

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	12.03.2019	öffentlich	Beschlussfassung

Vorstudie Boller Bahn

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt die Ergebnisse der Vorstudie zur Reaktivierung der Boller Bahn mit Durchbindung bis Kirchheim/Teck zur Kenntnis.
2. Aufgrund des zu erwartenden negativen Kosten-Nutzen-Verhältnisses werden sowohl die Reaktivierung der Boller Bahn bis zu ihrem heutigen Endpunkt, als auch eine neue Durchbindung über Weilheim/Teck bis nach Kirchheim/Teck unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen zunächst nicht weiterverfolgt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, darauf hinzuwirken, die Widmung der Trasse für den Bahnverkehr weiterhin aufrecht zu halten.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Die Zukunft der Boller Bahn ist ein Dauerthema der verkehrspolitischen Diskussion in der erweiterten Raumschaft des Albvorlandes. Mit ihr verbindet sich die Hoffnung, über einen Ringschluss der Strecke Göppingen-Bad Boll über Weilheim/Teck bis nach Kirchheim/Teck neue Potenziale für den Schienenverkehr zu erschließen. Die Verbindung wurde entsprechend in den Regionalverkehrsplan aufgenommen.

Aus der Mitte des Kreistags lagen bis zum Frühjahr 2018 ein Haushaltsantrag der Fraktion der SPD sowie ein ergänzender Antrag der Fraktion der Freien Wähler (dazu ein Parallelantrag im Landkreis Esslingen) vor.

Eine Gesprächsrunde über die Möglichkeiten der Reaktivierung der Boller Bahn (Voralbbahn) kam auf Initiative der Abgeordneten Maier (Göppingen) und Schwarz (Esslingen), jeweils Bündnis90/Grüne, am 20. April 2018 in Weilheim/Teck zustande. Auf Grundlage einer Untersuchung für die Stadt Weilheim wurde seitens des Aalener Büros Brenner Bernard Ingenieure ein Angebot für eine erweiterte Vorstudie unterbreitet. Die dort vertretenen Bürgermeister*innen, Regionalrät*innen, Vertreter der Region Stuttgart sowie der Landkreise Göppingen und Esslingen haben sich damals darauf verständigt, diese Option gemeinschaftlich weiterzu-

verfolgen und das Büro nach weiterer inhaltlicher Präzisierung mit der Erstellung der Vorstudie zu beauftragen. Die Fraktionsvorsitzenden und der UVA wurden hierüber informiert. Die Expertise wurde in der Folge federführend durch das Amt für Mobilität betreut und gemeinsam durch beide Landkreise beauftragt.

Mit der Vorstudie sollten zunächst die Ergebnisse der bereits vorliegenden Untersuchungen zur Boller Bahn und der Wohnstandortanalyse der Wala Heilmittel GmbH zusammengetragen und die Potenziale für eine durchgebundene Schienenverbindung zwischen Göppingen und Kirchheim/Teck aktualisiert werden. Ergänzend hat das Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur veranlasst, alternativ zu einer Schienenverbindung eine mögliche Schnellbusverbindung mit zu überprüfen. Über dieses Vorgehen wurde der Ausschuss für Umwelt und Verkehr in der Sitzung vom 28.11.2018 zusammenfassend mit BU 2018/206 unterrichtet.

Seit Mitte Februar 2019 liegen die Ergebnisse der Studie zunächst in Form einer Präsentation vor. Die schriftliche Ausarbeitung kann erst bis Mitte März durch das Büro nachgereicht werden.

In einem ersten Austausch mit den Städten und Gemeinden sowie dem Verband Region Stuttgart wurden die Inhalte und Handlungsempfehlungen der Expertise am 13.2.2019 in Bad Boll erörtert.

Im Weiteren werden die einzelnen Arbeitsschritte der Studie sowie die zentralen Ergebnisse erläutert. Die gesamte Präsentation wird als Anhang zur Verfügung gestellt.

