

Kreisverband Tübingen e. V.

Umweltzentrum Tübingen · Kronenstraße 4 · 72070 Tübingen
Telefon: (0 70 71) 60 01 38 · Mail: tuebingen@vcd-bw.de

Spiel mit dem Feuer: Die Landräte und die Regionalstadtbahn

Die Landräte der Kreise Reutlingen und Tübingen, Herr Walter und Herr Reumann, drücken bei der Regionalstadtbahn (RSB) auf die Bremse: Sie wollen mit der Beantragung des Moduls 1 zur Einführung der RSB warten, bis eine Nachfolge-Regelung für das 2019 auslaufende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bundestag endgültig verabschiedet ist. Dabei ist längst klar, dass es eine Fortführung des GVFG geben wird – es geht nur noch darum, wie das Nachfolgemodell im Detail aussehen wird – und das kann dauern!

Die Umsetzung des Moduls 1 (Elektrifizierung von Ammertal- und Ermstalbahn sowie der Bau zusätzlicher Haltepunkte zwischen Tübingen und Metzingen) wird von einer breiten Mehrheit in Politik und Bevölkerung getragen. Offensichtlich ist den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung aber nicht klar, welche Risiken mit der erneuten Verzögerung verbunden sind. Es geht hier um weit mehr als die Verschiebung der Inbetriebnahme des Moduls 1 um 1-2 Jahre. Im schlimmsten Fall stirbt das Projekt den vorläufigen Tod. Und nicht nur das, es droht dann auch eine spürbare Verschlechterung des jetzigen Angebotes, das wegen der starken Nachfrage längst nicht mehr die Qualität hat, die es haben sollte.

Was sind die Ursachen dafür?

1) Der drohende Antragsstau

Wenn jetzt nicht die Zuschussanträge gestellt werden und die Ausführungsplanung beauftragt wird, droht rein formal eine Verzögerung, die schnell im Bereich von gut und gerne 5 und mehr Jahren liegen kann. Die Bundesregierung strebt weiterhin an, die Frage einer Nachfolgeregelung für das GVFG nur zusammen mit einer erneuten großen Reform der Bund-Länder-Finzen zu gestalten. Und Verhandlungen dafür sind komplex und dauern Jahre, wie die letzte derartige Reform im vergangenen Jahrzehnt gezeigt hat. Dazu kommt, dass nächstes Jahr Bundestagswahlen sind, also ein ganz schlechter Zeitraum für Verhandlungen, in denen zwangsläufig ein überparteilicher Kompromiss gesucht werden muss.

In der Zwischenzeit entsteht aber ein Antragsstau, denn die hiesigen Landkreise sind die einzigen kommunalen Gebietskörperschaften in unserem Land, welche die Anträge wegen der aktuellen Unklarheit schleifen lassen. Da förderfähige Projekte grundsätzlich in der Reihenfolge des Antragseingangs finanziert werden, bedeutet die angestrebte Verzögerung, dass sich unsere Region nach Vorliegen einer GVFG-Nachfolgeregelung ganz am Ende der virtuellen Warteschlange einreihen muss.

2) Die anstehende Ausschreibung für den RB-Verkehr Tübingen – Metzingen

Die Landesregierung hat alle Planungen für die Neugestaltung des Schienenpersonennahverkehrs in unserer Region auch an den ursprünglichen Planungen für das RSB-Modul 1 ausgerichtet. Das neue Angebot der RE-Züge Tübingen – Stuttgart – Heilbronn im Halbstundentakt wird seinen Betrieb im Juni 2020 aufnehmen. Bereits im Dezember 2019 endet der sogenannte Übergangsvertrag für die RB-Linie Plochingen – Metzingen – Tübingen, der ab 1. Oktober 2016 nach dem Auslaufen des alten großen Verkehrsvertrages die zeitliche Lücke bis zur Betriebsaufnahme der Wettbewerbsnetze schließt. Die elektrischen Züge des RSB-Moduls 1 sollten zu diesem Zeitpunkt die heutigen dieselbetriebenen RB-Züge ersetzen. Zwar kann die Verträge bis längstens Juni 2021 verlängern, danach ist aber eine europaweite Ausschreibung rechtlich zwingend erforderlich.

Solche Ausschreibungen müssen wegen der langen Lieferzeiten der Fahrzeugindustrie gut 4 Jahre vor dem Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme gestartet werden, in unserem Fall also im 1. Halbjahr 2017. Ist zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar, dass die ganze Strecke von Herrenberg bis Bad Urach rechtzeitig elektrifiziert sein wird, hat das Land nur 2 Optionen:

- a) Entweder wird nur das Mittelstück zwischen Tübingen und Metzingen für elektrische Züge ausgeschrieben (die Endstücke liegen ja nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landes). Die Folge wäre, dass Ammertalbahn und Ermstalbahn nur noch auf ihren eigenen Gleisen zwischen Herrenberg und Tübingen bzw. zwischen Bad Urach und Metzingen pendeln würden und Reutlingen nur noch mit Umsteigen erreichbar wäre.
- b) Oder es erfolgt gemeinsam mit den lokalen Betreibern von Ermstalbahn und Ammertalbahn eine gemeinsame Ausschreibung für Dieselfahrzeuge. Solche Verträge haben im Regelfall eine Laufzeit von mindestens 8 Jahren. Und solange ein dann geschlossener Verkehrsvertrag über den Dieselbetrieb läuft, würde auch das RSB-Modul 1 zwangsläufig „auf Halde“ liegen – wahrscheinlich bis zum Ende der 20er-Jahre!

3) Die fehlende Nachfolgeneration für die aktuellen Dieseltriebwagen

Die RB-Züge von Herrenberg über Tübingen und Metzingen nach Bad Urach werden aktuell mit Dieseltriebwagen vom Typ RegioShuttle (DB Baureihe 650) befahren. Dieser Fahrzeugtyp ist der spurtstärkste Dieseltriebwagen, der auf deutschen Schienen unterwegs ist. Das sehr erfolgreiche Fahrzeug wurde von 1996 bis 2014 in einer Auflage von fast 500 Triebwagen gebaut, wird aber inzwischen nicht mehr hergestellt, da der Hersteller auf die notwendige umfassende Neukonstruktion, welche die neue Crash-Norm DIN EN 15227 von 2015 verlangt, verzichtet hat.

Aktuell gibt es am Markt daher nur Dieselfahrzeuge mit schlechteren Beschleunigungswerten. Die Fahrpläne auf der Achse Herrenberg – Metzingen sind aber auf den RegioShuttle ausgelegt und sprichwörtlich „auf Kante“ genäht. Andere Dieselfahrzeuge können sie nicht einhalten, sämtliche Standard-Elektrotriebwagen hingegen schon. Diese Tatsache ist schon länger bekannt und war neben dem Auslaufen der aktuellen GVFG-Regelung ein Grund dafür, dass geplant wurde das Modul 1 bis 2019 umzusetzen.

Die heute zwischen Herrenberg und Plochingen bzw. Bad Urach eingesetzten RegioShuttle der DB wurden 1999 bzw. 2000 gebaut und sind seitdem auf dieser Strecke im Einsatz. Ihre aktuellen Untersuchungsfristen (rechtlich vergleichbar dem TÜV beim Auto) laufen überwiegend 2021 oder 2022 ab. Die nach spätestens 8 Jahren vorgeschriebene sogenannte Hauptuntersuchung bei Schienenfahrzeugen ist ein sehr aufwändiger und kostenintensiver Akt. Da die Fahrzeuge dann über 20 Jahre wegen der extrem knappen Fahrpläne technisch stark beansprucht waren, haben sie 2021 das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer erreicht. Was passiert dann? Auch hier gibt es mehrere Optionen:

- a) Es wird aus dem Schienenfahrzeugmarkt nach anderen gebrauchten RegioShuttle-Triebwagen späterer Baujahre gesucht. Ob es gelingt, zum gewünschten Zeitpunkt die erforderlichen knapp 20 Fahrzeuge zu finden (die alle aus einer Bauserie stammen müssen, da sie ja untereinander gekuppelt werden müssen) ist sehr fraglich.
- b) Es werden andere – weniger spurtstarke – Dieseltriebwagen beschafft. Die damit verbundenen Fahrzeitverlängerungen führen mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu, dass die heute durchgehenden Züge in Tübingen gebrochen werden müssen und längere Aufenthalte beim Umsteigen in Tübingen entstehen. Auch wird der Anschluss in Herrenberg zwischen S-Bahn und Ammertalbahn noch unsicherer als heute schon, denn die Zugbegegnung kann ja nur in Entringen stattfinden, solange der im Modul 1 eingeplante zweigleisige Abschnitt westlich von Entringen nicht existiert.

- c) Das Land schreibt das Mittelstück elektrisch aus, auf Ermstalbahn und Ammertalbahn werden jüngere gebrauchte RegioShuttle eingesetzt, die wegen der deutlich geringeren Anzahl miteinander kupplungsfähiger Fahrzeuge eher zu bekommen sind. Auch hier wird die heute durchgehende Linie aber aufgeteilt – und das gleich in 3 Abschnitte. Mindestens in Tübingen klappen die Übergänge zwischen Ammertalbahn und Neckartal-RB dann nicht mehr. Und von Bad Urach kommt man ohne Umsteigen nur noch bis Metzingen.
- d) Der heutige durchgehende Verkehr wird nochmals für einen Zeitraum von maximal 8 Jahren mit Dieseltriebwagen ausgeschrieben. Mangels geeigneter Fahrzeuge kann sich auf diese Ausschreibung mit hoher Wahrscheinlichkeit nur die DB bewerben und sie wird dann den hohen Aufwand für die wirtschaftlich eigentlich nicht mehr sinnvolle Hauptuntersuchung bei ihrer Tübinger RegioShuttle-Flotte entsprechend einpreisen. Da es sich dann um ein formales Wettbewerbsverfahren ohne faktischen Wettbewerb handeln würde, kann die DB auch großzügig kalkulieren – ein ganz normaler marktwirtschaftlicher Vorgang. In diesem Fall würde die Verkehrsabwicklung bis zum Ende der 20 Jahre mit allergrößter Wahrscheinlichkeit erheblich teurer als im bis maximal 2021 gültigen Übergangsvertrag und auch als bei einer Ausschreibung mit elektrischen Standard-Triebfahrzeugen.

Der VCD sieht die geschilderte Entwicklung mit wachsender Sorge. Wir fordern Herrn Reumann und Herrn Walter deshalb auf, ihr gefährliches Pokerspiel zu beenden und die Kreistage die notwendigen Beschlüsse fassen zu lassen, damit das Projekt Regionalstadtbahn ohne zeitliche Verzögerung fortgeführt werden kann. Das – im Wesentlichen unstrittige – Modul 1 läuft ansonsten Gefahr mit Höchstgeschwindigkeit an die Wand gefahren zu werden. Dies hätte katastrophale Folgen für die heutigen Fahrgäste auf der befahrenen Strecke Herrenberg – Bad Urach. Eine Verlagerung von Pendlerverkehr auf die Schiene kann so auf keinen Fall erreicht werden.

Damit das Projekt nicht in dieser absehbaren Sackgasse landet, müssen die Landkreise umgehend handeln. Um die aus den dargestellten Gründen wirtschaftlich unbedingt notwendige Inbetriebnahme des Moduls 1 im Jahr 2020, allerspätestens aber 2021 zu erreichen müssen noch in diesem Jahr

- die Zuschussanträge nach dem GVFG gestellt werden,
- eine – im Regelfall unproblematisch erhältliche – „Unbedenklichkeitsbescheinigung“ für die Vergabe der Ausführungsplanungen im Verkehrsministerium eingeholt werden und
- die Ausführungsplanungen für das gesamte Modul 1 beauftragt werden.

Nur so kann sichergestellt werden, dass es nicht in spätestens 5 Jahren zu deutlichen Verschlechterungen gegenüber dem aktuellen Angebot kommt. Das wäre den tausenden täglichen Nutzern der Regionalbahnzüge auf der Strecke Herrenberg – Bad Urach nicht zu vermitteln.