

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Fernverkehr auf der Gäubahn Stuttgart–Zürich ab 2017**

Antrag

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

1. seit wann ihr bekannt ist, dass die neuen, ab Ende 2017 eingesetzten Intercity-Fernverkehrszüge auf der Strecke Stuttgart–Zürich nicht für den Fahrbetrieb auf dem Streckennetz der Schweizer Bundesbahnen (SBB) zugelassen sind;
2. wie sie diese Tatsache, vor allem im Hinblick auf Auswirkungen für die Fahrgäste auf der Gesamtrelation Stuttgart–Zürich bewertet;
3. welche Konsequenzen diese Tatsache für das neue, mit der Deutschen Bahn AG vereinbarte Angebotskonzept auf der Gäubahn besitzt und insbesondere, wie sich die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Zürich durch das in Singen notwendig werdende Umsteigen verlängert;
4. wie sie gedenkt, vor diesem Hintergrund die Einhaltung des Vertrags von Lugano aus dem Jahr 1996 zu erreichen, der unter anderem festlegt, dass sich die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich bis 2012 von drei Stunden auf zwei Stunden und 15 Minuten verkürzen soll;
5. ob es aktuell Überlegungen gibt, die Reisezeitziele des Vertrags von Lugano mit Neigetechnikfahrzeugen zu erreichen;
6. was sie konkret getan hat, um – vor dem Hintergrund des Vertrags von Lugano – vom Bund den Ausbau der Gäubahn im neuen Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs zu erreichen;

7. welches Wagenmaterial auf der Gäubahn bis zum Inkrafttreten der neuen Angebotskonzeption Ende 2017 bei den Intercity- und Regional-Express-Verbindungen eingesetzt wird.

18. 05. 2016

Rivoir, Kleinböck, Wölflé, Gall, Binder SPD

#### Begründung

Die neue Angebotskonzeption auf der Gäubahn, die zwischen dem Ministerium für Verkehr und der Deutschen Bahn AG vereinbart worden war, schien zunächst Verbesserungen für die Fahrgäste auf der Strecke Stuttgart–Zürich zu beinhalten. Diese sind aber durch die neuesten Entwicklungen beim Wagenmaterial, das nicht für den Fahrbetrieb auf dem Streckennetz der Schweizer Bundesbahnen (SBB) zugelassen ist, zumindest stark gefährdet. Die Gäubahn bleibt also weiterhin das Sorgen- und Stiefkind des Fernverkehrs auf der Schiene in Baden-Württemberg.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 16. Juni 2016 Nr. 3-3824.5-01/82 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. seit wann ihr bekannt ist, dass die neuen, ab Ende 2017 eingesetzten Intercity-Fernverkehrszüge auf der Strecke Stuttgart–Zürich nicht für den Fahrbetrieb auf dem Streckennetz der Schweizer Bundesbahnen (SBB) zugelassen sind;*

Das Ministerium für Verkehr wurde Anfang dieses Jahres über mögliche Probleme informiert. Ende März/Anfang April 2016 wurde bekannt, dass die neuen Doppelstock-IC's nicht der Schweizer ETCS-Norm entsprechen.

- 2. wie sie diese Tatsache, vor allem im Hinblick auf Auswirkungen für die Fahrgäste auf der Gesamrelation Stuttgart–Zürich bewertet;*

Die Landesregierung bedauert, dass nicht – wie ursprünglich vorgesehen – ab Dezember 2017 eine einstündige, umsteigefreie IC-Verbindung Stuttgart–Zürich bestehen wird. Nach Mitteilung der DB Fernverkehr ist derzeit ein Übergangskonzept in der Prüfung, welches zweistündig eine Direktverbindung Stuttgart–Zürich mit Zügen der Schweizer Bundesbahn vorsieht. In der anderen Stunde soll der neue Doppelstock-IC bis Singen verkehren, bei dem ein Umstieg in Singen erforderlich wird. Damit wird der Status Quo beibehalten und eine weitere zweistündliche (Umsteige-)Verbindung neu eingerichtet. Die geplante deutliche Angebotsverbesserung in der internationalen Relation Stuttgart–Zürich kann damit vorerst leider nicht vollständig umgesetzt werden. Aus Sicht der Landesregierung ist eine Angebotsverbesserung zur Erhöhung der Attraktivität der Schienenverbindung Stuttgart–Zürich dringend erforderlich.

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

3. *welche Konsequenzen diese Tatsache für das neue, mit der Deutschen Bahn AG vereinbarte Angebotskonzept auf der Gäubahn besitzt und insbesondere, wie sich die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Zürich durch das in Singen notwendig werdende Umsteigen verlängert;*

Das mit DB Fernverkehr vereinbarte Angebotskonzept auf der Gäubahn, das eine Nutzung der IC-Züge mit Nahverkehrstickets ermöglicht, ist auf den Abschnitt Stuttgart–Singen begrenzt. Von der Brechung der Verkehre in Singen ist das Konzept daher nicht betroffen und wird planmäßig umgesetzt.

Eine Fahrzeitverlängerung wird sich durch den Umsteigevorgang in Singen in der Relation Stuttgart–Zürich ebenfalls nicht ergeben. Der IC benötigt in Singen durch den erforderlichen Fahrtrichtungswechsel rund fünf Minuten Zeit. Der Umstieg erfolgt auf den Zug am gegenüberliegenden Bahnsteig.

4. *wie sie gedenkt, vor diesem Hintergrund die Einhaltung des Vertrags von Lugano aus dem Jahr 1996 zu erreichen, der unter anderem festlegt, dass sich die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich bis 2012 von drei Stunden auf zwei Stunden und 15 Minuten verkürzen soll;*

Der Vertrag von Lugano ist ein zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland geschlossener Vertrag. Es ist Sache der Bundesregierung, diesen Vertrag zu erfüllen. Das Land fordert dies regelmäßig vom Bund ein, zuletzt im Mai 2016 in der Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans.

5. *ob es aktuell Überlegungen gibt, die Reisezeitziele des Vertrags von Lugano mit Neigetechnikfahrzeugen zu erreichen;*

Die DB AG hat angekündigt, in absehbarer Zeit keine Neigetechnikzüge mehr zu bestellen. Die Landesregierung hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem die Möglichkeiten einer Fahrzeitverkürzung auf der Gäubahn sowohl unter Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen als auch von konventionellem Rollmaterial untersucht werden. Die Ergebnisse werden noch in diesem Jahr vorliegen.

6. *was sie konkret getan hat, um – vor dem Hintergrund des Vertrags von Lugano – vom Bund den Ausbau der Gäubahn im neuen Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs zu erreichen;*

Die Landesregierung hat den Ausbau der Gäubahn für Neigetechnikzüge zur Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans angemeldet. Zudem werden im beauftragten Gutachten Lösungswege mit Neigetechnikzügen anderer Bahnen untersucht, um der Forderung an den Bund Nachdruck zu verleihen.

7. *welches Wagenmaterial auf der Gäubahn bis zum Inkrafttreten der neuen Angebotskonzeption Ende 2017 bei den Intercity- und Regional-Express-Verbindungen eingesetzt wird.*

Die bereits heute auf der Gäubahn als Regionalexpress verkehrenden Elektrotriebwagen der Baureihen 425 und 426 werden bis zur Inbetriebnahme des neuen Verkehrsvertrages Netz 3b „Gäu-Murr“ im Dezember 2017 eingesetzt. Derzeit wird der Wageneinsatz für die Regional-Express-Verbindungen im Zeitraum des Übergangsvertrages optimiert, um möglichst viele Verbesserungen zu ermöglichen. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Bereits ab Dezember 2017 werden im Landesdesign gestaltete Neufahrzeuge des Herstellers Bombardier (Typ „Talent 2“) auf der Gäubahn verkehren. Das eingesetzte Wagenmaterial der Intercity-Züge liegt dagegen in der Verantwortung der DB Fernverkehr AG.

Hermann  
Minister für Verkehr