

Antrag

der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Interregio-Express (IRE)-Bahnangebot und Fernverkehrs- anbindung der Hochrhein-Region ab 2016 und den Folge- jahren

Antrag

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

1. wie sich die Fahrgastzahlen und die Pünktlichkeit der IRE-Züge zwischen Basel, Singen und Ulm in den Jahren 2010 bis 2014 entwickelt haben und wie sie diese Entwicklungen und den Maßnahmenbedarf auf stark nachgefragten Verbindungen und die Chancen für Angebotsverbesserungen bewertet;
2. welche Veränderungen sich mit dem neuen Fernverkehrsfahrplan zum Fahrplan 2016 in Bezug auf die Reisezeiten und Zahl der Verbindungen zwischen den Städten an der Hochrheinbahn und der Landeshauptstadt Stuttgart im Vergleich zu 2015 ergeben und ob sich die Veränderungen an allen Wochentagen gleich darstellen;
3. ob das Neukonzept der Gäubahn auch für die Anbindung der Bodenseegürtelbahn an Städte wie Tuttlingen, Rottweil, Horb und Tübingen sowie an die Landeshauptstadt Stuttgart Veränderungen bei den Reisezeiten und die Anzahl der täglichen Verbindungen zur Folge hat;
4. welche Maßnahmen sie geprüft hat und umsetzt, um die Auswirkungen des veränderten Fahrplanangebots auf der Gäubahn für die Anbindung der Hochrheinregion und der Bodenseeregion zu minimieren;
5. welche substanziellen Verbesserungen bei Angebot und Zuverlässigkeit der Verbindung zwischen Hochrheinregion und Bodensee sowie zur Gäubahn mit der Neuvergabe des Neitech-Netzes „Netz 5 Donau–Ostalb“ ab Dezember 2016 und in den Folgejahren zu erwarten sind und wie dabei auch eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit der Bahnverbindungen zwischen Hochrhein und Bodensee sowie zur Gäubahn gewährleistet wird;

6. ob es zutrifft, dass sie die neuen Leistungen auf der Hochrheinbahn für den Zeitraum bis 2026 vergeben will und damit ein elektrischer Betrieb zwischen Singen und Basel vor 2026 derzeit nicht mehr erwartet wird.

05. 02. 2015

Schreiner, Wolf, Razavi, Köberle, Kunzmann,
Mack, Meier-Augenstein, Dr. Rapp, Schwehr CDU

Begründung

Seit vielen Jahren existieren erhebliche Bemühungen bei Region und Land, besonders für den IRE-Verkehr auf der Hochrheinbahn Verbesserungen zu erzielen, da der Betrieb mit Diesel-Neigetechnik-Zügen mit regelmäßigen Verspätungen und technischen Fahrzeugproblemen sowie mit Einschränkungen für Reisende mit eingeschränkter Mobilität verbunden ist. Kommunen, Land und die schweizerischen Kantone setzen sich hierbei für eine baldige Elektrifizierung der Strecke und kürzere Takte zwischen Hochrhein und Bodensee ein.

Die Landesregierung hat im März 2013 gemeinsam mit der Deutschen Bahn vereinbart, auf der Gäubahn zwischen Zürich und Stuttgart schrittweise ab 2016 ein neues Fahrplan- und Angebotskonzept mit neuen Intercity (IC)-Fahrzeugen einzuführen. Damit verbunden sollen neue Fahrplanzeiten sein, sodass besonders im Bahnknoten Singen veränderte Anschlusssituationen entstehen. Da die Hochrheinregion an den Knoten Singen lediglich mit einem IRE-Angebot im Stundentakt angebunden ist, ergibt sich die Frage nach möglichen Auswirkungen auf die Anbindung der Hochrheinregion. Vergleichbares gilt für die Orte der Bodenseegürtelbahn.

Mit Datum vom 29. Dezember 2014 hat das Land Baden-Württemberg im EU-Amtsblatt die Ausschreibung der Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Leistungen im „Netz 5 Donau Ostalb“ bekanntgegeben. Zu diesem Netz, dessen Betrieb voraussichtlich vom Dezember 2016 bis Dezember 2026 vorgesehen ist, gehört aufgrund der einzusetzenden Fahrzeuge mit Neigetechnik auch das IRE-Angebot zwischen Ulm, Singen und Basel. Das Land sieht hierbei vor, dass die Bieter Gebrauchtfahrzeuge einsetzen. Die öffentlich gemachten Angaben der Ausschreibung lassen nicht erkennen, dass für die Laufzeit bis 2026 wesentliche Veränderungen im Fahrplanangebot zwischen Singen und Basel oder auch bei der Anschlussqualität zur Gäubahn vorgesehen sind.

