

KT-Drucks. Nr. 071/2021

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az: 797.621
21.04.2021

Machbarkeitsstudie Schienendirektverbindung Nagold - Herrenberg

Anlage: Karte Korridor Nagold Herrenberg

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung

03.05.2021
öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

17.05.2021
öffentlich

II. Beschlussantrag

Die Verwaltung wird beauftragt, eine vereinfachte Machbarkeitsstudie für eine Schienendirektverbindung Nagold - Herrenberg mit dem Landkreis Calw abzustimmen und gemeinsam auf Basis einer 50%-igen Kostenteilung zu beauftragen.

III. Begründung

Hintergrund

Anlässlich eines Antrags der Calwer SPD-Kreistagsfraktion vom 24.02.2021 und auf Basis des dazu erfolgten Beschlusses des Kreistags Calw vom 29.03.2021 ist der Landkreis Calw Ende März 2021 auf den Landkreis Böblingen mit der Bitte zugekommen, gemeinsam eine vereinfachte Machbarkeitsstudie mit überschlägiger Ermittlung eines Nutzen-Kosten-Faktors zu einer Schienendirektverbindung Nagold-Herrenberg abzustimmen und zu beauftragen.

Im Umwelt- und Verkehrsausschuss am 16.03.2020 hat die Verwaltung über die generelle Absicht berichtet, eine mehrstufige Potenzialuntersuchung zu Schienenverbindungen in Auftrag zu geben, u. a. zu einer Schienenverbindung Nagold-Herrenberg nach Vorliegen eines verbesserten Verkehrsmodells (Prognosehorizont 2030) der Region Stuttgart, das auch Nachbarlandkreise umfasst. Neue Rahmenbedingungen sowie eine Aufstockung der Bundes- und Landesförderung (GVFG bzw. LGVFG) für Schienenprojekte, wie in der KT-Drucks. Nr. 019/2020 ausgeführt, lassen einen höheren Nutzen erwarten.

Nachdem das Verkehrsmodell des Verbandes Region Stuttgart für 2030 jüngst im Auftrag des Landes auch in den Landkreis Calw erweitert worden ist, sind die fachlichen Voraussetzungen für eine Untersuchung erfüllt. Der Prognosehorizont 2030 des Verkehrsmodells enthält für die Planung und den Bau von Verkehrsinfrastruktur mit Realisierungszeiträumen eventueller Projekte von mindestens 10–20 Jahren und länger nicht allzu viel zeitlichen Spielraum. Die Fördermittelgeber werden Untersuchungen mit diesem Zeithorizont nicht allzu lange akzeptieren. Ein neues Verkehrsmodell dürfte aber frühestens in drei bis vier Jahren zur Verfügung stehen. Deshalb ist angeraten, die Untersuchung unmittelbar zu beginnen.

Chronologie Untersuchungen Schienenstrecke Nagold-Herrenberg

Eine Schienenverbindung Nagold-Herrenberg über Jettingen wurde im Zeitraum 2002-2012 bereits mehrfach untersucht:

- 2002, Büro IGV: *Direktverbindung als Stadtbahnbetrieb über Neubaustrecke*
- 2007/2008, Büro NVBSW: *Direktverbindung als S-Bahn-Verlängerung über Neubaustrecke: Abschätzung des Erfolgs einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) Hbg-Nagold mit S-Bahn-Fahrzeugen*
- 2010, Büro TTK, aufbauend auf NVBSW / IGV: *Direktverbindung als S-Bahn-Verlängerung über Neubaustrecke: Kostenabschätzung Hbg-Nagold*
- 2011/2012, Büro TTK: *S-Bahn-Verlängerung S1 über bestehende Gäubahnstrecke: Machbarkeitsstudie und Beauftragung NKU*

Letztmalig wurde 2010 auf der Basis einer Nutzenabschätzung der Nahverkehrsberatung Südwest eine Kostenschätzung durch die TTK erstellt, um die Möglichkeit einer S-Bahn-Verlängerung auf direktem Weg zu prüfen. Im Ergebnis waren die Investitionskosten

deutlich zu hoch, um beim abgeschätzten Nutzen auf einen förderfähigen Nutzen-Kosten-Faktor zu kommen, insbesondere aufgrund des baulich aufwändigen Abstiegs ins Nagoldtal (Tunnel).

Die darauf folgende Untersuchung einer S-Bahn-Verlängerung der S1 von Herrenberg nach Nagold über Eutingen unter Nutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur wurde nach Abschluss der Machbarkeitsstudie wegen der unzureichenden Datenlage ohne NKU beendet.

Der Landkreis Böblingen hat sich in Folge dessen für eine vom VVS empfohlene und schnell umsetzbare Alternativlösung, der Einrichtung des Schnellbusses X77 zwischen Herrenberg und Nagold, entschieden.

Mittlerweile hat der Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger für die S-Bahnen im Regionalverkehrsplan eine S-Bahn-Verlängerung der S1 über die Gäubahnstrecke ausdrücklich ausgeschlossen.

