

Personenhaltepunkt Heiligenfeld

(KBS 741, Freudenstadt – Eutingen i.G., „Gäubahn“)

Ausgangssituation

Die Bahnstrecke Eutingen i.G. – Freudenstadt wurde durch die Elektrifizierung und weitere Ertüchtigungsmaßnahmen im Streckenbereich in den letzten Jahren deutlich aufgewertet. Die Elektrifizierung wurde über Zuschussmittel nach GVFG sowie durch erhebliche Eigenanteile der Anliegerkommunen finanziert. Durch diese Maßnahmen ist nun seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 ein kombinierter Verkehr mit Stadtbahnen der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) (Karlsruhe – Freudenstadt – Eutingen i.G.) und dem Regionalverkehr der DB AG (Freudenstadt – Eutingen i.G. (mit Flügelung nach Rottweil) – Stuttgart) möglich.

Zur weiteren Attraktivierung war bereits im ursprünglichen Konzept zum Erhalt der Bahnstrecke vorgesehen, weitere Haltepunkte entlang der Strecke zu errichten um das vorhandene Fahrgastpotential auszuschöpfen.

Die Bahnstrecke Eutingen i.G. – Freudenstadt tangiert nordwestlich der Stadt Horb a.N. das Industriegebiet „Heiligenfeld“. Ein Gleisanschluss mit Zufahrten zu verschiedenen Gewerbebetrieben sowie eine Verladerrampe für den Güterverkehr (insbesondere Holzverladung) sind vorhanden, auch wenn dieser derzeit nicht im wünschenswerten Maß tatsächlich genutzt wird. Im Bereich des Personenverkehrs ist das Industriegebiet mit seinen ca. 3.600 Arbeitsplätzen bisher jedoch nur über regionale Buslinien (Horb – Nagold, Horb - Freudenstadt) erschlossen. Durch das Projekt soll nun ein SPNV Anschluss für die Einpendler in das Industriegebiet wie auch für Fahrgäste aus den benachbarten Stadtteilen Talheim und Altheim geschaffen werden.

Planung

In Abstimmung mit der Stadt Horb a.N. wurde seitens der AVG das Ingenieurbüro Pietsch, Radolfzell mit der Entwurfsplanung beauftragt. Derzeit sind Vorentwürfe⁴ erstellt und Genehmigungs- und Zuschussantragsplanungen in Vorbereitung. Es ist beabsichtigt noch im Jahr 2009 einen gemeinsamen Zuschussantrag für alle neu geplanten Haltepunkte zu stellen. Seitens der DB Station & Service ist eine Inbetriebnahme unterjährig 2011 angedacht.

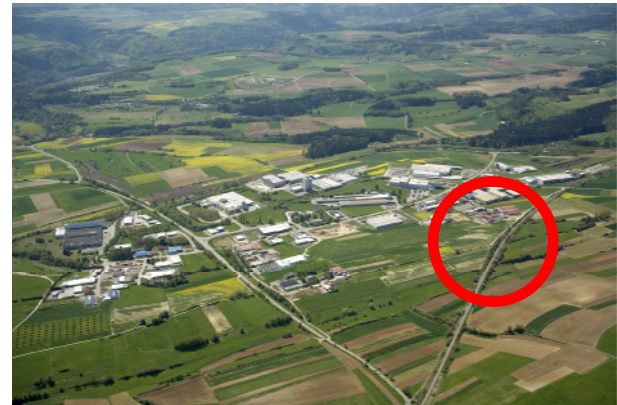
Kosten

Das Gesamtprojekt wird in 3 rechnerisch eigenständige Teilprojekte gegliedert. Die Finanzierung wurde durch Beschluss des Gemeinderates⁵ der Stadt Horb a.N. gesichert.

1



2



3



(1) Bahnsteig und Bahnanlagen: Die Co-Finanzierung zwischen AVG und den betroffenen Kommunen ist in einer im Mai 2008 getroffenen Planungs- Bau- und Finanzierungsvereinbarung festgelegt. Es ist beabsichtigt, für das Projekt Bundeszuschüsse aus dem Entflechtungsgesetz zu beantragen. Es wird derzeit von 117.000 Euro Planungskosten und 563.000 Euro Baukosten abzüglich eines möglichen Zuschusses ausgegangen.

(2) P+R und Bushalt: Die Einrichtung der sekundären Infrastruktur ist eine freiwillige Aufgabe der Stadt Horb a.N. zur Verbesserung der Standortqualität des Industriegebietes Heiligenfeld. Es ist beabsichtigt, für das Projekt Landeszuschüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu beantragen. Es wird derzeit von 19.000 Euro Planungskosten und 320.000 Euro Baukosten abzüglich eines möglichen Zuschusses ausgegangen.

(3) Zuwegung: Unabhängig vom Bau des Haltepunktes ist die Ergänzung eines Gehweges entlang der bereits vorhandenen Erschließungsstraße notwendig. Dieser ist Teil der notwendigen Erschließung des Industriegebietes „Heiligenfeld“ und wird über dieses finanziert. Es wird derzeit von ca. 45.000 Euro Baukosten ausgegangen.

Hinzu kommen weitere indirekte Kosten wie z.B. planerische Leistungen zur Optimierung der Anknüpfung des Busverkehrs an den Haltepunkt.

Nutzen

Bereits Jahre vor der Elektrifizierung wurde eine Potenzialstudie⁶ für mögliche neue Haltepunkte erstellt um den Erhalt der Strecke zu sichern. Man war damals von einem Optimalen Diesel-Betrieb ausgegangen. Die Studie ging von einem erheblichen Potenzial aus.

In einer aktuellen Potenzialstudie⁷ zur Ermittlung des Fahrgastpotenziales der geplanten Haltepunkte an der Strecke Freudenstadt - Eutingen i.G. wurde aufgezeigt, dass durch die Konzentration von Arbeitsplätzen im fußläufigen Einzugsbereich ein Pendlerpotenzial gegeben ist. Hinzu kommt die geplante Anbindung der Stadtteile Talheim und Altheim sowohl über geplante ca. 40 P+R Stellplätze wie auch die direkte Anbindung der vorhandenen regionalen Buslinien. Von einer wesentlichen Bike+Bike-Nutzung ist hingegen nicht auszugehen. Insgesamt geht die Studie von einem Potenzial von 100 Fahrgästen / Tag aus.

Ansprechpartner auf kommunaler Seite

Peter Klein, Große Kreisstadt Horb a.N. - Fachbereich Stadtentwicklung

¹ Abbildung 1: Auszug aus der Topographischen Karte 1:50.000 (Markierung der Lage des Industriegebietes Heiligenfeld)

² Abbildung 2: Luftbild, Mai 2008 (Markierung der Lage des geplanten Haltepunktes)

³ Abbildung 3: Vorentwurfsplanung, Ingenieurbüro Pietsch, Radolfzell, November 2008

⁴ Ingenieurbüro Pietsch, Radolfzell, November 2008 (in der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates der Stadt Horb a.N. am 16.12.2008 (§ 123) vorgestellt.)

⁵ Öffentliche Sitzung des Gemeinderates der Stadt Horb a.N. am 16.12.2008 (§ 123)

⁶ Fahrgastpotenzialschätzung, Dr. Brenner + Münnich Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen, Oktober 1998

⁷ Potenzialstudie Freudenstadt - Eutingen, ptv – traffic mobility logistics, Karlsruhe, Oktober 2008