

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	22.10.2024	öffentlich	Beschlussfassung

Reaktivierung von Nebenbahnen - Weiteres Vorgehen

I. Beschlussantrag

1. Der Landkreis Göppingen begrüßt die Pläne des Verbands Region Stuttgart zur Planung einer S-Bahn-Erweiterung in den Landkreis Göppingen. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen konstruktiv zu begleiten und die spezifischen verkehrlichen Bedürfnisse des Landkreises aktiv einzubringen.
2. Planungen zur Durchbindung der Voralbbahn über Bad Boll hinaus über Weilheim a.d.T. nach Kirchheim u.T. werden durch den Landkreis Göppingen nicht weiterverfolgt.
3. Der Landkreis Göppingen stößt unter den gegebenen Voraussetzungen zunächst keine weiteren Planungsaufträge für vertiefende Untersuchungen zur Reaktivierung der Voralbbahn nach Bad Boll an.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, im Verlauf der Planungen des Verbands Region Stuttgart zur Verlängerung der S-Bahn ins Filstal die Option eines Flügelzugs nach Bad Boll als Alternative zur Reaktivierung der Voralbbahn weiterzuvorforschen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Beschlusslage

Zuletzt hat sich der Ausschuss für Umwelt und Verkehr in seiner Sitzung vom 19. März 2024 (vgl. Beratungsunterlage UVA 2024/041 vom 19.03.2024) mit der Reaktivierung von Nebenbahnen beschäftigt. Der Ausschuss nahm u.a. den Abschlussbericht zur Machbarkeitsstudie „Reaktivierung Nebenbahnen“ inklusive der noch zuletzt vorgenommenen Sensitivitätsbetrachtung für die Durchbindung Göppingen - Kirchheim u.T. zur Kenntnis.

Im Kern werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (den Landkreis Göppingen direkt betreffend) wie folgt zusammengefasst:

- Eine Reaktivierung der Voralbbahn von Göppingen nach Bad Boll als Stichstrecke im Eisenbahnbetrieb (EBO) erreicht einen soliden Nutzen-

Kosten-Indikator (Wert 1,29) und wäre somit seitens des Bundes voraussichtlich förderfähig. Der Gutachter (VWI Stuttgart) empfiehlt die Weiterverfolgung der Variante.

- Eine Reaktivierung der Hohenstaufenbahn Göppingen - Schwäbisch Gmünd erreicht keinen ausreichenden Nutzen-Kosten-Indikator (Wert 0,09). Der Gutachter rät von einer Weiterverfolgung ab. Dies entspricht bereits der Beschlusslage des UVA vom 21.03.23 (siehe Beratungsunterlage UVA 2023/037). Der Kreistag des Ostalbkreises hat sich ebenfalls auf Basis der Machbarkeitsstudie ablehnend zu einer Reaktivierung der Hohenstaufenbahn positioniert.
- Die durchgebundene Variante der Voralbbahn bis Kirchheim u.T. mit einem Neubau-Abschnitt zwischen Bad Boll und Weilheim a.d.T. als Stadtbahn-Modell erreicht für sich genommen keinen aussichtsreichen Nutzen-Kosten-Indikator (Wert liegt bei 0,84). Grund sind die hohen Kosten für einen Neubaubauabschnitt, die, trotz der im Vergleich zur Voralbbahn bis Bad Boll gesteigerten Fahrgastpotentiale, den Nutzen-Kosten-Indikator maßgeblich drücken. Die in der Machbarkeitsstudie integrierten Sensitivitätsbetrachtungen konnten keine verlässliche Verbesserung dieses Wertes in Aussicht stellen. Der Gutachter empfiehlt jedoch, diese Variante nicht zu verwerfen.

Bereits am 6. Februar 2024 hat sich der Ausschuss für Umwelt und Verkehr mit den Ergebnissen einer parallel beauftragten Untersuchung des Verbands Region Stuttgart (VRS) zu möglichen Verlängerungen der heutigen S-Bahn-Strecken befasst (siehe Beratungsunterlage UVA 2024/014 vom 06.02.24). Dabei stellt der Gutachter zwei Varianten in Aussicht, die nach erster Einschätzung beide **ein** überzeugendes Nutzen-Kosten-Verhältnis erreichen können:

- Verlängerung der S 1 von der Stuttgarter Schwabstraße über Plochingen ins Filstal bis Geislingen a.d. Steige.
- Verlängerung der S 1 von der Stuttgarter Schwabstraße über Plochingen ins Filstal bis Göppingen. Von dort mit Zugteilung weiter nach Bad Boll (über die zu reaktivierende Voralbbahn) und Geislingen a.d. Steige (über Bestandsstrecke).

Die Ergebnisse der Untersuchung wurden vom UVA zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss über das weitere Vorgehen seitens des Landkreises Göppingen wurde vor dem Hintergrund ausstehender Gespräche mit dem Verband Region Stuttgart und erwarteter Entwicklungen in Sachen Expressbus Göppingen - Kirchheim u.T. auf Vorschlag der Verwaltung bisher noch nicht gefasst.

Aktueller Stand

- Die Kosten für die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von Nebenbahnen wurden zu 75% vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg übernommen (Zuschuss i.H.v. 184.783,20 €). Der Schlussbescheid ist zwischenzeitlich eingegangen und das Projekt somit auch fördertechnisch abgeschlossen.

Zwischen der Landkreisverwaltung und der Geschäftsstelle des Verbands Region

Stuttgart (VRS) wurden in den vergangenen Monaten verschiedene Gespräche geführt, welche - direkt oder indirekt - auch das weitere Vorgehen bzgl. möglichen Reaktivierung von Nebenbahnen betreffen. Gegenstand der Gespräche waren der Stand der Gremienbefassungen zur Machbarkeitsstudie und der S-Bahn, die Bewertung der abschließenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, die Beweggründe und weitere Informationen zum Vorgehen in Sachen S-Bahn-Verlängerung ins Filstal des VRS und die Betriebsaufnahme eines Expressbusses zwischen Göppingen und Kirchheim u.T. sowie dessen Zusammenhänge mit den Untersuchungsergebnissen. Die Regionalversammlung hatte sich bereits im Frühsommer 2024 darauf verständigt, die Durchbindung der Voralbbahn über Weilheim a.d.T. nach Kirchheim u.T. nicht weiterzuverfolgen. Der Landkreis Esslingen unterstützt dieses Vorgehen ebenfalls. Der Verband und der Landkreis Esslingen waren an der Finanzierung der VWI-Studie zu je einem Drittel beteiligt.

► Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass - dem Beschluss des UVA vom 19.03.2024 entsprechend - die Arbeiten des VRS an der raschen Einführung eines Expressbusses Göppingen - Kirchheim u.T. unabhängig von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie weiter vorangetrieben wurden. Hierzu wurden inzwischen u.a. Gespräche mit den Belegenheitskommunen geführt und weitere Vorarbeiten zur Vergabe der Betriebsleistung durchgeführt. Ein Betriebsbeginn zum 01.06.2026 wird vom VRS angestrebt und zur Ausschreibung vorbereitet.

Die Streckenführung erfolgt von Göppingen über Jebenhausen, Bezgenriet, Bad Boll-Sehningen, Bad Boll-Kurhaus/Akademie, Zell u.A. und Aichelberg im Landkreis Göppingen und weiter über Weilheim a.d.T. nach Kirchheim u.T. Grundlage ist ein entsprechender Beschluss der Regionalversammlung. Eine abweichende Linienführung, die auf den Halt Weilheim a.d.T. verzichtet, konnte nicht durchgesetzt werden.

Im Abgleich der Untersuchungsergebnisse zur Reaktivierung von Nebenbahnen und der möglichen Ausweitung des S-Bahn-Netzes des VRS in den Landkreis Göppingen ist als Ergebnis der Gespräche mit dem Verband auf Spitzenebene Folgendes festzuhalten:

- Der VRS behandelt eine mögliche S-Bahn-Verlängerung in das Filstal *prioritär* und strebt zügig erste Planungsarbeiten an. Hintergrund ist ein mögliches Zeitfenster für notwendige Bauarbeiten zur S-Bahn-Verlängerung im Zusammenhang mit der angekündigten Generalsanierung der Filstalbahn durch DB InfraGO in den Jahren 2028/29 (Vollsperrung).
- Der Landkreis Göppingen hat in den Gesprächen auf Fachebene deutlich zum Ausdruck gebracht, dass eine wie auch immer ausgestaltete Schienenlösung für die Verbindung Göppingen - Bad Boll dabei möglich bleiben muss. Priorität hat zunächst die Verlängerung der S-Bahn in das Filstal. In deren Zusammenhang sind auch Lösungen für die Voralbbahn in Form einer Flügel-S-Bahn vorstellbar.
- Die Einführung eines Expressbusses auf der Relation Göppingen - Kirchheim u.T. (Linienführung s.o.) beeinflusst unvermeidbar auch eine mögliche spätere Schienenreaktivierung Göppingen - Bad Boll. Die Auswirkung auf den Nutzen-Kosten-Indikator (Abweichung -0,08 am Beispiel der

Durchbindung Göppingen - Kirchheim u.T.) hält sich allerdings in Grenzen, wirkt in der Folge nicht signifikant negativ. Eine rasche Betriebsaufnahme des Expressbusses zum 01.01.2026 wird vom Landkreis daher unterstützt. Sie deckt sich mit der Inbetriebnahme des Voralb-Linienbündels. Wechselwirkungen zum Bestands-netz und mögliche Einsparpotenziale werden geprüft.

- Seitens der Städte und Gemeinden des Voralbraums bedürfte es zur Unterstützung entsprechend klarer Interessensbekundungen, um die Flügelvariante mit einem S-Bahn-Seitenast nach Bad Boll weiter im Blick zu behalten.

Nächste Schritte

Wie bereits ausgeführt sind sich Landkreis und VRS auf Fachebene über die Priorität einer möglichen S-Bahn-Verlängerung in das Filstal einig. Sie bietet die größten Chancen, den Schienenverkehr im Filstal nach Inbetriebnahme der Gesamt-baumaßnahme S21 maßgeblich zu verbessern:

- Erweiterung des MeX16-Takts (30') zu einem *Viertelstundentakt* durch eine überlagernde S-Bahn-Verlängerung und Einbindung in die S-Bahn-Stammstrecke in Stuttgart
- Verbleib des schnellen RE-Takts mit den Halten Geislingen und Göppingen (60')
- Optionale Flügelung in Göppingen von/aus Bad Boll mit *Direktverbindung* auf die S-Bahn-Stammstrecke in Stuttgart
- *Anschlussoptimierung* in den Knoten Stuttgart (15'-Takt) und Ulm, sofern zwischen Geislingen und Ulm ein 30'-Takt MeX16/Regio-S-Bahn eingerichtet wird

Dabei ist von einer stufenweisen Realisierung auszugehen. Über Finanzierungsmodelle wurde bisher nicht gesprochen, zunächst wird die technische Machbarkeit vertiefend geprüft und der Aufwand ermittelt. Sollte sich diese erhärten und weiter vorangetrieben werden, muss zunächst über diese Frage gesprochen werden.

Der Landkreisverwaltung sind die Vor- und Nachteile des Systems S-Bahn für die Verkehrsbedürfnisse im Filstal bewusst. Diese sollen aktiv in die weiteren Planungen des VRS eingebracht werden. Im Ergebnis werden die greifbaren Chancen - auch für die Voralbbahn - im Zusammenhang mit einer möglichen S-Bahn zum jetzigen Zeitpunkt als zielführender erachtet, als eigenständig und auf Kosten des Landkreises neu zu beauftragende Vorarbeiten für eine isolierte Reaktivierung der Voralbbahn als Nebenbahn nach Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) oder als Stadt-bahn.

Die Verwaltung setzt diesbezüglich klare Schwerpunkte und empfiehlt die unter I. genannte Beschlussfassung:

- Aufgabe der Überlegungen zur Durchbindung Göppingen-Weilheim-Kirchheim

- ▶ Keine weiteren Gutachten auf Kosten des Landkreises zur Reaktivierung der Voralbbahn
- ▶ Wahrung der Interessen des Landkreises Göppingen im Rahmen der vertiefenden Untersuchungen des Verbands Region Stuttgart für die Verlängerung der S-Bahn in das Filstal
- ▶ Die Voralbbahn bleibt als Option für einen Flügelzug für den Fall der S-Bahn-Verlängerung in das Filstal weiterhin im Spiel

III. Handlungsalternative

Einleitung weiterer Schritte zur Planung einer reaktivierten Voralbbahn als Nebenbahn.

Diese müsste der Landkreis eigenständig finanzieren. Dafür wird aktuell kein Spielraum gesehen, zumal eine mögliche S-Bahn-Variante als das für die Fahrgäste deutlich attraktivere Modell mit direkter Durchbindung auf die S-Bahn-Stammstrecke eingestuft wird.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Für die Planungsphase des Verbands Stuttgart zunächst keine. Bei der konkreten Umsetzung einer S-Bahn-Verlängerung in das Filstal, wird der Verband Region Stuttgart die Frage der Mitfinanzierung stellen. Diese muss auf Grundlage der dann vorliegenden Konzepte bewertet und verhandelt werden. Nach aktueller Haushaltslage bestünde dafür keinerlei Spielraum.

Im Haushaltsplanentwurf 2025 mit Finanzplanung 2026 - 2028 sowie im Finanzkonzept 2030 sind für die Realisierung einer Verlängerung der S-Bahn in das Filstal derzeit keine Haushaltsmittel vorgemerkt. Es wird darauf hingewiesen, dass als Erkenntnis aus der Klausur des Kreistags vom 15.09.2023 bis ins Jahr 2029 der Landkreis eine voraussichtliche finanzielle strukturelle Deckungslücke auszugleichen hat. In dieser ermittelten Deckungslücke sind etwaige Mitfinanzierungsanteile für eine Verlängerung der S-Bahn ins Filstal nicht berücksichtigt.

Zum Hintergrund:

Der Landkreis Göppingen wurde im Zuge der Vollintegration in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) in das Umlagesystem der Region Stuttgart eingebunden, u.a. die Verkehrsumlage. Aufgrund der fehlenden Einbindung in das S-Bahn-System der Region Stuttgart (= Aufgabenträger), müssen durch den Landkreis Göppingen bisher nur 60% der Verkehrsumlage bezogen auf den Einwohner-schlüssel getragen werden. Bei einer S-Bahn-Verlängerung bis Göppingen und darüber hinaus müsste entsprechend neu darüber verhandelt oder ein alternatives Finanzierungsmodell ausgearbeitet werden.

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

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

gez.
Edgar Wolff
Landrat