

Schienerverkehr in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg

- Aktuelle Verbesserungen des regionalen Schienenverkehrs

Beschlussvorschlag:

Der aktuelle Sachstand wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt und Begründung:

Das Thema Schienenverkehr wurde zuletzt im Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss am 16. November 2018 (vgl. Beilage 24/2018) behandelt. Auch in der Verbandsversammlung am 15. März 2018 wurde darum gebeten, dass Thema Schienenverkehr erneut zu behandeln. Aus Sicht der Verbandsverwaltung haben sich für den Schienenverkehr in der Region Fortschritte eingestellt, die im Folgenden kurz erläutert werden.

Gäubahn (Stuttgart-Zürich)

Tarifliche Aspekte:

Seit Dezember 2017 sind sämtliche Züge der Gäubahn auch mit Nahverkehrstickets (wie z.B. Baden-Württemberg-Ticket) nutzbar. Dies gilt auch für die stündlichen IC-Verbindungen in Richtung Stuttgart oder Singen/Zürich. Weiterhin wurde im Dezember 2018 der sogenannte „bwtarif“ eingeführt, mit dem landesweit durchgehende, d.h. für ÖPNV und SPNV geltende Tickets zu erheblich vergünstigten Preisen gekauft werden können. Die Fahrkarte vom Oberzentrum Villingen-Schwenningen in die Landeshauptstadt Stuttgart kostet so mit BahnCard50 (Hin- und Zurück) nur noch 18,50 € (bisher noch 28,50 €!). Die Einführung des Nahverkehrstarifes 2017 auf allen Zügen der Gäubahn wie auch der neue „bwtarif“ 2018 führen also gerade auf der Gäubahn – weil Hauptverbindungsstrecke und ehemals nur mit „IC-Tickets“ befahrbar – zu erheblichen Preisvergünstigungen, die den Fahrgästen unmittelbar zu Gute kommen. Zudem besteht

auch die Möglichkeit, durch die günstigeren Preise neue Kunden zu gewinnen. Ab April 2019 ist für Nahverkehrskunden zudem die Mitnahme von Fahrrädern in der Gäubahn kostenlos, allerdings nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten nur mit dem „Doppelstock-IC“ und mit begrenzter Platzzahl.

Verkehrliche/Infrastrukturelle Aspekte:

Für die Gäubahn sind der Ausbau von Doppelspurabschnitten (Horb-Neckarhausen, Rottweil-Neufra, Spaichingen-Rietheim) sowie weitere Beschleunigungsmaßnahmen an der Strecke (Linienverbesserungen, Beseitigung von Bogenweichen, u.a.) vorgesehen. Unabhängig von den vorgenannten tariflichen Verbesserungen bleibt dieser partielle zweigleisige Ausbau – der auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 verankert ist - das Ziel. Der erste Ausbauabschnitt Horb-Neckarhausen ist seit 2018 planfestgestellt. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn soll laut Bundesverkehrsministerium noch im 2. Quartal 2019 abgeschlossen werden, womit dem Bau dieses kurzen Abschnittes nichts mehr entgegenstehen würde. Die weiteren Abschnitte sind noch nicht (vor-)beplant oder gar planfestgestellt.

Wie bereits mehrfach erörtert, wird es beim Ausbau des Tiefbahnhofes in Stuttgart und aufgrund des zeitverzögerten Anschlusses der Gäubahn über den neuen Flughafenbahnhof zu einem vorübergehenden Endhalt der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen kommen. Wie lange diese Übergangslösung dauern wird, ist derzeit noch unklar. Für Reisende mit Ziel Stuttgart-Innenstadt werden sich die Auswirkungen in Grenzen halten, da über eine direkte, gut getaktete S-Bahn-Anbindung die Stuttgarter Innenstadt zeitgleich erreicht werden kann. Ungünstiger ist die Übergangslösung für Anschlussreisende ab Stuttgart Hbf, z.B. in Richtung Mannheim oder Ulm/München. Hier werden sich Reisende aus der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg in der Übergangsphase vermutlich andere Bahnverbindungen (z.B. mit der Schwarzwaldbahn über Offenburg oder der Donaubahn nach Ulm/München) suchen bzw. auf Busverbindungen oder den PKW umsteigen.

Donaubahn (Donaueschingen-Ulm)

Der 1-Stunden-Takt zwischen Ulm und Sigmaringen wurde in den letzten Jahren sukzessive umgesetzt und ist seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 als reiner 1-Stunden-Takt realisiert worden. Bei einer noch zu erzielenden Abstimmung mit dem Ringzugverkehr bis/von Fridingen zu Stoßzeiten soll ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auch im Abschnitt Sigmaringen-Tuttlingen der 1-Stunden-Takt gelten.

Dies entspricht dem Ziel der Donaubahnanlieger und der IG Donaubahn, einen durchgängigen Stundentakt mit möglichst vielen Halten auf der Donaubahn zu realisieren. Dies wird mittelfristig auch durch das Land im Rahmen des Zielkonzeptes 2025 angestrebt.

Höllentalbahn/Breisgau-S-Bahn (Breisach-Villingen)

Nach der Elektrifizierung des Abschnitts Neustadt–Donaueschingen wird ein durchgängiger Stundentakt von Breisach über Freiburg, Neustadt und Donaueschingen bis Villingen angeboten. Dieser fährt ab dem Fahrplanwechsel am 14.12.2019. Die bisherigen Umstiege in Neustadt auf Dieseltriebzüge für den Abschnitt bis Donaueschingen fallen dann zukünftig weg. Dabei sollen neue und barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden, welche die bisherigen Doppelstockgarnituren ablösen. Bis zum 31.10.2019 wird im Abschnitt Neustadt-Donaueschingen weiterhin Schienenersatzverkehr angeboten.

Ringzug

Im Jahr 2018 wurde von der SMA und Partner AG ein Gutachten zur Zukunft des Ringzuges erstellt. Da die derzeit eingesetzten Züge ab ca. 2024 ihr wirtschaftliches Nutzungsende erreicht haben werden, wurde ein weiterentwickeltes Ringzugbetriebskonzept für die Zukunft erstellt. Dieses sieht eine Verlängerung des Ringzuges nach St. Georgen sowie die vollständige Elektrifizierung des Ringzugnetzes inklusive der Strecke Tuttlingen-Fridingen vor. Damit wäre zukünftig der ausschließliche Einsatz von neuen elektrischen Triebzügen möglich. Vom Grundsatz her deckt sich das Ergebnis der Studie somit auch mit dem aktuellen Elektrifizierungskonzept des Landes.

Villingen-Schwenningen, den 30. April 2019

Marcel Herzberg