

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	02.12.2020	öffentlich	Beschlussfassung

## Reaktivierung der Nebenbahnen

### I. Beschlussantrag

Der UVA empfiehlt dem Kreistag, wie folgt zu beschließen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, koordinierend 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 Studie werden Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 25.000 Euro verteilt auf die Haushaltsjahre 2021 und 2022 berücksichtigt.

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Zur Reaktivierung der ehemaligen Nebenbahnen liegen Haushaltsanträge der Fraktion der Freien Wähler (Antrag Nr. 24), der Fraktion Bündnis 90/Grüne (Antrag Nr. 49.1) und der SPD-Fraktion (Antrag Nr. 64) vor. Es sollen weiterführende Untersuchungen auf den Weg gebracht und entsprechende Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

#### *Fachliche Neubewertung*

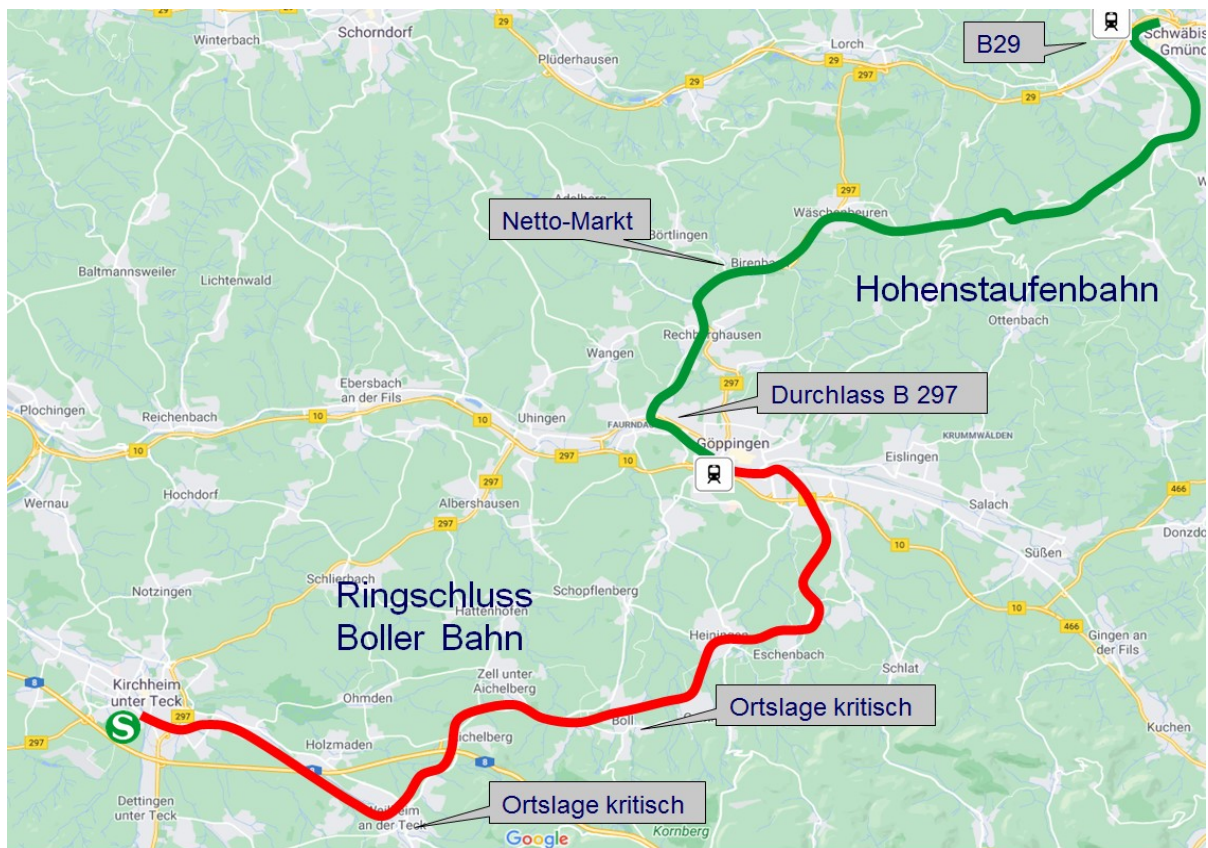
Das Land Baden-Württemberg hat in einer Video-Konferenz mit Minister Hermann Anfang November eine umfangreiche Studie zu den Möglichkeiten der Reaktivierung ehemaliger Nebenbahnen vorgestellt. Damit einhergehend wurde ein Förderprogramm zur Finanzierung erforderlicher Machbarkeitsuntersuchungen und späterer 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.

Im Ergebnis ergaben sich für die beiden früheren Nebenstrecken mit Ausgangspunkt im Bahnhof Göppingen sehr gute Bedingungen mit Blick auf die erwarteten

Fahrgastpotenziale bei optimierter Struktur möglicher Haltepunkte und deren Einzugsbereichen. Sowohl die Voralbbahn Göppingen-Bad Boll als auch die Hohenstaufenbahn Göppingen-Schwäbisch Gmünd werden vorrangig in Kategorie „A“ mit Nutzerpotenzialen > 2.000 Personen/km gelistet.

Die Voralbbahn wurde darüber hinaus im Ringschluss mit der ehemaligen Stichbahn Kirchheim/T.-Weilheim/T. bewertet. Auch in diesem Fall ergab sich die Aufnahme in Kategorie „A“. Isoliert betrachtet rangiert die Weilheimer Bahn lediglich in Kategorie „C“ (< 1.000 P.). Damit zeigt sich, dass die Chancen für Reaktivierungen sich durch eine verbesserte Netzstruktur steigern lassen.

*Abbildung: ehemalige Nebenbahnen im Netz*



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

Im Jahr 2018 hatte der Landkreis Göppingen zusammen mit dem Landkreis Esslingen 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/T. bis Kirchheim/T. wurde im Rahmen der damaligen Förderbedingungen keine positive Weichenstellung vorgenommen (vgl. hierzu BU 2019/036 vom 12.03.2019). 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.

Das Land fördert Stand November 2020 vertiefende Machbarkeitsstudien, auf deren Grundlage weitere Entscheidungen zu treffen sind, bis Ende 2021 mit 75%. Dennoch ist Eile geboten, da die Vergabe einer entsprechenden Expertise 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.

Im Kern wird das durch die Verwaltung vorgeschlagene Vorgehen im engen Schulterschluss aller Beteiligten unterstützt. Der Landkreis Göppingen hat sich bereit erklärt, aufgrund der deutlich größeren Streckenanteile auch in diesem Fall die Federführung zu übernehmen, muss dafür aber zusätzliches Personal einsetzen, das derzeit nicht zur Verfügung steht. Die Aufgabe lässt sich auf Sicht nur durch interne Umschichtungen im Amt 55 für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur und die befristete Neuschaffung einer durch das Land hälftig geförderten Personalstelle im Bereich des Radverkehrs (vorrangig der Radschnellverbindung) bewältigen. Hierzu wurde kurzfristig ein Antrag für den Stellenplan 2021 nachgereicht. Der Umfang der Aufgabe, die hier erneut auf das Fachamt zukommt, war zur Jahresmitte nicht absehbar.

Diskutiert wurden in der Web-Konferenz sowohl die Chancen für die Reaktivierung der Nebenbahnen, die sich formal betrachtet nie so günstig dargestellt haben wie im Rahmen des durch das Land aufgezeigten Programms, aber auch absehbare Risiken. Diese beziehen sich auf die nicht mehr überall durchgängig verfügbare Trasse (insbesondere auf der Hohenstaufenbahn), mögliche Widerstände der Anlieger und Nutzungskonkurrenzen (heutiger Radweg). Das Für und Wider ist in der zu Vergabe anstehenden Expertise mit zu beleuchten. Gleichzeitig waren sich alle Beteiligten einig, dass im Falle einer Reaktivierung von einem völlig neu strukturierten Bahnverkehr auszugehen ist:

- Anpassungen der Trasse und insbesondere der Haltepunkte
- attraktive Taktverkehre mit guter Vernetzung in den Bahnknotenpunkten und zum Busverkehr
- Modernes Fahrzeugmaterial mit klimafreundlicher Antriebstechnik (batterieelektrisch, Brennstoffzellen usw.)
- Alternativer Betrieb im Stadtbahnverkehr mit deutlich verbesserten Möglichkeiten der innerörtlichen Trassenführung

Die an der Diskussion Beteiligten sahen vor allem Vorteile in vernetzten Konzepten, die über den Einzugsbereich der früheren Stich- und Verbindungsbahnen hinausdenken und völlig neue Fahrrelationen in der Region ermöglichen (Gmünd - Göppingen - Kirchheim - Wendlingen - Filder). Diese Ansätze sollen in die zu vergebenden Studien als konzeptionelle Klammer mit einfließen. Aus fachlicher Sicht wird dies ausdrücklich unterstützt.

Für die umfängliche Aufgabenstellung wird mit einem Gesamtaufwand von rd. 300.000-400.000 Euro gerechnet. Da es sich um mehrere Teilstrecken und eine übergreifende Konzeption handelt, wird davon ausgegangen, dass der gewählte Ansatz vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mitgetragen wird.

Verabredet wurde folgendes Vorgehen, vorbehaltlich anderslautenden Entscheidungen der Gremien:

- Erstberatung im UVA am 02.12.2020
- Fachliche Abstimmung zwischen den Landkreisverwaltungen und den Planungsverbänden
- Rückkoppelung in die politische Runde vom 18.11.2020
- Konkrete Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium im Frühjahr 2021
- Anschließende Befassung der Gremien mit dem Gesamtpaket
- Ausschreibung der Beratungsleistung Mitte 2021

Die Städte und Gemeinden sollen streckenbezogen in Arbeitsgruppen beteiligt werden. Bei einer Förderung durch das Land in Höhe von 75% wird ein kommunaler Kofinanzierungsanteil bis zu 100.000 Euro veranschlagt, der sich auf die drei Landkreise und die Planungsverbände verteilt. Für den Landkreis Göppingen wird in Anrechnung des geleiteten Koordinierungsaufwands (Personal) von einem Betrag in Höhe von rd. 25.000 Euro ausgegangen, verteilt auf die Jahre 2021 und 2022.

Keine vertiefende Untersuchungen anzugehen, weil schon heute in Teilen gewichtige Gründe gesehen werden, die einer Reaktivierung entgegenstehen könnten, wurde einvernehmlich als keine realistische Alternative angesehen. Vielmehr wird erwartet, auf Grundlage der sehr günstigen Ausgangslage jetzt abschließend bis zur überschlägigen Ermittlung der Nutzen-/Kosten-Faktoren zu prüfen, ob die Wiederaufnahme des Schienenbetriebs auf den ehemaligen Nebenbahnen in erweiterten Konzepten einen nachhaltigen Vorteil für die Förderung umweltgerechte Mobilitätsangebote in Aussicht stellt.

Bisher sind für die Vergabe einer externen Expertise keine Mittel für 2021 vorgesehen. Entsprechend wären diese in den Haushalt 2021 aufzunehmen. Es handelt sich dabei um eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises.

### III. Handlungsalternative

Keine weiteren Untersuchungen beauftragen.

### IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Für die Kofinanzierung der mit 75% durch das Land bezuschussten vertiefenden Machbarkeitsstudien werden voraussichtlich rd. 25.000 Euro, verteilt auf die Haushaltsjahre 2021 und 2022 erforderlich. Diese sind bisher nicht im Haushaltsplanentwurf berücksichtigt und über die Änderungsliste aufzunehmen. Für 2021 werden zunächst 15.000 Euro vorgeschlagen. In die Änderungsliste wurden zunächst 25.000 Euro in 2021 aufgenommen. Derzeit ist unsicher, wann genau die einzelnen Kostenpositionen abgerufen werden.

Es handelt sich dabei um eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises.

Für eine etwaige mittel- und langfristige Umsetzung der Maßnahmen sind in der Finanzplanung und im Finanzkonzept 2030 derzeit keine Kostenpositionen berücksichtigt. Es handelt sich auch in diesem Fall um Freiwilligkeitsleistungen des Landkreises, die im Budget Mobilität untergebracht und ggf. priorisiert werden müssen.

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

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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 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