

Regionaler Schienenverkehr

- Übersicht zu den regionalen Schienenverkehrsprojekten

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Sachverhalt und Begründung:

Seit dem letzten Bericht in der Verbandsversammlung des Regionalverbandes zum Thema Schienenverkehr (SPNV-Zielkonzept 2025 des Landes; vgl. Beilage 17/2014 vom 25. Juli 2014) haben sich bei den durch die Region führenden Schienenstrecken – insbesondere bei der Gäubahn – Weiterentwicklungen ergeben. Der vorliegende Sachstandsbericht gibt darüber Auskunft.

Gäubahn (Stuttgart – Zürich):

Ab Dezember 2017 wird auf der Gäubahn ein neues Angebots- und Fahrplankonzept – das sogenannte „Interimskonzept“ – angewandt. „Interim“ steht dabei für den Zeitraum bis zur Anbindung der Gäubahn über den Flughafen an den Tiefbahnhof in Stuttgart. Die Deutsche Bahn AG und das Land Baden-Württemberg hatten im Februar 2014 einen Vertrag zum Interimskonzept geschlossen. Wesentlicher Bestandteil des neuen Konzepts ist eine Takt- und Tarifintegration von Fernverkehr und Nahverkehr.

Ab Dezember 2017 wird ein stündlicher IC-Fernverkehr die heute alle zwei Stunden verkehrenden Regional-Express (RE)-Züge zwischen Stuttgart und Singen obsolet werden lassen. Es wird einen schnellen IC und einen langsameren IC geben. Der schnelle IC wird an allen derzeitigen IC-Haltepunkten sowie zusätzlich in Böblingen halten. Der langsamere IC wird zusätzlich auch an den bisherigen RE-Bahnhöfen Engen, Spaichingen, Oberndorf a.N., Sulz a.N., Bondorf, Gäufelden und Herrenberg halten. Der schnelle IC benötigt für die Strecke Zürich – Stuttgart 2:56 h, der langsamere IC 3:08 h.

Dementsprechend werden die bisher alle 2 Stunden verkehrenden Regional-Express-Züge auf dem Abschnitt Stuttgart–Singen nicht mehr benötigt. Für die Freigabe der Fernverkehrszüge für Nahverkehrskunden zahlt das Land der DB AG einen Ausgleichsbetrag. Alle Züge auf der Gäubahn sind für die Kunden ab Dezember 2017 somit mit Nahverkehrstickets nutzbar. Zusätzlich ergeben sich für Reisende aus Herrenberg, Gäufelden, Bondorf, Sulz a.N., Oberndorf a.N., Spaichingen und Engen neue Direktverbindungen nach Zürich, weil die IC-Züge alle zwei Stunden die Halte der heutigen RE-Züge bedienen werden. Ab Dezember 2017 sollen die stündlichen IC-Verbindungen zudem mit einem modernen Doppelstock-Intercity angeboten werden.

Bereits mit dem Winterfahrplan 2015 werden die Intercity-Züge zu einer anderen Zeit verkehren („halbstündige Drehung“ in Zürich Hbf und Stuttgart Hbf) und deshalb in Stuttgart deutlich bessere Anschlüsse haben (z.B. in Richtung Mannheim, Frankfurt, Berlin, Nürnberg oder München).

Zu diesem Interimskonzept wurde von der renommierten schweizerischen Planungsgesellschaft „SMA und Partner AG“ im Auftrag von Anliegerkommunen ein Ergänzungsvorschlag entwickelt. Die Auftraggeber haben als „Interessengemeinschaft Interim-Plus“ (Städte Calw, Rottenburg, Nagold, Oberndorf a.N., Sulz a.N. und Gemeinde Eutingen) dem Land diese Machbarkeitsstudie vorgelegt. Das „Interim-Plus-Konzept“ berücksichtigt für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg u.a. zusätzlich stündliche Intercity-Halte in Oberndorf a.N. und Sulz a.N. Darüber hinaus ergibt sich für die Region auch eine bessere Anbindung aus Richtung Villingen-Schwenningen in Rottweil durch kürzere Übergangszeiten. Das „Interim-Plus-Konzept“ wird derzeit vom Land auf seine Machbarkeit und die erforderlichen Vertragsanpassungen mit der DB AG hin geprüft.

Auch der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn hat in seiner Sitzung am 19.01.2015 die Überlegungen zur Optimierung des Interimskonzepts grundsätzlich begrüßt und dankte deshalb der „Interessengemeinschaft Interim-Plus“ für das von ihr vorgelegte Konzept. Es ist vorgesehen, dass sich der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn am 13.07.2015 dazu erneut positioniert.

Unabhängig davon wird die Fahrzeit der IC-Züge zwischen Stuttgart und Zürich jedoch leider weiterhin etwa drei Stunden betragen. Der Infrastrukturausbau auf der Gäubahn und das Ziel einer Reisezeitverkürzung auf 2 Stunden 15 Minuten (gem. „Vertrag von Lugano“) bleiben daher weiter aktuell. Deshalb wurde vom Interessenverband Gäu-

Neckar-Bodensee-Bahn auf seiner Sitzung im Januar auch nochmals betont, dass das „Interimskonzept“ seinem Namen nach auch wirklich nur eine Übergangslösung sein könne und die begonnenen Planungen zur Fahrzeitverkürzung auf der Gäubahn weitergeführt werden müssen. Die Gäubahn ist im Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes 2011–2015 (IRP) verankert. Für die Gäubahn sind insgesamt drei Doppelspurabschnitte sowie weitere Beschleunigungsmaßnahmen an der Strecke (Linienverbesserungen, Beseitigung von Bogenweichen, u.a.) vorgesehen. Für den ersten Doppelspurabschnitt Horb–Neckarhausen sind die Leistungsphasen 1 und 2 bereits abgeschlossen. Die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) laufen derzeit noch.

Bezüglich der Anbindung der Gäubahn an den Flughafen haben sich Anfang März 2015 die Projektpartner von Stuttgart 21, d. h. die DB AG, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart auf ein drittes Gleis für den geplanten Flughafenbahnhof geeinigt. Durch das dritte Gleis ist eine Entzerrung des Fern- und Regionalverkehrs sowie der S-Bahn und infolgedessen eine Verdichtung des Zugverkehrs möglich. Der große Nachteil dieser an sich sinnvollen Lösung ist, dass seitens der DB AG die Absicht besteht, die Planung des dritten Gleises im Planfeststellungsverfahren abzutrennen, was nach Angaben der DB AG dazu führen wird, dass der Gäubahnanschluss an den Flughafen in Stuttgart ein bis zwei Jahre später als das Gesamtprojekt Stuttgart 21 in Betrieb gehen wird. Die Anbindung der Strecke würde dann erst 2022 oder 2023 erfolgen.

Schwarzwaldbahn (Konstanz-Karlsruhe):

Auf der Schwarzwaldbahn wurde mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 das tägliche Intercity-Zugpaar Stralsund/Hamburg – Konstanz unter der Woche eingestellt. Die DB hatte als Begründung mangelnde Fahrgastzahlen angeführt. Dieser Intercity wurde durch einen vom Land Baden-Württemberg bezahlten Regional-Express ersetzt. Dem Nachteil, dass es somit unter der Woche auf der Schwarzwaldbahn keine umsteigefreie Fernverkehrsverbindung mehr gibt, steht als Vorteil gegenüber, dass nun ganztägig ein „reiner“ Stundentakt (der IC fuhr im Vergleich zum RE etwas zeitversetzt) auf der Schwarzwaldbahn verfügbar ist. Zudem ist der für den IC eingesetzte Nahverkehrszug auch mit Fahrkarten des Nahverkehrs nutzbar. Die auch von der DB zur Disposition gestellte IC-Verbindung am Wochenende blieb erhalten. Hierzu hat auch die

„Lobbyarbeit“ der Schwarzwaldbahn-anlieger bzw. der IG Schwarzwaldbahn erheblich beigetragen.

Höllentalbahn/Breisgau-S-Bahn (zukünftige Direktverbindung Villingen-Freiburg):

Damit zukünftig eine umsteigefreie Verbindung Villingen-Freiburg besteht, finanziert der Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis trotz Kostensteigerungen die Elektrifizierung der Strecke Donaueschingen-Neustadt mit. Nach der Elektrifizierung des Abschnitts Neustadt–Donaueschingen, die bis 2019 fertiggestellt sein soll, ist grundsätzlich ein durchgängiger Stundentakt Freiburg–Neustadt–Donaueschingen bis Villingen vorgesehen. Dazu sollen neue- und barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die bisherigen Umstiege auf Dieseltriebzüge zwischen Neustadt und Donaueschingen fallen weg. Durch den Einsatz 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.

Donaubahn (Donaueschingen-Ulm):

Im August 2013 hatte der Nahverkehrsberater Herr Ulrich Grosse im Auftrag der Regionalverbände Schwarzwald-Baar-Heuberg, Bodensee-Oberschwaben, Donau-Iller sowie der Landkreise Tuttlingen, Sigmaringen, Biberach und Alb-Donau-Kreis eine „Zukunftskonzeption für die Donaubahn“ entwickelt.

Um die gemeinsamen Interessen der Donaubahn-anlieger besser zu bündeln, fand am 13. März 2014 in Tuttlingen die Gründungsversammlung zur Interessengemeinschaft Donaubahn (IGD) statt, der mittlerweile 26 Städte und Gemeinden, fünf Landkreise, drei Regionalverbände und drei Industrie- und Handelskammern angehören. Zum Vorsitzenden der IGD wurde Herr Oberbürgermeister Michael Beck gewählt. Die Geschäftsführung liegt beim Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg. Wesentlichstes Ziel der IGD ist es, auf der Gesamtstrecke zwischen Donaueschingen und Ulm einen Stundentakt zu realisieren. Dazu hat die IGD im letzten Jahr diverse Aktivitäten gestartet. So wurden z.B. Informationsschreiben an die Abgeordneten (MdB und MdL) mit Wahlkreisen entlang der Donaubahn versandt sowie ein Arbeitsgespräch am 08. April 2014 mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg und der Nahverkehrsgesellschaft (NV BW) zur Stärkung der Donaubahn geführt. Das durch Herrn Grosse entwickelte Donaubahnkonzept wird derzeit hinsichtlich der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und der fahrplantechnischen Machbarkeit durch die

schweizerische Planungsgesellschaft "SMA und Partner AG" überprüft und vertieft, um so eine technische Grundlage für den möglichen Fahrplan und infrastrukturelle Maßnahmen auf der Donaubahn zu bekommen.

Dieser Sachstandsbericht wurde bereits in der Sitzung des Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschusses am 24. April 2015 behandelt. Der Ausschuss hat dabei beschlossen, dass der Regionalverband auf der Gäubahn das Fahrplankonzept Interim-Plus, welches zusätzliche IC-Halte in Oberndorf a.N. und Sulz a.N. berücksichtigt, unterstützt. Der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn wird – nach Diskussion in der Verbandsversammlung des Interessenverbandes - gebeten, das Konzept gegenüber dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu vertreten. Des Weiteren wird der Interessenverband gebeten, sich dafür einzusetzen, dass die Flughafenbindung der Gäubahn zeitgleich mit der Fertigstellung von Stuttgart 21 erfolgt.

Villingen-Schwenningen, den 16. Juni 2015



Marcel Herzberg