

TOP 5: Ergebnisse der Regionalen Fahrplankonferenz für den Schienenverkehr

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die Fahrplankonferenz und die Entwicklungen im Schienenverkehr der Region zur Kenntnis.

Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, zusammen mit den Kreisen und der IHK ein Grundlagenpapier zu erarbeiten, in dem wichtige Weichenstellungen für weitere Verbesserungen auf den Schienenstrecken der Region aufgezeigt werden, die auch Perspektiven zu dem regionalen Vorgehen nach einer Entscheidung über die Schnellbahnstrecke Stuttgart-Ulm beinhalten und das Grundlage sein soll für ein Gespräch mit dem Innenministerium (Staatssekretär Köberle) über die Forderungen der Region im Hinblick auf den Schienenverkehr.

Sachstand

Unter dem Tagesordnungspunkt soll über die Ergebnisse der regionalen Fahrplankonferenz am 5. Februar und die aufgrund dieser Konferenz erreichten Rücknahmen von Kürzungsmaßnahmen im Hinblick auf den Fahrplan ab 10. Juni 2007 berichtet werden. Darüber hinaus soll auch über die Entwicklung und die Perspektiven des Schienenverkehrs berichtet werden. Im Rahmen der Zukunftsinitiative Ostwürttemberg ist in dem vom Regionalverband verantworteten Bereich Infrastruktur und Regionalentwicklung dem Thema Schienenverkehr ebenfalls Bedeutung zugemessen.

Die Schiene ist in der Vergangenheit meist unter dem Aspekt drohender Qualitätsverschlechterungen diskutiert worden. Dies betraf das Güterverkehrsangebot, dies betraf eine drohende Stilllegung der Strecke Aalen – Bopfingen, dies betraf zuletzt die Streichung von Zugleistungen zum Sommerfahrplan 2007. Auf der anderen Seite braucht die Region eine attraktive Bahn, die bestmöglich eingebunden ist in den landesweiten Regionalverkehr und den Fernverkehr. Nur eine attraktive Bahn kann weitere Kunden gewinnen.

Damit der Schienenverkehr gut aufgestellt bleibt, muss Ostwürttemberg seine Forderungen formulieren und dabei landesweite Entwicklungen im Verkehr ins Auge nehmen. Hierzu soll von Region, Kreisen und IHK ein Papier erarbeitet werden, das konkrete Forderungen und Maßnahmen enthält. Mit solchen konkreten Inhalten soll sodann das Gespräch mit Innenminister Rech bzw. Staatssekretär Köberle gesucht werden.

Gesamtentwicklung

Seit der Bahnregionalisierung Mitte der 90er Jahre konnte in Ostwürttemberg insbesondere der integrale Taktfahrplan mit stündlicher Anbindung realisiert werden, in deren Folge Fahrgastzuwächse im Mittel von 30 % zu verzeichnen waren. Die Angebotsausweitung wurde beispielsweise zwischen Stuttgart und Aalen partiell zu einem

30-Minuten-Takt, auch die Verbindung Aalen – Donauwörth erhielt den Stundentakt mit Halten an allen Stationen ab Goldhöfe und einer Ausweitung der Betriebsleistungen seit 1995 um ca. 66 %. Mit der Ausschreibung der Strecke Nördlingen – Aalen werden ab dem Fahrplanwechsel 2009 neue Züge und modernstes Wagenmaterial eingesetzt, das sicher die Akzeptanz erhöhen wird. Die verschiedentlich befürchtete Streckenstilllegung ist vom Tisch. Auch zwischen Ulm und Aalen ist der Stundentakt verwirklicht, ab 2000 mit neuen Fahrzeugen. Seit dem Fahrplan 1994/1995 erfuhr die Brenzbahn eine Ausweitung der Betriebsleistungen um ca. 87 % (ca. 642.000 Zugkilometer per annum). Die in diesem Jahr abzuschließende Ertüchtigung der Infrastruktur auf der Brenzbahn umfasst Investitionen für den Einsatz der Neigetechnik, die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und den Umbau und die Modernisierung von 10 Bahnhöfen in Zusammenhang mit dem elektronischen Stellwerk in Heidenheim. Diese Investitionen werden die Attraktivität in der Zukunft steigern.

Die negative Seite umfasst die Streichung des abendlichen D-Zugs von Stuttgart nach Ellwangen und des Intercityzugpaares 20.07 Uhr ab Stuttgart.

Im Nahverkehr war im Zusammenhang mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel 2007 die Streichung verschiedener Zugleistungen vorgesehen. Nach der Fahrplan-Konferenz im Februar konnten folgende Maßnahmen erreicht werden:

1. Schließen der Abendlücke Aalen-Ellwangen und zurück am Abend, so dass am Abend ab Aalen um 19.28 Uhr, 20.28 Uhr, 20.57 Uhr (nur Freitag und Sonntag), 21.33 Uhr, 22.57 (IC) und 23.30 Uhr täglich Züge verkehren.
2. Weiterführung der Schülerbedienung für Lorch-Plüderhausen, Schorndorf-Schwäbisch Gmünd und Schwäbisch Gmünd-Stuttgart nach der sechsten Stunde an Schultagen, so dass zwischen Schorndorf und Schwäbisch Gmünd Mittags ab Schorndorf um 11.44 Uhr, 11.58 Uhr, 12.44 Uhr, 13.02 Uhr, 13.44 Uhr und 14.44 Uhr Züge verkehren und in umgekehrter Richtung ab Schwäbisch Gmünd nach Richtung Schorndorf um 11.54 Uhr, 12.33 Uhr, 12.54 Uhr, 13.20 Uhr (Intercity) und 14.26 Uhr Züge verkehren.
3. Behebung von Kapazitätsengpässen im Schülerverkehr ab Heidenheim durch Beistellen eines dritten Wagens.

Zukunftspapier:

Das Grundlagenpapier soll zum einen dazu führen, künftige Kürzungen oder Streichungen zu verhindern und eingetretene Verschlechterungen im Nah- und Fernverkehr rückgängig zu machen. Es soll zum anderen Perspektiven für Verbesserungen in der Anbindung für den Güter- und Personenverkehr aufzeigen, die Infrastrukturmaßnahmen, technische und Materialinvestitionen umfasst und die dazu erforderlichen Untersuchungen vorbereiten und sie soll nicht zuletzt perspektivische Erfordernisse für unsere Strecken im Zusammenhang mit der Schnellbahntrasse Stuttgart-Ulm aufzeigen.