



Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Hohenlohebahn

öffentliche Vorlage

Gremium	Termin	Beratungsfolge	Status
Kreistag	28.03.2023	Kenntnisnahme	Ö

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Am 04.05.2021 wurde vom Ausschuss für Umwelt und Technik der Vergabe der Machbarkeitsstudie zusammen mit dem Hohenlohekreis zugestimmt (vgl. Drucksache Nr. 2021/051).

Die Machbarkeitsstudie sollte sich dabei auf Wunsch des Hohenlohekreises auch auf die Reaktivierung der Kochertalbahn von Waldenburg bis Künzelsau erstrecken. Den Zuschlag für die Untersuchung erhielt das Büro Transport-Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK).

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden folgende Szenarien (Planfälle) untersucht:

- Planfall 1 untersucht die Elektrifizierung der Hohenlohebahn ohne Einrichtung von zusätzlichen Haltepunkten
- Planfall 2a ergänzt den Planfall 1 um bis zu 5 zusätzliche Haltepunkte
- Planfall 2b untersucht zusätzlich zur Elektrifizierung der Hohenlohebahn mit neuen Haltepunkten die Reaktivierung der Kochertalbahn

- Planfall 2b Solpark betrachtet zusätzlich die Verlängerung der S-Bahn von Hessental bis zum Solpark
- Planfall 1b untersucht die Elektrifizierung der Hohenlohebahn ohne weitere Haltepunkte und die Reaktivierung der Kochertalbahn (zusätzlicher Planfall)
- Planfall 3 betrachtet ein zeitliches Auseinanderfallen der Projekte. Die Reaktivierung der Kochertalbahn erfolgt nach der Elektrifizierung der Hohenlohebahn (zusätzlicher Planfall)

Die Machbarkeitsstudie erfolgt in ihrem Aufbau und Untersuchungsparametern weitgehend den Vorgaben einer Standardisierten Bewertung von Verkehrsprojekten. Mit diesem Verfahren muss ein positiver Nutzen-Kostenfaktor nachgewiesen werden, ansonsten ist ein Projekt nicht förderfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Nach einer ca. 90%igen Fertigstellung der Machbarkeitsstudie der TTK im Sommer 2022 hat das Bundesverkehrsministerium die Grundlagen der Standardisierten Bewertung neu gefasst und am 02.07.2022 als Standi2016+ veröffentlicht. Gegenüber der vorherigen Fassung werden nun vor allem zusätzliche Nutzenkomponenten, CO₂-Einsparungen oder raumordnerische Aspekte stärker berücksichtigt.

In Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und der Nachverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg wurden schließlich die neuen Aspekte der Standi2016+ in die Machbarkeitsstudie eingearbeitet.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden in der Kreistagssitzung vom Fachbüro TTK vorgestellt. Das Gutachten wird nach der Sitzung ins Sitzungsinformationssystem Session eingestellt.

Als nächster Verfahrensschritt ist beabsichtigt, die Gutachten mit den Anliegergemeinden zu besprechen und eine erste Haltung zu den Projekten einzuholen. Dabei sind auch Fragen, wie z.B. eine Kostenbeteiligung der Gemeinden an

weiteren Planungs- und Investitionskosten, zu diskutieren. Parallel dazu muss der Umfang der standardisierten Bewertung mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg im Detail erörtert werden. Es geht u.a. darum, ob eine komplette Vorplanung notwendig ist. Sollte dies der Fall sein, so wird der Aufwand dafür von TTK mit grob 1,6 Mio. € geschätzt. Hinzu kommen weitere Gutachterkosten, grob geschätzt 100.000 - 150.000 €. Ferner muss die Vergabeart geklärt werden. Die Kosten der Standardisierten Bewertung sind nach jetzigem Kenntnisstand für sich genommen vom Land nicht förderfähig. Seitens des Landes wird auf einen 10%igen Anteil für Planungskosten im Rahmen der GVFG Förderung verwiesen. Im Rahmen dessen wären diese Kosten zu finanzieren. Die Frage ist, ob ein Aufschlag für Planungskosten von 10 % ausreicht. Die Landkreisverwaltung hat Zweifel, dass dieser Wert ausreicht. Ferner gilt es zu berücksichtigen, sollte die Maßnahme nicht zur Umsetzung kommen, dass die Planungskosten voll und ganz von den kommunalen Aufgabenträgern zu tragen wären. Die Verwaltung ist der Ansicht, dass das Land als Träger des Schienenpersonennahverkehrs sich hier stärker in die Verantwortung nehmen lassen muss. Immerhin setzen die kommunalen Träger die Planungen um. Die Landkreise und Kommunen sind hier mit im Boot, da das Land selbst keine Bundes GVFG Mittel beantragen kann. Dies können nur Kommunen.

Im Anschluss muss der Kreistag darüber entscheiden, ob und ggf. für welchen Planfall eine Standardisierte Bewertung in Auftrag gegeben werden soll.