

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV); Ringzug in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg; Sachstandsbericht

Anlagen: 2

Gäste: --

1. Vorbemerkung

Am 31. August 2003 wurde der Betrieb des Ringzugs in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg fahrplanmäßig aufgenommen. Die kostenlose Einführungswoche des Ringzugs fand sehr großes Interesse in der Bevölkerung und wurde von über 90.000 Fahrgästen genutzt. Während vom Betrieb her (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit der Fahrzeuge) die Startphase des Ringzugs als sehr positiv anzusehen ist, konnte zu Beginn leider nur ein Teil der neuen Haltepunkte in Betrieb genommen werden, da die DB Station & Service AG nicht in der Lage war, alle Haltepunkte zum vorgesehenen Starttermin Anfang September 2003 fertigzustellen.

2. Stand beim Bau der neuen Haltepunkte an den Strecken der DB

Wie der als Anlage 1 beigefügten Skizze entnommen werden kann, soll der Ringzug im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises im derzeit vorgesehenen Endzustand 19 Bahnhöfe und Haltepunkte bedienen, davon 16 an DB-Strecken. In der als Anlage 2 beigefügten Tabelle ist der derzeitige Stand bei den Haltepunkten im Kreisgebiet dargestellt.

Zur Inbetriebnahme am 31.08.2003 konnte durch den Ringzug nur die Hälfte der vorgesehenen Bahnhöfe und Haltepunkte genutzt werden. Nachdem bereits im Frühjahr 2003 absehbar war, dass es der DB Station & Service AG nicht gelingen würde, alle neuen Haltepunkte zeitgerecht fertigzustellen, war es erforderlich, eine Prioritätenliste zu erstellen, um die hierdurch entstehenden negativen Auswirkungen so weit als möglich zu begrenzen. Das Bestreben des Landkreises war, alle Haltepunkte, bei denen durch den Ringzug Buslinien vollständig ersetzt werden, in die oberste Priorität zu bekommen. Es sollten nur Haltepunkte, bei denen es weiterhin Alternativen mit Busverkehren gibt, in die zweite Priorität aufgenommen werden. Gemeinsam mit Land und DB Station & Service wurde deshalb für den gesamten Ringzugsbereich eine entsprechende Prioritätenliste erstellt. Im Schwarzwald-Baar-Kreis wurden mit Ausnahme der Haltepunkte Brigachtal-Kirchdorf, Marbach-Ost, Schwenningen-Eisstadion und Schwenningen-Hammerstatt alle neuen Haltepunkte

in die erste Priorität aufgenommen, da der Verwaltung eine ordnungsgemäße Bedienung des Brigachtals mit dem Ringzug besonders wichtig war.

Leider konnte durch die DB Station & Service AG bis zum Ringzugstart auch diese Prioritätenliste nicht eingehalten werden, da die Haltepunkte Donaueschingen Mitte/Siedlung, Grüningen, Marbach-West sowie der zu verlegende Haltepunkt Klengen nicht fertiggestellt werden konnte. So musste mit dem Start des Ringzugs zwischen Villingen - Marbach - Brigachtal - Grüningen - Aufen und Donaueschingen ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden, der bis zur Inbetriebnahme der fehlenden Haltepunkte anstelle des Ringzugs die Verkehrsbedienung aus dem Bereich des Brigachtals nach Donaueschingen und Villingen übernommen hat. Dies führte unweigerlich zu Anschlussproblemen, da Busse im Vergleich zu den Zügen einen höheren Fahrzeitbedarf haben. Erst nach etwa neun Monaten konnte Mitte Mai 2004 der Haltepunkt Marbach-West und Ende Mai 2004 der Haltepunkt Grüningen und der verlegte Bahnhof Klengen in Betrieb genommen werden. Zum 13. Juni 2004 konnte dann endlich der Haltepunkt Donaueschingen Mitte/Siedlung in Betrieb genommen werden, der für die Schülerbeförderung der Donaueschinger Schulen erhebliche Bedeutung hat. Erst ab diesem Zeitpunkt konnte der Schienenersatzverkehr im Bereich des Brigachtals eingestellt werden.

3. Haltepunkte der zweiten Priorität an DB-Strecken

An den noch fehlenden DB-Haltepunkten der zweiten Priorität wird derzeit mit Hochdruck gebaut. Am Haltepunkt Marbach-Ost ist der eigentliche Bahnsteig schon weitgehend fertiggestellt. Beim Haltepunkt Kirchdorf werden derzeit die Fundamente für die Bahnsteigfertigteile hergestellt und Entwässerungsleitungen verlegt. Am Haltepunkt Schwenningen-Eisstadion erfolgen derzeit umfangreiche Erdarbeiten. Beim Haltepunkt Schwenningen-Hammerstatt erfolgen ebenfalls Erdarbeiten, mit dem Bau der Bahnsteigkante wurde bereits begonnen.

Nach heutigem Kenntnisstand geht die Verwaltung davon aus, dass die vier genannten Haltepunkte mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 zumindest soweit fertiggestellt sind, dass sie in Betrieb genommen werden können.

4. Schadensersatzforderungen an die Deutsche Bahn - AG

Die drei Landkreise Rottweil, Tuttlingen und der Schwarzwald-Baar-Kreis haben bereits im März 2004 gemeinsam über den Zweckverband Ringzug wegen der verspäteten Fertigstellung der Ringzughaltepunkte Schadensersatzforderungen gegenüber der DB Station & Service AG geltend gemacht. Diese prüft derzeit juristisch die geltend gemachten Forderungen der Landkreise und des Zweckverbands, eine Stellungnahme der DB Station & Service AG steht noch aus.

5. Inbetriebnahme der Strecke Hintschingen - Zollhaus (Blumberg)

Zum Fahrplanwechsel wird auch die im Eigentum der Stadt Blumberg stehende Strecke Hintschingen - Leipferdingen - Zollhaus-Blumberg in Betrieb genommen werden. Derzeit wird die Strecke für den Ringzugbetrieb ertüchtigt, indem die teilweise ca. 100 Jahre alten Gleise ausgebaut und durch neue Gleise ersetzt werden.

Außerdem werden in Kirchen, Hausen, Aulfingen, Leipferdingen und Zollhaus-Blumberg Bahnsteige für den Ringzug gebaut.

Voraussetzung für die Einbeziehung der Strecke Hintschingen - Zollhaus-Blumberg in das Ringzugsystem war die Inbetriebnahme der neuen elektronischen Stellwerke (EStW) durch die DB Netz AG, die erst im September 2004 fertiggestellt und in Betrieb genommen wurden. Die bei Hintschingen in die Schwarzwaldbahn einmündende Schienenstrecke musste in Bezug auf die Signalisierung und Weichensteuerung in die neue Signaltechnik der DB einbezogen werden.

Nach Auskunft des Betriebsleiters der Wutachtalbahn liegen die Bauarbeiten an der Schienenstrecke und der Haltepunkte im Zeitplan, so dass die Schienenstrecke mit den genannten Haltepunkten pünktlich zum Fahrplanwechsel am 12.12.2004 mit dem Ringzug bedient werden kann.

6. Entwicklung der Fahrgastzahlen in der Anfangsphase

Bedingt durch die wegen fehlender Haltepunkte stufenweise Inbetriebnahme des Ringzugs liegen bislang keine vollständig gesicherten Erkenntnisse über die Entwicklung der Fahrgastzahlen vor. Trotz der verschiedenen Schwierigkeiten durch die fehlenden Haltepunkte in der Anfangsphase ist jedoch eine positive Entwicklung der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Auf bestimmten Teilstrecken wird der Ringzug bereits jetzt so gut angenommen, dass teilweise Kapazitätsgrenzen erreicht werden.

Nach bisherigen Erhebungen erfüllen die Fahrgastzahlen unter Berücksichtigung der noch fehlenden Haltepunkte insgesamt die prognostizierten Erwartungen. Die ersten Erhebungen beruhen auf nicht qualifizierten Zählungen. Entsprechende qualifizierte Zählungen können erst im Frühjahr des kommenden Jahres nach der vollständigen Inbetriebnahme aller Haltepunkte und einer gewissen Anlaufphase durchgeführt werden.

7. Ergänzende Buskonzepte zum Ringzug

Das Ringzugsystem ist als Bus-/Schienenkonzept auf eine entsprechend gute Verknüpfung mit den Buslinien angewiesen, damit funktionierende Transportketten entstehen. Mit der Einführung des Ringzugs im Jahre 2003 wurden ergänzende Buskonzepte in den Bereichen Brigachtal und Bräunlingen erforderlich, um diese Orte optimal an den Ringzug anzubinden. Mit der Einbeziehung der Strecke Hintschingen - Blumberg müssen die Busverkehre auch im Bereich Blumberg - Riedöschingen - Leipferdingen und im Bereich Blumberg - Donaueschingen angepasst werden. Zum Fahrplanwechsel am 12.12.2004 ergeben sich in den genannten Teilbereichen Veränderungen.

Die Ortsbusse von Brigachtal und Bräunlingen werden an die veränderten Fahrzeiten des Ringzugs angepasst. In Brigachtal wird der Ortsbus zusätzlich den ab Dezember 2004 neu in Betrieb gehenden Haltepunkt Brigachtal-Kirchdorf bedienen.

Große Veränderungen sind im Bereich Blumberg vorgesehen. Die Buslinie Donaueschingen - Blumberg wird künftig in der Regel als Schnellbus über die B 27 geführt. Die abseits der B 27 liegenden Ortsteile von Hüfingen und Blumberg werden mit anderen Bussen bedient, wobei gleichzeitig bisherige Defizite im Bereich der Schülerverkehre von Hüfingen und Blumberg beseitigt werden. Die Anbindung von Blumberg an den Bereich Donaueschingen wird aufgrund kürzerer Fahrzeiten und besserer Verbindungen in die Ortsteile erheblich interessanter als bisher. In Richtung Leipferdingen werden im Zuge der Anbindung Blumbergs an die in Leipferdingen endenden Ringzüge die Ortsteile Hondingen, Riedöschingen, Kommingen, Nordhalden und

Neuhaus deutlich besser als bisher mit Bussen bedient werden.

8. Erste Ergebnisse bei den Kosten und Erträgen

a) 2003 (Zeitraum 31.08. bis 31.12.2003)

Wie bereits oben dargestellt, wurde ein erheblicher Teil der Anfangsprobleme des Ringzugs durch die verzögerte Inbetriebnahme zahlreicher neuer Ringzughalte und Strecken verursacht. Dies schlägt sich auch bei der Höhe der Kosten und der Erträge des Ringzugs nieder. Fehlende Strecken und Haltepunkte führen einerseits zu geringeren Kosten im Schienenbereich, andererseits aber auch zu geringeren Erträgen.

Alle bisherigen Kalkulationen und Berechnungen basieren auf der Annahme einer vollständigen Inbetriebnahme des Gesamtsystems vom ersten Betriebstag an. Für die Ringzugbausteine des Schwarzwald-Baar-Kreises war für ein volles Betriebsjahr ein Abmangel in Höhe von 293.000 Euro kalkuliert worden, das ergibt für einen Zeitraum von vier Monaten (September bis Dezember) einen kalkulierten Abmangelbetrag von etwa 97.700 Euro.

Das Land Baden-Württemberg hat dem Zweckverband Ringzug am 6.09.2004 eine Zusammenstellung der Kosten für den Zeitraum 31.08. bis 31.12.2003 übermittelt. Diese Zusammenstellung konnte bislang durch den Zweckverband noch nicht überprüft werden, weil die der Abrechnung zugrunde liegenden Daten (z. B. Stationsgebühren, KM-Leistungen, Abrechnungen der HzL) dem Zweckverband vom Land noch nicht zur Verfügung gestellt wurden. Aus diesem Grund ist auch eine Aufteilung der Gesamtkosten auf die einzelnen Bausteine der Landkreise bislang nicht möglich. Aufgrund der bislang vom Land gelieferten Gesamtzahlen sowie der Fahrgeldeinnahmen und Zuschussansprüche des Ringzugs nach § 6a AEG bzw. § 148 SGB IX erwarten wir für die Bausteine des Schwarzwald-Baar-Kreises für das Rumpfbjahr 2003 einen Abmangel in der Größenordnung von etwa 90.000 Euro.

b) Ausblick auf 2004 und die Folgejahre

Auch das Jahr 2004 stellt im Sinne der Kalkulation kein vollständiges Ringzugbetriebsjahr dar, da - wie bereits oben dargestellt - im Schwarzwald-Baar-Kreis erst in den Monaten Mai/Juni 2004 vier wichtige Haltepunkte im Bereich Brigachtal - Donaueschingen in Betrieb gegangen sind. Die vier weiteren noch fehlenden Haltepunkte gehen voraussichtlich erst Mitte Dezember 2004 in Betrieb. Außerdem fehlt bis zum Fahrplanwechsel die Blumberger Strecke mit den Haltepunkten sowie die Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Trossingen. Es ist daher auch im Jahr 2004 von geringeren Kosten infolge geringem Leistungsumfang und geringeren Erträgen - als kalkuliert - auszugehen.

Allerdings sind im Gegensatz zu früheren Kalkulationen im Bereich des Zweckverbands Ringzug Kostensteigerungen eingetreten, die im Bereich des Zweckverbands einen Nachtragshaushalt für das Jahr 2004 erforderlich machen. Wesentliche Ursache hierfür sind die Beschaffung von Fahrkartenautomaten an Haltepunkten sowie Kosten für Revisoren (Fahrausweiskontrollen). Außerdem entstehen Mehrkosten für Dienstleistungen der HzL (Betreuung/Wartung der Fahrkartenautomaten) sowie für Fahrgasterhebungen für die sachgerechte Zuschreibung von Einnahmen zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Ringzug. Die Umlage des Schwarzwald-Baar-Kreises für den Zweckverband steigt hierdurch im Jahre 2004 um 129.760 Euro an, bislang wurde lediglich eine Umlage von 51.130 Euro bezahlt.

Während im Jahre 2004 die höhere Umlage an den Zweckverband für den Schwarz-

wald-Baar-Kreis einmalig um 129.760 Euro höher liegen wird, ist in den Folgejahren mit einem geringeren Mehraufwand von etwa 87.500 Euro zu rechnen.

Für den Kreishaushalt 2004 entstehen durch die um 129.760 Euro höhere Umlage für den Zweckverband Ringzug voraussichtlich keine höheren Kosten, als im Haushaltsplan veranschlagt, da - wie oben dargestellt - durch die zeitverzögerte Inbetriebnahme von Haltepunkten geringere Zahlungen erforderlich werden. Nach derzeitigen Einschätzungen dürfte der Abmangel für 2004 in etwa 156.000 Euro anstatt der veranschlagten 293.000 Euro betragen.

Das Jahr 2005 wird vermutlich das erste Betriebsjahr sein, bei dem entsprechend den ursprünglichen Kalkulationen alle Fahrleistungen erbracht und alle Haltepunkte bedient werden. Rechnet man die bisherigen Teilergebnisse des Jahres 2003 unter Berücksichtigung der höheren Umlage an den Zweckverband auf ein volles Betriebsjahr 2005 hoch, dürfte im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises das Defizit in einem Bereich von etwa 285.000 Euro liegen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verwaltung und Wirtschaft nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.