

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	06.02.2024	öffentlich	Kenntnisnahme

Verlängerung der S-Bahn - Untersuchung des Verbands Region Stuttgart

I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Der Verband Region Stuttgart (VRS) ist Aufgabenträger für den regionalbedeutsamen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und somit der S-Bahn Stuttgart. Das S-Bahn-Netz wurde in den zurückliegenden Jahren sukzessive erweitert. Als einziger Landkreis der Region Stuttgart ist der Landkreis Göppingen bisher darin nicht eingebunden. In einer durch den Verband beauftragten Studie sollte geprüft werden, wo und zu welchen Bedingungen eine Ausweitung des Netzes künftig möglich sein wird.

Befassung der Regionalversammlung

In der Sitzung der Regionalversammlung vom 20.12.2023 wurden die wesentlichen Ergebnisse einer *Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der S-Bahn-Linienäste* (u.a. der S 1 ins Filstal und auf die Voralb) vorgestellt. Darauf aufbauend wurde die Verbandsverwaltung entsprechend dem Beschlussantrag beauftragt, „*die vertraglichen Regelungen für die HOAI Lph 1+2 für die S1-Verlängerung nach Geislingen a.d.S. vorzubereiten und zur Beschlussfassung vorzulegen*“. Laut Presseinformation auf der Webseite des VRS vom 21.12.23 wurden die positiven Signale für eine S-Bahn in den Landkreis Göppingen fraktionsübergreifend begrüßt (<https://www.region-stuttgart.org/de/informationen-downloads/news/detail/s-bahn-netz-erweiterung-beschlossen/>; abgerufen am 12.01.24).

Hintergründe und Zusammenhänge

Insgesamt befassen sich aktuell drei verschiedene Untersuchungen bzw. Machbarkeitsstudien mit der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Voralbbereich. Die Studien haben trotz räumlicher und inhaltlicher Überschneidung in Teilen deutlich abweichende Zielstellungen. Es handelt sich dabei um:

- die in dieser Beratungsunterlage behandelte Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der S-Bahn-Linienäste (beauftragt vom VRS)
- die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der stillgelegten Nebenbahnen Göppingen Bad Boll, Kirchheim - Weilheim und Göppingen - Schwäbisch Gmünd (Federführung durch den Landkreis Göppingen)
- eine Untersuchung zum Ausbau der „kleinen Teckbahn“ zwischen Kirchheim und Oberlenningen (beauftragt durch den VRS)

Die Untersuchungen werden vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart (VWI) bearbeitet. Die Ergebnisse und darauf aufbauende Folgeentscheidungen sind aus Sicht der Verwaltung stets im Zusammenhang zu betrachten.

Ergebnisse der S-Bahn-Studie

Maßgeblich für die Zielstellung der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der S-Bahn-Linienäste durch den Verband Region Stuttgart waren:

- Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes mit Anbindung aller Mittelzentren in der Region (bisher keine Anbindung Göppingen und Geislingen a.d.S.)
- Vier Fahrten pro Stunde und Richtung in Kombination mit dem MEX
- Kriterien: schnell und mit überschaubarem Aufwand umsetzbar, hohe Betriebsstabilität im Mischbetrieb (Regional- und Güterverkehr Filstalbahn)
- Aufwärtskompatibilität: Einzelmaßnahmen sollen untereinander kompatibel, nach Inbetriebnahme S21 sowie der Qualitätsoffensive Schienenknoten Stuttgart umsetz- und fahrbar sein und generell weitere Verbesserungen berücksichtigen.

Es wurden zwei unterschiedliche Maßnahmen untersucht, die den Landkreis Göppingen und seine Kommunen unmittelbar betreffen:

- Verlängerung der S 1 durchs Filstal bis Geislingen a.d.S.
- Verlängerung der S 1 durch das Filstal bis Geislingen a.d.S. mit einem Seitenast von Göppingen nach Bad Boll

Bei beiden Maßnahmen ist jeweils ein Betrieb bis Stuttgart-Schwabstraße hinterlegt, wodurch Umstiege im Hbf entfallen würden. In beiden Varianten ist ein durch die Fahrpläne des Regionalexpress RE5 bedingter „Systemhalt“ in Göppingen zu berücksichtigen, welcher jeweils unterschiedlich genutzt wird. Während der planmäßigen Standzeit (mehrere Minuten) überholt der schnellere RE 5 die langsamere S-Bahn. Entsprechende Hinweise sind unter den Ausführungen zur jeweiligen Variante zu finden.

S-Bahn bis Geislingen a.d.S.

Es würden zwölf neue S-Bahn-Halte im Filstal entstehen: (Reichenbach), Ebersbach, Uhingen, Göppingen-Faurndau, Göppingen, Eislingen, Salach Süßen, Gingen, Kuchen, Geislingen-West, Geislingen. Für diese Stationen bestünden somit:

- Dadurch würden in Ergänzung mit den MEX-Verkehren stündlich vier

umsteigefreie Fahrtangebote nach Stuttgart Hbf geschaffen. Der MEX 16 bedient weiterhin die bekannten Halte im Neckar- und Filstal, beide S-Bahn-Verbindungen dagegen alle Halte zwischen Geislingen und Stuttgart Hbf

- in Göppingen und Geislingen hält weiterhin der zusätzlich stündlich verkehrende RE 5 zwischen Stuttgart und Ulm Hbf
- neue Direktverbindungen mit den S-Bahn-Stationen im Neckartal (Altbach, Esslingen-Zell, Oberesslingen, Obertürkheim, Untertürkheim, Neckarpark und Mittnachtstraße) und der Stuttgarter Innenstadt (Stadtmitte, Feuersee und Schwabstraße)

Die maßgeblichen Umbauarbeiten, welche für die Realisierung notwendig sind, erfolgen in Plochingen (Herstellung der Gleisverbindung ins Filstal), Göppingen und Geislingen a.d.S. Die Berechnungen setzen Arbeiten, die davon unabhängig bereits innerhalb anderer Maßnahmen oder durch Dritte durchgeführt werden als gegeben voraus (S 21, Digitaler Knoten Stuttgart, Streckenmaßnahmen durch Deutsche Bahn u.ä.).

Für die notwendige Infrastruktur zur Herstellung der neuen Verbindung berechnet das VWI Kosten i.H.v. 101,8 Mio. €. Dabei sind bereits 25% Planungskosten und ein Puffer von 30% zum Kostenstand 2023 inkludiert.

Im Betrieb soll die im Bahnhof Göppingen vorgesehene Standzeit genutzt werden, um den ankommenden S-Bahn-Langzug (3-teiliges Fahrzeug) zu „schwächen“, um anschließend mit einem Kurzzug (1-teiliges Fahrzeug) weiter nach Geislingen zu fahren. Grund hierfür ist die geringere benötigte Kapazität auf der Strecke Göppingen - Geislingen. So können Kosten im laufenden Betrieb gespart werden.

Gemeinsam mit dem hinterlegten Betriebsmodell kommt das Gutachten auf ein Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahme von 2,02. Der gesellschaftliche Nutzen übersteigt die entstehenden Kosten also deutlich.

S-Bahn bis Geislingen a.d.S. mit Seitenast nach Bad Boll

Wie bei der oben beschriebenen Variante (S-Bahn bis Geislingen a.d.S.) entstehen in diesem Fall zusätzliche sowie neue Verbindungen für Bahnhöfe im Filstal bis Geislingen. Außerdem würden im Zuge einer Reaktivierung der Voralbbahn alle Halte des Seitenastes von Göppingen nach Bad Boll bedient:

- neu stündlich zwei umsteigefreie Verbindungen in das Filstal bis Göppingen und nach Koppelvorgang mit dem Kurzzug aus Geislingen im Bf Göppingen („stärken“) nach Stuttgart Hbf (und Innenstadt auf der S-Bahn-Stammstrecke bis Schwabstraße), somit auch zu allen Halten im Neckartal (siehe oben)

Die S-Bahn würde zwischen Göppingen und Bad Boll auf der reaktivierten Voralbbahn verkehren. Hierfür wurden in der Machbarkeitsstudie (ähnlich wie in der Reaktivierungsstudie des Landkreises, die aktuell abgeschlossen wird) vergleichsweise hohe Investitionen in die stillgelegte Schienenstrecke ermittelt. Über die gesamte Strecke von Göppingen bis Bad Boll wären Maßnahmen am Gleisunterbau, an Ingenieurbauwerken (Brücken/Durchlässe), an teilweise rückgebauten Bahnübergängen sowie der Signaltechnik erforderlich. Zudem müssten neue Haltestationen im S-Bahn-Standard gebaut und die Strecke elektrifiziert werden. Diese Maßnahmen werden mit Kosten i.H.v. zusätzlich 272 Mio. € veranschlagt,

womit diese „Doppelvariante“ der S-Bahn nach Geislingen und Bad Boll zusammen mit Kosten i.H.v. insgesamt 374 Mio. € veranschlagt wird.

Im Betrieb soll die im Bahnhof Göppingen vorgesehene Standzeit genutzt werden, um den aus Stuttgart ankommenden S-Bahn-Langzug (3-teiliges Fahrzeug) zu „flügeln und koppeln“, sprich in zwei Fahrzeuge aufzutrennen. Ein S-Bahn-Kurzzug (1-teiliges Fahrzeug) fährt anschließend nach Bad Boll weiter, während ein S-Bahn-Vollzug (2-teiliges Fahrzeug) oder ggf. ebenfalls ein S-Bahn-Kurzzug nach Geislingen weiterfährt.

Gemeinsam mit dem hinterlegten Betriebsmodell für beide Teiläste kommt das Gutachten auf ein Kosten-Nutzen-Verhältnis der Gesamtmaßnahme von 1,19. Der gesellschaftliche Nutzen übersteigt demzufolge die entstehenden Kosten.

Fazit, Zusammenhänge und nächste Schritte

Die Betrachtung der Nutzen-Kosten-Indikatoren der beiden beschriebenen Varianten zeigt deutlich, dass der nachfragestärkere S-Bahn-Ast nach Geislingen einen möglichen Ast nach Bad Boll „tragen“ könnte. Eine alleinige Betrachtung eines S-Bahn-Astes nach Bad Boll könnte einen Kosten-Nutzen-Faktor von 1,0 mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht erreichen.

Ein S-Bahn-Seitenast nach Bad Boll ist, wie in der zweiten Variante beschrieben, grundsätzlich denkbar und wirtschaftlich darstellbar. Allerdings hat sich die Regionalversammlung im ersten Schritt dazu entschieden, vorrangig zunächst nur die Variante nach Geislingen mit hoher Priorität mit Planungsleistungen zügig voranzutreiben.

Für die mögliche weitere Betrachtung des Seitenastes nach Bad Boll auf der stillgelegten Voralbbahn empfiehlt es sich aus Sicht der Verwaltung, die Ergebnisse zunächst im Zusammenhang mit den weiteren oben genannten Untersuchungen zu betrachten. Zu diesem Ergebnis kamen sowohl der Gutachter in seiner Empfehlung als auch der Verband Region Stuttgart in der fachlichen Bewertung. Nur ein verkehrlich sinnvolles und wirtschaftlich tragfähiges Gesamtkonzept für den Voralbraum kann mittel- und langfristig zum erhofften Ziel einer maßgeblichen Verkehrsverbesserung auf der Schiene führen.

III. Handlungsalternative

Keine, da die Zuständigkeit in diesem Fall ausschließlich beim Verband Region Stuttgart liegt.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Die von der Regionalversammlung beschlossene Vergabe der Planungsphasen I und II (Vorplanung nach HOAI) u.a. für die S-Bahn nach Geislingen a.d.S. hat für den Landkreis Göppingen zunächst keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Sollte sich die Regionalversammlung nach erfolgreicher Planungsphase einem Baubeschluss annähern, wird über eine finanzielle Beteiligung des Landkreises zu diskutieren sein. Denkbar wären hier:

- a) Änderungen an den bisher reduzierten Verteilungsschlüsseln zur Verkehrsumlage für den Landkreis Göppingen (derzeit 60%), oder auch
- b) eine direkte finanzielle Beteiligung der betroffenen Kommunen an der Strecke und des Landkreises.

Der Umfang der finanziellen Folgewirkungen kann zum jetzigen Zeitpunkt ohne konkrete Verhandlungen nicht beziffert werden. In jedem Fall würde es sich um eine weitere Freiwilligkeitsleistung des Landkreises handeln, die perspektivisch noch nicht im Finanzkonzept berücksichtigt ist und für die aktuell keine Spielräume bestehen.

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

gez.
Edgar Wolff
Landrat