



Nummer: 45/2019
den 13.03.2019

Mitglieder des Kreistags
des Landkreises Esslingen

Öffentlich
 Nichtöffentlich
 Nichtöffentlich bis zum
Abschluss der Vorberatung

KT
 VFA 28.03.2019
 ATU
 ATU/BA
 SOA
 KSA
 JHA

Betreff: Bahnverbindung Göppingen - Kirchheim u. T.

Anlagen: Abbildungen 1 bis 6

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

BESCHLUSSANTRAG:

1. Der Verwaltungs- und Finanzausschuss nimmt die Ergebnisse der Vorstudie zur Reaktivierung der Bahnverbindung Göppingen – Bad Boll mit Durchbindung bis Kirchheim u.T. zur Kenntnis.
2. Aufgrund des zu erwartenden negativen Kosten-Nutzen-Verhältnisses werden sowohl die Reaktivierung der Bahnverbindung Göppingen – Bad Boll als auch eine neue Durchbindung über Weilheim a.d.T. bis nach Kirchheim u.T. unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen zunächst nicht weiterverfolgt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, darauf hinzuwirken, die Widmung der Trasse für den Bahnverkehr weiterhin aufrecht zu halten.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Das Angebot zur Vorstudie von Brenner Bernard Ingenieure im bisherigen Umfang enthält Kosten von 16.422 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer. Die tatsächlichen Kosten teilen sich die Landkreise Göppingen und Esslingen, wobei die Kommunen im Landkreis Esslingen (Kirchheim u.T., Holzmaden und Weilheim

a.d.T.) ihrerseits die Hälfte des auf den Landkreis Esslingen entfallenden Anteils übernehmen. Im Haushaltsplan 2019 sind im Teilhaushalt 7, Ergebnishaushalt, bei Produktgruppe 5470 (P547001, Konto 44310800) insgesamt 75.000 Euro für Sachverständigenkosten eingestellt.

Bei einer dem Verwaltungsvorschlag entsprechenden Beschlussfassung entstehen keine weiteren Kosten für den Landkreis. Dementsprechend wurden auch keine Mittel für das aktuelle sowie die kommenden Haushaltsjahre eingeplant.

Sachdarstellung:

Die Zukunft einer Schienenverbindung zwischen Göppingen und Kirchheim u.T. ist ein Dauerthema der verkehrspolitischen Diskussion in der erweiterten Raumschaft des Albvorlandes. Mit ihr verbindet sich die Hoffnung, über einen Ringchluss der stillgelegten Bahnstrecke Göppingen-Bad Boll (Boller Bahn) über Weilheim a.d.T. bis nach Kirchheim u.T. neue Potenziale für den Schienenverkehr zu erschließen. Die Verbindung wurde entsprechend in den Regionalverkehrsplan aufgenommen.

Aus der Mitte des Göppinger Kreistags lagen bis zum Frühjahr 2018 ein Haushaltsantrag der Fraktion der SPD sowie ein ergänzender Antrag der Fraktion der Freien Wähler vor, dazu ein Parallelantrag der Fraktion der Freien Wähler im Kreistag des Landkreises Esslingen.

Eine Gesprächsrunde über die Möglichkeiten der Reaktivierung der Boller Bahn kam auf Initiative der Abgeordneten Maier (Göppingen) und Schwarz (Esslingen), jeweils Bündnis90/Grüne, am 20. April 2018 in Weilheim a.d.T. zustande. Auf Grundlage einer Untersuchung für die Stadt Weilheim a.d.T. wurde seitens des Aalener Büros Brenner Bernard Ingenieure ein Angebot für eine erweiterte Vorstudie unterbreitet, die auch die Weiterführung bis nach Kirchheim u.T. beinhaltet. Die dort anwesenden Vertreter aus den Kommunen, vom Verband Region Stuttgart sowie aus den Landkreisen Göppingen und Esslingen haben sich damals darauf verständigt, diese Option gemeinschaftlich weiterzuverfolgen und das Büro nach weiterer inhaltlicher Präzisierung mit der Erstellung der Vorstudie zu beauftragen. Der Verwaltungs- und Finanzausschuss wurde in seiner Sitzung am 12.07.2018 mündlich zum weiteren Vorgehen informiert. Die Untersuchung wurde in der Folge federführend durch das Amt für Mobilität beim Landratsamt Göppingen betreut und gemeinsam durch beide Landkreise beauftragt.

