

# KT-Drucks. Nr. 188/2025

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**Dezernent**

Gernot Kämmerer  
Telefon 07031 663-1131  
Telefax  
g.kaemmerer@lrabb.de

**Az: 797.621**  
07.11.2025

## **Machbarkeitsstudie Schienenverbindung Nagold - Herrenberg - Ergebnisse der Machbarkeitsanalyse (Stufe 2)**

### **I. Vorlage an den**

Umwelt- und Verkehrsausschuss  
zur Kenntnisnahme

01.12.2025  
**öffentlich**

### **II. Bericht**

#### **1. Einführung**

Die Landkreise Böblingen und Calw beauftragten im September 2022 die VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH (VWI) mit der Durchführung einer zweistufigen vergleichenden Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Raum Nagold – Herrenberg (KT-Drucks. Nr. 025/2022). Vor dem Hintergrund einer deutlichen Aufstockung der Fördermittel nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) sollten insbesondere die Potentiale für den Neubau einer Schienendirektverbindung zwischen den beiden Mittelzentren Nagold und Herrenberg untersucht werden.

Die Finanzierung der Machbarkeitsstudie tragen zu 80 % das Ministerium für Verkehr und zu jeweils 10 % die Landkreise Böblingen und Calw. Begleitet wird die Untersuchung von einem politischen Steuerungskreis und einem Arbeitskreis unter Beteiligung der auftraggebenden Landkreise, des Verkehrsministeriums, der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS), des Verband Region Stuttgart (VRS), des Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA), des Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) sowie der betroffenen Kommunen.

Über die Ergebnisse der Stufe 1 (Potenzialanalyse) wurde im Umwelt- und Verkehrsausschuss (UVA) am 10.07.2023 berichtet (KT-Drucks. Nr. 157/2023). Der UVA empfahl mit großer Mehrheit, dem Verfahrensvorschlag des Gutachters zu folgen und die Varianten Stadtbahn (nur eine Untervariante: "UV 1"), S-Bahn und Transport System Bögl (TSB) zur Weiterverfolgung in der Stufe 2 (Machbarkeitsanalyse) vorzusehen.

Die Stufe 2 der Machbarkeitsstudie ist nun abgeschlossen. Die finalen Ergebnisse wurden im Arbeitskreis am 04.11.2025 durch den Gutachter präsentiert. Der Lenkungskreis wird sich am 28.11.2025 mit den Ergebnissen befassen und eine Empfehlung abgeben, welche in der Sitzung mündlich eingebracht wird.

Über die die Ergebnisse der Stufe 2, den weiteren Abstimmungsprozess und die notwendigen weiteren Prüfschritte wird im Folgenden berichtet.

## **2. Rückblick auf die Ergebnisse der Stufe 1 (Potenzialanalyse)**

In Stufe 1 wurden im Rahmen einer erweiterten Potenzialanalyse verschiedene Verkehrssysteme in diversen Trassierungsvarianten auf ihre verkehrlichen Potenziale und Wirkungen hin verglichen. Hierzu wurden die zu erwartenden Nachfragepotenziale in einem Verkehrsmodell ermittelt und die voraussichtlichen Investitionskosten für Neu- und Ausbauten anhand spezifischer Kostensätze für die Verkehrssysteme sowie die erforderlichen Bauwerke grob abgeschätzt.

Neben dem Neubau einer Direktverbindung über Jettingen als Stadtbahn, S-Bahn oder Magnetschwebbahn wurde auch der Ausbau von teilweise bereits bestehender Infrastruktur in Form eines Metropolexpresses (MEX) und die Beschleunigung des Busverkehrs betrachtet.

Insgesamt wurden folgende Untervarianten untersucht:

- vier Stadtbahnvarianten
- eine S-Bahn-Variante
- Variante mit Transport System Bögl
- vier Metropolexpress-Untervarianten

Darüber hinaus wurden mögliche Verbesserungen des Busangebots betrachtet.

