

Gemeinderatssitzung Stadt Neckarbischofsheim

25.01.2022



TOP 03 – Grundsatzbeschluss zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn

Beschluss:

Der Gemeinderat der Stadt Neckarbischofsheim bekennt sich grundsätzlich zu einer Reaktivierung der Krebsbachtalbahn, die für die Stadt Neckarbischofsheim mit einem Finanzierungsanteil von 2,6 Mio Euro, verteilt auf acht Jahre, verbunden sein wird.

TOP 03 – Grundsatzbeschluss zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn

November 2020: **Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken** in Baden-Württemberg; VM untersucht 42 Einzelstrecken des Schienenpersonennahverkehrs in BaWü nach einheitlicher Methodik.

Krebsbachtalbahn (stillgelegt 2009) ist eine davon. Fazit im Bericht: „**Nachfragepotenzial ausreichend**“.

Teil des Konzepts ist eine (Mit-)Finanzierung des laufenden Betriebs durch das Land. Maßgebend dafür ist die Zahl der Personenkilometer je Streckenkilometer (Pkm/km) auf einer Strecke.

Ab einer Zahl von **750 Pkm/km** erfolgt eine **vollständige Betriebskostenübernahme** durch das Land.

Nr.	Strecke	Linienweg(e)	Takt	Strecklänge [km]	bezogen auf den Reaktivierungsabschnitt				
					durchschnittliche Plan/km	Besetzung am max. Querschnitt	Anzahl Einsteiger	Plan insgesamt	vermeidene CO ₂ - Emissionen aus Verkehrslage W [t P.kJ]
A01	Reutlingen Hbf – Honau – Engstingen ¹	Tübingen – Reutlingen Hbf – Honau – Engstingen mit Reaktivierung der Anschlussstrecken Engstingen - Schefflingen und Engstingen – Gammertingen	T30 ganztägig, T15 auf max. Querschnitt zw. Pfullingen und Reutlingen	15,3	8.860	10.980	11.080	94.800	695
A02	Marbach (Neckar) – Heilbronn ¹	Marbach (Neckar) - Heilbronn	T30 ganztägig	38,0	4.020	8.320	15.380	134.500	985
A03	Reutlingen – Gommaringen – Nehren Süd ¹	Pfullingen – Reutlingen – Betzingen – Gommaringen – Nehren Süd – Mösingen	T30 ganztägig	15,5	3.780	8.650	12.020	68.200	500
A04	Stuttgart-Uferlinienkahn – Kornwestheim ¹	Stuttgart-Uferlinienkahn – Kornwestheim	T30 HVZ	11,5	3.710	4.710	7.780	35.700	262
A05	Bresach – Colmar (FR)	Bresach – Colmar (F)	T30 HVZ	21,6	3.580	4.590	10.490	79.800	550
A06	Ludwigsburg – Markgröningen ¹	Ludwigsburg – Markgröningen	T30 HVZ	8,4	3.380	4.380	5.090	28.800	211
A07	Ettlingen West – Ettlingen Erbpinz	Karlsruhe – Ettlingen West – Ettlingen Erbpinz – Ittersbach	T60	1,9	2.370	2.440	710	4.500	33
A08	Weil der Stadt – Calw ¹	S6 – Weil der Stadt – Calw	T30 HVZ	18,0	2.370	3.200	3.900	42.600	312
A09	Göppingen – Schwäbisch Gmünd	Göppingen – Schwäbisch Gmünd	T30 HVZ	27,3	2.320	3.490	5.580	63.000	462
A10	Göppingen – Bad Boll (auch Teil von A11)	Göppingen – Bad Boll	T30 HVZ	12,2	2.210	4.010	4.720	27.200	199
A11	Göppingen – Kirchheim (Teck)	Göppingen – Bad Boll – Weiheim (Teck) – Kirchheim (Teck)	T30 HVZ	27,2	2.190	4.390	7.380	59.400	435
C05	Kirchheim (Teck) – Holzmaden – Weiheim (Teck) (auch Teil von A11)	Kirchheim (Teck) – Holzmaden – Weiheim (Teck)	T60	8,5	640	1.020	1.080	4.900	36
A12	Filderstadt – Neuhausen (Filder)	S2 – Filderstadt – Neuhausen (Filder)	T60	4,1	1.870	1.990	1.990	7.800	57
Summe Kategorie A: Nachfragepotenzial hoch				172,8	3.411		78.740	686.900	4.268
B01	Balingen (Württ) – Schömburg – Rotweil	Balingen (Württ) – Schömburg (b Balingen) – Rotweil	T60	29,0	1.460	1.800	2.670	41.900	307
D03	Balingen (Württ) – Schömburg (auch Teil von B01)	Balingen (Württ) - Schömburg	T60	12,9	430	800	890	5.400	40
B02	Schopheim – Bad Säckingen	Weil a. R. – Lörsch – Schopheim – Bad Säckingen	T60	19,7	1.450	1.630	2.470	27.800	204
B03	KA-Neureut – KA-Mühlburg	Eggenstein – KA-Neureut – KA-Mühlburg – KA-Hbf	T60	4,0	1.240	1.530	1.020	6.800	50
B04	Graben-Neudorf – Hochstetten	Graben-Neudorf – Hochstetten – KA-Neureut – KA-Mühlburg – KA-Hbf	T60	6,5	1.210	2.160	1.340	15.300	112
B05	Singen (Hohentwiel) – Etzwillen TG (CH)	Singen (Hohentwiel) – Etzwillen TG	T60	9,3	1.120	2.330	2.670	15.100	111
B06	Waldenburg (Württ) – Künzelsau	Heilbronn – Waldenburg (Württ) – Künzelsau	T60	12,2	1.010	1.240	1.390	11.700	86
B07	Laufen (Neckar) – Zaberfeld	Neckarsulm – Heilbronn – Laufen (Neckar) – Zaberfeld	T60	20,3	1.000	2.010	2.230	18.200	133
B08	Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen	1. Radolfzell – Stockach – Krauchenwies – Mengen 2. Krauchenwies – Sigmaringen	T60	39,8	880	1.390	2.480	42.600	312
B09	Stockach – Krauchenwies – Mengen (auch Teil von B08)	Radolfzell – Stockach – Krauchenwies – Mengen	T60	30,4	830	1.140	1.590	32.700	240
B10	Albstadt Ebingen – Albstadt Orstmettingen	Tübingen – Balingen – Albstadt Ebingen – Albstadt Orstmettingen	T60	8,2	780	1.490	1.490	5.300	39
Summe Kategorie B: Nachfragepotenzial ausreichend				149,8	1.129		17.760	184.700	1.353
C01	Neckarbischofsheim Nord – Obergimpem – Hüffenhardt + Obergimpem – Bad Rappenau (auch Teil von C01)	1. Meckesheim – Neckarbischofsheim – Obergimpem – Bad Rappenau – Heilbronn 2. Obergimpem – Hüffenhardt	T60	19,8	740	1.230	1.410	14.500	106
C10	Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt (auch Teil von C01)	Meckesheim – Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt	T60	16,3	590	790	840	8.500	62
C02	Hallingen – Kandern	Steinen – Weil a. R. – Hallingen – Kandern	T60	12,9	680	1.220	1.220	9.500	70
C03	Engstingen – Gammertingen	Engstingen – Gammertingen – Sigmaringen mit Anschlussstrecke A01	T60	19,7	660	800	1.300	13.700	100
C04	Heimerdingen – Weissach	Kontal – Heimerdingen – Weissach	T60	6,7	640	640	640	3.700	27
C06	Engstingen – Münsingen – Schefflingen	Engstingen – Münsingen – Schefflingen mit Anschlussstrecke A01	T60	41,0	600	780	1.300	25.400	186
C07	Lauchingen – Stühlingen	Waldshut – Lauchingen – Stühlingen	T60	17,4	580	860	960	10.100	74
C08	Eyach – Halgerloch – Hechingen	Eyach – Halgerloch – Hechingen	T60	27,9	560	990	1.520	15.100	111
C09	Rastatt – Rosschwoog (FR) – Hagenu (FR)	Rastatt – Rosschwoog – Hagenu	T60	31,4	540	2.330	2.390	20.700	152
Summe Kategorie C: Nachfragepotenzial vertieft zu betrachten				178,8	611		18.740	112.700	828
D01	Altshausen – Pflendorf	Aulendorf – Altshausen – Pflendorf	T60	16,4	470	670	780	11.500	84
D02	Leufkirch – Isny	Leufkirch – Isny	T40	16,0	470	650	830	9.000	66
D04	Roßberg – Bad Wurzach	Aulendorf – Roßberg – Bad Wurzach	T60	11,0	420	440	450	4.700	34
D05	Bühl (Baden) – Stühlingen	Bühl (Baden) – Stühlingen	T60	9,9	490	920	960	3.900	29
D06	Blumberg Zöllhaus – Hirschingen	Blumberg Zöllhaus – Hirschingen – Immendingen – Fridingen	T60	15,5	370	500	500	7.100	52
D07	Amstetten – Gerstetten	Amstetten – Gerstetten	T60	19,9	300	420	440	6.000	44
D08	Maulbronn West – Maulbronn Stadt	Maulbronn West – Maulbronn Stadt – Mühlacker – Stuttgart	T60	2,3	290	290	290	700	5
D09	Rudersberg – Oberndorf – Welzheim	Schomdorf – Rudersberg – Oberndorf – Welzheim	T60	11,4	260	350	350	3.100	23
D10	Blaufelden – Langenburg	Blaufelden – Langenburg	T60	12,0	110	180	200	1.300	10
Summe Kategorie D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen				114,4	354		4.808	47.300	347

¹ bei stärker verdichteten Takten (30min/15min-Takt) sind die Fahrgastzahlen entsprechend höher

TOP 03 – Grundsatzbeschluss zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn

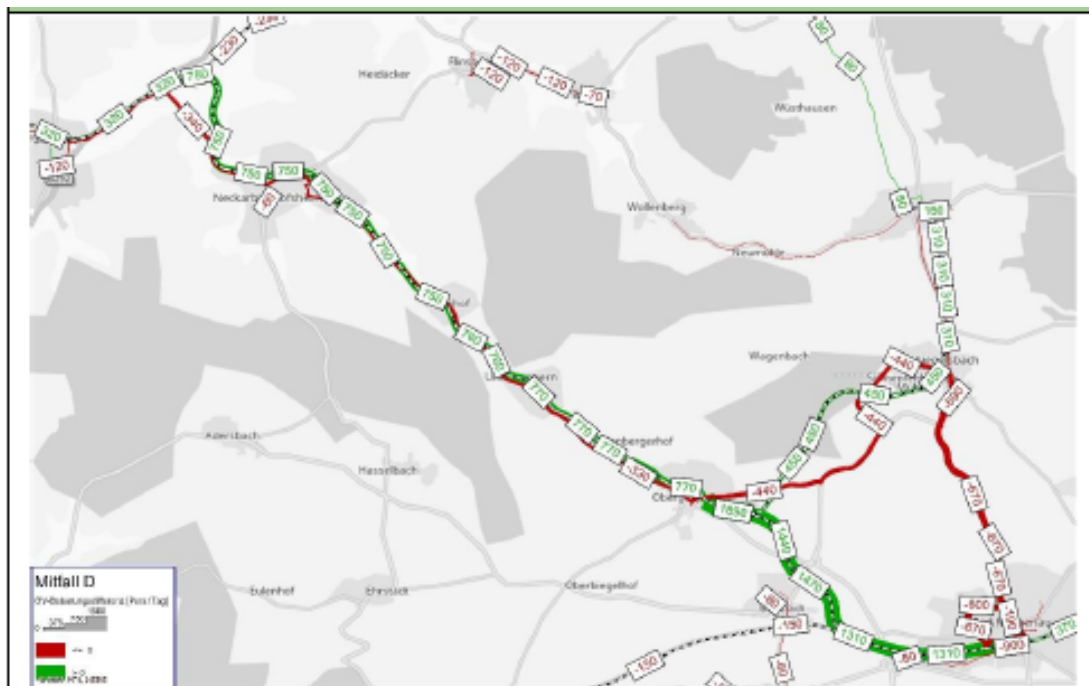
Genauere Untersuchungen der (fünf) möglichen Varianten, den sogenannten Mitfällen.