Mit der Vorstudie sollten zunächst die Ergebnisse der bereits vorliegenden Untersuchungen zur Boller Bahn und der Wohnstandortanalyse der Wala Heilmittel GmbH, Bad Boll, zusammengetragen und die Potenziale für eine durchgebundene Schienenverbindung zwischen Göppingen und Kirchheim u.T. aktualisiert werden. Ergänzend wurde veranlasst, alternativ zu einer Schienenverbindung eine mögliche Schnellbusverbindung mit zu überprüfen. Seit Mitte Februar 2019 liegen die Ergebnisse der Studie in Form einer Präsentation vor. Die schriftliche Ausarbeitung kann erst bis Mitte März durch das Büro nachgereicht werden.

In einem ersten Austausch mit den Städten und Gemeinden sowie dem Verband Region Stuttgart wurden die Inhalte und Handlungsempfehlungen der Expertise am 13.02.2019 in Bad Boll erörtert.

Im Weiteren werden die einzelnen Arbeitsschritte der Studie sowie die zentralen Ergebnisse erläutert. Die gesamte Präsentation wird als Anhang zur Verfügung gestellt.

1. Zusammenfassung bisheriger Untersuchungen

In insgesamt vier Studien und einer Masterarbeit wurden Fragestellungen zur Boller Bahn hauptsächlich oder im Kontext weiterer Planungen behandelt und untersucht. Die Vorstudie für ein integriertes Verkehrskonzept des Voralbraums (Bender+Stahl 1996) hat unter anderem die Potenziale der Schienenverbindung zwischen Göppingen und Bad Boll ermittelt und die Abhängigkeiten zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr untersucht. Im Ergebnis konnte keine signifikante Fahrzeitverbesserung durch das Schienenangebot im Vergleich zu einem optimierten Buskonzept festgestellt werden. Das Verlagerungspotenzial vom Individualverkehr auf die Schiene wurde auf rd. 1.000 Fahrgästen am Tag geschätzt.

Die 2009 fertiggestellte Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung in Form einer Stadtbahn zwischen Göppingen und Bad Boll einschließlich der Durchbindung über Weilheim a.d.T bis Kirchheim u.T (Planungsgruppe Kolz 2009) hat Pendlerströme und Trassenvarianten im Bereich Bad Boll tiefergehend untersucht. Aufgrund der baulichen Voraussetzungen wurde eine Weiterführung über den ehemaligen Endbahnhof in Bad Boll hinaus als nur schwierig umsetzbar eingestuft. Um eine optimale Erschließung der Ortslagen zu gewährleisten, würde eine aufwändige Tunnellösung erforderlich. Abbildung 1 (Anlage) zeigt die untersuchten Trassenvarianten.

Der Verband Region Stuttgart hat im selben Jahr eine Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region (Verkehrswissenschaftliches Institut der Uni Stuttgart, 2009) beauftragt, wobei bereits damals mögliche Verbindungen zwischen Göppingen-Bad Boll und Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T. sowie die Gesamtverbindung zwischen Göppingen und Kirchheim u.T. betrachtet wurden. Abbildung 2 zeigt eine mögliche Trassenführung mit Haltestellen. Bei einer Streckenlänge von ca. 28,5 Kilometern wäre eine stündliche Bedienung pro Richtung grundsätzlich fahrbar. Mit Ausnahme eines weiteren Halts im Bereich Kurpark/Akademie/Wala in Bad Boll wurde auf die Neuerrichtung zusätzlicher Haltepunkte verzichtet.

Dichtere Takte wurden bisher nicht untersucht. Sie würden weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur (Ausweichstellen) erforderlich machen und entsprechend zu signifikant höheren Kosten, auch im Betrieb, führen.

Aufgrund der positiven Fahrgastpotenziale wurde damals eine vertiefende Untersuchung, vor allem mit der Option einer Stadtbahnvariante (siehe Anlage, Abbildung 2), empfohlen. Eine weitere Potenzialanalyse aus dem Jahr 2014 für die ehemalige Bahnverbindung zwischen Kirchheim/Teck und Weilheim/Teck (Büro

Brenner Bernard Ingenieure) ermittelte im Fall einer Durchbindung ca. 500 bis 1.400 Fahrgäste pro Tag, je nach Streckenabschnitt.

Die schwierigen Voraussetzungen in den Ortslagen Bad Boll und Weilheim a.d.T sowie die topografisch bewegte Landschaft zwischen beiden Gemeinden bestimmen die Untersuchungen im Rahmen einer Masterarbeit aus dem Jahr 2016. Im Zuge dieser Abschlussarbeit widmet sich der Autor unter vereinfachten Betrachtungen den möglichen Kosten für die benötigten Bauwerke im Falle der Durchbindung beider Schienenstränge. Dabei wurden sowohl die Ausführung als klassische Nebenbahn, als auch mittels einer Stadtbahn nach Karlsruher Modell zu Grunde gelegt und Fahrzeiten für beide Bedienungssysteme ermittelt. Die Ergebnisse sind in Abbildung 3 (Anlage) aufgelistet.

Für die Wala Heilmittel GmbH, Bad Boll, ist die umweltfreundliche Mobilität ihrer Beschäftigten als größter Arbeitgeber in Bad Boll wichtiger Bestandteil der Firmenphilosophie. Im Jahr 2017 wurde eine Wohnstandortanalyse erstellt, um mögliche Potenziale für eine Bündelung der Verkehre auf den öffentlichen Nahverkehr zu prüfen. Dabei wurde deutlich erkennbar, dass ein Großteil der Mitarbeitenden direkt aus Bad Boll oder der Nachbargemeinde Zell u. A. stammen. Weitere Wohnschwerpunkte bilden Göppingen und Weilheim/Teck, die mit einer Schienenanbindung gut erschlossen werden könnten. Allerdings verdeutlicht die Studie ebenfalls, dass viele Beschäftigte an anderen Standorten im Landkreis und über dessen Grenzen hinaus verstreut wohnen und von dieser Schienenverbindung nur bedingt profitieren könnten (siehe Anlage, Abbildung 4).

Aufgrund der unterschiedlichen Schwerpunkte der einzelnen Untersuchungen und Studien können die Ergebnisse nur bedingt zusammengefasst und zuverlässig miteinander verglichen werden. Bezüglich der Trassenführung und den vorgeschlagenen Haltepunkten gibt es jedoch weitgehend Übereinstimmung. Diese wurden für die aktuelle Untersuchung übernommen.

2. Aktualisierte Potenzialanalyse

Der aktuellen Potenzialanalyse von Brenner Bernard liegt das Verkehrsmodell des Verbands Region Stuttgart für den Bezugsfall Prognose 2025 zu Grunde. Dies bedeutet, das überregional bedeutsame Schienenprojekt „Stuttgart 21“ wird als fertiggestellt und mit dem Status „in Betrieb“ angenommen. Ebenfalls wurden zur Ermittlung des Potenzials der Schienenverbindung ein Stundentakt je Richtung vorausgesetzt und in vereinfachter Form Anpassungen im aktuell bestehenden Busnetz vorgenommen. Dabei wurden Linienführungen zusammengelegt und die Bedienzeiten der Busse stark reduziert, damit kein direktes Konkurrenzangebot zur Bahnverbindung entsteht.