### 3. Bericht Stufe 2 (Machbarkeitsanalyse)

#### 3.1 Methode

In Stufe 2 wurden die aussichtsreichen Varianten aus Stufe 1 in unterschiedlichen Trassierungen auf ihre bauliche Realisierbarkeit und Förderfähigkeit hin untersucht. Die Untersuchung erfolgte mittels überschlägiger Berechnung eines Nutzen-Kosten-Indikators (NKI – Gesamtwirtschaftlicher Beurteilungsindikator; Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten eines Vorhabens als Quotient) in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr in der Version 2016+ (im Folgenden vereinfachend "Standardisierte Bewertung" genannt).

Mit der Standardisierten Bewertung verfolgt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gemeinsam mit den Verkehrsministerien der Länder das Ziel, die Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz öffentlicher Investitionsmittel nach dem GVFG zu vereinheitlichen, um die Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrlich unterschiedlichen Vorhaben nach gleichen Maßstäben zu ermöglichen.

Wichtige Voraussetzung für die Vergleichbarkeit der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ist die Anwendung eines einheitlichen Bewertungsverfahrens. Um diese Vergleichbarkeit zu erreichen, erfolgt eine weitgehende Standardisierung, die bereits bei der Ermittlung der Beurteilungsgrundlagen ansetzt. Die Bewertung nach dieser Verfahrensanleitung dient dem Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit und der Förderwürdigkeit von Vorhaben nach dem GVFG.

Im Rahmen einer solchen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) werden neben betriebswirtschaftlichen Kriterien auch die Auswirkungen auf die Allgemeinheit, die Nutzer und die Umwelt bewertet. Die „Nutzen“ sind sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf die Nutzergruppen.

In der nunmehr vorliegenden Version 2016+ wurden insbesondere zusätzliche Nutzenkomponenten aufgenommen: Lebenszyklusemissionen, Primärenergieverbrauch, Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte, Resilienz von Schienennetzen.

Da nicht alle der oben genannten neuen Nutzenkomponenten mit den üblichen Verfahren (Zahlungsbereitschafts-, Schadenskosten- bzw. Vermeidungskostenansatz) monetarisiert werden konnten, diese aber dennoch wesentlich zur gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit eines Vorhabens beitragen, wurden die tradierten monetarisierbaren Teilindikatoren um nutzwertanalytische Teilindikatoren ergänzt. Sowohl die monetarisierbaren als auch die nutzwertanalytischen Teilindikatoren werden dann zu Nutzen-Kosten-Indikatoren rechnerisch zusammengefasst.

Für die Bewertung der Wirkungen einer Maßnahme sind die Veränderungen von Interesse, die sich durch die Prognosesituation mit Realisierung des zu bewertenden Vorhabens (sogenannter „Mitfall“) gegenüber der Prognosesituation, die sich einstellt, wenn das zu bewertende Vorhaben nicht umgesetzt wird („Ohnefall“), ergeben. Dies führt dazu, dass die Ergebnisse jeweils in Form von Salden ausgewiesen werden.

Die Bewertung der Nutzen erfolgt anhand zahlreicher Teilindikatoren, z. B. Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV, Saldo der ÖPNV-Betriebskosten, Saldo der CO<sub>2</sub>-Emissionen etc. Die Kosten bestehen aus dem Kapitaldienst der Infrastrukturinvestitionen. Der NKI wird aus der Gegenüberstellung der Summe der Einzelnutzen und der Kosten errechnet. Eine Maßnahme mit einem NKI > 1,0 wird als volkswirtschaftlich sinnvoll und damit grundsätzlich förderfähig eingeschätzt.

Einige Faktoren, wie beispielsweise die Anzahl der Einwohner mit umstiegsfreier Verbindung zu Oberzentren (als Aspekt der Daseinsvorsorge) werden in der jetzigen Version der Standardisierten Bewertung sehr hoch gewichtet. Direktanbindungen an die Oberzentren (Stuttgart oder Reutlingen/Tübingen) wirken sich daher sehr positiv auf den NKI aus.

Eine Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs für die Gesamtstrecke konnte nicht erfolgen, denn die maximale Steigung von 12,5 ‰ für Güterzüge (bzw. sogar Zielwert von möglichst 4 ‰, höchstens 6 ‰, um schlecht ausgelastete Fahrten zu vermeiden) ist auf dem Abstieg ins Nagoldtal bei den untersuchten Varianten nicht darstellbar.

### 3.2 Untersuchte Varianten

Neben den Varianten Stadtbahn in der Untervariante 1 (Herrenberg–Haslach–Jettingen–Nagold), S-Bahn und TSB (Magnetschwebebahn) wurde die vom Gutachter eingebrachte MEX-Variante Stuttgart–Nagold–Freudenstadt mit Neubaustrecke über Jettingen und Verbindungskurve in Hochdorf ebenfalls betrachtet.

Eine Führung über Jettingen wurde zunächst gegenüber den Gutachtern in allen Varianten als Prämisse für die Untersuchung gesetzt, insbesondere aufgrund früherer Untersuchungen, der Einwohnerzahl und der Siedlungsstruktur. Während des Untersuchungsprozesses haben sich sinnvolle Erweiterungen und Ergänzungen herausgestellt, die in den zugehörigen Steuerungs- und Arbeitskreisen abgestimmt wurden.

Außerdem wurde bei der TSB-Variante eine Aktualisierung der Werte, die der ursprünglichen Standardisierten Bewertung zugrunde lagen, vorgenommen.

Insgesamt wurden neun Varianten mit folgendem Ergebnis untersucht:

- |   |                 |
|---|-----------------|
| • Stadtbahn UV 1:   | NKI 0,66        |
| • Stadtbahn Nagold-Mitte:                                 | NKI 0,35        |
| • <b>Stadtbahn (UV 1) mit Durchbindung nach Tübingen:</b> | <b>NKI 1,14</b> |
| • S-Bahn über Haslach:                                    | NKI 0,61        |
| • S-Bahn über Öschelbronn:                                | NKI 0,75        |
| • S-Bahn über Mötzingen:                                  | NKI 0,70        |
| • MEX Freudenstadt (Neubaustrecke):                       | NKI 0,48        |
| • TSB „kurz“:   | NKI 0,93        |
| • <b>TSB „lang“ mit Feinerschließung in Nagold:</b>       | <b>NKI 1,19</b> |

### 3.2.1 Stadtbahn

Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab) erlaubt Längsneigungen (Steigungen) bis 100 ‰ bzw. 10 ‰, wodurch eine Streckenplanung ohne Tunnel für den Abstieg ins Nagoldtal ermöglicht wird.

#### I. Stadtbahn UV 1

Bei dieser Untervariante wird folgender Verlauf unterstellt: Gündringen/Schietingen – Iselshausen – Nagold Steinberg – Stadtmitte – Bahnhof – Eisberg – Oberjettingen West – Jettingen Mitte – Haslach – Herrenberg Bf.

Die Nutzen sind insgesamt geringer als bei den S-Bahn-Varianten, weil die Fahrgäste in Richtung Stuttgart umsteigen müssen, während die S-Bahn-Varianten die stärkste Verkehrszelle Stuttgart-Mitte umsteigefrei erreichen. Die Fahrzeit ist mit 16 Minuten kaum schneller als bei der bestehenden Expressbusverbindung.

Die Mehrsystemstadtbahnen erzeugen nennenswerte Betriebskosten, die nicht durch Bußeinsparungen kompensiert werden können. Die Baukosten sind deutlich geringer als bei den Varianten mit hohem Tunnelanteil. Durch geringen Anteil an Kunstbauwerken können hohe Einsparungen bei CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden. Die Variante erreicht einen **NKI von 0,66**.

Eine ebenfalls mituntersuchte Verlängerung in Nagold über Eisberg – Stadtmitte – Berufsschulzentrum (**Stadtbahn Nagold-Mitte**), erreicht lediglich einen **NKI von 0,35**. Diese Variante weist geringere Nutzen als die ursprüngliche Stadtbahnvariante auf, weil sie weniger Wohnbebauung erschließt, während sich die Kosten auf ähnlichem Niveau bewegen.

Eine vereinfachte Bewertung der Kosten und Nutzen einer möglichen Verlängerung der Stadtbahnvariante nach Altensteig hat gezeigt, dass der NKI nochmals deutlich reduziert wird.

#### II. Stadtbahn UV 1 mit Durchbindung nach Tübingen über die Ammertalbahn/Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Sensitivität)

Hier wurde die Stadtbahnvariante in der UV 1 von Nagold über Eisberg, Jettingen und Haslach nach Herrenberg auf die Ammertalbahn bis nach Tübingen durchgebunden. Die Analyse erfolgte unter der Annahme, dass auf der Ammertalbahn zukünftig mehrsystemfähige Fahrzeuge (TramTrains) eingesetzt werden.

Diese Variante hat deutlich steigende Nutzen, da kein Umstieg Richtung Tübingen erforderlich ist. Diese Umsteigefreiheit hat in der Standardisierten Bewertung eine hohe Gewichtung. Demgegenüber gibt es keine Kostensteigerungen, da die Variante ohne Tunnelbau auskommt. Darüber hinaus kann die Buslinie X77 eingespart werden. Die Variante erreicht dadurch insgesamt einen **NKI von 1,14**.

Da die Untersuchung zeigt, dass die Durchbindung nach Tübingen den NKI über 1,0 hebt, kann eine, nach aktueller Gutachterprognose noch aussichtsreichere, Trassenvariante über Jettingen und Gäufelden (vgl. S-Bahn Variante) im Rahmen einer vertieften Machbarkeitsstudie mit Vorplanung berücksichtigt werden.

### 3.2.2 S-Bahn

Die maximale Steigung für S-Bahnen liegt in der Regel bei nur 40 Promille (‰) bzw. 4 %. Für den Abstieg ins Nagoldtal ist daher ein Tunnel notwendig.

#### I. S-Bahn über Herrenberg-Haslach

Die Variante hat eine Fahrzeit von 14 Minuten zwischen Herrenberg und Nagold Stadtmitte und gehört damit neben der TSB-Variante mit kurzer Streckenführung und der MEX-Variante zu den schnellsten Varianten.

Die verkehrlichen Wirkungen sind dank der Durchbindung nach Stuttgart sehr hoch. Es werden insbesondere im Bereich der Daseinsvorsorge aufgrund der umsteigefreien Direktverbindung ins Stuttgarter Stadtzentrum positive Wirkungen erzielt.

Die Betriebskosten sind durch die Nutzung von S-Bahn-Fahrzeugen mit der überschlagenen Wende in Herrenberg vergleichsweise hoch und können nicht durch die Buseinsparungen kompensiert werden.

Die Variante hat sehr hohe Baukosten aufgrund der langen Tunnelstrecke. Aufgrund der Lebenszyklusemissionen des Tunnels können nur vergleichsweise geringe Einsparungen bei CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden. Die Variante erreicht einen **NKI von 0,61**.

#### II. S-Bahn über Gäufelden-Öschelbronn und Jettingen

Die Streckenführung über Gäufelden minimiert den Infrastrukturaufwand im Vergleich zu der Variante über Haslach deutlich (8.020 T€/Jahr ggü. 7.403 T€/Jahr). Die Topographie ist weniger anspruchsvoll und die Ausfädelung aus der Gäubahn bei Nebringen führt zu niedrigeren Neubaukosten. Dennoch bleiben die Infrastrukturkosten durch die lange Tunnelstrecke hoch. Die Betriebskosten sind durch die längere Strecke minimal höher.

Die Fahrzeit verlängert sich um 3 Minuten. Durch eine bessere Erschließung von Gäufelden werden dafür mehr potenzielle Fahrgäste erreicht und somit bessere verkehrliche Wirkungen erzielt. Es wird ein **NKI von 0,75** erreicht. Das ist der beste Wert unter den S-Bahn-Systemen.

#### III. S-Bahn über Gäufelden und Mötzingen

Die Tunnelstrecke kann topographisch bedingt gegenüber einer Variante über Jettingen deutlich reduziert werden. Das führt zu den niedrigsten Baukosten aller untersuchten S-Bahn-Varianten. Die Investitionskosten werden schätzungsweise um 189 Mio. € reduziert, bleiben jedoch mit 319 Mio. € weiterhin hoch.

Diese Variante hat die höchsten Einsparungen bei CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Betriebskosten bleiben relativ hoch, da die Expressbuslinie über Jettingen rechnerisch nicht zurückgenommen werden kann.

Die Fahrzeit beträgt 18 Minuten und ist damit die längste aller untersuchten Varianten. Durch die fehlende Anbindung von Jettingen werden weniger potenzielle Fahrgäste erreicht. Die verkehrlichen Wirkungen gehen daher im Vergleich zu den anderen S-Bahn Varianten leicht zurück. Der **NKI** liegt bei **0,70**.

### 3.2.3 MEX Freudenstadt (Streckenverlegung)

Die Trasse verläuft nicht über Eutingen im Gäu, sondern über Jettingen und Nagold. Dadurch wird die Fahrzeit zwischen Nagold und Herrenberg im Vergleich zu den in Stufe 1 untersuchten MEX-Varianten deutlich reduziert und beträgt 14 Minuten. Es wird aber zusätzliche Infrastruktur benötigt wie bspw. eine Neubaustrecke Nagold–Herrenberg mit Tunnel und eine Verbindungskurve in Hochdorf. Trotz der geringeren Baukosten aufgrund des kürzeren und steileren Tunnels bleiben die Investitionskosten vergleichsweise hoch.

Die Betriebskosten sind nahezu neutral, da durch die Verkehrsverlegung wenig neue Verkehre entstehen und außerdem Busleistungen eingespart werden können.

Die guten Wirkungen auf der Neubaustrecke werden durch Verluste auf der Altstrecke (Fahrgastverlust durch Wegfall von Haltestellen) minimiert. Die Verbindung zum Stuttgarter Hbf. erzeugt weniger Wirkungen als eine Verbindung auf die S-Bahn-Stammstrecke. Die Wirkungen sind insgesamt geringer als bei den S-Bahn-Varianten. Die Variante erreicht einen **NKI von 0,48**.

### 3.2.4 TSB

#### I. TSB mit kurzer Streckenführung

Beim TSB handelt es sich um eine automatisiert verkehrende Magnetschwebbahn, welche durch das Bauunternehmen Max Bögl entwickelt wurde. Es ging aus der Entwicklung des Transrapids hervor.

Die Variante verläuft als eigenständige Trasse von Herrenberg bis Nagold-Stadtmitte mit zwei Zwischenhalten in Jettingen und Eisberg und führt zu sehr kurzen Reisezeiten von 11 Minuten. Aufgrund des automatischen Betriebs konnte ein 15-Minuten-Takt unterstellt werden. Dieser Takt stellt die wirtschaftlichste Lösung dar, da die Betriebskosten der zusätzlichen Fahrten niedrig bleiben, während die verkehrlichen Wirkungen (Beförderung zusätzlicher Fahrgäste) steigen.

Insgesamt werden durch fehlende Erschließung in Nagold weniger Fahrgäste erreicht, so dass die verkehrlichen Wirkungen deutlich geringer als bei den S-Bahn-Varianten oder der Stadtbahnvariante mit Durchbindung nach Tübingen sind.

Die Fa. Max Bögl hat im Verlauf der Studie aktualisierte Zahlen hinsichtlich der Bau- und Betriebskosten vorgelegt und weitere Optimierungen insb. bei Unfallkosten und Energiekosten vorgenommen. Durch den Einsatz von Umweltbeton konnten signifikante Einsparungen bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen erzielt werden.

Trotz der niedrigen Infrastruktur- und Betriebskosten wird durch geringere verkehrliche Wirkungen nur ein **NKI von 0,93** erreicht.

## II. TSB lang mit Feinerschließung in Nagold

Im Vergleich zur ursprünglichen Trassenvariante wurde eine Trasse mit 5 zusätzlichen Stationen im Nagoldtal (Rötenbach, Nagold Bahnhof, Stadtmitte, Steinberg und Iselshausen) untersucht. Die Fahrzeit verlängert sich um 3 Minuten und liegt damit bei 14 Minuten. Dies ist die zweitschnellste Fahrzeit der untersuchten Varianten und wird nur noch durch die S-Bahn-Variante über Haslach erreicht.

Beim TSB ist eine bahnparallele Führung innerhalb der Stadt Nagold vorgesehen. Die städtebauliche Umsetzung müsste noch im Detail geplant werden.

Die Kosten der Maßnahme steigen durch die längere Strecke und die fahrgastzahlbedingt größeren Fahrzeuge. Da mehr Fahrgäste als bei der TSB-Variante mit kurzer Streckenführung erreicht werden, steigen allerdings auch die verkehrlichen Wirkungen deutlich. Durch den 15-Minuten-Takt sowie die kürzeren Fahrzeiten werden auch gegenüber der Stadtbahnvariante mit Durchbindung nach Tübingen bessere Wirkungen erzielt. Insgesamt erreicht die Variante einen **NKI von 1,19**.

## 4. Bewertung und Empfehlung des Gutachters

Die grundsätzliche Schienenwürdigkeit des Korridors Herrenberg–Nagold hat sich in der Untersuchung bestätigt.

Die als Sensitivität untersuchte Untervariante der Stadtbahn (UV 1) mit Durchbindung nach Tübingen über die Ammertalbahn/Regionalstadtbahn Neckar-Alb und die Variante des TSB mit zusätzlichen Halten im Nagoldtal haben einen NKI > 1,0 erreicht und gute Aussichten auf eine Förderung nach dem GVFG.

Demgegenüber deuten die Ergebnisse darauf hin, dass eine reine Eisenbahnverbindung (als S-Bahn oder MEX) unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht wirtschaftlich realisiert werden kann.

Zwar haben die S-Bahn-Varianten und die MEX-Variante durch die Direktverbindung nach Stuttgart die höchsten verkehrlichen Wirkungen. Diesen stehen jedoch die sehr hohen Bau- und Betriebskosten durch den notwendigen Tunnelbau gegenüber.

Die Stadtbahnvariante mit Durchbindung nach Tübingen erreicht zwar weniger Fahrgäste als die S-Bahn-Varianten über Jettingen, erzielt aber durch den Wegfall des Umstiegs Richtung Tübingen zusätzliche Nutzen.

Die Stadtbahn kann oberirdisch geführt werden, so dass kein Tunnel gebaut werden muss. Den steigenden Nutzen stehen daher keine Kostensteigerungen gegenüber. In der Summe überwiegen die Nutzen die Kosten.

Bei der Stadtbahn ist zu berücksichtigen, dass der Einsatz von TramTrains auf der Ammertalbahn als zwingende Voraussetzung der Durchbindung nach Tübingen noch abschließend zu klären ist. Ohne die Durchbindung reichen die verkehrlichen Wirkungen, wie das Ergebnis der Stadtbahnvariante UV 1 zeigt, nicht aus.

Der Gutachter empfiehlt, in einem nächsten Schritt die offenen Fragen mit den beteiligten Akteuren (ZÖA, ZV RSBNA) zu klären und falls eine vertiefte Machbarkeitsstudie durchgeführt wird, eine Variante mit angepasster Streckenführung über Gäufelden, die sich im Rahmen der Untersuchung der S-Bahn-Varianten als die Variante mit höheren verkehrlichen Potentialen herausgestellt hat, mit in die Betrachtung aufzunehmen.

Die TSB-Variante mit zusätzlichen Halten in Nagold weist ebenfalls einen förderwürdigen NKI auf. Vor allem der aufgrund des autonomen Betriebs wirtschaftlich mögliche 15-Minuten-Takt und die schnelle Fahrzeit führen zu hohen verkehrlichen Wirkungen.

Es muss berücksichtigt werden, dass die Bewertung dieser Variante derzeit auf Annahmen beruht, da das TSB noch nicht im GVFG enthalten ist. Die Aufnahme ins GVFG ist jedoch im Koalitionsvertrag festgeschrieben und wird kurzfristig erwartet. Ein entsprechender Referentenentwurf liegt vor.

Die städtebauliche Realisierbarkeit in Nagold muss bei dieser Variante ebenfalls noch genauer untersucht werden.

Es bestehen aktuell noch keine Alltagserfahrungen mit dem Betrieb eines solchen Systems. **Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die isolierte Infrastruktur Vor- und Nachteile mit sich bringt. Auf der einen Seite bestehen keine Durchbindungsmöglichkeiten und ein Werkstattstandort muss entlang der Streckenführung gefunden werden. Auf der anderen Seite reduziert sich der negative betriebliche Einfluss anderer Verkehre.**

Der Gutachter empfiehlt außerdem, als kurz- und mittelfristige Maßnahme eine Verbesserung der Busverbindungen anzustreben.

## 5. Abstimmung im Arbeitskreis

**Die Teilnehmenden des Arbeitskreises haben die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Kenntnis genommen. Dabei wurde insgesamt positiv bewertet, dass zwei Varianten einen förderwürdigen NKI erreicht haben und damit das vorhandene Potential auf dem Korridor bestätigen. Es wurde festgestellt, dass vor einer Empfehlung zur Weiterverfolgung in einer vertieften Machbarkeitsuntersuchung zunächst weitere Prüfschritte erforderlich sind, da bei den beiden Varianten mit  $NKI > 1,0$  noch Klärungsbedarf besteht.**

**Der Arbeitskreis hat sich darauf verständigt, mit dem oben dargestellten Ergebnis in die politische Feinabstimmung im Lenkungskreis am 28.11.2025 zu gehen.**

**Die von der Stadt Nagold separat in Auftrag gegebene Studie zu einer MEX-Anbindung zwischen Nagold und Stuttgart auf Bestandsstrecke wurde aufgrund der Ergebnisse in Stufe 1 der Untersuchung verworfen und ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Eine separate Studie wird durch die Stadt Nagold parallel in eigener Regie weiterverfolgt.**

## **6. Weitere Schritte**

Ein NKI >1,0 gibt Anhaltspunkte für die verkehrliche und wirtschaftliche Machbarkeit und ist maßgeblich für die potenzielle Förderfähigkeit. Darauf aufbauend müssen im nächsten Schritt weitere Rahmenbedingungen für den Betrieb der beiden Systeme mit förderwürdigem NKI geklärt und die mögliche Finanzierung einer vertieften Untersuchung zwischen den auftraggebenden Landkreisen und dem Land abgestimmt werden.

Die grundsätzlich aussichtsreichen Varianten – sensitive Untervariante der Stadtbahn (UV 1 mit Linienänderung über Gäufelden) mit Durchbindung nach Tübingen über die Ammertalbahn/Regionalstadtbahn Neckar-Alb und die Variante des Transportsystems Bögl mit Feinerschließung in Nagold – werden daher im Hinblick auf die Umsetzbarkeit über die Kriterien des NKI hinaus vorgeprüft. Im Rahmen dieser Vorprüfung wird die Verwaltung auf die weiteren betroffenen Akteure zur Klärung offener Fragestellungen zugehen. Dies betrifft insbesondere die Klärung der betrieblichen Rahmenbedingungen bzgl. des Einsatzes von TramTrains auf der Ammertalbahn und einer möglichen Durchbindung, praktische Fragen im Zusammenhang mit dem Betrieb des TSB und dessen städtebauliche Umsetzung in Nagold, sowie die Klärung finanzieller Rahmenbedingungen für eine Weiterführung der Untersuchung.

Nach Klärung der offenen Fragen wird ein Vorschlag für die vertiefte Betrachtung in einer erweiterten Machbarkeitsstudie mit Vorplanung im politischen Lenkungskreis beraten und den Gremien der auftraggebenden Landkreise Böblingen und Calw zur politischen Entscheidung vorgelegt.



Roland Bernhard