

Vorlage Nr. 4 / 2023



AZ : 880.61
Amt : Büro des Bürgermeisters / Bürgermeister Bordon
Datum : 19.12.2023

Entscheidung Schozach-Bottwartalbahn

<u>Beratung</u>			<u>Beschluss</u>		
<input type="checkbox"/>	Technischer Ausschuss	am	<input type="checkbox"/>	Technischer Ausschuss	am
<input type="checkbox"/>	Verwaltungsausschuss	am	<input type="checkbox"/>	Verwaltungsausschuss	am
<input checked="" type="checkbox"/>	Gemeinderat	am 19.12.2023	<input checked="" type="checkbox"/>	Gemeinderat	am 19.12.2023
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentlich	<input type="checkbox"/> nicht öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/>	öffentlich	<input type="checkbox"/> nicht öffentlich

Bisherige Sitzungen

Datum	Gremium
30.05.2023, 17.10.2023	Gemeinderat

Befangenheit: -/-

Beschlussvorschlag

siehe im Anschluss an den Sachvortrag.

Finanzierung

Durch HH-Plan , Haushaltsstelle abgedeckt:	
Restliche Verfügungssumme bei der HH-Stelle:	_____
Außer-/Überplanmäßig:	_____

Ergebnis

<input type="checkbox"/> beschlossen	<input type="checkbox"/> nicht beschlossen
<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> mit Gegenstimmen Stimmverh.: ____ : ____ Enthaltungen: ____	Stimmenverhältnis: ____ : ____ Enthaltungen: ____

Sachvortrag:

Rückblick

Teil der Landesoffensive zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken aus dem Jahr 2020 waren gutachterliche Bewertungen, die für die Schozach-Bottwartalbahn das zweithöchste Nachfragepotential aller stillgelegter Bahnstrecken feststellte. Damit kehrte eine neue Dynamik in die Diskussionen rund um die Wiederaufnahme des Betriebs der Schozach-Bottwartalbahn ein.

Auf Initiative der Landkreise Ludwigsburg und Heilbronn, der Stadt Heilbronn sowie den Städten und Gemeinden Abstatt, Beilstein, Flein, Großbottwar, Ilsfeld, Marbach, Murr, Oberstenfeld, Steinheim, Talheim und Untergruppenbach hat die TransportTechnologieConsult Karlsruhe (TTK) in 2020 eine erste Machbarkeitsstudie und Standardisierte Bewertung zur Reaktivierung der Schozach-Bottwartalbahn erstellt.

Die Machbarkeitsstudie war in drei Abschnitte unterteilt:

- Südlicher Abschnitt im Landkreis Ludwigsburg von Marbach bis Beilstein entlang der alten Bottwartalbahntrasse
- Nördlicher Abschnitt im Landkreis Heilbronn von Beilstein bis Heilbronn
- Gesamtbetrachtung der beiden Abschnitte

Die Gesamtbetrachtung durchgängig von Marbach bis nach Heilbronn (hierbei wurden 4 denkbare Streckenvarianten untersucht) brachte ein ernüchterndes Ergebnis. Der Nutzen-Kosten-Indikator, der über dem Faktor 1 für eine Reaktivierung liegen muss, war bei allen vier Varianten gering:

- Variante 1 (Schozachtal): **0,35**
- Variante 2 (Bosch, L 1111): **0,25**
- Variante 3 (A 81, L 1111): **0,25**
- Variante 4 (A 81, Flein): **0,15**

Zu dem damaligen Zeitpunkt vereinbarte man die Ergebnisse nicht zu veröffentlichen und vorerst die Diskussionen rund um die Reaktivierung auf Eis zu legen, da kein Nutzen aus der Veröffentlichung der Ergebnisse zu erkennen war. Zu deutlich war der Abstand zum Faktor 1.

Neue Bewertungskriterien

Im Jahr 2022 erfolgte durch den Bund eine Aktualisierung der Bewertungskriterien. Der Landkreis Heilbronn beauftragte, zusammen mit dem Landkreis Ludwigsburg und der Stadt Heilbronn, den Gutachter TTK nun mit der Überarbeitung des alten Standes der Machbarkeitsstudie (aus dem Jahr 2020) sowie mit der Standardisierten Bewertung nach dem neuen Verfahren 2016+.

Alle Optimierungspotentiale aus der neuen Verfahrensanleitung und auch die der Evaluierung der Studie wurden eingearbeitet. Das „Upgrade“ diente als Grundlage um auf die Zuwendungsgeber (Bund und Land Baden-Württemberg) im Rahmen einer neuen Standardisierten Bewertung 2016+ zuzugehen zu können.

Für eine grundsätzliche Realisierbarkeit muss auch bei der aktualisierten Bewertungslogik der Nutzen-Kosten-Indikator über dem Faktor 1 liegen.

Folgende Werte für den Nutzen-Kosten-Indikator haben sich auf Grundlage der neuen Bewertungsmaßstäbe ergeben:

- Variante 1 (Schozachtal): **1,90**
- Variante 2 (Bosch, L 1111): **1,85**
- Variante 3 (A 81, L 1111): **1,76**
- Variante 4 (A 81, Flein): **1,54**

Alle 4 Varianten sind somit über dem Faktor 1 und damit förderwürdig. Über diesen erfreulichen Umstand wurden die Bürgermeisterin und die Bürgermeister der potentiellen Anrainerkommunen Ende des ersten Quartals 2023 in Kenntnis gesetzt.

Durch den Gutachter TTK wurden im Zuge des weiteren Verfahrensablaufs weitere Kriterien für eine Priorisierung herausgearbeitet:

- Kategorisierung der Varianten nach Kostenrisiken, insbesondere im Hinblick auf die Infrastruktur
- Überschlägige Ermittlung der zukünftigen Betriebskosten je Variante
- Prüfung des Ausbaus von 2 Varianten: Schozachtal (Variante 1) in Kombination mit einer weiteren Variante
- Prüfung des Umfangs der Förderfähigkeit für Reaktivierungsstrecken gem. GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

Am 25.07.2023 wurden bei einer gemeinsamen Informationsveranstaltung des Landkreises Heilbronn mit dem Landkreis Ludwigsburg und der Stadt Heilbronn in der Reblandhalle in Neckarwestheim die aktuellen Ergebnisse der aktualisierten Machbarkeitsstudie und der Variantenuntersuchung durch den Gutachter TTK der Öffentlichkeit vorgestellt.

Über 300 Interessierte (Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie Gremienmitglieder der Anliegerkommunen, Mitglieder des Kreistages sowie Bürgerinnen und Bürger) nahmen teil. Das Meinungsbild zeichnete sich bei den Wortmeldungen deutlich zugunsten einer Reaktivierung ab.

TTK empfiehlt in ihrer Studie die Weiterverfolgung einer der beiden Varianten 1 (Schozach) oder 3 (A 81, L1111). Aus Kosten- und Effizienzgründen muss für die Vergabe einer Vorplanung, die Durchführung einer Standardisierten Bewertung und der Auswahl eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens zwingend die Entscheidung für eine Variante getroffen werden.

Der Kreistag wird letztendlich die Auswahlentscheidung treffen. Dafür ist eine Sitzung des Kreistages am 18.03.2024 terminiert. Am 29.01.2024 wird es hierzu noch eine Sitzung des Verwaltungsausschusses des Kreistags geben.

Die jeweiligen potentiellen Schozach-Bottwartalbahn-Anliegerkommunen im Landkreis haben gemeinsam mit der Landkreisverwaltung vereinbart, dass in einem ersten Schritt in den Monaten September und Oktober Bürgerinformationstermine in der jeweiligen Kommunen durchgeführt werden.

Im Anschluss soll durch einen Beschluss im Gemeinderat der Wille bezüglich des Interesses an einer Reaktivierung der Schozach-Bottwartalbahn der jeweiligen Kommune schriftlich an die Landkreisverwaltung mitgeteilt werden.

Schozach-Bottwartalbahn in der Gemeinde und im Gremium

Der Gemeinderat wurde in der nicht-öffentlichen Sitzung vom 30.05.2023 sowie in der öffentlichen Sitzung am 17.10.2023 über den jeweiligen Verfahrensstand informiert. Klares Votum des Gemeinderats war, dass eine mögliche Doppelvariante (Mix Variante 1 + 3), die im Zuge der grundsätzlichen Überlegungen entstanden ist, aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht weiterverfolgt werden sollte.

In der Gemeinde Ilsfeld fand der Infotermin für die Bürgerschaft am 28.09.2023 in der Gemeindehalle statt. Die Verwaltung hatte sich dazu entschieden neben der öffentlichen Einladung für alle Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde, die Anlieger entlang der Trassenführung durch den Ortsteil Ilsfeld einzuladen. Bereits im Vorfeld wurden die Vorstände des SC Ilsfeld und des Reiterverein Ilsfeld in Kenntnis gesetzt, verbunden mit der Bitte um Behandlung in den jeweiligen Vereins-Gremien.

Rund 100 Bürgerinnen und Bürger vernahmen zuerst den Vortrag durch Herr Hämmerling von TTK und diskutierten im Anschluss aktiv in einer offenen Fragerunde. Tenor der Veranstaltung war, dass die Reaktivierung der alten Trasse zwar Herausforderungen mit sich bringt, jedoch dass die Vorteile der Variante 1 insgesamt überwiegen.

Kritische Stimme kamen von Auensteiner Bürgerinnen und Bürger zu den Varianten 2-4, die eine Umschließung des Teilorts Auenstein bei diesen Trassenführungen befürchteten.

Daher fand am 28.11.2023 eine zusätzliche Info-Veranstaltung in der Tiefenbachhalle in Auenstein statt. Rund 30 interessierte Bürgerinnen und Bürger nahmen an der Veranstaltung teil, die nach dem gleichen Schema wie die erste Infoveranstaltung im Teilort Ilsfeld durchgeführt wurde.

