

# Albvorland-Bahn

## Argumente für den Neubau der Schienenstrecke Schömberg – Rottweil und der Wiederaufnahme des Zugverkehrs zwischen Balingen und Rottweil

### Albvorland-Bahn und Gäubahn

Die Albvorland-Bahn ( Stuttgart – Reutlingen – Tübingen – Balingen – Rottweil) und Gäubahn sind Teil einer Fernverkehrs-Verbindung Stuttgart – Zürich/Freiburg.

Die Albvorland-Bahn kann das geforderte zweite Gleis der Gäubahn für die neue Alpentransversale (NEAT) sein.

Die Gäubahn soll als Zulaufstrecke ausgebaut werden und den erwartenden Zuwachs des Schienenverkehrs aufnehmen. Allerdings sind damit immense Kosten verbunden (Tunnel !!) und diese Trasse führt, ähnlich wie die A 81, durch Regionen mit wenig wirtschaftlichem Potential. Die Trassenführung über BL – RW verursacht weit weniger Kosten und erschließt und verbindet wirtschaftlich potente Regionen.

Der Gäubahn soll nichts weggenommen werden. Lediglich der prognostizierte Verkehrszuwachs soll auf die Albvorland-Bahn verlagert werden bzw. die Investitionen, die zur Kapazitätssteigerung auf der Gäubahn notwendig sind, sollen auf der Albvorland-Bahn eingesetzt werden.

Der „Korridor“ südlich von Stuttgart muss gestärkt werden. Andernfalls könnte, sobald die Neubaustrecke Stuttgart – München gebaut ist, der Verkehr nach Zürich (sowohl von Stuttgart als auch von München) über eine Strecke Ulm – Mengen – Stockach – Singen – Winterthur geführt werden. Damit wäre der gesamte Raum südlich von Stuttgart vom Fernverkehr in Richtung Schweiz / Italien abgeschnitten (und nicht nur die Region Neckar-Alb).

### Strukturelle Vorteile

Verkehrszuwachs: Nach allen Verkehrs-Prognosen muss mit einem deutlichen Zuwachs des Verkehrsaufkommens in den nächsten 10 – 15 Jahren gerechnet werden. Das Straßennetz ist an der Grenze seiner Kapazität angelangt, Neubauten von Straßen sind ökologisch nicht sinnvoll und politisch kaum durchzusetzen. Deshalb muss der Transportweg Schiene mehr genutzt werden.

Güterverkehr: Stärkung des Güterverkehrspotential in der Region durch Transportangebot auf die Schiene (Albrand-Bahn und Gäubahn) und Abbau eines

möglicherweise vorhandenen „Verkehrsschattens“.

Fernverkehr: Anbindung der Region in Richtung Süden (Zürich/Westschweiz, Italien) und Südwesten (Freiburg, Frankreich).

Regionalverkehr: Verbinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (SBH) und das Oberzentrum Villingen-Schwenningen mit der Region Neckar-Alb und dem Mittelzentrum Balingen-Albstadt

Nahverkehr: Anbindung Rottweil und Synergieeffekte zwischen Albvorland-Bahn, Regionalstadtbahn und Ringzugsystem SBH, zumal in beiden Fällen die HzL als Betreiber auftritt (Fahrzeugtausch, kürzere Bereitstellungswege etc.).

Regionalstadtbahn: Die Regionalstadtbahn ist die große Chance, Investitionen in Höhe von vermutlich Hunderten Millionen Euro in die Region zu bringen. In Anbetracht der Strukturschwäche sicher ein wichtiger Aspekt.

Konkurrenz: Andere Regionen (nicht nur Karlsruhe und Mannheim, sondern auch Heilbronn, Freiburg oder auch im Regionalverkehr z.B. die Südbahn Ulm-Friedrichshafen) haben dies längst erkannt und bauen ihre öffentlichen Verkehrssysteme aus. Falls wir da nicht nachziehen, dann haben wir hier in 5 bis 10 Jahren dieselbe Verkehrsschattendiskussion im

Bereich des öffentlichen Verkehrs, wie sie jetzt hinsichtlich der Benachteiligung bei der Erschließung im Straßenverkehr geführt wird.

### **Finanzierung**

Wie schon oben gesagt, die Mittel (vermutlich sogar schon ein Teil davon) die in die Gäubahn fließen sollen, würden für den Ausbau der Albvorland-Bahn reichen.

Es sollte untersucht werden, ob die Durchführung eines solchen Projektes unbedingt von der DB und vom Bund abhängt. Warum nicht mit der Schweiz, bzw. Schweizer Bahnen als Betreiber reden. Aber auch bei der DB glauben wir nicht unbedingt, dass diese so an der Gäubahn hängt, dass sie nicht eine bessere Alternative nutzen würde.

Wäre eine Mischfinanzierung (als Nah- und Fernverkehrsstrecke) möglich, dann dürften, bei Gesamtkosten von (nach Schätzung des Instituts für Eisenbahnen der Universität Stuttgart) unter 50 Millionen Euro (für den Ausbau Balingen-Schömburg und den Neubau Schömburg-Rottweil) die Anteile für alle beteiligten Träger im Rahmen bleiben.