

Faktencheck - Gäubahn

Den Anschluss verpasst – Auswirkungen von Stuttgart 21 auf die Gäubahn

„Der Gäubahn-Ausbau ist bis heute finanziell völlig ungesichert und seine Folgen für die Anbindung der Region werden geheim gehalten“

- **Ganz im Gegensatz zu den Verlautbarungen vieler Landtagsabgeordneter der Regierungsfractionen aus unserer Region ist der Ausbau der Gäubahn bis heute finanziell vollkommen ungesichert. Von den offiziell geschätzten Baukosten in Höhe von 134 Mio. € sind mit dem Bund bisher lediglich Planungsmaßnahmen für 0,8 Mio. € vertraglich vereinbart.**
- **Die Landesregierung verspricht im ganzen Land die Umsetzung von 6 vom Bund zu finanzierenden Schienen-Ausbauprojekten mit einem Finanzbedarf von mindestens 6,8 Mrd. € bis 2020, obwohl davon 4 Mrd. € bis heute nicht durch Finanzierungsvereinbarungen abgesichert sind.**
- **Die vollständige Umsetzung dieser Versprechungen wäre nur dann möglich, wenn der Bund bis 2020 56% seiner in diesem Zeitraum voraussichtlich für den Ausbau der Schiene zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nach Baden-Württemberg fließen lassen würde.**
- **Die von Politikern aus den Parteien CDU, SPD und FDP in unserer Region häufig aufgestellte Behauptung „Der Bau von Stuttgart 21 fördert den Ausbau der Gäubahn“ ist Unsinn. Da Haushaltsmittel sowohl vom Bund als auch vom Land nur einmal ausgegeben werden können ist das Gegenteil richtig: Werden Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm gebaut, werden mindestens bis 2020 weder der Bund noch das Land finanzielle Mittel für den Ausbau der Gäubahn und die Elektrifizierung der Südbahn zur Verfügung haben.**
- **Die im Rahmen der Schlichtung zu Stuttgart 21 vorgestellten Planungen sehen für die Gäubahn mit Ausnahme der umsteigefreien Verbindung zum Flughafen keinerlei Verbesserungen vor. Wegen der eingeplanten Kapazitätsengpässe kommt es im morgendlichen Berufsverkehr sogar zur Ausdünnung des heutigen Angebotes.**
- **Wird Stuttgart 21 gebaut und wird der Ausbau der Gäubahn deshalb mangels Finanzmitteln zurückgestellt, droht dem Fernverkehr zwischen Zürich und Stuttgart ein totales Fahrplan-Fiasko. Bis zum Abschluss von Ausbaumaßnahmen im Wert von 60 Mio. € sind dann massive Fahrzeitverlängerungen statt der versprochenen Fahrzeitkürzungen nicht zu vermeiden.**
- **Bis heute ist völlig unklar, wie die Landesregierung die seit der Veröffentlichung der Gäubahn-Studie im Jahr 2005 bekannten massiven Anschlussverschlechterungen für Fahrgäste der Linien Rottweil – Villingen – Donaueschingen – Neustadt und Singen – Überlingen – Friedrichshafen verhindern will. Die Verschlechterungen werden abgestritten, der Nachweis durch Vorlage der geplanten Fahrpläne aber konsequent verweigert.**

Der Gäubahn-Ausbau – Prinzip Hoffnung statt gesicherter Realität

Glaut man den Verlautbarungen der Landtagsabgeordneten der Regierungskoalition und hier allen voran dem Tuttlinger Landrat Guido Wolff, so ist der Ausbau der Gäubahn „in trockenen Tüchern“ und wird bis zur Fertigstellung von Stuttgart 21 umgesetzt sein. Dem ist aber keineswegs so.

Das Projekt des Gäubahn-Ausbaus mit dem Ziel einer Beschleunigung der Verbindung Zürich – Stuttgart um 5 Minuten wurde schon einige Male verschoben. Ursprüngliches Ziel war es, das Projekt bis zum Fahrplanwechsel Ende 2012 umzusetzen. Dieser Termin war auch sinnvoll, denn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 hat die Schweiz die derzeit laufenden Ausbaumaßnahmen zwischen Bülach und Schaffhausen abgeschlossen und wird den Fahrplan der IC-Züge Zürich – Stuttgart wie mit Deutschland vereinbart ändern.

Dass dieser Termin, den Deutschland ursprünglich auch der Schweiz zugesagt hatte, nicht einzuhalten war ist schon lange klar. Später wurde dann das Jahr 2016 angestrebt. Aktuell spricht die Landesregierung davon, dass der Gäubahn-Ausbau bis zur Fertigstellung von Stuttgart 21 abgeschlossen sei und diesen Termin setzt die Landesregierung ja auf 2018.

Gesichert ist dies aber in keiner Weise. Die von der DB kalkulierten Gesamtkosten belaufen sich auf 134 Mio. €. Diese teilen sich nach Auskunft der Landesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Grünen „Aktueller Stand und Finanzierung des Gäubahn-Ausbaus“ (Landtagsdrucksache 14 / 6242 vom 20.04.2010) wie folgt auf:

	Investitionsbedarf in Mio. €
Beschleunigungsmaßnahmen	50
2-gl. Ausbau Horb–Neckarhausen	10
2-gl. Ausbau Rottweil–Spaichingen	20
2-gl. Ausbau Spaichingen–Tuttlingen	15
Kurve Singen	20
Reserve	19
Summe	134

Von diesem Gesamtbetrag sind bislang 133 Mio. € finanziell nicht abgesichert! Bisher besteht lediglich seit 2010 eine Planungsvereinbarung für ein kleines Teilprojekt der Gesamtmaßnahme, den zweigleisigen Ausbau eines 4 km langen Teilabschnittes südlich von Horb im Wert von 0,8 Mio. €. Diese Planungsvereinbarung kam nur zustande, da das Land sich bereit erklärt hatte diesen Betrag vorzufinanzieren. Der Bund hat der Landesregierung auch – allerdings bisher rechtlich unverbindlich – zugesichert, dass der Ausbau dieses Abschnittes im Wert von rund 9 Mio. € von ihm zeitnah finanziert wird – das war es dann aber auch schon.

Als am 3. März 2008 der Abschluss dieser Planungsvereinbarung und die anschließende Finanzierung des Ausbaus bei Horb zwischen Bund und Land ausgehandelt wurden, wurde dies von der Landesregierung und den CDU/FDP-Abgeordneten entlang der Strecke als Durchbruch gefeiert, der sicherstellen würde, dass damit bis 2016 die ICE-Züge so beschleunigt würden, dass sie in Stuttgart den Anschluss an die ICE-Züge in Richtung Nord- und Westdeutschland erreichen würden, was vordringliches Ziel der geplanten Ausbaumaßnahmen ist.

Nichts davon entspricht der Realität, wie die Landesregierung kurz darauf einräumen musste (Landtagsdrucksache 14 / 2482 vom 12.03.2008, Grüner Antrag „Auswirkungen des geplanten reduzierten Ausbaus auf den Schienennahverkehr auf der Gäubahn“).

Dort wird die Frage *„ob es zutrifft, dass nach der Untersuchung des Gäubahn-Planfalles 3 zur Erreichung dieses Zieles* sowohl der Ausbau eines 3 km langen zweigleisigen Abschnittes südlich von Horb mit Kosten von 10 Mio. € als auch Beschleunigungsmaßnahmen entlang der ganzen Strecke mit Kosten von 50 Mio. € notwendig sind“* mit Ja beantwortet und lediglich darauf verwiesen, dass die Summe von 50 Mio. € eine grobe Kostenschätzung sei.

** = Herstellung von Anschlüssen in Stuttgart auf die ICE-Linie München–Dortmund*

Und daran hat sich bis heute nicht geändert, wie die Landesregierung in der Antwort auf die von mir gestellte Kleine Anfrage „Finanzierung des Ausbaus der Gäubahn“ (Landtagsdrucksache 14 / 7215 vom 23.11.2010) kleinlaut einräumen musste. Denn dort heißt es: *„Verbindliche Finanzierungszusagen der Bundesregierung für die zu Ziffer 2. des Antrags 14/6242 aufgeführten Einzelmaßnahmen* liegen noch nicht vor“*.

** = in der Tabelle auf Seite 3 aufgelistet*

Ausbauprojekte in BW: Wunsch und Realität klaffen weit auseinander

Stellt man sich die Frage, ob es eine realistische Chance für eine zeitnahe Umsetzung des Gäubahn-Ausbaus durch den Bund gibt, so kann die Antwort nur „nein“ lauten. Denn Baden-Württemberg hat derzeit eine große Zahl von Wünschen an den Bund zum Ausbau der Schienenstrecken im Land. Im Einzelnen sah das Ende 2010 so aus:

	Gesamt	Verbaut bis 2009	Noch zu finanzieren	bisher mit Finanzierungsvereinbarung	noch ohne Finanzierungsvereinbarung
4gleisiger Ausbau der Rheintalbahn	5.734.000 €	1.839.000 €	3.895.000 €	483.000 €	3.412.000 €
NBS Wendlingen – Ulm (ohne Landesanteil 950 Mio.)	1.940.000 €	0 €	1.940.000 €	924.000 €	1.016.000 €
Stuttgart 21 (fester Bundeszuschuss)	564.000 €	0 €	564.000 €	564.000 €	0 €
NBS Frankfurt-Mannheim (Anteil BW auf 15% geschätzt)	197.000 €	0 €	193.000 €	0 €	193.000 €
Elektrifizierung der Südbahn (50% Bundesanteil)	52.000 €	0 €	52.000 €	0 €	52.000 €
Ausbau der Gäubahn	162.000 €	0 €	162.000 €	0 €	162.000 €
gesamt			6.806.000 €	1.971.000 €	4.835.000 €

Der Bund stellte in den Jahren 2005 bis 2010 (Eine Ausnahme war nur das Jahr 2009 wegen der Konjunkturprogramme) in der Regel für den Ausbau der Bundeschienenstrecken rund 1,1 Mrd. € pro Jahr zur Verfügung. Mit mehr Geld für die folgenden Jahre ist kaum zu rechnen, wahrscheinlich sind sogar Kürzungen zu erwarten. Denn in einem Bericht des zuständigen Bundesministeriums (BMVBS) vom 22.09.2010 heißt es: *„Im BMVBS ist die Prüfung, wie sich die im Zuge der Sparbeschlüsse der Bundesregierung festgelegte künftige Finanzlinie auswirken wird noch nicht abgeschlossen. Vor Abschluss dieser Prüfung ist eine Aussage zu den künftigen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene leider nicht möglich.“*

Selbst wenn man optimistisch davon ausgeht, dass der Bund keine Kürzungen vornimmt und bis 2020 insgesamt 11 Mrd. € für den Schienenausbau zur Verfügung stellen wird, könnte die „Wunschliste“ des Landes in diesem Zeitraum nur abgearbeitet werden, wenn der Bund 56% seines Schienen-Etats nach Baden-Württemberg lenken würde. Davon kann natürlich keine Rede sein, denn in anderen Bundesländern gibt es auch Projekte die teilweise wirklich dringlich sind, wie z. B. den für die exportabhängige Industrie in Baden-Württemberg sehr wichtigen Ausbau der Güterzugrouten zu den Seehäfen an der Nordsee.

Auch der Verweis darauf, dass der Bund sich gegenüber der Schweiz in der Vereinbarung von Lugano zum Ausbau der Gäubahn verpflichtet hat, hilft da wenig, denn das gleiche gilt für den Rheintalbahn-Ausbau und der hat wohl ganz unbestritten eine höhere politische Priorität. Da auch Haushaltsmittel nur einmal ausgegeben werden können und sich Bund und Land nicht unbegrenzt verschulden können (Stichwort Schuldenbremse), bedeutet dies, dass Ausbauprojekte mit aus Bundessicht geringer Priorität wie der Gäubahn-Ausbau oder die Südbahn-Elektrifizierung bis 2020 bei Umsetzung aller von der Landesregierung angestrebten Projekte keine realistischen Aussichten auf Realisierung haben.

Stuttgart 21 gefährdet den Gäubahn-Ausbau

Die gerne von Vertretern der Regierungsparteien CDU und FDP in der Region geäußerte Ansicht, der Bau von Stuttgart 21 werde den Gäubahn-Ausbau anschieben, ist vor diesem Hintergrund reines Wunschdenken ohne jeden seriösen Hintergrund. Denn mit Stuttgart 21 ist auch ein vorzeitiger Baubeginn der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm verbunden, die den Bund nach derzeitiger Kostenschätzung trotz des Landeszuschusses 2 Mrd. € kosten wird.

Diese Summe ist nach Einschätzung des von der Grünen Landtagsfraktion mit einer Kostenschätzung für das Projekt Neubaustrecke beauftragten Planungsbüros Vieregg-Rößler GmbH viel zu niedrig. Vieregg-Rößler rechnen mit wahrscheinlich 5,3 Mrd. €, wovon das Land einen Festzuschuss von 950 Mio. € zugesagt hat. Der Bund hätte also rund 4,3 Mrd. € zu tragen.

Das Land wiederum würde durch Stuttgart 21 sehr stark belastet, weil der Bund sich hier nur mit den sogenannten „Sowieso-Kosten“ beteiligt. Das ist Betrag, der für einen Anschluss der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm an das bestehende Netz notwendig wäre. Nach offizieller Kostenberechnung und der Verteilung der bereits eingeräumten Kostensteigerung fließen in das Projekt Landesmittel bzw. vom Bund fest für die Förderung der Schiene und des Nahverkehrs in Baden-Württemberg reservierte Haushaltsmittel von 1,02 Mrd. €, die natürlich für die Finanzierung anderer Schienen- bzw. Nahverkehrsinvestitionen im Land nicht mehr zur Verfügung stünden.

Auch hier gilt natürlich, dass mit weiteren drastischen Kostensteigerungen zu rechnen ist, denn es gab in den letzten 30 Jahren noch nie ein Schienen-Großprojekt bei dem das nicht so war. Die Zusagen des Landes im Schlichtungsverfahren, wie z. B. der Erhalt der bestehenden Gäubahn-Strecke im Stuttgarter Stadtgebiet und deren „*leistungsfähige Anbindung an den Tiefbahnhof*“ (Schlichterspruch Dr. Heiner Geißler), sind in dieser Summe noch gar nicht enthalten.

Trotz der Zusage der Landesregierung, den Schlichterspruch von Dr. Geißler zu akzeptieren, sind bisher keinerlei Aktivitäten zur Einbindung der Gäubahn in den Tiefbahnhof erkennbar geworden – und das aus gutem Grund. Sie würde nämlich einen rund 3,5 km langen zusätzlichen zweigleisigen Tunnel notwendig machen, der einige hundert Millionen € kosten würde. Eine realistische Chance auf Umsetzung hat dieser Teil des Schlichterspruchs deshalb nicht. Und darum findet er in den nachfolgenden Betrachtungen auch keine weitere Beachtung.

Stuttgart 21 und seine negativen Auswirkungen auf die Gäubahn

Unterbleibt die Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof müssten alle von der Gäubahn kommenden Personenzüge nach Stuttgart wie schon vorher geplant über den Flughafen nach Stuttgart geführt werden. Die direkte Verbindung zum Flughafen wird in der Region gerne als Vorteil herausgestellt. Der Zwang zur Führung der Gäubahn-Züge über den Flughafen wäre aber mit gewaltigen Risiken verbunden.

Aus den vom Land und der DB AG im Rahmen der Schlichtung den Projektgegnern zur Verfügung gestellten Fahrplanunterlagen ist erkennbar, dass wegen des dichten S-Bahn-Taktes der benutzten Strecken zwischen Herrenberg und Flughafen (je 4 S-Bahnen pro Stunde und Richtung im Berufsverkehr) stündlich jeweils gerade 2 Zeitfenster im 30-Minuten-Abstand zur Verfügung stehen, in denen die Gäubahn-Züge nach Stuttgart Hbf gelangen können. Dies wurde auch während des Schlichtungsverfahrens eingeräumt. Eines dieser Zeitfenster ist für den ICE reserviert, das andere für den Nahverkehr.

Zugstreichung statt Angebotsverbesserungen für den Nahverkehr

Wegen dieser technischen Restriktion sehen die offiziellen Planungen für die RE-Züge der Gäubahn nur einen Stundentakt vor, obwohl das Land viele Jahre für alle auf Stuttgart zulaufende RE-Linien einen ganztägigen Halbstundentakt versprochen hat. Auch zusätzliche Züge im Berufsverkehr wären nur dann möglich, wenn der nur alle 2 Stunden fahrende ICE nicht fährt. Das ist z. B. im Früh-Berufsverkehr nach Stuttgart der Fall, da der erste ICE aus Zürich ja erst gegen 10 Uhr in Stuttgart eintrifft.

Heute kommen zwischen 7 und 8 Uhr in Stuttgart 3 RE-Züge aus Rottweil oder Singen an. Das wäre bei Stuttgart 21 nicht mehr möglich. Deshalb sehen die durch die Schlichtung bekannt gewordenen Planungen von Land und DB auch nur noch 2 Züge vor. Statt der versprochenen Angebotsverbesserung bedeutet Stuttgart 21 für die Gäubahn also eine Zementierung des heutigen Stundentaktes während der Tagesstunden und eine Verschlechterung des Fahrplans im Berufsverkehr.

Statt der versprochenen Fahrzeitverkürzung für den ICE droht das Gegenteil

Das in den Stuttgart 21-Planungen für den ICE aus Zürich reservierte Zeitfenster zwischen den S-Bahnen passt exakt zu den Planungen für den Gäubahn-Ausbau mit den darin vorgesehenen Fahrzeitverkürzungen. Da haben die Planer sich wirklich perfekt abgestimmt.

Diese Planung würde aber nur funktionieren, wenn der Bund von den geschätzten 134 Mio. € für den Gäubahn-Ausbau bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mindestens 60 Mio. € (die beiden ersten Positionen der Tabelle auf Seite 3) zur Verfügung stellen würde. Genau dafür stellt aber wie dargestellt der Bau von Stuttgart 21 und der deshalb zeitlich vorgezogene Bau der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm das größte Hindernis dar. Realistische Chancen auf Umsetzung hätte der Gäubahn-Ausbau also erst, wenn das Gesamtprojekt S21/NBS fertiggestellt wäre.

Wird Stuttgart 21 tatsächlich gebaut, ist ein Fahrplan-Fiasko der Sonderklasse für mehrere Jahre nahezu sicher. Da das Stuttgarter S-Bahn-System fahrplantechnisch extrem komplex ist und bei der Gestaltung der Fahrpläne für Stuttgart neben der Gäubahn und der Flughafen-S-Bahn auch noch weitere Strecken mit Mischbetrieb zwischen der S-Bahn und anderen Zügen beachtet werden müssen, ist eine Veränderung der S-Bahn-Fahrpläne zugunsten des Gäubahn-ICE keine realistische Option.

Genauso wenig kann der Fahrplan am anderen Ende verändert werden. Die Schweiz hat ihre Investitionen in ihren zentralen Taktfahrplanknoten Zürich und den teilweise zweigleisigen Ausbau der Strecke Bülach – Schaffhausen auf die geplanten und mit Deutschland abgestimmten Fahrpläne ausgerichtet. Eine frühere Abfahrt oder spätere Ankunft in Zürich würde bedeuten dass dort ALLE Anschlüsse im Rahmen des integralen Taktfahrplans Schweiz knapp verpasst würden – auch keine realistische Option.

Daraus folgt, dass es für den Zeitraum zwischen der Eröffnung von Stuttgart 21 und der Umsetzung aller notwendigen Beschleunigungsmaßnahmen auf der Gäubahn nur eine realistische Lösung gäbe: RegionalExpress und ICE tauschen zwischen Herrenberg und Stuttgart jeweils ihren „Slot“, so dass der ICE in Stuttgart 30 Minuten später ankommen und 30 Minuten früher abfahren würde als geplant und somit plötzlich 22 Minuten „Luft“ hätte. Die könnte er dann entweder im Bahnhof Singen oder auf der Strecke zwischen Singen und Herrenberg abbummeln!

Gegenüber dem letzten Fahrplan mit funktionierender ICE-Neigetechnik im Jahr 2008 würde dieses durch Stuttgart 21 verursachte Fiasko also für die Relation Zürich – Stuttgart statt der seit Jahren versprochenen Kürzung der Fahrzeit um 5 Minuten für mehrere Jahre eine Verlängerung um 25 Minuten bedeuten!

Streng geheim und offiziell nicht vorhanden – Die negativen Folgen des geplanten ICE-Fahrplans für die Regionen abseits der Gäubahn-Strecke

Die mit 5 Minuten nur sehr geringfügige Beschleunigung der ICE-Züge kann für Fahrgäste die weder vor noch nach Benutzung des ICE-Zuges umsteigen vernachlässigt werden. Für Fahrgäste die in Stuttgart und/oder Zürich umsteigen wollen ist diese Beschleunigung wegen der deutlichen Verbesserung der Anschlüsse dagegen sehr wichtig. Aber wie sieht es für Fahrgäste aus, die auf einem der Bahnhöfe dazwischen umsteigen?

Das ist ein von der Landesregierung gut gehütetes Geheimnis. Die letzte belastbare Aussage kann der Studie „Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn – Angebotskonzepte zur Bestimmung der Infrastrukturmaßnahmen“ aus dem Jahr 2005 entnommen werden (Quelle: www.regionalverband-sbh.de/ceasy/modules/core/resources/main.php5?id=43).

Danach würden sich äußerst negative Auswirkungen für die Fahrgäste der RE-Linie Rottweil – Villingen – Donaueschingen – Neustadt und der IRE-Linie Basel – Ulm bzw. Lindau auf dem Abschnitt Singen – Friedrichshafen ergeben.

Aufgebrochen mit Anschlussverlusten: Der RE Rottweil – Neustadt

Heute sind die im 2-Stunden-Takt fahrenden Züge der RE-Linie von Rottweil nach Neustadt perfekt an beiden Enden in das System eingebunden. In Rottweil bestehen jeweils direkte Anschlüsse von und zum IC(E) von/nach Stuttgart, in Neustadt von und zur Hölentalbahn von/nach Freiburg. Luft dazwischen hat der Fahrplan aber nicht, weshalb es leider oft vorkommt, dass in Rottweil der verspätete IC-Zug aus Stuttgart nicht abgewartet werden kann, weil sonst der Anschluss in Neustadt nach Freiburg verloren gehen würde.

Die für Umsteiger in Stuttgart von oder zum ICE nach Dortmund ungemein nützliche Verschiebung der Fahrzeiten der ICE-Züge auf der Gäubahn wird für viele Fahrgäste der RE-Linie Rottweil – Neustadt fatale Folgen haben.

Der ICE fuhr in Rottweil im letzten „normalen“ Fahrplan mit funktionierender ICE-Neigetechnik (2008) zur Minute 48 nach Stuttgart ab und kam zur Minute 07 aus Stuttgart an. Der RE der Linie Rottweil – Neustadt kam jeweils zur Minute 44 an und fuhr zur Minute 11 wieder ab. Also gab es jeweils einen bei Pünktlichkeit optimalen Aufenthalt von 4 Minuten für umsteigende Fahrgäste.

Nach dem Gäubahn-Ausbau sollen die ICEs Rottweil aber schon 7 Minuten früher zur Minute 37 verlassen und aus Stuttgart kommend in Rottweil erst 11 Minuten zur Minute 22 ankommen. Die RE-Linie Rottweil – Neustadt gerät hierdurch in den zeitlichen Schraubstock. Um unverändert die Anschlüsse auf beiden Seiten gewährleisten zu können müsste sie plötzlich um 7-11 Minuten schneller werden, was natürlich bei bestehender Infrastruktur nicht möglich ist. Der ICE-Fahrplan auf der einen Seite ist gesetzt, der RE-Fahrplan auf der anderen Seite aber auch, denn er ist auf die Anschlüsse von und zu den Fernzügen in Freiburg abgestimmt. Das hat für die touristische Region Hochschwarzwald eine hohe Bedeutung und muss auch so bleiben.

Also standen die Planer des renommierten Züricher Planungsbüros sma+partner vor einem unlösbaren Problem. Ihr Vorschlag war folgerichtig: Die heute noch durchgehende RE-Linie soll unterwegs „aufgebrochen“ und in zwei Teile zerlegt werden, die sich zwangsläufig um wenige Minuten verpassen müssen. Ausgesucht wurde wegen der geringsten Anzahl an durchfahrenden Fahrgästen der Bahnhof Villingen.

Eine Umsetzung dieser Planung hätte für die Fahrgäste unterschiedliche Folgen:

- Ohne Verschlechterungen bliebe die Fahrplanänderung nur für Fahrgäste mit Start oder Ziel in Villingen. Sowohl die Verbindung nach Freiburg als auch die nach Stuttgart bliebe in heutiger Qualität erhalten.
- Fahrgäste die von Rottweil, Trossingen oder Schwenningen über Donaueschingen hinaus Richtung Neustadt – Freiburg oder umgekehrt fahren würden aber die schnelle Verbindung in den Hochschwarzwald und Breisgau verlieren. Von/nach Trossingen oder Schwenningen blieben die Folgen zumindest von Montag bis Freitag noch moderat, denn die Fahrzeitverlängerung durch die notwendige Benutzung des Ringzuges bis/ab Villingen als Umsteigepunkt zum RE von/nach Neustadt läge bei ca. 15 Minuten.
- Besonders heftig betroffen wären Fahrgäste in der Relation Rottweil – Neustadt – Freiburg. Da der Ringzug Rottweil nur im 2-Stunden-Takt bedient, fiel die heutige RE-Verbindung mit einmaligem Umsteigen in Neustadt ganz einfach ersatzlos weg und es bliebe nur die auch heute schon zeitlich gegenüber dem RE um ca. 1 Stunde versetzt bestehende Fahrmöglichkeit mit 20 Minuten längerer Fahrzeit und zweimaligem Umsteigen. Das Gleiche gilt auch für Schwenningen und Trossingen am Wochenende, wenn der Ringzug nur alle 2 Stunden fährt.

- Fatal wären die Folgen auch für Fahrgäste die von allen Bahnhöfen der Höllentalbahn Freiburg Hbf – Donaueschingen (einschließlich der beiden Endpunkte) aus den Gäubahn-ICE von/in Richtung Horb (und damit Tübingen/Reutlingen) oder Stuttgart erreichen wollen. Diese Verbindung im 2-Stunden-Takt ginge ebenfalls ersatzlos verloren. Es verbliebe nur die heute schon bestehende zeitlich um eine Stunde versetzte Möglichkeit der Fahrt über Tuttlingen, was auf der Gäubahn die Benutzung des wesentlich langsameren RE-Zuges bedeutet. Das bedeutet wie im Fall Rottweil – Freiburg eine Halbierung des Angebotes, nur ist die Fahrzeitverlängerung mit 30 Minuten noch größer.

Eine Lösung dieses „Schraubstock-Problems“ wäre vielleicht ein Ausbau der Strecke Rottweil – Neustadt für Neigetechnik gewesen, welche bei den heute eingesetzten Fahrzeugen ja vorhanden ist und genutzt werden könnte (Die momentan abgeschaltete Neigetechnik geht je nach Strecke Anfang April oder Mitte Juni wieder in Betrieb). Nur gehen die Planungen bekanntlich in eine andere Richtung: die Strecke Donaueschingen – Neustadt soll im Rahmen des Projektes Breisgau-S-Bahn bis 2016 elektrifiziert werden und die heute von Freiburg bis Neustadt fahrenden Höllentalbahn-Züge werden dann bis Villingen verlängert, wovon viele Fahrgäste tatsächlich sehr profitieren werden.

Eine Neigetechnik haben diese Züge aber leider nicht. Und der denkbare Wegfall des heutigen Umsteigeaufenthaltes in Neustadt kann leider auch nicht genutzt werden. Das verhindert die Eingleisigkeit der Strecke. Die stündliche Zugbegegnung wird weiterhin in Döggingen abgewickelt werden müssen. Die schnelleren Elektrozüge mit ihrer besseren Beschleunigung gewinnen auf der Strecke von Döggingen nach Villingen maximal 2 Minuten. Genauso viel Zeit lässt sich zwischen Rottweil und Villingen gewinnen, wenn statt der heutigen Triebwagen mit ihren steilen und engen Treppen die spurtstarken niederflurigen Triebwagen vom Typ RS1 – die auch der Ringzug verwendet – eingesetzt werden. All das reicht aber leider nicht um die heute bestehende optimale „Reisekette“ beizubehalten. Da fehlen leider immer noch 3 bzw. 7 Minuten.

Vom ICE-Anschluss abgehängt: Die IRE-Züge der Bodensee-Gürtelbahn

Heute besteht in Singen ein optimaler Anschluss zwischen den IC(E)-Zügen aus/in Richtung Stuttgart und den schnellen IRE-Zügen aus/in Richtung Friedrichshafen. Durch die geplanten Fahrplanverschiebungen auf der Gäubahn gerät auch der IRE zwischen Singen und Friedrichshafen in den zeitlichen Schraubstock. Entweder geht der Anschluss in Singen von/zum ICE verloren oder die Anschlüsse in Ulm an den Fernverkehr bzw. nach der Elektrifizierung der Südbahn, wenn die IRE-Linie nicht mehr nach Ulm durchfahren wird, der Anschluss in Friedrichshafen von/nach Ulm.

Die Gäubahn-Studie sieht den Anschlussverlust in Singen vor, was auch nachvollziehbar ist, denn eine Entscheidung für Singen und gegen Friedrichshafen lässt sich wegen der Eingleisigkeit der Bodensee-Gürtelbahn technisch kaum umsetzen. Die von den verlorengegangenen Anschlüssen in Singen betroffenen Fahrgäste müssen also in Zukunft die langsameren RegionalBahn-Züge benutzen. Damit verbunden sind Fahrzeitverlängerungen von/nach Überlingen von rund 20 Minuten und von/nach Friedrichshafen von rund 40 Minuten.

Für den Ringzug Rottweil–Tuttlingen wird alles viel besser – oder doch nicht?

Der Ringzug ist heute zwischen Rottweil und Tuttlingen ziemlich langsam. Die meisten Züge brauchen rund 40 Minuten, weil sie unterwegs mindestens 2 Mal auf entgegenkommende Züge warten müssen. Ohne dieses Problem ließe sich die Fahrzeit um 10 Minuten auf eine halbe Stunde verringern. Genau das sehen die Planungen für den Ausbau der Gäubahn vor. Durch den zweigleisigen Ausbau von zwei Teilabschnitten zwischen Rottweil und Tuttlingen sollen die Zugbegegnungen von den Bahnhöfen auf die freie Strecke verlegt werden, so dass die heutigen Kreuzungsaufenthalte in Aldingen, Spaichingen und Wurmlingen Nord wegfallen können.

Zum Problem könnte aber werden, dass diese beiden Ausbaumaßnahmen nur dem Ringzug nützen würden. Für die notwendige Beschleunigung des ICEs zwischen Singen und Stuttgart sind sie nicht nötig. In Zeiten chronisch knapper Kassen ist ein politischer Kompromiss, der die 60 Mio. € teuren Ausbaumaßnahmen für den ICE vorsieht, die noch einmal 35 Mio. € teuren Investitionen für den Ringzug aber erst einmal aufschiebt, durchaus ein realistisches Szenario.

Im günstigsten Fall käme der Ringzug dann damit weg, dass die heutige Fahrzeit von 40 Minuten erhalten bliebe, möglicherweise käme es aber auch zu Fahrzeitverlängerungen. Und die Verschiebung der Fahrplanzeiten des ICE-Zuges hätte außerdem die negative Folge, dass ohne die Doppelspurabschnitte der heutige Ringzug-Studentakt zwischen Rottweil und Tuttlingen durch einen kaum merkbaren „Hinke-Takt“ mit deutlich abweichenden Abfahrtszeiten in den geraden und ungeraden Stunden ersetzt werden müsste.

Um es klarzustellen: Die beschriebenen Probleme für die Fahrgäste der RE-Linie Rottweil – Neustadt und der Bodensee-Gürtelbahn werden mit größter Wahrscheinlichkeit so eintreten. Beim Ringzug gilt dies nicht. Es könnte auch alles gut gehen und dann wird der gesamte Gäubahn-Ausbau zeitgleich abgeschlossen. Wegen der weiter oben beschriebenen finanziellen Auswirkungen sieht es danach aber zumindest dann nicht aus, wenn Stuttgart 21 tatsächlich gebaut wird. Dann ist das Szenario des politischen Kompromisses zwischen Bund und Land zum Gäubahn-Ausbau sehr realistisch. Und die Erfahrung mit solchen politischen Kompromissen lehrt leider, dass sie meist wesentlich länger andauern als zunächst versprochen.

Die Reaktion der Landesregierung – Wegducken und Leugnen

Die Grüne Landtagsfraktion hat in den letzten 3 Jahren mehrfach Anträge und Kleine Anfragen an die Landesregierung zu den in der Gäubahn-Studie offengelegten Problemen gerichtet (Drucksachen 14/2482, 14/6242, 14/7215) und sie aufgefordert ihre derzeitigen Planungen für die Fahrpläne der Gäubahn und der Anschlusslinien offenzulegen.

Die Antwort war jedes Mal die Gleiche: Man befinde sich noch im Planungsprozess und könne zu den genannten Problemen nichts sagen. Zur besonders brisanten Frage der Folgen für die RE-Linie Rottweil – Neustadt antwortete Ministerin Gönner am 23. Mai 2010 (Drucksache 14/6242): *„Nach dem Endausbau der Gäubahn wird in Rottweil weiterhin der Anschluss vom Fernverkehr auf den IRE nach Neustadt/Schwarzwald hergestellt und dort besteht auch Anschluss an die weiterführenden RE-Züge in Richtung Freiburg. Auch nach der Neuinbetriebnahme der Breisgau S-Bahn 2020 voraussichtlich im Dezember 2018 werden diese Anschlüsse weiterhin Bestand haben.“*

Gleichzeitig verweigerte Sie aber die geforderte Herausgabe konkreter Planungsunterlagen, aus denen ersichtlich wäre, wie dieses eigentlich unlösbare Problem gelöst werden soll. Ähnlich reagierte Frau Gönner ein halbes Jahr später (Drucksache 14/7215) mit einer für sie typischen Ausrede: *„Die genauen Fahrlagen werden derzeit im Rahmen des Zielkonzeptes 2020 erarbeitet. Die Arbeiten hieran sind noch nicht abgeschlossen.“*

Gar nicht dazu passen wollte ihre Strategie bei der Beratung dieses Antrags im Innenausschuss. Dort gab es die laufenden Arbeiten plötzlich gar nicht mehr und Frau Gönner versuchte die Grünen lächerlich zu machen. Sie verstünde überhaupt nicht wieso die Grünen jetzt schon Fahrpläne wissen wollten, die erst in 10 Jahren gelten würden. Diese könne es heute natürlich noch gar nicht geben. Diese in krassem Widerspruch zur schriftlichen Stellungnahme stehende Äußerung wurde dankbar aufgenommen – nicht nur von Vertretern der Regierungsfractionen CDU und FDP sondern genauso begeistert von Vertretern der SPD. Um es kurz zu machen – man amüsierte sich zum Ende der Sitzung kurz und köstlich auf Kosten der vermeintlich naiven und dummen Grünen und dann war die Angelegenheit für diese Damen und Herren erledigt.

An diesem Tag wurde vor allem die völlige Unkenntnis der Vertreter der übrigen Landtagsfraktionen zu Fragen der Bahnpolitik deutlich. In den Jahren 2013 bis 2019 müssen nahezu alle Aufträge des Landes zur Erbringung von Leistungen im Schienennahverkehr neu vergeben werden. Diese Herkulesaufgabe erfordert sorgfältige Vorarbeiten und einen langen Planungsvorlauf.

Zwischen der Ankündigung eines Vergabeverfahrens im Amtsblatt der EU und der Betriebsaufnahme durch den Auftragnehmer liegen üblicherweise 3 Jahre. Das ist nicht zu vermeiden und ist der Tatsache geschuldet, dass die im Regelfall vom Auftraggeber geforderten Neufahrzeuge vom Auftragnehmer erst nach dem Abschluss des fast ein Jahr dauernden Vergabeverfahrens bestellt werden können und die Lieferzeiten der Industrie bei 1-2 Jahren liegen. Das Land muss daher seine Planungen für sein „Zielkonzept 2020“ inzwischen weitgehend abgeschlossen haben, auch wenn Frau Gönner dies konsequent bestreitet.

Bei anderen Gelegenheiten begründete die Landesregierung Ihre Informationsverweigerung damit, dass eine Information über die geplanten Fahrpläne nicht möglich sei, weil das Land sonst bei den anstehenden Wettbewerbsverfahren gravierende Nachteile hätte. Auch diese Behauptung ist blanker Unsinn und das Gegenteil ist richtig. Erhalten potentielle Bieter in zukünftigen Wettbewerbsverfahren schon deutlich vor dem offiziellen Angebotsverfahren Informationen über das geplante Angebot, können sie sich auch besser auf die Angebotserstellung vorbereiten.

Vergaberechtlich nicht zulässig wäre es lediglich, nur einzelne Interessenten mit Informationen zu versorgen. Das wäre aber bei Veröffentlichung im Rahmen einer Parlamentsdrucksache nicht der Fall. Die aktuelle Strategie der Geheimniskrämerei fördert hingegen die Interessen eines einzigen potentiellen Bieters: der DB Regio AG.

Planungsarbeiten an einem Großprojekt wie dem „Zielkonzept 2020“ funktionieren nicht ohne Konsultierung des Netzbetreibers. Nur dieser z. B. kann zuverlässig berechnen, welche Fahrzeitverkürzungen durch den Einsatz moderner und spurtstärkerer Fahrzeuge möglich sind und ohne eine zuverlässige Fahrzeuginformation lässt sich kein komplexer landesweiter Fahrplan erstellen. Da es innerhalb des DB-Konzerns aber keine funktionierenden „chinese walls“ gibt, ist es naheliegend, dass auf diesem Weg viele Informationen zuverlässig den Weg zur DB Regio AG finden.

Wenn es darum geht, sich positiv herauszustellen gibt es die Probleme mit dem nicht abgeschlossenen Planungsprozess übrigens nicht. Das zeigen die Antworten auf eine ganze Kette in den letzten Monaten von Abgeordneten der Regierungsfractionen eingereichter kleiner Anfragen. Da ist es dann plötzlich möglich, auch für Strecken außerhalb des Planungsraumes für Stuttgart, wie z. B. die Nagoldtalbahn Pforzheim – Calw – Horb minutengenaue Aussagen über den Fahrplan im Jahr 2018 zu machen. (Landtagsdrucksache 14/7188).

Es ist also nicht zu übersehen: Frau Ministerin Gönner spielt ganz offensichtlich mit gezinkten Karten! Wenn die Schlichtung zu Stuttgart 21 eines überdeutlich gezeigt hat, dann dass es keinen Grund gibt, der Landesregierung und der DB irgendetwas zum Thema Bahnverkehr zu glauben, was nicht durch harte Fakten belegt ist. Da die Landesregierung aber genau diese Fakten seit Jahren konsequent zurückhält, lässt dies nur einen Schluss zu: Sie hat wohl gute Gründe dafür, weil die Bahnfahrergäste ganz offensichtlich nicht nur mit Verbesserungen rechnen dürfen.