



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

📅 06.02.2014

SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Fragen und Antworten zum Nahverkehrskonzept auf der Gäubahn

Welche Vorteile bringt das neue Konzept den Nahverkehrskunden?

Zur Zeit besteht nur eine zweistündige schnelle Nahverkehrsverbindung zwischen Stuttgart und Singen. Künftig - ab Ende 2017 - können Nahverkehrskunden stündlich den IC nutzen. Es gibt einen schnellen IC, der alle bisherigen IC-Halte und neu auch Böblingen bedient. In der anderen Stunde verkehrt der IC etwas langsamer, er bedient dann auch alle diejenigen Halte, die heute nicht vom IC bedient werden

Für den Fernverkehrskunden bringt es stündlich eine umsteigefreie Verbindung nach Schaffhausen und Zürich. Verbessern sich die Anschlüsse in Stuttgart zum Fernverkehr?

Bisher verpasst der Reisende aus Richtung Singen die Anschlüsse zum Fernverkehr in Stuttgart. Durch die Drehung der Fahrlage zur halben Stunde werden in Stuttgart die Fernverkehrsverbindungen nach Köln, Berlin, und auch der RE und IC nach Nürnberg erreicht.

Warum fährt nicht die DB den Fernverkehr und das Land bestellt den Nahverkehr?

Dies wäre eine denkbare Lösung. Das Land wäre in diesem Fall jedoch nicht in der Lage ein stündliches Nahverkehrsangebot zu bieten. Mit dem Kooperationsmodell kann das Land „zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen“: dichteres Angebot für die Nahverkehrskunden, günstigere Preise und neue Fahrzeuge. Außerdem wäre bei einer Fortführung der momentanen Situation zu befürchten, dass die DB den IC nach Zürich wegen seiner mangelhaften Auslastung weiter ausdünnen und mittelfristig ganz einstellen würde.

Wie kommen die günstigeren Preise auf der Strecke Stuttgart-Singen zustande?

Das Land zahlt einen Tarifausgleich für die Nahverkehrstickets. Die DB erhält die Differenz zwischen dem Preis des Fernverkehrstickets und dem Nahverkehrsticket.

Wie verkehren die IC?

Es wird einen schnellen IC und einen langsameren IC geben. Der schnelle IC wird an allen derzeitigen IC-

Haltepunkten halten, zusätzlich noch in Böblingen.

Der langsamere IC wird an den bisherigen RE-Halten halten (Engen, Spaichingen, Oberndorf, Sulz, Bondorf, Gäufelden, Herrenberg, Böblingen), , entfallen werden die Halte in Ergenzingen und Eutingen.

Was geschieht mit den entfallenden Halten Ergenzingen und Eutingen?

Die Stadtbahnlinie aus Freudenstadt wird über Eutingen hinaus bis Bondorf verlängert. Fahrgäste aus Ergenzingen und Eutingen können mit der Stadtbahn nach Bondorf fahren und dort in den IC umsteigen.

Was passiert mit dem RE nach Rottweil bzw. Freudenstadt?

Weiterhin verkehren wird alle zwei Stunden die RE-Linie Stuttgart – Freudenstadt/Rottweil. Man kann also alle zwei Stunden auch umsteigefrei von Eutingen oder Ergenzingen aus nach Stuttgart fahren.

Wie sehen die Fahrzeiten aus?

Die Fahrzeit bleibt -leider – weitgehend gleich. Der schnelle IC benötigt für die Strecke Zürich – Stuttgart 2:56 Std., der langsamere IC 3:08 Std.

Passen die Anschlussverbindungen noch?

Im wesentlichen passen die Anschlussverbindungen. In einzelnen Bereichen müssen sie angepasst werden. Dies wird derzeit von der Nahverkehrsgesellschaft des Landes geprüft und gemeinsam mit den betroffenen Regionen gelöst werden.

Ab wann gilt das Konzept?

Die Drehung der Fahrlagen und damit die Verbesserung der Anschlusssituation in Stuttgart soll mit dem Fahrplanwechsel Dez. 15 erfolgen.

Das Integrationsmodell, also stündlich verkehrende IC zwischen Stuttgart und Zürich und die Möglichkeit, diese IC zwischen Stuttgart und Singen zum Nahverkehrstarif zu nutzen, ist leider erst zum Fahrplanwechsel Dez. 2017 realisierbar.

Warum dauert das so lange?

Die DB beschafft neue Fahrzeuge, dies braucht entsprechende Vorlaufzeiten.

Gibt es nur Gewinner?

Wie meistens im Leben: es gibt nicht nur Gewinner. Aber die deutliche Mehrzahl der Fahrgäste wird von dem Angebot profitieren. Dort wo es Verschlechterungen gibt (z.B. bei der Anbindung der Hochrheinstrecke, hier treten lange Übergangszeiten auf) wird das Land nach Möglichkeiten suchen, diese abzumildern.

Gilt die Bahncard auch für die Nahverkehrstickets?

Bei Fahrten über die Verbundgrenzen hinweg gilt die BahnCard genauso wie heute, also z.B. von Stuttgart nach Rottweil oder von Horb nach Singen.

Neigetechnik/Infrastrukturausbau:

Ist die Neigetechnik damit endgültig vom Tisch?

Aus Sicht des Landes: nein. Wir setzen weiter auf schnelle Neigetechnikzüge – oder auf eine andere Lösung, die eine deutliche Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Zürich – Stuttgart ermöglicht. Der Vertrag von Lugano zwischen der Schweiz und dem Bund ist für uns der Maßstab.

Welche Infrastrukturausbauten sind geplant?

Die Gesamtmaßnahme Gäubahn ist nunmehr vollständig im Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes 2011–2015 (IRP) verankert worden. Für die Gesamtmaßnahme Gäubahn sind insgesamt drei Doppelspurabschnitte sowie neun weitere Beschleunigungsmaßnahmen an der Strecke (Linienverbesserungen, Beseitigung von Bogenweichen, u.a.) vorgesehen.

Wie geht es mit dem Infrastrukturausbau weiter?

Für den ersten Doppelspurabschnitt Horb–Neckarhausen von ca. 4 Kilometern ist die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 bereits abgeschlossen. Die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) sollen voraussichtlich bis Juli 2014 abgeschlossen sein. Inbetriebnahme : Horb – Neckarhausen nach Angabe DB Ende 2019.

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/fragen-und-antworten-zum-nahverkehrskonzept-auf-der-gaeubahn>