1. Zusammenfassung bisheriger Untersuchungen

In insgesamt vier Studien und einer Masterarbeit wurden Fragestellungen zur Boller Bahn hauptsächlich oder im Kontext weiterer Planungen behandelt und untersucht. Die Vorstudie für ein integriertes Verkehrskonzept des Voralbraums (Bender+Stahl 1996) hat unter anderem die Potenziale der Schienenverbindung zwischen Göppingen und Bad Boll ermittelt und die Abhängigkeiten zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr untersucht. Im Ergebnis konnte keine signifikante Fahrzeitverbesserung durch das Schienenangebot im Vergleich zu einem optimierten Buskonzept festgestellt werden. Das Verlagerungspotenzial vom Individualverkehr auf die Schiene wurde auf rd. 1.000 Fahrgästen am Tag geschätzt.

Die 2009 fertiggestellte Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung in Form einer Stadtbahn zwischen Göppingen und Bad Boll einschließlich der Durchbindung über Weilheim/Teck bis Kirchheim/Teck (Planungsgruppe Kölz 2009) hat Pendlerströme und Trassenvarianten im Bereich Bad Boll tiefergehend untersucht. Aufgrund der baulichen Voraussetzungen wurde eine Weiterführung über den ehemaligen Endbahnhof in Bad Boll hinaus als nur schwierig umsetzbar eingestuft. Um eine optimale Erschließung der Ortslagen zu gewährleisten, würde eine aufwendige Tunnellösung erforderlich.

Abbildung 1 zeigt die untersuchten Trassenvarianten:



Abbildung 1: Trassenvarianten in Bad Boll

Der Verband Region Stuttgart hat im selben Jahr eine Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region (Verkehrswissenschaftliches Institut der Uni Stuttgart, 2009) beauftragt, wobei bereits damals mögliche Verbindungen zwischen Göppingen-Bad Boll und Kirchheim/Teck-Weilheim/Teck sowie die Gesamtverbindung zwischen Göppingen und Kirchheim/Teck betrachtet wurden. Abbildung 2 zeigt eine mögliche Trassenführung mit Haltestellen. Bei einer Streckenlänge von ca. 28,5 Kilometern wäre eine stündliche Bedienung pro Richtung grundsätzlich fahrbar. Mit Ausnahme eines weiteren Halts im Bereich Kurpark/Akademie/Wala wurde auf die Neuerrichtung zusätzlicher Haltepunkte verzichtet.

Dichtere Takte wurden bisher nicht untersucht. Sie würden weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur (Ausweichen) erforderlich machen und entsprechend zu signifikant höheren Kosten, auch im Betrieb, führen.

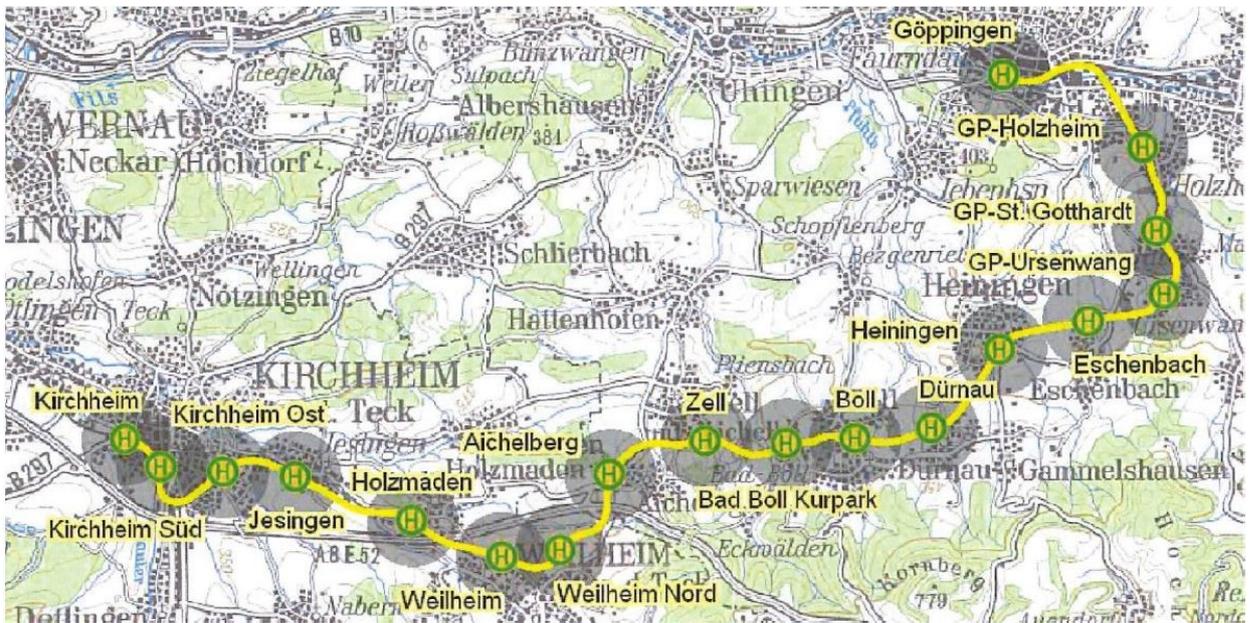


Abbildung 2: Mögliche Trassenvariante mit Haltestellen

Aufgrund der positiven Fahrgastpotenziale wurde damals eine vertiefende Untersuchung, vor allem mit der Option einer Stadtbahnvariante, empfohlen. Eine weitere Potenzialanalyse aus dem Jahr 2014 für die ehemalige Bahnverbindung zwischen Kirchheim/Teck und Weilheim/Teck (Büro Brenner Bernard Ingenieure) ermittelte im Fall einer Durchbindung ca. 500 bis 1.400 Fahrgäste pro Tag, je nach Streckenabschnitt.

Die schwierigen Voraussetzungen in den Ortslagen Bad Boll und Weilheim/Teck sowie die topografisch bewegte Landschaft zwischen beiden Gemeinden bestimmen die Untersuchungen im Rahmen einer einer Masterarbeit aus dem Jahr 2016. Im Zuge dieser Abschlussarbeit widmet sich der Autor unter vereinfachten Betrachtungen den möglichen Kosten für die benötigten Bauwerke im Falle der Durchbindung beider Schienenstränge. Dabei wurden sowohl die Ausführung als klassische Nebenbahn, als auch mittels einer Stadtbahn nach Karlsruher Modell zu Grunde gelegt und Fahrzeiten für beide Bedienungssysteme ermittelt. Die Ergebnisse sind in Abbildung 3 aufgelistet.

Variante	Streckenlänge	Haltestationen	Beförderungszeit	Investitionskosten
1 (Eisenbahn)	27,5 km	16	36 min	412,5 Mio. Euro
2 (Stadtbahn)	25 km	19	39 min	300 Mio. Euro

Variante	Straßenbrücken	Eisenbahnbrücken	Tunnel
1 (Eisenbahn)	3	5	ca. 1.680 m in Bad Boll
2 (Stadtbahn)	2	1	ca. 540 m quer zum Boßlertunnel

Abbildung 3: Ergebnisse Masterarbeit „Boller Bahn“

Für die Wala Heilmittel GmbH ist die umweltfreundliche Mobilität ihrer Beschäftigten als größter Arbeitgeber in Bad Boll wichtiger Bestandteil der Firmenphilosophie. Im Jahr 2017 wurde eine Wohnstandortanalyse erstellt, um mögliche Potenziale für eine Bündelung der Verkehre auf den öffentlichen Nahverkehr zu prüfen. Dabei wurde deutlich erkennbar, dass ein Großteil der Mitarbeitenden direkt aus Bad Boll oder der Nachbargemeinde Zell u. A. stammen. Weitere Wohnschwerpunkte bilden Göppingen und Weilheim/Teck, die mit einer Schienenanbindung gut erschlossen werden könnten. Allerdings verdeutlicht die Studie ebenfalls, dass viele Beschäftigte an anderen Standorten im Landkreis und über dessen Grenzen hinaus verstreut wohnen und von dieser Schienenverbindung nur bedingt profitieren könnten (siehe Abbildung 4).

