

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Andreas Hoffmann CDU**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr**

### **Bedeutung der Neigetechnik für den Bahnverkehr in der Bodenseeregion**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse liegen ihr zum Einsatzzeitpunkt einer störungsfreien Umsetzung der Neigetechnik vor und welche Strecken sind für deren Einsatz mit Auswirkungen auf die Bodenseeregion vorgesehen?
2. Welche Rolle spielt die Neigetechnik bei der Fahrplangestaltung des Schienenfern- und Regionalverkehrs für die Reisetart- oder Zielpunkte der Bodenseeregion und welche positiven Wirkungen hat die Neigetechnik, sofern diese funktioniert, auf die Reisezeiten?
3. Trifft es zu, dass die Pläne zur Beschleunigung des Schienenverkehrs auf der Gäubahnstrecke auf einem verlässlichen Einsatz der Neigetechnik beruhen und welche Auswirkungen wären zu erwarten, wenn diese Technik dauerhaft nicht zum Einsatz kommen würde?

09. 02. 2010

Hoffmann CDU

## Begründung

Die Neigetechnik spielt eine entscheidende Rolle für eine Beschleunigung der Reisezeiten für den Schienenverkehr mit Start- oder Zielpunkten in der Bodenseeregion. Es muss daher angestrebt werden, diese Technik möglichst bald und zuverlässig zum Einsatz zu bringen.

## Antwort

Mit Schreiben vom 2. März 2010 Nr. 73-3824.2-1/149 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*Ich frage die Landesregierung:*

*1. Welche Erkenntnisse liegen ihr zum Einsatzzeitpunkt einer störungsfreien Umsetzung der Neigetechnik vor und welche Strecken sind für deren Einsatz mit Auswirkungen auf die Bodenseeregion vorgesehen?*

Zum derzeitigen Zeitpunkt liegen der Landesregierung keine Informationen darüber vor, wie lange der Einsatz der Neigetechnik ausfallen wird. Nach Auskunft der DB AG ist diese bemüht, die Neigetechnik so schnell wie möglich wieder einsetzen zu können.

Der Einsatz der Neigetechnik ist im Fernverkehr auf der Strecke Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Zürich (Gäubahn) vorgesehen. Im Regionalverkehr ist sie auf der Strecke Basel–Singen–Friedrichshafen–Ulm (Hochrheinstrecke, Bodenseegürtelbahn und Südbahn) sowie der Strecke Stuttgart–Tübingen–Sigmaringen–Aulendorf (Zollernbahn) vorgesehen.

*2. Welche Rolle spielt die Neigetechnik bei der Fahrplangestaltung des Schienenfern- und Regionalverkehrs für die Reisetart- oder Zielpunkte der Bodenseeregion und welche positiven Wirkungen hat die Neigetechnik, sofern diese funktioniert, auf die Reisezeiten?*

Der Einsatz der Neigetechnik führt durch die höhere Kurvengeschwindigkeit der mit dieser Technik ausgerüsteten Fahrzeuge zu einer Verkürzung der Reisezeiten. Im Fernverkehr sichert dies den Anschluss der Gäubahn in Stuttgart an die IC-Linien in Richtung Frankfurt und Nürnberg und an die ICE-Linie in Richtung München.

Im Regionalverkehr werden durch den Einsatz der Neigetechnik die Anschlüsse auf den Fernverkehr in Ulm und Basel sowie einige attraktive Verbindungen aus dem Raum Stuttgart in Richtung Bodensee hergestellt.

*3. Trifft es zu, dass die Pläne zur Beschleunigung des Schienenverkehrs auf der Gäubahnstrecke auf einem verlässlichen Einsatz der Neigetechnik beruhen und welche Auswirkungen wären zu erwarten, wenn diese Technik dauerhaft nicht zum Einsatz kommen würde?*

Dies trifft zu.

Der Ausfall der Neigetechnik würde auf der Gäubahn nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus in der Schweiz auf der Strecke Bülach–Schaffhausen zu Problemen in der Streckenbelegung führen. Der Ausbau in der Schweiz

führt zu einer Verschiebung des Fernverkehrsknotens in Singen, sodass die Züge aus Zürich acht Minuten früher ankommen und in Richtung Zürich um acht Minuten später abfahren. Im Zielzustand, d. h. nach Ausbau auch in Deutschland, soll eine Fahrzeitverkürzung von 15 Minuten auf der Verbindung Zürich–Stuttgart erreicht werden. Dieses Ziel ist nur bei Einsatz von Zügen mit Neigetechnik erreichbar.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr