

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	06.12.2023	öffentlich	Beschlussfassung

Machbarkeitsstudie Reaktivierung Nebenbahnen - Verkürzte Variante im Korridor bis Wäschenbeuren

I. Beschlussantrag

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag der Fraktion der Freien Wähler, eine weitere vertiefende Untersuchung zur Hohenstaufenbahn für die Stichstrecke Göppingen – Rechberghausen/Wäschenbeuren zu beauftragen, mangels erkennbarer Aussicht auf Erfolg abzulehnen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Hintergründe und Beschlusslage

Nachdem am 06.03.23 in der Heinrich-Schickhardt-Schule in Bad Boll zahlreichen Vertretern aus Kommunen, Verwaltungen und Interessensgruppen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung stillgelegter Nebenbahnen präsentiert wurden, nahm der Ausschuss für Umwelt und Verkehr diese am 21.03.23 zur Kenntnis (vgl. BU 2023/037). Zudem beschloss der Ausschuss entsprechend Ziff. I.4 der Beratungsunterlage vom 21.03.23 von weiteren Untersuchungen zur Reaktivierung der Hohenstaufenbahn (Göppingen - Schwäbisch Gmünd) abzusehen.

Entsprechend des ebenfalls am 21.03.23 vom Ausschuss beschlossenen Vorrangs einer Durchbindung von Göppingen bis Kirchheim u.T. gegenüber der Reaktivierung von Einzelstrecken in diesem Korridor, wurde der Ausschuss am 27.06.23 über eine Vertiefung der Machbarkeitsstudie zu durchgebundenen Varianten der Voralbbahn in Kenntnis gesetzt (vgl. BU 2023/109).

Im Rahmen der Beratungen am 27.06.23 wurde von Seiten der Fraktion der Freien Wähler auf die Möglichkeit einer verkürzten Variante zur Reaktivierung der Hohenstaufenbahn von Göppingen bis Rechberghausen resp. Wäschenbeuren hingewiesen. Die Verwaltung lehnte eine vertiefende Untersuchung für diese Stichstrecke mit Verweis auf die überschlägigen Aussagen des Gutachters im Rahmen der Hauptuntersuchung ab. In der Sitzung des UVA vom 09.10.23 wurde unter dem TOP Ö7 „aktuelle Mobilitätsthemen“ auf Antrag der Fraktion der Freien Wähler nochmals darüber beraten. Dabei handelte es sich jedoch um keine formale

Beratungsunterlage mit der Möglichkeit der Beschlussfassung. Die Verwaltung hat zugesagt, den Antrag in der Sitzung am 06.12.23 nochmals aufzurufen und zur Beschlussfassung zu stellen.

2. *Vertiefung einer verkürzten Variante zur Hohenstaufenbahn*

Der Gutachter hat in seiner bisherigen Untersuchung, wie Sie im März dieses Jahres dem Ausschuss vorgestellt wurde auf der Hohenstaufenbahn ein insgesamt - im Vergleich zu anderen Strecken und ggü. den erforderlichen Investitionskosten - nur mäßiges Fahrgastpotential feststellen können. Während im Zulauf auf Göppingen bis zu 4.160 Personen-km je Strecken-km (entspricht potentiellen Fahrgästen im Abschnitt pro Tag) festgestellt werden konnten, nimmt dieser Wert in Richtung Schwäbisch Gmünd kontinuierlich ab (Minimum: 910 Personen-km je Strecken-km kurz vor Bahnhof Schwäbisch Gmünd). Aufgrund der - im Vergleich zum Fahrgastpotential - sehr hohen Investitionskosten für die Gesamtstrecke Göppingen - Schwäbisch Gmünd, dem sich so ergebenden Nutzen-Kosten-Verhältnis und vorhandener „Problemstellen“ (u.a. Durchfahrt B297 Göppingen-Faurndau und Rechberghausen) rät der Gutachter in seinem Fazit klar von einer Weiterverfolgung zur Reaktivierung der Hohenstaufenbahn ab.

Der Antrag der Fraktion der Freien Wähler fokussiert sich daher auf den deutlich nachfragestärkeren Abschnitt Göppingen - Rechberghausen/Wäschenbeuren. Es wird argumentiert, dass durch eine verkürzte Variante der Hohenstaufenbahn bis Rechberghausen oder Wäschenbeuren

- wesentliche Fahrgastpotentiale einer Variante bis Schwäbisch Gmünd erschlossen werden könnten, während zugleich ein
- signifikanter Anteil der Investitionskosten eingespart werden könnte. Zudem könnte eine
- betriebliche Durchbindung über den Bahnhof Göppingen hinaus in Richtung Bad Boll bzw. Kirchheim u.T. angedacht werden, die weitere Fahrgastpotentiale erschließt.

In Abstimmung mit dem Gutachter-Büro gibt es für die Verwaltung hierzu allerdings folgende Sachlage zu bedenken:

- Technische Hindernisse mit aufwendiger baulicher Lösung (Unterquerung der B297 in Göppingen-Faurndau und Rechberghausen) bleiben auch auf einer verkürzten Variante vollumfänglich bestehen.
- Die betriebliche Verknüpfung einer verkürzten Hohenstaufenbahn mit der Voralbbahn sorgt im Bahnhofsbereich Göppingen entweder für massive Eingriffe in die Betriebsabläufe der Filstalbahn (RE5, MEX16, Güterverkehr, Fernverkehr) mit Konsequenzen für die Fahrplanstabilität, oder ist mit enormen Kosten technisch aufwendig zu lösen (Unter-/Überquerung der Gleisanlagen). Diese wiederum würden die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ausschließen.

Der Gutachter kann daher eine vertiefende Untersuchung einer verkürzten Variante der Hohenstaufenbahn nur sehr bedingt empfehlen. Zu sehen ist außerdem, dass die Kosten für die Neuanlage eines begleitenden Radweges (Ersatz der stark frequentierten Bahntrasse als Route von überregionaler Bedeutung) nicht in den

bisherigen Kalkulationen enthalten war. Dies würde maßgeblich Zusatzkosten für den Landkreis bedeuten.

Die Verwaltung kann eine solche vertiefende Untersuchung aus fachlicher Perspektive nicht empfehlen und bewertet diese als nachrangig zu den beauftragten Nachuntersuchungen zur durchgebundenen Variante der Voralbbahn.

- Entsprechend wird in der Beschlussfassung seitens der Verwaltung empfohlen, dem Antrag auf eine vertiefende Untersuchung der Hohenstaufenbahn nicht zu entsprechen.

III. Handlungsalternative

Die bisherigen Aufträge an das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart VWI GmbH werden um einen Nachtrag zur Untersuchung der unter II.2 skizzierten Variante ergänzt.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Für die Untersuchung einer verkürzten Variante der Hohenstaufenbahn im Rahmen eines Nachtrags zum bisherigen Untersuchungsumfang werden zusätzliche Kosten i.H.v. rd. 15 Tsd. Euro (brutto) veranschlagt.

Diese könnten, wie bisherige Gutachterkosten zur Machbarkeitsstudie auch, im Rahmen des bestehenden Förderbescheids des Landes Baden-Württemberg finanziert werden und wären somit zu bis zu 75% vom Fördergeber zu übernehmen.

Anders als bei der bisherigen (Haupt-)Untersuchung greift für diese Variante keine Kostenteilung der Ko-Finanzierung (25%) mit den bisherigen Finanzierungspartnern der Machbarkeitsstudie (Verband Region Stuttgart, Landkreis Esslingen, Ostalbkreis), da dieser Nachtrag ausschließlich im Interesse und auf dem Gebiet des Landkreises Göppingen läge. Die entstehenden Kosten wären im Rahmen des am 02.12.20 vom Ausschuss beschlossenen Budgets für die Ko-Finanzierung der Gesamtuntersuchung noch verfügbar. Dennoch würde es sich auch in diesem Fall um eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises handeln. Im Haushalt 2024 sind allerdings keine Kofinanzierungsmittel des Landkreises mehr berücksichtigt. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg drängt auf zeitnahe Abrechnung.

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	<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"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<input type="checkbox"/>				
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>				
	<input type="checkbox"/>				
	<input type="checkbox"/>				
	<input type="checkbox"/>				

gez.
Edgar Wolff
Landrat