

An den Landrat  
Helmut Riegger

24. Februar 2021

## **Schienenverbindung Nagold – Herrenberg**

### **Antrag für den Kreistag**

**Der Landrat wird gebeten,**

dem Landkreis Böblingen eine gemeinsame **Machbarkeitsstudie** nach dem GVFG 2020 für eine

**Regionalstadtbahn Nagold – Herrenberg als Teil eines Schienennetzes mit Erweiterungsoption nach Westen (Altensteig) und Durchbindung nach Osten (Tübingen)**

vorzuschlagen.

### **Begründung**

Die Direktanbindung Nagold – Herrenberg ist die kürzeste und effizienteste Schienenverbindung des Raums Nagold/Oberes Gäu in die Netze des Großraums Stuttgart und der Region Neckar-Alb. Das Fahrgastpotenzial ist höher als bei jeder anderen Anbindungsvariante. Damit ist auch der umwelt- und klimapolitische Nutzen durch Umstieg auf die Schiene am größten.

Durch die Anbindung einwohnerstarker Gemeinden zwischen Herrenberg und Nagold sowie der Industrieparks – ING und Nagold-Wolfsberg – erhält nicht nur der Pendlerverkehr in und aus der Region Stuttgart, sondern der ganze Nahverkehr innerhalb des Oberen Gäus ein attraktives Angebot.

Das ist noch nicht alles. Durch vergleichsweise einfache Anschlussoptionen nach Osten und Westen kann die kurze Verbindung Nagold – Herrenberg als **Plattform** für ein Nahverkehrsnetz dienen, das eine Vielzahl von Gemeinden und Standorte auf der Schiene miteinander verbindet (s. **Anhang**)

### **Neue Förderkulisse 2020**

- Nach dem neuen **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** (GVFG) vom März 2020 wird die Fördersumme des Bundes für kommunale Schieneninvestitionen 2020 verdoppelt und weiter stufenweise bis 2025 auf das Sechsfache erhöht.
- Die Förderquote des Bundes wird von 60% auf 75 % erhöht. Dazu kommt der Förderanteil des Landes (bisher 10-15%, die mindestens beibehalten werden soll). Daraus ergibt sich eine staatlicher Förderung von 85 – 90% der förderfähigen Kosten.

- Die förderfähigen Kosten umfassen ab 2020 neu auch Teile der Planungskosten, die bisher von den Kommunen allein zu bestreiten waren.
- Bei Berechnung des volkswirtschaftlichen Nutzens in der *Standardisierten Bewertung* werden die Umweltfaktoren (d.h. jene Faktoren, die die Wahl des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels begünstigen) höher gewichtet.

Fazit: Mit diesem Paradigmenwechsel werden nun viele kommunale Schienenprojekte staatlich förderfähig, die in der Vergangenheit keine Chance hatten.

## **Warum Machbarkeitsstudie?**

Sie dient dazu, vor Einstieg in eine konkrete ÖPNV-Planung zuverlässig abschätzen zu können, ob das Projekt umgesetzt werden kann, insbesondere ob der volkswirtschaftliche Nutzen groß genug ist, um die erforderliche staatliche Förderung sicherzustellen („Standardisierte Bewertung“).

Der Antrag trägt Gründe zusammen, die dafür sprechen, dieses Projekt zu verwirklichen. Er beruht auf eingehenden Gesprächen mit Verkehrs- und Schienenexperten, die seit Frühjahr 2020 geführt wurden, und in denen erhebliche verkehrswirtschaftliche und ökologische Vorteile aufgezeigt wurden. Der Antrag formuliert zunächst das *raum-politische Konzept* und zeigt seine Vorteile und sein Potenzial. Die infrastrukturellen und ökologischen Vorteile, die das Projekt vermuten lässt, müssen durch eine unabhängige Machbarkeitsuntersuchung verifiziert werden. Erst wenn diese vorliegt, steht der Kreistag auf festem Boden für weitere Entscheidungen. Da die Verbindung die Grenze der beiden Kreise überschreitet, wäre es vernünftig, sie gemeinsam zu beauftragen.

## **Zur Frage möglicher Synergien des Stadtbahnprojekts mit Metropolexpress-Planungen im Rahmen einer „Stufenkonzeption“**

Im Oktober berichtete Landrat Riegger im Kreistag von einem Gespräch, das er unlängst bei einem Vor-Ort-Termin an der Hesse-Bahn mit Verkehrsminister Winfried Hermann geführt hat. Auf die verkehrs- und umweltpolitisch interessante Perspektive eines von den Kreisen Calw und Böblingen gemeinsam vorangetriebenen flächenhaften Stadtbahn-Projekts habe der Minister geraten, der Frage nachzugehen: Ob es sinnvoll sein könnte, das Projekt „Mex“ als eine „Stufe 1“ anzugehen, über die in die Elektrifizierung der Nagoldtal-Bahn eingestiegen werden kann, und das Stadtbahnprojekt anschließend als „Stufe 2“ in Angriff zu nehmen. Bereits parallel zur Planung des Mex, so der Minister laut Bericht des Landrats, könne man die Stufe 2 als Konzept ausarbeiten, die Wirtschaftlichkeit darlegen und „im politischen Raum Unterstützung mobilisieren“.

Wird der beschriebenen Konzeption die Förderfähigkeit nach GVFG grundsätzlich bescheinigt (das soll die Machbarkeitsstudie leisten), wäre zu klären, wie ein entsprechendes *Stufenszenario* aussehen könnte, und ob es Synergien für das Gesamtvorhaben verspricht.

Dr. Ulla Utters  
Fraktionssprecherin

Dieter Dannemann  
Stv. Fraktionssprecher

Dr. Rainer Prewo

## Anhang

Dr. Ulrich Mansfeld  
Altstadtrat Nagold

Dr. Rainer Prewo  
Kreisrat  
Oberbürgermeister a.D.

Hans-Joachim Knupfer  
Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn  
B.A.U.S

## Schiennenverbindung Nagold – Herrenberg

### Was muss moderne Mobilitätsplanung leisten?

Moderne Infrastrukturen zielen nicht allein auf das Überbrücken einer Entfernung von A nach B, sondern nehmen die Erschließung aller Teilräume in den Blick. Nicht nur Fahrten vom Wohn- zum Arbeitsort, sondern die meisten Bereiche unseres täglichen Lebens bedürfen der Mobilität: Freizeit, Kultur, Sport, Familie, Einkaufen, Bildung – sind ohne Mobilität undenkbar. Dazu braucht es Verkehrsmittel, die *Räume bedienen*.

Empirische Studien zeigen, dass der Bedarf nach öffentlichen Verkehrsleistungen stetig zunimmt, z.B. in die Ballungszentren. Doch es gilt ebenso für den, statistisch gesprochen, gestreuten (z.B. Freizeit-, Shopping-) Verkehr (eher noch mehr). Die Mobilität wird vielfältiger und individueller. Also muss eine Infrastruktur, die aus der Sicht des südlichen Kreises Calw her geplant wird, neben so bedeutenden Zielen wie Stuttgart oder Sindelfingen-Böblingen einer großen Vielfalt von Zielen und Mobilitätsinteressen gerecht werden. Die öffentliche Mobilität wurde lange zugunsten des Individualverkehrs vernachlässigt. Heute kommt der Klimawandel als mächtiger Grund hinzu, die Planungsziele neu abzustecken. Optimierung des Schienenverkehrs im ländlichen Raum wird ein zunehmend wichtiger Baustein sein, um unseren ökologischen Fußabdruck zu verbessern und damit unsere Verantwortung für folgende Generationen wahrzunehmen.

Infrastruktur wertet den Raum auch wirtschaftlich auf. Erschließungsstarke Infrastruktur leistet das am besten. Sie beschränkt die Vorteile nicht auf einen oder wenige Punkte, sondern verteilt sie im ganzen Raum. Damit stellt sie zugleich ihre *eigene* Wirtschaftlichkeit auf solide Grundlagen.

### Nagold – Herrenberg – Stuttgart

Mit dem Lückenschluss Nagold-Herrenberg entsteht eine durchgehende Schienenstrecke in die Region Stuttgart, die Nagold mit Stuttgart-Zentrum *und* allen auf dem Strang der S 1 liegenden Orten verbindet, mit einem Umstieg in Herrenberg, der bahnsteiggleich hergestellt werden kann.

Darüber hinaus eröffnet der Lückenschluss, wie eine Plattform mit mehreren Ein- und Ausgängen, neue Verbindungen in die nachbarschaftlichen Räume.

### Regionale Mobilitätsoptionen

- **Tübingen – Neckar-Alb-Region:** In Herrenberg zur Ammertalbahn und damit in das Netz der künftigen **Regionalstadtbahn Neckar-Alb** (Zweckverband gegründet 2019). Die Elektrifi-

zierung der Ammertal ist planfestgestellt und wird bis Ende 2022 umgesetzt. Die Durchbindung von und nach Nagold ist technisch möglich und wird vom Kreis Böblingen begrüßt *Diese Netzverbindung, für die lediglich die Lücke Nagold-Herrenberg zu schließen ist, sollte gleich in die Machbarkeitsstudie mit aufgenommen und dann sogleich mitgeplant werden.*

- Nach Westen kann die Verbindung ins **obere Nagoldtal bis Altensteig** verlängert werden. Das ist technisch einfach, denn die topographische Hauptbarriere liegt zwischen Jettingen und Nagold. Westlich Nagold fährt die Bahn auf ebener Strecke.  
(Muster: Die *Talgangbahn* von Abstadt-Ebingen nach Onstmettingen, die im Zug der Regionalstadtbahn Neckar-Alb auch neu gebaut wird.)  
*- Diese Netzerweiterung sollte ebenfalls gleich in die Machbarkeitsstudie mit aufgenommen und dann mitgeplant werden.*
- Das Stadtbahnnetz im oberen Gäu, das so entsteht, ist ganz *in kommunaler Hand*, unabhängig von DB-Strecken.
- Nach Norden über Calw bietet der strategische Ansatz der Regionalstadtbahn gleichfalls interessante Möglichkeiten. Voraussetzung ist hierfür die Elektrifizierung der Nagoldtalbahn. Die fahrzeugtechnischen Synergien liegen auf der Hand (Enztalbahn, AVG). Perspektivisch ergibt sich so – mit der *Plattform* Nagold-Herrenberg – eine Verbindung von der Schwäbischen Alb bis Karlsruhe. Es entsteht dann, ohne Neubau einer einzigen weiteren Teilstrecke, eine Südwest-Umfahrung des überlasteten Knotens Stuttgart. Damit lässt sich auch die in Karlsruhe vorgesehene Zentralwerkstatt der Stadtbahnen einfacher erreichen.

## Technische und betriebliche Synergien

- Systemgleiche Fahrzeuge mit der in Herrenberg verknüpften Regionalstadtbahn Neckar-Alb, diese wiederum systemgleich mit den Karlsruher Stadtbahnen (AVG). Das bringt erhebliche Kostenminderungen – von der Anschaffung, Instandhaltung bis zur Austauschbarkeit. Gegenwärtig ist ein Bestellerverbund kommunaler Zweckverbände in Baden-Württemberg, Bayern und Österreich im Entstehen, dem, mit der Karlsruher Ausrüstungslinie, eine große Marktmacht zukommen wird.
- Verkehrsrechtlich handelt es sich um eine *Zwei-System-Stadtbahn*, die sowohl auf Eisenbahnstrecken als auch im Straßenraum (wie eine Straßenbahn) fahren kann (wie Enztal-, Albtalbahn), was sie für Strecken wie Nagold-Rohrdorf-Ebhausen-Altensteig prädestiniert.
- Moderne Stadtbahnzüge sind standardmäßig für Neigungen bis 10 % ausgelegt (zum Vergleich S-Bahn max. 4%). Ein Tunnel zwischen Jettingen und Nagold (wie früher angenommen) ist damit entbehrlich.

# Entwurf Stadtbahn (Tübingen -) Herrenberg - Nagold

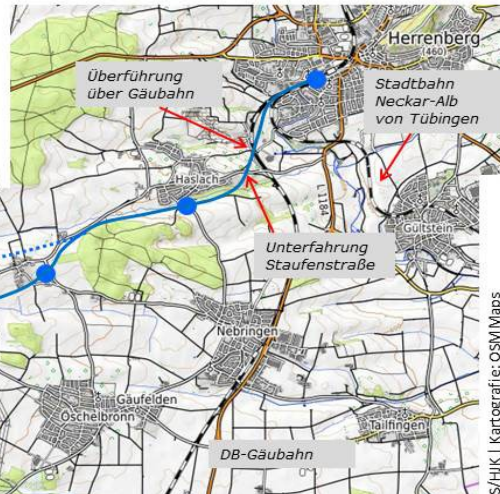


- Dargestellt Beispieltrasse nach Prämissen:
- :: Priorität Anbindung Gewerbegebiet Nagold Wolfsberg
  - :: Daraus ergebend Strecke über Mötzingen
  - :: Möglichst weiterer hoher verkehrlicher Nutzen durch Führung über Jettingen
  - :: Bewusst keine Führung entlang der theoretisch kürzesten Strecke über Gäufelden (Einmündung in DB-Gäubahn), da dort bereits gute Anbindung durch Bahnhof an der Gäubahn
  - :: Führung ab Herrenberg durchgehend auf eigener (kommunaler) Strecke = keine Trassenentgelte an DB AG (sehr großer Vorteil)

Betriebslänge ca. 13 km = Reisezeit ca. 16,5' min  
 Version Jettingen Mitte ca. 14,6 km = ca. 18' min  
 Reisetempo bei 5 Unterwegshalten ca. 48 km/h  
 V/max 80 km/h mit Zugsicherung (eingleisig)

Reisezeit bei evtl.  
 Führung über Jettingen  
 Mitte ca. 1,5' länger  
 (2 Halte Jettingen ca. 2,0')

- :: Führung in Nagold so, dass ggf. Weiterführung an Stadtrand Nagold West (Option Altensteig) in einem Zug ohne Richtungswechsel möglich



**Bürger-Aktion**  
**Unsere Schwarzwaldbahn**

Konzeptionen im Nahverkehr • Metropolregion Stuttgart

[www.unsere-schwarzwaldbahn.de](http://www.unsere-schwarzwaldbahn.de)

2016 BAUS/HJK | Kartografie: OSM/Maps