

Antrag

der Abg. Werner Wölfle u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme des Innenministeriums

Auswirkungen des geplanten reduzierten Ausbaus auf den Schienennahverkehr auf der Gäubahn und den benachbarten Strecken

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. ob es zutrifft, dass die Fahrzeit der ICE-Züge auf der Gäubahn zwischen Singen und Horb ab Ende 2012 gegenüber der heutigen kürzesten Fahrzeit des ICE 180 (Singen ab 20.10 Uhr) um 4 weitere Minuten gekürzt werden muss, damit das Ziel einer Herstellung von Anschlüssen in Stuttgart auf die ICE-Linie München–Dortmund erreicht werden kann;
2. ob es zutrifft, dass nach der Untersuchung des Gäubahn-Planfalles 3 zur Erreichung dieses Ziels sowohl der Ausbau eines 3 km langen zweigleisigen Abschnittes südlich von Horb mit Kosten von 10 Mio. € als auch Beschleunigungsmaßnahmen entlang der ganzen Strecke mit Kosten von 50 Mio. € notwendig sind;
3. wie dieses Ziel bis 2012 mit einem Betrag von möglicherweise weniger als 20 Mio € erreicht werden soll, ohne die Stabilität des Fahrplans und damit auch die Pünktlichkeit und die Sicherheit der Anschlüsse über Gebühr zu strapazieren;
4. welche Folgen die geänderten Fahrlagen des ICE für das Fahrplanangebot des Ringzuges zwischen Tuttlingen und Rottweil haben werden (insbesondere Fahrzeiten und Vertaktung), wenn die im „Planfall 3“ vorgesehen zweigleisigen Ausbauten auf diesem Streckenabschnitt erst zu einem späteren Zeitpunkt fertig gestellt werden;

Eingegangen: 12. 03. 2008 / Ausgegeben: 10. 04. 2008

1

5. wie sie sicherstellen will, dass die bestehende RE-Linie Rottweil–Neustadt trotz der ab 2012 späteren Ankunft der ICE-Züge aus Stuttgart in Rottweil bei gleichzeitig unverändertem Fahrplan der Höllentalbahn in Neustadt auch weiterhin die „Brückenfunktion“ zwischen diesen beiden benachbarten Linien herstellt und somit sowohl für Villingen-Schwennenningen, Donaueschingen und den Hochschwarzwald die Anbindung an den ICE in Rottweil sicherstellt, als auch für Rottweil und Villingen-Schwenningen eine im Vergleich zum Auto noch halbwegs konkurrenzfähiges Angebot nach Freiburg gewährleistet;
6. welche Folgen die geplante Fahrplanänderung der ICE-Züge ab 2012 für die Nahverkehrsangebote auf den Strecken
 - a) Konstanz–Karlsruhe (Schwarzwaldbahn),
 - b) Konstanz–Engen (Seehas),
 - c) Radolfzell–Stockach (Seehäsle),
 - d) Basel–Schaffhausen–Singen (Hochrheinbahn) und
 - e) Radolfzell–Friedrichshafen (Bodensee-Gürtelbahn)
- haben wird;
7. ob sichergestellt ist, dass der bestehende ganztägige Taktfahrplan der Stuttgarter S-Bahn-Linie 1 zwischen Herrenberg und Stuttgart-Vaihingen erhalten bleibt und es nicht zu Gunsten des ICE zu Taktabweichungen und Fahrzeitverlängerungen kommt;
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. wie sie in Bezug auf die durch das Projekt „Stuttgart 21“ verursachte Fahrzeitverlängerung durch den Umweg der Gäubahnzüge über Stuttgart Flughafen die Diskrepanz zwischen ihrer Aussage in der Stellungnahme zu einem Antrag auf Landtagsdrucksache 14/1979, die Fahrzeit würde nur um 1 Minute länger, und der Mitteilung des Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn-Verbandes aus dem Jahr 2006 an diverse Landtagsabgeordnete, die Fahrzeit würde sich um 8 Minuten verlängern, erklärt;
10. ob sie die Rechnung nachvollziehen kann, dass – die Richtigkeit der Aussage zur Fahrzeitverlängerung in Drucksache 14/1979 unterstellt – bei Berücksichtigung der heutigen Fahrzeit der ICE-Züge von Stuttgart Hbf bis zum Bergautunnel südlich von Stuttgart-Rohr von 14 Minuten, einer Fahrzeit der zukünftigen ICE-Züge zwischen dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof und dem Flughafen-S-Bahnhof von 10 Minuten und einem Aufenthalt im Flughafenbahnhof von 2 Minuten für die Reststrecke von 7,5 km zwischen Flughafenbahnhof und Bergautunnel nur noch 3 Minuten übrigbleiben, was bei Berücksichtigung des Zeitverlustes durch das Anfahren aus dem Stand am Flughafen einer Geschwindigkeit von deutlich über 200 km/h entspricht und ob sie dieses Szenario für realistisch hält.

II. dem Landtag bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme „Gäubahn Planfall 3“ regelmäßig über den Stand der Umsetzung einschließlich der Folgen für den Nahverkehr zu berichten.

12. 03. 2008

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

Begründung

Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass der Bund jetzt bereit ist, durch die frühere Bereitstellung von Investitionsmitteln eine Beschleunigung des ICE-Verkehrs zwischen Zürich und Stuttgart um 15 Minuten zum Dezember 2012 zu ermöglichen.

Zwischen dem am 3. März auf der GNBB-Verbandsversammlung in Singen genannten bis 2012 zu erwartenden Betrag von „10 Mio. € + x“ und dem für die Beschleunigung des ICE im „Planfall 3“ errechneten Betrag von 60 Mio. € + 12 Mio. € Reserve klafft jedoch eine große Lücke. Derzeit ist nicht erkennbar, wie das Vorhaben unter diesen Rahmenbedingungen umgesetzt werden soll.

Selbst wenn es gelingen sollte, die Beschleunigung des ICE-Verkehrs bis 2012 mit stark eingeschränkten Investitionsmitteln umzusetzen droht die Gefahr, dass die damit verbundenen Vorteile für die Reisenden im ICE mit beträchtlichen Nachteilen für die ungleich höhere Anzahl von Fahrgästen im Regionalverkehr erkauft werden. Die veränderten ICE-Fahrpläne haben beträchtliche Auswirkungen auf die Fahrpläne der Regionalzüge rund um Singen, des Ringzuges zwischen Rottweil und Tuttlingen und die Regional-Express-Linie Rottweil–Villingen–Donaueschingen–Neustadt.

Dauerhafte Verschlechterungen drohen den Fahrgästen letzterer Linie. Um die Anschlüsse in Rottweil und Neustadt auch nach dem neuen ICE-Fahrplan zu erhalten müsste diese Linie, deren Fahrplan bereits heute sehr knapp ist, um ca. 15 Minuten beschleunigt werden. Dies war im Rahmen der Studien zum Integralen Taktfahrplan in den neunziger Jahren schon einmal geplant, wurde wegen der hohen Kosten aber nicht weiterverfolgt. Deshalb muss damit gerechnet werden, dass die bisher durchgehende Linie in zwei Einzellinien aufgeteilt wird (Trennung in Villingen oder Donaueschingen). Dies würde auf Dauer zu einer massiven Verlängerung der Fahrzeiten zwischen Rottweil und Freiburg sowie zwischen Neustadt und Stuttgart von jeweils mindestens 30 Minuten führen.

Erhebliche Angebotsverschlechterungen drohen vorübergehend – aber sicherlich für mehrere Jahre – dem sehr erfolgreichen Ringzug zwischen Rottweil und Tuttlingen. Wenn ab 2012 die ICE-Züge in den neuen beschleunigten Fahrlagen fahren sollten, kann der heutige Ringzug-Fahrplan so nicht mehr gefahren werden. Da die im Rahmen des „Planfall 3“ zur Beschleunigung des Ringzuges vorgesehen zweigleisigen Abschnitte zwischen Rottweil und Tuttlingen vorläufig nicht gebaut werden sollen, muss befürchtet werden, dass sich die Fahrzeiten des bereits heute durch die vielen Kreuzungsaufenthalte ausgebremsten Ringzuges nochmals verlängern und der vorhandene Stundentakt zwischen Tuttlingen und Rottweil durch ein wesentlich schlechter abgestimmtes System von zwei 2-Stunden-Takten ersetzt wird.

In der betroffenen Region entlang der Gäubahn ist bis heute auch wenig bekannt, dass die ab 2012 eingeplante Beschleunigung der ICE-Züge von 8 Minuten mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wegen des Umweges über den Stuttgarter Flughafenbahnhof wieder vollständig aufgezehrt werden. Die Aussage der Landesregierung in ihrer Stellungnahme zu einem Antrag auf Landtagsdrucksache 14/1979, die Fahrzeitverlängerung würde nur eine Minute betragen, lässt sich rechnerisch widerlegen, da dies nur möglich wäre, wenn die ICE-Züge zwischen dem Flughafenbahnhof und Stuttgart-Rohr mit ca. 230 km/h verkehren würden, wofür die für die S-Bahn gebaute Strecke aber nicht geeignet ist. Die vom GNBB im Jahr 2006 kommunizierte Fahrzeitverlängerung von 8 Minuten, die nach unserem Kenntnisstand von den Planern des „Planfall 3“ errechnet wurde, erscheint da wesentlich glaubwürdiger.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. April 2008 Nr. 7-7-3824.5-01/60 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. ob es zutrifft, dass die Fahrzeit der ICE-Züge auf der Gäubahn zwischen Singen und Horb ab Ende 2012 gegenüber der heutigen kürzesten Fahrzeit des ICE 180 (Singen ab 20.10 Uhr) um 4 weitere Minuten gekürzt werden muss, damit das Ziel einer Herstellung von Anschlüssen in Stuttgart auf die ICE-Linie München–Dortmund erreicht werden kann;*

Zu I. 1.:

Ja. Nach der vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Untersuchung zum Planfall „Gäubahn 3“ bedarf es neben einer früheren Abfahrt in Zürich und einer Zeitersparnis durch die Zweigleisigkeit noch einer weiteren Fahrzeitverkürzung. Diese ist nicht nur wegen der Herstellung von Anschlussverbindungen in Stuttgart, sondern auch wegen des Taktes der S-Bahn Stuttgart notwendig.

- 2. ob es zutrifft, dass nach der Untersuchung des Gäubahn-Planfalles 3 zur Erreichung dieses Ziels sowohl der Ausbau eines 3 km langen zweigleisigen Abschnittes südlich von Horb mit Kosten von 10 Mio. € als auch Beschleunigungsmaßnahmen entlang der ganzen Strecke mit Kosten von 50 Mio. € notwendig sind;*

Zu I. 2.:

Ja. Im Rahmen der Untersuchung zum Planfall „Gäubahn 3“ konnten diese Kosten allerdings nur grob geschätzt werden. Eine konkrete Kostenermittlung erfolgte nicht.

- 3. wie dieses Ziel bis 2012 mit einem Betrag von möglicherweise weniger als 20 Mio € erreicht werden soll, ohne die Stabilität des Fahrplans und damit auch die Pünktlichkeit und die Sicherheit der Anschlüsse über Gebühr zu strapazieren;*

Zu I. 3.:

Bei dem Ausbau der Gäubahn handelt es sich um ein Bedarfsplanvorhaben. Das Bundesverkehrsministerium hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) beauftragt, zu prüfen, welche Verkehrsverbesserungen sich mit einem zweigleisigen Ausbau zwischen Horb und Neckarhausen bzw. weiteren Ausbaumaßnahmen mit einem Kostenrahmen von etwa 5 bis 10 Mio. € erreichen lassen.

4. welche Folgen die geänderten Fahrpläne des ICE für das Fahrplanangebot des Ringzuges zwischen Tuttlingen und Rottweil haben werden (insbesondere Fahrzeiten und Vertaktung), wenn die im „Planfall 3“ vorgesehen zweigleisigen Ausbauten auf diesem Streckenabschnitt erst zu einem späteren Zeitpunkt fertig gestellt werden;
5. wie sie sicherstellen will, dass die bestehende RE-Linie Rottweil–Neustadt trotz der ab 2012 späteren Ankunft der ICE-Züge aus Stuttgart in Rottweil bei gleichzeitig unverändertem Fahrplan der Höllentalbahn in Neustadt auch weiterhin die „Brückenfunktion“ zwischen diesen beiden benachbarten Linien herstellt und somit sowohl für Villingen-Schwenningen, Donaueschingen und den Hochschwarzwald die Anbindung an den ICE in Rottweil sicherstellt, als auch für Rottweil und Villingen-Schwenningen eine im Vergleich zum Auto noch halbwegs konkurrenzfähiges Angebot nach Freiburg gewährleistet;
6. welche Folgen die geplante Fahrplanänderung der ICE-Züge ab 2012 für die Nahverkehrsangebote auf den Strecken
 - a) Konstanz–Karlsruhe (Schwarzwaldbahn),
 - b) Konstanz–Engen (Seehas),
 - c) Radolfzell–Stockach (Seehäsle),
 - d) Basel–Schaffhausen–Singen (Hochrheinbahn) und
 - e) Radolfzell–Friedrichshafen (Bodensee-Gürtelbahn)

haben wird;

