

## 8 Wirtschaftlichkeit, Bewertung und Empfehlung

### 8.1 Wirtschaftlichkeit

Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit von ÖPNV-Projekten ist schwierig, da sie per se in der Regel keine rentierliche Investition darstellen. Daher müssen die ungedeckten Kosten von der Allgemeinheit getragen werden. Das betrifft die betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise, die bei der Folgekostenberechnung der Standardisierten Bewertung berücksichtigt wird.

Anders einzuschätzen ist demgegenüber die volkswirtschaftliche Betrachtungsweise. Mit der Standardisierten Bewertung muss der Nachweis erbracht werden, dass die Nutzen die Kosten dieser Maßnahme übersteigen (Faktor > 1).

Die neue S-Bahn-Strecke von Herrenberg nach Nagold ist 30,7 km lang und umfasst insgesamt 10 Stationen:

- ▶ Gäufelden,
- ▶ Bondorf,
- ▶ Ergenzingen,
- ▶ Eutingen,
- ▶ Eutingen Nord (geplant),
- ▶ Hochdorf,
- ▶ Iselshausen (geplant),
- ▶ Nagold Steinberg,
- ▶ Nagold Stadtmitte (geplant),
- ▶ Nagold Bahnhof.

Die Investitionskosten in die Infrastruktur belaufen sich auf:

- ▶ Planfall 1: 30,0 Mio. € (netto)
- ▶ Planfall 2: 28,5 Mio. € (netto).

Das sind 0,98 (Planfall 1) bzw. 0,93 Mio. €/km (Planfall 2).

Für die Elektrifizierung der 11 km langen Strecke zwischen Hochdorf und Nagold sind 7,5 Mio. € notwendig, wobei allein ein Betrag von 2,6 Mio. € für die Elektrifizierung des 1,5 km langen Hochdorfer Tunnels vorgesehen ist.

Als zusätzlicher besonderer Ausgabeposten ist gegenüber der Vorstudie der Neubau einer niveaufreien Überführung für die Züge aus Richtung Hochdorf in das Gleis 1 am Bf. Eutingen hinzugekommen. Dadurch können gleichzeitig Zugfahrten von Eutingen Nord nach Bf. Eutingen Gleis 1 und Zugfahrten (IC) durch Gleis 2 nach Süden stattfinden. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit des Bf. Eutingen erhöht. So ist es denkbar, dass dann die Kuppelung der RE-Züge von Freudenstadt und Rottweil nach Stuttgart auf Gleis 1 stattfindet anstatt Gleis 3. Dadurch entfallen die Kreuzungen mit Gleis 2 (Streckengleis).

Außerdem sind entlang der Gäubahn zusätzliche Blockabschnitte einzurichten, um die Zugfolgezeit zu reduzieren und die Leistungsfähigkeit zu steigern.

Die zusätzlichen 240.000 Zug-km/Jahr (Planfall 1) bzw. 285.000 Zug-km/Jahr (Planfall 2) für die Verlängerung der S1 sind weniger als für die neue, 14 km lange Strecke der S60 zwischen Böblingen und Renningen, deren Jahreswert bei 440.000 km/Jahr liegt.<sup>24</sup>

Die verkehrlichen Wirkungen setzen sich aus folgenden Effekten zusammen:

- ▶ zusätzliche Fahrgäste Nagold – Eutingen,
- ▶ Verlust von Fahrgästen auf der Kulturbahn zwischen Nagold und Horb,
- ▶ Verlagerung von Fahrgästen aus dem Bus Nagold – Herrenberg,
- ▶ zusätzliche Fahrgäste Eutingen – Herrenberg.

Die verkehrlichen Effekte zwischen den Planfällen 1 und 2 unterscheiden sich nur marginal. Ein Ergebnistableau für beide Planfälle reicht aus.

Verkehrliche Wirkung	Anzahl Fahrgäste/Tag [-]	Erlössatz/ Fahrgast [€]	Fahrgelderlöse/Jahr [€]
Saldo zusätzliche Fahrgäste <sup>25</sup>	2.130	1,20	767.000
vom Bus verlagerte Fahrgäste	500	1,20	180.000
<b>Summe</b>			<b>947.000</b>

Tabelle 26: Entwicklung der Fahrgelderlöse (Planfall 1 und 2)

Nicht unproblematisch aus der Sicht der Busbetreiber, die die Strecken zwischen Nagold und Herrenberg bedienen, ist diese Maßnahme, die ihnen Fahrgäste und Fahrgelderlöse entziehen. Andererseits ist davon auszugehen, dass die Fahrtenhäufigkeiten reduziert werden können. Dadurch steht den Mindereinnahmen auch

<sup>24</sup> Für die Verlängerung nach/ab Nagold wird keine Verdichtung auf 15 Minuten während der Hauptverkehrszeiten vorgesehen; während der Schwachverkehrszeiten wird nur ein 60-Minuten-Takt angeboten.

<sup>25</sup> Fahrgastverluste entlang der Kulturbahn sind berücksichtigt.

eine Reduzierung der Betriebskosten gegenüber. Abhängig von den vertraglichen Regelungen und Linienkonzessionen muss eine inhaltliche und kostenmäßige Anpassung der Busbedienung im Korridor zwischen Nagold und Herrenberg möglich und durchsetzbar sein.

Die Finanzierungslücke für die Betriebskosten beträgt rund 1,4 Mio. €/Jahr (Planfall 1) und 1,9 Mio. €/Jahr (Planfall 2).

- ✓ Die verkehrlichen Wirkungen der S1-Verlängerung sind hoch.
- ✓ Der größte Nutzen entsteht für die Gemeinden entlang der Gäubahn; der größte Gesamteffekt entsteht aber im Zusammenhang der Verlängerung der S1 bis Nagold.
- ✓ Die zusätzlichen Fahrgelderlöse sind in beiden Planfällen gleich. Im Planfall 1 decken sie 42 % der zusätzlichen Betriebskosten, im Planfall 2 sind es 34 %.

Hinsichtlich der Finanzierung kann von einer Bezuschussung nach dem GVFG bzw. dem neuen LGVFG ausgegangen werden. Dann wären noch 25 % der Baukosten zu finanzieren.<sup>26</sup>

Die Kostenansätze für den Kapitaleinsatz des Fahrweges werden aus dem Projekt-dossierverfahren übernommen.<sup>27</sup>

- ▶ Der Kapitaleinsatz der Investitionen wird über eine durchschnittliche Lebensdauer der Anlagenteile von 40 Jahren ermittelt, welches einer Annuität von 0,0433 entspricht.
- ▶ Es wird hier nur der Eigenanteil in Höhe von 25 % an der Investitionssumme angesetzt.

Welche Beträge für die Investitionen als Eigenanteil jährlich zu finanzieren sind, ist folgender Tabelle zu entnehmen.

<sup>26</sup> Das Projekt der S6-Verlängerung liegt mit 67 Mio. € bei den Investitionen für den Fahrweg über dem Schwellenwert von 50 Mio. €, der für eine Finanzierung aus dem Bundesprogramm definiert worden ist. In diesem Fall ist der Eigenanteil 20 %.

<sup>27</sup> ITP Intraplan Consult GmbH, VVI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung, Version 2006; Vereinfachtes Projektdossierverfahren - Anwenderleitfaden

<b>Investitionen Fahrweg</b>	<b>Planfall 1</b>	<b>Planfall 2</b>
Gesamt	30,0 Mio. €	28,5 Mio. €
Eigenanteil	7,5 Mio. €	7,1 Mio. €
Finanzierung/Jahr	0,32 Mio. €	0,31 Mio. €

Tabelle 27: Investitionskosten des Fahrweges (Planfall 1 und 2)

Erfahrungsgemäß sind die Infrastrukturkosten für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit bzw. für den Vergleich von Planfällen nicht entscheidend. Vielmehr sind die (höheren) Betriebskosten für die Entscheidungen ausschlaggebend.

Dieser Betrag (0,3 Mio. €/Jahr) und die nicht durch Regionalisierungsmittel gedeckten Kosten für die Bestellung der Zug-km müssten dann von den beteiligten Gebietskörperschaften:

- ▶ Landkreis Calw,
- ▶ Landkreis Freudenstadt,
- ▶ Landkreis Tübingen,
- ▶ Landkreis Böblingen,
- ▶ VRS

jährlich aufgebracht werden. Über die Anwendung und Zusammensetzung verschiedener Aufteilungsschlüssel, die für Investitionen und Betriebskostenzuschüsse auch unterschiedlich sein können, kann zu gegebener Zeit entschieden werden.

## 8.2 Bewertung

Die Bewertung erfolgt für:

- ▶ die Maßnahme insgesamt,
- ▶ den Vergleich der beiden Planfälle,
- ▶ Einordnung durch Vergleich mit anderen Maßnahmen.

Alle Aspekte gemeinsam werden dann der Erarbeitung einer Empfehlung zugrunde gelegt.

### 8.2.1 Betrachtung beider Planfälle

Als wichtigste Einschätzung und Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Verlängerung der S1 von Herrenberg nach Nagold baulich (Infrastruktur) und betrieblich machbar ist. Infolge der vorgesehenen niveaufreien Einführung der Strecke von

Hochdorf nach Gleis 1 im Bf. Eutingen werden betriebliche Konflikte mit den Zugfahrten nach Süden auf Gleis 2 vermieden. Das stabilisiert und verbessert die Betriebsqualität für das vorhandene Betriebskonzept. Gleichzeitig entsteht eine Zukunftssicherheit für mögliche Änderungen der Fahrplannetzstruktur in der Region Stuttgart.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zeigen zudem eine gute Basis für eine ausreichende Wirtschaftlichkeit.

Für die Einwohner im Einzugsbereich der Strecke bis Nagold würden umsteigefreie, schnelle und regelmäßige Verbindungen in den Wirtschaftsraum Böblingen und Stuttgart entstehen.

Die Beförderungszeiten reduzieren sich im Vergleich zum derzeitigen Angebot mit Bussen und Bahnen zwischen Nagold und Herrenberg objektiv nicht; subjektiv werden das Umsteigen sowie die Umsteigezeit negativer und länger gewichtet. Gleichwohl ist die verkehrliche Wirkung dennoch deutlich spürbar. Umsteigen ist nach wie vor das größte Hindernis für die Nutzung des SPNV und ÖPNV.

Wie sich die S1-Verlängerung auf die Anzahl der Abfahrten nach Hochdorf und Stuttgart auswirkt, ist in folgender Abbildung grafisch veranschaulicht.

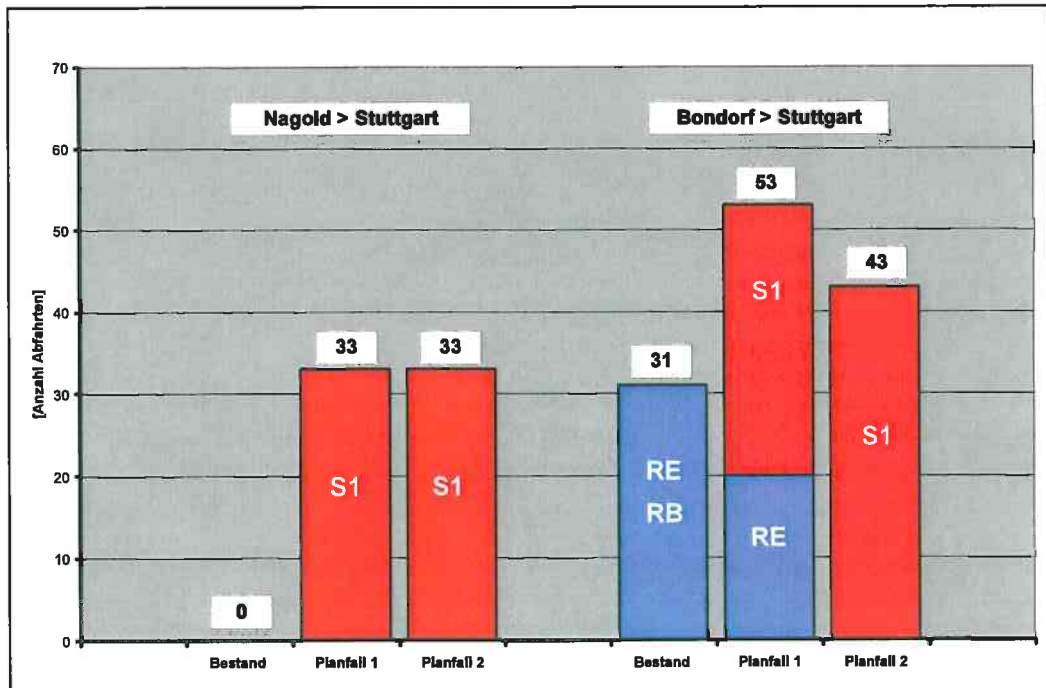


Abbildung 56: Anzahl Abfahrten Bf. Nagold und Bondorf (Bestand und Planfälle)

Für die Fahrgäste der Kulturbahn nördlich von Nagold wirkt sich die Umstellung negativ aus. Diese müssten dann sogar zweimal umsteigen (in Nagold und in Eu-

tingen). Die Fahrgäste im Abschnitt zwischen Nagold und Horb müssten dann einmal umsteigen. Betroffen sind zusammen etwa 150 Fahrgäste pro Tag in jeder Fahrtrichtung.

Größere Fahrgastzuwächse sind entlang der Gäubahn insbesondere an den Stationen Bondorf und Gäufelden zu erwarten. Auch wenn zunächst die Verbesserung des Schienenanschlusses der Stadt Nagold an den Stuttgarter Raum im Vordergrund stand, bedeutet der Ausbau der Gäubahn zwischen Herrenberg und Eutingen dort ebenfalls eine deutliche Verbesserung. Die Stationen liegen in der Regel gut erreichbar zur vorhandenen Bebauung.

✓ Die Anzahl der Abfahrten ab Bondorf in Richtung Herrenberg Montag-Freitag erhöht sich gegenüber heute um 71 % (Planfall 1) bzw. um 39 % (Planfall 2).

Zum Vergleich der beiden Planfälle werden deren wesentliche Kenngrößen gegenübergestellt.

Kenngröße	Planfall 1	Planfall 2
Verlängerung S1 Herrenberg - Nagold	Kurzzug	Kurzzug
Streckenlänge	30,7 km	30,7 km
Bedienung Gäubahn	Mischbetrieb S-Bahn und RE	reiner S-Bahn- Verkehr mit Verdichtung 15- Min.-Takt (HVZ)
Grundtakt	30 Min.	30 Min.
Takt SVZ	60 Min.	60 Min.
Fahrzeugbedarf S-Bahn/RB	2 ET 423 - 1 RB-Zug	3 ET 423 - 1 RB-Zug
max. Auslastung Sitzplätze in der Spitzenstunde		
Iselshausen > Hochdorf	38 %	38 %
Gäufelden > Herrenberg	89 %	94 %
zus. Fahrgäste auf der Schiene/Tag	2.650	2.650
zus. Fahrgelderlöse/Jahr	1,0 Mio. €	1,0 Mio. €
zus. Betriebskosten/Jahr	2,4 Mio. €	2,9 Mio. €
Betriebskostendefizit/Jahr	1,4 Mio. €	1,9 Mio. €
Investition Infrastruktur gesamt	30,0 Mio. €	28,5 Mio. €
Investitionen Eigenanteil (25 %)	7,5 Mio. €	7,1 Mio. €
Investitionskosten/Jahr	0,32 Mio. €	0,31 Mio. €

Tabelle 28: Kenngrößen (Planfall 1 und 2)

## 8.2.2 Vergleich der Planfälle

Mit Planfall 2 entsteht ein reiner S-Bahn-Verkehr zwischen Herrenberg und Eutingen. Die RE-Züge würden in Ergenzingen, Bondorf und Gäufelden ohne Halt durchfahren; die zeitweise angebotenen RB-Leistungen würden durch die S-Bahn-Halte ersetzt.

Die S-Bahn kann nur als Kurzzug verkehren. Ansonsten müsste in Herrenberg und in Eutingen geschwächt bzw. gestärkt werden. Dadurch würden die Standzeiten unattraktiv lang werden. Die Alternative einer Verlegung der Zugbildung von Herrenberg nach Eutingen mit Langzügen erfordert zusätzliche Kosten für den Betrieb und die Investitionen für die dann erforderlichen langen Bahnsteige von 210 m. Außerdem wären erhebliche Investitionen in eine Abstellanlage in Eutingen erforderlich, die in Herrenberg vollumfänglich bereits existiert.

Im Ergebnis schneidet der Planfall 2 schlechter ab. Zwar fallen die Investitionen geringfügig geringer aus als im Planfall 2, da in Gäufelden und Bondorf nur noch S-Bahn-Züge halten würden, aber die Betriebskosten steigen an und liegen um 20 % über denen von Planfall 1.

Wesentlicher Unterschied ist die Auslastung in der morgendlichen Spitzenstunde. Diese erreicht die Kapazitätsgrenze im Planfall 2 (siehe folgende Abbildung).

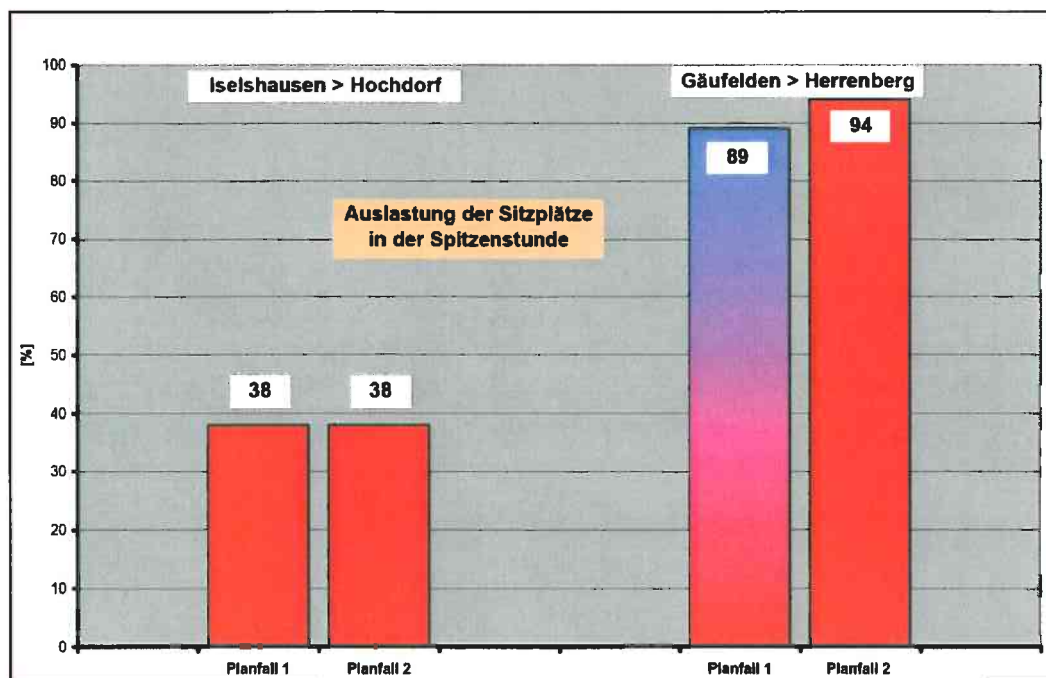


Abbildung 57: Auslastung in der Spitzenstunde (Planfall 1 und 2)

Insgesamt ist Planfall 1 zu bevorzugen:



- ▶ Wirtschaftlichkeit von Planfall 1 höher als Planfall 2.
- ▶ Im Planfall 1 ist die Auslastung entlang der Gäubahn in der Spitzenstunde durch Ausgleich der Nachfrage zwischen S-Bahn und RE geringer und es steht eine höhere Leistungsfähigkeit zur Verfügung (Lösung ist nachhaltig).
- ▶ Umsetzbarkeit ist einfacher für Planfall 1, da die Fahrgäste in Bondorf und Gäufelden neben der S-Bahn auch schnellere Fahrtmöglichkeiten nach Stuttgart Hbf. nutzen können und auch die entsprechenden Direktverbindungen behalten.

- ✓ Der Planfall 1 mit einem Mischbetrieb zwischen S-Bahn und RE-Zügen<sup>28</sup> entlang der Gäubahn ist die Vorzugsvariante.
- ✓ Lediglich für Ergänzungen wird aufgrund der dort geringeren Nachfrage auf einen reinen S-Bahn-Verkehr umgestellt.

### 8.2.3 Vergleich von S-Bahn-Projekten

Für die S1-Verlängerung wird hier nur noch Planfall 1 berücksichtigt. Die Investitionen in die Infrastruktur mit einer Größenordnung von 1,0 Mio. €/km sind im Vergleich mit anderen S-Bahn-Projekten eher unterdurchschnittlich. So betragen die Infrastrukturkosten für die Murgtalbahn nach Angaben der AVG seinerzeit 1,8 Mio. €/km. Für den Ausbau der Strecke von Heilbronn bis Öhringen wurde am Ende ein Kostensatz von 3,0 Mio. €/km errechnet, wobei die Umsetzung in den Händen der DB lag. Für die zuletzt von der AVG umgebaute Strecke von Würth nach Germersheim (Inbetriebnahme 2010) ist ein durchschnittlicher Kostensatz von 1,3 Mio. €/km festzustellen. Alle genannten Strecken sind für einen S-Bahn-Betrieb ausgebaut und elektrifiziert worden.

Für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Böblingen – Renningen (S60) ist aufgrund besonderer Randbedingungen derzeit von einem Wert in Höhe von 8,6 Mio. €/km auszugehen.

Die Kosten der Infrastrukturinvestitionen sind aufgrund der Förderung für die Beurteilung einer Maßnahme nicht ausschlaggebend; allerdings können hohe Infrastrukturkosten den Nachweis der Förderfähigkeit im Rahmen der Standardisierten Bewertung vereiteln.

---

<sup>28</sup> In einem Szenario der NVBW wird erwogen, die zweistündliche RE-Verbindung Stuttgart – Singen wegen eines möglichen Trassenkonflikts mit neuen Fahrplanlagen von ICE-Verbindungen Stuttgart – Zürich zu beschleunigen und nicht mehr zwischen Böblingen und Eutingen halten zu lassen. In diesem Fall muss ein gleichwertiger Ersatz für die Stationen Bondorf und Gäufelden eingerichtet werden.



Für die Investitionen der S1-Verlängerung ist zu berücksichtigen, dass die Bahnsteige der Stationen entlang der Gäubahn in Ergenzingen, Bondorf und Gäufelden ohnehin nicht in einem adäquaten Zustand sind und unabhängig von der Frage einer S-Bahn-Verlängerung entsprechende Investitionen erforderlich sind. Besonders trifft das für den Bf. Bondorf zu, wo die Bahnsteiggleise 2 und 3 nur über höhengleiche, technisch nicht gesicherte Überwege zu erreichen sind.

Die Finanzierung der ungedeckten Betriebskosten stellt in der Regel die größte Herausforderung dar und bedarf bei der Bewertung von Projekten besondere Aufmerksamkeit. Daher ist auch eine Folgekostenrechnung ein zusätzlicher Bestandteil der Standardisierten Bewertung geworden.

Nach den vorliegenden Erfahrungen stellt der Deckungsgrad der zusätzlichen Betriebskosten von 42 % eine vergleichsweise gute Ausgangsbasis für die Umsetzung der Maßnahme dar. Mit dieser Größenordnung kann man durchaus mit den Bestandsstrecken mithalten, die zudem in stärker verdichteten Räumen liegen und dadurch von vornherein begünstigt sind.

#### **8.2.4 Zusammenfassung**

Die Maßnahme einer möglichen Verlängerung der S1 von Herrenberg nach Nagold wurde bei allen Arbeitsschritten als ganzheitliche Lösung betrachtet. Dafür kann das Gesamtergebnis wie folgt festgehalten werden. Es folgt später eine differenziertere Betrachtung von Nutzen und Kosten.

- ✓ Eine Verlängerung der S1 bis Nagold verbessert die Verbindungen in Richtung Stuttgart im Gesamtsystem deutlich, wobei die Gemeinden an der Gäubahn einen sehr großen verkehrlichen Nutzen haben und das obere Nagoldtal eine Schienendirektanbindung an die Region erhält.
- ✓ Es ist von einem positiven Nutzen/Kosten-Verhältnis im Rahmen einer Standardisierten Bewertung auszugehen.
- ✓ Eine befriedigende Umsteigezeit zwischen den S-Bahnen und der Kulturbahn im Bf. Nagold ist in beiden Fahrtrichtungen machbar, ohne die Infrastruktur der Kulturbahn erneut zu ändern.
- ✓ Nachteile entstehen für die Fahrgäste der Kulturbahn in der Relation zwischen Nagold und Horb (in jeder Fahrtrichtung ca. 150 Fahrgäste/Werktag).
- ✓ Auf den ersten Blick nachteilig ist die längere Beförderungszeit im Vergleich zum Bus über Herrenberg. Zwar wird die Umsteigefreiheit honoriert, die Verlängerung der Fahrtzeit wird jedoch sicherlich zunächst kritisiert. In der Praxis wirkt

sich dann die Beseitigung der Anschlussproblematik Bus → Bahn und umgekehrt positiv aus.

Aufgrund der vorhandenen Beteiligung mehrerer kommunaler Gebietskörperschaften entsteht das Bedürfnis nach einer kleinteiligeren Betrachtung von Nutzen und Kosten.

Aus der Nachfrageentwicklung ist abzulesen, dass 1/3 der zusätzlichen Fahrgäste auf den Bereich der Nagoldtalbahn und 2/3 der zusätzlichen Fahrgäste auf die Gäubahn entfallen. Bei der Nagoldtalbahn sind die verlorenen Fahrgäste der Kulturbahn zwischen Nagold und Horb dabei berücksichtigt. Hinzu kämen noch die verlagerten Fahrgäste vom Bus.

✓ Die größeren verkehrlichen Nutzen liegen bei der S1-Verlängerung nach Nagold entlang der Gäubahn (insbesondere in Bondorf und Gäufelden).

### 8.3 Vorlaufbetrieb

Derzeit verläuft die Verbindung auf der Schiene von Nagold nach Böblingen und weiter nach Stuttgart mit einmaligem Umsteigen in Horb. Die Fahrtdauer von Nagold nach Böblingen beträgt über eine Stunde. Daher wird dieses Angebot nicht genutzt.

Vor diesem Hintergrund wurde geprüft, die Fahrten der Kulturbahn über den Bf. Eutingen zu führen, um dort günstige Anschlussverbindungen nach Stuttgart zu ermöglichen.

Bei dem derzeitigen Fahrplan der Kulturbahn ist die Abfahrt in Nagold zur Minute 43 und Ankunft Hochdorf zur Minute 52. Dieser Zug wäre also frühestens zur Minute 57 in Eutingen. Der RE in Richtung Stuttgart fährt aber dort zur Minute 56 bzw. 57 ab.

Daher müsste die Kulturbahn um fünf Minuten vorverlegt werden. Das geht aber wegen der festgelegten Kreuzungen auf der Kulturbahn nicht. Außerdem fährt in dieser Trasse der Zug von Freudenstadt nach Eutingen (der ja dort Anschluss hat bzw. mit dem RE gekuppelt wird).

So müsste die Kulturbahn um rund 15 Minuten verschoben bzw. vorverlegt werden (entspricht den vorliegenden Planfällen 1 und 2). Dann würde die Wartezeit beim Umsteigen in Eutingen aber ~15 Minuten betragen.

In der Gegenrichtung ist die Situation spiegelbildlich (d.h. die Kulturbahn würde dann etwa 15 Minuten später als heute fahren). Die Anschlusssituation wäre wie bei der Hinfahrt ungünstig.

Diese Führung der Kulturbahn über den Bf. Eutingen kann also den verfolgten Zweck nicht erfüllen und wird daher nicht weiter verfolgt.

## 8.4 Empfehlung

Die Einschätzung dieses Projektes einer S-Bahn-Verlängerung von Herrenberg nach Nagold ist positiv. Die Realisierung würde für diesen Raum mit den Landkreisen Böblingen, Calw, Freudenstadt und Tübingen eine bedeutende verkehrliche Maßnahme darstellen und zusätzliche Fahrgäste auf den SPNV/ÖPNV lenken.

Es ist bekannt, dass sich die Stadt-/Umland-Verkehrsbeziehung immer mehr nach außen verlängern. Besonders trifft das für den Wirtschaftsraum bzw. die Region Stuttgart zu. Daher ist es folgerichtig, wenn nicht sogar notwendig, das vorhandene S-Bahn-System weiter in die Region zu verlängern.

Als betriebliche Schwachpunkte sind die Kreuzungen mit den IC-Zügen am Bf. Eutingen bzw. die Abstände auf der Gäubahn aufzuführen. Daher wurde eine niveaufreie Einführung von Eutingen Nord nach Gleis 1 im Bf. Eutingen ohne Kreuzung des Streckengleises nach Horb vorgesehen. Dadurch entsteht auch eine größere Flexibilität bei Änderungen des vorhandenen Betriebskonzepts und der vorgegebenen Fahrplanstrukturen.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie ist ein erster Schritt, dem weitere folgen sollten.

Die Komplexität des Projekts ergibt sich aus der Vielzahl der beteiligten Gebietskörperschaften:

- ▶ Stadt Nagold,
- ▶ Landkreis Calw,
- ▶ Landkreis Böblingen,
- ▶ VRS,
- ▶ Landkreis Freudenstadt,
- ▶ Landreis Tübingen

sowie den Gemeinden entlang der einbezogenen Streckenabschnitte und der NVBW.

Daher ist eine Information über die vorliegenden Ergebnisse in einem größeren Rahmen ein möglicher nächster Schritt.

Mit Einbeziehung der dort abgestimmten Bewertung und Beurteilung einer solchen Maßnahme könnte dann die Bearbeitung einer Nutzen/Kosten-Untersuchung (NKU) als weiterer Schritt im Rahmen einer möglichen Umsetzung folgen.