

Zabergäubahn

Sachverhalt:

1. Die Zabergäubahn war längere Zeit kein Thema für die Beratungen im Gemeinderat. Über die Vorbereitungen zur in Rede stehenden Reaktivierung hat der Vorsitzende jeweils informiert, soweit dies angezeigt war.

2. **Rückblick und Ausgangslage Standardisierte Bewertung**

Die Zabergäubahn von Lauffen a. N. nach Güglingen wurde 1896 erbaut und 1901 nach Leonbronn verlängert. Sie war bis 1986 für den Personenverkehr in Betrieb. 1995 wurde die Zabergäubahn nach Einstellung des Güterverkehrs stillgelegt.

Eine Reaktivierung der Zabergäubahn von Lauffen a. N. bis Zaberfeld ist seit 1993 Bestandteil des ÖPNV-Leitbilds der Stadt und des Landkreises Heilbronn. Nachdem zuletzt 2014 das Verkehrsministerium erklärt hatte, bisherige Ergebnisse der Machbarkeitsstudie nicht mehr anzuerkennen, gab der Landkreis Heilbronn 2017 in Abstimmung mit dem Land die Durchführung einer Machbarkeitsstudie nach dem Modell der Standardisierten Bewertung (2016) für die Zabergäubahn beim Büro PTV in Auftrag. Bei einem nach dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BGVFG) geförderten Infrastrukturprojekt wird die Durchführung einer Standardisierten Bewertung von den Zuwendungsgebern Bund und Land gefordert, um die Förderfähigkeit nachzuweisen. Hierbei wird der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) berechnet, indem der volkswirtschaftliche Nutzen den Kosten gegenübergestellt wird. Erreicht der NKI einen Wert über 1,0, ist ein Infrastrukturprojekt förderfähig. Bei der 2017 durchgeführten Berechnung lag der NKI für die Zabergäubahn unter 1,0; das Projekt war damit nicht förderfähig.

Im vergangenen Jahr hat das Bundesverkehrsministerium eine neu gefasste Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung (Version 2016+) eingeführt. Es gelten nun neue Bewertungsmaßstäbe für die Finanzierung und Bezuschussung von Projekten des Öffentlichen Personennahverkehrs auf der Schiene. Bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit fallen u. a. die Faktoren Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung und Daseinsvorsorge stärker ins Gewicht.

Der Landkreis Heilbronn hat das Büro PTV daher nach der Veröffentlichung der neuen Verfahrensanleitung mit einer Neuberechnung beauftragt. Diese wurde im Juni dieses Jahres abgeschlossen und die Ergebnisse wurden mit den Zuwendungsgebern (Bund und Land) abgestimmt. Untersucht wurden die folgenden zwei Fälle, jeweils ohne und mit Einberechnung der Kosten für eine Erneuerung des Stellwerks in Lauffen a. N.

- Fall 1 a und b: 30-Minuten-Takt, Ausdünnung auf einen 60-Minuten-Takt im Spätverkehr und an Wochenenden (in der Summe mehr Verbindungen als bei Fall 2)
- Fall 2 a und b: 60-Minuten-Takt mit Verstärkung auf einen 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (in der Summe weniger Verbindungen als bei Fall 1)

Der NKI für die ersten drei Varianten liegt über 1,0, nur der NKI für Mitfall 2b mit Einberechnung des Stellwerks liegt unter 1. Das beste Ergebnis erzielt der Mitfall 1a ohne Stellwerk mit einem NKI von 1,93. Somit ist die Reaktivierung der Zabergäubahn grundsätzlich förderfähig.

3. **Vorhabenträgerschaft DB Netz AG / Stellwerk Lauffen a. N.**

Die Trasse der Zabergäubahn befindet sich im Eigentum der DB Netz AG. Der Landkreis wollte diese kaufen und die Zabergäubahn mit einem geeigneten Eisenbahninfrastrukturunternehmen reaktivieren. Trotz schwierigen Verhandlungen mit der DB Netz AG hat diese bekräftigt, dass sie zur Veräußerung der Strecke

nicht bereit ist und die Reaktivierung selbst umsetzen möchte. Die Realisierung kann nach Einschätzung von DB Netz Anfang der 30er Jahre erfolgen.

Die Zabergäubahn muss in Lauffen a. N. in das Stellwerk eingebunden werden. In diesem ist jedoch kein freier Platz (mehr) für die Einbindung der Zabergäubahn-Strecke vorhanden und es besteht ein Umbauverbot des Stellwerks, u.a. wegen poröser Erdkabel. Deshalb muss das gesamte Stellwerk erneuert werden, was auf rd. 25 bis 30 Mio. € geschätzt wird. Sollte die Stellwerkserneuerung als Teil der Reaktivierung der Zabergäubahn behandelt werden, müsste die kommunale Seite (Landkreis, Städte und Gemeinden) mitfinanzieren. Deshalb suchen das Landratsamt und das Land seit einiger Zeit nach einer anderen Lösung. Zuletzt hat der Landkreis ein positives Signal seitens des Verkehrsministeriums erhalten, dass die Kosten für die Erneuerung des Stellwerks nicht in die Reaktivierung der Zabergäubahn mit einfließen, sondern außerhalb des Projekts finanziert werden könnten.

4. Kosten

a) Investive Kosten

Die Kosten für Planung und Bau der Zabergäubahn werden inkl. Sicherheitszuschlag von 30 % mit Preisstand 2020 auf rd. 120 Mio. € geschätzt. Da eine Reaktivierung der Zabergäubahn sicher erst mittelfristig erfolgen könnte, ist die Prognose, welche Kosten dann tatsächlich in einigen Jahren anfallen werden, mit sehr großen Unsicherheiten behaftet.

Reaktivierungen werden seit der Novellierung des Bundes-GVFG im Jahr 2020 erstmals mit 90 % der zwendungsfähigen Baukosten gefördert. Das Land beteiligt sich zusätzlich mit 57,5 % an den durch den Bund nicht gedeckten Kosten. Dies stellt eine sehr hohe Förderung für derartige Projekte dar. Darüber hinaus übernimmt der Landkreis Heilbronn den bei den Kommunen verbleibenden Anteil je zur Hälfte. Bei der Schieneninfrastruktur werden im Landkreis Heilbronn bei allen Stadtbahnprojekten die Kosten nach dem Anteil auf der Gemarkung der jeweiligen Gemeinde an der gesamten Streckenlänge aufgeteilt. Die Kosten für Stationen werden den jeweiligen Gemeinden direkt zugeordnet.

Eine Übersicht der kommunal verbleibenden Kostenanteile für die Stationen und die Infrastruktur auf der Basis der geschätzten Gesamtkosten von rd. 120 Mio € ist in Anlage 1 dargestellt.

b) Betriebskosten

Die Kosten für den auf der Schiene dann durchgeführten Verkehr werden im Landesstandard durch das Land Baden-Württemberg übernommen. Für die Zabergäubahn ist dies im Moment ein Stundentakt. Ob es hier zu Veränderungen kommt, bleibt künftigen landespolitischen Entscheidungen vorbehalten. Die Koalitionsvereinbarung der aktuellen Landesregierung sieht beispielsweise bereits einen 30-Minuten-Takt als Landesstandard vor. Allerdings ist dies (noch) nicht umgesetzt. Da die beiden untersuchten Fälle mehr Verkehr als einen Stundentakt beinhalten, könnte aber auch eine kommunale Mitfinanzierung erforderlich werden. Die Aufteilung der Betriebskosten würde dann – wie bei anderen Stadtbahnprojekten auch – auf der Grundlage der Pendlerbeziehungen erfolgen.

Die vertragliche Gestaltung einer erforderlichen kommunalen Mitfinanzierung zwischen Land, Landkreis und Gemeinden erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt, erfahrungsgemäß in der späteren Phase der Planung und des Baus (HOAI Lph. 5-9).

5. Ergänzende Mobilität

Der Landkreis hatte auf Wunsch der Kommunen die Ausarbeitung eines möglichen ergänzenden Buskonzepts für den Fall der Reaktivierung der Zabergäubahn beauftragt. Hierbei wurden Zubringerlinien zu Orten und Ortsteilen im Zabergäu konzipiert, die nicht an der Schienenstrecke liegen. Dies erfolgte im Hinblick auf den heutigen Busverkehr mit der Zielrichtung, wesentliche Nachteile zu vermeiden. Im Ergebnis könnten Zu- und Abbringerverkehre in Lastrichtung gut abgebildet werden. Für einen Großteil der Ortsteile würden sich durch die Zabergäubahn Vorteile wie stark verkürzte Reisezeiten ergeben. Bei wenigen Ortsteilen wären für die gute Anbindung an die Zabergäubahn zusätzliche Busverbindungen erforderlich. Ein möglicher Liniennetzplan ist in Anlage 2 abgebildet.

Zur weiteren Ergänzung des Mobilitätsangebots könnte die Ausgestaltung der Haltepunkte bspw. durch Mobilitätsstationen erfolgen. Diese verbinden verschiedene Verkehrsmittel räumlich und gestalterisch

miteinander, sodass intermodale Wegeketten im öffentlichen Raum sichtbar und dadurch gefördert werden. Die Errichtung von Mobilitätsstationen obliegt den jeweiligen Gemeinden und kann vom Landkreis fachlich unterstützt werden. Eine Förderung ist in Höhe von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten möglich.

6. Weiteres Vorgehen

Sollten auch alle Gemeinderäte der Städte und Gemeinden einen positiven Grundsatzbeschluss fassen, würde im nächsten Schritt eine Planungsvereinbarung über eine Planung nach den HOAI Leistungsphasen 1 bis 4 zwischen der DB Netz AG, den Städten und Gemeinden und dem Landkreis abgeschlossen werden. Die Kosten für diese Planungen werden auf rd. 11 Mio. € geschätzt (Preisstand 2020). In Anlage 3 ist die Berechnung dieser Planungskosten und deren Aufteilung auf die Städte, Gemeinden und den Landkreis dargestellt.

Da Fördermittel erst im weiteren Projektverlauf zur Verfügung gestellt würden (die Planung nach HOAI 1-4 schafft erst die Voraussetzungen für eine Standardisierte Bewertung und einen Förderantrag der DB), müsste die kommunale Seite mit der Finanzierung der Planungskosten in Vorleistung gehen.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat stimmt der Reaktivierung der Zabergäubahn grundsätzlich zu.

Anlage

1. Darstellung der Gemeindeanteile an den voraussichtlichen Investitionskosten
2. Entwurf eines Liniennetzplanes für ein den Stadtbahnbetrieb ergänzendes Buskonzept

Sachbearbeitung	BM Schiek	30.11.2023
-----------------	-----------	------------

Zusammenfassung der voraussichtlichen Investitionskosten (Anteile der Gemeinden)

auf der Basis der geschätzten Gesamtkosten in Höhe von ca. 120 Mio €

Gemeinde	Anzahl Stationen Neubau	Anzahl Stationen gesamt	Streckenanteil an Neubaustrecke in km	Streckenanteil an Neubaustrecke in %	Anteil Gemeinde Investitionskosten in € Infrastruktur	Anteil Gemeinde Investitionskosten in € Stationen	Summe Anteil Gemeinde Investitionskosten in €
Zaberfeld	1	1	0,6	4	278.849	54.164	333.013
Pfaffenhofen	2	2	3,4	22	1.580.145	98.426	1.678.571
Güglingen	3	3	5	32	2.323.742	192.919	2.516.661
Brackenheim	2	2	4,9	32	2.277.267	99.685	2.376.952
Lauffen a. N.	1	2	1,6	10	743.598	83.197	826.795
Nordheim	0	1	0	0	0	0	0
Stadt Heilbronn	2	3	0	0	0	1.293.324	1.293.324
Summe					7.203.601	1.821.715	9.025.316

Preisstand 2020

Sollte die Erneuerung des Stellwerks über das Projekt Zabergäubahn finanziert werden müssen, wären die Ansätze um ca. 20 % höher
 Startpunkt des Aufteilungsschlüssels nach Gemarkung: Abzweigung Zabergäubahn vom Neckartal

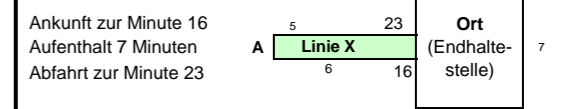
Zabergäu

Integraler Taktfahrplan (Mo bis Fr)
Morgen

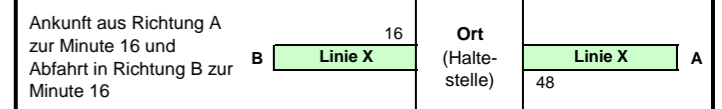
Stadtbahnbetrieb und ergänzendes Busnetz

Legende

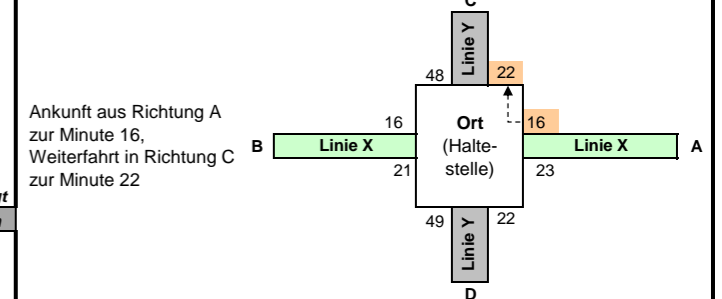
Knotenzeiten an einer Liniendaltestelle



Knotenzeiten an einer Zwischenhaltestelle



Umsteigebeziehungen an einer Zwischenhaltestelle



Linienfahrzeiten

Linie	hin	rück	Fahrzeit	Wendzeit	Umlaufzeit
Linie A1	7	8	= 15 min	15 min	30 min
Linie A2	5	5	= 10 min	20 min	30 min
Linie B	22	16	= 38 min	22 min	60 min
Linie C	7	28	= 28 min	42 min	18 min
Linie G	7	7	= 14 min		
Linie D	40	42	= 82 min	38 min	120 min
Linie E	20	20	= 40 min	20 min	60 min
Linie F	37	39	= 76 min	44 min	120 min
Linie H	13	13	= 26 min	4 min	30 min

Stand: 19.11.2021

Anschluss in Richtung Heilbronn am Haltepunkt Brackenheim

