

Zukunft des Schienennetzes im ZAK

Vorbemerkung.

Die SPD-Fraktion ist der Meinung, dass die Verkehrsanbindung des ZAK sowohl auf Straße als auch auf der Schiene dringend verbessert werden muss. Verantwortlich hierfür ist primär der Bund durch den Bau von Bundesstraßen und indirekt als Besitzer der Schieneninfrastruktur im ZAK, nachrangig dann das Land BW durch den Landesstraßenbau und als 95-prozentige Besitzerin der HZL. Der kommunalen Ebene kommt in diesem Zusammenhang vor allem die Aufgabe zu, von Bund und Land Verbesserungen einzufordern, zugesagte Verbesserungen zu begleiten und dort wo eine eigene Verantwortlichkeit möglich ist, zu agieren. Dies ist konkret der Fall bei dem Projekt Regionalstadtbahn. (RSB) .

Die Erfahrung zeigt, dass zwischen der Notwendigkeit der Verbesserung und deren Realisierung Jahrzehnte vergehen. Die permanenten Versprechungen und Erklärungen von Abgeordneten und Ministern, Projekte zu unterstützen, führen in der Bürgerschaft zu einem hohen Glaubwürdigkeitsverlust.

Trotzdem setzen wir Hoffnung in Aussagen des Koalitionsvertrags der Großen Koalition in Berlin, da er vielversprechende Ziele im Verkehrsbereich enthält:

„Wir werden die Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bis 2021 auf jährlich eine Milliarde Euro erhöhen und danach jährlich dynamisiert für Aus- und Neubaumaßnahmen zur Verfügung stellen.“

„Bis 2025 wollen wir 70 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifizieren. Mit einer neuen Förderinitiative wollen wir regionale Schienenstrecken elektrifizieren.“

Grundsätzlich ergibt sich durch die Perspektiven des Koalitionsvertrages aber folgendes Problem:

Der ZAK beteiligt sich am Projekt RSB, weil sich bislang der Bund weigerte, die Zollernbahn auszubauen. Unser Ziel ist aber nicht, viele Haltepunkte zwischen Hechingen und Tübingen zu haben, sondern eine schnelle, elektrifizierte Anbindung nach Tübingen, Reutlingen und Stuttgart, gerne auch in Richtung Osten, nach Ulm und Aulendorf.

Die RSB kostet den Kreis viel Geld für Planung, Investitionen und den späteren Betrieb. Wir sind der Meinung -Stand heute - dennoch an diesem Projekt festzuhalten. Aber angenommen, die Zollernbahn wäre Bestandteil der „Elektrifizierungsoffensive“ des Bundes, so könnte der Kreis die Kosten für die RSB sparen und bekäme dennoch ein vom Bund finanziertes elektrifiziertes Schienen- und Betriebsnetz.

Von daher stellt sich allgemein die Frage, wie die Landkreisverwaltung hinsichtlich dieser Perspektive auf Bundesebene zu agieren gedenkt. Hier stellen sich perspektivische Fragen, welche sich dann teilweise in den Detailfragen widerspiegeln.

Perspektiven

Da wir davon ausgehen, dass die aktuellen Initiativen und Aussagen des Landrates auf realen Grundlagen der Bundes- und Landespolitik beruhen, fordern wir die Verwaltung auf darzulegen,

- 1) wie sie konkret die in der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und SPD gemachten Aussagen für eine zeitnahe Realisierung der Schienenausbau-notwendigkeiten im ZAK nutzen will,
- 2) wie sie das Ziel des Bundes, bis 2025 70% aller Bahnstrecken im Land zu elektrifizieren, für die Bahnstrecken im ZAK nutzen will,
- 3) wie sie die Öffnung der Förderung für NE-Bahnen auch für den Ausbau von Bahnstrecken im ZAK nutzen will,
- 4) wie sie das 1.000-Bahnhöfe-Programm für die Bahnhöfe und Haltepunkte im ZAK nutzen will,
- 5) wie sie das Förderprogramm für alternative Antriebe im Bahnwesen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im ZAK nutzen will,
- 6) wie sie die Verdreifachung der Mittel des Bundes-GVFG auf 1 Mrd. Euro für die geplanten Projekte im ZAK nutzen will,
- 7) wie sie die Tatsache bewertet, dass die Landesregierung Stand heute das LGVFG 2019 mit dem Auslaufen der Entflechtungsmittel beenden wird,
- 8) wie sie vor diesem Hintergrund die Chancen zur Fortführung des LGVFG nach 2019 beurteilt.

Wir beantragen daher den Punkt:

„Zukunft des Schienennetzes im ZAK“ auf die TO des nächsten Kreistages zu setzen

und eine Vorlage zu erarbeiten, welche unsere perspektivischen Fragen beantwortet und konkrete Wege aufzeigt, wie eine Realisierung der notwendigen Maßnahmen für den SPNV im ZAK konkret angegangen wird.

Darüber hinaus soll die Verwaltung zu nachfolgenden Fragen Stellung beziehen.

(Wir behalten uns vor, abhängig von der schriftlichen Vorlage der Verwaltung, weitere Anträge zu stellen.)

Themenkatalog mit Fragen:

Zollernbahn

In öffentlichen Äußerungen, so auch in der Kreistagssitzung vom 19.03. 2018 hat Herr Landrat Pauli eine baldige Verbesserung für das Schienennetz durch den ZAK in Aussicht gestellt. Dies unterscheidet sich von Aussagen in der Drucksache 2/2017. Dort erklärt Herr Pauli auf S. 7 „Die RSB wird auf Jahre hinaus erhebliche Finanzmittel und personelle Kapazitäten aller Beteiligten binden. Wir sehen daher im Moment keine Möglichkeit die Elektrifizierung weiterer Strecken, die nicht Teil dieses Projektes sind, über **el naldo** erfolgreich anzustoßen.“

- 1) Die Landkreisverwaltung fordert „zeitnah“ den Ausbau der der Zollernbahn. Welche schriftlichen Dokumente oder Zusagen liegen der Landkreisverwaltung vor, auf denen sie ihre fordernden Thesen aufbaut?

- 2) Welche Aussagen, Stand 04/2018, liegen von der DB AG als Besitzerin der Donautalbahn und der Strecke Sigmaringen - Aulendorf zum Ausbau und zur Elektrifizierung vor?
- 3) Wer soll Träger und Finanzier des Ausbaus sein?

Zur RSB

- 1) Das Modul 1 sollte lt. einstigen Aussagen Ende 2019 fertiggestellt und abgerechnet sein. Wann und aus welchem Grund erfolgte die Erkenntnis, dass diese Aussage unrealistisch war?
- 2) Der Kreistag hat am 29.05.2017 durch Beschluss die Verwaltung aufgefordert: "... bis Jahresende 2017 mit den anderen Projektpartnern des RSB-Projektes schriftlich zu vereinbaren, dass die Zollernbahn mit Talgangbahn als nächster Projektabschnitt zur Realisierung vorgesehen und dafür ein GVFG-Verfahrens Antrag eingebracht wird." Diesen Auftrag des Kreistages hat die Verwaltung nicht erfüllt. Den vielen verbalen Aussagen steht bis heute kein belastbares Schriftstück zur Seite.
- 2) Weshalb erfolgte keine schriftlich-verbindliche Umsetzung des Kreistagsbeschlusses, obwohl nach Aussagen der Verwaltung Einigkeit unter den Beteiligten besteht?
- 3) Bis zu welchem Datum ist mit einer schriftlich-verbindlicher Festlegung der Verbalismen zu rechnen?
- 4) Weshalb favorisiert die Verwaltung die Idee (Landrat Pauli ZAK v. 2.3.) die Zollernbahn von Tübingen nach Albstadt müsse sukzessive von Norden, d.h. von Tübingen bis Albstadt gebaut werden? Andere Bahnstrecken (Bsp. Stuttgart – Ulm, Gotthard-Tunnel) werden in Losen und versetzten Bauabschnitten parallel gebaut, um Zeitverzug zu vermeiden.
- 5) Die Vorlage UT 02/2018, Anlage 1 unterscheidet zwischen „elektrischer Betrieb mit Vollbahnfahrzeugen“ und „Stadtbahnbetrieb“ und sieht für die Zollernbahn „Stadtbahnbetrieb“ vor. Neben dem Stadtbahnbetrieb für den SPNV ist für den ZAK der Regionalverkehr mit elektrischen Vollbahnfahrzeugen für die angestrebte schnelle, umsteigefreie Verbindung nach Stuttgart viel wichtiger. Wer will schon von Albstadt bis nach Tübingen mit einer Stadtbahn fahren und dort umsteigen nach Stuttgart.
- 5) Welche finanziellen Folgen für den Bau der RSB Strecke Tübingen - Albstadt hat der Parallelbetrieb von Stadtbahnfahrzeugen einerseits, Vollbahnfahrzeugen andererseits?
- 6) Welche Konflikte baulicher und rechtlicher Art (z.B. Bahnsteighöhen) können entstehen, wenn auf einer Strecke zwei unterschiedliche Betriebssysteme gebaut und unterhalten werden müssen?

Zur HZL

- 1) Wer soll Träger und Finanziers des Ausbaus sein?
- 2) Weshalb will sich der Kreis über Burladingen und damit über das Projekt RSB hinaus, an Planungskosten für den Ausbau zwischen Burladingen und Sigmaringen beteiligen?
- 3) Inwiefern besteht im Falle des Ausbaus von Hechingen bis Sigmaringen die Notwendigkeit, dass der ZAK sich an den Investitions- und/oder den künftigen Betriebskosten beteiligt?
- 4) Welche Aussagen des Landesverkehrsministeriums als „Besitzerin“ und damit verantwortlich, liegen zum Ausbau und Elektrifizierung HZL-Stammstrecke vor?