kochertal bahn

waldenburg | kupferzell | künzelsau

BETEILIGUNGSWERKSTÄTTEN ZUR REAKTIVIERUNG DER KOCHERTALBAHN

20.03.2026 | Rathaus, Waldenburg

21.03.2026 | Carl-Julius-Weber Halle, Kupferzell

21.03.2026 | Rathaus, Künzelsau

translake gmbh

Inhalt

Die Beteiligungswerkstätten 1
Begrüßung und Einstieg 1
Agenda und Einordnung 2
Offene Fragen der Infoveranstaltung – Interview mit Bürgermeister Stefan Neumann 2
Präsentation der Planer 4
Thementische 4
Waldenburg 4
Kupferzell 7
Künzelsau/Gaisbach 14
Ausblick und Abschluss 23
Kontakt 24
Anhang 25

Die Beteiligungswerkstätten

Die drei Werkstätten wurden mit dem Ziel veranstaltet, die Bürgerinnen und Bürger zunächst über den aktuellen Stand der Planungen in Bezug auf Trassenverlauf, Haltestellen und weitere Aspekte zu informieren. Auch offene Fragen, die sich im Rahmen der Informationsveranstaltung im Januar herauskristallisiert hatten, wurden besprochen. Vor allem jedoch sollten hier Bürgerinnen und Bürger ihr Ortswissen sowie ihre Sorgen, Hinweise und Bedarfe in Bezug auf die Reaktivierung der Kochertalbahn einbringen können. Insgesamt besuchten rund 70 interessierte Bürgerinnen und Bürger die drei Veranstaltungstermine.

Begrüßung und Einstieg
Waldenburg



Die erste Beteiligungswerkstatt fand am Abend des 20.03.2026 statt. In Waldenburg begrüßte die Leiterin der Kämmerei, Manuela von Vacano, stellvertretend für den Waldenburger Bürgermeister die Teilnehmenden. Sie ging in ihrer Begrüßung darauf ein, dass das Projekt für Waldenburg nicht im Fokus stehe, aber sie gleichwohl auf konstruktiven Austausch hoffe. Der Künzelsauer Bürgermeister Neumann begrüßte ebenfalls die Teilnehmenden. Er betonte, dass sich auch im kleinen Kreis ein Blick über die Schulter der Planer lohnt. Auch kritische Punkte seien willkommen, denn so könnten sie bearbeitet und bestenfalls gelöst werden. Die Teilnehmenden wurden dazu angehalten, im weiteren Verlauf der Veranstaltung ihre Ortskenntnis einzubringen.

Kupferzell

Am darauffolgenden Tag begann bereits vormittags die zweite Beteiligungswerkstatt in der Carl-Julius-Weber Halle in Kupferzell. Hier begrüßten Bürgermeister Christoph Spieles sowie Bürgermeister Stefan Neumann. Herr Neumann legte dar, dass die Perspektive der Bürgerinnen und Bürger für die weiteren Planungen wichtig ist. Neben der Beteiligung in Form von Kleingruppen gehe es heute um den aktuellen Planungsstand.



Künzelsau



Die letzte Beteiligungswerkstatt fand im Rathaus Künzelsau am Mittag des 21.03.2026 statt. Bürgermeister Stefan Neumann begrüßte auch hier die Teilnehmenden und dankte für das zahlreiche Kommen der interessierten Bürgerinnen und Bürger. Nach einer kurzen Abfrage, wer schon bei der Informationsveranstaltung dabei gewesen war, wurden am Projekt beteiligte Akteure vorgestellt und die Anwesenden herzlich dazu eingeladen, ihr Ortswissen einzubringen.

Agenda und Einordnung

Nach der Begrüßung durch die Bürgermeister stellte sich in jeder Kommune translake als Moderations- und Beteiligungsbüro vor, welches das Projekt zur Reaktivierung der Kochertalbahn kommunikativ begleitet. Zudem stellte translake den Ablauf der jeweiligen Veranstaltung vor und wies darauf hin, dass zu diesem Zeitpunkt des Projekts insbesondere die Trasse und die Haltestellen im Vordergrund stünden, während andere Themen überwiegend in späteren Planungsphasen thematisiert werden. Zur Veranschaulichung stellte Maximilian Stamm den Meilensteinplan für die Jahre 2026 und 2027 vor, der politische, planerische und kommunikative Meilensteine listet. (Diesen finden Sie auch im Anhang dieser Dokumentation). Er rief die anwesenden Bürgerinnen und Bürger dazu auf, ihre Anregungen und Ideen bitte schriftlich festzuhalten, da sie so die Veranstaltung überdauern und wieder aufgegriffen werden könnten.

Offene Fragen der Infoveranstaltung – Interview mit Bürgermeister Stefan Neumann

Wird auf der Trasse auch Güterverkehr fahren?

Nein, auf der Kochertalbahn wird kein Güterverkehr fahren. Güter- und Personentransport weichen in Bezug auf Steigung, Stromversorgung und Streckenumfang deutlich voneinander ab. Zudem passt das Lichtraumprofil eines Güterzugs nicht zur geplanten Strecke, und auch die Haltepunkte sind ausschließlich für die Stadtbahn ausgelegt. Darüber hinaus könnte der Güterverkehr die geplante Steigung zwischen Kupferzell und Künzelsau nicht bewältigen. Somit ist die Strecke ausschließlich für den Personenverkehr vorgesehen.

Welche Antriebsart wird die Bahn haben?

Die Bahn wird vollelektrisch angetrieben. Sie kann dabei zwischen zwei Stromsystemen betrieben werden: 750 V DC (Gleichstrom) und 15 kV AC (Wechselstrom). Die eingesetzten Stadtbahnfahrzeuge verfügen zudem über eine Motorenleistung von 6 x 150 kW

Wie wird mit Ausgleichsflächen für die versiegelten Flächen umgegangen? Was spielt Naturschutz für eine Rolle bei den Planungen?

Wie bei jeder anderen vergleichbaren Maßnahme werden auch hier versiegelte Flächen ausgeglichen. Dabei ist das Ziel, den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Seitens der Planer existieren bereits viele Daten zu Wasser, Flora, Fauna sowie Streu- und Obstbäumen, die im Planungsprozess und beim Bau beachtet werden.

Wie viel kostet die Reaktivierung die Region?
Die zuwendungsfähigen Investitionskosten der Kochertalbahn sind laut der Machbarkeitsstudie von 2023[1] abhängig von der Trasse. Bei der Trassenvariante mit Tunnel kann aktuell mit etwa 274 Millionen Euro gerechnet werden. Die Variante ohne Tunnel wird auf etwa 194,5 Millionen Euro geschätzt. Dabei handelt es sich um derzeitige Kostenschätzungen, da sich das Projekt noch in der weiteren Planung und finalen Berechnung befindet und sich die Kosten entsprechend noch verändern können.

Was kann man von der Förderung für Bau- und Planung der Bahnreaktivierung erwarten?
Das Projekt soll durch das Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) gefördert werden. Demnach übernimmt der Bund 90 % der zuwendungsfähigen Baukosten und eine Planungskostenpauschale. Das Land übernimmt die Hälfte aller übrigen (zuwendungsfähigen und nicht-zuwendungsfähigen) Kosten. Die Voraussetzung für die Förderung durch Bund und Land ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Standardisierten Bewertung. Das aktuell laufende Wirtschaftlichkeitsgutachten nach den Kriterien der Standardisierten Bewertung 2016+ (Abschluss zum Ende der Leistungsphase 2) wird hierfür der Meilenstein sein.

Kann das Fördergeld auch anders verwendet werden?
Anders als bei Sondervermögen Infrastruktur des Bundes, bei denen Kommunen Mittel für unterschiedliche Maßnahmen einsetzen können, sind die Fördergelder des Gemeindeverkehrs-finanzierungsgesetzes (GVFG) zweckgebunden und können ausschließlich für Maßnahmen im schienengebundenen Verkehr, wie die Reaktivierung von Bahnstrecken, verwendet werden. Das Geld steht der Region also nur im Falle der Reaktivierung der Kochertalbahn zur Verfügung. Würde diese nicht gebaut, so würden die Fördermittel in andere Bahnprojekte fließen.

Kann es eine umstiegsfreie Verbindung nach Heilbronn bzw. nach Schwäbisch Hall geben?
Aufgrund der geplanten Ausführung der Strecke sowie der eingesetzten Zugmodelle ist eine umstiegsfreie Verbindung von Künzelsau nach Heilbronn grundsätzlich möglich. In welcher Taktung diese Verbindung künftig bedient wird, ist derzeit jedoch noch nicht absehbar.
Für eine Verbindung nach Schwäbisch Hall wird hingegen ein Umstieg am Bahnhof Waldenburg notwendig sein, der jedoch komfortabel und barrierefrei gestaltet werden soll. Erste Planungen zur Anbindung sehen vor, dass die Verbindung zwischen Künzelsau und Schwäbisch Hall trotz Umstieg in etwa 30 Minuten möglich sein wird.
Weitere Aussagen zu Taktung und Anbindungen werden im Rahmen der standardisierten Bewertung im Frühjahr 2027 erarbeitet und anschließend veröffentlicht.

Weitere Fragen und Antworten finden Sie auch auf der Homepage unter https://mitmachen.kuenzelsau.de/de/kochertalbahn/content/8

[1] Elektrifizierung der Hohenlohebahn und Reaktivierung der Kochertalbahn, Machbarkeitsstudie TTK GmbH, März 2023, S. 84f.

Präsentation der Planer

Im Anschluss präsentieren die Vertreter der Planungsbüros Obermeyer Infrastruktur, der Schüßler-Plan Ingenieursgesellschaft und der TransportTechnologie-Consult Karlsruhe - die gemeinsam die Planungsgemeinschaft INGE KTB bilden - den aktuellen Projektstand inklusive neuer Regelquerschnitte der geplanten Haltestellen und der angedachten Trassenführung. Die PowerPoint-Präsentation befindet sich im Anhang der Dokumentation.

Unter Begleitung der für den jeweiligen Trassenabschnitt zuständigen Planer wurde je nach Ort der Fokus der Präsentation auf verschiedene Aspekte gelegt. In der ersten Beteiligungswerkstatt lag Waldenburg im Fokus, zusätzlich wurden auch die möglichen Trassenvarianten für Kupferzell und Künzelsau von Herrn Lohmeyer vorgestellt. In Kupferzell wurde von Daniel Elter hauptsächlich die Trassenführung vor Ort aufgezeigt, während Herr Flotho zum Schluss in Künzelsau erneut alle Trassenpläne präsentierte und dabei besonderes Augenmerk auf die Varianten in Gaisbach legte. Alle Trassenpläne finden Sie im Anhang der Dokumentation.

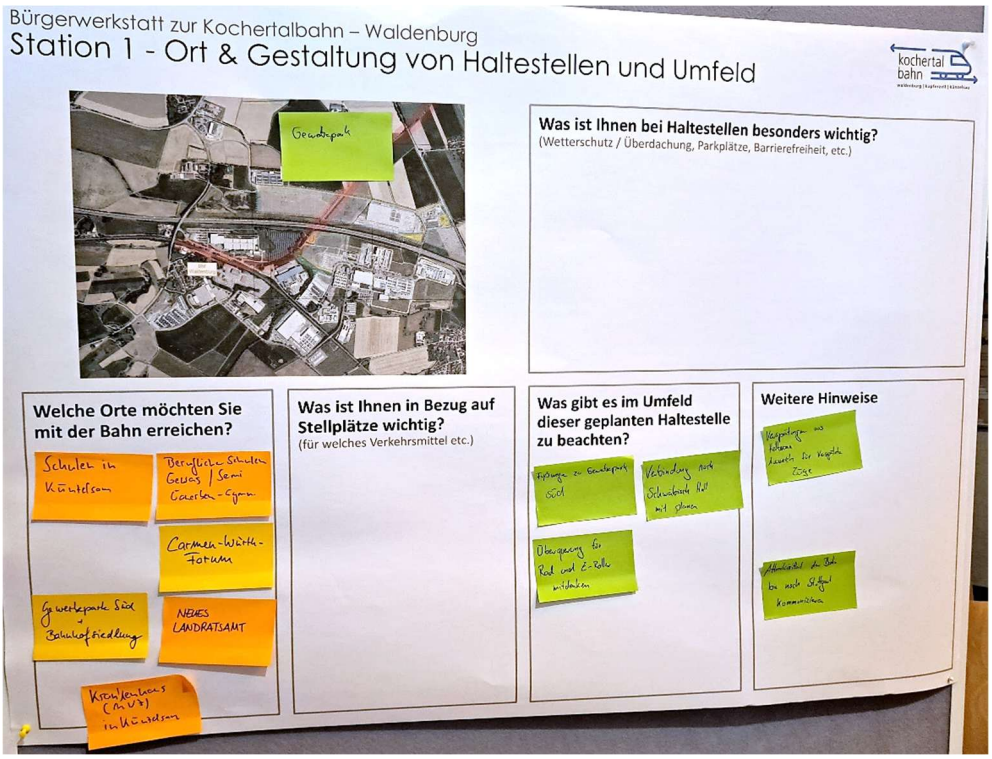
Thementische

Lukas Hofmann von translake gab den Bürgerinnen und Bürgern eine Einführung und eine kurze Anleitung für den interaktiven Veranstaltungsteil. Geplant waren fünf verschiedene Thementische, an welchen sich je eine Kleingruppe zusammenfinden sollte. Die Teilnehmenden wurden dazu angehalten, ihre Anregungen auf Post-its zu notieren und diese unter der jeweiligen Frage anzubringen. Im 15-20 Minuten Takt wurde zwischen den Tischen gewechselt, sodass das nächste Thema behandelt werden konnte.

Waldenburg

Die Beteiligungswerkstatt in Waldenburg fand in kleiner Runde und im Dialogformat statt. Vier der Themenfelder wurden direkt gemeinsam diskutiert und bearbeitet. Der allgemeine Thementisch fand hier keinen Einsatz. Die Ergebnisse des Austausches sowie digitalisierte Hinweise der Bürgerinnen und Bürger sehen Sie im Folgenden.

Station 1 – Ort und Gestaltung von Haltestellen und Umfeld



- Gewerbepark

Welche Orte möchten Sie mit der Bahn erreichen?

- Schulen in Künzelsau
- Berufliche Schulen Gewag / Semi Ganerben – Gymn.
- Carmen-Würth-Forum
- Gewerbepark Süd + Bahnhofsiedlung
- NEUES LANDRATSAMT
- Krankenhaus (MVZ) in Künzelsau

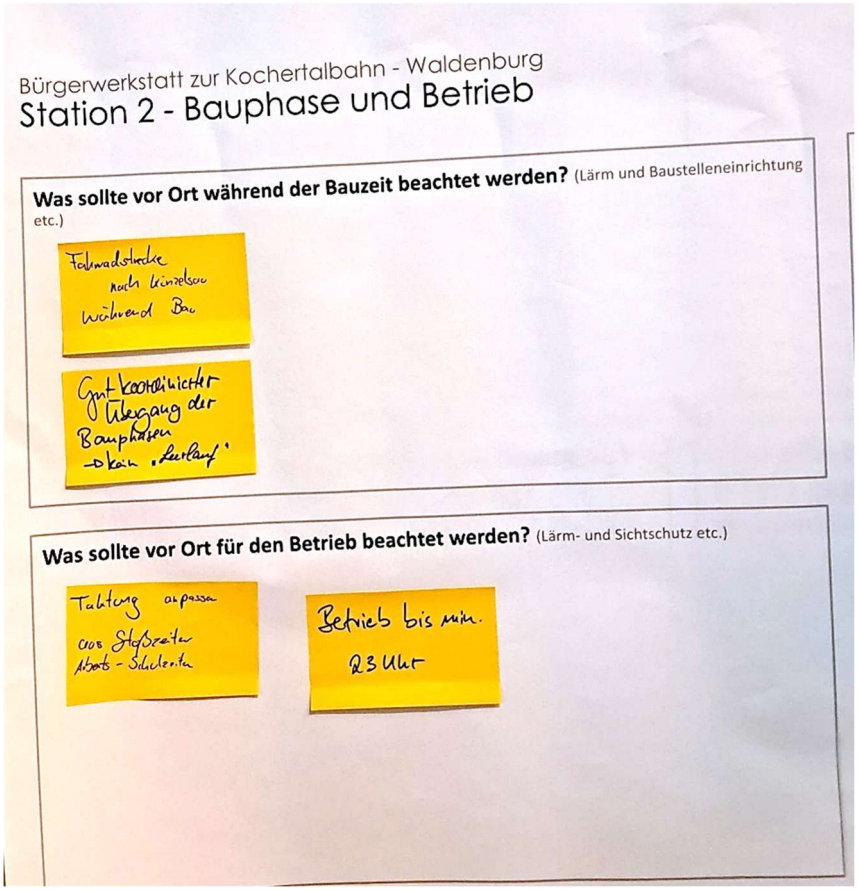
Was gibt es im Umfeld dieser geplanten Haltestelle zu beachten?

- Fußwege zu Gewerbepark Süd
- Verbindung nach Schwäbisch Hall mit planen
- Überquerung für Rad und E-Roller mitdenken

Weitere Hinweise

- Verspätungen aus Heilbronn Ausweichung für verspätete Züge
- Attraktivität der Bahn bis nach Stuttgart kommunizieren

Station 2 – Bauphase und Betrieb



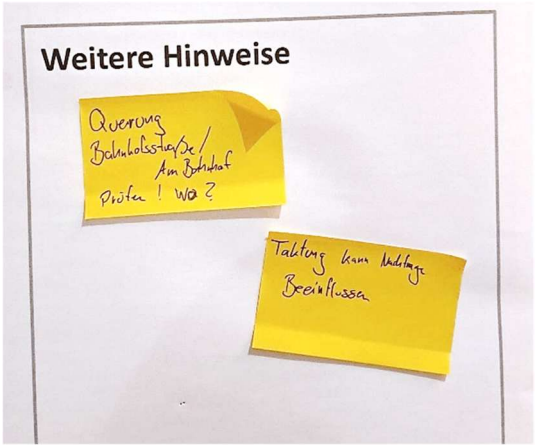
Was sollte vor Ort während der Bauzeit beachtet werden?

- Fahrradstrecke nach Künzelsau während Bau
- Gut koordinierter Übergang der Bauphasen -> kein „Leerlauf“

Was sollte vor Ort für den Betrieb beachtet werden?

- Taktung anpassen aus Stoßzeiten Arbeits–Schulzeiten
- Betrieb bis min. 23 Uhr

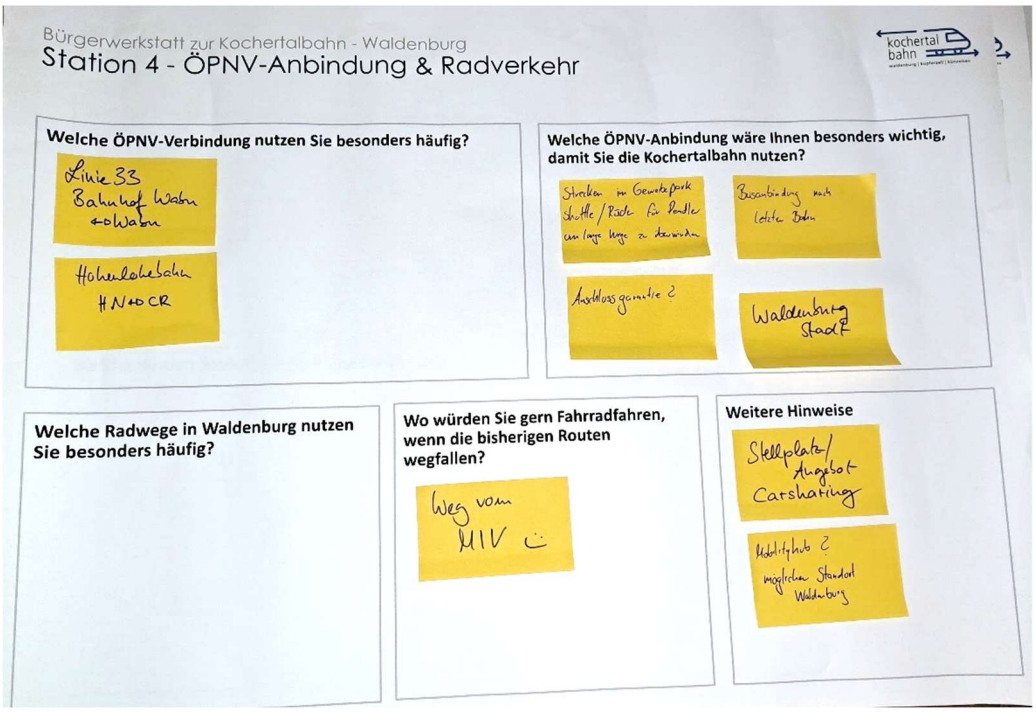
Station 3 – Trassenführung



Weitere Hinweise

- Querung Bahnhofsstraße / Am Bahnhof Prüfen! Wo?
- Taktung kann Nachfrage beeinflussen

Station 4 – ÖPNV-Anbindung & Radverkehr



Welche ÖPNV-Verbindung nutzen Sie besonders häufig?

- Linie 33 Bahnhof Wabu <-> Wabu
- Hohenlohebahn HN <-> CR

Welche ÖPNV-Anbindung wäre Ihnen besonders wichtig, damit Sie die Kochertalbahn nutzen?

- Strecken im Gewerbepark Shuttle / Räder für Pendler um lange Wege zu überwinden
- Busanbindung nach letzter Bahn
- Anschlussgarantie?
- Waldenburg Stadt

Wo würden Sie gern Radfahren, wenn die bisherigen Routen wegfallen?

- Weg vom MIV :)

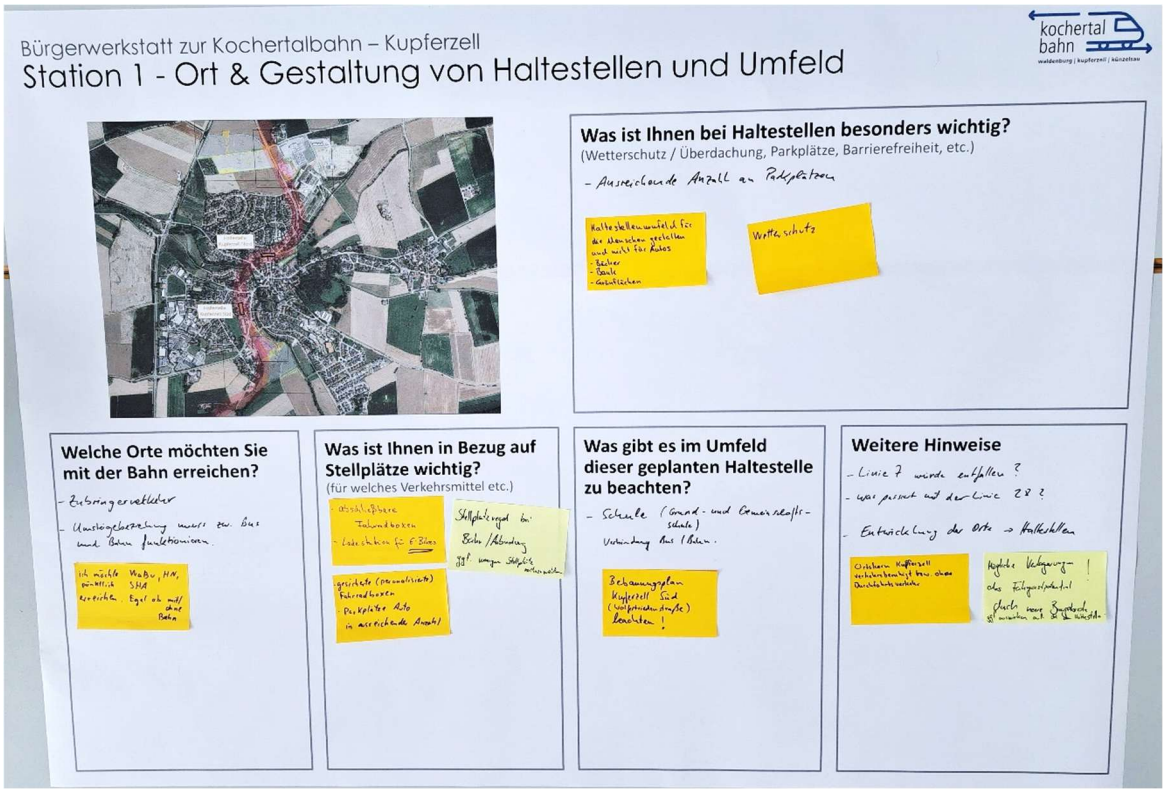
Weitere Hinweise

- Stellplatz / Angebot Carsharing
- Mobilityhub? Möglicher Standort Waldenburg

Kupferzell

In Kupferzell wurden die einzelnen Themenbereiche in Form von Kleingruppen an fünf verschiedenen Tischen bearbeitet. Die Teilnehmenden konnten nach ihren Interessen frei entscheiden, welche Tische sie besuchen wollen. Ein überwiegendes Interesse wurde bei Station 3, der Trassenführung, gezeigt. In konstruktivem Austausch ergaben sich zahlreiche wichtige Hinweise.

Station 1 – Ort und Gestaltung von Haltestellen und Umfeld



Was ist Ihnen bei Haltestellen besonders wichtig?

- Ausreichende Anzahl an Parkplätzen
- Haltestellenumfeld für die Menschen gestalten und nicht für Autos
  - Bäcker
  - Bank
  - Grünflächen
- Wetterschutz

Welche Orte möchten Sie mit der Bahn erreichen?

- Zubringerverkehr
- Umsteigebeziehung muss zw. Bus und Bahn funktionieren
- Ich möchte WaBu, HN, pünktlich SHA erreichen. Egal ob mit / ohne Bahn

Was ist Ihnen in Bezug auf Stellplätze wichtig?

- Abschließbare Fahrradboxen
- Ladestation für E-Bikes
- Gesichert (personalisierte) Fahrradboxen
- Parklätze Auto in ausreichender Anzahl
- Stellplatzregel bei Bahn / Anbindung ggf. weniger Stellplätze nachzuweisen

Was gibt es im Umfeld dieser geplanten Haltestelle zu beachten?

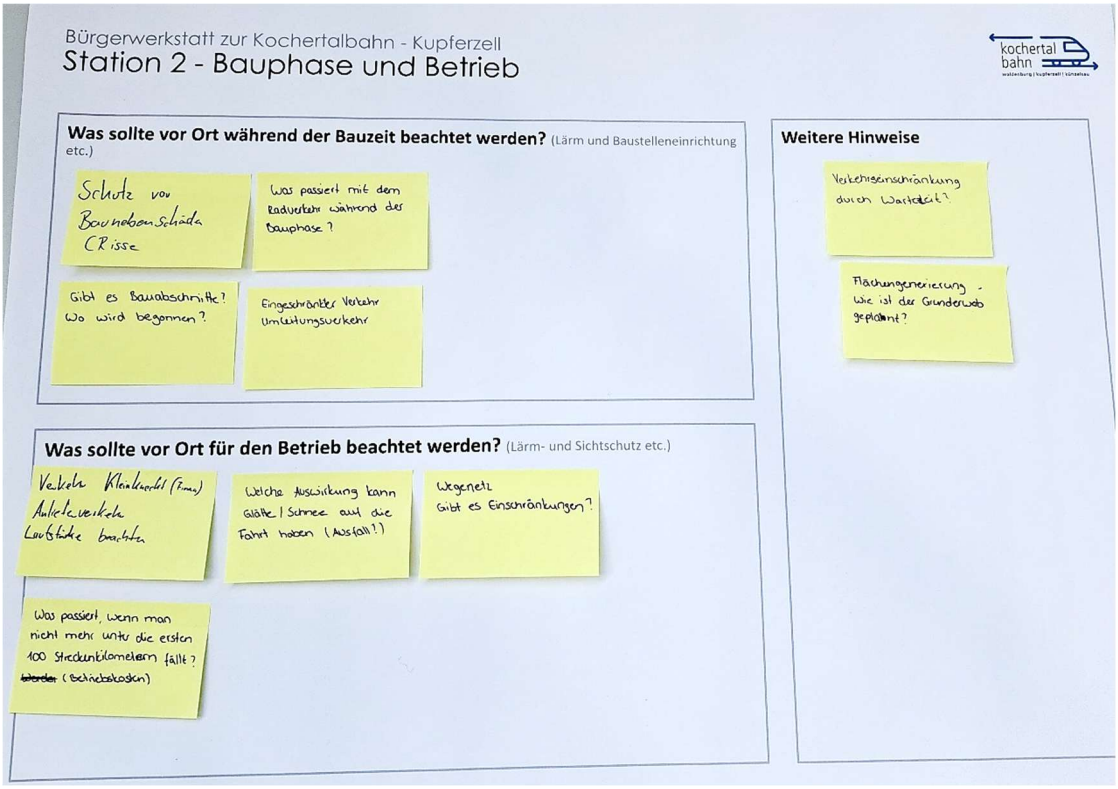
- Schule (Grund- und Gemeinschaftsschule) Verbindung Bus/Bahn

- Bebauungsplan Kupferzell Süd (Wolfertriedenstraße) beachten!

Weitere Hinweise

- Linie 7 würde entfallen?
- Was passiert mit der Linie 28?
- Entwicklung der Orte -> Haltestellen
- Ortskern Kupferzell verkehrsberuhigt bzw. ohne Durchfahrtsverkehr
- Mögliche Verlagerungen! Das Fahrgastpotential durch neue Baugebote ggf. auswirken auf Ort der Haltestelle

Station 2 – Bauphase und Betrieb



Was sollte vor Ort während der Bauzeit beachtet werden?

- Schutz vor Baunebenschäden (Risse)
- Was passiert mit dem Radverkehr während der Bauphase?
- Gibt es Bauabschnitte? Wo wird begonnen?
- Eingeschränkter Verkehr Umleitungsverkehr

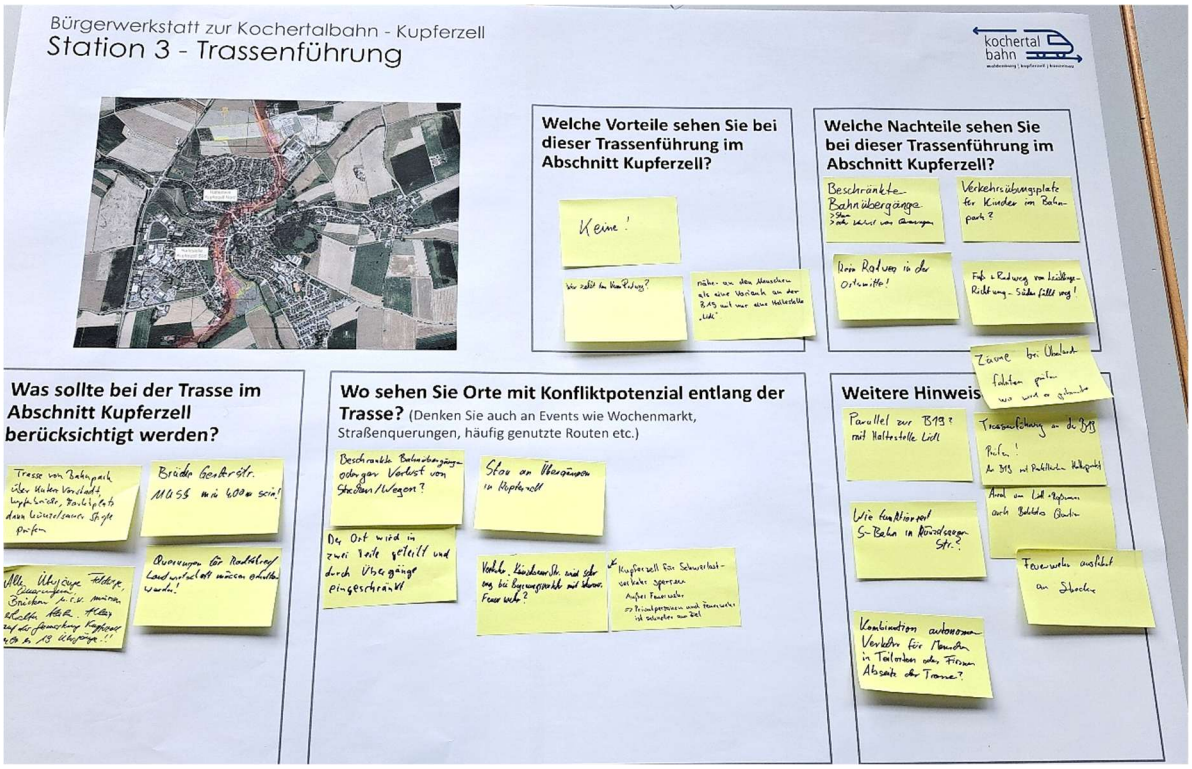
Was sollte vor Ort für den Betrieb beachtet werden?

- Verkehr Kleinknecht (Firma) Anlieferverkehr Lautstärke beachten
- Welche Auswirkung kann Glätte / Schnee auf die Fahrt haben (Ausfall)?
- Wegenetz - Gibt es Einschränkungen?
- Was passiert, wenn man nicht mehr unter die ersten 100 Streckenkilometern fällt? (Betriebskosten)

Weitere Hinweise

- Verkehrseinschränkung durch Wartezeit?
- Flächengenerierung – wie ist der Grunderwerb geplant?

Station 3 – Trassenführung



Welche Vorteile sehen Sie bei der Trassenführung im Abschnitt Kupferzell?

- Keine!
- Wer zahlt den neuen Radweg?
- Näher an den Menschen als eine Variante an der B19 mit nur einer Haltestelle „Lidl“.

Welche Nachteile sehen Sie bei der Trassenführung im Abschnitt Kupferzell?

- Beschränkte Bahnübergänge (Stau, oder Verlust von Querungen)
- Verkehrsübungsplatz für Kinder im Bahnpark?
- Kein Radweg in der Ortsmitte!
- Fuß + Radweg von Leisklinge Richtung – Süden fällt weg!
- Zäune bei Überland-fahrten prüfen wo wird er gebraucht

Was sollte bei der Trasse im Abschnitt Kupferzell berücksichtigt werden?

- Trasse von Bahnpark über untere Vorstadt, Kupferbrücke, Marktplatz dann Künzelsauer Straße prüfen
- Brücke Gerberstr. MUSS min 4,00m sein!
- Alle Übergänge Feldwege, Querungen, Brücken usw. müssen erhalten bleiben. Allein auf der Gemarkung Kupferzell mehr als 13 Übergänge!!

- Querungen für Radverkehr / Landwirtschaft müssen erhalten werden!

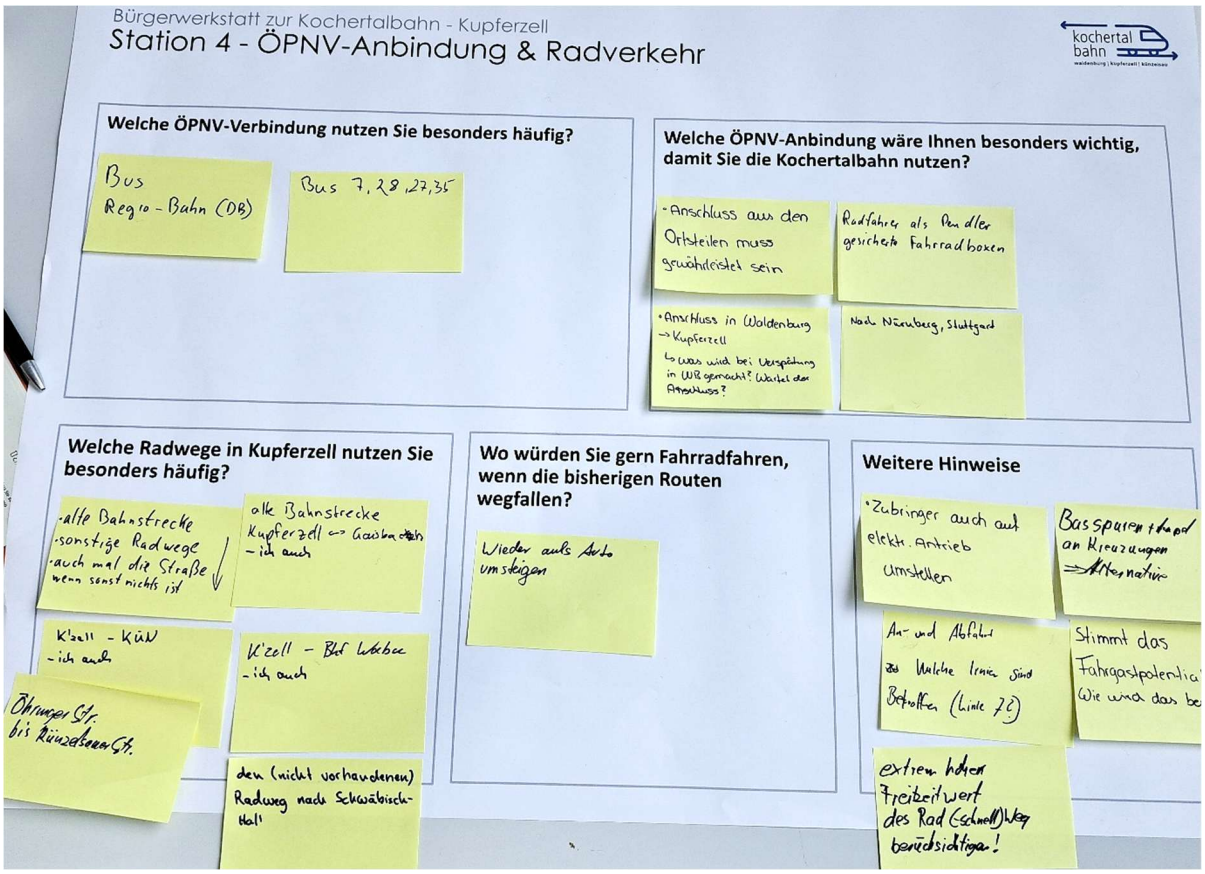
Wo sehen Sie Orte mit Konfliktpotential entlang der Trasse?

- Beschränkte Bahnübergänge oder gar Verlust von Strecken / Wegen?
- Stau an Übergängen in Kupferzell
- Der Ort wird in zwei Teile geteilt und durch Übergänge eingeschränkt
- Verkehr Künzelsauer Str. wird sehr eng bei Begegnungsverkehr mit Schwerl. Feuerwehr?
- Kupferzell für Schwerlastverkehr sperren außer Feuerwehr
- Privatpersonen und Feuerwehr ist schneller am Ziel

Weitere Hinweise

- Parallel zur B19? Mit Haltestelle Lidl
- Trassenführung an der B19 Prüfen! An B19 mit Parkflächen Haltepunkt
- Areal um Lidl + Rossmann auch Belebtes Quartier

Station 4 – ÖPNV-Anbindung & Radverkehr



Welche ÖPNV-Verbindung nutzen Sie besonders häufig?

- Bus Regio-Bahn (DB)
- Bus 7, 28, 27, 35

Welche ÖPNV-Anbindung wäre Ihnen besonders wichtig, damit Sie die Kochertalbahn nutzen?

- Anschluss aus den Ortsteilen muss gewährleistet sein

- Radfahrer als Pendler gesicherte Fahrradboxen
- Anschluss in Waldenburg
  - ➔ Kupferzell
  - ➔ Was wird bei Verspätung in WB gemacht? Wartet der Anschluss?
- Nach Nürnberg, Stuttgart

Welche Radwege in Kupferzell nutzen Sie besonders häufig?

- Alte Bahnstrecke
- Sonstige Radwege
- Auch mal die Straße, wenn sonst nichts ist
- K'zell – KÜN – ich auch
- Öhringer Str. bis Künzelsauer Str.
- Alte Bahnstrecke Kupferzell <-> Gaisbach – ich auch
- K'zell – Bhf Wabu – ich auch
- Den (nicht vorhandenen) Radweg nach Schwäbisch Hall

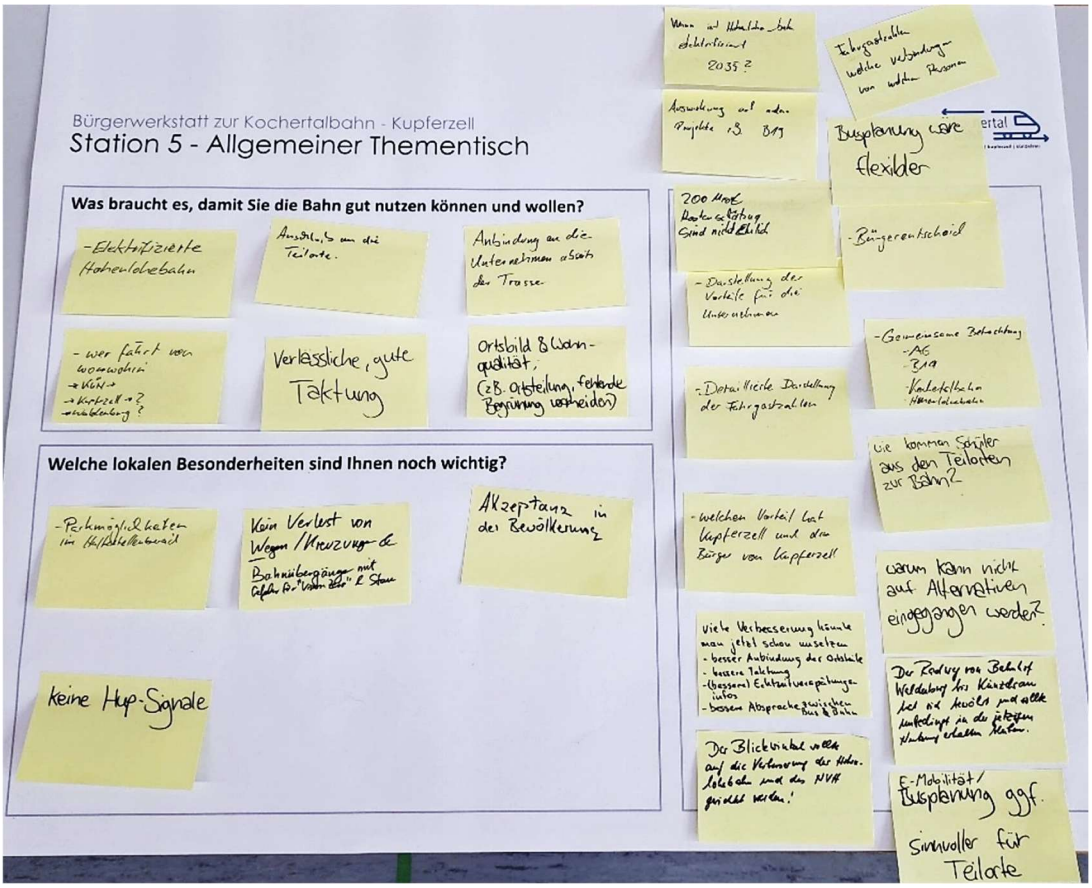
Wo würden Sie gern Radfahren, wenn die bisherigen Routen wegfallen?

- Wieder aufs Auto umsteigen

Weitere Hinweise

- Zubringer auch auf elektr. Antrieb umstellen
- Busspuren + Tempolimit an Kreuzungen -> Alternative
- An- und Abfahrt, welche Linien sind Betroffen (Linie 7)?
- Stimmt das Fahrgastpotential?
- Wie wird das berechnet?
- Extrem hoher Freizeitwert des Rad (-schnell) Weges berücksichtigen!

Station 5 – Allgemeiner Thementisch



Was braucht es, damit Sie die Bahn gut nutzen können und wollen?

- Elektrifizierte Hohenlohebahn
- Anschluß an die Teilorte
- Anbindung an die Unternehmen abseits der Trasse
- Wer fährt von wo -> wohin?
  KÜN ->
  Kupferzell -> ?
  Waldenburg -> ?
- Verlässliche, gute Taktung
- Ortsbild & Wohnqualität; (z.B. Ortsteilung, fehlende Begrünung vermeiden)

Welche lokalen Besonderheiten sind Ihnen noch wichtig?

- Parkmöglichkeiten im Haltestellenbereich
- Kein Verlust von Wegen/Kreuzungen & Bahnübergänge mit Gefahr für „Vision Zero“ & Stau
- Akzeptanz in der Bevölkerung
- Keine Hup-Signale

Weitere Hinweise

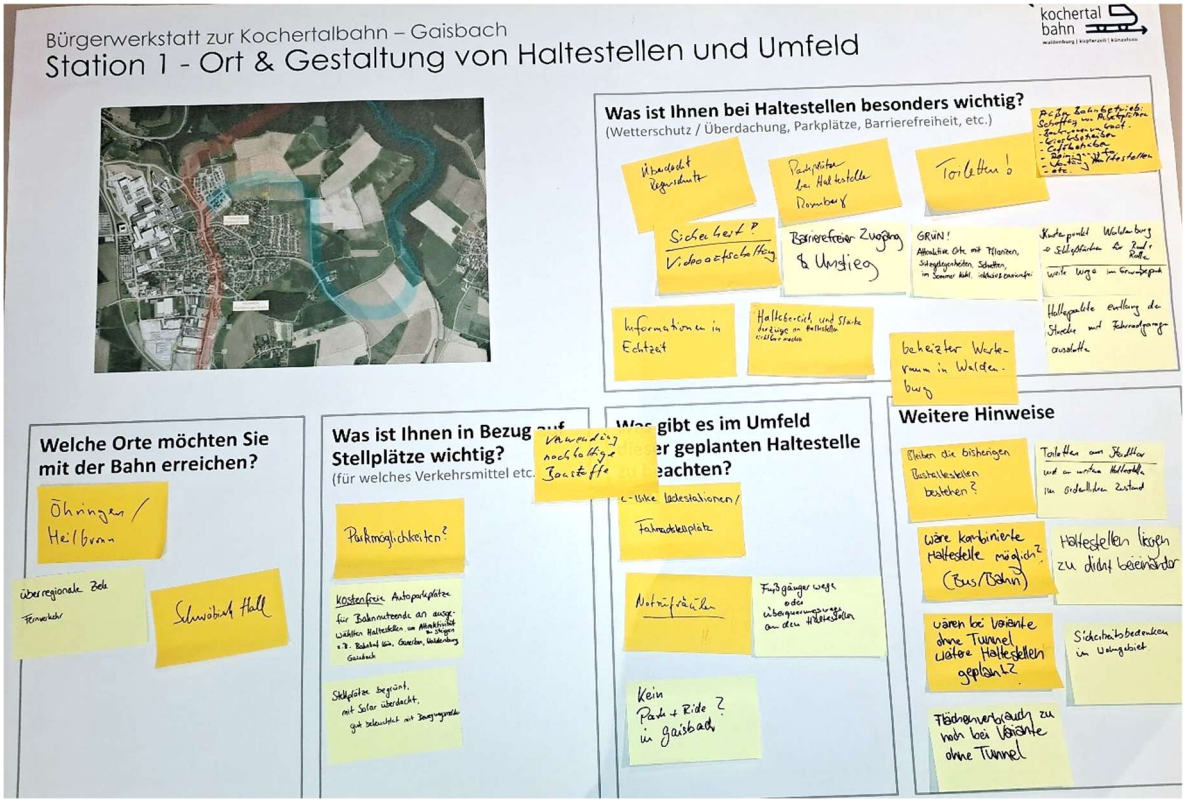
- Wann ist Hohenlohebahn elektrifiziert - 2035?
- Fahrgastzahlen - welche Verbindungen von welchen Personen

- Auswirkungen auf andere Projekte z.B. B19
- Busplanung wäre flexibler
- 200 Mio € Kostenschätzung sind nicht ehrlich
- Bürgerentscheid
- Darstellung der Vorteile für die Unternehmen
- Gemeinsame Betrachtung
  - AG
  - B19
  - Kochertalbahn
  - Hohenlohebahn
- Detaillierte Darstellung der Fahrgastzahlen
- Wie kommen Schüler aus den Teilorten zur Bahn?
- Welchen Vorteil hat Kupferzell und die Bürger von Kupferzell
- Warum kann nicht auf Alternativen eingegangen werden?
- Viele Verbesserung könnte man jetzt schon umsetzen
  - Bessere Anbindung der Ortsteile
  - Bessere Taktung
  - (bessere) Echtzeitverspätungsinfos
  - Bessere Absprache zwischen Bus & Bahn
- Der Radweg von Bahnhof Waldenburg bis Künzelsau hat sich bewährt und sollte unbedingt in der jetzigen Nutzung erhalten bleiben.
- Der Blickwinkel sollte auf die Verbesserung der Hohenlohebahn und des NVH gerichtet werden!
- E-Mobilität / Busplanung ggf. sinnvoller für Teilorte

Künzelsau/Gaisbach

Auch in Künzelsau hat ein reger Austausch an den jeweiligen Thementischen stattgefunden. Die Teilnehmenden haben sich abwechselnd an die jeweiligen Thementische gesetzt und ihre Anliegen und möglichen Fragen besprochen und aufgeschrieben. Besonders interessant war auch hier der Thementisch zu den Varianten der Trassenführung, inklusive der Pläne zu Gaisbach mit der möglichen Tunnelvariante und ohne.

Station 1 – Ort und Gestaltung von Haltestellen und Umfeld (Gaisbach)



Was ist Ihnen bei Haltestellen besonders wichtig?

- Überdacht, Regenschutz
- Parkplätze bei Haltestelle Rosenberg
- Toiletten!
- Prüßen Bahnbetrieb:
  Schaffung von Arbeitsplätzen
  - Backwarenverkäufer.
  - Kioskbetreiber
  - Cafebetreiber
  - Reinigungskräfte
  - Wartung Haltestellen
  - etc.
- Sicherheit! Videoaufschaltung
- Barrierefreier Zugang & Umstieg
- GRÜN! Attraktive Orte mit Pflanzen, Sitzgelegenheiten, Schatten, im Sommer kühl, inklusiv & barrierefrei
- Knotenpunkt Waldenburg
  - ➔ Schließfächer für Rad + Roller
  - ➔ Weite Wege im Gewerbepark
- Informationen in Echtzeit
- Haltebereich und Stärke der Züge an Haltestellen sichtbar machen
- Beheizter Warteraum in Waldenburg

- Haltepunkte entlang der Strecke mit Fahrradgaragen ausstatten

Welche Orte möchten Sie mit der Bahn erreichen?

- Öhringen / Heilbronn
- Überregionale Ziele, Fernverkehr
- Schwäbisch Hall

Was ist Ihnen in Bezug auf Stellplätze wichtig?

- Verwendung nachhaltiger Baustoffe
- Parkmöglichkeiten?
- Kostenfreie Autoparkplätze für Bahnnutzende an ausgewählten Haltestellen um Attraktivität zu steigern
  z.B. Bahnhof Kün, Ganerben, Waldenburg, Gaisbach
- Stellplätze begrünt, mit Solar überdacht, gut beleuchtet mit Bewegungsmelder

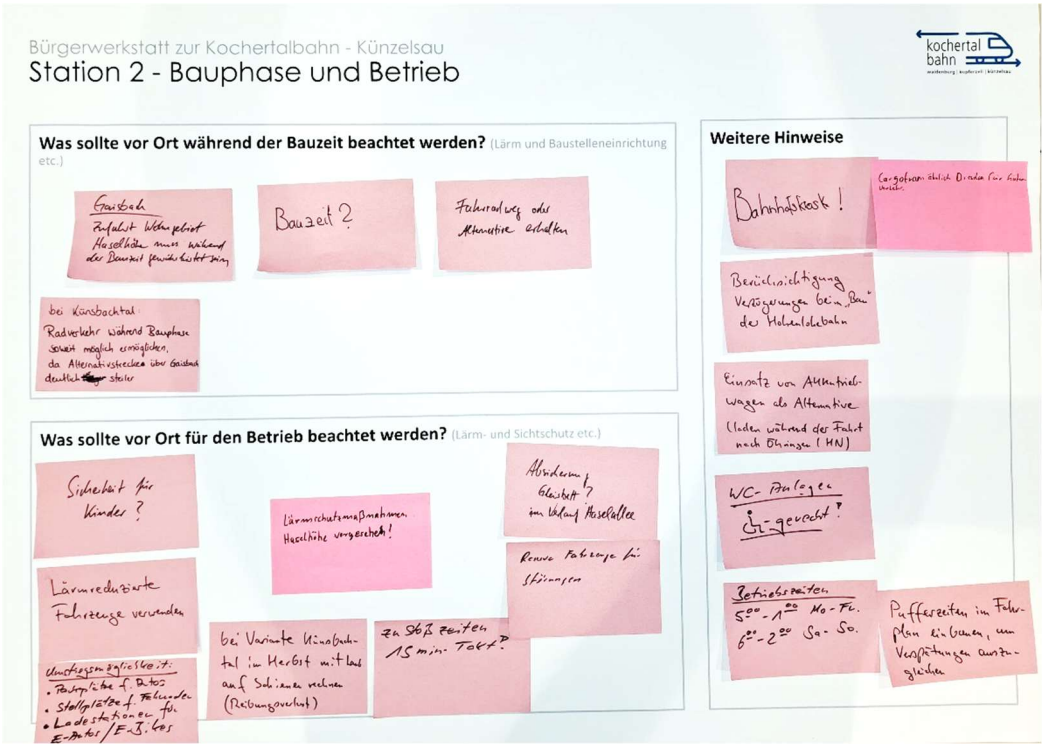
Was gibt es im Umfeld dieser geplanten Haltestelle zu beachten?

- E-Bike Ladestationen / Fahrradstellplätze
- Notrufsäulen
- Fußgängerwege oder Überquerungswege an den Haltestellen
- Kein Park + Ride in Gaisbach?

Weitere Hinweise

- Bleiben die bisherigen Bushaltestellen bestehen?
- Toiletten am Stadttor und an weiteren Haltestellen in ordentlichem Zustand
- Wäre kombinierte Haltestelle möglich? (Bus/Bahn)
- Wären bei Variante ohne Tunnel weitere Haltestellen geplant?
- Flächenverbrauch zu hoch bei Variante ohne Tunnel
- Haltestellen liegen zu dicht beieinander
- Sicherheitsbedenken im Wohngebiet

Station 2 – Bauphase und Betrieb



Was sollte vor Ort während der Bauzeit beachtet werden?

- Gaisbach: Zufahrt Wohngebiet Haselhöhe muss während der Bauzeit gewährleistet sein
- Bauzeit?
- Fahrradweg oder Alternative erhalten
- Bei Künsbachtal: Radverkehr während der Bauphase soweit möglich ermöglichen, da Alternativstrecken über Gaisbach deutlich steiler

Was sollte vor Ort für den Betrieb beachtet werden?

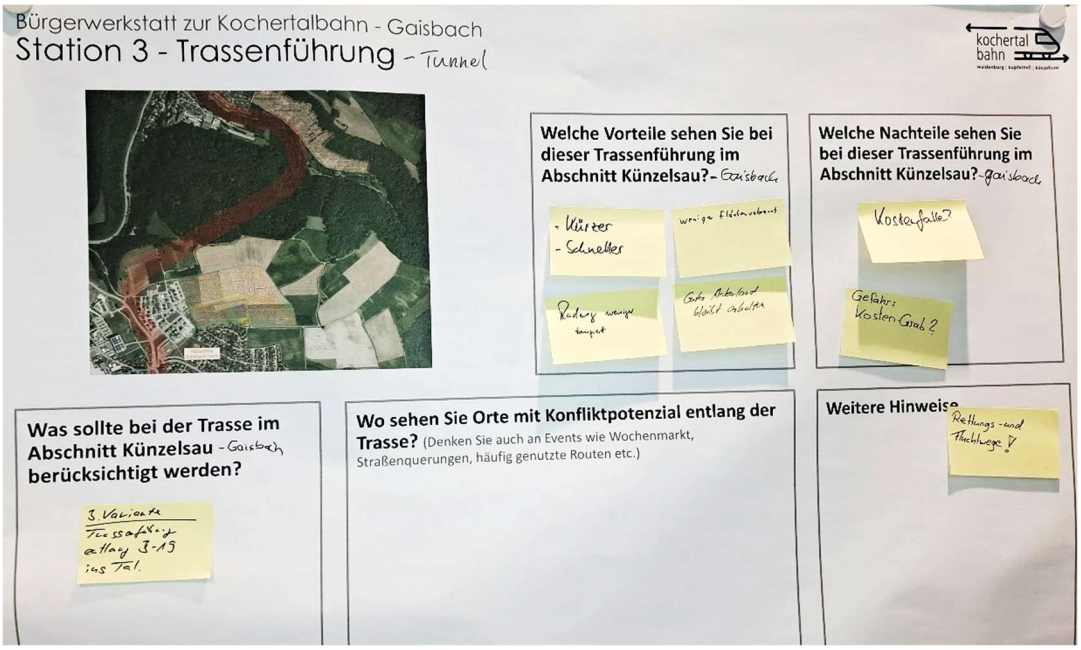
- Sicherheit für Kinder?
- Lärmreduzierte Fahrzeuge verwenden
- <u>Umstiegsmöglichkeit:</u>
  - Parkplätze f. Autos
  - Stellplätze f. Fahrräder
  - Ladestationen für E-Autos / E-Bikes
- Bei Variante Künsbachtal im Herbst mit Laub auf Schienen rechnen (Reibungsverlust)
- Lärmschutzmaßnahmen Haselhöhe vorgesehen?
- Absicherung Gleisbett? Im Verlauf Haselallee
- Reserve Fahrzeuge bei Störungen
- Zu Stoßzeiten 15 min-Takt?

Weitere Hinweise

- Bahnhofskiosk!
- Cargotram ähnlich Dresden für Güterverkehr
- Berücksichtigung Verzögerungen beim „Bau“ der Hohenlohebahn

- Einsatz von Akkutriebwagen als Alternative (laden während der Fahrt nach Öhringen (MN)
- WC-Anlage Rollstuhlgerecht!
- Betriebszeiten
  5:00 – 1:00 Mo – Fr.
  6:00 – 2:00 Sa – So.
- Pufferzeiten im Fahrplan einbauen, um Verspätungen auszugleichen

Station 3 – Trassenführung - Gaisbach (Tunnel)



Welche Vorteile sehen Sie bei der Trassenführung im Abschnitt Gaisbach?

- Kürzer & Schneller
- Weniger Flächenverbrauch
- Radweg weniger tangiert

Welche Nachteile sehen Sie bei der Trassenführung im Abschnitt Gaisbach?

- Kostenfalle?
- Gefahr: Kosten-Grab?

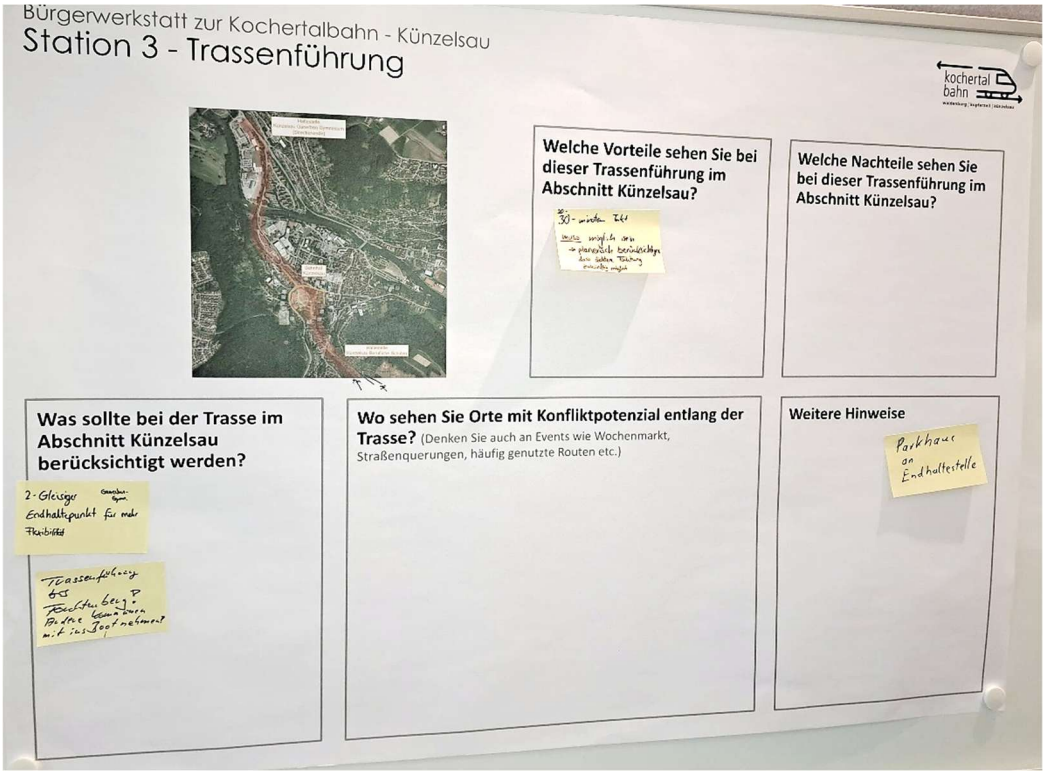
Was sollte bei der Trasse im Abschnitt Gaisbach berücksichtigt werden?

- 3. Varianten
  Trassenführung entlang der B19 ins Tal

Weitere Hinweise

- Rettungs- und Fluchtwege!

Station 3 – Trassenführung Künzelsau



Welche Vorteile sehen Sie bei der Trassenführung im Abschnitt Künzelsau?

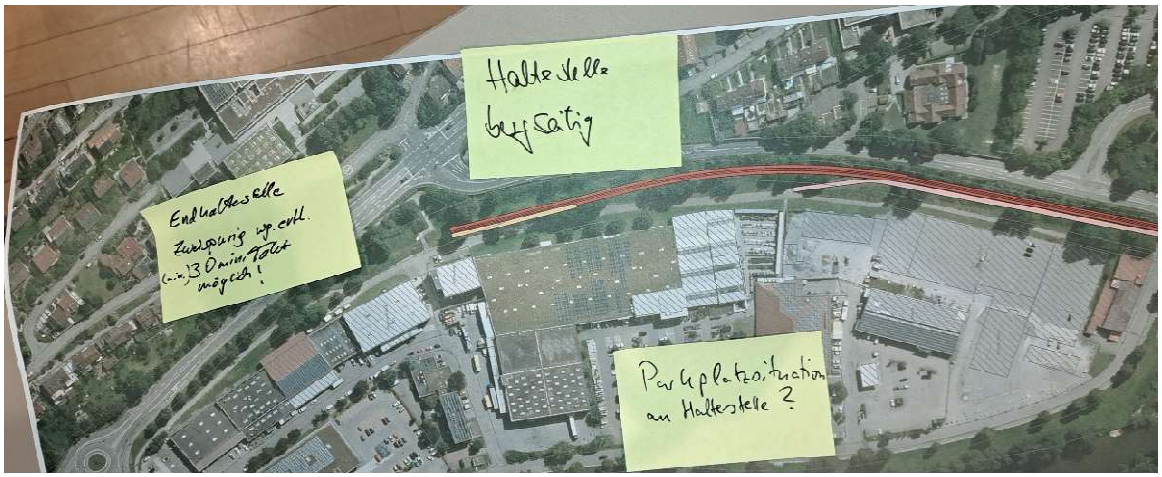
- 20-30 – Minuten Takt muss möglich sein
  - ➔ Planerisch berücksichtigen, dass dichtere Taktung zukünftig möglich

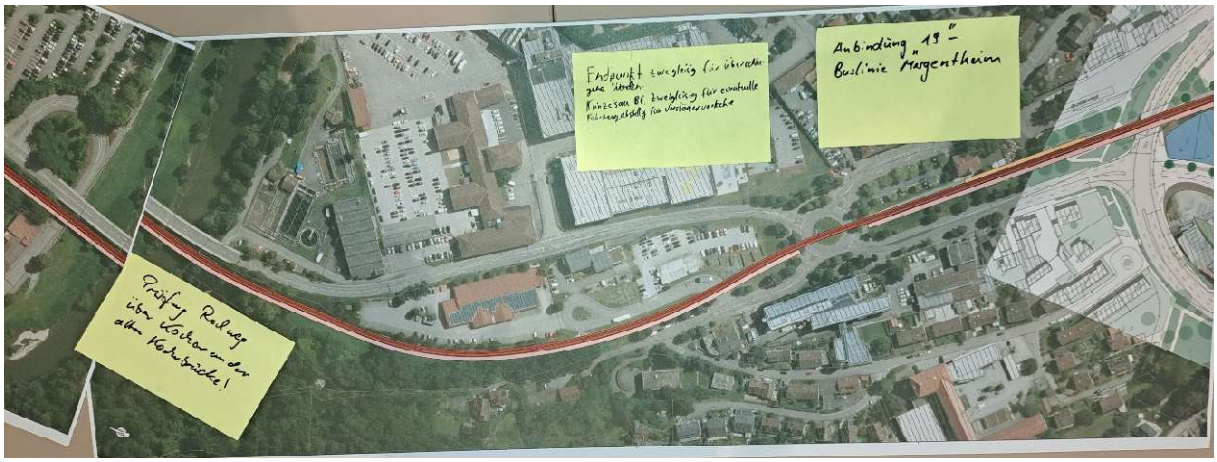
Was sollte bei der Trasse im Abschnitt Künzelsau berücksichtigt werden?

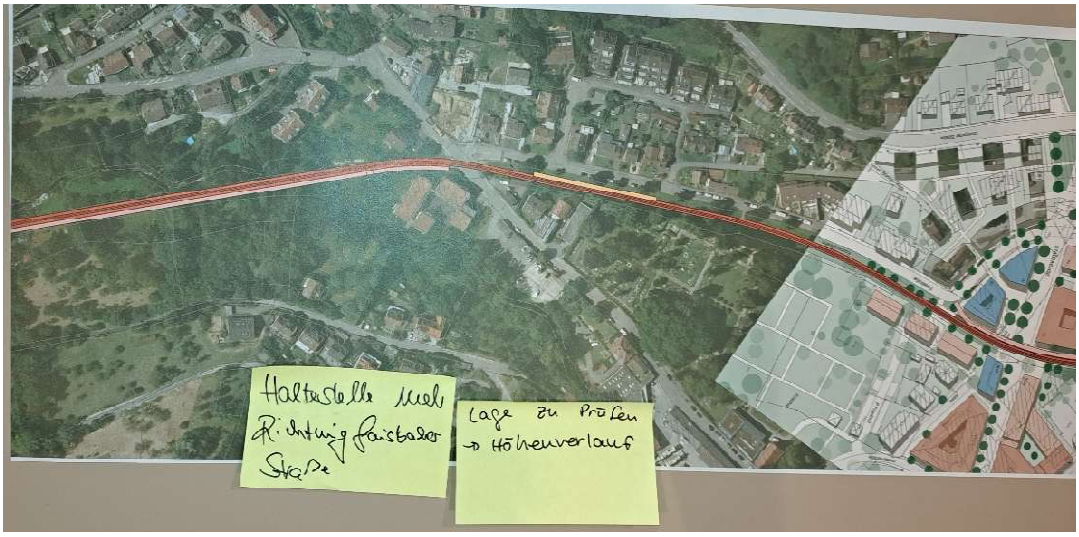
- 2-Gleisiger Endhaltepunkt für mehr Flexibilität (Ganerbengymn.)
- Trassenführung bis Forchtenberg! Andere Kommunen mit ins Boot nehmen!

Weitere Hinweise

- Parkhaus an Endhaltestelle



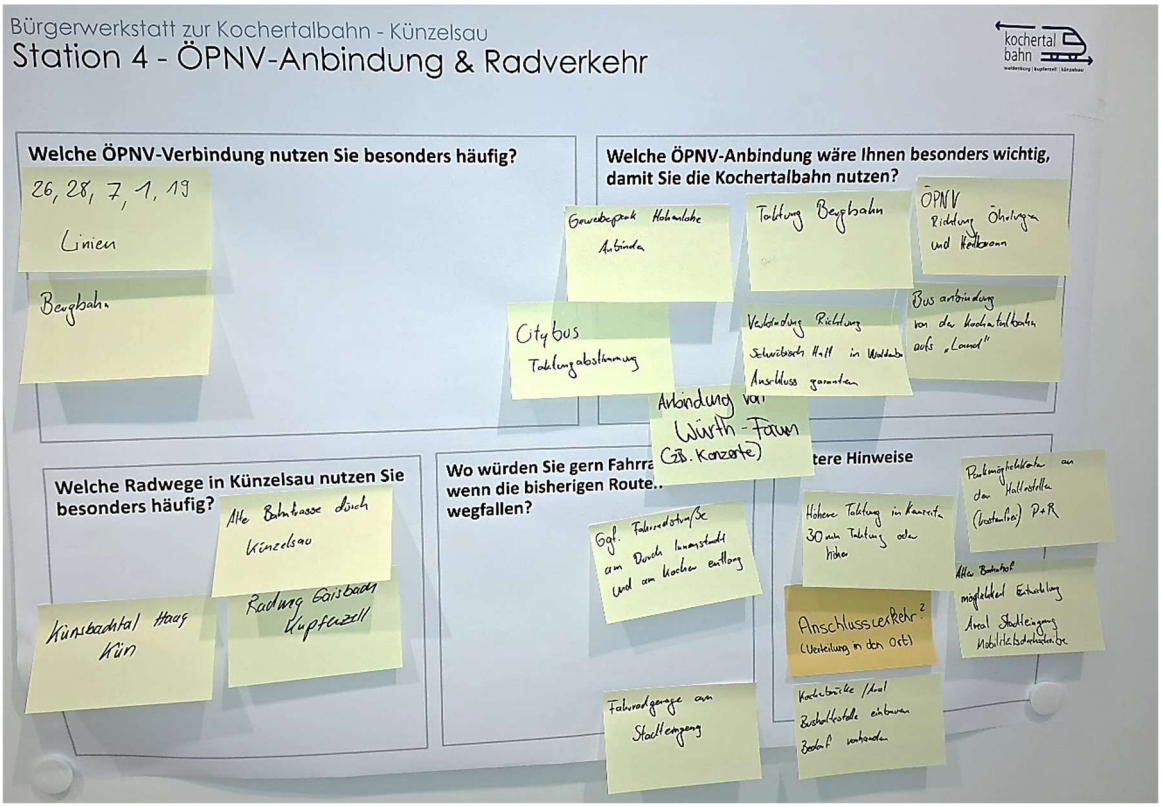




- Endhaltestelle zweispurig wp.evtl. (min.) 30min Takt möglich!
- Haltestelle beidseitig
- Parkplatzsituation an Haltestelle?
- Prüfung Radweg über Kocher an der alten Kocherbrücke!
- Endpunkt zweigleisig für überschlagene Wenden. Künzelsau Bf. zweigleisig für eventuelle Fahrzeugabstellung für Verstärkerverkehr
- Anbindung „19"- Buslinie Mergentheim

- Haltestelle mehr Richtung Gaisbacher Straße
- Lage zu prüfen -> Höhenverlauf

Station 4 – ÖPNV-Anbindung & Radverkehr



Welche ÖPNV-Verbindung nutzen Sie besonders häufig?

- 26, 28, 7, 1, 19 Linien
- Bergbahn

Welche ÖPNV-Anbindung wäre Ihnen besonders wichtig, damit Sie die Kochertalbahn nutzen?

- Gewerbepark Hohenlohe Anbinden
- Taktung Bergbahn
- ÖPNV Richtung Öhringen und Heilbronn
- Citybus Taktungsabstimmung
- Verbindung Richtung Schwäbisch Hall in Waldenburg Anschluss garantieren
- Bus Anbindung von der Kochertalbahn aufs „Land“
- Anbindung von Würth-Forum (z.B. Konzerte)

Welche Radwege in Künzelsau nutzen Sie besonders häufig?

- Alte Bahntrasse durch Künzelsau
- Künsbachtal Haag KÜN
- Radweg Gaisbach Kupferzell

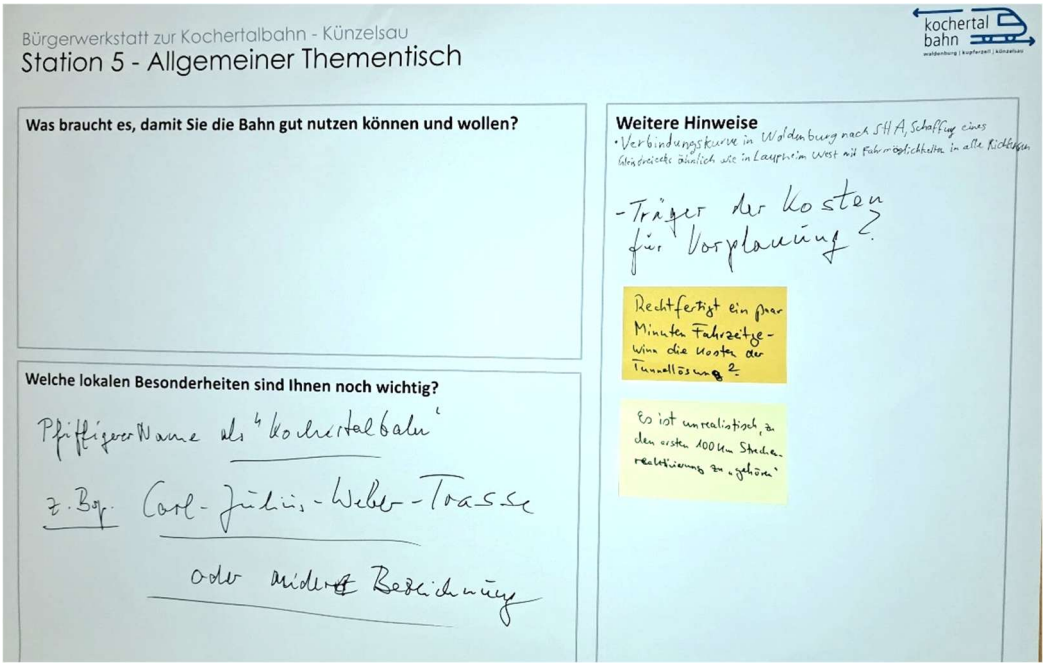
Wo würden Sie gern Radfahren, wenn die bisherigen Routen wegfallen?

- Ggf. Fahrradstraße am Durch Innenstadt und am Kocher entlang
- Fahrradgarage am Stadteingang

Weitere Hinweise

- Höhere Taktung in Kernzeiten 30 min Taktung oder höher
- (Anschlussverkehr? Verteilung in den Ort)
- Kocherbrücke / Aral Bushaltestelle einbauen Bedarf vorhanden
- Parkmöglichkeiten an den Haltestellen (kostenfrei) P+R
- Alter Bahnhof Möglichkeit Entwicklung Areal Stadteingang Mobilitätsdrehscheibe

Station 5 – Allgemeiner Thementisch



Welche lokalen Besonderheiten sind Ihnen noch wichtig?

- Pfiffigerer Name als „Kochertalbahn“ z.B. Carl-Julius-Weber-Trasse oder andere Bezeichnung

Weitere Hinweise

- Verbindungskurve in Waldenburg nach SHA, Schaffung eines Gleisdreiecks ähnlich wie in Laupheim West mit Fahrmöglichkeiten in alle Richtungen
- Träger der Kosten für Vorplanung?
- Rechtfertigt ein paar Minuten Fahrzeitgewinn die Kosten der Tunnellösung?
- Es ist unrealistisch, zu den ersten 100km Streckenreaktivierung zu „gehören“

Ausblick und Abschluss

Nach der Beteiligungsphase wurden die Teilnehmenden noch einmal darum gebeten, sich auf ihren Plätzen zusammenzufinden. Falls noch offene Fragen im Raum standen, konnten sie hier noch geklärt werden. Zum Ende der Veranstaltung in Künzelsau wurde Interesse daran gezeigt, wie die Stimmung auf den vorherigen beiden Veranstaltungen war. Bürgermeister Neumann ging auf die Frage ein und legte transparent dar, dass die Bedarfe und Interessen in den Kommunen sehr unterschiedlich waren, aber dass dennoch in allen drei Beteiligungswerkstätten ein konstruktiver Austausch stattgefunden hatte. Auch der Umfang der Teilnehmenden wurde besprochen, der sich von Veranstaltung zu Veranstaltung gesteigert hatte. Nach einem kleinen Ausblick auf den weiterführenden planerischen und politischen Prozess und Dank für die Beteiligung wurden die Bürgerinnen und Bürger verabschiedet.

Kontakt

Für Fragen stehen folgende Ansprechpersonen gerne zur Verfügung:

Stadtverwaltung Künzelsau

Rafaela van Dorp

07940 129 714

rafaela.vandorp@kuenzelsau.de

translake GmbH (Beteiligung, Moderation und Dokumentation)

Projektleitung: Clara Glöckner und Maximilian Stamm

Projektmitarbeit: Eva-Marie Eisele

+49 (0) 7531 36592-30

info@translake.org

Anhang

Die Präsentation von translake und der Planungsgemeinschaft INGE KTB:





Agenda

- Offene Fragen aus der Info-Veranstaltung
- Informationen zum aktuellen Planungsstand
- Austausch an Thementischen (3 Runden à 15-20 min)
- Ausblick und Abschluss

Meilensteine 2026/2027

kochertal bahn
waldenburg | kupferzell | künzelsau

März 2026
Beteiligungswerkstätten
Einblick in „Maschinenraum" der Planer: möglicher Trassenverlauf in Kommunen, mögliche Orte der Haltestellen

Juli 2026
Zwischeninformation für die Öffentlichkeit
Aktueller Stand der Planungen & Politischer Prozess

Herbst 2026
Information im Gemeinderat
Information über aktuellen Stand der Planungen & Ausblick

Q2 2027
Entscheidung der Gremien
Vorstellung der Vorzugstrasse in Gemeinderäten und im Kreistag & Entscheidung

Ab Sommer 2027
Start weiterer Leistungsphasen

Juni 2026
Gemeinderatssitzung
Information zu Zwischenstand der Planungen & Austausch hierzu gemeinsam mit den Gemeinderäten von Waldenburg, Künzelsau und Kupferzell

Herbst 2026
Festlegung der Vorzugstrasse aus planerischer Sicht
Abschlussbericht wird vorbereitet

Q1 2027
Standardisierte Bewertung der Vorzugstrasse
Kosten-Nutzen-Untersuchung der Vorzugstrasse

Q2 2027
Ausschreibung weitere Leistungsphase
Büro für die Entwurfsplanung, Start des Vergabeverfahrens Leistungsphase 3-9

Findet nur statt bei positivem Beschluss in den Gremien

Fragen & Antworten

- Wird auf der Trasse auch Güterverkehr fahren?
- Welche Antriebsart wird die Bahn haben?



Fragen & Antworten

- Wie wird mit Ausgleichsflächen für die versiegelten Flächen umgegangen?
- Was spielt Naturschutz bei den Planungen für eine Rolle?



Fragen & Antworten

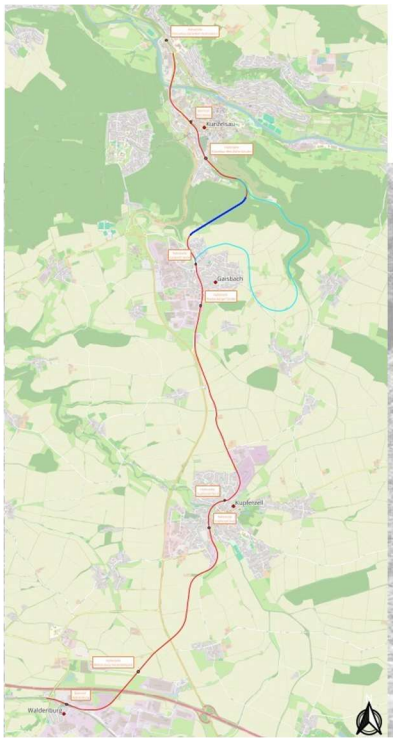
- Was kann man bei der Förderung erwarten?
- Kann das Fördergeld auch anders verwendet werden?



Fragen & Antworten

- Kann es eine umstiegsfreie Verbindung nach Heilbronn bzw. nach Schwäbisch Hall geben?





INGE KTB

Reaktivierung Kochertalbahn

kochertal bahn
waldenburg | kupferzell | künzelsau

Beteiligungswerkstätten
20./ 21.03.2026



INGE KTB

Ablauf Planungsprozess

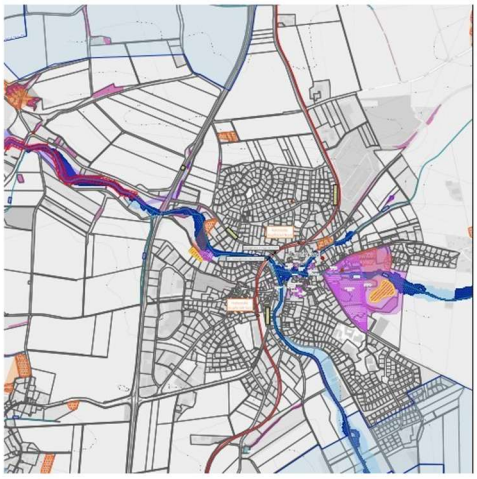
kochertal bahn
waldenburg | kupferzell | künzelsau

Idee/ Machbarkeit	Aufzeigen möglicher Varianten bzgl. Streckenführung, Betriebsart etc. Betriebsstudie mit Annahmen zur Abschätzung Fahrzeit / Fahrzeugeinsatz Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse Bewertung der Varianten und Ausschluss nicht machbarer Varianten
Grundlagenermittlung Vorplanung	Ermittlung Planungsrandbedingungen und Bestandsdaten Streckenverlauf und erste Gestaltung der Strecke mit möglichen Varianten Fortschreibung Betriebsstudie + Standardisierte Bewertung, Kostenschätzung → Festlegung der Vorzugsvariante
Entwurfsplanung	Detailliertes Ausarbeiten der Planung aller Gewerke, Kostenberechnung Abstimmung mit Beteiligten, Einreichung von Förderanträgen Gutachten zur Bewertung der Auswirkungen (Umwelt, Lärm ...)
Genehmigung (Planfeststellung)	Zusammenstellen der erforderlichen Planunterlagen Anhörung Behörden, öffentliche Auslegung Pläne, Erörterungstermin Finanzierungsvereinbarungen
Ausführungsplanung	Aufbereitung der genehmigten Planung für die Bauausführung Ausschreibung der Bauleistungen Vergabe der Bauleistungen
Bau	Bau der Infrastruktur Überwachung und Abnahme der Bauleistungen Inbetriebnahme

12

Aktueller Projektstand

Grundlagenermittlung abgeschlossen



- Naturschutzgebiete
- Luftbilder
- Bauwerksdaten
- Wasserschutzgebiete
- FFH-Gebiete
- Kataster
- Brückenbücher
- Fahrzeugdaten
- Geologische Grundlagen
- Geländemodell
- Biotope
- Denkmale
- Leitungen (Gas, Wasser, Strom, Telekommunikation, Wärme)
- Bebauung
- ÖV-Nachfragedaten
- Flächennutzungspläne

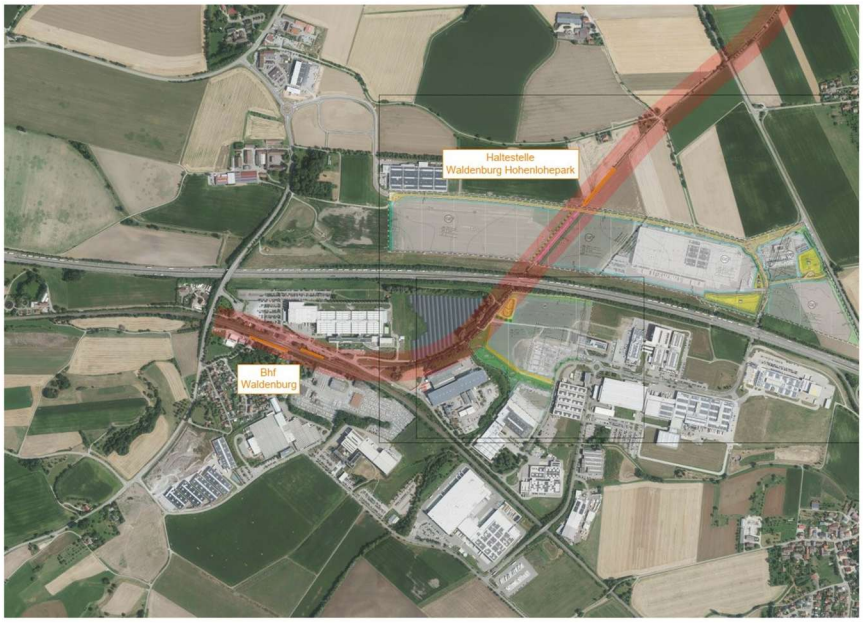
13

Planungsprozess Vorplanung



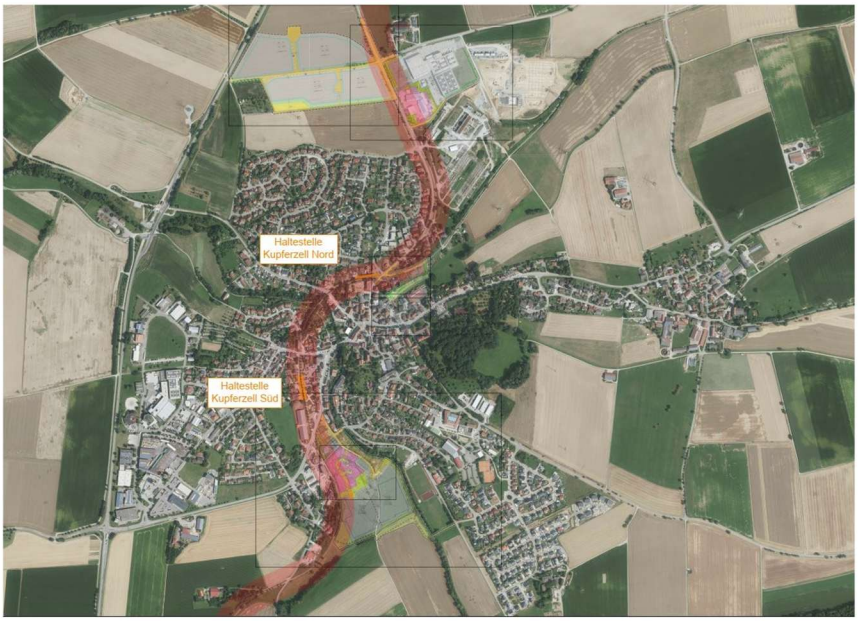
14

Waldenburg



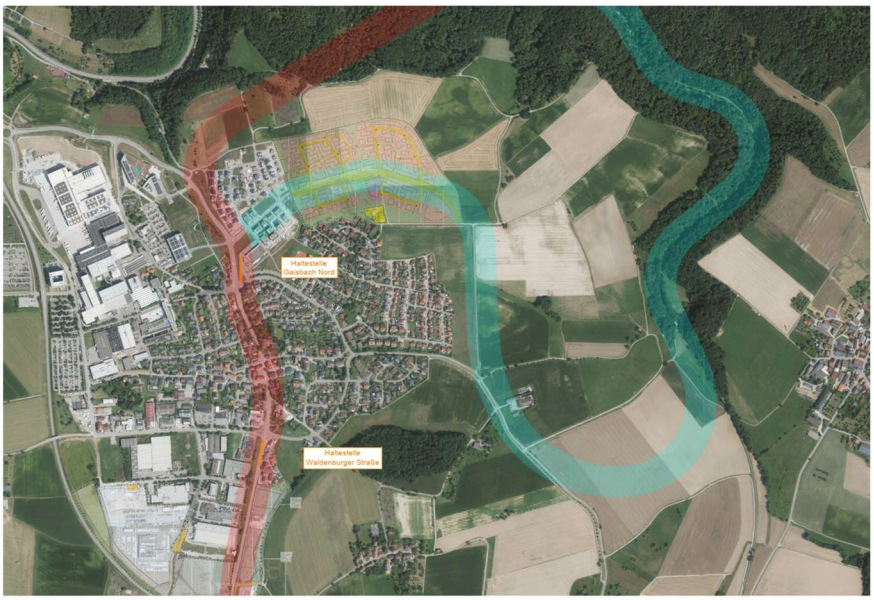
15

Kupferzell



16

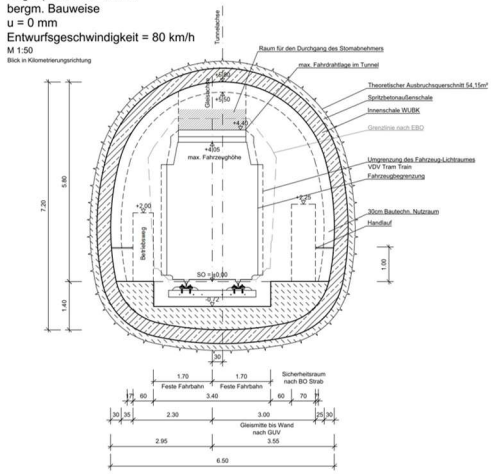
Gaisbach

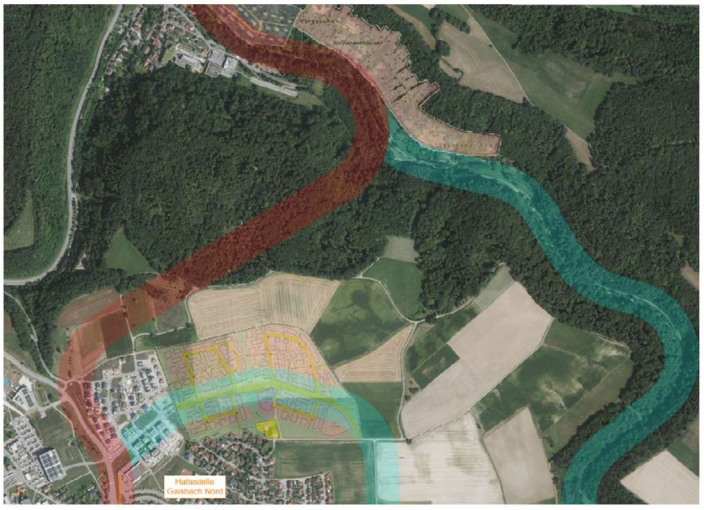


17

Gaisbach-Künzelsau
Tunnelabschnitt

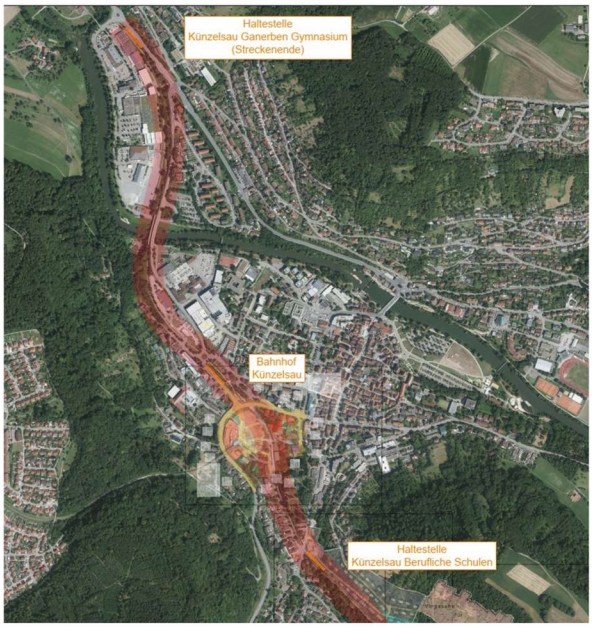
Regelquerschnitt Tunnel
bergm. Bauweise
u = 0 mm
Entwurfsgeschwindigkeit = 80 km/h
M 1:50
Blick in Kilometrierungsrichtung





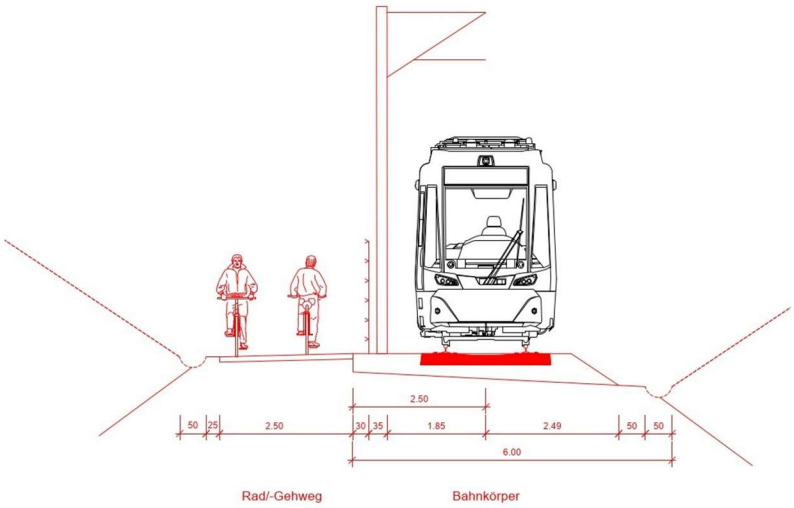
18

Künzelsau



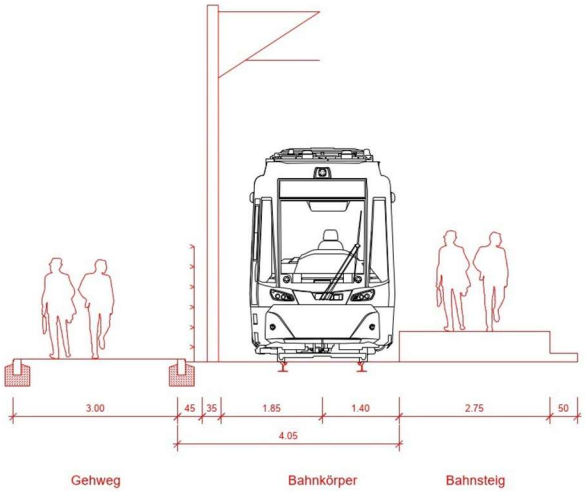
19

Regelquerschnitt außerorts



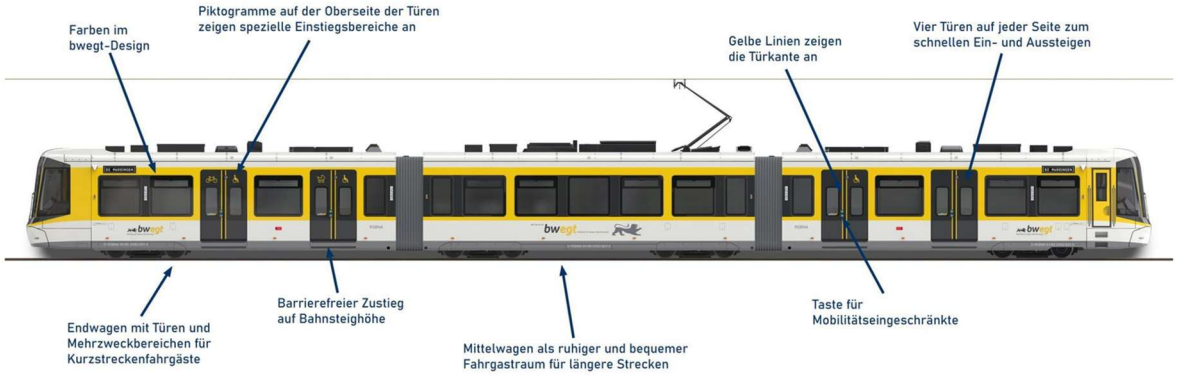
20

Regelquerschnitt Bereich Haltestelle



21

Das VDV TramTrain-Fahrzeug



Länge: 37,2 m	Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
Breite: 2,65 m	Strom: 750 V DC + 15 kV AC
Höhe: 3,9 m	Motorleistung: 6 x 125 kW
93 Sitzplätze, 136 Stehplätze	Einstiegshöhe: 550 mm

22

Abmessungen und Ausstattungen der Stadtbahnhaltestellen



Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/40/Heilbronn_Harmonie_Stadtbahn_2001_-09-15.jpg



Quelle: https://live.staticflickr.com/65535/52542406816_d97eb21c4e_b.jpg

- Bahnsteiglänge: 80 m für Bedienung mit Doppelzügen
- Nutzbare Bahnsteigbreite: 2,75 m, bei Seitenbahnsteigen
- Barrierefreier Rampenzugang ≤ 6%
- Bahnsteighöhe: 0,55m für stufenfreien Fahrzeugzugang
- Taktile Leiteinrichtungen
- Ansagen für Sehbehinderte
- SOS-Notrufeinrichtung
- Beleuchtung
- Wetterschutzeinrichtung mit Sitzgelegenheiten
- Fahrplanvitrine und dynamische Anzeige
- Abfallbehälter

23

Blick in die Zukunft: Baulärm und Zugänglichkeit







Quelle: Alle TTK GmbH

Wird geregelt durch die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" (Geräuschimmissionen - AVV Baulärm)

Grundsatz: Die Belästigung der Anlieger durch Bauarbeiten, insbesondere durch Baulärm, Staub usw. ist auf ein möglichstes Min destmaß zu reduzieren.

Z. B. durch:

- die Vermeidung von Nacht - und Wochenendarbeiten,
- den Einsatz von schallgedämpften Baumaschinen,
- Die Anwendung geräusch - und erschütterungsarmer Bauverfahren

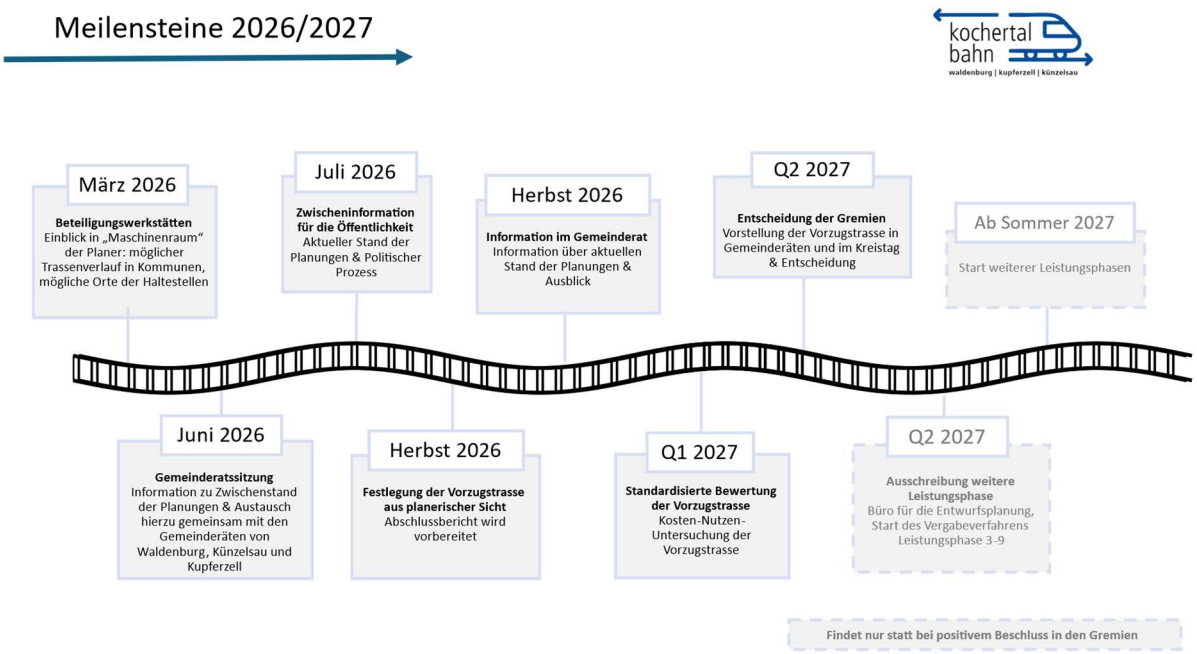
Die Grundstücke müssen während der Bauphase jederzeit zugänglich sein.

Die Erreichbarkeit der Grundstücke bei Notfällen z.B. durch Rettungsdienste und bei Feuerwehreinsätzen aber auch die tägliche Erschließung z.B. für Müllabfuhr, Anlieferungen etc. wird in der Bauablaufplanung mit den Beteiligten abgestimmt.



Austausch an Stationen (3 Runden à 15-20 min)

1. Ort & Gestaltung von Haltestellen und Umfeld
2. Bau und Betrieb
3. Trassenführung
4. ÖPNV-Anbindung und Radverkehr
5. Allgemeiner Thementisch


Meilensteine 2026/2027
kochertal bahn
waldenburg | kupferzell | künzelsau
März 2026
Beteiligungswerkstätten
Einblick in „Maschinenraum“ der Planer: möglicher Trassenverlauf in Kommunen, mögliche Orte der Haltestellen
Juli 2026
Zwischeninformation für die Öffentlichkeit
Aktueller Stand der Planungen & Politischer Prozess
Herbst 2026
Information im Gemeinderat
Information über aktuellen Stand der Planungen & Ausblick
Q2 2027
Entscheidung der Gremien
Vorstellung der Vorzugstrasse in Gemeinderäten und im Kreistag & Entscheidung
Ab Sommer 2027
Start weiterer Leistungsphasen
Juni 2026
Gemeinderatssitzung
Information zu Zwischenstand der Planungen & Austausch hierzu gemeinsam mit den Gemeinderäten von Waldenburg, Künzelsau und Kupferzell
Herbst 2026
Festlegung der Vorzugstrasse aus planerischer Sicht
Abschlussbericht wird vorbereitet
Q1 2027
Standardisierte Bewertung der Vorzugstrasse
Kosten-Nutzen-Untersuchung der Vorzugstrasse
Q2 2027
Ausschreibung weitere Leistungsphase
Büro für die Entwurfsplanung, Start des Vergabeverfahrens Leistungsphase 3-9
Findet nur statt bei positivem Beschluss in den Gremien

Sie möchten sich weiter informieren?

•Weitere Informationen finden Sie unter www.kochertalbahn.info de oder über folgenden QR Code:

