

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	19.03.2024	öffentlich	Beschlussfassung

## **Machbarkeitsstudie Reaktivierung Nebenbahnen - Ergebnisse Durchbindung, Abschlussbericht und Zusammenhänge mit weiteren Planungen**

### **I. Beschlussantrag**

1. Kenntnisnahme vom Abschlussbericht zur Machbarkeitsstudie und den Ergebnissen zur Sensitivitätsbetrachtung für die Durchbindung Göppingen - Kirchheim u.T.
2. Die Verwaltung wird beauftragt in weiterführenden Gesprächen mit den jeweiligen Partnern unterschiedliche Optionen zur Wiedereinführung von Schienenverbindungen (Stichstrecken, Durchbindung) im Voralbraum zu erörtern. Dabei sind neben unterschiedlichen Betriebstypen auch Zusammenhänge mit einem sinnvoll einzugliedernden Expressbus-Angebot sowie weiteren Untersuchungen des Verbands Region Stuttgart zu berücksichtigen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt in Gesprächen den Vorrang einer raschen Verkehrsverbesserung in Form eines Expressbusses gegenüber langfristigen Reaktivierungsoptionen zu vertreten.
4. Der Haushaltsantrag 2023 lfd. Nr. 31 (SPD) gilt mit den Ausführungen unter II.4 als beantwortet. Die Landkreisverwaltung führt weiterhin Gespräche mit den betroffenen Partnern und informiert den Ausschuss beim Vorliegen neuer Erkenntnisse.
5. Die Verwaltung legt dem Kreistag nach Abschluss der Gespräche und Vorliegen aller noch ausstehenden Untersuchungen einen Beschlussvorschlag zur Gesamthematik der Reaktivierung von Schienenverbindungen im Voralbgebiet vor.

### **II. Sach- und Rechtslage, Begründung**

#### **1. Beschlusslage**

Nachdem der Ausschuss für Umwelt und Verkehr Ende 2021 die Aufstellung einer

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken beschlossen hatte, konnten am 06.03.23 Vertretern aus Kommunen, Verwaltungen und Interessensgruppen, sowie am 21.03.23 dem Ausschuss selbst (vgl. UVA 2023/037 vom 21.03.23) erste Ergebnisse für folgende Strecken in insgesamt fünf Varianten präsentiert werden:

- Göppingen - Schwäbisch Gmünd (Hohenstaufenbahn)
- Göppingen - Bad Boll (Voralbbahn)
- Kirchheim u.T. - Weilheim a.d.T.
- Durchbindung Göppingen - Kirchheim u.T. in zwei Varianten

Aus den Reihen des Ausschusses wurde am 21.03.23 einer Durchbindung von Göppingen bis Kirchheim u.T. gegenüber der Reaktivierung von Einzelstrecken in diesem Korridor mehrheitlich der Vorrang eingeräumt. Nach vertiefenden Gesprächen mit den Projektpartnern und dem Gutachter wurde der Ausschuss am 27.06.23 über die Beauftragung einer vertiefenden Untersuchung zur Machbarkeitsstudie in der durchgebundenen Variante der Voralbbahn Göppingen - Kirchheim u.T. in Kenntnis gesetzt (vgl. BU 2023/109). Die Expertise des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart VWI GmbH (kurz VWI) und der DB Engineering & Consulting GmbH (kurz DB E&C) wurde im Februar 2024 abgeschlossen (siehe Abschnitt II.3).

Des Weiteren befasste sich der Ausschuss zunächst mündlich am 27.06.23 und 09.10.23 (TOP „aktuelle Mobilitätsthemen“), sowie abschließend am 06.12.23 auf Basis einer Beratungsunterlage (vgl. UVA 2023/251 vom 06.12.23) mit der möglichen Fortsetzung der Untersuchungen zu einer Variante der Hohenstaufenbahn zwischen Göppingen und Rechberghausen resp. Wäschenbeuren. Ein dahingehender Beschlussantrag der Fraktion der Freien Wähler wurde in der Sitzung mehrheitlich abgelehnt.

### 1. Bisherige Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden durch das VWI und DB E&C bisher für die unter II.1 genannten Strecken in fünf Varianten Ergebnisse erarbeitet. Diese werden nachfolgend in Tabelle 1 nochmals zusammengefasst dargestellt (vgl. UVA 2023/037 vom 21.03.23).

Tabelle 1: Ergebnisübersicht der Machbarkeitsstudie (Stand Frühjahr 2023)

	Kirchheim - Weilheim (V1.1)	Göppingen - Bad Boll (V3)	Göppingen - Kirchheim (V12.1)	Göppingen - Kirchheim (V12.2)	Göppingen - Schwäbisch Gmünd (V19)
<b>Betriebsart</b>	S-Bahn	Eisenbahn	Eisenbahn	Stadt- / Straßenbahn	Stadt- / Straßenbahn
<b>Summe der Nutzen</b> [T€/Jahr]	3.897	6.033	8.132	8.151	537
<b>Kapitaldienst Infrastruktur</b> [T€/Jahr]	2.651	4.674	12.234	9.793	6.238

Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,47	1,29	0,66	0,84	0,09
Empfehlung Gutachter	weiter verfolgen	weiter verfolgen	Nicht verfolgen	Nicht verwerfen	Nicht verfolgen

Entsprechend der Empfehlung der Gutachter und wie bereits unter II.1 erläutert wurde nach Vorstellung der Ergebnisse für die Strecke Göppingen - Kirchheim u.T. („Durchbindung“ V12.2) entschieden, vertiefende Sensitivitätsbetrachtungen mit dem VWI als Gutachter durchzuführen.

## 2. Sensitivitätsbetrachtungen zu den bisherigen Ergebnissen der Durchbindung Göppingen - Kirchheim u.T.

Nachdem die unter II.2 aufgeführten Ergebnisse zu fünf Untersuchungsvarianten vorlagen, wurden beim VWI die nachfolgend aufgelisteten Nachuntersuchungsgegenstände beauftragt.

- a. Prüfung oberirdischer Varianten in Bad Boll
- b. Investitionsanteile Güterverkehrsanbindung Rosenloh
- c. Berücksichtigung von Megatrends der ÖPNV-Nachfrage
- d. Berücksichtigung einer gesteigerten Strukturdatenentwicklung
- e. Auswirkungen (von a.-d.) auf die Bewertung

Ergänzend wurde die bei der favorisierten Durchbindungsvariante (V12.2) die Führung innerhalb von Weilheim a.d.T. nochmals in Gesprächen mit der Stadt plausibilisiert. Anhand dieser Betrachtungen sollte geprüft werden, inwiefern die Ergebnisse für die Durchbindung Göppingen - Kirchheim u.T. (V12.2) über das bestehende Ergebnis (siehe II.2) hinaus noch beeinflusst werden können.

### zu a.) Prüfung oberirdischer Varianten in Bad Boll

Ziel der Prüfung war es herauszufinden, inwiefern durch den Verzicht auf ein aufwändiges Tunnelbauwerk in Bad Boll die Investitionskosten für den Neubauabschnitt Bad Boll - Weilheim a.d.T. relevant gesenkt werden können. Mit niedrigeren Investitionskosten sollte in der Bewertung nach dem Schema der Standardisierten Bewertung von Schienenwegeinvestitionen (kurz *Standardisierte Bewertung*) ein besserer Kosten-Nutzen-Indikator (kurz *NKI*) erzielt werden. Zur Erörterung möglicher oberirdischer Varianten wurde unter Beteiligung der Gemeinde Bad Boll (Verwaltung und Gemeinderatsvertreter) ein Ortstermin durchgeführt. Dabei wurden, nach einer einführenden Präsentation durch die Gutachter, bei einer Begehung verschiedener Ortslagen eine oberirdische Trassenführung diskutiert. Basierend auf den Gesprächsergebnissen wurden vom Gutachter anschließend zwei theoretisch denkbare, wenn auch mit Eingriffen und Risiken verbundene Trassenführungen durch den Ort entwickelt. Für die aufgrund der kürzeren Fahrzeit besser geeignete Variante wurde anschließend eine Kostenersparnis bei der Infrastruktur im Vergleich zur Ausgangsvariante V12.2 berechnet.

- Trotz notwendiger Zusatzinvestitionen an anderen Stellen der Strecke konnten so insgesamt Kosteneinsparungen von rd. 58 Mio. € errechnet werden.

#### zu b.) Investitionsanteile Güterverkehrsanbindung Rosenloh

Bei dieser Sensitivitätsbetrachtung sollte ermittelt werden, wie sich die Herstellung eines Gütergleisanschlusses des geplanten Gewerbegebiets Weilheim-Rosenloh im nördlichen Randbereich von Weilheim a.d.T. auswirkt, wenn diese unabhängig von der Reaktivierung der Schienenstrecke für Personenverkehr hergestellt wird. Vermutet wurde, dass dadurch, wie auch beim Verzicht auf ein Tunnelbauwerk in Bad Boll, in der Standardisierten Bewertung der Nebenbahn geringere Investitionen anfielen, als bisher angesetzt. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass es sich dabei zunächst um eine theoretische Überlegung handelt, da bisher noch keine kommunalen oder privatwirtschaftlichen Bestrebungen zur Herstellung eines solchen Gütergleis-anchlusses bekannt sind.

- Als Kosteneinsparung konnte für diesen Fall eine Summe von rd. 41 Mio. € ermittelt werden.

#### zu c.) Berücksichtigung von Megatrends der ÖPNV-Nachfrage

In den zurückliegenden Jahren unterlag die Nachfrage nach Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) teils massiven Umwälzungen, über deren langfristige Auswirkungen bisher noch recht wenig bekannt ist. Themen wie die verstärkte Tendenz zur Nutzung von Homeoffice-Möglichkeiten bei Bürotätigkeiten sowie eine generelle Steigerung der Nutzung des ÖPNV durch massiv gesenkte Ticketangebote (Deutschland-Ticket) finden sich daher auch noch nicht in den Nachfrageberechnungen der Standardisierten Bewertung wieder. Auch für die unter II.2 dargestellten Ergebnisse für die unterschiedlichen Varianten sind diese „Megatrends“ daher noch nicht berücksichtigt. Für die Auswirkungen einer vermehrten Homeoffice-Nutzung wurde vom Gutachter im Verkehrsmodell eine verringerte Nachfrage von Pendlern zwischen Ihrem Wohn- und Büroarbeitsplatz unterstellt. Für das Deutschlandticket wurde eine generell höhere Nachfrage aufgrund gesunkener „Widerstände“ bei der ÖPNV-Nutzung (Kosten, Tarifklarheit) unterstellt. Zudem macht sich laut Gutachter beim Deutschland-Ticket bemerkbar, dass auch längere Strecken zu einem vergleichsweise günstigen Preis gependelt werden können.

- In der Summe heben sich die beiden untersuchten Nachfragetrends gegenseitig nahezu vollständig auf. Bei einer solitären Betrachtung der Auswirkungen eines (dauerhaften) Deutschland-Tickets kommt der Gutachter rechnerisch auf eine deutlich verbesserte Wirkung der Variante von +8,5%.

#### zu d.) Berücksichtigung einer gesteigerten Strukturdatenentwicklung

Im Rahmen der Nachfrageermittlung im Verkehrsmodell durch den Gutachter spielen die zu Grunde gelegten Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Schulen,

Versorgung etc.) eine zentrale Rolle. Sie bestimmen maßgeblich die Quellen und Ziele des Verkehrs. Aus zahlreichen Fällen ist bekannt, dass der Aufbau neuer / zusätzlicher Infrastruktur (hier Schienenverbindung) die Strukturdatenentwicklung über das ansonsten vorhersehbare Maß (Prognose 2030) hinaus positiv beeinflusst. An Schienenstrecken entwickeln sich Arbeits- und Wohnplätze mit einer höheren Dynamik und Geschwindigkeit. Seitens der regionalen und kommunalen Planung werden verstärkte Entwicklungen an einer Schienenverbindung bevorzugt. Der Gutachter wurde daher damit beauftragt, die Auswirkung einer Strukturdatenentwicklung oberhalb des vorhersehbaren Niveaus in verschiedenen Szenarien zu berechnen. Dabei konnten folgende Ergebnisse erzielt werden:

- +5% Steigerung Strukturdaten → +3,2% Wirkung der Maßnahme
- +10% Steigerung Strukturdaten → +6,4% Wirkung der Maßnahme
- +20% Steigerung Strukturdaten → +13,0% Wirkung der Maßnahme

Bei einer Steigerung der Strukturdaten von 20% steigt aufgrund der zu befördernden Personenmengen allerdings auch der Bedarf an der erforderlichen Fahrzeuggröße (Sprungkosten), sodass in der Standardisierten Bewertung wiederum ein nachteiliger Effekt entsteht. Generell muss, damit der Zuwendungsgeber später die Unterstellung in der Berechnung akzeptiert, die Strukturdatenerhöhung im direkten Zusammenhang mit der Schienenwegemaßnahme stehen. Dies ist z.B. über einen entsprechenden Beschluss des Gemeinderats zu neuen Wohn-/Gewerbegebieten denkbar, sofern diese regionalplanerisch möglich sind.

zu e.) Auswirkungen auf die Bewertung

Der nachfolgenden Tabelle kann die Auswirkung der beschriebenen Sensitivitätsbetrachtungen a. bis d. auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der durchgeführten Stadtbahn-Variante Göppingen - Kirchheim u.T. (V12.2) entnommen werden.

Tabelle 2: Wirkung der Sensitivitätsbetrachtungen auf die Durchbindung Göppingen - Kirchheim u.T.

Teilindikatoren [T€/Jahr]	Basisvariante (V12.2 mit Tunnel)	Megatrends		Erhöhung Strukturdaten			GV- Rosenloh im Ohnefall	Bad Boll ober- irdisch
		D-Ticket und Home- office	Nur D- Ticket	+5%	+10%	+20%		
<b>Summe der Nutzen</b>	8.269	8.164	8.936	8.519	8.771	8.615	8.423	7.700
<b>Kapitaldienst Infrastruktur</b>	9.793	9.793	9.793	9.793	9.793	9.793	8.948	8.658
<b>Nutzen- Kosten- Verhältnis</b>	<b>0,84</b>	<b>0,83</b>	<b>0,91</b>	<b>0,87</b>	<b>0,90</b>	<b>0,88</b>	<b>0,94</b>	<b>0,89</b>
<b>Differenz</b>	/	-0,01	+0,07	+0,03	+0,06	+0,04	+0,1	+0,05

Aus Tabelle 2 wird deutlich, dass keine der durchgeführten Sensitivitäts-betrachtungen alleine das bisher bekannte Kosten-Nutzen-Verhältnis einer durchgebundenen Variante von 0,84 über den erforderlichen Quotienten von 1,0 bringen kann. In der nachfolgenden Tabelle sind denkbare Kombinationen der einzelnen Sensitivitätsbetrachtungen sowie deren Auswirkung auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Durchbindung (V12.2) zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 3: Kombinierte Wirkung der Sensitivitätsbetrachtungen auf die Durchbindung Göppingen - Kirchheim u.T.

Teilindikatoren [T€/Jahr]	GV-Rosenloh im Ohnefall		Bad Boll oberirdisch		GV-Rosenloh im Ohnefall UND Bad Boll oberirdisch		
	D-Ticket	Struktur- daten +10%	D-Ticket	Struktur- daten +10%	D-Ticket	Struktur- daten +10%	/
<b>Summe der Nutzen</b>	9.089	8.924	8.366	8.201	8.520	8.355	7.854
<b>Kapitaldienst Infrastruktur</b>	8.948	8.948	8.658	8.658	7.813	7.813	7.813
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis</b>	<b>1,02</b>	<b>0,997</b>	<b>0,97</b>	<b>0,95</b>	<b>1,09</b>	<b>1,07</b>	<b>1,01</b>
<b>Differenz</b>	+ 0,18	+ 0,157	+ 0,13	+ 0,11	+ 0,25	+ 0,23	+ 0,17

Aus Tabelle 3 wird deutlich, dass verschiedene Kombinationen der durchgeführten Sensitivitätsbetrachtungen das bisherige Kosten-Nutzen-Verhältnis von 0,84 auf einen Wert über 1,0 erhöhen können. Die dabei erreichten Werte überschreiten die für eine spätere Förderung notwendig Marke mutmaßlich allerdings nur knapp. Die Sensitivitätsbetrachtungen des Gutachters zeigen also, dass es durchaus Faktoren gibt, die das bisher nicht förderwürdige Nutzen-Kosten-Verhältnis einer durchgebundenen Strecke von Göppingen nach Kirchheim u.T. in einen möglicherweise förderwürdigen Bereich bringen.

Zur Einordnung der Ergebnisse zur Durchbindung inkl. der dargestellten Sensitivitätsbetrachtung ist folgendes festzuhalten:

- Weder die aussichtsreichste durchgebundene Stadtbahn-Variante V12.2 noch die Anrechnung eines einzelnen Faktors aus der Sensitivitäts-betrachtung lässt eine spätere Förderung der Maßnahme durch den Bund vermuten und rechtfertigt somit für sich genommen auch noch keine weitergehenden Planungsleistungen.
- Auch die äußerst wohlwollende Annahme von bis zu drei positiven Faktoren aus der Sensitivitätsbetrachtung bringt das Kosten-Nutzen-Verhältnis der aussichtsreichsten Stadtbahn-Variante V12.2 nicht zu einem Quotienten, der mit einer ausreichenden Sicherheit eine spätere Förderung solch einer Maßnahme durch den Bund vermuten lässt. Der Wert 1,0 wird nur knapp überschritten.
- Zudem ist festzuhalten, dass es sich bei allen Faktoren der Sensitivitätsbetrachtung bisher um theoretische Annahmen handelt. Weder deren tatsächliche Realisierung (z.B. Güteranschluss Rosenloh, oberirdische Führung Bad Boll), noch die Anerkennung in einem späteren Berechnungsverfahren durch den Bund (z.B. Megatrends und Strukturdatensteigerung) sind zum jetzigen

Zeitpunkt gesichert oder konkret absehbar.

► Aus Sicht der Verwaltung ist aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (inkl. Sensitivitätsbetrachtungen zur Durchbindungsvariante) nicht zu rechtfertigen, in tiefergehende Planungsleistungen für eine Durchbindung in die zu investieren.

### *3. Zusammenhänge zwischen Machbarkeitsstudie und Weiterentwicklung des SPNV im Landkreis*

Zur Annäherung an ein sinnvolles und abgestimmtes Konzept zur möglichen Einführung bzw. Reaktivierung von Schienenverkehren im Voralbraum sind die Ergebnisse der nun abgeschlossenen Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von Nebenbahnen in Zusammenhang mit weiteren Untersuchungen und Entwicklungen zu betrachten. Dazu zählen:

- Untersuchung zu möglichen Weiterentwicklungen der „kleinen Teckbahn“ von Kirchheim u.T. nach Oberlenningen durch den Verband Region Stuttgart (kurz VRS)
- Machbarkeitsstudie des VRS zum Ausbau des S-Bahn-Netzes
- Weiterentwicklung des Schienenverkehrs auf der Filstalbahn nach S21 in Abstimmung mit dem Land, Verband Region Stuttgart und dem Alb-Donau-Kreis (Regio-S-Bahn Ulm)
- Einführung eines Relex-Expressbusses Göppingen - Kirchheim u.T.

Aufgrund der engen inhaltlichen und räumlichen Zusammenhänge sollte die Entscheidung zum weiteren Vorgehen bzgl. Schienenverkehren im Voralbgebiet nicht ohne Rücksichtnahme auf die genannten Untersuchungen vorgenommen werden. Nachfolgend wird hierzu einzeln ausgeführt.

#### Untersuchung zur „kleinen Teckbahn“

Das VWI, beauftragt durch den VRS, führt aktuell eine Untersuchung zur Zukunft der sog. „kleinen Teckbahn“ zwischen Kirchheim u.T. und Oberlenningen durch. Aufgrund denkbarer betrieblicher Zusammenhänge mit der Verbindung zwischen Kirchheim u.T. und Weilheim a.d.T. sind die dortigen Untersuchungsergebnisse auch für die Stichstrecke nach Weilheim a.d.T. sowie die Durchbindung nach Göppingen relevant. Synergien mit dieser bestehenden Bahnstrecke (Aufgabenträger ist der VRS) sollten in einem ganzheitlichen Schienenkonzept für den Voralbraum berücksichtigt werden. Es ist nach bisherigen Auskünften damit zu rechnen, dass die Untersuchung im Laufe des zweiten Quartals 2024 abgeschlossen werden kann.

#### Machbarkeitsstudie S-Bahn des VRS

Ebenfalls vom VWI im Auftrag des VRS durchgeführt, wurde im Dezember 2023 die Machbarkeitsstudie zur möglichen Verlängerung der bisherigen S-Bahn-Linienäste über die heutigen Endpunkte hinaus vorgestellt. Wie bereits in der Sitzung vom 09.02.24 ausgeführt, spielen darin sowohl die Filstalbahn als auch die Voralbbahn eine zentrale Rolle (vgl. UVA 2024/014 vom 09.02.23).

Den bisherigen Ergebnissen zufolge wäre sowohl eine Verlängerung der S1 bis Geislingen a.d.S. isoliert, als auch eine Kombination einer verlängerten S1 bis

Geislingen a.d.S. mit einem abzweigenden Seitenast von Göppingen nach Bad Boll als reaktivierte Voralbbahn volkswirtschaftlich lohnend und somit förderfähig. Wie bereits in der letzten Sitzung mitgeteilt, wurde von der Regionalversammlung allerdings bisher lediglich die Verlängerung der S1 nach Geislingen a.d.S. zur weiteren Planung beauftragt, nicht die Variante mit einem Seitenast nach Bad Boll. Dennoch wurde diese am 21.12.23 von der Regionalversammlung nicht ausgeschlossen, sondern ebenso auf noch ausstehende Untersuchungen (kleine Teckbahn und Machbarkeitsstudie Nebenbahnen) verwiesen.

► Die Landkreisverwaltung unterstützt ausdrücklich den Vorschlag der Verbandsverwaltung zur Entwicklung eines abgestimmten und ganzheitlichen Maßnahmenpaketes zur möglichen Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Voralbraum unter Einbeziehung aller Einzelstrecken, Untersuchungen und Erkenntnisse („Ausbaupaket B“).

### Weiterentwicklung auf der Filstalbahn

*Siehe hierzu Haushaltsantrag lfd. Nr. 31 von 2023 (SPD)*

Im Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger auf der Filstalbahn im Personenverkehr (Metropolexpress MEX16, Regionalexpress RE5, Fernverkehr, mögliche Regio-S-Bahn Donau-Iller und mögliche S-Bahn Stuttgart – Geislingen/Bad Boll) hat die Verwaltung sich in der Vergangenheit stets um den bestmöglichen Angebotsmix für die Mobilitätsbedürfnisse im Filstal eingesetzt. Dabei sind die grundlegenden Entwicklungen im Zusammenspiel mit Stuttgart 21 und dem Abzug des Fernverkehrs aus dem Filstal maßgebend. Diese bieten bekanntermaßen die Möglichkeit und Chance, freiwerdende Kapazitäten auf der Filstalbahn zur Stärkung und Attraktivierung des SPNV einzusetzen. Das Land als zentraler Aufgabenträger für MEX16 und RE5 sieht in seinem Verkehrskonzept nach der Inbetriebnahme von S21 allerdings nur einen Stundentakt für den MEX zwischen Geislingen bis Ulm vor, sodass jede zusätzliche Verbindung von Stuttgart aufgrund der fehlenden Anschlussfinanzierung zunächst in Geislingen enden würde. Der Landkreis Göppingen und der Alb-Donau-Kreis halten allerdings einen verlässlichen 30´-Takt zwischen Stuttgart und Ulm für notwendig und versuchen eine entsprechende Lösung mit dem Land auf den Weg zu bringen.

Der aktuelle Stand der Gespräche wird wie folgt zusammengefasst:

- Das Land lehnt die freiwillige Übernahme von Mehrleistungen für einen durchgebundenen 30´-Takt zwischen Geislingen und Ulm bisher ab. Dieser widerspräche dem aktuell gültigen Schienenverkehrskonzept des Landes wegen zu geringer Nutzerzahlen. Daher wäre eine finanzielle Beteiligung an den Kosten durch die kommunale Seite erforderlich.
- Der Alb-Donau-Kreis formuliert gegenüber dem Land ein Interesse daran, einen Ast der Regio-S-Bahn Donau-Iller von Ulm bis nach Geislingen einzurichten. Dieser würde stündlich verkehren und zusammen mit dem MEX einen künftigen 30´-Takt ergeben. Der Anschluss der Regio-S-Bahn in Geislingen zielt auf den RE 5, um eine schnelle Verbindung von der Albhochfläche in die Zentren Richtung Stuttgart herzustellen. Dafür wird eine finanzielle Beteiligung nicht mehr ausgeschlossen. Ein offizieller Gremien-

beschluss liegt bisher aber nicht vor.

- Die Verwaltung spricht sich in den bisherigen Gesprächen für einen möglichst systemreinen 30´-Takt bis Ulm, notfalls mit stündlichem Umstieg in Geislingen auf die künftige Regio-S-Bahn nach Ulm aus.
  - Die Planungen einer S-Bahn Stuttgart - Geislingen bringen eine neue Variante ins Spiel, die in die bisher berücksichtigten Komponenten bei den laufenden Gesprächen einzubringen ist. Der Alb-Donau-Kreis wurde in einem Abstimmungstermin über die aktuellen Planungen des Verbands Region Stuttgart in Kenntnis gesetzt. Vor dem Hintergrund der neuen Sachlage wird die weitere Abstimmung mit allen Beteiligten voranzutreiben sein. Ein zeitnahe Abschluss der Gespräche und der Eintritt in konkrete Verhandlungen ist daher noch nicht absehbar.
- Der Haushaltsantrag 2023 lfd. Nr. 31 (SPD) zum Stand der Verhandlungen mit dem Land über einen durchgehenden 30´-Takt zwischen Stuttgart und Ulm gilt aus Sicht der Verwaltung mit dem neuen Sachstand damit als beantwortet.

#### Einführung eines Expressbusses Göppingen - Kirchheim u.T.

Zur Einführung des Relex-Expressbusses (Träger Verband Region Stuttgart) im Voralbbereich gab es zuletzt Irritationen. Die Fraktionsvorsitzenden wurden am 01.02.24 über ein Schreiben des Verkehrsministeriums informiert, das eine Nachfrage seitens der beteiligten Landkreise und des Verbands Region Stuttgart beantwortete. Das Schreiben war Thema im Ausschuss für Umwelt und Verkehr am 09.02.24. Auf Nachfrage wurde erläutert, dass bei den Berechnungen im Rahmen einer Standardisierten Bewertung für Reaktivierungsstrecken im Voralbraum (einschließlich „Ringschluss“) dieser in seiner Wirkung zu berücksichtigten ist. Dies gilt auch für einen Vorlaufbetrieb. Bisher war Relex-Expressbus kein Bestandteil der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Nebenbahnen. Diese erfolgt erst nachgelagert auf Basis der vorliegenden Untersuchungsergebnisse.

- Die Kreisverwaltung ist der Überzeugung, dass denkbare Einflüsse eines Schnellbusses auf den Nutzen-Kosten-Indikator einer Reaktivierung - egal ob Durchbindung, Stichstrecke oder als S-Bahn - kein Hinderungsgrund für zeitnahe Verkehrsverbesserungen mit einem Expressbus sein dürfen.

Im Rahmen einer beauftragten Berechnung des Verbands Region Stuttgart wurde für unterschiedliche S-Bahn-Varianten bereits grundsätzlich nachgewiesen, dass ein jetzt eingeführter Expressbus Einflüsse auf das Untersuchungsergebnis einer Schienenverbindung haben kann. Dies gilt es für die Entscheidungsfindung zu Reaktivierungen im Landkreis Göppingen - ggf. in unterschiedlichen Konstellationen Expressbus / Reaktivierungsstrecke - in den kommenden Monaten nochmals vertieft zu bewerten. Dabei sind auch abweichende Verkehrswege für den Relex-Schnellbus zu berücksichtigen. Die Verwaltung vertritt nach wie vor die Auffassung, das neue Angebot nicht, wie seitens des Verbandes bisher vorgesehen, über Weilheim a.d.T. zu führen. Die Verkehrsbeziehung aus dem Raum Göppingen-Süd nach Weilheim wird schon heute durch die Linie 920 im Stundentakt auf gutem Niveau abgedeckt. Die Verbindung zwischen den Mittelzentren Göppingen und

Kirchheim u.T. sollte deshalb mit kürzest möglicher Fahrzeit auf direktem Weg im Voralbraum erfolgen.

#### *4. Entwicklung einer Gesamtstrategie zum Schienenverkehr im Voralbgebiet*

Wie im vorausgehenden Abschnitt dargestellt, gilt es bei einer Entscheidungsfindung zur Einführung bzw. Weiterentwicklung von Schienenverkehren Voralbraum (Göppingen - Kirchheim u.T. und Umgebung) eine Vielzahl von Faktoren zu berücksichtigen. Hinzu kommt, dass - je nach Verkehrsträger - unterschiedliche Partner an Gesprächen und späteren Entscheidungen zu beteiligen sind.

Eine Festlegung über den weiter anzustrebenden Schienenverkehr im Voralbraum und dementsprechende Vergaben von vertiefenden Planungsleistungen stellen aus Sicht der Verwaltung eine weitreichende Entscheidung dar. Mit einer solchen Entscheidung werden die Entwicklung der kommenden Jahre (Planungsleistungen, Verhandlungen, Standardisierte Bewertung/Förderanträge) maßgeblich beeinflusst.

Aufgrund der beiden ausgeführten Aspekte unter denen Entscheidungen zum weiteren Vorgehen zu treffen sind hält es die Landkreisverwaltung nicht für sinnvoll, diese übereilt vor dem Vorliegen möglichst umfassender Erkenntnisse zu treffen. Es wird angesichts der anstehenden Kommunalwahlen (betrifft sowohl Kreistage als auch Regionalversammlung) und möglicher Veränderungen in den Gremien von einer Vorfestlegung für oder gegen einzelne Reaktivierungs-Varianten abgeraten.

► Ziel sollte eine unter Berücksichtigung aller sachdienlichen Erkenntnisse abgewogene und mit den Partnern kommunizierte Gesamtstrategie sein.

### **III. Handlungsalternative**

Zu Beschlussantrag Zif. 1: keine

Zu Beschlussantrag Zif. 2: keine weiterführenden Gespräche mit den jeweiligen Partnern zu denkbaren Reaktivierungsvarianten.

Zu Beschlussantrag Zif. 5: Der Ausschuss spricht sich mit dem jetzigen Kenntnisstand bereits für eine bevorzugt zu vertiefende Reaktivierungs-Variante im Voralbgebiet aus und verwirft systematische Erörterungen einschließlich noch ausstehender Untersuchungsergebnisse.

### **IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten**

Zunächst für die laufende Planungsphase keine.

Sollten sich die Planungen des Verbands Region Stuttgart zur S-Bahn-Verlängerung in das Filstal konkretisieren, ist die Finanzierungsfrage für erforderliche Investitionen

und künftige Betriebskosten im Zusammenhang mit dem bisher ermäßigten Kostenanteil an der Verkehrsumlage des Verbands Region Stuttgart (bisher 60%) zu klären.

Reaktivierungsmaßnahmen außerhalb des S-Bahn-Betriebs in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart sind durch den Landkreis resp. die Landkreise (Ringschluss) mit entsprechenden Zuschüssen durch Bund und Land zu finanzieren.

Im Finanzkonzept 2030 sind bisher weder weitere Kosten für vertiefende Planungen (Standardisierte Bewertung und weitere Planungsstufen), noch für Investitionen und späteren Betrieb berücksichtigt. 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. Es wird auf den aktuell laufenden Haushaltskonsolidierungsprozess sowie auf die Ausführungen des Finanzdezernats in der KT-Klausur am 15.09.2023 verwiesen.

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

gez.  
Edgar Wolff  
Landrat