Am Ende der Prüfungen signalisierte das Land, dass nur die Mitfälle D und E bei über 750 Pkm/km und damit für die Übernahme der Betriebskosten durch das Land geeignet seien.

Mitfall D

Pkm/km: 760

NKU: Nutzen-Kosten-
Verhältnis 1,05



Verkehrliche Kenngrößen

Saldo Zugkilometer [Tausend-km/Jahr]	237,5
Saldo Fahrzeugkilometer Schiene [Tausend-km/Jahr]	127,9
Saldo Betriebsleistung Bus [Tausend-km/Jahr]	-289,5
Saldo ÖV-Fahrten	340
Personen-km/Strecken-km auf der Krebsbachtalbahn	760

Standardisierte Bewertung

Verkehrliche Nutzen¹ [Tausend-Euro/Jahr]	935,8
Abgeleitete Nutzen² [Tausend-Euro/Jahr]	52,2
Saldo ÖPNV-Betriebskosten [Tausend-Euro/Jahr]	1.008,8
Unterhaltung Infrastruktur [Tausend-Euro/Jahr]	-355,5
Summe der Einzelnutzen [Tausend-Euro/Jahr]	1.639,3
Kapitaldienst Infrastruktur [Tausend-Euro/Jahr]	1.557,3
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,05

Mitfall E

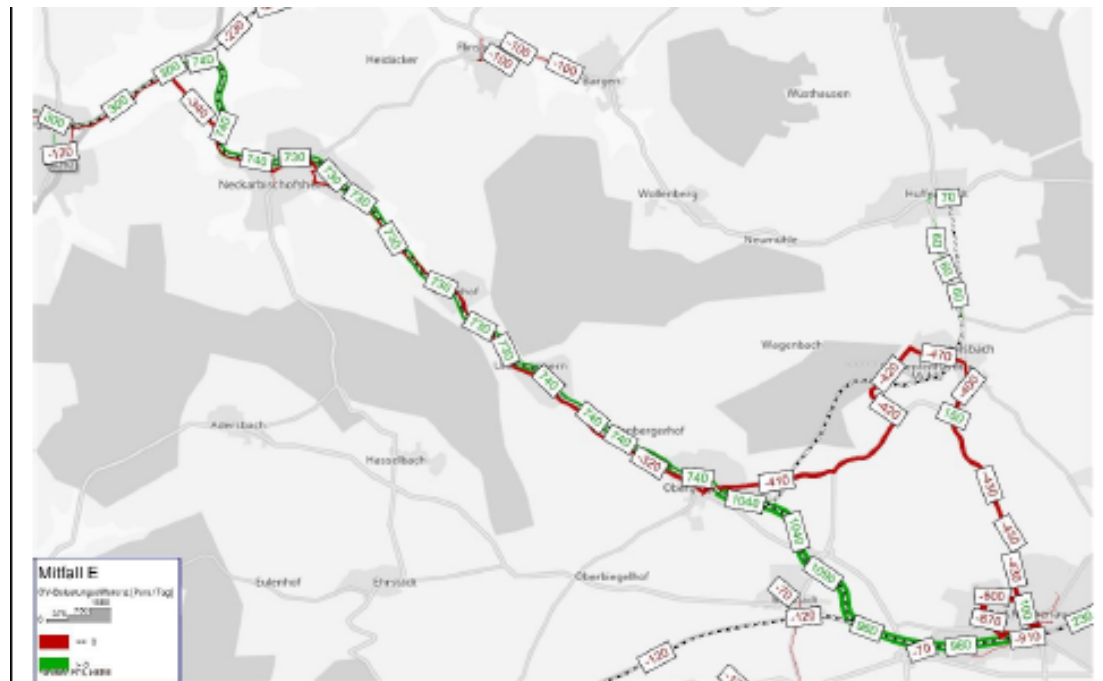
Pkm/km: 810

NKU: Nutzen-Kosten-Verhältnis 1,30

Ausschlaggebend dafür:

Direkte Anbindung an
Regionalexpress in
Meckesheim

Wegfall der Teilstrecke von
Obergingern nach
Hüffenhardt

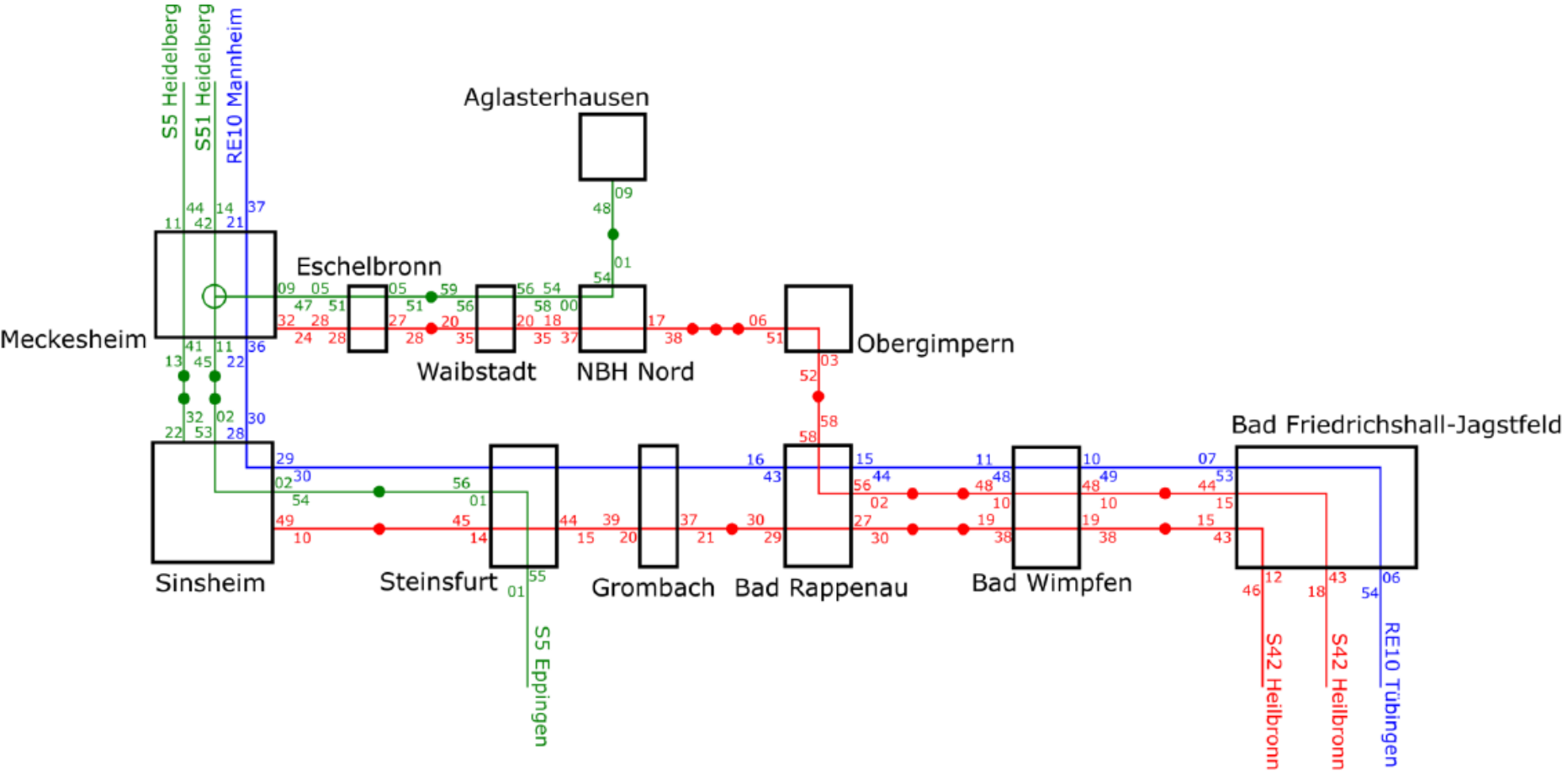


Verkehrliche Kenngrößen

Saldo Zugkilometer [Tausend-km/Jahr]	160,5
Saldo Fahrzeugkilometer Schiene [Tausend-km/Jahr]	50,9
Saldo Betriebsleistung Bus [Tausend-km/Jahr]	-251,3
Saldo ÖV-Fahrten	90
Personen-km/Strecken-km auf der Krebsbachtalbahn	810

Standardisierte Bewertung

Verkehrliche Nutzen ¹ [Tausend-Euro/Jahr]	670,4
Abgeleitete Nutzen ² [Tausend-Euro/Jahr]	64,6
Saldo ÖPNV-Betriebskosten [Tausend-Euro/Jahr]	1.139,4
Unterhaltung Infrastruktur [Tausend-Euro/Jahr]	-285,2
Summe der Einzelnutzen [Tausend-Euro/Jahr]	1.609,3
Kapitaldienst Infrastruktur [Tausend-Euro/Jahr]	1.237
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,30



TOP 03 – Grundsatzbeschluss zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn

Erfordernisse für Reaktivierung gemäß Variante E:

- Ausbau der Bestandsstrecke der Krebsbachtalbahn (z. B. Ausbau der Bahnsteige und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik)
- Elektrifizierung der gesamten Strecke ab Nbh-Nord
- Bau der Verbindungsstrecke zur Elsenztalbahn inkl. des neuen Haltepunkts Babstadt-Nord
- Weichenverbindung in Neckarbischofsheim-Nord zur Schwarzbachtalbahn
- Ausbau des Haltepunktes Eschelbronn zum Kreuzungsbahnhof
- Wegfall der Teilstrecke Obergimpern-Hüffenhardt; Ersatzverkehr durch Busse

TOP 03 – Grundsatzbeschluss zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn

Kosten:

- Investition vorrangig über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Bund hat die Förderschwelle auf 30 Mio. gesenkt, Ausbauprojekt fällt also ins Bundesprogramm.
- Kostenschätzung (hochgerechnet) für 2025: 51 Mio Euro, für 2029 wurde uns eine Prognose von 60 Mio. Euro gegeben
- Auf Neckarbischofsheim entfallen nach aktueller Planung 2,6 Mio. Euro, genau wie auf den Rhein-Neckar-Kreis, den Landkreis Heilbronn und die Stadt Bad Rappenau.
- Kommunalrechtsamt des Kreises bescheinigt der Stadt wirtschaftliche Machbarkeit.
- Betrag verteilt sich auf acht Jahre, 50 % der Summe sind in den ersten fünf Jahren fällig.

TOP 03 – Grundsatzbeschluss zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn

Beschluss:

Der Gemeinderat der Stadt Neckarbischofsheim bekennt sich grundsätzlich zu einer Reaktivierung der Krebsbachtalbahn, die für die Stadt Neckarbischofsheim mit einem Finanzierungsanteil von 2,6 Mio Euro, verteilt auf acht Jahre, verbunden sein wird.