

Kleine Anfrage

des Abg. Guido Wolf CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Ausbau von Schienenstrecken

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Ausbaumaßnahmen von Schienenstrecken, die im Bedarfsplan des Bundes enthalten sind, werden derzeit in Baden-Württemberg durchgeführt und welche Finanzmittel sind hierfür erforderlich sowie bereitgestellt?
2. Welche Ausbaumaßnahmen, die im Bedarfsplan des Bundes enthalten sind, befinden sich in Planung und welche Finanzmittel sind hierfür erforderlich sowie bereitgestellt?
3. Bei welchen Ausbaumaßnahmen ist eine finanzielle Beteiligung des Landes vertraglich zugesagt oder in Aussicht gestellt?
4. Ist sie bereit, den Ausbau der Gäubahn genauso finanziell zu unterstützen wie den anderer Strecken, beispielsweise den der Südbahn?
5. Was unternimmt sie, um den Ausbau der Gäubahn voranzutreiben, vor allem auch vor dem Hintergrund, dass die Schweiz mit dem dortigen Ausbau bis Ende 2012 zum Abschluss kommen wird?
6. Wann rechnet sie mit der Wiedereinführung der Neigetechnik bei Fernverkehrszügen auf der Gäubahn?
7. Was unternimmt sie, um die derzeitigen Angebotsverschlechterungen im Fernverkehr auf der Gäubahn zu kompensieren?

8. Ist ihr bekannt, inwieweit diese Angebotsverschlechterungen zu einem Rückgang oder einer Verlagerung des Reisendenaufkommens geführt haben?

23. 03. 2010

Wolf CDU

Begründung

Das Projekt „Stuttgart 21“, welches politisch jetzt richtigerweise auf den Weg gebracht wurde, kann nur dann zum maximalen Erfolg werden, wenn auch die Zulaufstrecken zeitlich wie qualitativ optimiert werden. Dabei fällt aktuell besonders negativ auf, dass etwa Qualitätsverschlechterungen auf der Strecke Stuttgart–Zürich (Gäubahn), zuletzt durch den Abzug des ICE, die Attraktivität des dortigen Schienenverkehrs reduzieren. Dem gilt es entgegenzuwirken. Darüber hinaus sollte die Relation Zürich–Stuttgart planerisch wie baulich auf deutscher Seite derart vorangetrieben werden, dass bei Fertigstellung des Schienenausbaus auf schweizerischer Seite auch auf deutscher Seite die vereinbarten Streckenbeschleunigungsziele erreicht werden können.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. April 2010 Nr. 73–3824.1–0/451 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Ausbaumaßnahmen von Schienenstrecken, die im Bedarfsplan des Bundes enthalten sind, werden derzeit in Baden-Württemberg durchgeführt und welche Finanzmittel sind hierfür erforderlich sowie bereitgestellt?

Aus dem derzeit geltenden BVWP 2003 sind die folgenden, Baden-Württemberg betreffenden Projekte im Bau:

- ABS Kehl–Appenweier. Mit dem Bau der neuen Rheinbrücke wurde begonnen. Die Kosten für die Brücke und weitere Arbeiten in Kehl betragen 51 Mio. Euro.
- ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel mit ca. 5,7 Mrd. Euro Gesamtkosten. Teilabschnitte sind fertiggestellt, der Katzenbergtunnel ist im Bau.
- Rahmenprojekt Stuttgart–Ulm (NBS Wendlingen–Ulm und Stuttgart 21) mit Gesamtkosten von rd. 6 Mrd. Euro. Mit den Arbeiten für Stuttgart 21 wurde begonnen.
- ABS München–Lindau–Grenze Deutschland/Österreich mit Gesamtkosten von 210 Mio. Euro.

Das Land geht davon aus, dass der Bund die jeweils erforderlichen Mittel zeitgerecht bereitstellt.

2. *Welche Ausbaumaßnahmen, die im Bedarfsplan des Bundes enthalten sind, befinden sich in Planung und welche Finanzmittel sind hierfür erforderlich sowie bereitgestellt?*

In Planung befinden sich folgende Projekte:

- ABS Kehl–Appenweier, hier: Strecke Kehl–Appenweier. Als Gesamtkosten des Abschnitts nennt der Bund unter Bezugnahme auf Angaben der DB Netz AG derzeit 123 Mio. Euro.
- NBS Wendlingen–Ulm, hier: Strecke Stuttgart–Ulm mit Gesamtkosten von rd. 2 Mrd. Euro.
- ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau. Die Elektrifizierung kostet ca. 140 Mio. Euro. Eine Finanzierungsvereinbarung steht noch aus.
- NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar. Als Gesamtkosten nennt der Bund unter Bezugnahme auf Angaben der DB Netz AG derzeit ca. 1,3 Mrd. Euro. Die Streckenführung in Baden-Württemberg ist aber noch unklar.
- ABS Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz. Die Kosten für die Doppelspurabschnitte belaufen sich auf 134 Mio. Euro. Eine Finanzierungsvereinbarung existiert noch nicht.
- Ausbau der Anlage für den Kombinierten Ladeverkehr (KLV-Terminal) in Kornwestheim. Die Kosten sind dem Land nicht bekannt, eine Finanzierungsvereinbarung zwischen DB und dem Bund wurde aber geschlossen.

Die Landesregierung wird sich beim Bund mit Nachdruck für eine angemessene Mittelausstattung im Bundeshaushalt einsetzen.

3. *Bei welchen Ausbaumaßnahmen ist eine finanzielle Beteiligung des Landes vertraglich zugesagt oder in Aussicht gestellt?*

Vertraglich vereinbart ist eine Kostenbeteiligung nur bei Stuttgart 21 und der NBS Stuttgart–Ulm.

Beim Ausbau der Rheintalbahn schließt die Landesregierung zur Erreichung des Ziels einer menschen- und umweltgerechten Planung eine rechtlich abgesicherte begrenzte Beteiligung an den Mehrkosten der erforderlichen Planänderungen nicht aus und erwartet einen entsprechenden Finanzierungsbeitrag von Bund und Bahn.

Bei der Südbahn Ulm–Friedrichshafen ist eine Kostenbeteiligung des Landes in Aussicht gestellt.

4. *Ist sie bereit, den Ausbau der Gäubahn genauso finanziell zu unterstützen wie den anderer Strecken, beispielsweise den der Südbahn?*

Die Kostenbeteiligung des Landes bei der Südbahn beruht auf dem Gedanken, dass die Elektrifizierung in hohem Maße auch dem Nahverkehr dient. Dies ist beim Ausbau der Gäubahn nicht der Fall. Er erfolgt hauptsächlich für Zwecke des Fern- und Güterverkehrs und ist damit eine Maßnahme des Bundes. Insoweit beabsichtigt das Land nicht, sich an den Investitionen zu beteiligen.

5. *Was unternimmt sie, um den Ausbau der Gäubahn voranzutreiben, vor allem auch vor dem Hintergrund, dass die Schweiz mit dem dortigen Ausbau bis Ende 2012 zum Abschluss kommen wird?*

Die Landesregierung ist in ständigem Kontakt mit dem Bund und der DB und drängt beide permanent, den Ausbau zügig in Angriff zu nehmen. Ein Ausbau bis zur Inbetriebnahme der Ausbaustrecke in der Schweiz im Dezember 2012 ist aber nicht möglich, da in Deutschland die planungsrechtlichen Voraussetzungen noch nicht vorliegen und die Finanzierung noch nicht gesichert ist.

6. *Wann rechnet sie mit der Wiedereinführung der Neigetechnik bei Fernverkehrszügen auf der Gäubahn?*

Hierzu liegen der Landesregierung keine gesicherten Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antwort des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu Ziff. 2. der Kleinen Anfrage des Abg. Dieter Kleinmann FDP/DVP, Zukunft der Gäubahn, Drucksache 14/6003 verwiesen.

7. *Was unternimmt sie, um die derzeitigen Angebotsverschlechterungen im Fernverkehr auf der Gäubahn zu kompensieren?*

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg hat den Nahverkehr in den Knoten entlang der Strecke so angepasst, dass die Anschlüsse vom und auf den Nahverkehr weiterhin gewährleistet sind. Die Landesregierung hat in direkten Kontakten zur Deutschen Bahn AG weiterhin darauf gedrängt, dass auf den ersatzweise verkehrenden IC der B-Preis (er findet für IC-, EC- und D-Züge Anwendung) statt des für ICE erhobenen A-Preises (gilt für ICE/TGV) gilt und die Pendler mit Zeitkarten zum A-Preis entsprechende Kompensation erhalten. Sie hat weiterhin darauf gedrungen, dass alsbald die im IC übliche Fahrradmitnahme angeboten wird, was derzeit von der DB Fernverkehr AG geprüft wird und der im IC übliche gastronomische Service angeboten wird, was jedoch nur in eingeschränkter Form möglich ist. Erreicht werden konnte auch, dass die IC mit Ausnahme des ab/bis Frankfurt verkehrenden Paares versuchsweise in Böblingen halten. Allerdings wird dieser Halt bei Rückkehr der ICE-T wieder entfallen müssen.

Weitergehende Möglichkeiten wie anderes Fahrzeugmaterial, Anpassung des Fernverkehrs o. ä. liegen außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Landesregierung. Sie hat jedoch die DB Fernverkehr AG um Prüfung gebeten, ob es zur Beschleunigung der Züge Möglichkeiten gibt, welche den Lokwechsel in Singen entbehrlich machen. Eine Rückmeldung hierzu steht noch aus.

8. *Ist ihr bekannt, inwieweit diese Angebotsverschlechterungen zu einem Rückgang oder einer Verlagerung des Reisendenaufkommens geführt haben?*

Auf die Antwort des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu Ziff. 3. der Kleinen Anfrage des Abg. Dieter Kleinmann FDP/DVP, Zukunft der Gäubahn, Drucksache 14/6003 wird verwiesen.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr