

Antrag

der Abg. Jürgen Keck u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Chancen und Potenziale einer Bodensee-S-Bahn

Antrag

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

1. ob ihr Schätzungen vorliegen, von welchem Verlagerungs- und Wachstumspotenzial auf den bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgegangen werden könnte, wenn es in der Euregio Bodensee einen durchgebundenen S-Bahn- oder anderweitigen Schienennahverkehr gäbe;
2. welche baulichen Änderungen nach ihren Erkenntnissen an der Schieneninfrastruktur in Deutschland sowie der beiden anderen Bodenseeanrainer erforderlich wären;
3. ob sie bei Neuvergaben im SPNV in dieser Raumschaft auf die Durchbindemöglichkeit bzw. komfortable Umsteigemöglichkeiten Wert legen wird;
4. wie sie die Chancen des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung insbesondere der Bodenseegürtelbahn – auch vor dem Hintergrund des vorgestellten Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan – bewertet;
5. in welcher Weise sie sich für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn einsetzen wird, insbesondere im Hinblick auf mögliche Kofinanzierungen;
6. wie sich der aktuelle Stand im Hinblick auf die Elektrifizierung der Hochrheinbahn darstellt;

7. welche Erkenntnisse ihr über geplante Verbesserungen im Schienenfernverkehr in der Relation zu Bodenseedestinationen vorliegen.

15. 06. 2016

Keck, Haußmann, Dr. Kern, Dr. Schweickert,
Hoher FDP/DVP

Begründung

Die Bodenseeregion hat im Hinblick auf ihre verkehrliche Erschließung und Leistungsfähigkeit noch deutliches Wachstumspotenzial. Der Schienenpersonenverkehr kann hierbei eine wesentliche Rolle spielen. Nicht nur die Elektrifizierung der Südbahn ist hier ein wesentlicher Faktor, auch die Strecken am Bodensee selbst müssen den Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht werden. Fern- und Nahverkehr sind hierbei die relevanten Ansatzpunkte.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 12. Juli 2016 Nr. 3-3822.0-00/1740 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. ob ihr Schätzungen vorliegen, von welchem Verlagerungs- und Wachstumspotenzial auf den bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgegangen werden könnte, wenn es in der Euregio Bodensee einen durchgebundenen S-Bahn- oder anderweitigen Schienennahverkehr gäbe;*

Zu 1.:

Nach Kenntnis der Landesregierung wurde eine umfassende Betrachtung des gesamten Verkehrsraumes „Großraum Bodensee“ als einheitliche Planungsregion bislang lediglich in der BODAN-RAIL-Studie aus 2000/2001 vorgenommen. In diesem Rahmen wurde neben der Bewertung von Nachfragepotenzialen ein Konzept für einen konsistenten, grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr im Großraum Bodensee nach dem Prinzip eines integralen Taktfahrplans (ITF) entwickelt. Zudem wurden die auf das geplante Angebot abgestimmten Investitionen in die Infrastruktur ermittelt.

Aussagen zu Wachstums- oder Verlagerungspotenzialen können derzeit nicht getroffen werden. Hierfür müsste ein aktuelles und überregionales Nachfragemodell zur Generierung von grenzüberschreitenden Prognosen erarbeitet werden. Hierauf aufbauend könnten Ländergrenzen überschreitende Angebotskonzepte entwickelt werden und der dafür benötigte Infrastrukturbedarf festgesetzt werden. Das Land wäre bereit eine solche regional getragene Untersuchung zu unterstützen. Erst auf einer solchen Grundlage könnten konkrete Aussagen zu etwaigen Wachstumspotenzialen auf einzelnen Strecken getroffen werden.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

2. welche baulichen Änderungen nach ihren Erkenntnissen an der Schieneninfrastruktur in Deutschland sowie der beiden anderen Bodenseeanrainer erforderlich wären;

Zu 2.:

Die aus Sicht der Landesregierung erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen ergeben sich u. a. aus dem geplanten Angebotskonzept und den Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV (Zielkonzept 2025).

Eine Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn sowie der Hochrheinbahn ist aus Sicht der Landesregierung von hoher Bedeutung und daher anzustreben.

3. ob sie bei Neuvergaben im SPNV in dieser Raumschaft auf die Durchbindungsmöglichkeit bzw. komfortable Umsteigemöglichkeiten Wert legen wird;

Zu 3.:

Mit den benachbarten Aufgabenträgern finden sowohl zu den kurzfristigen als auch zu den mittel- bis langfristigen Planungen Gespräche statt, um die jeweiligen Angebotssysteme aufeinander abzustimmen und in den relevanten Knotenpunkten gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Systemen anbieten zu können. So wird die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke neue Möglichkeiten eröffnen, siehe Antwort zu Frage 6.

Ferner wird seitens der Landesregierung angestrebt, die sich aus der bis Ende 2021 fertiggestellten Elektrifizierung der Südbahn ergebenden Chancen zur Einrichtung durchgehender Zugverbindungen zwischen Deutschland und Österreich zu nutzen. Auch hierzu finden Abstimmungsgespräche mit den benachbarten Aufgabenträgern statt.

4. wie sie die Chancen des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung insbesondere der Bodenseegürtelbahn – auch vor dem Hintergrund des vorgestellten Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan – bewertet;

5. in welcher Weise sie sich für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn einsetzen wird, insbesondere im Hinblick auf mögliche Kofinanzierungen;

6. wie sich der aktuelle Stand im Hinblick auf die Elektrifizierung der Hochrheinbahn darstellt;

Zu 4., 5. und 6.:

Die Ziffern 4, 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Sowohl bei der Bodenseegürtelbahn als auch bei der Hochrheinbahn handelt es sich um Schienenwege des Bundes. Da es im Aufgabenbereich des Bundes liegt, für den Bau und die Erhaltung der Bundesverkehrswege (inkl. der Bundesschienenwege) Sorge zu tragen (vgl. Art. 87 e GG), hat die Landesregierung die Elektrifizierung der Strecken nebst partiellem Doppelspurausbau (ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen) in der Gruppe 2 (Achsen zwischen Oberzentren / Beseitigung von Engpässen im Güter- und Personenverkehr) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) angemeldet. Im Referentenentwurf des BVWP 2030, welcher am 16. März 2016 veröffentlicht wurde, ist diese Maßnahme nicht aufgeführt. Im Rahmen der Stellungnahme der Landesregierung zum Referentenentwurf des BVWP 2030 wurde das BMVI um nochmalige Prüfung und Berücksichtigung der Maßnahme gebeten.

Sollte es zu keiner Berücksichtigung der o. g. Maßnahme im BVWP 2030 kommen, wäre grundsätzlich eine Finanzierung im Rahmen einer Förderung durch das GVFG-Bundesprogramm denkbar.

Im Hinblick auf die Elektrifizierung der Hochrheinbahn sind die Planungen bereits weiter fortgeschritten. Die Strecke Basel – Singen ist Bestandteil der Planungen zur trinationalen S-Bahn Basel. Diese Planungen wurden von den fünf Schweizer Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg und der Französischen Region Elsass-Champagne-Ardenne-Lothringen („Grand-Est“) im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel entwickelt. In diesem Rahmen soll mit dem sogenannten „Herzstück Basel“ eine unterirdische Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem SBB-Bahnhof Basel realisiert werden. Da diese Verbindung dann nur noch von elektrischen Zügen befahren werden darf, haben die Schweizer Partner ein großes Interesse an der Elektrifizierung der Hochrheinbahnstrecke von Basel bis Erzingen. Diese Planung wurde bei der Erstellung des Agglomerationsprogramms Basel aufgenommen und wird derzeit vom Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) wirtschaftlich bewertet. Gleichzeitig laufen die weiteren Planungen nach HOAI Phase 3 und 4 durch die DB Netz AG. Bereits am 14. März 2016 wurde eine Absichtserklärung zur Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn zwischen Basel und Erzingen unterzeichnet. Hier wird, falls es zu keiner Berücksichtigung im BVWP 2030 kommt, eine Finanzierung im Rahmen einer Bundes-GVFG Förderung vorbereitet.

7. welche Erkenntnisse ihr über geplante Verbesserungen im Schienenfernverkehr in der Relation zu Bodenseedestinationen vorliegen.

Zu 7.:

Eine wesentliche Verbesserung im Schienenfernverkehr ergibt sich mit der ab Dezember 2017 vorgesehenen Einführung des sogenannten „Interimskonzepts“ auf der Gäubahn. Es wird hierbei eine stündliche, grenzüberschreitende Fernverkehrsverbindung mit neuen IC-Zügen zwischen Zürich und Stuttgart eingerichtet. Diese stündliche Verbindung kann zwischen Stuttgart und Singen auch mit Fahrausweisen des Nahverkehrs genutzt werden.

Hermann
Minister für Verkehr