

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
UND INFRASTRUKTUR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 103452, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@mvi.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An den
Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg
Herrn Guido Wolf MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart **22. Aug. 2012**

Name Herr Dr. Fischer
Durchwahl 0711 231-5744
Aktenzeichen 3-3824.5-01/70
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich

Staatsministerium

Antrag der Abg. Schwarz u.a. GRÜNE

- ICE-Verkehr auf der Gäubahn – Schienenverkehr attraktiver gestalten
- Drucksache 15/2179

Ihr Schreiben vom 2. August 2012, Az. : I/2.4

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *welche Anstrengungen das Land Baden-Württemberg zur Unterstützung der Er-
tüchtigung der Gäubahn (Hattingen–Tuttlingen–Rottweil–Horb–Böblingen–
Stuttgart) unternommen hat;*

Das Land Baden-Württemberg setzt sich bereits seit vielen Jahren für den Ausbau der Gäubahn ein. Ziel des Landes ist dabei ein Ausbau, der neben einem attraktiven Nahverkehrsangebot das Angebot eines Schienenpersonenfernverkehrs ermöglicht, das in Bezug auf Fahrzeiten, Komfort, Services und Zuverlässigkeit konkurrenzfähig ist und mit einer Fahrzeit Stuttgart–Zürich von 2 ¼ Stunden eine Alternative zu PKW und Flugverkehr darstellt. Dabei ist für das Land die Umsetzung der „Vereinbarung von Lugano“ mit der schweizerischen Eidgenossenschaft, die einen solchen Ausbaustandard und den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik vorsieht, die maßgebliche Vorgabe und internationale Verpflichtung, die es einzulösen gilt.

Dem beharrlichen Einsatz des Verkehrsministers ist es zu verdanken, dass die Gesamtmaßnahme Gäubahn – entgegen einem ersten Entwurf – nunmehr vollständig im Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes 2011–2015 (IRP) verankert worden ist.

Für die Gesamtmaßnahme Gäubahn sind insgesamt drei Doppelspurabschnitte sowie neun weitere Beschleunigungsmaßnahmen an der Strecke (Linienverbesserungen, Beseitigung von Bogenweichen, u.a.) vorgesehen. Für den ersten Doppelspurabschnitt Horb–Neckarhausen von ca. 4 Kilometern ist die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 bereits abgeschlossen. Die Planungskosten haben die angrenzenden Gebietskörperschaften vorfinanziert. Die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) sollen voraussichtlich bis Juli 2014 abgeschlossen sein; hier finanziert das Land die Planungskosten vor. Das Land wirkt ferner im „Lenkungskreis Gäubahn“, in welchem neben der Deutschen Bahn der „Interessenverband Neckar-Gäu-Bodensee-Bahn“ und die lokalen Gebietskörperschaften vertreten sind, aktiv mit.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Gäubahnstrecke um eine Eisenbahn des Bundes handelt, so dass für einen zeitnahen Ausbau die Verantwortlichkeit in erster Linie beim Bund und seinem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), der Deutschen Bahn Netz AG, liegt.

2. *zu welchem Zeitpunkt die Deutsche Bahn AG Klarheit über die Rückkehr von regelmäßig verkehrenden ICE-Zügen und Neigetechnik auf die Gäubahn verschafft;*
3. *zu welchem Zeitpunkt die Fahrgäste auf der Gäubahn von ICE-Verkehren und von Intercityexpresszügen mit Neigetechnik profitieren können;*

Die Deutsche Bahn hat hierzu auf Anfrage folgendes mitgeteilt:

„Die DB strebt auf der Gäubahn als bevorzugte Variante weiterhin die Wiederbetriebnahme der ICE-Züge mit Einsatz der Neigetechnik (bogenschnelles Fahren) an. Die Realisierung dieser Vorzugsvariante liegt jedoch zu einem großen Teil nicht in der Hand der DB. Die Hersteller der ICE-Fahrzeuge haben bislang immer noch keine Lösung zum erneuten Einsatz der Neigetechnik gefunden, die die neuen Sicherheitsanforderungen erfüllt. Die Inanspruchnahme der Fernzüge

auf der Gäubahn ist seit vielen Jahren unzureichend, so dass das Angebot jährlich Verluste in Millionenhöhe verursacht. Seitdem die ICE-Neigetechnik nicht einsetzbar ist, können aufgrund der Fahrzeitverlängerung zudem wichtige Anschlüsse in Stuttgart nicht mehr erreicht werden, wodurch der verkehrliche Nutzen der Fernverkehrszüge verringert wird. Es bleibt vorrangiges Ziel der DB, das Fernverkehrsangebot auf der Gäubahn etwa im heutigen Volumen aufrecht zu erhalten und so bald wie möglich qualitativ deutlich zu verbessern. Das derzeit bestehende Angebot mit der schlechten Anschlusssituation in Stuttgart kann nicht auf unbestimmte Zeit fortgeschrieben werden, weder aus wirtschaftlicher Sicht noch aus Kundensicht. Daher hat die DB Fernverkehr AG inzwischen damit begonnen, neben der Variante mit ICE-Neigetechnik ein zukunftsfähiges, ggü. Status quo deutlich besseres mittel- und langfristiges Angebotskonzept ohne Neigetechnik als Rückfallebene zu entwickeln. Dies erfolgt gemeinsam mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg NVBW. Erste Arbeitsgespräche hierzu sind bereits terminiert. Sobald es belastbare Ergebnisse gibt, wird das Land aktiv informiert werden.“

Die Landesregierung bedauert, dass trotz einer Vielzahl von Gesprächen immer noch keine Klarheit über den Wiedereinsatz der Neigetechnik herrscht. Sie wird sich weiter nachdrücklich dafür einsetzen.

4. *ob es zutrifft, dass die Deutsche Bahn AG Einschränkungen am klaren Zweistunden-Takt vornehmen wird;*

Die Deutsche Bahn nimmt hierzu wie folgt Stellung:

„Die Planungen der DB Fernverkehr AG auf der Gäubahn sehen weiterhin grundsätzlich einen Zweistudentakt vor. Unabhängig davon müssen aber während der Streckensperrung im Herbst 2012 sowie ab kommendem Fahrplanwechsel Anpassungen beim IC-Angebot erfolgen:

- a) Vorübergehende Anpassungen während Streckensperrung im Herbst 2012:

Wegen erforderlicher Maßnahmen zur Streckenerneuerung erfolgt vom 08.10. bis 18.11.2012 eine Streckensperrung zwischen Tuttlingen und Singen. Während dieses Zeitraums müssen Reisende zwischen Tuttlingen und Singen auf Ersatzbusse umsteigen mit einer Reisezeitverlängerung von etwa einer Stunde auf der Gesamtrelation Stuttgart-Zürich und entsprechend verschobenen An- und Abfahrtszeiten in Stuttgart. Bei einer ähnlichen Streckensperrung in 2011 hatten die Züge und Ersatzbusse der DB Fernverkehr AG mit teilweise weniger als 30 Reisenden pro Fahrt eine deutlich zu schwache Nutzung. Trotz signifikanter wirtschaftlicher Verluste wird die DB Fernverkehr AG aber auch während der Baumaßnahme im Herbst 2012 wieder ein Ersatzangebot anbieten. Dieses umfasst fünf Fahrtenpaare und deckt damit den Großteil des regulären Angebotsumfangs von sieben Zugpaaren ab, insbesondere wichtige Pendlerzeitlagen: Die täglichen IC-Abfahrten in Stuttgart in Richtung Zürich sind um 6:58, 9:03, 13:03, 15:03 und 17:03 Uhr, die Ankünfte aus der Gegenrichtung um 10:58, 12:58, 16:58, 18:58, 20:58 Uhr. Die nur vorübergehend während der 6-wöchigen Bauphase nicht an-

gebotenen zwei Fahrtenpaare betreffen besonders nachfrageschwache Zeitlagen. Zudem bestehen als alternative Reisemöglichkeiten im Nahverkehr nur 15 Minuten versetzt schnelle RE-Verbindungen zwischen Stuttgart und Rottweil sowie eine Stunde davor/danach Verbindungen von Stuttgart bis Tuttlingen/Singen.

b) Dauerhafte Anpassungen ab Fahrplanwechsel am 09.12.2012:

Wegen besonders schwacher Inanspruchnahme kann ab dem Fahrplanwechsel zwischen Stuttgart und Singen sonntagsfrüh und samstagsabends jeweils ein IC-Zugpaar nicht mehr angeboten werden (siehe Punkt 5). Die Anpassungen sind mit den SBB abgestimmt und werden von diesen mitgetragen. Damit verkehren künftig pro Woche weiterhin 94 von heute 98 IC-Fahrten im Zweistundentakt, lediglich 4% der IC-Fahrten zwischen Stuttgart und Singen entfallen am Tagesrand. Zwischen Singen und Zürich werden alle bisherigen Zugpaare unverändert täglich verkehren, ebenso sind die nachfragestärkeren Adventssamstage von der Angebotseinschränkung ausgenommen. Eine solche Differenzierung der Verkehrstage ist bundesweit – auch bei anderen, sogar deutlich nachfragestärkeren grenzüberschreitenden Fernverkehrslinien – schon lange etabliert, so z.B. bei der zweistündlichen IC-Linie Berlin–Hannover–Amsterdam auf dem deutschen Streckenabschnitt sowie bei der ICE-Linie Frankfurt–Paris auf dem Gesamtlaufweg. Auch bei den vom Land Baden-Württemberg bestellten Nahverkehrslinien bestehen samstags bzw. sonntags Angebotslücken.“

5. *wie das künftige Betriebsprogramm am Wochenende (Samstag und Sonntag) aussehen wird;*

Ab 9. Dezember 2012 besteht nach Auskunft der Deutschen Bahn folgendes IC-Angebotskonzept:

Samstags entfällt das letzte Zugpaar (IC 285 um 19:56 Uhr ab Stuttgart nach Zürich bzw. IC 180 Ankunft Stuttgart um 22:07 Uhr aus Zürich). Die übrigen IC-Abfahrten in Stuttgart um 7:56, 9:56, 11:56, 13:56, 15:56 und 17:56 sowie die Ankünfte um 10:07, 12:07, 14:07, 16:07, 18:07 und 20:07 Uhr werden weiterhin angeboten.

Sonntags entfällt das erste Zugpaar (IC 181 um 7:56 Uhr ab Stuttgart bzw. IC 284 Ankunft Stuttgart um 10:07 Uhr aus Zürich). Die übrigen IC-Abfahrten in Stuttgart um 9:56, 11:56, 13:56, 15:56, 17:56 und 19:56 Uhr sowie die Ankünfte um 12:07, 14:07, 16:07, 18:07, 20:07 und 22:07 Uhr werden weiterhin angeboten.

6. *durch welche Maßnahmen die Deutsche Bahn AG insbesondere die Tagesrandverbindungen am Morgen verbessern wird, um die Strecke attraktiver zu gestalten und zu welchem Zeitpunkt diese Verbesserungen wirksam werden;*

Zu diesem Punkt hat die Deutsche Bahn folgendes mitgeteilt:

„Die geforderte Angebotsverbesserung am Morgen wird in der Frage nicht konkret beschrieben. Unter den derzeitigen Randbedingungen sind jedoch jegliche Angebotsausweitungen bzw. deutliche zeitliche Verschiebungen von Fahrten nicht darstellbar. Bei der Entwicklung eines verbesserten mittel- und langfristigen Angebotskonzepts wird aber ein bestmögliches Angebot u.a. auch für die Morgenstunden geprüft werden. Ein Realisierungszeitpunkt ist derzeit noch unklar, da die Konzeptabstimmungen erst ganz am Anfang stehen.“

7. *welche Auswirkungen das von der Deutschen Bahn AG nunmehr entworfene Betriebsprogramm auf die Ausbauplanungen der Gäubahn und den Vertrag von Lugano hat;*

Hierzu lautet die Stellungnahme der Deutschen Bahn:

„Alle Fernverkehrsplanungen werden rechtzeitig mit der DB Netz AG, die die Ausbauplanungen der Infrastruktur übernimmt, abgestimmt. Die im Staatsvertrag von Lugano anvisierte Reisezeit Stuttgart–Zürich von 2 ¼ Stunden ist mit den derzeitigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht erreichbar. Neben einer schnellstmöglichen Reisezeit auf der genannten Gesamrelation berücksichtigen SBB und DB zudem im Sinne der Reisenden auch die Realisierung wichtiger Anschlussbeziehungen zwischen Nah- und Fernverkehr an den bedienten Zwischenhalten.“

8. *welche Möglichkeiten sie sieht, auf die Deutsche Bahn AG einzuwirken, um Verbesserungen im ICE-Schnellverkehr auf der Gäubahn zu erzielen.*

Die Einwirkungsmöglichkeiten des Landes sind begrenzt. Der Fernverkehr auf der Gäubahn wird eigenwirtschaftlich von der Deutschen Bahn Fernverkehr AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben. Dieses Unternehmen entscheidet in eigener Verantwortung, welches Fernverkehrsangebot es dem Reisenden machen möchte. Da gegenwärtig völlig ungeklärt und auch nicht absehbar ist, wann ICE-Neigezüge auf die Gäubahn zurückkehren (siehe oben Antwort zu den Fragen 2 und 3), würde es das Land im Interesse der Fahrgäste auch begrüßen, wenn andere qualitativ hochwertige Neigetechnik-Fernverkehrszüge zum Einsatz kämen, ggf. auch angeboten durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Eine weitere wichtige Voraussetzung für einen solchen Schnellverkehr mit ICE oder anderen Zügen ist ein entsprechender Streckenausbau. Der Schwerpunkt des Landes besteht daher darin, darauf hinzuwirken, dass die Eisenbahninfrastruktur der Gäubahn so ertüchtigt wird, dass eine deutliche Verkürzung der heutigen Reisezeiten erreicht werden kann.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur