

Ausschuss für Verwaltung, Wirtschaft und Gesundheit
des Schwarzwald-Baar-Kreises
Sitzung am 22.10.2018



Drucksache Nr. 119/2018 öffentlich

Weiterentwicklung Ringzug und Tarifsysteem

Anlagen: - 2 -

Gäste: **Georges Rey, SMA Zürich**
Frank Zwicker, Pierre Frotscher, Zwicker Ingenieure

Sachverhalt:

I. Gutachten zur Zukunft des Ringzuges (Großes Ringzuggutachten)

Der Ringzug hat im September 2003 seinen Betrieb aufgenommen und stellt seit nunmehr 15 Jahren ein erfolgreiches Schienenkonzept im Nahverkehr der Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Tuttlingen und Rottweil dar. Dieses Konzept soll auch in der Zukunft fortgeführt werden. Das Land Baden-Württemberg setzt mit seinem Zielkonzept 2025 auf die Einführung eines verlässlichen Stundentakts landesweit. Vor allem auf eingleisigen Strecken, auf denen auch der Ringzug verkehrt, kommt es hierdurch zu Interessenkollisionen. Darüber hinaus werden die im Ringzug-Betrieb eingesetzten Regio-Shuttles bis zum Jahr 2024 ihr wirtschaftliches Nutzungsende erreicht haben. Somit wird es erforderlich, bis 2024 die Fahrleistungen des Ringzuges neu zu vergeben und diese auch neu zu überplanen, um sie mit dem Schienenfahrplan des Landes in Übereinstimmung zu bringen. Die Rahmenbedingungen für den Betrieb des Ringzuges werden sich somit gravierend ändern. Daher stellt sich die Frage, welche Rolle der Ringzug in diesem zukünftigen Umfeld noch spielen kann.

Der Zweckverband Ringzug hat aus diesem Grund zusammen mit dem Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg eine Machbarkeitsstudie für die Fortentwicklung des Ringzugbetriebskonzepts (Fahrplan, Umlauf, Fahrzeuge) durch das Planungsbüro SMA & Partner AG aus Zürich, das sich auf Eisenbahnsystemplanung spezialisiert hat, erstellen lassen. Die Herstellungskosten von rd. 120.000 € werden zu einem Drittel vom Verkehrsministerium getragen. Die weiteren zwei Drittel werden gemäß dem im Zweckverband Ringzug bestehenden Bausteinprinzip auf die drei Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Tuttlingen und Rottweil verteilt.

In mehreren Workshops mit Vertretern der drei Landkreise, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und der SMA & Partner AG wurden diverse Angebotskonzepte unter Berücksichtigung der Planungen des Landes sowie Zugrundelegung verschiedener Fahrzeuge (Diesel, Hybrid, Wasserstoff, Elektro) und durchzu-

führenden Infrastrukturmaßnahmen, wie die Elektrifizierung von Teilstrecken, untersucht. Bei den einzelnen Linienkonzepten wurden Vor- und Nachteile analysiert und gutachterlich bewertet. Betriebstrassen und Stationskosten sowie die Unterhaltungskosten für verschiedene Fahrzeugtypen wurden bei der Bewertung berücksichtigt.

Der Abschlussbericht des Gutachtens liegt mittlerweile vor und wurde Herrn Gerd Hickmann, Leiter der Abteilung öffentlicher Verkehr im Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, bereits vorgestellt. Ergänzungen zum Fahrgast- und Erlöspotential, die vom Verkehrsministerium gewünscht wurden, werden zurzeit in einem ergänzenden Gutachten ausgearbeitet. Der finale Abschlussbericht der Machbarkeitsstudie soll Herrn Verkehrsminister Winfried Hermann im Rahmen eines öffentlichen Termins offiziell übergeben werden, um auch das Land öffentlich auf die gemeinsamen Mobilitätsziele zu verpflichten.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Zukunft Ringzug“ wurden die bestehenden Strukturen des Ringzuges untersucht. Ebenso wurde dargestellt, welche Maßnahmen getroffen werden müssen, um den Ringzug-Betrieb unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklungen sinnvoll und wirtschaftlich zu gestalten. Das bestehende Bausteinprinzip wurde dabei weiterhin unterstellt, so dass jeder Landkreis weiterhin über seine Prioritäten eigenständig entscheiden kann.

Das neu entwickelte Ringzug-Betriebskonzept wurde in verschiedenen Ausbaustufen geplant und zeigt auch Möglichkeiten auf, das Ringzug-Gebiet mit den vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienenverkehren zu vernetzen. Entsprechend der Aufgabenstellung sollten klare Aussagen zur Fortentwicklung des Betriebskonzepts inkl. einer Kostenschätzung sowohl für die bestehende Struktur als auch für untersuchte neue Halte und Fahrkonzeptionen als Optionen getroffen werden. Bei den sich hieraus ergebenden Investitionskosten muss zwischen Investitionen, die für den weiteren Betrieb des Ringzuges Voraussetzung sind, und Investitionen, die im Zuge der Potentialabschätzungen auf Wunsch des Landes oder der Landkreise vorgenommen wurden, unterschieden werden. Letztere sind für den Betrieb des Ringzuges nicht zwingend.

Das Gutachten untersucht drei verschiedene Varianten in jeweils 4 unterschiedlichen Ausbaustufen. Dabei wird in der Variante A unterstellt, dass keine weiteren Strecken elektrifiziert werden. In der Variante B wird von der Elektrifizierung der Streckenabschnitte Bräunlingen – Hüfingen (3 km), Villingen-Schwenningen – Trossingen DB – Rottweil (27 km), Trossingen DB – Trossingen Stadt (4 km) und Tuttlingen – Immendingen (10 km) ausgegangen. Variante C baut auf Variante B auf und setzt zusätzlich die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Tuttlingen – Fridingen (14 km) voraus.

Aufgrund der unterschiedlichen Elektrifizierungsstandards werden bei den dargestellten Varianten verschiedene Fahrzeugtypen betrachtet. So sind für den Betrieb in Variante A Hybrid-Fahrzeuge elektrisch mit Akku, in Variante B Elektrotriebwagen und Hybrid-Fahrzeuge elektrisch mit Akku und in Variante C Elektrotriebwagen vorgesehen.

Zusätzlich zur Elektrifizierung und zur Fahrzeugauswahl werden in allen Varianten weitere Infrastrukturmaßnahmen, wie Verlängerungen von Bahnsteigen, der Bau von Kreuzungsbahnhöfen und der Bau von möglichen neuen Haltepunkten betrachtet, die teilweise obligatorisch sind.

In Abstimmung mit dem Arbeitskreis wurde entschieden, dass nur die Varianten A und C jeweils in der Ausbaustufe 4 vertieft betrachtet und die entsprechenden Betriebskostenkonzepte als Grundlage für eine Betriebskostenschätzung ausgearbeitet werden. Da für die Teilstrecken Rottweil – Trossingen DB – Schwenningen – Villingen und Tuttlingen – Immendingen seitens des Landes Baden-Württemberg bereits ein vordringlicher Bedarf für die Elektrifizierung gesehen wird und die Beschaffung von Elektrotriebwagen günstiger ist als die Beschaffung von Hybrid-Fahrzeugen, wird die Variante C4 seitens des Arbeitskreises favorisiert. Außerdem wird die Elektrifizierung der übrigen Streckenabschnitte vorgeschlagen. (Anmerkung: Im Nachgang zur Präsentation des Gutachtens beim VM wurde auch die Strecke Tuttlingen – Fridingen in den vordringlichen Bedarf für die Elektrifizierung aufgenommen.)

Die favorisierte Variante C4 beinhaltet folgendes Linienkonzept:

- Linie 1: Bräunlingen – Donaueschingen – Villingen West
- Linie 2: St. Georgen – Villingen – Schwenningen – Rottweil – Tuttlingen
- Linie 3: Villingen – Schwenningen – Trossingen DB – Trossingen Stadt
- Linie 4: Donaueschingen – Immendingen – Tuttlingen – Fridingen
- Verlauf der Donaubahn: Ulm - Sigmaringen – Fridingen – Tuttlingen – Immendingen – Blumberg-Zollhaus

Die Zusammenfassung der Studie der SMA liegt als Anlage 1 bei. Zudem wird Herr Rey sie in der Sitzung präsentieren.

II. Erweiterung des Ringzugs nach St. Georgen

Der Schwarzwald-Baar-Kreis hat im Jahr 2016 die SMA und Partner AG damit beauftragt, das Potential einer möglichen Erweiterung des Ringzuges bis St. Georgen zu überprüfen. Dieses Gutachten wurde im Ausschuss für Verwaltung, Wirtschaft und Gesundheit am 05.12.2016 (Drucksache Nr. 145/2016) vorgestellt. Auf der Grundlage des Gutachtens wurden Gespräche mit dem Verkehrsministerium geführt, um Möglichkeiten einer Ringzug-Erweiterung abzuklären. Am 10.07.2017 wurde der Ausschuss für Verwaltung und Wirtschaft mit der Drucksache Nr. 076/2017 darüber informiert, dass aus Sicht des Landes eine weitere Vertiefung der in dem ersten Gutachten gewonnenen Erkenntnisse notwendig sei. Darüber hinaus wurde von der NVBW eine Machbarkeitsstudie im Hinblick auf Realisierbarkeit und grobe Kostenschätzung hinsichtlich der möglichen neuen Haltepunkte gefordert.

In der Vertiefungsstudie von SMA wurden die Strukturdaten aktualisiert und die betrachteten Daten verfeinert. Zudem wurden in Zusammenarbeit mit Herrn Grosse die Konzeption des Busnetzes angepasst sowie die Entwicklungen bei der Breisgau-S-Bahn sowie die sich aus dem Großen Ringzugachten ergebenden Optionen berücksichtigt. Die Ergebnisse aus diesen Verfeinerungen wird die SMA im Rahmen der Sitzung ebenfalls darstellen.

Mit der Untersuchung der Machbarkeit und einer **groben** Schätzung der notwendigen Investitionskosten zur Realisierung möglicher neuer Haltepunkte in Villingen-West, Peterzell-Ort, Peterzell-Königsfeld und St. Georgen-Industriegebiet wurde in Abstimmung mit der NVBW die Firma Zwicker Ingenieure aus Karlsruhe beauftragt. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse liegt als Anlage 2 bei und wird in der Sitzung erläutert werden.

Die vier von SMA identifizierten Haltepunkte sind dem Grunde nach machbar. Weiterer Klärungsbedarf besteht allerdings im Hinblick auf den Haltepunkt Peterzell-Ort. Auf einer Länge von ca. 700 m beschreiben die Gleise eine Kurve, die eine Überhöhung der Gleise in einem Ausmaß zur Folge hat, dass ein Bahnsteig nicht gebaut werden darf. Eine Verlegung des Haltepunktes außerhalb des Kurvenradius ist nicht möglich, da die Entfernung zur Wohnbebauung zu groß und damit der Haltepunkt für Fahrgäste unattraktiv wäre. Es wäre technisch möglich, die Gleise zu „unterstopfen“, um damit die Überhöhung zu verringern. Dies würde allerdings eine Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt zur Folge haben. Die Verwaltung bemüht sich derzeit darum, zu klären, welche Konsequenzen dies auf den Fahrplan der Schwarzwaldbahn hätte und ob die DB Netz AG als Eigentümerin der Strecke einem solchen Eingriff zustimmen würde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Gutachten ergeben, dass der Ringzug auch über das Jahr 2024 hinaus eine eigenständige Aufgabe im gesamten Schienensystem des Landes Baden-Württemberg übernehmen und damit auch weiterhin den ÖPNV in der Region stärken kann. Aus Sicht der Verwaltung spricht vieles dafür, angesichts des Ergebnisses des „Großen Ringzuggutachtens“ das Projekt Ringzugerweiterung nach St. Georgen in ein Gesamtkonzept zusammenzufassen und somit gesamthaft planerisch weiter zu verfolgen. Dies bietet insbesondere auch im Hinblick auf die mögliche Förderkulisse des Bundes-GVFG Vorteile.

Auswirkungen auf den Schwarzwald-Baar-Kreis

Durch die Umsetzung der Planungen aus den Gutachten würde sich der Anteil des Schwarzwald-Baar-Kreises am Ringzug deutlich erhöhen von derzeit ca. 37 % der Fahrleistung auf 45 % bei Variante A4 oder 43 % bei Variante C4. Aufgrund der Verkehre nach St. Georgen würde sich das Angebot im Schwarzwald-Baar-Kreis nahezu verdoppeln.

Die Verlängerung des Ringzuges bis nach St. Georgen macht wirtschaftlich nur Sinn, wenn alle vier Haltepunkte realisiert werden. Die im bisherigen Ringzug-Gebiet durch SMA geprüften weiteren Halte können optional verwirklicht werden, d. h., sie sind für das System nicht unabdingbar. Hier wird letztlich auch eine Nutzen-Kosten-Rechnung erforderlich sein unter Berücksichtigung des Fahrgastpotentials, der Möglichkeit, Busleistungen im Gegenzug einzusparen, sowie der Investitionskosten für die jeweiligen Bahnsteige.

Darüber hinaus wäre im Falle der Entscheidung für die Variante C4, die von allen drei Landkreisen deutlich präferiert wird, die Elektrifizierung der Schienenstrecke Villingen – Schwenningen – Rottweil sowie Hüfingen – Bräunlingen zwingend notwendig (vgl. Drucksache Nr. 073/2017 vom 10.07.2017).

Die drei Landkreise streben an, eine Förderung der Investitionskosten über das Bundes-GVFG zu erreichen. Eine wesentliche Voraussetzung ist ein Gesamtinvestitionsvolumen von mindestens 50 Mio. EUR, was im Falle einer Elektrifizierung, also der Verwirklichung der Variante C4 über alle drei Landkreise hinweg, der Fall wäre. Dies würde eine finanzielle Beteiligung von Bund und Land an den Baukosten zu 80 % bedeuten, d. h., der Schwarzwald-Baar-Kreis müsste 20 % der Baukosten sowie die gesamten Planungskosten tragen (insgesamt also ca. 40 bis 45 % der Baukosten).

Die in der SMA-Machbarkeitsstudie beschriebenen Zugleistungen stellen das fahrplanerisch Machbare dar. Allerdings ist bislang noch offen, welche Fahrleistungen tatsächlich vom Land bestellt werden. Ein ergänzendes Gutachten, das auf Anregung des Verkehrsministeriums bei der SMA in Auftrag gegeben wurde, befasst sich mit der Ermittlung des Fahrgastpotentials auf den einzelnen Strecken durch Fahrgastzählungen und -befragungen, um die Wirtschaftlichkeit des Angebotes zu ermitteln.

Es ist davon auszugehen, dass die Betriebskosten wie in der Vergangenheit anteilig vom Land Baden-Württemberg übernommen werden. Mit der Ausschreibung des Schienenverkehrs auf der Ringzugstrecke einher geht auch die Überlegung des Landes, den bisherigen Verkehrsvertrag zu überarbeiten. Die künftige Verteilung der Betriebskosten zwischen Land und Landkreisen ist derzeit noch offen und wird letztlich auch davon abhängen, inwieweit das Zugangebot über die im Zielkonzept 2025 des Landes definierten Bedienstandards hinausgeht.

Weiteres Vorgehen

Im nächsten Schritt ist erforderlich, dass sich das Land zu den Ergebnissen der Untersuchung äußert und gemeinsam mit den drei Landkreisen auf ein Betriebskonzept festlegt. Sofern das Verkehrsministerium der Variante C4 zustimmt, müssen die Planungen für die Elektrifizierung der Lückenschlüsse sowie die weiteren notwendigen bzw. gewünschten Ausbauten vorangetrieben werden. Hierzu wäre als nächstes ein Fachbüro mit den Planungen nach HOAI-Phasen 1 und 2 zu beauftragen. Der Umfang des Verkehrsangebotes hängt vom Ergebnis der Fahrgastbefragung und -zählung ab, die frühestens Mitte nächsten Jahres vorliegen wird. Erst auf dieser Grundlage werden wir in die Verhandlungen mit dem Land über die Aufteilung der Betriebskosten eintreten können. In allen diesen Fragen stehen die drei Landkreise in engem Austausch mit dem Land.

III. Gutachten zur Weiterentwicklung des Tarifsystems

Sachverhalt

Sowohl aus den Gemeinden als auch aus dem Kreistag des Schwarzwald-Baar-Kreises wurden wiederholt Forderungen laut, die Tarifstruktur des VSB kundenfreundlicher zu gestalten. Zudem ist es erklärtes Ziel der Landesregierung, die Anzahl der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg zu reduzieren. Bereits heute besteht im Ringzug-Gebiet der sog. „3er-Tarif“, in dem die drei Tarifverbünde Verkehrsverbund Rottweil (VVR), TUTicket sowie Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar (VSB) kooperieren. Angesichts dieser Situation liegt es aus Sicht der Verwaltung nahe, eine gemeinsame Strategie für das 3er-Tarifgebiet zu entwickeln. Daher hat der Zweckverband Ringzug ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem die Potentiale einer vertieften Kooperation bis hin zu einem Zusammenschluss der drei Tarifverbünde untersucht werden sollen. Im Rahmen dieses Gutachtens sollen verschiedene Tarifmodelle beleuchtet werden sowie mögliche Konsequenzen bei der Organisation sowohl der Verbünde als auch des Vertriebs. Schließlich sollen auch Synergiepotentiale identifiziert werden. Ferner soll das Gutachten auch Möglichkeiten der Kooperation mit angrenzenden Verbünden aufzeigen.

Im Vergabeverfahren wurde SMA und Partner Zürich aus mehreren Anbietern ausgewählt. Herr Rey wird in der Sitzung kurz über Inhalt und den geplanten Projektanlauf berichten.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verwaltung, Wirtschaft und Gesundheit empfiehlt dem Kreistag wie folgt zu beschließen:

1. Die Machbarkeitsstudie der SMA Zürich wird zur Kenntnis genommen.
2. Es wird begrüßt, dass die Studie den Ringzug als regionales Schienennahverkehrsangebot stärkt und weiterentwickelt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Weiterentwicklung des Ringzugs auf der Basis der Studie weiter voranzutreiben und sich beim Land für die Umsetzung des Betriebskonzepts C4 einzusetzen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Erweiterung des Ringzuges nach St. Georgen im Rahmen des Gesamtprojekts „Zukunft des Ringzuges“ weiter zu verfolgen.