Die Unterzeichner erwarten von der Landesregierung Angaben darüber, mit welchen Maßnahmen und Vereinbarungen sie kurz-, mittel- und langfristig mindestens die heutige Anbindungsqualität an das Mittelzentrum Singen und die wichtige Fernverkehrsverbindung der Gäubahn zur Landeshauptstadt für die Städte und Gemeinden des Landkreises Waldshut sicherstellt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 3. März 2015 Nr. 3-3822.0-00/1653 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wie sich die Fahrgastzahlen und die Pünktlichkeit der IRE-Züge zwischen Basel, Singen und Ulm in den Jahren 2010 bis 2014 entwickelt haben und wie sie diese Entwicklungen und den Maßnahmenbedarf auf stark nachgefragten Verbindungen und die Chancen der Angebotsverbesserungen bewertet;

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen und Pünktlichkeit auf der Hochrheinstrecke sind insgesamt nicht befriedigend. Die Fahrgastzahlen der IRE-Züge der Linie Ulm–Basel sind im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem 1. Halbjahr 2010 an Schultagen auf der Relation Ulm–Singen um knapp 4 % und auf der Relation Singen–Basel um knapp 5 % zurückgegangen. Die Ursache hierfür kann nach Auffassung der Landesregierung allerdings nicht ausschließlich in den nicht von der Hand zu weisenden Qualitätsmängeln gesehen werden. Eine Rolle dürften hier vielmehr auch andere Angebote öffentlicher Verkehrsmittel wie zum Beispiel die Fernbuslinien Freiburg–München oder der Fernverkehr der DB auf der Linie Basel/Freiburg–München spielen.

Die Pünktlichkeitswerte der IRE-Linie sind nach Auffassung der Landesregierung in beide Richtungen verbesserungsfähig.

Im Zeitraum 2011 bis 2014 kamen etwa 84 % bis 86 % der Züge planmäßig oder weniger als vier Minuten verspätet am Hauptbahnhof Ulm an. Weniger als sechs Minuten verspätet waren 88 % bis 90 %. Im Jahr 2010 lagen diese Werte bei 81 % bzw. 86 %.

Die Ankunftspünktlichkeit in Basel unterlag stärkeren Schwankungen. In den Jahren 2011 und 2012 kamen zwischen 87 % und 88 % der Züge planmäßig oder weniger als vier Minuten verspätet in Basel an. Die Pünktlichkeit konnte damit im Vergleich zum Jahr 2010 (79 %) deutlich gesteigert werden. In den folgenden Jahren sank der Pünktlichkeitswert jedoch wieder auf 84 % (2013) bzw. 80 % (2014). Im Bereich der „5-Minuten-Pünktlichkeit“ wurde 2014 das schlechteste Ergebnis der letzten fünf Jahre erzielt. Nur noch 84 % der Züge kamen weniger als sechs Minuten verspätet in Basel an (88 % bis 91 % in 2010 bis 2013). Ursächlich hierfür sind Trassenkonflikte mit der Ende des Jahres 2013 neu eingeführten Klettgau-S-Bahn im Schweizer Kanton Schaffhausen. Schon bei relativ geringen Verspätungen des IRE aus Ulm bzw. Singen werden die Züge der Klettgau-S-Bahn bis Erzingen vorgefahren und der IRE muss der S-Bahn hinterherfahren. Dies macht es dem IRE unmöglich, die Verspätung bis Basel aufzuholen.

2. welche Veränderungen sich mit dem neuen Fernverkehrsfahrplan zum Fahrplan 2016 in Bezug auf die Reisezeiten und Zahl der Verbindungen zwischen den Städten an der Hochrheinbahn und der Landeshauptstadt Stuttgart im Vergleich zu 2015 ergeben und ob sich die Veränderungen an allen Wochentagen gleich darstellen;

Der neue Fernverkehrsplan auf der Gäubahn bringt in der Summe für die Achse Stuttgart–Zürich und die durchfahrenden Gebiete erhebliche Vorteile. Für die Anbindung der Hochrheinstrecke müssen für eine Übergangsphase leider gewisse Nachteile in Kauf genommen werden. Die Anzahl der Verbindungen zwischen der Hochrheinbahn und der Landeshauptstadt Stuttgart ändert sich nicht. Die Reisezeit verlängert sich unter der Woche alle zwei Stunden um 24 Minuten und am Wochenende um etwa 32 Minuten, da dann in Singen aufgrund des 2-Stunden-Taktes auf der Hochrheinstrecke nur ein Regionalexpress als Anschluss nach Stuttgart erreicht wird.

Mit der angestrebten Elektrifizierung der Hochrheinstrecke verfolgt die Schweiz das Ziel einer Einführung des Halbstundentaktes zwischen Basel und Singen. Auf dieser Basis können die Fahrzeitverlängerungen im Zielzustand wieder kompensiert werden.

3. ob das Neukonzept der Gäubahn auch für die Anbindung der Bodenseegürtelbahn an Städte wie Tuttlingen, Rottweil, Horb und Tübingen sowie an die Landeshauptstadt Stuttgart Veränderungen bei den Reisezeiten und die Anzahl der täglichen Verbindungen zur Folge hat;

Zwischen der Bodenseegürtelbahn und den über die Gäubahn erreichbaren Zielen bleibt die Anzahl der Verbindungen gleich.

Die Reisezeiten verlängern sich durch die Drehung der IC-Verbindung in Singen um eine halbe Stunde. Nach Tuttlingen müssen für die Übergangszeit daher längere Reisezeiten um 12 Minuten, nach Rottweil um 15 Minuten, nach Horb um 23 Minuten und nach Stuttgart um 32 Minuten in Kauf genommen werden.

Für das Ziel Stuttgart ist aus dem Bereich der Bodenseegürtelbahn jedoch der Fahrweg über Ulm der zeit kürzeste Regelfahrweg, insbesondere nach der angestrebten Elektrifizierung der Südbahn und nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm.

Als Vorteil des neuen Gäubahnkonzepts ist zu sehen, dass ab Dezember 2015 die IC-Züge ab Singen mit Nahverkehrstickets genutzt werden können und die Fahrkarten somit für die meisten Fahrgäste deutlich günstiger werden.

4. welche Maßnahmen sie geprüft hat und umsetzt, um die Auswirkungen des veränderten Fahrplanangebots auf der Gäubahn für die Anbindung der Hochrheinregion und der Bodenseeregion zu minimieren;

Das Land ist bestrebt, perspektivisch die Angebote auf dieser Strecke so fortzuentwickeln, dass wieder funktionierende Transportketten entstehen. Soweit dazu zusätzliche Zugleistungen erforderlich sind, müssen dabei angesichts des weiter steigenden Regionalisierungsmitteldefizits aufgrund der noch ausstehenden Revision sämtliche in Frage kommenden Lösungen auf ihre Finanzierbarkeit untersucht werden. Die Prüfungen dauern daher noch an.

5. welche substanziellen Verbesserungen bei Angebot und Zuverlässigkeit der Verbindung zwischen Hochrheinregion und Bodensee sowie zur Gäubahn mit der Neuvergabe des Neitech-Netzes „Netz 5 Donau Ostalb“ ab Dezember 2016 und in den Folgejahren zu erwarten sind und wie dabei auch eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit der Bahnverbindungen zwischen Hochrhein und Bodensee sowie zur Gäubahn gewährleistet wird;

6. ob es zutrifft, dass sie die neuen Leistungen auf der Hochrheinbahn für den Zeitraum bis 2026 vergeben will und damit ein elektrischer Betrieb zwischen Singen und Basel vor 2026 derzeit nicht erwartet wird.

Zu 5. und 6.:

Im Ausschreibungsnetz 5 sind die heute mit Neigetechnik betriebenen Linien zusammengefasst. Somit ist auch die IRE-Linie Basel–Singen–Friedrichshafen–Ulm in diesem Netz enthalten. Nach der Neuvergabe wird das Angebot dieser Linie mindestens im heutigen Umfang erhalten bleiben. Mögliche Verbesserungen sind abhängig vom Vergabeergebnis und insbesondere von der überfälligen Revision der Regionalisierungsmittel durch den Bund.

Die Ausschreibung des Netzes 5, die Ende Dezember 2014 im Amtsblatt der EU veröffentlicht wurde, und die geplante Elektrifizierung sind komplementär zueinander. Das Land strebt weiterhin die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke an. Bei Netz 5 handelt es sich um eine „Übergangsausschreibung“ bis zum Ende der technischen Nutzbarkeit der heute eingesetzten Diesel-Neigetechniktriebwagen voraussichtlich im Jahr 2026. Dabei werden Abbestellmöglichkeiten zu früheren Zeitpunkten vorgesehen, wenn beispielsweise die Südbahn Ulm–Friedrichshafen–Lindau oder die Hochrheinstrecke Basel–Singen vorab den elektrischen Betrieb

aufnehmen. Der genaue Zeitpunkt der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke kann noch nicht vorhergesagt werden. Auch hier ist ein Zusammenhang mit der vom Bund verweigerten Revision der Regionalisierungsmittel zu sehen.

Erst mit der Fertigstellung der Elektrifizierung werden sich nennenswerte Verbesserungen bei der Barrierefreiheit erreichen lassen, da dann Neufahrzeuge zum Einsatz kommen werden.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur