

Nummer:
den 03.03.2021

Mitglieder des Kreistags

des Landkreises Esslingen

<input checked="" type="checkbox"/>	Öffentlich	<input type="checkbox"/>	KT	
<input type="checkbox"/>	Nichtöffentlich	<input checked="" type="checkbox"/>	VFA	18. März 2021
<input type="checkbox"/>	Nichtöffentlich bis zum Abschluss der Vorberatung	<input type="checkbox"/>	ATU	
		<input type="checkbox"/>	ATU/BA	
		<input type="checkbox"/>	SOA	
		<input type="checkbox"/>	KSA	
		<input type="checkbox"/>	JHA	

Betreff: Reaktivierung von Nebenbahnen
 Machbarkeitsstudie zu Schienenverbindungen im Korridor
 Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T. – Bad Boll – Göppingen –
 Schwäbisch Gmünd

Anlagen: Ausschnitte aus der Untersuchung des Landes zu den einzelnen
 Streckenabschnitten (Anlage 1)
 Eckpunkte der Kooperationsvereinbarung zur Zusammenarbeit und
 Finanzierung von Planungskosten zu den Schienenverbindungen
 (Anlage 2)

Verfahrensgang: Einbringung zur späteren Beratung
 Vorberatung für den Kreistag
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

BESCHLUSSANTRAG:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, eine gemeinsame, vertiefende Machbarkeitsstudie auf den Weg zu bringen um weitere Erkenntnisse für die Chancen einer späteren Reaktivierung ehemaliger Nebenbahnen im Rahmen modern vernetzter Betriebskonzepte zu erhalten.
2. Zur Kofinanzierung der Machbarkeitsstudie werden Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 30.000 Euro verteilt auf die Haushaltsjahre 2021 und 2023 berücksichtigt.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Für die Kofinanzierung der mit voraussichtlich 75% durch das Land bezuschussten vertiefenden Machbarkeitsstudie werden voraussichtlich rd. 30.000 Euro, verteilt auf die Haushaltsjahre 2021 bis 2023 erforderlich. Diese sind bisher nicht im Haushaltsplan veranschlagt. Für 2021 fallen vermutlich 5.000 Euro an, die bei den Gutachtenkosten in der Produktgruppe 5470 (P547001, Kostenart 44310800) ggfs. zu überplanmäßigen Ausgaben führen. Für 2022 sind bei derselben Position 17.000 Euro und für 2023 4.000 Euro zu veranschlagen. Derzeit ist noch unsicher, wann genau einzelne Kostenpositionen abgerufen werden.

Sachdarstellung:

Im Jahr 2018 hatte der Landkreis Esslingen zusammen mit dem Landkreis Göppingen eine Vorstudie beim Aalener Ingenieurbüro BrennerBERNARD in Auftrag gegeben. Darin wurde das Thema auf Grundlage vorliegender älterer Expertisen und Studienarbeiten aufgearbeitet und eine überschlägige Bewertung vorgenommen. In Anbetracht der hohen Investitionskosten für die Durchbindung von Bad Boll über Weilheim a.d.T. bis Kirchheim u.T. wurde im Rahmen der damaligen Förderbedingungen keine positive Weichenstellung vorgenommen. Der weitere Umgang wurde mit Blick auf die jetzt vorgelegte und damals schon in Arbeit befindliche Studie des Landes zurückgestellt (Vorlage 45/2019 zur „Boller Bahn“ im VFA am 28.03.2019). Man hatte sich in der Folge darauf verständigt, zunächst die Ergebnisse der bereits bei der PTV beauftragten Landesstudie abwarten zu wollen. Zwischenzeitlich hat der Bund die Investitionspolitik für die Bahninfrastruktur deutlich verbessert, so dass eine Neubewertung zwingend erforderlich ist.

Zur Reaktivierung ehemaliger Nebenbahnen liegt auch ein entsprechender Haushaltsantrag der Fraktion Die LINKE aus den Haushaltsberatungen für 2021 vor (VFA vom 03.12.2020, Vorlage 2020/033, Ziffer 6.1) sowie ein Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 06.11.2020 vor.

Fachliche Neubewertung

Das Land Baden-Württemberg hat in einer Video-Konferenz mit Minister Hermann am 03.11.2020 eine umfangreiche Studie zu den Möglichkeiten der Reaktivierung ehemaliger Nebenbahnen vorgestellt. Damit einhergehend wurde ein Förderprogramm zur Finanzierung erforderlicher Machbarkeitsuntersuchungen und späterer Investitionen auf den Weg gebracht. Der deutlich verbesserte Finanzierungsrahmen und die aufgezeigten Nutzerpotenziale erfordern eine Neubewertung der Chancen für die Reaktivierung ehemaliger Nebenbahnen im Landkreis Göppingen. Das Gutachten von PTV, eine Karte mit Streckenübersicht sowie die Grundsätze für Machbarkeitsstudien sind auf der Homepage der Verkehrsministeriums Baden-Württemberg unter [Reaktivierung Bahnstrecken: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg \(baden-wuerttemberg.de\)](https://www.baden-wuerttemberg.de/Reaktivierung-Bahnstrecken-Ministerium-fuer-Verkehr-Baden-Wuerttemberg) abrufbar. Auf eine vertiefte Darstellung wird deshalb verzichtet.

Als maßgebliche Kennzahl zur Beurteilung der Nachfragepotenziale wird die durchschnittliche Nachfrage entlang der Strecke [Personenkilometer je Streckenkilometer] verwendet. Im Ergebnis ergaben sich für die oben genannten Strecken bei optimierter Struktur möglicher Haltepunkte und deren Einzugsbereichen sehr gute Bedingungen mit Blick auf die erwarteten Fahrgastpotenziale.

Strecke	Kategorie	Takt	Länge	Ø Pkm/km	Besetzung am max. Querschnitt
Göppingen - Bad Boll (Vor- albbahn)	A	T30 HVZ ¹	12,2	2.210	4.010
Göppingen – Schwäbisch Gmünd (Hohenstaufenbahn)	A	T30 HVZ	27,3	2.320	3.490
Ringschluss Göppingen – Kirchheim u.T.	A	T30 HVZ	27,2	2.190	4.390
Kirchheim u.T.-Weilheim a.d.T.	C	T60	8,5	640	1.020

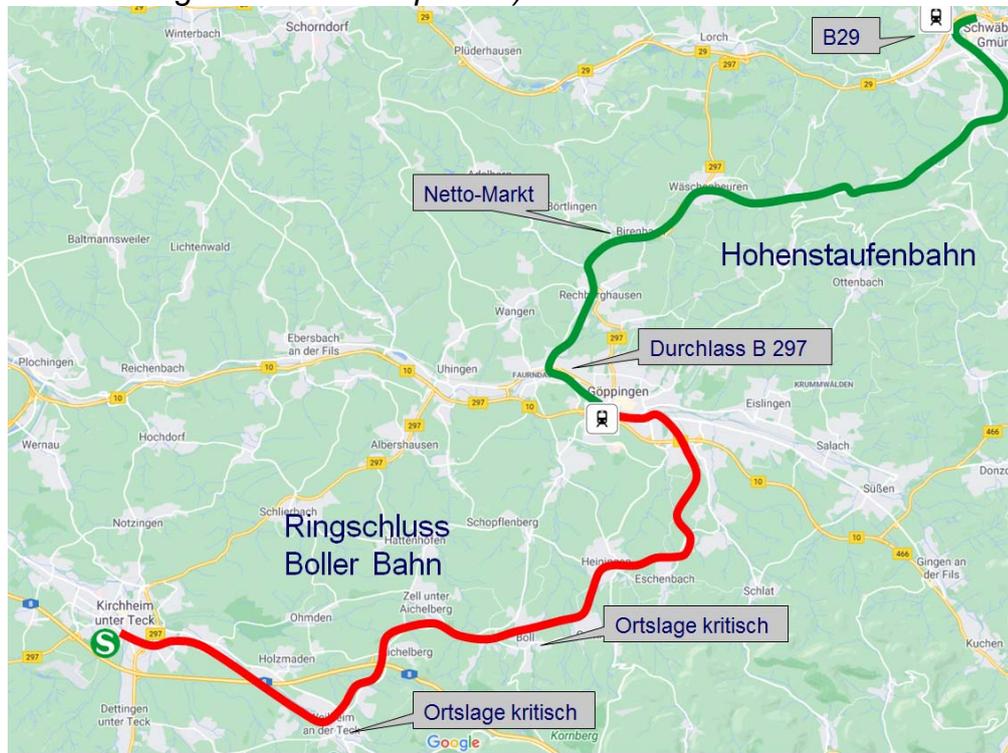
Tabelle 1: Kurzergebnisdarstellung (Quelle: PTV 2020)

Auf der „Boller Bahn“ wurde neben den bereits früher betriebenen Teilstrecken von Göppingen bis Bad Boll und von Kirchheim u.T. nach Weilheim a.d.T. auch die Zwischenverbindung von Bad Boll nach Weilheim a.d.T. und ein Ringschluss von Göppingen bis Kirchheim u.T. bewertet.

Daneben ergaben sich auch für die frühere Nebenstrecke zwischen Göppingen und Schwäbisch Gmünd sehr gute Bedingungen mit Blick auf die erwarteten Fahrgastpotenziale bei optimierter Struktur möglicher Haltepunkte und deren Einzugsbereichen. Sowohl die Göppingen-Bad Boll als auch die Hohenstaufenbahn Göppingen-Schwäbisch Gmünd werden vorrangig in Kategorie „A“ mit Nutzerpotenzialen > 2.000 Pkm/km gelistet. Die Strecke Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T. rangiert lediglich in Kategorie „C“ (< 1.000 P.), während die Gesamtstrecke Göppingen – Kirchheim u.T. wiederum in Kategorie A fällt (alle siehe Anlage 1). Damit zeigt sich, dass sich die Chancen für Reaktivierungen durch eine verbesserte Netzstruktur steigern lassen.

¹ T30 HVZ: 60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

Abbildung: ehemalige Nebenbahnen im Netz
(weitere/andere Abbildungen mit den untersuchten Strecken – aus Studie bzw. Vorbereitung für NVBW-Gespräche)



Das Land hat in seinem Förderprogramm aufgezeigt, dass sowohl Kosten für notwendige vertiefende Studien und künftige Investitionen als auch der spätere Betrieb auf hohe Zuschüsse durch Bund und Land hoffen können. Insgesamt sind Fördersatzes bis zu 96% möglich.

Fördermöglichkeiten

Das Land betont sein Interesse an einer zügigen Umsetzung der Reaktivierung und hat in diesem Sinne für folgende Bereiche Fördermöglichkeiten samt deren Rahmenbedingungen aufgezeigt:

- Machbarkeitsstudien
 - o Für alle Strecken der Kategorien A, B und C
 - o Förderquote: 75%, max. Förderbetrag: 100.000 €
- Investitionskosten
 - o Bis zu 96% Förderung
- Betriebskosten
 - o Ggf. Betriebskostenzuschuss, in der Höhe abhängig von der Anzahl der Fahrgäste
 - o Das Ministerium hat Mittel für bis zu 100 Kilometer Reaktivierungsstrecke fest budgetiert
 - o Vergabe grundsätzlich nach zeitlicher Reihenfolge der Reaktivierung

Es ist Eile geboten, da die Vergabe einer entsprechenden Machbarkeitsstudie in der interkommunalen Abstimmung und im fachlichen Diskurs der Beteiligten einen deutlichen Vorlauf erfordert. Bereits am 18.11.2020 fand deshalb auf Einladung von Herrn Landrat Wolff ein erster Abstimmungstermin in Form einer Web-Konferenz mit den an den Strecken liegenden Städten und Gemeinden statt. Teilgenommen haben Landräte, Oberbürgermeister, Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, Vertreter der Regionalen Planungsverbände, Dezernenten und Amtsleiter sowie Landtagsabgeordnete der drei beteiligten Landkreise Esslingen, Göppingen und Ostalb.

Aufgrund der verbesserten Chancen haben sich vorbehaltlich der Gremienentscheidung der Landkreis Göppingen, der Verband Region Stuttgart, der Landkreis Esslingen, der Ostalbkreis und der Regionalverband Ostwürttemberg über die Grundlagen einer ergänzenden Machbarkeitsstudie abgestimmt. Der Landkreis Göppingen hat sich dabei bereit erklärt, die Federführung zu übernehmen. Während die anderen genannten Projektpartner sich sowohl inhaltlich als auch finanziell beteiligen möchten, beabsichtigt sich der Regionalverband Ostwürttemberg nur beratend, aber nicht finanziell einzubringen.

Einzelheiten der Zusammenarbeit und der Finanzierung sollen vertraglich im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung geregelt werden, deren Eckpunkte in der Anlage 2 zusammengefasst sind.

Machbarkeitsstudie:

Gemäß den Förderrichtlinien des Landes sind 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) zu prüfen. Um aus den Kombinationsmöglichkeiten aus verschiedenen Schienensystemen (Eisenbahn/Straßen- bzw. Stadtbahn), Streckenabschnitten und Betriebskonzepte das wirtschaftlich aussichtsreiche Gesamtkonzept zu erhalten, sollen die vom Land untersuchten Strecken im Korridor Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T. – Bad Boll – Göppingen – Schwäbisch Gmünd nicht solitär in verschiedenen Gutachten, sondern im Sinne einer Gesamtschau gemeinsam und vergleichend untersucht werden. Sofern ein durchgängiges System über den gesamten Korridor nicht wirtschaftlich erscheint, ist vom Gutachter das wirtschaftlichste Zusammenspiel der Streckenabschnitt mit unterschiedlichen Schienensystemen und Betriebskonzepte unter der Prämisse optimierter Umsteigebeziehungen zu ermitteln.

Im Einzelnen sind folgende Eckpunkte angedacht:

- Bestandsanalyse
 - o Stillgelegte Streckeninfrastruktur
 - o Heutiges Busnetz
 - o Verkehrsnachfrage (ÖV und IV)

- Vergleich und Empfehlung folgender Verkehrssysteme
 - o Eisenbahn nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
 - o Straßen-/Stadtbahn nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BoStrab)
- Vergleich und Empfehlung möglicher Betriebskonzepte mit Betriebskosten
- Infrastrukturmaßnahmen mit Kostenschätzung
- Ermittlung Verkehrsnachfrage und Verlagerungseffekte
- Abschätzung Nutzen-Kosten-Indikator (in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung)
- Anpassen des Verkehrsmodells (Zielhorizont 2030)
- Integrationsmöglichkeiten in bestehendes Verkehrsnetz (Verlängerung bestehender Linien, Vertaktung von Anschlussverbindungen)
- Risikobetrachtung hinsichtlich baulicher, verfahrenstechnischer und monetärer Herausforderungen
- Nutzungs- und Interessenskonflikten (zw. Verkehrsarten, Anliegern, Eigentümer etc.)
- Grobabschätzung der Umweltkonflikte und erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen
- Aufzeigen von Finanzierungsmöglichkeiten und deren Erfolgsaussichten
- Projektmanagement (u.a. Zeitplan von Projektbeginn bis IBN)

Grundlage des oben skizzierten Leistungsbildentwurfs bildet die Förderrichtlinie des Landes und wurde durch die Projektpartner mit dem Ziel des größtmöglichen Mehrwerts unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden Erkenntnisse ergänzt. Derzeit befinden sich die Projektpartner mit dem Fördergeber im Austausch über die voraussichtlich erwartbare Fördersumme für das Gesamtprojekt. Hierunter fällt insbesondere die Prüfung der Förderfähigkeit des optionalen Bausteins „*Trassengebundene Bussysteme*“: Sollte sich abzeichnen, dass für die Schienensysteme Eisenbahn und Straßen-/Stadtbahn keine tragfähige Lösung gefunden werden kann, so können sich die Projektpartner in einem Folgeschritt für die einzelnen Streckenabschnitte auch die Untersuchung innovativer trassengebundene Bussysteme im Schienenstandard vorstellen. Darunter werden Systeme verstanden, die dank geeigneter Infrastruktur (eigene Fahrwege, Buschleusen, Lichtsignalanlagenpriorisierung o.a.) an erkennbaren Straßenkapazitätsengpässen am Stau vorbeifahren und so deutlich höhere Reisezeiten als konventionelle Bussysteme erreichen können. Wie beschrieben prüft auch hier der Fördergeber dessen Förderfähigkeit.

Finanzierung:

Derzeit gehen die Projektpartner für die umfängliche Aufgabenstellung von einer Überschreitung des EU-Schwellenwertes aus, was ein EU-weites Ausschreibungsverfahren bedingt. Zur Betreuung des Vergabeverfahrens beabsichtigt der Landkreis Göppingen als federführende Instanz die Unterstützung eines Verfahrensbetreibers in Anspruch zu nehmen, dessen Kosten nicht förderfähig und somit auf die Finanzierungspartner umzulegen sind.

Auf Grundlage der bisherigen Abstimmungen zwischen den Projektpartnern und dem Fördergeber gehen die Projektpartner von einem Kofinanzierungsanteil von bis zu 30.000 Euro je Finanzierungspartner aus. Hierunter ist die optionale Untersuchung eines trassengebundenen Bussystems bereits berücksichtigt.

Weiteres Vorgehen

Die notwendigen Gremienbeschlüsse der Finanzierungspartner sollen bis einschließlich April eingeholt werden. Daran anknüpfend ist die Einreichung des Förderantrages im 2. Quartal 2021 und die Vergabe der Machbarkeitsstudie für das 3. Quartal 2021 vorgesehen. Mit der Ergebnisvorstellung wird bis Ende 2022 gerechnet.

Bei wesentlichen Änderungen des Leistungsbildes oder einer absehbaren Überschreitung des jeweiligen Kostenbeitrags wird die Verwaltung das Gremium informieren.

Heinz Eininger
Landrat