Ausschuss für Verwaltung und Wirtschaft
Sitzung am 01.12.2008

Drucksache Nr. 119/2008 öffentlich

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV); Mögliche Elektrifizierung der Höllentalbahn im Abschnitt Neustadt - Donaueschingen

Sachverhalt:

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) ist im Sommer 2008 mit der Bitte an den Schwarzwald-Baar-Kreis herangetreten, sich mit der Überlegung einer mittelfristigen Elektrifizierung der Höllentalbahn auf dem ca. 40 km langen Streckenabschnitts Neustadt (Schw.) – Donaueschingen zu befassen. Konkret wurde der Schwarzwald-Baar-Kreis gebeten, aus örtlicher Sicht Gründe zu benennen, die für eine Elektrifizierung zwischen Neustadt (Schw) und Donaueschingen sprechen würden.

Die Überlegungen des Landes sind vor dem Hintergrund zu sehen, dass der Verkehrsvertrag des Landes mit der DB Regio im Jahre 2016 ausläuft. Dies bedeutet, dass in den kommenden Jahren sämtliche von der DB betriebene Bahnstrecken im Land Baden-Württemberg ausgeschrieben und ab dem Jahr 2016 nach einem Wettbewerbsverfahren neu vergeben werden sollen. Vorgesehen ist, die neuen Betreiberverträge über längere Zeiträume von etwa 10 bis 15 Jahren abzuschließen. Solche längere Zeiträume sind notwendig, damit die mit der Ausschreibung verbundene Beschaffung neuer Fahrzeuge über den Vertragszeitraum hinweg abgeschrieben werden können und sich dennoch trotz neuer Fahrzeuge günstige Preise erzielen lassen.

Die Planungsarbeiten im Zusammenhang mit Ausschreibungen sind sehr zeitaufwändig. Es ist mit einer Vorlaufzeit von über fünf Jahren bis zur Umsetzung zu rechnen, wie es sich am Beispiel der im Jahre 2006 in Betrieb gegangenen „neuen Schwarzwaldbahn“ gezeigt hat. Aus diesem Grund müssen Weichenstellungen hinsichtlich geänderter Fahrzeug- oder Betriebskonzepte sehr frühzeitig erfolgen.

Im Falle der Strecke Neustadt - Donaueschingen handelt es sich um einen Lückenschluss im elektrischen Netz, da die Höllentalbahn Freiburg – Neustadt einschließlich des Abzweigs der Dreiseenbahn nach Seebrugg und die Schwarzwaldbahn bereits elektrifiziert sind. Im Gegensatz zu einer Elektrifizierung neuer Strecken sind Lückenschlüsse kostengünstiger durchführbar, da zusätzliche teuere Bahnstrom-Unterwerke oder Bahnstrom-Überlandleitungen voraussichtlich nicht notwendig sind. Bei der Höllentalbahn könnte der Strom von beiden Endpunkten in Donaueschingen und in Neustadt über den Fahrdraht eingespeist werden.

Im Bereich des Regio-Verkehrsverbundes Freiburg besteht ebenfalls ein großes Interesse, die dort vorhandenen Schienenstrecken mittelfristig zu elektrifizieren. Neben

der Höllentalbahn im Abschnitt Neustadt – Löffingen – Unadingen sind die Verbindungen von Freiburg nach Breisach einschließlich der Kaiserstuhlbahn sowie die Strecke zwischen Freiburg und Elzach im Gespräch.

Im September 2008 fand ein erstes Informationsgespräch der vom Land beauftragten Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) mit den drei Landkreisen Rottweil, Tuttlingen und Schwarzwald-Baar-Kreis statt. Bei diesem Gespräch stellte die NVBW ihre bislang internen Überlegungen hinsichtlich möglicher Betriebskonzepte für die Strecken in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg ab dem Jahr 2016 vor. Dabei wurde seitens des Landes betont, dass das Land kein allgemeines Elektrifizierungsprogramm in Baden-Württemberg plane, sondern punktuell Überlegungen bestehen, durch Schließung von Elektrifizierungslücken bei künftigen Ausschreibungen zu günstigeren Ergebnissen zu kommen.

Für die Strecke Neustadt – Donaueschingen bestünde im Zusammenhang mit einer Elektrifizierung der Bahnstrecken im Raum Freiburg die Möglichkeit, einen elektrischen Betrieb zu unterstellen und ab 2016 den Verkehr mit neuen elektrischen Fahrzeugen abzuwickeln.

Auf dem heute mit Dieseltriebwagen befahrenen Streckenabschnitt Donaueschingen – Neustadt verkehren alle zwei Stunden Züge von Rottweil über Villingen – Donaueschingen nach Neustadt und ebenso versetzt alle zwei Stunden Züge zwischen Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen – Donaueschingen und Neustadt. Die Fahrpläne sind so gestaltet, dass sich zwischen Donaueschingen und Neustadt durch Überlagerung beider Angebotssysteme ein Stundentakt ergibt, der jeweils in Neustadt sofortigen Anschluss an den elektrischen Doppelstockzug nach Freiburg bietet.

Würde die Strecke künftig elektrisch betrieben werden, könnten die von Freiburg kommenden Doppelstockzüge ohne Umstieg in Neustadt stündlich mindestens bis Donaueschingen verkehren. Aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises wäre es jedoch sinnvoll, die Züge über die Schwarzwaldbahn bis Villingen weiterzuführen (direkte Verbindung zwischen den beiden Oberzentren). Bei einer stündlichen Durchbindung der elektrischen Züge bis Villingen ließen sich besonders günstige Fahrzeugumläufe erstellen. Dies würde allerdings im Vergleich zu heute in jeder zweiten Stunde einen zusätzlichen elektrischen Zug im Abschnitt Donaueschingen – Neustadt bedeuten, der bisher vom Dieseltriebwagen aus/in Richtung Ulm gefahren wurde. Der Dieseltriebwagen könnte dann jeweils in Donaueschingen enden, in Donaueschingen (anstelle Neustadt) würde aus Richtung Ulm dann auf die elektrischen Doppelstockzüge nach Freiburg umgestiegen werden.

Bei diesem Betriebskonzept läge für die Relation Freiburg – Rottweil der Umsteigepunkt auf einen Dieseltriebwagen (z. B. Ringzüge) nach Schwenningen – Rottweil in Villingen, da die 27 km lange Strecke Villingen-Schwenningen – Trossingen – Rottweil in absehbarer Zeit nicht elektrifiziert werden kann. Vom Fahrgastaufkommen wäre der Bahnhof Villingen auf der Relation Freiburg – Rottweil jedoch auch die „dünnste“ Stelle, d. h., es müssten viel weniger Fahrgäste in Villingen umsteigen, als heute in Neustadt oder in Donaueschingen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises wäre eine stündliche umsteigefreie Direktverbindung zwischen den beiden Oberzentren Villingen-Schwenningen und Freiburg eine außerordentlich interessante Verbesserung des Verkehrsangebots. Während heute zu jeder Stunde in Neustadt und zu jeder zweiten Stunde zusätzlich in Donau-

eschingen umgestiegen werden muss, würde ein solchermaßen neu gestaltetes Angebot – unabhängig von der zu erwartenden besseren Fahrzeugqualität und Kapazität – alleine wegen der zuverlässigen stündlichen Umsteigefreiheit einen großen Vorteil bieten.

Zum jetzigen Zeitpunkt erwartet die NVBW eine Positionierung des Schwarzwald-Baar-Kreises, worin der Landkreis Vorteile einer möglichen Elektrifizierung dieses Abschnitts für sich sieht.

Aus Sicht des Kreises sind folgende Aspekte und Vorteile anzuführen:

- Mögliche stündliche Direktverbindungen zwischen Villingen und Freiburg anstelle heutiger Umsteigeverbindungen in Neustadt und zweistündlich zusätzlich in Donaueschingen. Dadurch enorme Stärkung der Achse zwischen den beiden Oberzentren über den Südschwarzwald hinweg und Beitrag zu umweltverträglicher Verkehrsabwicklung.

- Aufwertung des Bahnhofs Donaueschingen zum zentralen Anschlusspunkt zwischen Schwarzwaldbahn, Höllentalbahn und Donautalbahn, also Stärkung des Verkehrsknotens Donaueschingen.

- Stündlicher Halt in Hüfingen.
  Bislang kann aus Fahrzeitgründen nur die Hälfte der Züge in Hüfingen halten, künftig hätte Hüfingen stündliche Verbindungen in/aus Richtung Freiburg.

- Möglichkeit zur Neukonzeption des unterlegten Ringzugsystems, indem die verbleibenden Dieselstrecken Rottweil – Villingen und Tuttlingen – Immendingen – Donaueschingen durch Ringzüge bedient werden (Lückenschluss).

- Neugestaltung der Busbedienung, da die Buslinie 7259 Neustadt - Löffingen - Donaueschingen durch das neue Zugangebot eventuell verzichtbar wäre.
  Die Buslinie 7260 Bonndorf - Ewattingen – Wutachmühle - Mundelfingen – Hausen vor Wald – Hüfingen – Donaueschingen könnte ggf. an die Schiene angebunden werden.
  Die Buslinie 7277 Blumberg – Behla – Hüfingen könnte ebenfalls in Hüfingen in/aus Richtung Freiburg und Villingen verknüpft werden.

- Je nach Fahrplankonzept wäre durch eine bessere Abstimmung mit dem Ringzug eine bessere Anbindung der Stadt Bräunlingen auch in/aus Richtung Freiburg möglich.

- Systematische Anschlüsse zwischen dem stündlichen Zug von und nach Freiburg und dem ebenfalls stündlich verkehrenden Ringzug-System.

- Wenn die Schienenstrecke Hüfingen - Donaueschingen - Villingen durch dieses zusätzliche elektrische System gestärkt wird, können die Busse noch stärker auf die Feinerschließung der Fläche ausgerichtet werden.
  Denkbar wäre es, den Bussen im Städtedreieck dann örtliche Stadtverkehrsfunktionen zuzumessen, also dichtere Haltestellenabstände und im Takt (Stundentakt auf der Schiene führt zwangsläufig auch zu stärkerer Vertaktung von Bussen).

In den Überlegungen des Landes liegt für den Schwarzwald-Baar-Kreis eine einmalige Chance, mittelfristig eine Elektrifizierung der Strecke Neustadt – Donaueschingen

mit den oben dargestellten Vorteilen zu erreichen. Eine grundsätzliche Zustimmung der politischen Gremien wäre aus Sicht der Verwaltung sehr hilfreich, um diese Bestrebungen entsprechend zu unterstützen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verwaltung und Wirtschaft begrüßt nachhaltig die mittelfristigen Überlegungen des Landes, die Höllentalbahn im Abschnitt Neustadt – Donaueschingen zu elektrifizieren.