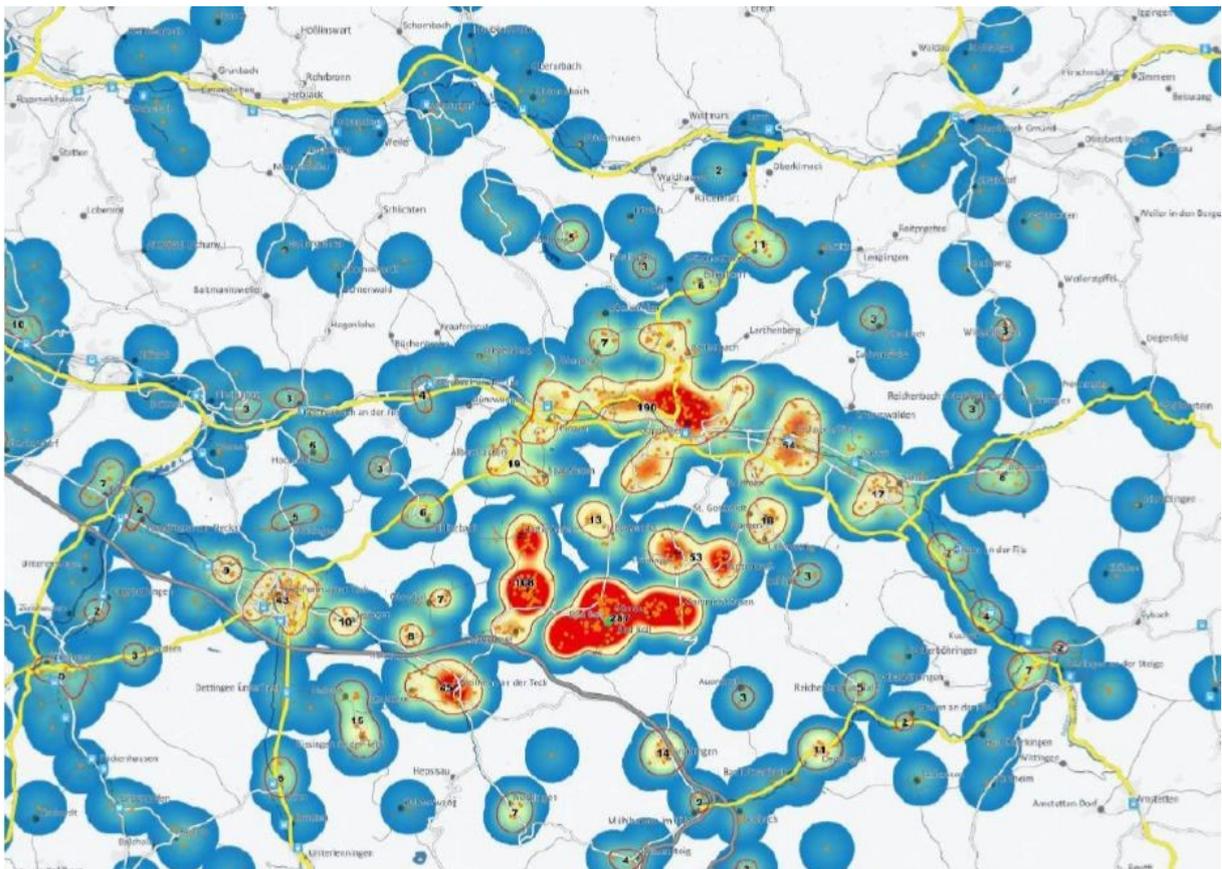


Abbildung 4: Wohnstandortanalyse Wala Heilmittel GmbH, Bad Boll

Aufgrund der unterschiedlichen Schwerpunkte der einzelnen Untersuchungen und Studien können die Ergebnisse nur bedingt zusammengefasst und zuverlässig miteinander verglichen werden. Bezüglich der Trassenführung und den vorgeschlagenen Haltepunkten gibt es jedoch weitgehend Übereinstimmung. Diese wurden für die aktuelle Untersuchung übernommen.

2. Aktualisierte Potenzialanalyse

Der aktuellen Potenzialanalyse von Brenner Bernard liegt das Verkehrsmodell des Verbands Region Stuttgart für den Bezugsfall Prognose 2025 zu Grunde. Dies bedeutet, das überregional bedeutsame Schienenprojekt „Stuttgart 21“ wird als fertiggestellt und mit dem Status „in Betrieb“ angenommen. Ebenfalls wurden zur Ermittlung des Potenzials der Schienenverbindung ein Stundentakt je Richtung vorausgesetzt und in vereinfachter Form Anpassungen im aktuell bestehenden Busnetz vorgenommen. Dabei wurden Linienführungen zusammengelegt und die Bedienzeiten der Busse stark reduziert, damit kein direktes Konkurrenzangebot zur Bahnverbindung entsteht.

Die angenommene Fahrzeit von Göppingen bis Kirchheim/Teck beträgt ca. 35 Minuten. Nach Berücksichtigung der genannten Parameter liegen die ermittelten Fahrgastpotenziale auf der gesamten Strecke zwischen 1.300 und 1.800 Personen (siehe Abbildung 5). Aufsummiert ergeben sich 4.150 sogenannte „Beförderungsfälle“ am Tag. Die genauen Ein- und Aussteigerzahlen je Haltestelle können in der Anlage auf Seite 22 abgerufen werden.

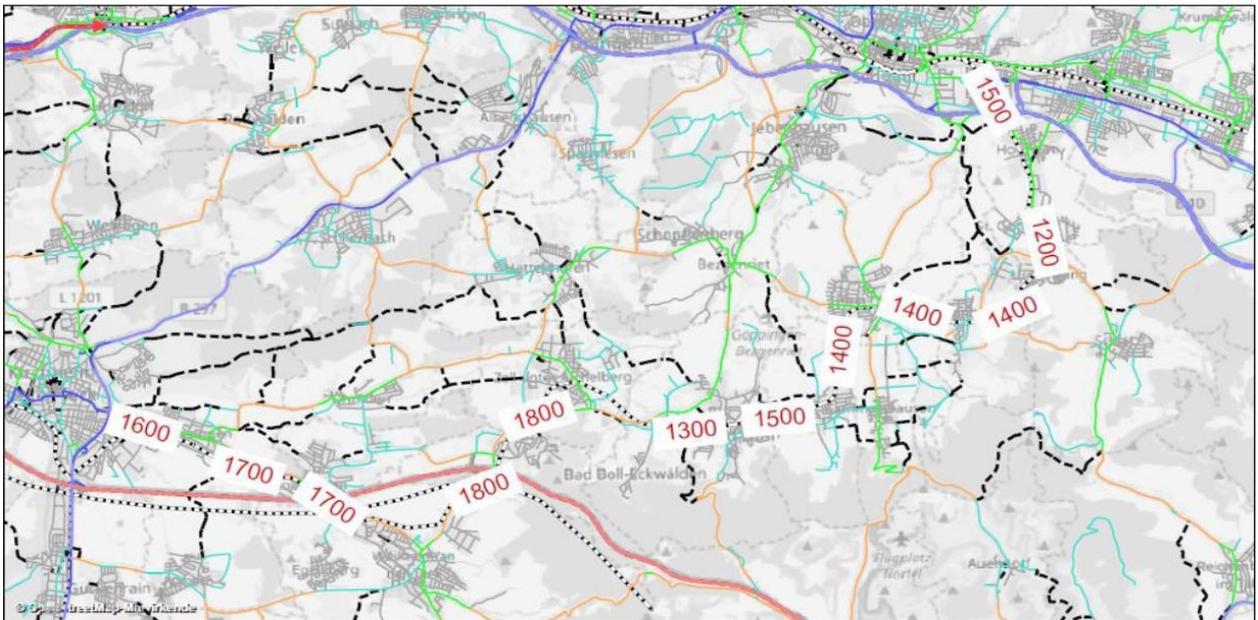


Abbildung 5: Potenzialanalyse des Verkehrsmodells im Bezugsfall Prognose 2025

Damit kann im Vergleich zu den Ergebnissen aus dem Jahr 2014 ein markanter Anstieg des Fahrgastpotenzials abgeleitet werden. Diese Zahlen gelten jedoch nur für eine Durchbindung der zwei ehemaligen Nebenbahntrassen. Für die Verbindung zwischen Göppingen und Bad Boll ohne Durchbindung fallen die zu erwartenden Fahrgastzahlen deutlich geringer aus.

Laut Brenner Bernard kann eine alternative Schnellbusverbindung mit 100 bis 450 Fahrgästen und 1.050 Beförderungsfällen nicht dieselben Effekte wie eine Bahnverbindung erzielen. Hauptsächlich wird dies mit einer signifikant längeren Fahrzeit von 55 Minuten begründet. Dabei wurde eine identische Anzahl an Haltestellen für den

Schnellbus angenommen, jedoch muss der Bus häufig die Umgehungsstraßen verlassen, um die Ortszentren bedienen zu können. Außerdem ist die subjektive Attraktivität des Zuges höher, als die eines Busses. Durch Optimierungen des Linienverlaufs kann die prognostizierte Fahrzeit des Schnellbusses zwar verringert werden, jedoch würden dabei wichtige Erschließungspotenziale in den Ortsmitten verloren gehen.

3. Streckenführung

Wie bereits in den bisherigen Studien angedeutet, sind die noch für den Bahnverkehr gewidmeten Strecken zwischen Kirchheim/Teck und Weilheim/Teck sowie Göppingen und Bad Boll weitgehend freigehalten und nutzbar. Die notwendigen Investitionen bei einer Reaktivierung wären verhältnismäßig gering, weshalb die Führung auf den bereits bestehenden Trassen als gesetzt angenommen werden kann. Jedoch befinden sich diese in einem allgemein schlechten Erhaltungszustand.

Zwischen Bad Boll und Weilheim/Teck gibt es bisher keine Bestandstrasse, weshalb eine vollständig neue Führung, weitgehend entlang der L 1214, gefunden werden müsste. Aufgrund des bewegten Gelände Profils zwischen Bad Boll und Aichelberg sieht die Masterarbeit von Herrn Arabacioglu aus dem Jahr 2016, je nach gewähltem Bahnsystem, ein bis fünf Brückenbauwerke und einen Tunnel als erforderlich an. Die geschätzten Investitionskosten wurden bei einem herkömmlichen Nebenbahnbetrieb überschlägig mit ca. 412,5 Mio. Euro und bei einem Stadtbahnbetrieb mit ca. 300 Mio. Euro ermittelt.

Eine Weiterführung der bestehenden Trasse in Bad Boll ist oberirdisch aufgrund der vorhandenen Bebauung am alten Bahnhof auszuschließen. Um eine Haltestelle im Ortszentrum realisieren zu können, müsste ein Tunnel unter der Bebauung gegraben werden (s.o.). Das Büro Brenner Bernard weist darauf hin, dass Tunnelgrabungen unter bestehender Bebauung nur sehr schwer durchführbar sind und hohen Sicherheitsvorkehrungen unterliegen, die weitere Kostensteigerungen mit sich bringen würden. Bei einer nördlichen Umfahrung Bad Bolls, die grundsätzlich ohne Tunnel möglich wäre, könnten die Fahrgastpotenziale Bad Bolls, vor allem aber der Arbeitsplatzschwerpunkte Wala/Ev. Akademie nicht ausgeschöpft werden.

Eine ähnliche Problematik liegt im Bereich des Ortskerns Weilheim/Teck vor. Aufgrund nicht freigehaltener Trasse im Ortszentrum könnte eine Weiterführung auch dort nur mittels einer Tunnellösung realisiert werden. Bei einer alternativen Umfahrung gingen dagegen wertvolle Fahrgastpotenziale verloren. Weitere Schwierigkeiten befinden sich im Bereich der Unterquerung der A8 (in Dammlage) sowie der zukünftigen Schnellbahntrasse in Parallelführung zur Autobahn. Abbildung 6 zeigt die Herausforderungen einer Durchbindung der beiden ehemaligen Bahntrassen.

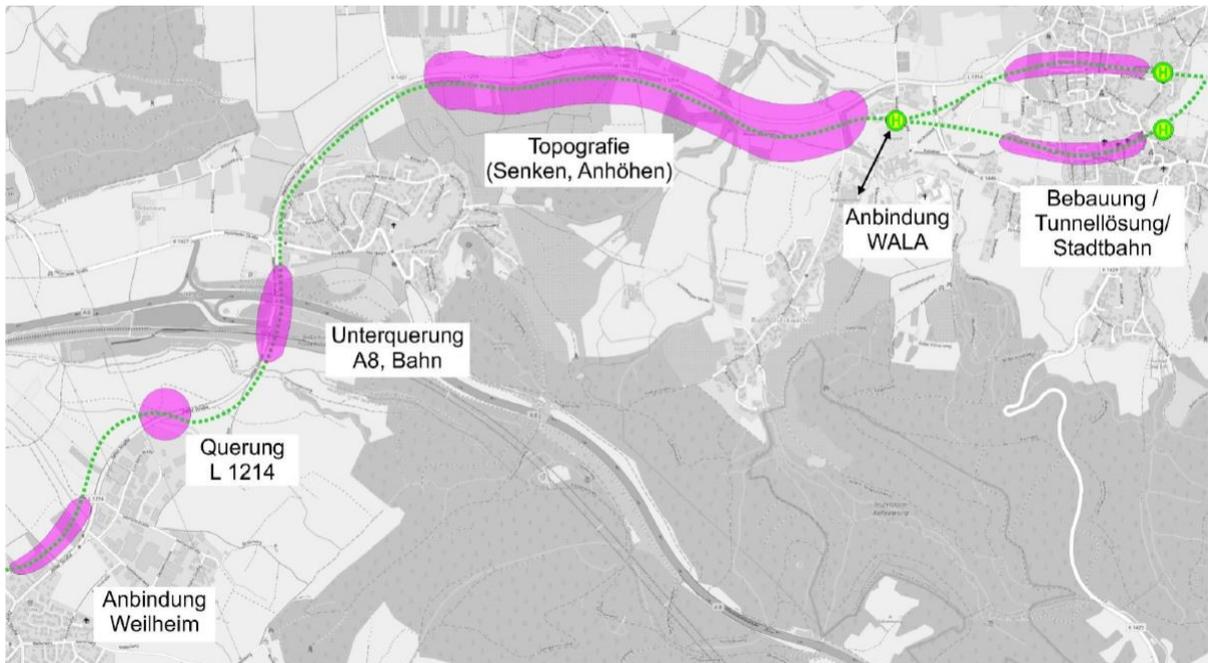


Abbildung 6: Abschnitte mit schwierigen Bedingungen für eine Durchbindung der Bahntrassen

Als mögliche Alternative zur herkömmlichen Ausbildung als Nebenbahn könnte eine Stadtbahn nach Karlsruher Modell im Mischverkehr abschnittsweise direkt auf der Straße geführt werden. In diesem Fall könnten aufwändige Tunnelbauwerke im Bereich der Ortszentren ggf. umgangen werden. Im Zuge der Vorstudie wurde dies für Bad Boll überschlägig untersucht und auch ließ sich keine einfache Lösung überzeugend aufzeigen. Die Straßenzüge in Bad Boll sind sehr eng dimensioniert und daher schwierig durch eine Straßenbahn zu erschließen. Die technische Machbarkeit müsste in einer tiefergehenden Untersuchung überprüft werden. Gleichzeitig ist eine Straßenbahn mit Oberleitungen nur schwer in das Ortsbild integrierbar. Alternativen mit Hybrid-Technik wurden nicht geprüft. Zu sehen ist, dass ein isolierter Stadtbahnbetrieb einen hohen Wartungsaufwand durch eigene Infrastruktur verursachen würde.

4. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Durch die Aktualisierung der Fahrgastpotenziale anhand des Verkehrsmodells der Region Stuttgart konnte gezeigt werden, dass eine mögliche Reaktivierung der Boller Bahn mit einer Durchbindung bis Kirchheim/Teck ein hohes Fahrgastaufkommen generieren könnte. Laut der Studie liegt ein grober Richtwert für die Reaktivierung ehemaliger Bahntrassen mit geringen Investitionskosten und einfachen Voraussetzungen bei ungefähr 1.000 Fahrgästen pro Tag. Mit mindestens 1.300 geschätzten Fahrgästen am nachfrageschwächsten Punkt der Strecke liegen die Werte dieser Bahnverbindung deutlich darüber. Allerdings sind die Investitionskosten aufgrund der benötigten Bauwerke vergleichsweise hoch anzusetzen. Damit liegen keine einfachen Voraussetzungen vor. Um ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis bei dieser Größenordnung der Investitionen zu erhalten, wären Fahrgastpotenziale ab 2.500 Personen nötig, die jedoch zwischen Göppingen und Kirch-

heim/Teck nicht vorliegen.

Zwar wäre die Reaktivierung der Boller Bahn ohne die gewünschte Durchbindung kostengünstiger und einfacher zu realisieren, allerdings würde dann auch die Mindestzahl von 1.000 prognostizierten Fahrgästen nicht zu erreichen. Bereits in vorherigen Studien wurde bestätigt, dass sich ein optimiertes Buskonzept, wie es seit Januar dieses Jahres bereits weitgehend vorliegt, besser auf die räumlichen Gegebenheiten auswirkt, als eine umwegige Schienenverbindung.

Trotz der geringeren Investitionskosten bei einer stadtbahnähnlichen Variante, wären die Aufwendungen für den laufenden Betrieb aufgrund der benötigten Infrastruktur zur Wartung der Bahnen sehr hoch. ► Deshalb wird durch das Büro Brenner Bernard aktuell keine vertiefende Untersuchung zur Reaktivierung der Boller Bahn empfohlen.

Die deutlich gestiegenen Fahrgastpotenziale zeigen jedoch, dass die Option einer Schienenverbindung zwischen Göppingen und Kirchheim/Teck für die Zukunft unter ggf. veränderten Rahmenbedingungen von großer Bedeutung sein könnte. Mit steigender Inanspruchnahme des ÖPNV als attraktives Angebot nachhaltiger Mobilität, können die benötigten Investitionen für eine Bahnverbindung und deren Nutzen-Kosten-Verhältnis mittelfristig durchaus neu zu bewerten sein.

Daher empfiehlt die Verwaltung dringend, die Widmung der Trasse für den Bahnverkehr nicht aufzugeben und damit die Chancen dieser Verbindung für zukünftige Generationen zu erhalten.

III. Handlungsalternative

1. Die Verwaltung wird gebeten, eine vertiefende Untersuchung der Reaktivierung der Boller Bahn zu prüfen und weitere Schritte in Richtung Reaktivierung der Boller Bahn einzuleiten.
2. Das Gremium spricht sich gegen den Erhalt der Widmung der Bahntrasse aus.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Das Angebot zur Vorstudie von Brenner Bernard Ingenieure enthält Kosten von 16.422 Euro netto zuzüglich Kosten für weitere Termine, sowie der Mehrwertsteuer. Die nötigen Mittel wurden unter Produktnummer 51 10 07 00 00 und Sachkonto 4429070 „Rechts- und Beratungskosten“ eingestellt. Die Hälfte dieses Betrags übernimmt nach Absprache der Landkreis Esslingen.

Bei einer dem Verwaltungsvorschlag entsprechender Beschlussfassung entstehen keine weiteren Kosten für den Landkreis. Dementsprechend wurden auch keine Mittel für das aktuelle sowie die kommenden Haushaltsjahre eingeplant. Des Weiteren sind ebenfalls keine Mittel für eine Weiterführung dieses Projekts im

Finanzkonzept 2030 berücksichtigt.

Die Kosten für eine mögliche Reaktivierung der Boller Bahn mit oder ohne Durchbindung bis Kirchheim/Teck sind vom Landkreis (beziehungsweise den Landkreisen), gegebenenfalls unter Beteiligung der Anliegergemeinden sowie mit Hilfe von Zuschüssen über das LGVFG, zu tragen.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt					
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat