

Antrag

der Abg. Werner Wölfle u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Aktueller Stand und Finanzierung des Gäubahn-Ausbaus

Antrag

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

1. aus welchen Einzelmaßnahmen nach dem aktuellen Planungsstand das Projekt „Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz“ besteht und hier insbesondere welche einzelnen Streckenabschnitte des eingleisigen Abschnittes Horb Rbf–Hattingen (Baden) zweigleisig ausgebaut werden sollen;
2. wie sich die in der Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 14/6091 genannte Summe von 134 Mio. € auf die einzelnen Ausbaubabschnitte und auf die notwendigen geschwindigkeitserhöhenden Ausbauten aufteilt;
3. ob es zutrifft, dass die geplanten zweigleisigen Teilabschnitte im Bereich Rottweil–Tuttlingen für die Beschleunigung des ICE-Verkehrs nicht erforderlich sind, sondern vielmehr die Funktion haben, die Betriebsabwicklung in diesem stark belasteten Abschnitt zu verbessern und hier insbesondere zu verhindern, dass der Ringzug noch langsamer als heute wird, sondern im Gegenteil durch Wegfall von Kreuzungsaufhalten beschleunigt werden kann;
4. ob für die Ausbaumaßnahmen zwischen Rottweil und Tuttlingen wegen der positiven Auswirkungen auf den Ringzug auch die Finanzierungswege nach dem Entflechtungsgesetz bzw. § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegebautengesetz in Frage kommen;
5. welche Fahrplanänderungen für den Fernverkehr Stuttgart–Zürich ab Dezember 2012 (Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen im Bereich Bülach–Schaffhausen) bei unveränderter Infrastruktur im Bereich der DB AG vorgesehen sind und welcher Anpassungsbedarf sich hieraus für den Nahverkehr auf den Strecken Konstanz–Karlsruhe (Schwarzwaldbahn), Konstanz–Engen (Seehas),

Radolfzell–Stockach (Seehäslle), Basel–Schaffhausen–Singen (Hochrheinbahn) und Radolfzell–Friedrichshafen (Bodensee–Gürtelbahn) ergibt;

6. welche Folgen die geplante Fahrplanänderung der Fernverkehrszüge nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen im Bereich Singen–Horb für die Nahverkehrsangebote auf den Strecken Konstanz–Karlsruhe (Schwarzwaldbahn), Konstanz–Engen (Seehas), Radolfzell–Stockach (Seehäslle), Basel–Schaffhausen–Singen (Hochrheinbahn) und Radolfzell–Friedrichshafen (Bodensee–Gürtelbahn) haben wird;
7. welche Folgen während der Interimsphase ab 2012 und nach der Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen für den Fernverkehrs die geänderten Fahrpläne des Fernverkehrs Stuttgart–Zürich für das Fahrplanangebot des Ringzuges zwischen Tuttlingen und Rottweil haben werden (insbesondere Fahrzeiten und Vertaktung), wenn die vorgesehenen zweigleisigen Ausbauten auf diesem Streckenabschnitt erst zu einem späteren Zeitpunkt fertig gestellt werden;
8. wie der Anschluss-Knoten in Singen zur geraden vollen Stunde ab 2012 abgewickelt werden soll, wenn 6 Züge nahezu gleichzeitig im Bahnhof stehen werden, hierfür aber wegen des bis 2012 nicht finanzierten Baus eines weiteren Bahnsteigs nur 5 Durchgangsgleise zur Verfügung stehen werden;
9. ob und wie sichergestellt ist, dass die derzeit bestehende Reisekette in der Relation Stuttgart (DB Fernverkehr) – Rottweil (RE über Villingen-Schwenningen–Donauesschingen) – Neustadt (RB Höllentalbahn) und Freiburg sowohl während der Übergangszeit ab 2012 als auch nach Fertigstellung aller Ausbaumaßnahmen in beiden Richtungen ohne Fahrzeitverluste gegenüber dem Fahrplanstand Dezember 2008 in beiden Richtungen erhalten bleibt.

20.04.2010

Wölfle, Lehmann, Dr. Murschel,
Neuenhaus, Pix GRÜNE

Begründung

In ihrer Stellungnahme zum Antrag Drs. 14/2482 sicherte die Landesregierung eine regelmäßige Berichterstattung zum Ausbau der Gäubahn zu. Obwohl das Projekt seitdem überarbeitet wurde, hat eine Unterrichtung des Landtages hierzu bisher nicht stattgefunden. Daher ist es erforderlich, diese Informationen auf diesem Wege zu erfragen.

Die Fragen 5, 7, 8, 9 wurden bereits im Antrag Drs. 14/2482 gestellt. Eine Beantwortung durch die Landesregierung unterblieb seinerzeit mit der Begründung: „Die angesprochenen Folgewirkungen des Gäubahnausbaus wird das Land untersuchen, sobald ein Ergebnis der in der Antwort zu Frage 3 angesprochenen Prüfung durch die DB AG vorliegt.“ Da seitdem zwei Jahre vergangen sind, sollte eine Beantwortung nunmehr möglich sein. Da inzwischen klar ist, dass eine Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen auf deutschem Gebiet bis Ende 2012 nicht mehr möglich ist, ergibt sich die Notwendigkeit einer getrennten Betrachtung der Auswirkungen auf den Nahverkehr in der Region auf die Interimsphase sowie den Zustand nach Abschluss der Maßnahme.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 23. Mai 2010 Nr. 7-3824.5-01/67 nimmt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. aus welchen Einzelmaßnahmen nach dem aktuellen Planungsstand das Projekt „Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz“ besteht und hier insbesondere welche einzelnen Streckenabschnitte des eingleisigen Abschnittes Horb Rbf–Hattingen (Baden) zweigleisig ausgebaut werden sollen;*
- 2. wie sich die in der Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 14/6091 genannte Summe von 134 Mio. € auf die einzelnen Ausbaubauabschnitte und auf die notwendigen geschwindigkeitserhöhenden Ausbauten aufteilt;*

Das Bedarfsplanvorhaben Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz setzt sich aus folgenden Maßnahmen zusammen:

	Investitionsbedarf in Mio. €
Beschleunigungsmaßnahmen	50
2-gl. Ausbau Horb–Neckarhausen	10
2-gl. Ausbau Rottweil–Spaichingen	20
2-gl. Ausbau Spaichingen–Tuttlingen	15
Kurve Singen	20
Reserve	19
Summe	134

- 3. ob es zutrifft, dass die geplanten zweigleisigen Teilabschnitte im Bereich Rottweil–Tuttlingen für die Beschleunigung des ICE-Verkehrs nicht erforderlich sind, sondern vielmehr die Funktion haben, die Betriebsabwicklung in diesem stark belasteten Abschnitt zu verbessern und hier insbesondere zu verhindern, dass der Ringzug noch langsamer als heute wird, sondern im Gegenteil durch Wegfall von Kreuzungsaufenthalten beschleunigt werden kann;*

Das Bedarfsplanvorhaben Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz dient der Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr und der Erweiterung der Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr. Die Fernverkehrslinie Zürich–Stuttgart soll eine neue Fahrlage erhalten, die im Hinblick auf Anschlussverbindungen in Stuttgart attraktiver ist. Im Bereich Rottweil–Tuttlingen sind dazu folgende zweigleisige Ausbauten (Doppelspurabschnitte) geplant: Rottweil–Neufra für die Begegnung ICE-T und Ringzug sowie Rietheim–Wurmlingen für die Begegnung RE und Ringzug. Zudem sind noch sog. Beschleunigungsmaßnahmen (Linienverbesserungen) auf der gesamten Strecke in Planung. Um die oben genannten Ziele zu erreichen, ist die Realisierung aller genannten Maßnahmen erforderlich. Die mit dem Ausbau erreichte Beschleunigung des Ringzugs ist Folge, aber nicht Ursache des Ausbaus.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. *ob für die Ausbaumaßnahmen zwischen Rottweil und Tuttlingen wegen der positiven Auswirkungen auf den Ringzug auch die Finanzierungswege nach dem Entflechtungsgesetz bzw. § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz in Frage kommen;*

Die Ausbaumaßnahmen stellen ein Gesamtkonzept dar, bei dem die ermittelten positiven Auswirkungen nicht einzelnen Teilmaßnahmen zugeordnet wurden. Nach dem Ergebnis der hierzu vom Bund in Auftrag gegebenen internationalen Studie aus dem Jahr 2006 betragen die positiven Auswirkungen auf den Ringzug lediglich knapp 10 Prozent des Gesamtnutzens. Positive Auswirkungen gibt es danach beim Güterverkehr und vor allem auch für den Fernverkehr, für den eine erhöhte Nachfrage prognostiziert wurde. Für den Regionalverkehr auf der Gäubahn wurden dagegen in sehr geringem Umfang Nachfrageminderungen durch Verlagerung auf den Fernverkehr prognostiziert.

Die Auswirkungen der Ausbaumaßnahmen zwischen Rottweil und Tuttlingen für den Ringzug wurden bislang nicht isoliert bewertet. Würde für eine Nahverkehrsförderung eine solche Bewertung durchgeführt, wäre angesichts der Investitionskosten von rund 35 Mio. € und der im Rahmen der Bedarfsplanuntersuchung ermittelten positiven Auswirkungen kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten.

Die mit der Fragestellung angesprochenen Finanzierungswege würden nur dann in Betracht kommen, wenn die Maßnahmen überwiegend der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs dienen würden. Diese Voraussetzung ist jedoch – wie dargelegt – im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Tragender Grund für die Gesamtmaßnahmen sind vielmehr die Stärkung und Sicherung des Fernverkehrs.

5. *welche Fahrplanänderungen für den Fernverkehr Stuttgart–Zürich ab Dezember 2012 (Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen im Bereich Bülach–Schaffhausen) bei unveränderter Infrastruktur im Bereich der DB AG vorgesehen sind und welcher Anpassungsbedarf sich hieraus für den Nahverkehr auf den Strecken Konstanz–Karlsruhe (Schwarzwaldbahn), Konstanz–Engen (Seehas), Radolfzell–Stockach (Seehäslle), Basel–Schaffhausen–Singen (Hochrheinbahn) und Radolfzell–Friedrichshafen (Bodensee-Gürtelbahn) ergibt;*

Durch die Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen im Bereich Bülach–Schaffhausen und eine frühere Abfahrt in Zürich erreicht der ICE-T den Bahnhof Singen einige Minuten früher. Dadurch ergeben sich auch Anpassungen im Minutenbereich bei den IRE-Zügen von Basel und bei den IRE-Zügen von Konstanz. In Richtung Stuttgart wird der ICE-T voraussichtlich wenige Minuten früher verkehren. Alle bisherigen Anschlussbeziehungen bleiben erhalten.

6. *welche Folgen die geplante Fahrplanänderung der Fernverkehrszüge nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen im Bereich Singen–Horb für die Nahverkehrsangebote auf den Strecken Konstanz–Karlsruhe (Schwarzwaldbahn), Konstanz–Engen (Seehas), Radolfzell–Stockach (Seehäslle), Basel–Schaffhausen–Singen (Hochrheinbahn) und Radolfzell–Friedrichshafen (Bodensee-Gürtelbahn) haben wird;*

7. *welche Folgen während der Interimsphase ab 2012 und nach der Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen für den Fernverkehr die geänderten Fahrlagen des Fernverkehrs Stuttgart–Zürich für das Fahrplanangebot des Ringzuges zwischen Tuttlingen und Rottweil haben werden (insbesondere Fahrzeiten und Vertaktung), wenn die vorgesehenen zweigleisigen Ausbauten auf diesem Streckenabschnitt erst zu einem späteren Zeitpunkt fertig gestellt werden;*

Die Nahverkehrsangebote werden an die geänderten Fahrlagen des Fernverkehrs im Minutenbereich angepasst, sodass die Anschlüsse und der Angebotsumfang weiterhin bestehen bleiben. Die genauen Fahrlagen werden derzeit im Rahmen des Zielkonzeptes 2020 erarbeitet.

8. *wie der Anschluss-Knoten in Singen zur geraden vollen Stunde ab 2012 abgewickelt werden soll, wenn 6 Züge nahezu gleichzeitig im Bahnhof stehen werden, hierfür aber wegen des bis 2012 nicht finanzierten Baus eines weiteren Bahnsteigs nur 5 Durchgangsgleise zur Verfügung stehen werden;*

Für die Gleisbelegung im Bahnhof Singen werden sich nur Änderungen im Minutenbereich ergeben. An der Reihenfolge der Züge und der Anschlussbeziehungen untereinander wird sich nichts ändern.

9. *ob und wie sichergestellt ist, dass die derzeit bestehende Reisekette in der Relation Stuttgart (DB Fernverkehr) – Rottweil (RE über Villingen-Schwenningen–Donaueschingen) – Neustadt (RB Höllentalbahn) und Freiburg sowohl während der Übergangszeit ab 2012 als auch nach Fertigstellung aller Ausbaumaßnahmen in beiden Richtungen ohne Fahrzeitverluste gegenüber dem Fahrplanstand Dezember 2008 in beiden Richtungen erhalten bleibt.*

Nach dem Endausbau der Gäubahn wird in Rottweil weiterhin der Anschluss vom Fernverkehr auf den IRE nach Neustadt/Schwarzwald hergestellt und dort besteht auch Anschluss an die weiterführenden RE-Züge in Richtung Freiburg. Auch nach der Neuinbetriebnahme der Breisgau S-Bahn 2020 voraussichtlich im Dezember 2018 werden diese Anschlüsse weiterhin Bestand haben.

Gönner

Ministerin für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr