 Personen-KM/KM-Linienlänge wird die Landkreisverwaltung eine fiktive Einberechnung der Fahrgastpotentiale der Haltepunkte Schweigern, Unterschüpf, Sachsenflur und Königshofen (so der zweite Bahnsteig nicht rechtzeitig ertüchtigt wird) fordern.

Ergänzender Busverkehr

Um die Vorgabe 500 Personen-KM je KM-Linienlänge zu erreichen, müssen die Buslinien im Raum zwischen Osterburken und Lauda von Montag bis Freitag pro Bahnentwicklung verändert werden. Besonders herausfordernd sind hierbei die stark differenzierten sowie gegenläufigen Schulwege zu den Schulstandorten Tauberbischofsheim, Lauda-Königshofen, Bad Mergentheim, Boxberg, Ahorn, Osterburken und Adelsheim.

Eine weitere Herausforderung ist die im Verhältnis zur Streckenlänge geringe Zahl der Bahnhaltepunkte.

Die Landkreisverwaltung hat deshalb gemeinsam mit der Nahverkehrsberatung Südwest, der Verkehrsgesellschaft Main-Tauber und dem Neckar-Odenwald-Kreis in den Bereichen um Ahorn, Assamstadt, Bad Mergentheim, Boxberg, Lauda-Königshofen und Rosenberg Busrundkurse ausgearbeitet. Diese bringen die Schülerinnen und Schüler aus

- Boxberg (mit den Ortsteilen Schwabhausen, Angeltürn, Uiffingen, Eplingen, Windischbuch und Wölchingen), der
- Gesamtgemeinde Ahorn sowie aus
- Assamstadt (nach Bedarf)

zu den Bahnstationen:

- Rosenberg
- Eubigheim und
- Wölchingen.

Das veränderte Busangebot wird für die Dauer des RB-Probebetriebes und gegebenenfalls anschließend bei vollständiger Übernahme der Schienenkosten durch das Land beibehalten. Wird der RB-Takt nicht ausreichend angenommen, wird das bisherige Busangebot wieder aktiviert.

Auswirkungen des neuen Bus – Schienekonzeptes auf den Schülerverkehr

- Schulen in Bad Mergentheim:

Wegen der Buslinienveränderung würden sich auf der Fahrt am Morgen von Boxberg zum Schulstandort Bad Mergentheim für Schüler unzumutbare Fahrt- und Wartezeiten ergeben. Es fahren deshalb am Morgen weiterhin Busse aus den Boxberger Ortsteilen nach Bad Mergentheim. Dies ist durch die Restriktionen am Schienennetz (bestehende Einleisigkeit, notwendiges Rangieren in Osterburken, nur ein Bahnsteig in Wölchingen und die ab Dezember 2019 gegebene Zugdichte) begründet. Nach Schulschluss ist der Rückweg von Bad Mergentheim in die Boxberger Ortsteile aufgrund günstiger Zuganschlüsse weitgehend ohne zeitliche Nachteile mit der Bahn möglich. Die bisherigen teilweise umsteigefreien Busverbindungen aus Bad Mergentheim in den Raum Boxberg entfallen. Die Reisezeiten bleiben weitgehend konstant, es entstehen aber zusätzliche Umstiege und Fußwege. In Bad Mergentheim muss die Distanz vom Bahnhof zum Gymnasium und zur Realschule in der Au mit einem weiteren Busverkehr überbrückt werden. Hierbei handelt es sich aber lediglich um einige wenige Schüler und es wird ein bereits eingesetzter, in Bad Mergentheim ankommender Bus genutzt.

- Schüler, die Schulen in Lauda-Königshofen (Stadtteil Lauda) besuchen, haben künftig überwiegend kürzere oder gleiche Reisezeiten wie bisher. Für einige wenige Schülerinnen und Schüler verlängert sich die Reisezeit um 10 bis 15 Minuten. Durch den Wegfall der bisherigen Buslinie 851 entfallen umsteigefreie Direktverbindungen. Es entstehen teilweise zusätzliche Umstiege und Fußwege.

- Für Schüler aus Boxberger Ortsteilen ergeben sich häufig längere Fahrtzeiten mit teilweise Umstiegen bzw. zusätzlichen Fußwegen vom Bahnhof zu den Schulen nach Eubigheim, Osterburken oder Adelsheim.
- Zum Schulstandort Tauberbischofsheim ergeben sich je nach Herkunftsort sowohl gleichbleibende als auch kürzere oder längere Reisezeiten von bis zu 20 Minuten. Hierbei handelt es sich jedoch lediglich um einzelne Schüler.
- Die öffentliche Mobilität an Samstagen und Sonntagen wird im Raum Boxberg, Ahorn Assamstadt über ein durchgängiges Zwei-Stunden-Ruftaxikonzept gewährleistet. Das Ruftaxi verkehrt im Zeitfenster von 09.00 Uhr bis 21.00 Uhr bzw. 22.00 Uhr.

Zur Einschätzung des Busverkehrs wird angeführt:

In der Raumschaft fahren derzeit 832 Schüler zu den verschiedenen Schulstandorten.

Voraussichtlich werden ca. 320 bis 350 Schülerinnen und Schüler den Zug nutzen.

Für voraussichtlich 208 (= 25 %) Schülerinnen und Schüler bringt die Zugnutzung - ggf. kombiniert mit dem neuen Buskonzept - zeitliche Vorteile.

Für voraussichtlich 498 (= 59,9 %) Schülerinnen und Schüler ergeben sich keine oder geringe Zeitunterschiede zum jetzigen Busangebot.

Für voraussichtlich 126 (= 15,1 %) ergeben sich längere Schulanfahrts- oder Rückfahrzeiten (in der Regel ergeben sich bei längeren Hinfahrten entsprechend kürzere Rückfahrten von ca. 10 bis 15 Minuten).

Die Zusammenfassung der Eckpunkte des Buskonzeptes sind als **Anlage 4** beigefügt.

Mehrwert bzw. kritische Punkte des Bahn-Bus-Konzeptes

- Bahnreisende können mit dem Studentakt ab Rosenberg, Eubigheim, Wölchingen und Königshofen die Bahn nach Stuttgart bzw. Heidelberg/Mannheim (Letzteres mit Umstieg in Osterburken) nutzen.
- Der Regionalbahntakt bringt auch Vorteile für Bahnreisende ab Würzburg bzw. Heilbronn sowie Mannheim/Heidelberg, die ein zusätzliches durchgängiges Schienenangebot nutzen können.

- Auch Reisende auf der Tauberbahn können ab dem Knoten Lauda das dichtere Fahrplanangebot auf der Frankenbahn Richtung Stuttgart oder Mannheim Heidelberg in Anspruch nehmen.
- Die Busrundverkehre pro Frankenbahn bringen für die Stadt Boxberg mit seinen Stadtteilen Schwabhausen, Angeltürn, Epplingen, Windischbuch und Wölchingen sowie für die Gemeinden Assamstadt und Ahorn wesentliche Vorteile. Das Busangebot wird verdichtet und zur Regionalbahn ausgerichtet. Dies ist eine sehr gute Kombination von Bus und Bahn.
- Insgesamt ergibt sich eine wesentliche Verbesserung des SPNV und ÖPNV und damit der öffentlichen Mobilität für die Bewohner des Main-Tauber-Kreises und des Neckar-Odenwald-Kreises.
- Es wird ein nicht unwesentlicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Der Individualverkehr kann sich aufgrund des verdichteten Angebots verringern.
- Kritisch sind die hohen Mehrkosten und kritisch sind die jetzt häufiger notwendigen Umstiege von Bus auf Bahn und umgekehrt zu sehen.
- Der Bus fährt Haltestellen wohnortnah an und fährt in der Regel bis an die Schulgebäude.

II. Sanierung der Haltestationen

Mit dem Ausbau des Bahntaktes wird es auch zur Sanierung der Bahnstationen entlang der Frankenbahn kommen. Das Land Baden-Württemberg wird voraussichtlich noch 2019 ein neues Bahnhofsmodernisierungsprogramm auflegen. Über das Bahnhofsmodernisierungsprogramm sollen die im Main-Tauber-Kreis an der Frankenbahn gelegenen Stationen sukzessive modernisiert werden.

Hierzu wird auf die Vorlage S-KT 014/2019 verwiesen.

2. Alternativen

Die Landkreisverwaltung hat zusätzlich zum unter 1. beschriebenen umfassenden Bus-

Schiene-Konzept folgende zwei Varianten geprüft:

a) Nur Regionalbahntakt mit Park und Ride - ohne zusätzliches Buskonzept

Das Buskonzept bleibt gegenüber dem aktuellen Angebot unverändert. Die Städte und Gemeinden Boxberg und Ahorn sowie Rosenberg (Neckar-Odenwald-Kreis) werden aufgefordert, an den Bahnhöfen Park & Ride -Parkplätze anzulegen; ebenso Fahrradabstellanlagen. Ziel ist es, über diese Anlagen Pendler zu gewinnen.

Kosten dieser Variante: 1,0 Mio. bis 1,1 Mio. Euro pro Jahr.

Aus Sicht der Landkreisverwaltung ist diese Variante nicht sinnvoll, da voraussichtlich nur bis zu ca. 170 (von insgesamt ca. 350 möglichen Schülern) als Fahrgäste die Regionalbahn nutzen werden. (Es würden in diesem Fall voraussichtlich nur Schüler, die unmittelbar in einem der Orte mit einer Bahnstation wohnen, den Zug nutzen.) Es fehlt somit eine ausreichende Zahl von Schülern in der Regionalbahn, so dass die erforderliche Fahrgastzahl nicht zu erreichen sein dürfte.

b) Stark verbessertes Busangebot ohne Regionalbahntakt

Auf den Regionalbahntakt wird verzichtet. Das bestehende Buskonzept wird aufgestockt. Die Buslinie 851 wird zum Stundentakt verdichtet, die anderen Linien durch ein auf einen Stundentakt verdichtetes Ruftaxikonzept. Bei einem Stundentakt entsprechend den Regiobusförderrichtlinien des Landes wäre ggf. die Förderung von 50 % der Mehrkosten durch das Land möglich (Stundentakt nach Regiobusrichtlinie: Montag bis Samstag im Stundentakt, Sonn- und Feiertage im Zweistundentakt, jeweils bis etwa 24.00 Uhr).

Zusätzliche Kosten dieser Variante: Bei einem Regiobuskonzept mit Landesförderung voraussichtlich etwa 450.000 bis 500.000 Euro pro Jahr (wegen einer möglichen Radbeförderung wird noch mit der SWEG verhandelt).

Bei einem Konzept ohne Landesförderung könnten am Abend ab 19.00 oder 20.00 Uhr die Fahrten durch Ruftaxiverkehre geleistet werden, so dass die Kosten auch ohne Landesförderung etwa in dieser Größenordnung liegen würden.

Aus Sicht der Landkreisverwaltung wird diese Variante ebenfalls nicht empfohlen, da keine Verbesserung auf der Schiene erreicht wird.

3. Finanzielle Auswirkungen

Regionalbahn

Der einstündige Regionalbahntakt zwischen Osterburken und Lauda im Zeitfenster von

06.00 Uhr bis 21.00 Uhr/22.00 Uhr erfordert rd. 264.000 Mehrkilometer pro Jahr.

Der Kilometersatz ist mit 12,29 Euro im ersten Jahr und 13,70 Euro im zweiten Jahr anzusetzen. Die Kosten für das dritte Jahr stehen aufgrund der laufenden Ausschreibung noch nicht fest, dürften sich aber voraussichtlich in der gleichen Größenordnung bewegen.

Die **Mehrkosten** im ersten Jahr (2020) belaufen sich somit

auf	3.250.000 Mio. Euro pro Jahr.
60% Landesanteil =	1.948.000 Mio. Euro
40% kommunaler Anteil =	1.298.000 Mio. Euro

75% davon trägt der Main-Tauber-Kreis = 974.000,-- Euro

Im zweiten und voraussichtlich im dritten Jahr:

Mehrkosten jährlich:	3.620.000 Mio. Euro pro Jahr.
60% Landesanteil =	2.171.000 Mio. Euro
40% kommunaler Anteil =	1.447.000 Mio. Euro

75% davon trägt der Main-Tauber-Kreis = 1.086.000 Mio. Euro/Jahr

Zusätzliche Buskosten

Das pro Frankenbahn ausgearbeitete Buskonzept erfordert zusätzlich rund 76.000 km Mehrleistungen pro Jahr. Das Buskonzept sieht allerdings keine langen durchgängigen Buslinien mehr vor. Es sind kurze Linien und Rundkurse, die in Spitzenbedarfszeiten parallel gefahren werden müssen. Es kommt zu verlängerten Dienstzeiten mit Pausen. Dies erfordert mehr Busfahrer und zusätzliche Busse.

Die in dieser Region beauftragten Busunternehmen SWEG und Hettinger veranschlagen hierfür jährliche Mehrkosten von rund **0,63 bis 0,65 Mio. Euro.**

Insgesamt betragen die Mehrkosten für das Bahn/Buskonzept im Jahr 2020

für die Bahn	0,97 Mio. Euro
für den Bus	0,63 Mio. Euro
Gesamtmehrkosten 2020 rund	1,60 Mio. Euro
2021 rund	1,73 Mio. Euro
2022 rund	1,74 Mio. Euro

Einnahmeverluste müssen während des Probetriebs nicht eingerechnet werden.

Finanzierungshinweis

Den Aufgabenträgern des ÖPNV, hier dem Main-Tauber-Kreis, fließen ab 2021 erhöhte Mittel nach § 15 ÖPNVG (ehemals 45a Personenbeförderungsg) des Landes Baden-Württemberg zu.

Für den Main-Tauber-Kreis stellt sich die Situation wie folgt dar:

2021 werden rund zusätzlich erwartet.	0,9 Mio. Euro
--	---------------

2022 werden voraussichtlich zusätzlich erwartet.	1,8 Mio. Euro
---	---------------

Ab 2023 soll es dauerhaft zusätzliche für den ÖPNV geben.	2,7 Mio. Euro
--	---------------

Aufgrund dieser Mittelzuweisung ist es aus Sicht der Landkreisverwaltung möglich, die zusätzlichen Mehrkosten für die Probephase des Bus-Schiene-Konzeptes im Raum Lauda-Königshofen – Boxberg – Ahorn - Osterburken zu tragen.

Es wird ergänzend festgehalten, dass seitens des Landes aufgrund der erhöhten Mittel eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots insgesamt erwartet wird.

In den Haushaltsplänen 2020 bis 2022 sind somit unter Einbeziehung der zusätzlichen Mittelzuweisungen des Landes durch den Main-Tauber-Kreis folgende Beträge für den Probetrieb der Regionalbahn einschließlich Buskonzept bereit zu stellen (Nettobelastung):

2020: ca. 1,60 Mio. Euro

2021: ca. 0,83 Mio. Euro

2022: ca. +0,06 Mio. Euro