Intensiv wurde diskutiert und Bedenken hinsichtlich zusätzlichen Lärms und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Straßen konnten teilweise ausgeräumt werden. Auf die schriftlichen Ausführungen von Herrn Stefan Tritschler (VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH), die als Anlage zu dieser Sitzungsvorlage beigelegt sind, wird verwiesen. Diese waren Grundlage für die weitergehende Beantwortung der Fragestellungen in der Veranstaltung am 28.11.2023.

Aus Sicht der Verwaltung ist aufgrund der vorhandenen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie die klare Präferenz auf der Variante 1. Auf Seite 16 der beigelegten Präsentation sind die jeweiligen Zahlen zu entnehmen. Eine wie auch immer geartete Interpretation der Datenbasis ist nicht notwendig, da die Variante 1 eindeutig vorne liegt.

Diese Variante 1 gilt es nun weiter zu verfolgen. Insbesondere da neben allen in den Unterlagen dargestellten Vorteilen diese Variante die beiden größten Teilorte der Gemeinde Ilsfeld (Ilsfeld und Auenstein) anbindet. Derzeit sind es rund 6.000 Arbeitsplätze in den jeweiligen Gewerbegebieten, die über Pendelverkehre an die Haltestellen angebunden werden könnten. Im Regionalplan sind zusätzliche Gewerbegebietsflächen enthalten, die sofern sich die Gemeinde Ilsfeld für eine Umsetzung entscheidet, zusätzliche Arbeitsplätze schaffen würde.

Positiv zu betonen ist, dass die Gemeinde Ilsfeld im Falle des Votums des Kreistags für eine andere Trassenführung als Variante 1, immer eine Anbindung über den Teilort Auenstein im Falle einer Realisierung der Varianten 2-4 erfährt.

Abschließend wird in der Sitzung am 19.12.2023 die grundsätzliche Position der Gemeinde Ilsfeld zu den Varianten 2-4 durch das Gremium zu bestimmen sein. Klar ist, dass nur durch ein aktives Mittragen der Varianten 2-4 durch die Gemeinde Ilsfeld die Realisierbarkeit einer dieser Varianten überhaupt möglich ist.

Besonders zu betonen ist, dass bei allen Varianten die städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde Ilsfeld zusätzlich in den Fokus geraten wird. Eine vorausschauende Bodenpolitik wird bei jeder Variante eine Hauptaufgabe sein.

Finanzielle Auswirkungen:

Jede Variante bringt Investitionskosten im einstelligen Millionenbereich, und jährliche Beteiligungskosten am Betrieb mit sich. Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht absehbar mit welchen Kosten insgesamt zu rechnen ist.

Zuletzt wurden die Infrastrukturkosten (für die komplette Strecke von Heilbronn nach Marbach) auf Kostenstand 2023 hochgerechnet (inklusive Sensitivitätszuschlag von 30%):

- Variante 1 (Schozachtal): **476 Millionen**
- Variante 2 (Bosch, L 1111): **594 Millionen**
- Variante 3 (A 81, L 1111): **503 Millionen**
- Variante 4 (A 81, Flein): **501 Millionen**

Zu beachten gilt es, dass dieser Kostenstand keine Prognose für die weitere Kostenentwicklung ist.

Die Variante 1 hat mehr als 50% Reaktivierungsanteile. Entsprechend den (unverbindlichen) Hinweisen der Förderungsgeber ist eine erhöhte Förderung möglich, solange die Nahverkehrsstrecke überwiegend oder weit überwiegend mit dem ursprünglichen Streckenverlauf, d. h. zu mehr als 50 % der Streckenlänge, übereinstimmt. Der erhöhte Förderanteil ist somit nur für die Variante 1 möglich.

Realisierungszeitraum

Bei Zeitschienen von großen Infrastrukturprojekten (siehe Ortsumfahrung Ilsfeld) verfügt die Gemeinde Ilsfeld über Erfahrungswerte. Idealtypisch (und unter sonst gleichbleibenden Bedingungen) wäre, dass in ca. 12-15 Jahren der Planungsprozess in eine Umsetzung münden könnte.

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat spricht sich grundsätzlich für die Reaktivierung der Schozach-Bottwartalbahn aus.
2. Auf der Grundlage der vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie der Rückmeldungen aus den Info-Veranstaltungen spricht sich der Gemeinderat für die Weiterverfolgung der Planungen zur Umsetzung der Trassenvariante 1 (Schozachtal/Originaltrasse) aus.
3. Die Verwaltung wird beauftragt das Abstimmungsergebnis der Landkreisverwaltung mitzuteilen. Ferner wird die Verwaltung beauftragt für eine Synchronisierung der Planungen der Schozach-Bottwartalbahn sowie der Ortsumgehung von Ilsfeld aktiv Sorge zu tragen.
4. Sollte der Kreistag sich für eine der Varianten von 2-4 entscheiden, wird die Verwaltung beauftragt frühzeitig auf die verkehrlichen Folgeentwicklungen sowie die Einhaltung sämtlicher Schall- und Lärmwerte aktiv einzuwirken

Anlagen:

- Präsentation Infoveranstaltung Schozach-Bottwartalbahn
- Stellungnahme VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH