

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	04.05.2021	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	21.05.2021	öffentlich	Beschlussfassung

## Busverbindungen zum neuen Bahnhof Merklingen - Schwäbische Alb

### I. Beschlussantrag

1. Der Kreistag begrüßt das vorgelegte, mit den Gemeinden abgestimmte ÖPNV-Konzept zur Bedienung des neuen Albbahnhofs in Merklingen ab dem Jahresfahrplan 2022/23.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit den Landkreisen Alb-Donau und Reutlingen die unter II. dargestellten Busverkehre zur Anbindung des neuen Bahnhofs Merklingen – Schwäbische Alb rechtskonform auszuschreiben und zu vergeben, sodass eine Inbetriebnahme mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm im Dezember 2022 ermöglicht werden kann.
3. Die Kosten für den Landkreis Göppingen werden sich auf rund 300.000 € p.a. belaufen und sind ab dem Haushaltsjahr 2023 neu in das Budget des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur sowie im Weiteren in das Finanzkonzept 2030 aufzunehmen. Es ist zu beachten, dass die genannten Kosten lediglich eine Prognose darstellen und der tatsächliche Aufwand erst im Vergabeverfahren ermittelt wird.

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

An der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm, die im Rahmen des Bahnprojektes Stuttgart 21 entsteht und künftig insbesondere den Fernverkehr und schnelle Güterverkehre aufnimmt, wird der neue Albbahnhof „Merklingen – Schwäbische Alb“ für die zusätzliche Bedienung im Regionalverkehr errichtet. Die Inbetriebnahme des Teilabschnitts Wendlingen – Ulm mit dem neuen Bahnhof Merklingen ist für Dezember 2022 geplant. Aufgrund dessen ist das Ziel der Landkreise Göppingen, Reutlingen und Alb-Donau, die Anbindung des Albbahnhofs mit dem ÖPNV zur Gewährleistung attraktiver Mobilitätsketten in angemessenem Umfang zu gewährleisten.

Im Zuge der Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans (2015) hatte die Verwaltung das seinerzeit neu aufgekommene Thema „Bahnhof Merklingen“ mangels weiterer

Erkenntnisse/Grundlagen zu Planung und Zeithorizonten zunächst zurückgestellt. Gegenüber dem Kreistag und der Raumschaft wurde die Zusage gegeben, das Thema vorzubringen, sobald verlässliche Informationen vorliegen. Die Kosten für die Anbindung des Albbahnhofs waren im Buskonzept „Bus19plus“ ausdrücklich noch nicht enthalten.

Für die Erarbeitung eines abgestimmten Gesamtkonzeptes zur Anbindung des neuen Bahnhofs haben die genannten Landkreise ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches inzwischen im Entwurf vorliegt. Das Gremium wurde darüber unterrichtet. Aufgrund dessen, dass die Fahrpläne der ab Dezember 2022 auf der Neubaustrecke und der Filstalbahn verkehrenden Züge noch nicht final feststehen, können auch die Pläne der geplanten Buszubringer zum Albbahnhof derzeit noch nicht finalisiert werden, da die Abfahrt- und Ankunftszeiten wesentlichen Einfluss auf die Umlaufplanung und die Qualität der Anschlüsse an den Bahnhöfen haben.

Es zeichnen sich jedoch bereits mögliche Varianten ab, die im Folgenden vorgestellt werden. Aus den Gemeinden wurden vorab vielfältige Forderungen nach durchgehenden Verbindungen von Merklingen über das Obere Filstal bis nach Kirchheim/T. an die Verwaltung herangetragen. Die Verwaltung hatte zugesagt, diese im Rahmen des Gutachtens zu prüfen.

### *1. Allgemeines*

Ab der vorläufigen Inbetriebnahme der ICE-Schnellbahntrasse soll eine Regionalzuglinie die Bahnhöfe Ulm und Wendlingen im Stundentakt miteinander verbinden. Derzeit sieht die Planung des Fahrplans vor, dass sich die Züge in beide Richtungen in Merklingen zeitgleich begegnen und damit der Busverkehr optimal auf den Zugverkehr abgestimmt werden kann. Diese Informationen wurden erst vor kurzem seitens der NVBW zugänglich gemacht. Dadurch wurde eine mehrfache Umplanung zu vorausgegangenen Sachständen erforderlich, die insgesamt zu einer bedauerlichen Verzögerung der Expertise führten.

Mit der vollständigen Inbetriebnahme des gesamten neuen Bahnknotens Stuttgart 21 wird sich der Fahrplan abermals ändern, sodass sich die Möglichkeiten zur Anbindung mit den Buslinien ggf. erneut verändern, auch verschlechtern könnte. Die Verwaltung geht daher ab 2022/23 zunächst nur von einer Übergangslösung aus. Das macht sowohl das Marketing wie auch eine auf Dauer angelegte Etablierung der neuen Linien am Markt extrem schwierig.

Zum Bau des Bahnhofs wurde der Zweckverband „Verband Region Schwäbische Alb – Verband zur Errichtung des Bahnhofs Merklingen (Schwäbische Alb) und der interkommunalen Entwicklung von Industrie und Gewerbe“ gegründet. Mitglieder aus dem Landkreis Göppingen sind folgende Gemeinden:

- ☒ Gemeinde Drackenstein
- ☒ Gemeinde Hohenstadt
- ☒ Gemeinde Bad Ditzenbach
- ☒ Gemeinde Wiesensteig

☒ Gemeinde Mühlhausen i.T.

Die Verwaltung wurde bereits frühzeitig aus diesen Gemeinden mit der Forderung konfrontiert, den neuen Bahnhof an den Busverkehr des Landkreises Göppingen anzubinden. Betroffen ist auch die Stadt Geislingen an der Steige über die Linie 350 nach Laichingen – Blaubeuren (Höhenstadtteile, aber auch die direkte Anbindung vom Bahnhof/Kernstadt an den neuen Bahnhof Merklingen).

Gemeinsam mit den Kollegen aus dem Alb-Donau-Kreis sowie aus dem Landkreis Reutlingen wurde bereits 2019 eine Planung zur Anbindung des neuen Bahnhofs bei einem erfahrenen Verkehrsplaner, Herrn Grosse aus Tübingen, beauftragt. Der UVA wurde darüber informiert (UVA 2018/206 sowie 2019/185). Die Ergebnisse liegen nun (infolge der Pandemie und planerischer Restriktionen seitens des Landes deutlich verzögert) vor und wurden am 31.03.2021 den betroffenen Gemeinden des Alb-Donau-Kreises und des Landkreises Göppingen vorgestellt. Für die Planungen im Oberen Filstal unterstützen die Gemeinden den Vorschlag der Verwaltung. Es ist ein Mittelweg zwischen einem attraktiven Angebot und vertretbaren Kosten.

## *2. Linie 350, Geislingen/Steige – Merklingen – Laichingen (Bestandslinie)*

Nach der Neuvergabe der Linie zum 01.01.2021 wurde das Angebot zwischen Laichingen und Geislingen an der Steige bereits geringfügig ausgebaut, sodass Taktlücken weitestgehend geschlossen werden konnten. Ein Ausbau des Angebots zu einem Stundentakt an allen Wochentagen wäre betrieblich umsetzbar. Eine Förderung seitens des Landes im Rahmen des Programms „Regiobuslinien“ ist allerdings fraglich, da zunächst nicht alle Fördervoraussetzungen erfüllt werden. Sollte die Linie nicht gefördert werden können, muss das Angebot entsprechend gekürzt werden.

Planmäßige Zuganschlüsse in Merklingen in/aus Richtung Ulm wären nach den vorliegenden Erkenntnissen (s.o.) gut umsetzbar. Die Fahrpläne in Geislingen an der Steige (Anschlüsse Filstalbahn) sind hingegen noch unbekannt. Ein funktionierender Zuganschluss in und aus Richtung Stuttgart ist jedoch sehr wahrscheinlich, da mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke der Fernverkehr zu einem erheblichen Teil aus dem Filstal verlegt wird und damit der Takt des MetropolExpresses verbessert werden kann. Die Anbindung der Ortsteile Türkheim und Aufhausen Richtung Ulm erfolgt künftig über Merklingen.

Der finanzielle Anteil des Landkreises Göppingen bei einem Stundentakt an allen Wochentagen mit Regiobus-Förderung (50%) läge bei rd. 150.000 € p.a. Sollte diese Linie nicht als Regiobuslinie des Landes gefördert werden, würden am Wochenende und in den Abendstunden zur Kostenreduzierung vorzugsweise Rufbusse (AST) eingesetzt. Die Mehrkosten für den LK GP lägen dann je nach Inanspruchnahme der Rufbusse insgesamt bei rd. 180.000 € p.a.

## *3. Neue Linie Merklingen – Oberes Filstal (Variante 1)*

Für eine neue Linie zwischen dem Oberen Filstal und dem neuen Bahnhof Merklingen gäbe es zwei realistische Varianten, die im Detail vorgestellt werden:

- Bei der Variante 1 würden die Busse auf folgendem Linienvorlauf verkehren: Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb) – Drackenstein – Gosbach – Mühlhausen i.T. – Wiesensteig – Hohenstadt - Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb) und zurück.

Das würde bedeuten, dass die Linie jeweils zweistündig vom Bahnhof Merklingen einmal im Uhrzeigersinn und einmal gegen den Uhrzeigersinn durch das Obere Filstal verkehren würde.

Der Anschluss in Merklingen in/aus Richtung Ulm wäre zu jeder Stunde gut umsetzbar, da die Fahrzeit des Busses rund 45 Minuten betragen würde. Problematisch wäre jedoch die stündlich alternierende Taktrichtung in dieser Variante. Für manche Relationen entstehen dadurch sehr ungünstige Fahrzeiten: Beispielsweise kann die Fahrt von Hohenstadt zum neuen Bahnhof abwechselnd entweder 9 oder 36 Minuten dauern.

Vorteil der Variante 1 wäre die Anbindung aller Züge am Bahnhof Merklingen in beide Richtungen.

Der finanzielle Anteil des Landkreises Göppingen bei einem Studentakt an allen Wochentagen, einem Rufbusverkehr (AST) in den Abendstunden sowie am Wochenende ab Samstag, 14 Uhr, läge je nach Inanspruchnahme der Bedarfsverkehre bei rd. 130.000 p.a.

#### *4. Neue Linie Merklingen – Oberes Filstal (Variante 2)*

Alternativ zur Variante 1 wäre ein einheitlicher Linienvorlauf für alle Gemeinden, jedoch umlaufbedingt nur mit Anbindung der Züge in Lastrichtung möglich.

- Morgens würde der Bus die Strecke Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb) – Hohenstadt – Wiesensteig - Mühlhausen i.T. - Gosbach – Drackenstein – Hohenstadt - Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb) bedienen
- Nachmittags verkehrt der Bus wie folgt: Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb) – Hohenstadt - Drackenstein – Gosbach – Mühlhausen i.T. – Wiesensteig – Hohenstadt - Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb)

Ein Anschluss in Merklingen wäre aufgrund der längeren Fahrzeit jedoch nur in Lastrichtung gut umsetzbar (morgens nach Ulm, nachmittags aus Ulm). Vorteil dieser Variante 2 wären ein einheitlicher Linienvorlauf und relativ kurze Fahrzeiten für die meisten Gemeinden. Am Bahnhof Merklingen würde jedoch nur die Anbindung der Züge in die jeweilige Lastrichtung gesichert bestehen.

Die Kosten beider Varianten wären nahezu identisch. Aufgrund der mutmaßlich höheren Akzeptanz bei den Fahrgästen spricht sich die Verwaltung für die Fahrplanvariante 2 aus. Die beteiligten Gemeinden haben sich dieser Wertung angeschlossen und würden ein Angebot entsprechend Variante 2 für die Übergangsphase bis 2025+ (Inbetriebnahme Tiefbahnhof Stuttgart) unterstützen.

## 5. Zusammenfassung

Die Verwaltung schlägt vor, aufgrund der genannten Unwägbarkeiten bezüglich der weiteren Entwicklung, insbesondere der aktuell noch nicht absehbaren weiteren Ausgestaltung des Schienentakts für den Albbahnhof Merklingen mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 (2025+) auf die Umsetzung eines deutlich breiter angelegten Taktangebots mit höheren Kosten derzeit zu verzichten.

Bezüglich der vorgeschlagenen Grundbedienung steht der Landkreis mit Blick auf die politischen Zusagen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans jedoch in der Pflicht, die Anbindung an den neuen Albbahnhof Merklingen aus dem Oberen Filstal sicherzustellen. Zu sehen ist außerdem, dass auf der Linie 350 Geislingen an der Steige-Merklingen-Laichingen bereits heute ein Grundangebot besteht, das noch nicht abschließend auf die Standards im Buskonzept „Bus19plus“ angepasst wurde, da die Ergebnisse der Expertise zunächst abgewartet werden sollten.

Die Anbindung des Oberen Filstals und der Albgemeinden Drackenstein und Hohenstadt lässt sich über einen Kleinbus-Shuttle mit hohem Rufbusanteil (AST) bewerkstelligen. Auch hier wären die Kosten vergleichsweise überschaubar.

Gleichwohl entstehen für die beiden Linien zusammen Mehrkosten für die Umsetzung der vorgeschlagenen Varianten zur Sicherstellung einer Grundbedienung im ÖPNV in Höhe von jährlich rd. 300.000 Euro, die im Budget des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur sowie dem Finanzkonzept 2030 bisher nicht berücksichtigt sind. Der Alb-Donau-Kreis beteiligt sich finanziell über die genannten Kosten hinaus für die Streckenanteile auf seinem Markungsgebiet. Es wurden marktgängige Preise Stand 2021 unterstellt. Mit nennenswerten zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen ist in der Anlaufphase nicht zu rechnen. Zu beachten ist, dass auf der neu konzipierten Linie aus dem Oberen Filstal keine Grundfinanzierung durch die Schülerbeförderung besteht. Diese Linie zielt vorzugsweise auf Pendlerströme, kann künftig aber auch im Ausbildungsverkehr eine Rolle spielen, da sich die Fahrtzeiten ins Oberzentrum Ulm deutlich reduzieren.

Die Zuständigkeit für die Linie 350 würde unverändert beim Landkreis Alb-Donau verbleiben. Die Aufgabenträgerschaft für die neue Linie ins Obere Filstal würde der Landkreis Göppingen übernehmen.

Die Expertise kam darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass weitergehende Durchbindungen vom neuen Albbahnhof Merklingen bis in den Voralbraum (Kirchheim, Bad Boll) aufgrund der hohen Reisezeiten und schwierigen Umlaufgestaltung nicht erfolgversprechend umzusetzen wären.

Die Entscheidung über eine neue Busverbindung zum Bahnhof Merklingen muss zum nächstmöglichen Zeitpunkt getroffen werden. Eine Verschiebung der Entscheidung ist nicht möglich, da Fristen für die Ausschreibung und Vergabe dieser Linie einzuhalten sind. Für die Vergabe ist ein externes Büro zu beauftragen. Die Kosten hierfür werden auf rd. 20.000 € geschätzt.

Eine Evaluation wird nach einer Betriebsdauer von zwei Jahren vorgesehen. Das Ziel ist jedoch eine dauerhafte und verlässliche Einrichtung des Busverkehrs. Aus diesem Grund wird die Evaluation insbesondere in Bezug auf die Ausgestaltung als Bedarfsverkehr vorgesehen.

Ohnehin wird es im Dezember 2025 voraussichtlich zu massiven Anpassungen im Betriebskonzept kommen müssen. Aus diesem Grund wird auch eine Vergabe für zunächst drei Jahre in Betracht gezogen.

### **III. Handlungsalternative**

Keine Einrichtung einer zusätzlichen Buslinie zwischen dem neuen Bahnhof in Merklingen und dem Oberen Filstal sowie ein geringeres Fahrplanangebot zwischen Türheim/Aufhausen und der Kernstadt Geislingen an der Steige.

Möglichkeiten zur Gegenfinanzierung bestehen in der Streichung von Verkehrsleistungen im Rahmen von „Bus19+“, Streichung der Nachtschwärmer oder Streichung der RadWanderBusse. Bei Umsetzung wären jedoch Konflikte mit den Verbundlandkreisen und dem VVS bzw. den dort geltenden verkehrlichen Standards zu erwarten.

### **IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten**

Die finanziellen Auswirkungen des Beschlussvorschlags belaufen sich auf rd. 300.000 € p.a. ab Mitte Dezember 2022. Es ist zu beachten, dass es sich um eine überschlägige Kalkulation ab dem Haushaltsjahr 2023 handelt und der konkrete Aufwand vom Ausschreibungsergebnis abhängen wird.

Diese Kosten sind nicht im bisherigen Finanzierungspaket „Bus19plus“ enthalten und im Budget des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur sowie dem Finanzkonzept 2030 bisher nicht berücksichtigt.

Die vorgesehenen Zubestellungen stellen weitere Freiwilligkeitsleistungen dar, wenngleich für die Linie 350 zwischen Geislingen an der Steige und den Ortsteilen Türkheim und Aufhausen im Nahverkehrsplan 2015 verbindliche Mindeststandards festgelegt wurden (unregelmäßig getaktete Schülerfahrten; Rufbusangebot in der Schwach-lastzeit, samstags und sonntags).

Fördermöglichkeiten, die beispielsweise durch die derzeitigen

Koalitionsverhandlungen entstehen könnten, werden durch die Verwaltung geprüft, sobald die Rahmenbedingungen vorliegen.

Eine Kostenbeteiligung der Gemeinden sieht die Verwaltung analog der Mehrverkehre im Konzept „Bus19+“ nicht vor.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur möglichen Haushaltskonsolidierung vom VA am 12.03.2021 (BU 2021/017) verwiesen. Die Deckung der zusätzlich veranschlagten Kosten über das Budget wäre angezeigt, da ansonsten bei mehreren derartigen Beschlüssen der Bedarf an einer möglichen Haushaltskonsolidierung stetig wächst und alsbald unausweichlich sein wird. In dem genannten finanziellen Umfang unter diesen Voraussetzungen unvermeidliche Eingriffe in das bestehende Konzept „Bus19plus“ würden die Qualität des bestehenden ÖPNV-Angebots jedoch an anderer Stelle spürbar beeinträchtigen.

**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 Lebensstile	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.  
Edgar Wolff  
Landrat