



OSTALBKREIS

Federführend: Geschäftsbereich Nachhaltige Mobilität
Beteiligte Bereiche:
Vorlage Nr.: 054/2021

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Hohenstaufenbahn zwischen Schwäbisch Gmünd und Göppingen

Beratungsfolge:

Ö 13.04.2021 Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung

Antrag der Verwaltung

1. Der Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung beauftragt die Verwaltung eine gemeinsame Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Hohenstaufenbahn voranzutreiben, zu begleiten und anlassbezogen Bericht zu erstatten.
2. Der Ausschuss bewilligt den Finanzierungsanteil des Ostalbkreis von bis zu 30.000 Euro. Dieser wird in den jeweiligen Haushaltjahre 2021 bis 2023 berücksichtigt.

Sachverhalt/Begründung

Im November 2020 stellte das Land Baden-Württemberg eine umfangreiche Studie zu den Möglichkeiten der Reaktivierung ehemaliger Nebenbahnen vor. Dutzende Bahnstrecken wurden hierbei hinsichtlich ihres Fahrgastpotenzial kategorisiert (siehe Anlage 1). Der im Jahr 1984 für den Personenverkehr stillgelegten und in der Zwischenzeit entwickelten Hohenstaufenbahn zwischen Schwäbisch Gmünd wird demnach ein „sehr hohes Nachfragepotenzial“ unterstellt. Dabei wurden unter Annahme eines 60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit („T30 HFZ“) die Personenkilometer je Streckenkilometer (Pkm/km) als maßgebliche Kennzahl verwendet.

Strecke	Kategorie	Takt	Länge	Ø Pkm/km	Besetzung am max. Querschnitt
Hohenstaufenbahn	A	T30 HVZ	27,3 km	2.320	3.490

(https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/Potenzialanalyse_PTV_Bericht_01.pdf)

Letztlich wurde der Hohenstaufenbahn im Falle einer „*optimierten Struktur möglicher Haltepunkte und deren Einzugsbereichen sehr gute Bedingungen mit Blick auf die erwarteten Fahrgastpotenziale*“ prognostiziert.

Insbesondere im Landkreis Göppingen entfalteten sich derweil umfangreiche Aktivitäten sowie kommunalpolitische- und zivilgesellschaftliche Forderungen hinsichtlich einer sich an die Landesstudie anschließenden Untersuchung der Machbarkeit. Unter Federführung Göppingens wurde Ende 2020 gemeinsam mit dem Landkreis Esslingen sowie dem Verband Region Stuttgart (VRS) vereinbart eine entsprechende Studie in Auftrag zu geben. Der Regionalverband Ostwürttemberg ist in beratender Funktion beteiligt. Neben der Hohenstaufenbahn soll dabei auch die Voralbbahn (Göppingen-Bad Boll), der Ringchluss Göppingen-Kirchheim u. T. sowie der Abschnitt Kirchheim u. T. nach Weilheim a. d. T. Bestandteil der Untersuchung sein.

In der Folge bedurfte es zahlreicher Videokonferenzen der erwähnten Partner mit dem Verkehrsministeriums und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württembergs (NVBW) um den Rahmen einer möglichen Förderung seitens des Landes abzustimmen. Dieses hat sein Interesse hinsichtlich einer zügigen Umsetzung der Machbarkeitsstudie. Die Förderquote liegt bei 75 %. Im Falle einer Reaktivierung läge die Investitionskostenförderung bei 96 %.

Noch zu konkretisierende Einzelheiten sollen vertraglich in einer noch zu treffenden Kooperationsvereinbarung geregelt werden. Die Eckpunkte finden sich in Anlage 2.

Machbarkeitsstudie:

Neben der „klassischen“ Wiederherstellung der früheren Eisenbahninfrastruktur nach der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) soll auch die teilweise oder vollständige Reaktivierung als Straßen- bzw. Stadtbahn gemäß der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) geprüft werden. Um aus den Kombinationsmöglichkeiten aus verschiedenen Schienensystemen (Eisenbahn/Straßen- bzw. Stadtbahn), Streckenabschnitten und Betriebskonzepten das wirtschaftlich aussichtsreichste 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 un-

tersucht werden. Sofern ein durchgängiges System über den gesamten Korridor nicht wirtschaftlich erscheint, ist vom Gutachter das wirtschaftlichste Zusammenspiel der Streckenabschnitte mit unterschiedlichen Schienensystemen und Betriebskonzepten unter der Prämisse optimierter Umsteigebeziehungen zu ermitteln. Darüber hinaus finden derzeit Abstimmungen mit dem Land statt, auch „trassengebundene Bussysteme“ im Schienenstandart in Betracht zu ziehen, insbesondere, wenn erstgenannte Möglichkeiten sich als nicht umsetzbar/unwirtschaftlich erweisen sollten. Hierunter subsumieren sich Systeme die für den Busverkehr insbesondere an Engpässen geeignete Infrastruktur vorsehen, z. B. eigene Fahrwege, Lichtsignalbevorzugung oder Busschleusen.

Nachfolgend aufgeführte Aspekte sind vorgesehen:

- Bestandsanalyse:
 - Stillgelegte Streckeninfrastruktur
 - Heutiges Busnetz
 - Verkehrsnachfrage (ÖV und IV)
- Vergleich und Empfehlung folgender Verkehrssysteme:
 - Eisenbahn nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
 - 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 Interessenskonflikte (zw. Verkehrsarten, Anliegern, Eigentümer etc.)
- Grobabschätzung der Umweltkonflikte und erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen
- Aufzeigen von Finanzierungsmöglichkeiten und deren Erfolgsaussichten
- Projektmanagement (u. a. Zeitplan von Projektbeginn bis Inbetriebnahme)

Weiteres Vorgehen:

Aufgrund der Umfänglichkeit der Studie wird von einem EU-weiten Ausschreibeverfahren ausgegangen. Die Federführung liegt beim Landkreis Göppingen. Dieser, als auch der Landkreis Esslingen sowie der VRS haben die notwendigen Gremienbeschlüsse bereits eingeholt. Nach Festlegung der Studieninhalte erfolgt im Anschluss die Einreichung der Förderanträge im zweiten Quartal 2021 und die Vergabe im darauffolgenden. Studienabschluss ist zum Ende des Jahres 2022 vorgesehen.

Finanzierung und Folgekosten

Nach jetzigem Stand wird, je nach Ergebnis der Projektausschreibung, von einem Kofinanzierungsanteil des Landkreises in Höhe von 25.000 Euro ausgegangen. Inklusive der optionalen Untersuchung eines trassengebundenen Bussystems kann sich dieser Betrag auf bis zu 30.000 Euro erhöhen.

Die Mittel sind in der Haushaltsstelle „Aufwendungen für Gutachten“ hinterlegt und darzustellen.

Anlagen

Anlage 1: Übersicht von Reaktivierungsstrecken inkl. Kategorisierung
Anlage 2: Eckpunkte Kooperationsvereinbarung

Sichtvermerke

gez. Gehlhaus, Geschäftsbereich Nachhaltige Mobilität
gez. i. V. Forstehausler, Dezernat VII
gez. Kurz, Dezernat II
gez. Dr. Bläse, Landrat

Reaktivierung von Schienenstrecken – Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse

Legende:

- Sehr hohes Nachfragepotenzial
- Hohes Nachfragepotenzial
- Mittleres Nachfragepotenzial
- Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen

Stand: Oktober 2020



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Sehr hohes Nachfragepotenzial

- A01** Reutlingen Hbf – Engstingen (Echaztalbahn)
- A02** Marbach (Neckar) – Heilbronn (Bottwartalbahn)
- A03** Reutlingen Hbf – Nehren Süd (Somaschell)
- A04** Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim Pbf (Schusterbahn)
- A05** Breisach – Colmar
- A06** Ludwigsburg – Markgröningen (Markgröninger Bahn)
- A07** Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz (Albtalbahn)
- A08** Weil der Stadt – Calw (Hermann-Hesse-Bahn)
- A09** Göppingen – Schwäbisch Gmünd (Hohenstaufenbahn)
- A10** Göppingen – Bad Boll (Voralbbahn)
- A11** Göppingen – Kirchheim (Teck)
- A12** Filderstadt – Neuhausen (Filder) (Filderbahn)

Mittleres Nachfragepotenzial

- C01** Neckarbischofsheim Nord – Obergimpfern – Hüffenhardt/Bad Rappenau (Krebsbachtalbahn)
- C02** Haltingen – Kandern (Kandertalbahn)
- C03** Engstingen – Gammertingen (Schwäbische-Alb-Bahn)
- C04** Heimerdingen – Weißach (Strohgäubahn)
- C05** Kirchheim (Teck) – Weilheim (Teck) (Kleine Teckbahn)
- C06** Engstingen – Münsingen – Schelklingen (Schwäbische-Alb-Bahn)
- C07** Lauchringen – Stühlingen (Wutachtalbahn)
- C08** Eyach – Hechingen Landesbahn (Zollern-Alb-Bahn 4)
- C09** Rastatt – Haguenau
- C10** Neckarbischofsheim Nord – Obergimpfern – Hüffenhardt (Krebsbachtalbahn)

Hohes Nachfragepotenzial

- B01** Balingen (Württ) – Schömberg (b Balingen) – Rottweil (Zollern-Alb-Bahn 3)
- B02** Schopfheim – Bad Säckingen (Wehratalbahn)
- B03** Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg (Hardtbahn)
- B04** Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn)
- B05** Singen (Hohentwiel) – Etwilen TG
- B06** Waldenburg (Württ) – Künzelsau (Kochertalbahn)
- B07** Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn)+
- B08** Sigmaringen/Mengen – Krauchenwies – Stockach (Ablachtalbahn)
- B09** Mengen – Krauchenwies – Stockach (Ablachtalbahn)
- B10** Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen (Talgangbahn)

Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen

- D01** Altshausen – Pfullendorf (Räuberbahn)
- D02** Leutkirch – Isny
- D03** Balingen (Württ) – Schömberg (b Balingen) (Zollern-Alb-Bahn 3)
- D04** Roßberg – Bad Wurzach (Roßbergbahn)
- D05** Bühl (Baden) – Stollhofen
- D06** Hintschingen – Blumberg-Zollhaus (Aitrachtalbahn)
- D07** Amstetten (Württ) – Gerstetten (Lokalbahn)
- D08** Maulbronn West – Maulbronn Stadt (Klosterstadt-Bahn)
- D09** Rudersberg-Oberndorf – Welzheim (Wieslauftalbahn)
- D10** Blaufelden – Langenburg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

**Eckpunkte der Kooperationsvereinbarung zur Zusammenarbeit und Finanzierung von
Planungskosten für eine Machbarkeitsstudie zu Schienenverbindungen im Korridor Kirchheim (T) –
Weilheim – Bad Boll – Göppingen – Schwäbisch Gmünd**

In dieser Vereinbarung wird aufgrund der unterschiedlichen Zusammensetzung zwischen folgenden Partnerschaften unterschieden:

- Finanzierungspartner: Landkreis Göppingen, Landkreis Esslingen, Ostalbkreis, Verband Region Stuttgart
- Kooperationspartner: Landkreis Göppingen, Landkreis Esslingen, Ostalbkreis, Verband Region Stuttgart, Regionalverband Ostwürttemberg

Gegenstand des Vertrags

Gegenstand dieses Vertrages ist die Gestaltung der Zusammenarbeit der Kooperationspartner zum Zweck der gemeinsamen Durchführung der Machbarkeitsstudie. In diesem Sinne werden grundlegende, wechselseitige Rechte und Pflichten festgelegt. Ferner werden zwischen den Finanzierungspartnern Regelungen zur Projektfinanzierung getroffen.

Federführung durch den Landkreis Göppingen

Die Federführung übernimmt der Landkreis Göppingen. Er ist Ansprechpartner nach außen, übernimmt die Koordination und Unterlagenaufbereitung. Gegenüber dem Fördergeber tritt er als Antragssteller und bezüglich der Machbarkeitsstudie als Auftraggeber auf.

Projektgremium und Entscheidungsfindung Die Kooperationspartner bilden ein Projektgremium zur gemeinsamen Entscheidungsfindung. Die Einberufung und Leitung des Gremiums erfolgt durch den Gesamtprojektleiter des Landkreises Göppingen. Das Projektgremium trifft seine Entscheidungen mit einfacher Mehrheit, soweit die Entscheidung nicht anders geregelt ist. Insbesondere für folgende Bereiche bedarf es einer einvernehmlichen Abstimmung: - Inhalt, Methodik und Vergabe der Studie - Kündigung und wesentliche Änderung des Auftrags - Förderantragsunterlagen - gemeinsamen Veröffentlichungen und Gremienbehandlungen

Finanzierung

Der Kofinanzierungsanteil wird zu je 25 % unter den Finanzierungspartnern aufgeteilt. Anfallende Kosten werden gemeinsam getragen und über Göppingen abgewickelt. Dies gilt auch im Falle eines möglichen Projektabbruches für die bis dahin aufgelaufenen Kosten. Sobald sich abzeichnet, dass die geschätzten Kofinanzierungsanteile überschritten werden, werden die Finanzierungspartner unverzüglich Verhandlungen aufnehmen und das weitere Vorgehen abstimmen.

Austritt eines Projektpartners

Während der Laufzeit dieses Vertrages ist ein Austritt eines Finanzierungspartners ausgeschlossen, sofern nicht alle Finanzierungspartner zustimmen. Bereits erfolgte oder eingegangene finanzielle Verpflichtungen, die den Zeitraum bis zur Wirksamkeit des Austritts betreffen, bleiben bestehen. Rückzahlungen von bereits eingebrachten Leistungen sind ausgeschlossen. Der austretende Finanzierungspartner trägt jene Mehrkosten, die den übrigen Finanzierungspartnern aufgrund des Austritts entstehen.