

## Zu Tagesordnungspunkt 3

### **Machbarkeitsstudie zu Schienenverbindungen im Korridor Kirchheim (T) – Weilheim – Bad Boll – Göppingen – Schwäbisch Gmünd**

#### **I. Sachvortrag**

Anfang November 2020 stellte das Land die Ergebnisse ihrer Reaktivierungsstudie von Nebenbahnen sowie Fördermöglichkeiten zu deren Reaktivierung vor. Für den Korridor Kirchheim (T) – Weilheim – Bad Boll – Göppingen – Schwäbisch Gmünd ermittelte die Landesstudie Verkehrspotenziale in einer Größenordnung, ab der das Land dem Grunde nach Machbarkeitsstudien finanziell bezuschusst.

Diese Vorlage fasst zur Einordnung der Gesamtsituation den Wissensstand der bisherigen Untersuchungen zusammen und informiert über die aktuellen Ergebnisse der Landesstudie sowie über die Fördermöglichkeiten von Reaktivierungsstrecken. Ferner informiert sie über die angedachten Inhalte und das weitere Vorgehen zur Machbarkeitsstudie.

#### **1. Wissensstand bisheriger Untersuchungen (Exzerpt)**

##### *Netzspange Kirchheim (T) nach Göppingen*

Diese Netzspange setzt sich aus den Reaktivierungsabschnitten Kirchheim (T) – Weilheim, Bad Boll – Göppingen (auch Voralbbahn oder Boller Bahn) und dem Neubauabschnitt Weilheim-Bad Boll zusammen. Der Regionalverkehrsplan 2001 kam zum Ergebnis, dass die solitäre Betrachtung der einzelnen Abschnitte wirtschaftlich nicht zielführend ist. Vielmehr erscheint die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs nur dann sinnvoll, wenn eine Betrachtung über den gesamten Streckenabschnitt erfolgt. Auch die erneute Betrachtung im Jahr 2009 im Zuge der Studie zur „Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart“ vom Verkehrswissenschaftlichen Institut (VWI) unterstellte der Gesamtdurchbindung die höchste Erfolgsaussicht.



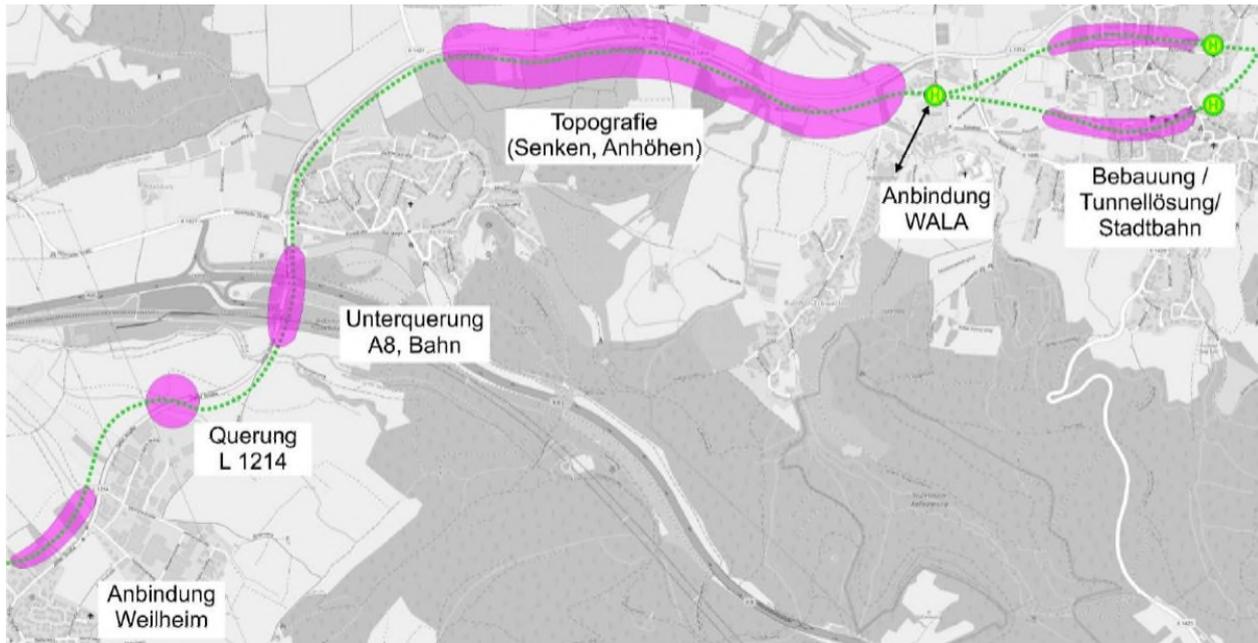
Abbildung 1: Netzspange Kirchheim (T) und Göppingen über Bad Boll und Weilheim (Quelle: VWI 2009)

Für eine solche Durchbindung werden umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. So ist für die Reaktivierungsabschnitte zuerst noch zu überprüfen, in welchem Umfang die vorhandenen Gleis- und Haltestellenanlagen noch genutzt werden können. Ferner wurde im Abschnitt Kirchheim (T) – Weilheim ein Teil der Gleisanlagen zurückgebaut, weshalb in diesem Abschnitt ein kompletter Neubau erforderlich würde. Gleiches gilt für den Abschnitt Weilheim – Bad Boll, der dann den Lückenschluss zwischen den beiden ehemaligen Strecken herstellt. Eine Trassierung als Stadtbahn würde den notwendigen Neubau zwischen Bad Boll und Holzmaden deutlich erleichtern und eine bessere Erschließung der Ortskerne ermöglichen.

Der Regionalverkehrsplan 2018 führt die Netzspange Kirchheim (T) – Göppingen unter der Kategorie „Trassenfreihaltung“ und trifft ergänzend folgende Aussagen: Die Netzspange trägt kaum zu einer Entlastung des Schienenverkehrs im Regionskern noch zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz bei. Es ist von einer geringen bis mittleren verkehrlichen Wirksamkeit auszugehen. Bezüglich der Schutzgüter ist eine deutliche Betroffenheit erkennbar.

Da die Reaktivierung des Abschnitts Göppingen – Bad Boll wiederholt im Fokus politischer Diskussionen stand, beauftragten die Landkreise Esslingen und Göppingen eine erneute Bewertung der Chancen für eine Wiederinbetriebnahme durch ein Ingenieurbüro, deren Ergebnisse – wie in Vorlage 287/2018 angekündigt – in dieser Vorlage ebenfalls vorgestellt werden (Anlage 2).

Bezüglich der Betrachtung als Eisenbahnsystem bestätigte und konkretisierte die von brenner BERNARD durchgeführte Studie aus dem Jahr 2019 die vom VWI im Jahr 2009 zusammengetragenen Erkenntnisse und benannte, wie in Abbildung 2 dargestellt, weitere bauliche Herausforderungen entlang der Strecke:



**Abbildung 2: Abschnitte mit schwierigen Bedingungen für eine Durchbindung der Bahntrasse  
(Quelle: brenner BERNARD 2019)**

Eine wesentliche Herausforderung stellt dabei die Weiterführung der Strecken über die damaligen Endpunkte Weilheim und Bad Boll hinaus dar. Aufgrund nicht freigehaltener Trassen müssten für eine gute verkehrliche Erschließung der Ortszentren diese mittels Tunnelösungen unterquert werden. Bei alternativen oberirdischen Umfahrungen gingen dagegen wertvolle Fahrgastpotentiale verloren.

Im Fazit kommt brenner Bernard für Nebenbahnen zu der Erkenntnis, dass zum Zeitpunkt der Untersuchung weder für die Gesamtdurchbindung aufgrund der benötigten Bauwerke noch für eine solitäre Reaktivierung der Boller Bahn die notwendigen Fahrgastpotentiale vorliegen.

Brenner Bernard betont mit Verweis auf die deutlich gestiegenen Fahrgastpotenziale im Vergleich vorheriger Untersuchungen jedoch, dass die Option einer Schienenverbindung zwischen Göppingen und Kirchheim (T) für die Zukunft unter ggf. veränderten Rahmenbedingungen von großer Bedeutung sein könnte. Mit steigender Inanspruchnahme des ÖPNV als attraktives Angebot nachhaltiger Mobilität, können die benötigten Investitionen für eine Bahnverbindung und deren Nutzen-Kosten-Verhältnis mittelfristig durchaus neu zu bewerten sein. Mit Vorliegen der Landesstudie zur Reaktivierung von Nebenbahnen und den darin aufgezeigten nochmals gestiegenen Nutzerpotenzialen sowie dem deutlich verbesserten Finanzierungsrahmen sind die Voraussetzung für eine Neubewertung der Reaktivierungschancen aus Sicht der Projektpartner gegeben.