Die angenommene Fahrzeit von Göppingen bis Kirchheim/Teck beträgt ca. 35 Minuten. Nach Berücksichtigung der genannten Parameter liegen die ermittelten Fahrgastpotenziale auf der gesamten Strecke zwischen 1.300 und 1.800 Personen (siehe Abbildung 5). Aufsummiert ergeben sich 4.150 sogenannte „Beförderungsfälle“ am Tag.

Damit kann im Vergleich zu den Ergebnissen aus dem Jahr 2014 ein markanter Anstieg des Fahrgastpotenzials abgeleitet werden. Diese Zahlen gelten jedoch nur für eine Durchbindung der zwei ehemaligen Nebenbahntrassen. Für die Verbindung zwischen Göppingen und Bad Boll ohne Durchbindung fallen die zu erwartenden Fahrgastzahlen deutlich geringer aus.

Laut Brenner Bernard kann eine alternative Schnellbusverbindung mit 100 bis 450 Fahrgästen und 1.050 Beförderungsfällen nicht dieselben Effekte wie eine Bahnverbindung erzielen. Hauptsächlich wird dies mit einer signifikant längeren Fahrzeit von 55 Minuten begründet. Dabei wurde eine identische Anzahl an Haltestellen für den Schnellbus angenommen, jedoch muss der Bus häufig die Umgehungsstraßen verlassen, um die Ortszentren bedienen zu können. Außerdem ist die subjektive Attraktivität des Zuges höher, als die eines Busses. Durch Optimierungen des Linienvverlaufs kann die prognostizierte Fahrzeit des Schnellbusses zwar verringert werden, jedoch würden dabei wichtige Erschließungspotenziale in den Ortsmitten verloren gehen.

3. Streckenführung

Wie bereits in den bisherigen Studien angedeutet, sind die noch für den Bahnverkehr gewidmeten Strecken zwischen Kirchheim u.T. und Weilheim a.d.T. sowie Göppingen und Bad Boll weitgehend freigehalten und nutzbar. Die notwendigen Investitionen bei einer Reaktivierung wären verhältnismäßig gering, weshalb die Führung auf den bereits bestehenden Trassen als gesetzt angenommen werden kann. Jedoch befinden sich diese in einem allgemein schlechten Erhaltungszustand.

Zwischen Bad Boll und Weilheim a.d.T. gibt es bisher keine Bestandstrasse, weshalb eine vollständig neue Führung, weitgehend entlang der L 1214, gefunden werden müsste. Aufgrund des bewegten Geländeprofiles zwischen Bad Boll und Aichelberg sieht die Masterarbeit von Herrn Arabacioglu aus dem Jahr 2016, je nach gewähltem Bahnsystem, ein bis fünf Brückenbauwerke und einen Tunnel als erforderlich an. Die geschätzten Investitionskosten wurden bei einem herkömmlichen Nebenbahnbetrieb überschlägig mit ca. 412,5 Mio. Euro und bei einem Stadtbahnbetrieb mit ca. 300 Mio. Euro ermittelt.

Eine Weiterführung der bestehenden Trasse in Bad Boll ist oberirdisch aufgrund der vorhandenen Bebauung am alten Bahnhof auszuschließen. Um eine Haltestelle im Ortszentrum realisieren zu können, müsste ein Tunnel unter der Bebauung gegraben werden (s.o.). Das Büro Brenner Bernard weist darauf hin, dass Tunnelgrabungen unter bestehender Bebauung nur sehr schwer durchführbar sind und hohen Sicherheitsvorkehrungen unterliegen, die weitere Kostensteigerungen mit sich bringen würden. Bei einer nördlichen Umfahrung Bad Bolls, die grundsätzlich ohne Tunnel möglich wäre, könnten die Fahrgastpotenziale Bad Bolls, vor allem aber der Arbeitsplatzschwerpunkte Wala/Ev. Akademie nicht ausgeschöpft werden.

Eine ähnliche Problematik liegt im Bereich des Ortskerns Weilheim a.d.T. vor. Aufgrund nicht freigehaltener Trasse im Ortszentrum könnte eine Weiterführung auch dort nur mittels einer Tunnellösung realisiert werden. Bei einer alternativen

Umfahrung gingen dagegen wertvolle Fahrgastpotenziale verloren. Weitere Schwierigkeiten befinden sich im Bereich der Unterquerung der A8 (in Damm-lage) sowie der zukünftigen Schnellbahntrasse in Parallelführung zur Autobahn. Abbildung 6 (Anlage) zeigt die Herausforderungen einer Durchbindung der beiden ehemaligen Bahntrassen.

Als mögliche Alternative zur herkömmlichen Ausbildung als Nebenbahn könnte eine Stadtbahn nach Karlsruher Modell im Mischverkehr abschnittsweise direkt auf der Straße geführt werden. In diesem Fall könnten aufwändige Tunnelbauwerke im Bereich der Ortszentren ggf. umgangen werden. Im Zuge der Vorstudie wurde dies für Bad Boll überschlägig untersucht und auch hier ließ sich keine einfache Lösung überzeugend aufzeigen. Die Straßenzüge in Bad Boll sind sehr eng dimensioniert und daher schwierig durch eine Straßenbahn zu erschließen. Die technische Machbarkeit müsste in einer tiefergehenden Untersuchung überprüft werden. Gleichzeitig ist eine Straßenbahn mit Oberleitungen nur schwer in das Ortsbild integrierbar. Alternativen mit Hybrid-Technik wurden nicht geprüft. Zu sehen ist, dass ein isolierter Stadtbahnbetrieb einen hohen Wartungsaufwand durch eigene Infrastruktur verursachen würde.

4. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Durch die Aktualisierung der Fahrgastpotenziale anhand des Verkehrsmodells der Region Stuttgart konnte gezeigt werden, dass eine mögliche Reaktivierung der Boller Bahn mit einer Durchbindung bis Kirchheim u.T. ein hohes Fahrgastaufkommen generieren könnte. Laut der Studie liegt ein grober Richtwert für die Reaktivierung ehemaliger Bahntrassen mit geringen Investitionskosten und einfachen Voraussetzungen bei ungefähr 1.000 Fahrgästen pro Tag. Mit mindestens 1.300 geschätzten Fahrgästen am nachfrageschwächsten Punkt der Strecke liegen die Werte dieser Bahnverbindung deutlich darüber. Allerdings sind die Investitionskosten aufgrund der benötigten Bauwerke vergleichsweise hoch anzusetzen. Damit liegen keine einfachen Voraussetzungen vor. Um ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis bei dieser Größenordnung der Investitionen zu erhalten, wären Fahrgastpotenziale ab 2.500 Personen nötig, die jedoch zwischen Göppingen und Kirchheim/Teck nicht vorliegen.

Zwar wäre die Reaktivierung der Boller Bahn ohne die gewünschte Durchbindung kostengünstiger und einfacher zu realisieren, allerdings würde dann auch die Mindestzahl von 1.000 prognostizierten Fahrgästen nicht zu erreichen sein. Bereits in vorherigen Studien wurde bestätigt, dass sich ein optimiertes Buskonzept, wie es seit Januar dieses Jahres bereits weitgehend vorliegt, besser auf die räumlichen Gegebenheiten auswirkt, als eine umwegige Schienenverbindung.

Trotz der geringeren Investitionskosten bei einer stadtbahnähnlichen Variante, wären die Aufwendungen für den laufenden Betrieb aufgrund der benötigten Infrastruktur zur Wartung der Bahnen sehr hoch. **Deshalb wird durch das Büro Brenner Bernard aktuell keine vertiefende Untersuchung zur Reaktivierung der Boller Bahn und der Durchbindung empfohlen.**

Die deutlich gestiegenen Fahrgastpotenziale zeigen jedoch, dass die Option einer Schienenverbindung zwischen Göppingen und Kirchheim u.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.

Daher empfiehlt die Verwaltung dringend, die Widmung der Trasse für den Bahnverkehr nicht aufzugeben und damit die Chancen dieser Verbindung für zukünftige Generationen zu erhalten.

Heinz Eininger
Landrat