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;

Zu I. 4. bis 6. und 8.:

Die angesprochenen Folgewirkungen des Gäubahnausbau wird das Land untersuchen, sobald ein Ergebnis der in der Antwort zu Frage 3 angesprochenen Prüfung durch die DB AG vorliegt. Das Innenministerium und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg stehen dazu in Kontakt mit der DB AG sowie dem Bundesverkehrsministerium und dem Interessenverband Gäu-Neckar-Bodenseebahn.

7. ob sichergestellt ist, dass der bestehende ganztägige Taktfahrplan der Stuttgarter S-Bahn-Linie 1 zwischen Herrenberg und Stuttgart-Vaihingen erhalten bleibt und es nicht zu Gunsten des ICE zu Taktabweichungen und Fahrzeitverlängerungen kommt;

Zu I. 7.:

Die Untersuchung zum Planfall „Gäubahn 3“ legt als Prämisse den unveränderten Taktfahrplan der Stuttgarter S-Bahn zu Grunde.

9. wie sie in Bezug auf die durch das Projekt „Stuttgart 21“ verursachte Fahrzeitverlängerung durch den Umweg der Gäubahnzüge über Stuttgart Flughafen die Diskrepanz zwischen ihrer Aussage in der Stellungnahme zu einem Antrag auf Landtagsdrucksache 14/1979, die Fahrzeit würde nur um 1 Minute länger, und der Mitteilung des Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn-Verbandes aus dem Jahr 2006 an diverse Landtagsabgeordnete, die Fahrzeit würde sich um 8 Minuten verlängern, erklärt;
10. ob sie die Rechnung nachvollziehen kann, dass – die Richtigkeit der Aussage zur Fahrzeitverlängerung in Drucksache 14/1979 unterstellt – bei Berücksichtigung der heutigen Fahrzeit der ICE-Züge von Stuttgart Hbf bis zum Berghautunnel südlich von Stuttgart-Rohr von 14 Minuten, einer Fahrzeit der zukünftigen ICE-Züge zwischen dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof und dem Flughafen-S-Bahnhof von 10 Minuten und einem Aufenthalt im Flughafenbahnhof von 2 Minuten für die Reststrecke von 7,5 km zwischen Flughafenbahnhof und Berghautunnel nur noch 3 Minuten übrigbleiben, was bei Berücksichtigung des Zeitverlustes durch das Anfahren aus dem Stand am Flughafen einer Geschwindigkeit von deutlich über 200 km/h entspricht und ob sie dieses Szenario für realistisch hält.

Zu I. 9. und 10.:

Nach Mitteilung der DB AG beträgt die Fahrzeit zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und dem neuen Bahnhof Flughafen/Messe künftig 8 Minuten. Die Züge halten 1 Minute. Nach den Betrachtungen der DB AG verbleiben damit für die Vergleichsstrecke zum Berghautunnel bei Stuttgart-Rohr 6 Minuten, die für diese Strecke ausreichend seien.

Ergänzend dazu ist darauf hinzuweisen, dass es aufgrund der Bearbeitungstiefe in dem Gäubahngutachten, das im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde, Unschärfen bei der Fahrzeit im Bereich Böblingen/Stuttgart gibt. Die DB AG hat für die Zeit nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 noch keinen Fahrplan erstellt, weshalb eine endgültige Klärung der Fahrzeiten heute noch nicht möglich ist.

II. dem Landtag bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme „Gäubahn Planfall 3“ regelmäßig über den Stand der Umsetzung einschließlich der Folgen für den Nahverkehr zu berichten.

Zu II.:

Die Landesregierung sagt die erbetene regelmäßige Berichterstattung zu.

Rech
Innenminister