Als mögliche Alternative zur herkömmlichen Ausbildung als Eisenbahn wurde seitens brenner Bernard eine Stadtbahn nach Karlsruher Modell betrachtet. Diese könnte abschnittsweise direkt auf der Straße geführt werden wodurch aufwändige Tunnelbauwerke im Bereich der Ortszentren gegebenenfalls umgangen werden können. In einer ersten qualitativen Abwägung zeigten sich auch hier Herausforderungen, die es in anschließenden Studien vertieft zu betrachten gilt. So sind die Straßenzüge in Bad Boll sehr eng dimensioniert und daher schwierig durch eine Straßenbahn zu erschließen. Gleichzeitig sind die städtebaulichen Auswirkungen einer eventuellen Straßenbahnoberleitung auf das Ortsbild zu berücksichtigen. Zusätzlich geht bei einem isolierter Stadtbahnbetrieb zwischen Göppingen und Kirchheim (T) ein erhöhter Wartungsaufwand durch hierfür eigene Infrastruktur einher.

### Göppingen – Schwäbisch Gmünd (auch Hohenstaufenbahn oder Josefle)

Die Strecke wurde Großteils zugunsten des asphaltierten Wander- und Radwegs Stauerland (auch Josefle-Radweg) zurückgebaut. Bei einer Streckenreaktivierung wird die trassennahe Verlegung dieses Weges als sehr komplex angesehen. Ferner wird die Reaktivierung durch zwischenzeitlich realisierte Bauvorhaben oder Straßenzüge erschwert.

Der Regionalverkehrsplan 2018 führt die Maßnahme unter der Kategorie „Trassenfreihaltung“ und trifft folgende ergänzende Aussagen: Bei einem Reisezeitgewinn auf Hauptrelationen von absolut 2,2 Min./Fahrgast ist insgesamt von einem relativ geringem Nachfragepotential für den ÖV bei hohen Investitionskosten auszugehen. Die Netzspange trägt weder zu einer Entlastung des Schienenverkehrs im Regionskern noch zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz bei.

## **2. Reaktivierung von Schienenstrecken, Studie des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und Fördermöglichkeiten**

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 (siehe auch Streckensteckbriefe in Anlage 3).

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

**Tabelle 1: Kurzergebnisdarstellung (Quelle: PTV 2020)**

Während in den Vorgängeruntersuchungen bzgl. der Netzspange Kirchheim (T) – Göppingen stets nur die komplette Durchbindung aussichtsreich erschien, prognostiziert die Landesstudie auch für den solitären Abschnitt Göppingen – Bad Boll ein sehr hohes Nachfragepotential. Auch das Fahrgastpotential zwischen Göppingen und Schwäbisch Gmünd wird in der Landesstudie deutlich höher als bisher angenommen eingeschätzt. Damit zeigt sich, dass die Chancen für Reaktivierungen sich durch eine verbesserte Netzstruktur steigern lassen und eine erneute Betrachtung der Streckenabschnitte gerechtfertigt erscheint.

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

<sup>1</sup> T30 HVZ: 60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

- Betriebskosten
  - o Ggf. Betriebskostenzuschuss. Höhe Abhängig von Anzahl der Fahrgäste
  - o Das Ministerium hat Mittel für bis zu 100 Kilometer Reaktivierungsstrecke fest budgetiert
  - o Vergabe grundsätzlich nach zeitlicher Reihenfolge der Reaktivierung

### **3. Machbarkeitsstudie**

Aufgrund der verbesserten Chancen haben sich vorbehaltlich der Gremienentscheide 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 Anlage 1 zusammengefasst sind.

#### *Auszüge aus dem Leistungsbild*

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 Betriebskonzepten das wirtschaftlich aussichtsreiche Gesamtkonzept zu erhalten, sollen die vom Land untersuchten Strecken im Korridor Kirchheim (T) – Weilheim 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 Betriebskonzepten 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, Vernetzung 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 wurden durch die Projektpartner mit dem Ziel des größtmöglichen Mehrwerts unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden Erkenntnisse (siehe Kapitel I.I.) 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, Busschleusen, 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 Verfahrensbetreuer in Anspruch zu nehmen, dessen Kosten nicht förderfähig sind 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 € je Finanzierungspartner aus. Hierunter ist die optionale Untersuchung eines trassengebundenen Bussystems bereits berücksichtigt.

#### **4. 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 regionalen Kostenbeitrags wird die Geschäftsstelle das Gremium informieren.

## **II. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss stimmt auf Grundlage der Eckpunkte des Leistungsbildes und der Kooperationsvereinbarung einer Beteiligung an der Machbarkeitsstudie mit bis zu 30.000 € zu.
2. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Regionaldirektorin die Kooperationsvereinbarung mit den Eckpunkten der Anlage 1 zu unterzeichnen.