

## **Sachstandsbericht Schienenverkehr in der Region**

- Information zu den regionalen Schienenverkehrsprojekten

### **Beschlussvorschlag:**

Der aktuelle Sachstand wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den regionalen und überregionalen Akteuren gegenüber dem Land nachdrücklich auf Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr hinzuwirken.

### **Sachverhalt und Begründung:**

Das Thema Schienenverkehr wurde zuletzt im Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss am 18. März 2016 (vgl. Beilage 1/2016) behandelt. Dabei wurden die damals aktuellen Neuerungen auf den durch die Region führenden Schienenstrecken durch Herrn Nahverkehrsberater Ulrich Grosse vorgestellt. Seitdem haben sich für den Schienenverkehr in der Region einige Neuerungen und bei Ausbauprojekten Fortschritte eingestellt, die im Folgenden kurz erläutert werden. Beim Ringzug und bei der Schwarzwaldbahn haben sich gegenüber der letzten Berichterstattung keine wesentlichen fahrplantechnischen Veränderungen ergeben, auf eine Darstellung der beiden Strecken wird hier daher verzichtet.

### **Gäubahn (Stuttgart – Zürich):**

Seit Dezember 2017 wurden die Inhalte des Verkehrsvertrages für das sog. Netz 3b (Gäu-Murr) umgesetzt. Das Netz beinhaltet u.a. die Gäubahn. Die wesentliche Neuerung stellt dabei ein stündlicher IC-Fernverkehr dar, der die in der Vergangenheit alle zwei Stunden verkehrenden RE-Züge zwischen Stuttgart und Singen ersetzt. Es gibt einen schnellen IC und einen langsameren IC. Der schnelle IC fährt umsteigefrei bis Zürich und hält an allen bisherigen IC-Haltestellen sowie zusätzlich in Böblingen. Der langsamere IC hält zusätzlich auch an den bisherigen RE-Bahnhöfen Engen, Spaichingen, Oberndorf a.N., Sulz

a.N., Bondorf, Gäufelden und Herrenberg und fährt übergangsweise nur bis Singen, wo ein kurzer Anschluss nach Zürich angeboten wird. Der schnelle IC benötigt für die Strecke Zürich – Stuttgart 2:56 h, der langsamere IC 3:08 h (Umstieg in Singen). Dementsprechend wurden die bisher alle zwei Stunden verkehrenden Regional-Express-Züge auf dem Abschnitt Stuttgart–Singen nicht mehr benötigt. Alle Züge zwischen Stuttgart und Singen sind für die Kunden seit Dezember 2017 auch mit Nahverkehrstickets (z.B. Baden-Württemberg-Ticket) nutzbar. Während die Direktverbindung Stuttgart-Zürich weiterhin mit SBB-Großraumwagen gefahren wird, werden auf der Umsteigeverbindung bis bzw. ab Singen zudem neue moderne Doppelstock-Intercity der DB angeboten.

Unabhängig von den derzeitigen kurzfristigen Verbesserungen bleibt der zweigleisige Ausbau das Ziel. Nachdem die Maßnahmen auf der Strecke Stuttgart-Zürich im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 zunächst nur im „Potentiellen Bedarf“ aufgeführt waren, wurde das Projekt im Rahmen der Schienenausbaugesetze durch Beschluss des Deutschen Bundestages (3. Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016; BGBl. 2016) wieder – wie im vorigen BVWP – in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Um dies zu erreichen, hatte das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg Ende August 2016 dem Bund ein vom Land in Auftrag gegebenes Gutachten zur Gäubahn übergeben. Für die Gäubahn sind insgesamt drei Doppelspurabschnitte sowie weitere Beschleunigungsmaßnahmen an der Strecke (Linienverbesserungen, Beseitigung von Bogenweichen, u.a.) vorgesehen.

Bezüglich der Anbindung der Gäubahn an den Flughafen haben sich die Projektpartner von Stuttgart 21, d. h. die DB AG, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart bereits im Jahr 2015 auf ein drittes Gleis für die Gäubahn im Bereich des geplanten unterirdischen Flughafenbahnhofs geeinigt. Durch das dritte Gleis ist eine Entzerrung des Fern- und Regionalverkehrs sowie der S-Bahn und infolgedessen eine Verdichtung des Zugverkehrs möglich. Nachdem es Ende 2017 Diskussionen über einen möglichen oberirdischen Flughafenbahnhof und eine ausgedünnte Flughafenanbindung mit lediglich täglich drei IC-Zugpaaren gab, wurden Anfang dieses Jahres die ursprünglichen Planungen mit einem unterirdischen Flughafenbahnhof inklusive des dritten Gleises für die Gäubahn sowie einer IC/ICE-Anbindung des Airports im Zwei-Stunden-Takt bestätigt. Die direkte Flughafenanbindung über die Gäubahn war die Grundlage für das in den Gäubahnangehörigen-Kommunen positive Ergebnis zur Volksabstimmung zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und muss daher wie ursprünglich geplant umgesetzt werden.

**Donaubahn (Donauessingen-Ulm):**

Im Auftrag der Regionalverbände Schwarzwald-Baar-Heuberg, Bodensee-Oberschwaben, Donau-Iller sowie der Landkreise Tuttlingen, Sigmaringen, Biberach und Alb-Donau-Kreis hatte Herr Nahverkehrsberater Ulrich Grosse im August 2013 eine „Zukunftskonzeption für die Donaubahn“ entwickelt. Das durch Herrn Grosse entwickelte Donaubahnkonzept wurde hinsichtlich der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und der fahrplantechnischen Machbarkeit im Jahr 2015 nochmals durch die schweizerische Planungsgesellschaft „SMA und Partner AG“ (SMA) überprüft und vertieft. Diese Fahrplanstudie empfiehlt für die überregionale Zugleistung (Express) eine Fahrplanlage mit Kreuzungen in Zwiefaltendorf und Blaubeuren, welche den Einsatz von Fahrzeugen mit aktiver Neigetechnik unterstellt. Diese Studie wurde auch bereits der Interessengemeinschaft (IG) Donaubahn – deren Geschäftsführung beim Regionalverband liegt und deren Vorsitzender Herr Oberbürgermeister Michael Beck ist – vorgestellt. Da der Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen langfristig jedoch nicht sicher ist, wurde die Studie im Jahr 2017 – unter der Mitfinanzierung durch das Land von 50 % - um ein weiteres Szenario für den Abschnitt Ulm – Sigmaringen ohne Neigetechnik beim Express erweitert. Dabei erfolgte auch die Ermittlung, Darstellung und kostenmäßige Bewertung der zur Umsetzung des Gesamtkonzepts (inkl. RB-Angebot) notwendigen Maßnahmen der Infrastruktur. Um diese „Ergänzungsstudie Donaubahn“ fertigzustellen, wurde im vergangenen Jahr diverse Abstimmungstermine der IG Donaubahn mit der SMA, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg bzw. dem Verkehrsministerium durchgeführt. Die Endfassung der Studie liegt nun vor und soll in der nächsten Sitzung der Interessengemeinschaft Donaubahn vorgestellt werden. Ziel der Region und der IG Donaubahn ist es weiterhin, einen durchgängigen Stundentakt mit möglichst vielen Halten zu realisieren. Dies wird mittelfristig auch durch das Land im Rahmen des Zielkonzeptes 2025 angestrebt.

**Höllentalbahn/Breisgau-S-Bahn:**

Damit zukünftig eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Oberzentren Villingen-Schwenningen und Freiburg besteht, finanziert der Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis trotz Kostensteigerungen die Elektrifizierung der Strecke Donauessingen-Neustadt mit. Nach der Elektrifizierung des Abschnitts Neustadt–Donauessingen, die bis 2019 fertiggestellt sein soll, ist ein durchgängiger Stundentakt Freiburg–Neustadt–Donauessingen bis Villingen vorgesehen. Dazu sollen neue und barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden. Die bisherigen Umstiege in Neustadt auf Dieseltriebzüge für den Abschnitt bis Donauessingen fallen dann zukünftig weg. Durch die Schaffung der neuen Direktverbindung wird

insbesondere im Abschnitt Donaueschingen-Villingen der Zugverkehr intensiviert. Mit der Schwarzwaldbahn, der Breisgau-S-Bahn und dem Ringzug gibt es dort dann drei stündliche Zugsysteme. Seit März 2018 werden die ersten Maßnahmen zum Ausbau der Höllentalbahn durchgeführt. Dies beinhaltet vor allem die Verlängerung der Bahnsteige und eine Absenkung der Trasse auf Tunnelabschnitten. Dies bedeutet, dass der Verkehr auf der Höllentalbahn bis Oktober 2019 abschnittsweise komplett gesperrt und durch einen Schienenersatzverkehr mit Bussen ersetzt wird. Nachdem zunächst vom 01. März 2018 bis zum 31. März 2019 der Abschnitt Titisee-Neustadt und parallel bis zum 31. Oktober 2018 auch die Strecke Freiburg-Titisee-Seebrugg betroffen sind, beginnen im Mai 2018 die Ausbaumaßnahmen im Abschnitt Neustadt-Donaueschingen, sodass auf dieser Strecke über 1 ½ Jahre bis Oktober 2019 nur ein Busverkehr angeboten werden kann.

Villingen-Schwenningen, den 10. April 2018

Marcel Herzberg