Wesentliche Nachteile einer S-Bahn-Verlängerung sind

- Die Infrastruktur ist vergleichsweise teuer. Die S-Bahn ist de jure eine normale Eisenbahn, was bei einem Neubau den hohen Standard einer Eisenbahnstrecke benötigt (breite Trasse, ggf. Zweigleisigkeit gefordert, niveaufreie Kreuzungen, lange und teure Haltestellen, ggf. Tunnel).
- Höchste Betriebskosten aller schienengebundenen Nahverkehrsmittel
- Lange Reisezeit, da alle Halte bedient werden. Die S1 ist bereits die längste S-Bahn-Linie im Netz.
- Die Nutzung von Strecken im Mischbetrieb mit anderen Zugarten, ggf. sogar auf eingleisigen Abschnitten, schwächt die Betriebsqualität.
- Die Gefäßgröße sollte zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auch im Linienverlauf der Nachfrage angepasst werden. Dies bedeutet Stärken/Schwächen der Züge mit entsprechenden Aufenthaltszeiten.

Seit 2016/2017 laufen Planungen des Landes und der Stadt Nagold für einen Metropolexpress (MEX) Nagold – Eutingen – Herrenberg – Stuttgart über die Gäubahntrasse. Der Nachteil einer sehr umwegigen Streckenführung besteht aber auch hier.

Neue Rahmenbedingungen

Aktuell haben sich wesentliche, neue Rahmenbedingungen ergeben, die für eine erneute Untersuchung einer möglichen Direktverbindung Nagold-Herrenberg über Jettingen sprechen.

1. Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Stadt-Schnellbahn-System)

Mit der weiteren Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb und Elektrifizierung der Ammertalbahn sollen mittelfristig, voraussichtlich ca. 2030 Stadtbahnfahrzeuge bzw.

Zweissystemfahrzeuge (Stadt-Schnellbahn-System) nach Herrenberg gelangen. Dies könnte perspektivisch die Chance auf eine Netzerweiterung von Herrenberg nach Nagold nach Stadtbahnstandard eröffnen.

Stadtbahnfahrzeuge bzw. Zweissystemfahrzeuge sind kürzere, kostengünstigere und flexiblere Fahrzeuge mit anderen fahrtechnischen Eigenschaften als S-Bahn-Fahrzeuge oder klassische Zug-Systeme. Sie unterscheiden sich von diesen vor allem darin, größere Steigungen zu überwinden. In der Vergangenheit sind die Überlegungen zu einer möglichen Direktverbindung vor allem an dem steilen Abstieg ins Nagoldtal gescheitert, da aufgrund der im klassischen Zug-System bestehenden Steigungslimitierung große Wendeschlaufen oder ein kostenintensiver Tunnel geplant werden mussten. Da Stadt-Schnellbahn-Systeme größere Steigungen überwinden können, könnten sich hier signifikante Einsparungen ergeben.

2. Verbesserte Förderkulisse

Durch die Novellierung des Bundes-GVFG mit dem Ziel Mobilität auf die Schiene und in den ÖPNV zu verlagern, sind die Fördermittel und -quoten für Schienenprojekte deutlich erhöht worden:

GVFG: Bis zu 75 % Förderung für den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken (Elektrifizierung bis zu 90 %), dazu Co-Förderung durch das Land mit bis zu 12,5%.

LGVFG: Im Regelfall bis zu 50 % Förderung, in Einzelfällen bis zu 75%

Die kommunale Co-Finanzierung reduziert sich ggf. bei förderfähigen Schienenprojekten, so dass grundsätzlich höhere Chancen bestehen, solche Projekte umzusetzen.

Zudem werden aktuell die Kriterien einer ggf. später zum Nachweis der grundsätzlichen Förderfähigkeit durchzuführenden standardisierten Bewertung (sog. „Standi“) überarbeitet. Im Hinblick auf eine höhere Gewichtung der Umweltfaktoren im Rahmen der angestrebten „Verkehrswende“ sollen u. a. folgende Aspekte in Zukunft verstärkt Berücksichtigung finden:

- Umweltfolgekosten von Emissionen (Anpassung des CO₂-Preises nach oben)
- Nutzung von Ökostrom im ÖPNV
- Umfangreichere externe Kosten des Pkw-Verkehrs (auch z.B. Luftschadstoffe, Lärmemissionen)
- Bewertung verbesserter Erreichbarkeiten

3. Erweitertes Verkehrsmodell

Das jüngst erweiterte Verkehrsmodell des VRS für 2030 berücksichtigt nun auch einen höheren Einwohnerzuwachs im Stuttgarter Umland und steigende Pendlerbeziehungen durch z. B. die Weiterentwicklung des kommunalen Gewerbeparks „INGpark - Industriepark

Nagold Gäu“ sowie des Industriegebiets „Nagold –Wolfsberg“, ein verschärftes Parkraummanagement in den Zentren und eine künftige CO2-Bepreisung.

All diese Faktoren begünstigen in Zukunft Schienenprojekte.

Jüngste Entwicklung Metropolexpress Nagold – Stuttgart

Zwischenzeitlich liegt für einen MEX Nagold – Eutingen – Herrenberg – Stuttgart über die Gäubahntrasse ein umsetzungsfähiges Konzept vor, das auch vom Verkehrsministerium Ba-Wü unterstützt wird.

Eine separate, zeitlich parallele Untersuchung einer möglichen Direktverbindung Nagold-Herrenberg über eine Neubautrasse soll diese MEX-Planungen nicht nachteilig beeinträchtigen. In der geplanten Machbarkeitsstudie würden die Wechselwirkungen mit einem MEX Nagold – Stuttgart in einer Sensitivitätsanalyse mitberücksichtigt werden.

Vor der Beauftragung dieser Machbarkeitsstudie ist seitens des Landkreises Calw gemäß Kreistagsbeschluss vom 29.03.2021 mit dem Verkehrsministerium noch zu klären, dass die Machbarkeitsstudie keine negativen Auswirkungen auf die Planungen zum Projekt MEX hat.

Weiteres Vorgehen

Insgesamt lassen die neuen Rahmenbedingungen einen verbesserten Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) für eine mögliche Schienendirektverbindung Nagold-Herrenberg erwarten. Für eine mögliche Förderung müsste ein Faktor von größer 1 erzielt werden. Die Verwaltung hält vor diesem Hintergrund eine erneute Untersuchung einer Schienendirektverbindung mit Stadtbahnfahrzeugen für lohnenswert.

Dazu sollen Angebote für die Untersuchung einer möglichen Direktverbindung von mehreren Ingenieurbüros eingeholt werden und zwischen den beiden Landkreisen sowie mit dem VVS abgestimmt werden. Vorgesehen ist, sowohl die bestehenden Untersuchungen (Trassenvarianten über Nagold-Eisberg) so weit wie möglich zu berücksichtigen, als auch mögliche neue Trassenvarianten (über Nagold-Wolfsberg) zu prüfen. Der Untersuchungsrahmen soll folgende sogenannte Mitfälle (MF) enthalten:

- MF 1: Trassenführung entsprechend der IGV-Untersuchung über Nagold-Eisberg („Trasse 3a“)
- MF 2: Trassenführung über Nagold-Eisberg – vom Gutachter modifizierter MF1
- MF 3: Trassenführung über Nagold-Wolfsberg
- MF 4: Weitere Trassenführung über Nagold-Wolfsberg – vom Gutachter modifizierter MF3
- MF 5: Für die aussichtsreichste Variante von MF1 - 4 soll untersucht werden, ob eine perspektivische Verlängerung über Nagold hinaus nach Altensteig den NKI noch erhöhen könnte.

In Abstimmung mit dem Landkreis Calw und dem VVS soll eine vereinfachte Machbarkeitsstudie mit Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen sowie überschlägiger Abschätzung der Infrastruktur- und Betriebskosten zur Einschätzung der Förderaussichten beauftragt werden. Hierfür ist mit Kosten in Höhe von ca. 40.000 Euro netto zzgl. MwSt. zu rechnen. Die beiden Landkreise haben sich auf eine Kostenteilung zu je 50% verständigt, also jeweils ca. 20.000 bis 25.000 Euro brutto. Die Machbarkeitsstudie soll von einem untersuchungsbegleitenden Arbeitskreis mit den betroffenen Anrainerkommen, dem VVS und dem Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) flankiert werden. Der Zeitrahmen der Untersuchung beträgt zwischen 8 und 10 Monate nach Beauftragung.

Die Verwaltung wird die Kreisgremien nach Vorliegen der Ergebnisse informieren. Entsprechend dem Haushalts-Antrag der CDU-Kreistagsfraktion vom 07.11.2020 wären die Ergebnisse der Potenzialstudien zu weiteren Schienenverbindungen im Landkreis Böblingen sowie das weitere Vorgehen in einer Klausur des UVA zu beraten. Abhängig vom Untersuchungsfortschritt könnte dies voraussichtlich im 4. Quartal 2021 erfolgen (s. KT-Ds. 067/2021).

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat das Thema in seiner Sitzung vom 03.05.2021 beraten und empfiehlt einstimmig die Beschlussfassung.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Im Haushaltsplan 2021 sind im Teilhaushalt 30 ÖPNV Mittel für Potenzialuntersuchungen zu Schienenverbindungen beim Sachkonto 44530030, Produkt P5110 in Höhe von insgesamt 70.000 Euro eingestellt. Davon stehen nach Abzug des Mittelbedarfs für die von der Verwaltung vorgeschlagene, vertiefte Untersuchung einer Stadtbahnanbindung Sindelfingen/Böblingen (s. KT-Ds. 067/2021) bis zu 30.000 Euro für eine vereinfachte Machbarkeitsstudie zu einer möglichen Direktverbindung Nagold-Herrenberg zur Verfügung.



Roland Bernhard