



Beschlussvorlage Nr. BV/170/2020

Künzelsau, 20.11.2020

Entscheidung im Kreistag am 07.12.2020
öffentlich

Stabstelle Mobilitätsmanagement

Tagesordnungspunkt:

Machbarkeitsstudie Kochertal- und Hohenlohebahn

Antrag der Verwaltung:

Der Landrat wird ermächtigt, eine Machbarkeitsstudie Kochertal- und Hohenlohebahn bis 200.000 Euro in Auftrag zu geben.

Sachverhalt:

Im Hohenlohekreis ist seit vielen Jahren nur der Schienenstrang der Hohenlohebahn zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall/Hessental in Betrieb. Davon ist seit 2005 die Strecke Heilbronn bis Öhringen/Cappel elektrifiziert und es verkehrt dort die S4. Die ehemalige Kochertalbahn (Waldenburg bis Forchtenberg sowie die Untere Kochertalbahn Öhringen/Ohrnberg bis Bad Friedrichshall) sowie die Jagsttalbahn (Dörzbach bis Möckmühl) sind außer Betrieb.

Ende April 2011 haben der Hohenlohekreis und der Landkreis Schwäbisch Hall eine Machbarkeitsstudie für Möglichkeiten zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Hohenlohebahn sowie für Chancen der Reaktivierung des SPNV auf der Kochertalbahn ausgeschrieben. Eine überschlägige Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) sollte die finanziellen Auswirkungen auf die Beteiligten und die Möglichkeit nach Zuwendungen von Bund und/oder Land aufzeigen. Die Transport Technologie - Consult Karlsruhe GmbH (TTK) hat den Zuschlag erhalten und legte im März 2012 eine entsprechende Machbarkeitsstudie und überschlägige NKU vor. Darin wurden drei Lose untersucht: Los 1 beinhaltete die Untersuchung und Bewertung von Angebotsverbesserungen (Fahrplan und Fahrzeuge), die Frage der Elektrifizierung sowie die Möglichkeit, zusätzliche Stationen auf der Hohenlohebahn einzurichten. Los 2 legte die Möglichkeit einer Reaktivierung und Einbindung der Station Schwäbisch Hall/Sulzdorf in die Gesamtuntersuchung dar. Los 3 schließlich untersuchte die Reaktivierung und teilweise Neutrassierung der Schienenverbindung zwischen Waldenburg und Künzelsau über Gaisbach.

TTK empfahl in dieser Studie einige Verbesserungen für den in Los 1 untersuchten Bereich zwischen Öhringen/Cappel und Schwäbisch Hall/Hessental. Allerdings kam die NKU für eine Elektrifizierung der Gesamtstrecke auf keinen positiven Wert. Dieser ergibt sich dann, wenn der Nutzen-Kosten-Faktor über der 1 liegt, wogegen hier die prognostizierte Fahrgastzahl nicht gegenüber den zu erwartenden Kosten – hier vor allem die Investitionskosten für eine aufwändige Modernisierung der Tunnel bei Schwäbisch Hall – positiv waren. Für Los 2 zur Einbindung des Bahnhofs Sulzdorf wurden weitergehende Untersuchung aufgrund etwaiger Änderungen der Murrbahn empfohlen. Weitere Überlegungen und Planungen zur Wiedererrichtung einer Schienenstrecke Waldenburg – Künzelsau (Los 3) wurden als wenig sinnvoll aufgrund der damals vorliegenden Ergebnisse und Erkenntnisse betrachtet. Dies hatte insbesondere seinen Grund in einer deutlich negativen NKU, die einer Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) entgegensteht. Durch das GVFG gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

In weiteren Gesprächen zwischen dem Verkehrsministerium, der Bahn und der beiden Landkreise wurde TTK mit einer Erweiterung der Studie beauftragt. Dabei wurde eine „Dieselstadtbahn“ zwischen Sulzdorf und Öhringen mit 7 Halterpunkten untersucht, sowie eine Teilelektrifizierung zwischen Cappel und Waldenburg/Gewerbepark mit 6 neuen Haltepunkten. Beide Planfälle wurden mit einer NKU größer 1 und somit positiv bewertet. Dagegen hat der Kreistag des Hohenlohekreises aufgrund der negativen Bewertung der Strecke Waldenburg – Künzelsau im Sommer 2012 beschlossen, diese Thematik bis auf weiteres nicht mehr weiterzuverfolgen.

In der weiteren Diskussion favorisierte der Hohenlohekreis die Teilelektrifizierung bis Waldenburg/Gewerbepark, während für den Kreis Schwäbisch Hall die „Dieselstadtbahn“ im Vordergrund stand. Aufgrund der durch das Land anstehenden Neuausschreibung der Vergabe des Betriebs der Hohenlohebahn, überlagerten sich die weiteren Abstimmungen und führten zu keinem Ergebnis. Seit Ende 2019 besteht nun auf der Hohenlohebahn werktags ein Stundentakt durch dieselbetriebene Regionalexpress-Züge – dies jedoch nach wie vor nur mit den bisherigen Haltepunkten.

Von Seiten des Landes wird dem SPNV mittlerweile ein bedeutenderer Stellenwert eingeräumt, dies auch aufgrund verkehrspolitischer und klimatischer Gesichtspunkte. Hierbei wird ein Schwerpunkt auf die Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken gesetzt. Im Hohenlohekreis legte im Mai 2020 die TTK/AVG im Auftrag von MdB Christian von Stetten, Vorsitzender der BI „Wir bauen die neue Kochertalbahn e.V.“, eine Studie vor. Hier wurden mögliche Trassenführungen der Kochertalbahn zwischen Waldenburg – Künzelsau untersucht und anhand eines vereinfachten Nutzen-Kosten-Kalkulationsverfahren der Reaktivierung Chancen eingeräumt.

Das Verkehrsministerium hat am 3. November 2020 eine Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg vorgestellt. Darin ist auch die Reaktivierung der Kochertalbahn zwischen Waldenburg – Künzelsau über Gaisbach aufgeführt. Der Strecke wird aktuell ein hohes Fahrgastpotenzial bescheinigt, was insbesondere an der Erreichbarkeit von Schulstandorten liegt. Um hierfür letztlich Gelder aus dem Bundes- und Landes-GVFG zu erhalten, klärt das Landratsamt in einem am 27.11.2020 anberaumten Gespräch mit dem VM derzeit noch offene Fragen (u.a. ob eine Elektrifizierung zwingender Bestandteil sein muss). Voraussetzung für Fördergelder ist aber eine Machbarkeitsstudie sowie eine standardisierte Bewertung.

Da das VM nach dem „Windhundprinzip“ die finanzielle Förderung vornehmen will, ist nun schnelles Handeln erforderlich. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, auf Grundlage der Studie von 2012 alsbald eine aktualisierte Machbarkeitsstudie mit einer überschlägigen NKU für die

Reaktivierung der Kochertalbahn (Waldenburg – Künzelsau) sowie einer damit erforderlichen Anpassung und Verbesserung des Angebots auf der Strecke der Hohenlohebahn zu beauftragen.

Weiterer Sachvortrag erfolgt in der Kreistagssitzung.

Auswirkungen / Kosten / Alternativen:

Eine erste Schätzung für eine reine aktualisierte Machbarkeitsstudie liegt bei ca. 100.000 €. Eventuell muss jedoch eine Studie in einem größeren Ausmaß in Auftrag gegeben werden, um die Gesamtsituation darzustellen. Eine Förderung ist bis zu 75% bei einem max. Förderbetrag von 100.000 € möglich. Zu klären ist, ob dies für die gesamte Studie zutrifft oder nur für die Untersuchung der Reaktivierung der Kochertalbahn.