

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	21.03.2023	öffentlich	Beschlussfassung

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von Nebenbahnen

I. Beschlussantrag

1. Kenntnisnahme vom Bericht über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie.
2. Die Verwaltung wird beauftragt mit den Projektpartnern zu klären, ob die Wirtschaftlichkeit der durchgebundenen Variante Göppingen – Bad Boll – Weilheim – Kirchheim (BOStrab/Mehrsystem) durch vertiefende Untersuchungen und ggf. veränderte Parameter noch erreicht werden kann. Dafür sind zunächst Gespräche mit den zuständigen Zuwendungsgebern Bund und Land erforderlich. Insbesondere bedarf es einer belastbaren Aussage zur Vereinbarkeit zeitnaher Verkehrsverbesserungen (z.B. Expressbus) mit der Förderfähigkeit von Reaktivierungs- und Neubauvorhaben.
3. Von weiteren Untersuchungen zur Reaktivierung der Hohenstaufenbahn wird auf Grundlage der Empfehlung der Machbarkeitsstudie abgesehen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Hintergründe, Beschlusslage

Anfang November 2020 stellte das Land Baden-Württemberg die Ergebnisse seiner landesweiten Reaktivierungsstudie von Nebenbahnen sowie Fördermöglichkeiten zur vertieften Untersuchung ausgewählter Strecken vor. Für den Korridor Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T. – Bad Boll – Göppingen – Schwäbisch Gmünd ermittelte die Landesstudie Verkehrspotenziale in einer Größenordnung, ab der das Land dem Grunde nach Machbarkeitsstudien finanziell in Höhe von 75% der Kosten bezuschusst.

Aufgrund der ermittelten Förderfähigkeit haben sich der Landkreis Göppingen (Federführung), der Landkreis Esslingen, der Ostalbkreis, und der Verband Region Stuttgart zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie entschlossen (siehe UVA BU 2020/248). Die Untersuchung wurde außerdem durch den Regionalverband Ostwürttemberg fachlich begleitet. Das Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur hat aufgrund der größeren Streckenanteile im Landkreis Göppingen die Feder-

führung übernommen und das Projekt koordiniert.

Nach Erhalt des Zuwendungsbescheides und nach der europaweiten Ausschreibung, in der das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart GmbH (VWI) zusammen mit DB Engineering & Consulting den Zuschlag erhielten, konnte ab November 2021 in die inhaltliche Bearbeitung der Studie eingestiegen werden.

Diese Vorlage skizziert die Ergebnisse der Untersuchung und zeigt einen Weg für das weitere Vorgehen auf. Diese Ausführungen werden in der Sitzung durch die Präsentation der Gutachter ergänzt.

Da aussichtsreiche Varianten nur dann umgesetzt werden können, wenn diese im Grundsatz von den Anliegerkommunen mitgetragen werden, wurden die Ergebnisse insbesondere den anliegenden Städten und Gemeinden, politischen Vertretern aus den beteiligten Landkreisen und der Region Stuttgart sowie fachlichen Interessensvertretern in einer Informationsveranstaltung am 06. März 2023 auf Grundlage der anliegenden Präsentation vorgestellt.

- Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass sich der Abschlussbericht zur Untersuchung aktuell noch in Bearbeitung durch die Gutachter befindet und nachgelagert veröffentlicht wird.

Einleitend soll an dieser Stelle nochmals auf das Wesen einer Machbarkeitsstudie eingegangen werden:

Unter einer Machbarkeitsstudie ist eine qualifizierte Abschätzung zu verstehen, die bei der Entscheidung unterstützt, ob die Weiterverfolgung des untersuchten Vorhabens sinnvoll erscheint. Sie soll zu einem vergleichsweise frühen Zeitpunkt Fehlinvestitionen verhindern, Risiken identifizieren, Lösungswege aufzeigen und am Schluss eine Empfehlung für eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen aussprechen. Sie wird meist vor Einstieg in die eigentliche Ingenieurplanung auf Grundlage einer ersten planerischen Näherung erstellt und befindet sich demzufolge auf einer übergeordneten Betrachtungsebene. Vor diesem Hintergrund kann sie daher gemäß der Förderrichtlinie keinen abschließenden Wirtschaftlichkeitsnachweis ersetzen, der als Voraussetzung für eine mögliche spätere Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes, dem Landes-GVFG (beide zur Förderung von Infrastrukturkosten) oder zur Betriebskostenförderung im Zuge des Landesreaktivierungsprogramms dient.

2. Ziele der Machbarkeitsstudie

Die durchgeführte Machbarkeitsstudie befasst sich im Wesentlichen mit folgenden Aspekten:

- aktuelle Verhältnisse entlang der Strecke,
- mögliche Varianten für eine Reaktivierung,
- zu erwartender finanzieller Aufwand für den Infrastrukturausbau und den anschließenden Betrieb der Strecke,
- damit verbundene Verlagerungspotenzial vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr und

- für die aussichtsreichsten Planfälle den zu erwartenden, mit einer solchen Maßnahme verbundenen, volkswirtschaftlichen Nutzen.

Gemäß den Förderrichtlinien des Landes werden neben einer Wiederherstellung der früheren Eisenbahninfrastruktur nach der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) auch die teilweise oder vollständige Reaktivierung als Straßen- bzw. Stadtbahn gemäß der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) geprüft. Sofern ein durchgängiges System über den gesamten Korridor nicht wirtschaftlich erscheint, sollte vom Gutachter ein wirtschaftliches Zusammenspiel der Streckenabschnitte mit unterschiedlichen Schienensystemen und Betriebskonzepten unter der Prämisse optimierter Umsteigebeziehungen ermittelt werden.

3. Vorgehensweise der Machbarkeitsstudie

In einem mehrstufigen Verfahren wurden im stetigen Austausch zwischen den Gutachtern und den Auftraggebern im Rahmen von regelmäßigen Projekttreffen die Vielzahl der denkbaren Kombinationsmöglichkeiten aus Schienensystem, Streckenabschnitten und Betriebskonzepten auf 5 Varianten eingegrenzt, für die ein vereinfachter Nutzen-Kosten-Indikator gemäß der jüngst veröffentlichten Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung 2016+ ermittelt wurde. Dabei handelt es sich um die übliche Verfahrensanleitung des Bundes zur Ermittlung der Förderwürdigkeit von Schieneninfrastrukturvorhaben mit Blick auf den volkswirtschaftlichen Nutzen.

Eingrenzung von 25 auf 15 Varianten

In einem ersten Schritt wurden alle erkennbaren Varianten skizziert und kursorisch geprüft, für welche dieser Varianten in die Ermittlung verkehrlicher Kennzahlen vertieft eingestiegen werden soll. Bei der Auswahl wurde darauf geachtet, dass der daraus resultierende eingegrenzte Variantenfächer (bestehend aus 15 Varianten) weiterhin ein möglichst breites Untersuchungsspektrum abbildet.

Eingrenzung von 15 auf 5 Varianten

Für diese eingegrenzten 15 Varianten wurden dann verkehrliche Kennzahlen ermittelt und zueinander in Relation gesetzt. Die Projektpartner und der Gutachter sprachen sich dafür aus, aus diesem Spektrum für die Ermittlung eines vereinfachten Nutzen-Kosten-Indikators folgende fünf Varianten auszuwählen, aufgrund deren Ergebnissen der weitere Untersuchungsbedarf abzuleiten ist:

- V 1.1 Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T. (EBO, S-Bahn)
- V 3 Bad Boll – Göppingen (EBO, Regionalbahn)
- V 12.1 Kirchheim u.T. – Bad Boll – Göppingen (EBO, Regionalbahn)
- V 12.2 Kirchheim u.T. – Bad Boll – Göppingen (EBO/BOStrab Mehrsystem)
- V 19 Göppingen – Schwäbisch Gmünd (BOStrab, Tram-Train)

Die Auswahl und Ausarbeitung der Varianten erfolgte neben den bereits ermittelten verkehrlichen Wirkungen insbesondere aufgrund folgender Prämissen:

- 30-Minuten-Takt

- Weiterhin Berücksichtigung aller Korridore
- Betrachtung von – aus Kundensicht – attraktiven, also möglichst langen, umsteigefreien Linienwegen bei gleichzeitig attraktiven Fahrzeiten.
- Gute Anschlussbildung an bestehende Schienenverkehre
- funktionale Infrastruktur:
 - Wo möglich, soll auf bestehende Schieneninfrastruktur und Querungsbauwerke zurückgegriffen werden
 - Wo möglich eingleisige Streckenführung, aufgrund des 30-Minuten-Taktes werden jedoch diverse Kreuzungsstellen und Begegnungsabschnitte erforderlich.
- Wo zulässig höhengleiche Bahnübergänge
 - EBO-Bahnen: bei gewidmeten Strecken ist die Reaktivierung von höhengleichen Bahnübergängen zulässig. Bei entwidmeten Strecken und Neubauabschnitten ist der Neubau von höhengleichen Bahnübergängen nicht zulässig
 - BOStrab: Höhengleiche Querungen generell denkbar
 - Zerschneidungswirkung: Wenngleich aus Kostengründen in der Machbarkeitsstudie höhengleiche Bahnübergänge favorisiert werden, geht mit diesen aufgrund der damit verbunden Sperrzeiten für den querenden Verkehr auch eine Barrierewirkung einher. Daher muss, sofern die Varianten aussichtsreich erscheinen, in einem weiteren Schritt eruiert werden, ob die angesetzten höhengleichen Bahnübergänge mit den Ansprüchen der Anliegerkommunen vereinbar sind.
- Anpassung der Busverkehre an das neue Schienenverkehrsangebot
- Bereich Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.: Perspektivisch soll insbesondere in diesem Abschnitt die Entwicklungsoption für den Güterverkehr offengehalten werden, weshalb dieser Bereich gem. EBO ausgestaltet werden soll. Weitere Information zur baulichen Ausgestaltung folgen unter II.4.

4. Wesentliche Erkenntnisse

Diese Vorlage ist auf die Kernelemente beschränkt, weitergehende Informationen können der Anlage 1 entnommen werden. Die untersuchten Varianten weisen z.T. sehr hohe verkehrliche Wirkungen auf (Fahrgastpotenzial), denen jedoch erhebliche Infrastrukturinvestitionen gegenüberstehen. Sofern in Gebäude oder deren Außenbereiche eingegriffen werden muss, wurde im Regelfall im Nutzen-Kostenfaktor der notwendige Grunderwerb und der Rückbau des Bestandes eingepreist, etwaige Kosten zum Ersatz der bisherigen Funktion blieben jedoch im Nutzen-Kostenfaktor unberücksichtigt.

Variante	Fahrzeit [min]	Kosten [Mio. €]	Personen- km/Strecken- km	NKI (mit NWA)
V 1.1 Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T.; EBO (S-Bahn)	12	136	3.200	1,47
V 3 Bad Boll – Göppingen (EBO)	23	184	2.800	1,29
V 12.1 Kirchheim u.T. – Bad Boll – Göppingen (EBO)	39	609	3.600	0,66
V 12.2 Kirchheim u.T. – Bad Boll – Göppingen (Mehrsystem EBO/BOStrab MIT Tunnel in Bad Boll)	47	469	3.400	0,83
V 19 Göppingen – Schwäbisch Gmünd (BOStrab)	39	268	2.100	0,09

Tabelle 1: Ergebnisübersicht

Hinweise:

- **Kosten:** Preisstand 2022 inkl. Planungskosten i.H.v. 20% der Baukosten. Es ist anzunehmen, dass die dargestellten Kosten bei Realisierung in einem massiv reduzierten Umfang von der kommunalen/lokalen Ebene zu tragen sind. Investitionskosten bspw. werden nach aktuellem Bundesförderprogramm zu 90% vom Bund übernommen.
- **Personen-km/Strecken-Km:** Die Personen-km/Strecken-km stellen die durchschnittliche werktägliche Belastung auf der untersuchten Schienentrasse dar
- **NKI (mit NWA):** Nutzenkostenindikator mit Nutzwertanalyse. Neben den obligatorischen Bausteinen der Standardisierten Bewertung wurden vom Gutachter auch sogenannte fakultative Bausteine in Ansatz gebracht, die einen positiven Einfluss auf das Bewertungsergebnis haben.

V 3 Bad Boll – Göppingen (EBO)

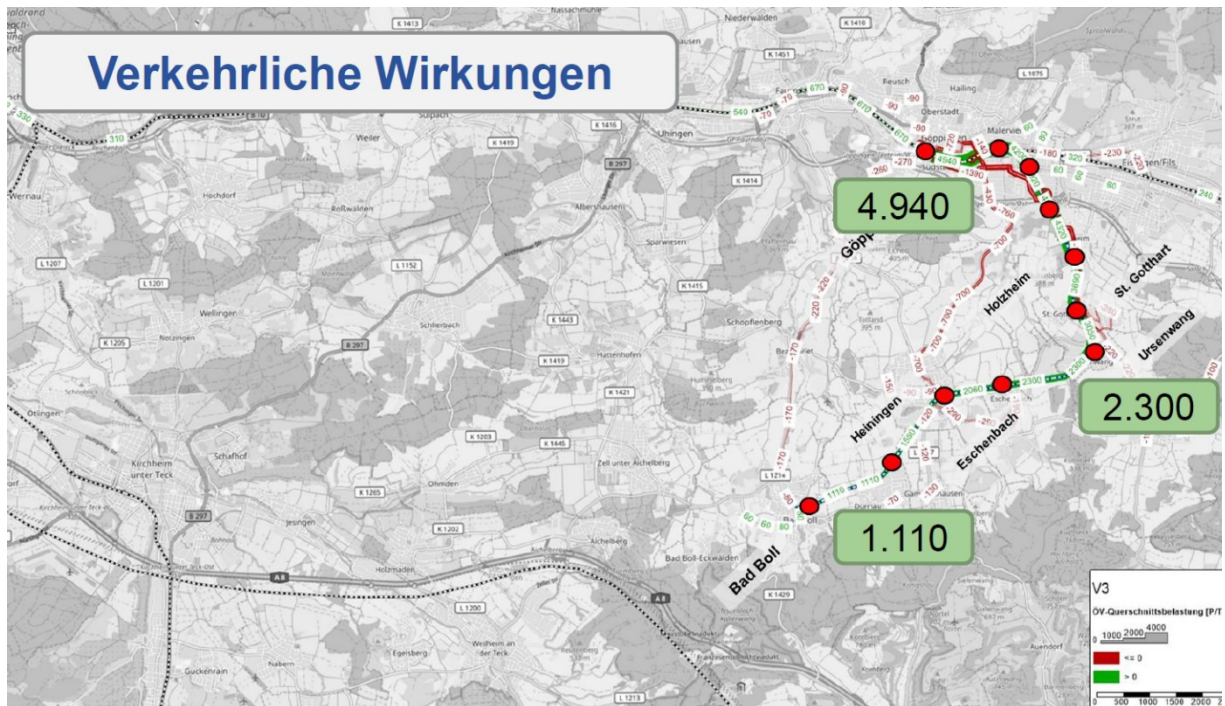


Abbildung 1: V 3 Bad Boll – Göppingen (EBO)

Beim Bahnhof Göppingen handelt es sich um eine Station nach EBO. Zwischen Bad Boll und Göppingen ist die Trasse noch gewidmet und zum Teil sind die Gleisanlagen noch vorhanden, sodass hier auch bei EBO-Lösungen - wo topographisch sinnvoll - höhengleiche Querungsbauwerke vorgesehen werden können. Zusätzlich ginge ein alternativer isolierter Stadtbahnbetrieb zwischen Göppingen und Bad Boll mit einem erhöhten Wartungsaufwand durch hierfür eigene Infrastruktur einher, weshalb in der Gesamtabwägung der untersuchten EBO-Lösung Vorrang gegenüber einer BOStrab-Lösung eingeräumt wurde. In Heiningen ist der Eingriff in einen Parkplatz notwendig. Die Querschnittsbelastung ist im Bereich Göppingen mit bis zu 4.900 Fahrgästen/Werktag am größten und nimmt in Richtung Bad Boll ab.

Der NKI liegt in einem Bereich, in dem der Gutachter weitere Betrachtungen empfehlen kann. Dieser Einschätzung kann sich die Landkreisverwaltung anschließen. Aufgrund von unter II.5 geschilderten Zusammenhänge ist das Vorgehen allerdings im engen Zusammenhang mit der möglichen Weiterverfolgung von durchgebundenen Varianten zu sehen.

V 12.1 Kirchheim u.T. – Bad Boll – Göppingen (EBO)

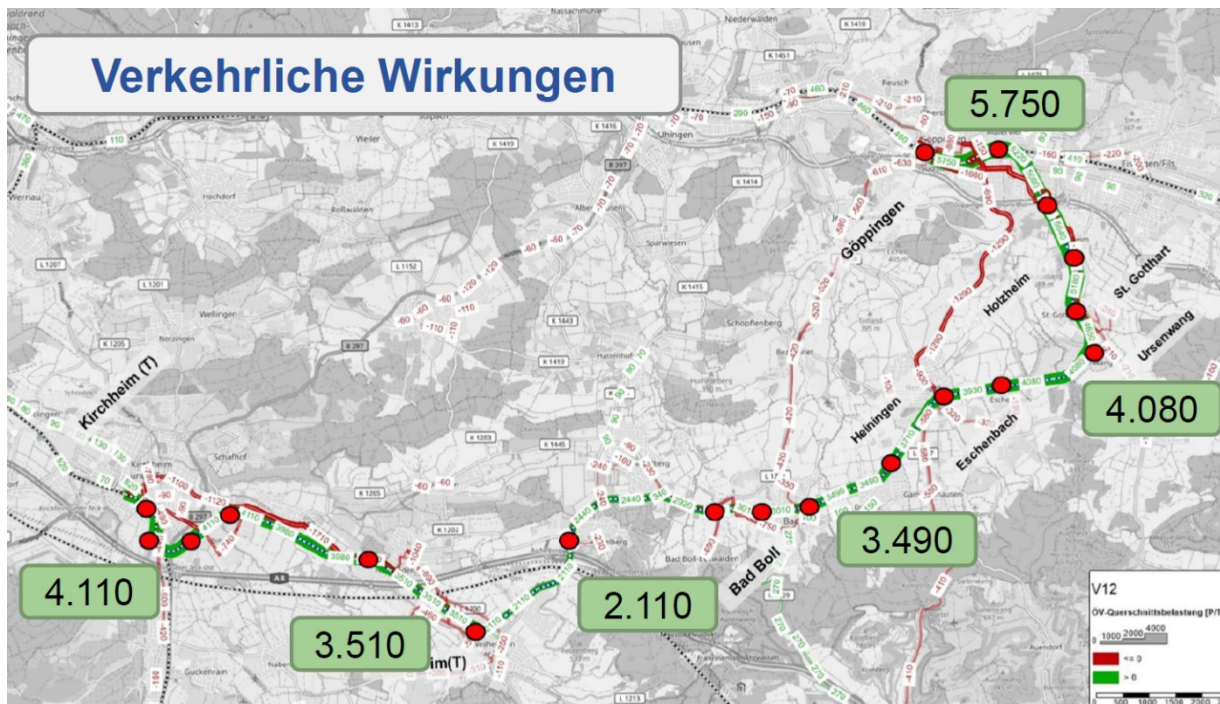


Abbildung 2: V 12.1 Kirchheim u.T. – Bad Boll – Göppingen (EBO)

Die Verkehrsnachfrage ist im Bereich der Endpunkte mit Querschnittsbelastungen zw. 4.100 (Bereich Kirchheim (T)) bzw. 5.700 (Bereich Göppingen) Fahrgästen/Werktag am Größten und nimmt zur Mitte hin ab. Im ersten Betrachtungsschritt wurde einer EBO-Lösung anstelle einer BOStrab-Lösung insbesondere aus folgenden Gründen der Vorzug gegeben: Eine BOStrab-Variante führt zu längeren Fahrzeiten wodurch für einen 30-Minuten-Takt ein weiterer Umlauf, also auch weitere Fahrzeug-, Personal-, und Betriebskosten entstehen würden. Gleichzeitig lassen sich durch eine EBO-Lösung aufgrund der schnelleren Fahrzeit sowohl in Kirchheim u.T. als auch in Göppingen attraktive Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten realisieren. Bei einer BOStrab-Lösung können nur an einem der beiden Knotenpunkte attraktive Anschlüsse geschaffen werden. Somit stellt die EBO-Lösung aus Kundensicht die attraktivere Lösung dar. Ebenso wäre Güterverkehr, den es aus Sicht des Fördergebers in Angesicht des potentiellen Gewerbegebiets Rosenloh zumindest bis Weilheim a.d. zu prüfen gilt, bei EBO-Lösungen deutlich einfacher umsetzbar. Zusätzliche Güterverkehrspotenziale werden auch in den Göppinger Stadtteilen Holzheim (Spedition mit ehemaligem Schienenanschluss) und Ursenwang (Gewerbegebiete) vermutet. Zudem wird auf ein mögliches Gewerbegebiet bei Aichelberg im Bereich der Anschlussstelle zur A8 hingewiesen.

Aufgrund der topographischen Begebenheiten und der Tatsache, dass es sich beim Abschnitt Weilheim a.d.T. – Bad Boll um einen Neubauabschnitt handelt — was höhengleichen Übergängen entgegensteht — bedarf es zahlreiche Über- und Unterquerungsbauwerke, so befindet sich beispielsweise, entgegen der Variante V1.1 auch die Haltestelle Weilheim a.d.T. in Troglage. Hervorzuheben sind zudem weitere Trogbauwerke in Weilheim a.d.T. und Aichelberg sowie die Tunnelabschnitte

in Weilheim a.d.T. (ca. 300 m Länge) und Bad Boll (je nach Variante ca. 750-800 m Länge), die es aufgrund nicht freigehaltener Trassen zur Unterquerung der Siedlungsbereiche bedarf.

Zudem muss in Bestandsbebauung eingegriffen werden, was vor allem Parkierungs- und Außenanlage betrifft. Aus topographischen Gründen, aber auch um den Eingriff in die Bebauung zu reduzieren, wurde die Verlegung der L1214 auf rund 500 m im Bereich Aichelberg angenommen. Bzgl. des Abschnitts Bad Boll – Göppingen wird auf die Ausführungen zu V3 verwiesen.

Wenngleich die Variante 12.1 als EBO Variante nicht überzeugen konnte, liegt das Ergebnis in einem Bereich, in der weitere Betrachtungen gerechtfertigt erschienen, weshalb die Untervariante V 12.2 entwickelt und untersucht wurde.

V 12.2 Kirchheim u.T. – Bad Boll – Göppingen (Mehrsystem mit Tunnel in Bad Boll)

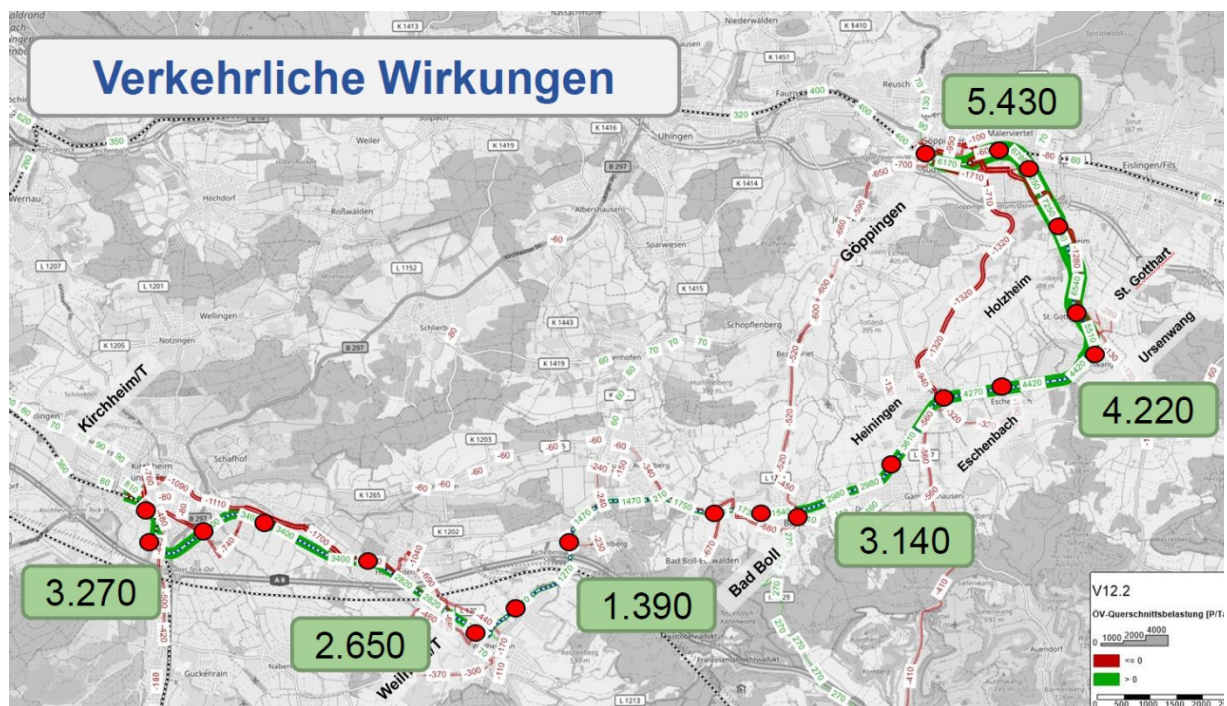


Abbildung 3: V 12.2 Kirchheim u.T. – Bad Boll – Göppingen (Mehrsystem mit Tunnel in Bad Boll)

Aufgrund der Offenhaltung eines potentiellen Güterverkehrs in Richtung Weilheim a.d. verbunden mit der Ausbildung der Verkehrsstationen Kirchheim u.T. und Göppingen nach dem EBO-Standard sollte in gewissen Abschnitten immer noch der EBO-Standard eingehalten werden, weshalb in der Variantenmodifikation Mehrsystemfahrzeuge im Fokus standen. Durch diesen Systemwechsel ergeben sich durch die flexibleren Trassierungsparameter Infrastruktureinsparungen. Um den oben genannten BOStrab-Nachteil der mangelnden gleichzeitigen Anschlussbildung in Kirchheim u.T. und Göppingen entgegenzuwirken, werden in nachfragestarken Abschnitten Verstärkerzüge eingesetzt. So kann der Grundtakt auf einen Bahnhof und der Verstärkertakt auf den anderen Bahnhof ausgerichtet werden. Die Vorprüfung ergab, dass sich eine oberirdische Führung durch Bad Boll auch bei dem einer BOStrab-Lösung als komplex herausstellt. Zu den Herausforderungen einer

oberirdischen Führung zählen

- Flächenverfügbarkeit und Rückkopplung zum Kfz-Verkehr
 - Eine vom Kfz-Verkehr vollständig unabhängige oberirdische Trassierung innerhalb des Siedlungsgebiets ist aufgrund der vorhandenen Randbebauung nicht augenscheinlich. In Konsequenz müssten die Schienenfahrzeuge mit dem Kfz-Verkehr mit dessen Geschwindigkeit mitschwimmen.
 - Zweigleisige Führung: Im betroffenen Bereich sollte nach Ansicht des Gutachters eine Zugkreuzungsmöglichkeit vorgesehen werden, was mit einem entsprechenden Flächenbedarf einhergeht. Eine eingleisige Führung hätte neben der mangelnden Zugkreuzungsfähigkeit weitere negative Auswirkung auf den Kfz-Verkehr: Da der Kfz-Verkehr immer nur in Fahrtrichtung der Bahn mitschwimmen kann, würde eine eingleisige Führung (Bahn verkehrt in beide Fahrtrichtungen) dazu führen, dass zur Vermeidung von Begegnungsverkehr Kfz/Bahn in diesen eingleisigen Abschnitten für den Kfz-Verkehr Einbahnlösungen eingerichtet werden müssten.
- Auswirkungen auf das Städtebild durch ggf. notwendige die Oberleitung

In Summe hält der Gutachter eine oberirdische Führung zwar nicht für gänzlich ausgeschlossen, hielt es aber für den ersten Untersuchungsschritt zur Vermeidung von verkehrlichen und städtebaulichen Einschränkungen für angemessener auch für die Mehrsystemvariante einen Tunnel im Siedlungsbereich Bad Boll vorzusehen. Durch diese Variantenanpassung konnte der NKL im Vergleich zu Variante 12.1 verbesserten werden. Die Variante liegt weiterhin in einem Bereich, in dem sie nicht von vorneherein aufgegeben werden sollte, aber auch eine Weiterverfolgung durch den Gutachter nicht vorbehaltlos empfohlen werden kann. Der Gutachter erkennt weiterhin Potentiale, um den NKL weiter zu verbessern. Bei diesen Optimierungspotentialen handelt es sich zum einen um Annahmen und Kostenzuscheidungsmöglichkeiten im Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung 2016+, und zum anderen um Baukosteneinsparungen durch die vertiefende Prüfung einer oberirdischen Führung durch Bad Boll. Diese Optimierungen sollten jedoch erst nach Rücksprache mit den entsprechenden Instanzen, insbesondere mit dem Fördergeber zu den Annahmen des Berechnungsverfahrens und der Gemeinde Bad Boll zu den Möglichkeiten und Auswirkungen einer oberirdischen Führung, angegangen werden, da ohne deren Zustimmung zu diesen Gedanken das Planungsergebnis kaum umsetzbar erscheint.

V 19 Göppingen – Schwäbisch Gmünd (BOStrab)

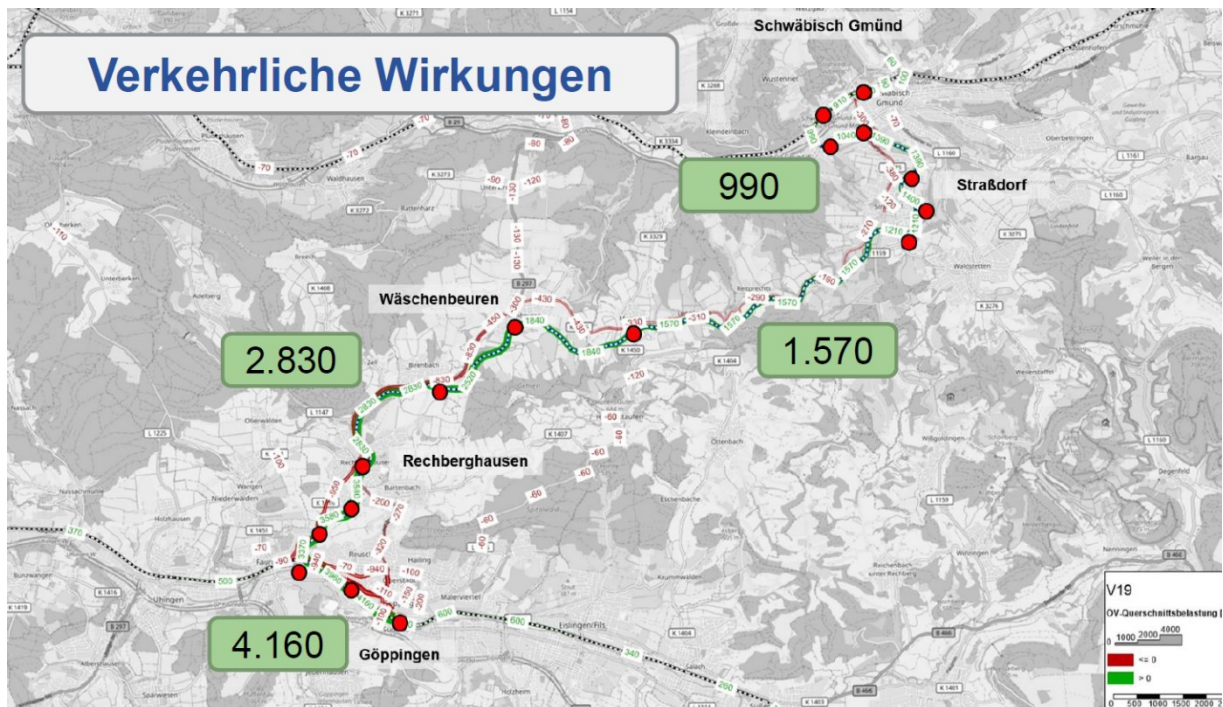


Abbildung 4: V 19 Göppingen – Schwäbisch Gmünd (BOStrab)

Die Strecke wurde größtenteils zugunsten des asphaltierten Wander- und Radwegs Stauferland zurückgebaut. Die Anschlussbereiche der ehemaligen Bahntrasse an die Verkehrsstationen Göppingen und Schwäbisch Gmünd wurden zum Teil zurückgebaut und anderen Nutzungen zugeführt, sodass in diesen Bereichen der Anschluss einer reaktivierten Hohenstaufenbahn an die Bestandsschieneninfrastruktur entsprechenden baulichen Aufwand erfordert. Obwohl an beiden Endpunkten größere Verkehrsstationen mit entsprechenden verkehrlichen Anschlussmöglichkeiten vorhanden sind, orientiert sich die durch die Bahnstrecke abdeckbare Verkehrsnachfrage stark in Richtung Göppingen (Größenordnung bis zu 4.100 Fahrgäste/Werktag im Zulauf auf Göppingen). Im Bereich Straßdorf – Schwäbisch Gmünd steht eine potentielle neue Schienenverbindung in Konkurrenz mit dem dortigen Busverkehr.

Der Busverkehr kann dabei besser auf die topographischen Anforderungen reagieren und die Innenstadt Schwäbisch Gmünds besser erschließen, weshalb die Bahn im Bereich Straßdorf – Schwäbisch Gmünd nur bedingt attraktiv ist und vergleichsweise wenige Fahrgäste gewinnen kann. Im ersten Betrachtungsschritt wurde ein BOStrab-System untersucht, da unter anderen im Gegensatz zu den Varianten im Korridor Kirchheim u.T. – Göppingen die Ausbildung als EBO-Bahn kaum Fahrzeitvorteile bietet und auch kein Umlauf eingespart werden kann. Durch die BOStrab-Lösung ist es zudem generell möglich, die zahlreich notwendigen Querungsbauwerke höhengleich auszuführen. Im Bereich Straßdorf wurde angenommen, dass die ehemalige Trassenführung zu Gunsten einer besseren Erschließungswirkung verlassen wird.

Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass selbst bei einer deutlichen Veränderung

der Eingangsgrößen (z. B. Erhöhung der verkehrlichen Wirkungen, reduzierte Ausweitung der Betriebsleistung, Einsparungen bei den Investitionen) kaum damit zu rechnen ist, dass V 19 noch eine andere durchgängige Variante im Korridor Göppingen – Schwäbisch Gmünd einen Nutzen-Kosten-Indikator von über 1 erreichen kann. Dieser Einschätzung schließt sich die Landkreisverwaltung an. Weiterführende Untersuchungen dieser oder ähnlicher Varianten erscheinen nicht folgerichtig.

V 1.1 Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T.; EBO (S-Bahn)

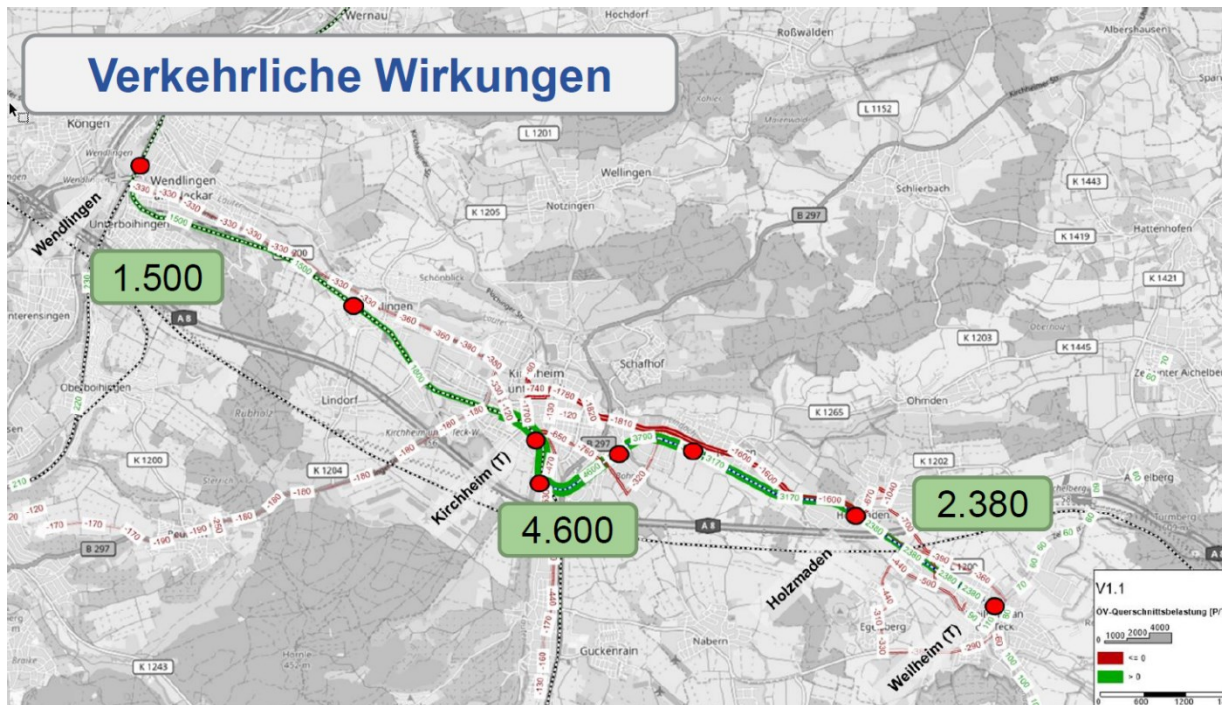


Abbildung 5: V 1.1 Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T.; EBO (S-Bahn)

Die Verkehrsnachfrage orientiert sich stark in Richtung Kirchheim u.T. bzw. weiter in Richtung Wendlingen und erreicht abschnittsweise eine Querschnittsbelastung von über 4.600 Fahrgästen/Werktag. Die Trasse ist von Kirchheim u.T. bis in den Bereich der Gemeinde Holzmaden noch gewidmet, zum Teil sind die Gleisanlagen noch vorhanden. Infolge dessen wird davon ausgegangen, dass die Reaktivierung in diesem Bereich wo topographisch sinnvoll mit höhengleichen Bahnübergängen möglich ist. Mangels Widmung wird in Weilheim a.d.T. jedoch zur Unterfahrung querender Straßenzüge ein Trogbauwerk notwendig. Die Station Weilheim (T) soll in oberirdischer Lage ausgeführt werden.

Der NKI liegt in einem Bereich, in dem der Gutachter weitere Betrachtungen empfehlen kann.

Der Gutachter erkennt derzeit noch ein Optimierungspotential im Hinblick auf die Betriebskosten: Zu bestimmten Betriebszeiten fahren in Kirchheim u.T. die S-Bahnen in 3-Fachtraktion ein (Langzug, ca. 205 m). Diese Fahrzeugkapazitäten übersteigen jedoch das erwartbare Fahrgastaufkommen zwischen Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.. Die Bedienung des Streckenabschnitts mit Überkapazitäten wirkt sich auf die Betriebskosten aus. Ebenso wäre die Bahnsteiginfrastruktur bis Weilheim

a.d. auf die Langzugbildung auszubilden, was sich gleichermaßen auf die Investitionskosten aber auch auf die städtebauliche Gestaltung auswirkt. Ergänzend führt die Verlängerung nach Weilheim a.d. zu einem weiteren Umlauf. In Summe wären hierfür – bei Verzicht auf Flügeln und Kuppeln – drei zusätzliche S-Bahnfahrzeuge erforderlich. Ein alternatives Flügeln und Kuppeln in Kirchheim u.T. zur Verringerung der Fahrzeugkapazität in Richtung Weilheim a.d. würde sich auf den Betriebsablauf auswirken und zu längeren Standzeiten in Kirchheim u.T. führen.

Unter Berücksichtigung des Untersuchungsauftrags zur Modernisierung der Kleinen Teckbahn zwischen Oberlenningen und Kirchheim u.T. vom Verband Region Stuttgart und da die Gefäßgrößen der Kleinen Teckbahn besser mit den benötigten Gefäßgrößen nach Weilheim a.d. harmonisieren, regt der Gutachter als weitere Untersuchungsvariante die Regionalbahnverlängerung Oberlenningen – Weilheim a.d. an.

Zu dieser Variante werden keine Empfehlungen/Einordnungen seitens der Verwaltung vorgenommen.

5. Zusammenhänge und weitere Schritte

Bei weiteren Entscheidungen sind zudem stets die Auswirkungen auf den sogenannten „Ohnefall“ zu betrachten: Durch eine Umsetzung einer der aussichtsreichen Stichverbindungen (V 1.1 Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T.; EBO (S-Bahn) und/oder V3 Bad Boll – Göppingen (EBO)) wird bereits ein wesentliches Nachfragepotential gehoben. Dieses gehobene Nachfragepotential kann dann gemäß dem Regelverfahren der Standardisierten Bewertung bei einer späteren Durchbindung im Sinne des Korridors Kirchheim u.T. – Göppingen nicht mehr „angerechnet“ werden, wodurch der Gutachter zur Einschätzung kommt, dass die Umsetzung einer dieser Stichverbindungen eine spätere Durchbindung kaum mehr wirtschaftlich darstellbar erscheinen lässt.

Aus ähnlich gelagerten Gründen sind die engen Zusammenhänge mit Planungen des Verbands Region Stuttgart zur Einrichtung einer Schnellbusverbindung zwischen den Städten Göppingen und Kirchheim u.T. zu berücksichtigen. Es wird ebenfalls auf die oben genannte Ohnefallthematik verwiesen, die analog auch für einen Schnellbusverkehr gilt: So kann das durch den Schnellbus bereits gehobene Verkehrspotential später nicht mehr von einer Schienenverbindung gehoben werden, wodurch die verkehrlichen Wirkungen einer Schienenverbindung beeinträchtigt werden und sich der erwartbare Nutzen-Kosten-Indikator in einer Standardisierten Bewertung verschlechtert. Dies hat zur Folge, dass Fördermöglichkeiten im Rahmen einer Standardisierten Bewertung für eine der durchgebundenen Varianten V 12.1 und V 12.2 zu „konservieren“ wären bevor eine der Stichstrecken oder ein Schnellbusbetrieb beschlossen wird. Da dies allerdings weitere Planungsschritte voraussetzt, wären schnelle Verkehrsverbesserungen z.B. mit einem Schnellbus voraussichtlich um mehrere Jahre aufzuschieben, was nicht im Interesse der Landkreise liegt.

Um mögliche Vorgehensweisen zur Vermeidung dieser Problematik zu diskutieren wurde bereits ein erstes Gespräch mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg geführt. Nachdem Klarheit über das Anliegen der Verwaltung geschaffen werden konnte und weitere ministeriumsinterne Gespräche geführt

wurden, konnte diesbezüglich ein erstes positives Signal gegeben werden. Da das Investitionsvolumen aller in Frage kommenden Schienenvarianten in einem Bereich liegt, in dem neben dem Fördergeber Land auch Fördermittel vom Bund akquiriert werden müssten, sind neben Gesprächen mit dem Land zusätzlich auch Gespräche mit dem Bund erforderlich. Ziel ist es, die Voraussetzungen für einen Schnellbusbetrieb zeitnah zu schaffen, ggf. unter zu definierenden Bedingungen, welche die Förderwürdigkeit einer Reaktivierung Göppingen - Kirchheim u.T. nicht verschlechtern oder gar ausschließen.

III. Handlungsalternative

1. Keine Weiterverfolgung der durchgebundenen Variante.
2. Vertiefende Untersuchung zur Förderfähigkeit der Stichstrecke Göppingen – Bad Boll (V 3).
3. Keine weiteren Schritte zur Reaktivierung von stillgelegten Nebenbahnen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Zunächst keine.

Im Rahmen von weiteren Gremienbefassungen wird darüber zu entscheiden sein, ob und in welchen Schritten der Landkreis Göppingen weitere Planungsleistungen zur Reaktivierung von Nebenbahnen auf den Weg bringen möchte. Kosten können hierzu zum aktuellen Stand nicht geschätzt werden. Diese sind maßgeblich vom weiteren Austausch mit möglichen Fördergebern wie Bund und Land abhängig.

Das Amt für Finanzen und Beteiligungen weist darauf hin, dass für die Reaktivierung von Nebenbahnen mittel- und langfristig keine Haushaltsmittel im Landkreishaushalt mit Finanzierungsplanung sowie dem Finanzkonzept 2030 einschließlich der Merkpostenliste eingestellt bzw. berücksichtigt sind. Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine reine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises. Eine Ausweitung von Freiwilligkeitsleistungen steht im Widerspruch zu den Grundaussagen des Finanzkonzepts 2030 und bedingt, dass weitere Mittel gebunden werden, die im Rahmen der strategischen Ausrichtung der Kreisfinanzen nicht mehr für Gegensteuerungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Die benötigten Haushaltsmittel sollten daher möglichst über das vorhandene Budget des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur gedeckt und finanziert werden. Im Zweifel ist eine Priorisierung der Ressourcen vorzunehmen.

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

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt 1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Klimasituation	☒	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	☒	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐

gez.
Edgar Wolff
Landrat