
Amt für Mobilität und
Verkehrsinfrastruktur

Ausschuss für Umwelt und Verkehr

03.03.2015

Öffentlich

TO Nr. 9

Bahnhalt ICE-Trasse Merklingen

I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

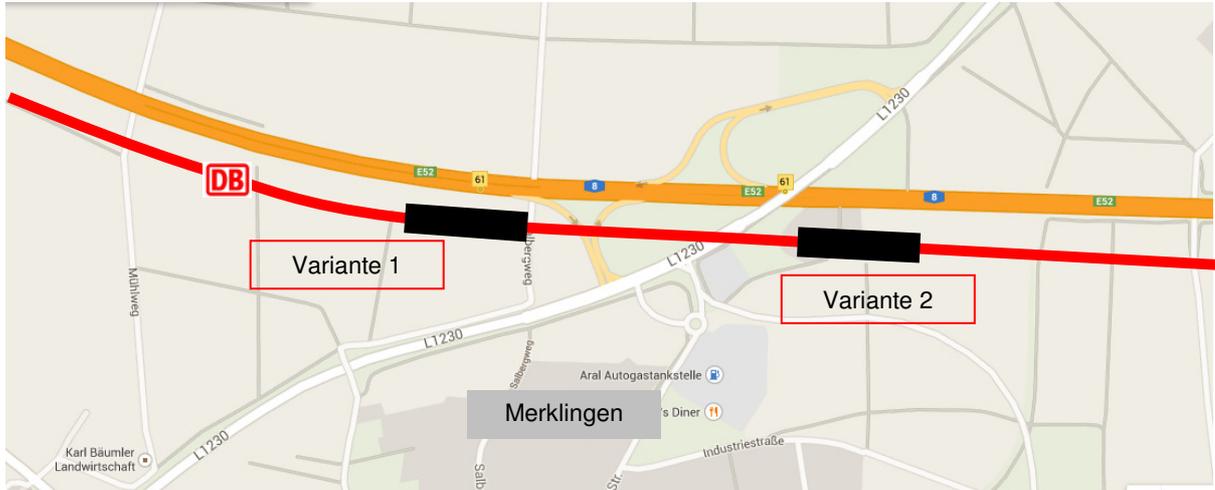
Die Fraktion der CDU hat beantragt, im UVA über die Auswirkungen der möglichen Einrichtung eines Regionalverkehrshaltes an der ICE-Schnellbahntrasse auf die Verkehrsnachfrage im Landkreis Göppingen zu informieren.

Um den Nutzen und die Kosten unter Berücksichtigung einer möglichen Landesförderung (für die Infrastruktur der Bahnhofanlagen und für Hochgeschwindigkeit geeignetes Wagenmaterial) zu ermitteln, hat die Raumschaft auf der Albhochfläche zusammen mit dem Alb-Donau-Kreis Mitte Februar eine Machbarkeitsstudie im Umfang von rd. 200.000 € vergeben. Aus dem Landkreis Göppingen beteiligen sich die Gemeinden Drackenstein und Hohenstadt.

Derzeit liegen diesbezüglich nur überschlägige Erkenntnisse vor. Demzufolge plant die Gemeinde Merklingen einen Halt an der ICE-Schnellbahntrasse für die in der Landeskonzeption 2025 vorgesehenen Züge des Regionalverkehrs zwischen Ulm und dem Filderbahnhof (Flughafen/Messe) mit Durchbindung zum neuen Tiefbahnhof in Stuttgart (Hbf). Diese soll über einen InterRegioExpress (IRE)-Takt hergestellt werden, der von Würzburg über Stuttgart und den Filderbahnhof nach Ulm und weiter zum Bodensee angeboten werden soll. Diese Züge sind bisher für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt. Bei der Berücksichtigung eines zusätzlichen Bahnhalts auf der Albhochfläche müsste ein zeitlicher Mehrbedarf von 2-4 Minuten eingeplant werden. Dadurch reicht der vorgesehene Umlauf der IRE-Garnitur Stuttgart-Filder-Ulm nicht mehr aus. Die Vorgaben für den Fahrplan, die in der Anschlussgestaltung im neuen Tiefbahnhof Stuttgart (Hbf) begründet liegen und für das Land nicht verhandelbar sind, erfordern entsprechend eine technische Anpassung des Wagenmaterials auf höhere Geschwindigkeiten, die auf der Neubaustrecke möglich sind, um einen weiteren Halt zu ermöglichen. Hierfür müssten die Züge

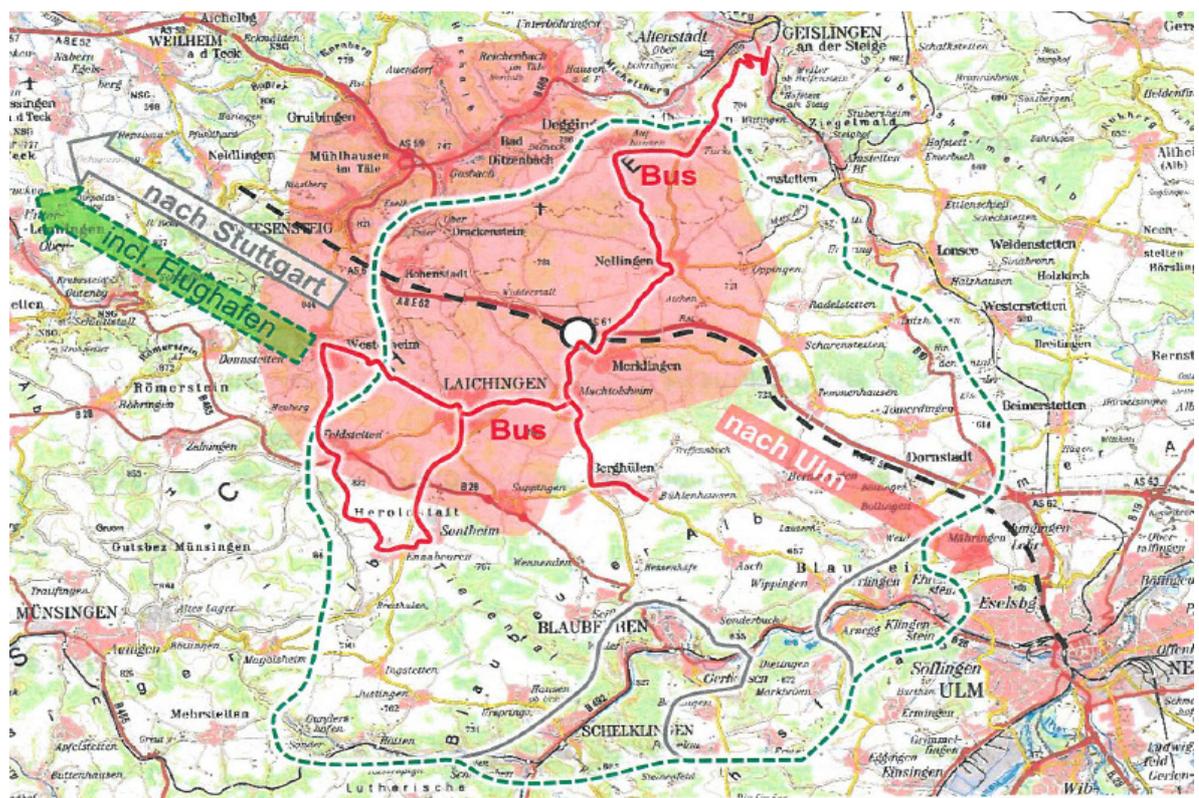
auf eine Höchstgeschwindigkeit von 190 oder 200 km/h ausgelegt werden um den Zeitverlust wieder auszugleichen.

Abb.: Übersichtskarte Halt Merklingen



- Die Kosten für den Bahnhof (2 zusätzliche Bahnhofsgleise mit insgesamt 4 Hochgeschwindigkeitsweichen und Bahnsteiganlagen) werden überschlägig mit rd. 22 Mio. € angegeben. Diese wären zu 50 v. H. förderfähig. Die Planungskosten in Höhe von rd. 4,8 Mio. € wären dagegen ausschließlich von der Raumschaft zu tragen.
- Für Geschwindigkeiten bis 190 km/h ausgelegtes Wagenmaterial entstehen Mehrkosten gegenüber den bisherigen Planungen des Landes von rd. 23 Mio. €, für Geschwindigkeiten bis 200 km/h von 45 Mio. €. Hiervon würde das Land ebenfalls die Hälfte tragen. Es wird davon ausgegangen, dass 190 km/h ausreichen.

Abb.: Einzugsbereiche Bahnhof Merklingen



Grundlage für die Förderfähigkeit des Projekts sind die zu erschließenden Fahrgastpotenziale. Diese werden durch das Büro Intraplan München mit rd. 850 Personenfahrten/Tag (Summe beider Fahrrichtungen) angesetzt. In der Übersichtskarte sind die Referenzeinzugsbereiche für attraktive Verbindungen nach Stuttgart, zum Filderbahnhof und nach Ulm hinterlegt. Von einem Nutzen-/Kosten-Quotienten $>1,0$ ist auszugehen, im Optimalfall schätzt Intraplan einen Quotienten von 1,7.

Die Raumschaft geht von größeren Potenzialen aus und will daher zunächst die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie abwarten.

Wirkungen auf Verkehrsbeziehungen im Landkreis Göppingen

Das Landeskonzept SPNV 2025 sieht neben der Bedienung der klassischen Achse im Filstal eine weitere Verbindung des Regionalverkehrs zwischen Stuttgart und Ulm auf der ICE- Schnellbahntrasse vor, die kurze Fahrzeiten zum neuen Filderbahnhof ermöglicht. Mit Reisezeiten von rd. 25 Minuten zum Filderbahnhof (Flughafen/Messe) und rd. 35 Minuten zum neuen Tiefbahnhof Stuttgart (Hbf) würde ein attraktives Angebot für die Bewohner auf der Albhochfläche geschaffen, die als echte Alternative zum Individualverkehr (Stausituationen auf der A 8, Parkplatzprobleme am Flughafen und im Zentrum) aufgebaut werden könnte und somit eine volkswirtschaftlich sinnvolle Netzergänzung darstellt. Nach einer ersten Bewertung ist für die direkt in Konkurrenz stehenden Verbindungen ab Bahnhof Geislingen nicht mit wesentlichen Verlagerungen der Verkehrsströme aus dem Filstal zum neuen Halt in Merklingen zu rechnen. Bereits heute wird auf leicht erreichbare Halte wie Amstetten mit günstigen Parkkonditionen ausgewichen. Allenfalls könnten Verlagerungen für Fahrbeziehungen aus dem Filstal auf die Filder relevant werden, die heute mit der Bahn einen hohen Zeitaufwand erfordern. Mit Inbetriebnahme von S21 und der Neubaustrecke reduzieren sich auch die Reisezeiten von den Halten im Filstal durch direkte Anschlüsse im neuen Tiefbahnhof Stuttgart (Hbf) zum Filderbahnhof. Die heute umwegige Fahrt über die S-Bahn-Strecke entfällt dann.

Ähnliches gilt für Fahrbeziehungen nach Ulm bzw. in Richtung Filder/Stuttgart aus dem Oberen Filstal östlich von Deggingen. Aufgrund der langen Fahrzeiten zu den Bahnhalten im Filstal (Geislingen Bf) dominiert hier bisher eindeutig der Individualverkehr – trotz der Stauanfälligkeit der A 8 in den Hauptverkehrszeiten. Der Bahnhof Merklingen wäre auch in diesem Zusammenhang geeignet, Umsteiger auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes als Neukunden für die Bahn zu generieren. Aufgrund der angespannten Parksituation am Flughafen und entsprechend hoher Kosten wäre der Halt Merklingen außerdem als Zu- und Abbringer für Fluggäste eine interessante Alternative. Voraussetzung dafür ist ein attraktiver Taktverkehr, der auch die Tagesrandzeiten entsprechend berücksichtigt. Geplant sind nach heutigem Stand 8 Zugpaare (einem 2-Stunden-Takt entsprechend).

Durch den Bahnhof Merklingen würde für Bewohner aus dem Oberen Filstal und den auf der Albhochfläche gelegenen Gemeinden bzw. den Geislinger Stadtteilen einschl. des Gewerbeparks erstmals eine leistungsfähige Bahnanbindung mit schnellen Verbindungen in die beiden Oberzentren geschaffen. Insbesondere in diesem Raum ist vermehrt mit Neukunden zu rechnen. Nicht auszuschließen ist, dass dabei Verlagerungseffekte aus dem Filstal zum Halt Merklingen eintreten. Der Landkreis Göppingen sollte zunächst die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie abwarten und die weitere Entwicklung mit Interesse verfolgen, das Vorhaben aufgrund seiner positiven Wirkung auf den Modal Split zugunsten der Bahn aber im Grundsatz unterstützen.

III. Handlungsalternativen

Derzeit keine

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Keine

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	X				
Zukunft der Wirtschaft		X			
Zukunft der Klimasituation	X				

VI. Internetfreigabe

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet.