



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 6

Antrag der Fraktion Die Linke vom 03.11.2017

Kleine Teckbahn

I. Stellungnahme der Geschäftsstelle

Der Verband Region Stuttgart hat sich im Jahr 2010 sehr ausführlich mit dem Thema „Ausweitung des Betriebs auf der Teckbahn“ beschäftigt. Die Ergebnisse wurden in der Vorlage VKA 49/2010 detailliert dargestellt. Damals wurde das Thema „Halbstundentakt auf der Teckbahn“ fachlich bereits ausführlich bearbeitet. Anbei ein Auszug aus der Sitzungsvorlage:

Ganztägiger 30-Minutentakt

Ein ganztägiger 30-Minutentakt ist zwar grundsätzlich möglich, müsste während der Güterzugbedienung jedoch auf Stundentakt verlängert werden, da die Zeitfenster im Fahrplan für eine parallele Bedienung im Güter- und Personenverkehr nicht ausreichen.

Als Voraussetzung für den ganztägigen 30-Minutentakt müssten folgende Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden:

- *Optimierung aller Bahnübergänge (BÜ) auf die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h*
- *Anpassung der Infrastruktur im Bahnhof Oberlenningen*
- *Einrichtung einer Signaltechnik „technisch unterstützter Zugleitbetrieb - TUZ“ für den Mischbetrieb (Personen- und Güterverkehr) und Kreuzungsbahnhof in Brucken*

Die Kosten würden sich auf ca. 11 Mio. Euro für die Anpassungen der Bahnübergänge, des Bahnhofs Oberlenningen und des Kreuzungsbahnhofs in Brucken belaufen, wobei die Kosten für den Kreuzungsbahnhof im Umfang von 4 Mio. € nur einen Anhaltswert bieten, da spezifische Rahmenbedingungen noch zu berücksichtigen sind. Hinzu kämen weitere, noch nicht bekannte Kosten für den „TUZ“.

Unter der Annahme, dass auch bei einem 30-Minutentakt der Spitzenzug in der morgendlichen HVZ aus drei Einheiten besteht, würde zudem mindestens ein zusätzliches Fahrzeug benötigt.

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse gab es damals aber keine Bereitschaft auf Seiten der Kommunen zu einer Mitfinanzierung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung. Der Ausbau wurde folglich zurückgestellt und ist auch im Entwurf zum Regionalverkehrsplan folgerichtig nicht enthalten. Die genannten Kosten beziehen sich auf den Preisstand 2010 und dürften inzwischen deutlich höher liegen.

Die DB Station&Service AG hat die Planungen für die Sanierung der Bahnsteige der Teckbahn aufgenommen. Die Finanzierung der Planungsmittel ist gewährleistet, die Finanzierung der eigentlichen Baumaßnahmen ist derzeit aber noch nicht gesichert und auch nicht absehbar. Es handelt sich um eine sogenannte Vorratsplanung.

Die Entwurfsplanung für diese Maßnahmen soll ab März 2018 durchgeführt werden. Die Geschäftsstelle schlägt daher vor, die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen für eine Taktverdichtung mit den geplanten Maßnahmen der DB Station&Service AG bis zu diesem Zeitpunkt abzustimmen. Gleichzeitig sollen mögliche Synergien identifiziert werden die durch eine zeitgleiche, abgestimmte und gemeinsame Realisierung entstehen könnten. Voraussetzung für die Umsetzung dieser Infrastrukturgänzungen zur Taktverdichtung ist aber in jedem Fall eine GVFG-Förderung und die Mitfinanzierungsbereitschaft der Kommunen an der Infrastruktur und am möglicherweise zusätzlich erforderlichen Fahrzeug.

II. Beschlussvorschlag

Voraussetzung für die Ausdehnung des Angebots auf der Teckbahn ist ein weiterer Ausbau der Infrastruktur. Sollte sich abzeichnen, dass eine Sanierung der Bahnsteige der Teckbahn durch die DB Station&Service AG erfolgt ist es sinnvoll, die infrastrukturellen Randbedingungen für eine mögliche Angebotsausweitung nochmals mit den Planungen der DB Station&Service AG abzugleichen. Es sollte dann geprüft werden, ob eine zeitgleiche Umsetzung sinnvoll ist. Grundlage dafür ist jedoch eine GVFG-Förderung der Infrastruktur und die Mitfinanzierungsbereitschaft der Kommunen an der Infrastruktur und am möglicherweise erforderlichen zusätzlichen Fahrzeug. Die Geschäftsstelle wird hierzu rechtzeitig eine Abstimmung mit den Beteiligten durchführen und im Verkehrsausschuss über das Ergebnis berichten. Der Antrag wird als erledigt erklärt.



Fraktion DIE LINKE
Regionalversammlung Stuttgart

linke@region-stuttgart.org
www.die-linke-vrs.de

3. November 2017

Antrag: „Kleine Teckbahn“

Die Regionalversammlung möge beschließen:

1. Der Verband Region Stuttgart gibt eine Untersuchung in Auftrag, die die Zukunftsperspektiven der „Kleinen Teckbahn“ (Kirchheim unter Teck—Oberlenningen) sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr untersucht. Grundlage der Untersuchung soll ein möglicher durchgehender 30-Minuten-Takt unter Beibehaltung und eventuellem Ausbau des Güterverkehrs sein.
2. Dabei sind insbesondere folgende Infrastrukturmaßnahmen zur Kapazitätserhöhung zu prüfen:
 - Bau zusätzlicher Ausweichen bzw. Begegnungstrecken, z.B. im Bahnhof Owen
 - Reaktivierung des Abschnittes Kirchheim/Dettinger Straße—Bahnhof Kirchheim und Verbindung mit der Teckbahn für einen zweigleisigen Betrieb auf diesem Abschnitt
 - Attraktivitätssteigerung durch zusätzliche Haltepunkte oder Verlegung bestehender Haltepunkte.

Begründung:

Das Lenninger Tal ist ein verkehrlich hochbelasteter Wohn- und Gewerbestandort. Durch die Verlängerung der S1 nach Kirchheim haben sich für viele ÖPNV-Nutzer im Lenninger Tal Verschlechterungen ergeben, da in vielen Fällen zusätzliche Umsteigevorgänge notwendig wurden.

Um so wichtiger ist eine Attraktivitätssteigerung der Teckbahn selbst, um angesichts der zum Teil chaotischen Verkehrsverhältnisse auf der B465 mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Dies gilt auch für den noch bestehenden Güterverkehr, der nicht gegen den Personenverkehr ausgespielt werden darf.



Der heute existierende, vormittags ausgesetzte und gegen 19:00 Uhr endende 60-Min-Takt ist nicht wirklich attraktiv. Der ergänzende bzw. ersetzende Busverkehr ist unattraktiv und tagsüber nicht wirklich zuverlässig.

Die Prüfung von notwendigen Maßnahmen, die im Personenverkehr mindestens einen 30-Minuten-Takt ermöglichen und den Güterverkehr sichern und möglichst ebenfalls ausbauen sollten, ist daher dringend notwendig, um der Teckbahn eine Zukunftsperspektive zu eröffnen und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Für die Fraktion DIE LINKE

Christoph Ozasek
(Fraktionsvorsitzender)

Wolfgang Hoepfner
(Mitglied im Verkehrsausschuss)