

Antrag

der Abg. Dietmar Bachmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Beeinträchtigung des ICE-Verkehrs auf der Gäubahnstrecke

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Auswirkungen sich für das Erreichen von Anschlussverkehren durch die Beeinträchtigungen der aktiven Neigetechnik auf der Gäubahnstrecke seit dem Herbst 2008 ergeben haben;
2. welche Anstrengungen die Deutsche Bahn AG bislang unternommen hat, um sowohl die Erreichbarkeit von Anschlussverkehren sicherzustellen als auch den Beeinträchtigungen der aktiven Neigetechnik abzuwehren;
3. welche technischen oder sonstigen Gründe einer Wiederaufnahme der aktiven Neigetechnik auf dieser Strecke derzeit noch entgegenstehen;
4. welcher Zeitplan von der Deutschen Bahn AG für die Wiederaufnahme der aktiven Neigetechnik (allgemein und auf der Gäubahnstrecke im Besonderen) und damit der Rückkehr zum Regelfahrplan avisiert ist;
5. mithilfe welcher Maßnahmen ein nicht nur kurzzeitiger Ausfall ganzer Zugtypen in der Zukunft verhindert werden könnte;

6. ob im Zuge der Bewältigung der aktuellen Probleme in Erwägung gezogen wird, den Laufweg des ICE auf dieser Strecke zu verlängern und Durchbindungen nach Frankfurt oder Nürnberg zu ermöglichen.

12. 05. 2009

Bachmann, Kleinmann, Theurer, Dr. Bullinger, Berroth FDP/DVP

Begründung

Seit dem Herbst 2008 ist die Neigetechnik bei der auf der Gäubahn verkehrenden Baureihe 411 des ICE T aus Sicherheitsgründen abgeschaltet. Die daraus resultierenden Verspätungen wurden zwar im Dezember 2008 mithilfe eines angepassten „Notfahrplans“ in einen Fahrplan übertragen; in Bezug auf die Erreichbarkeit wichtiger Anschlussverkehre in Stuttgart wurde jedoch bislang weder Abhilfe geschaffen noch ein konkreter Zeitplan für die Rückkehr zum Regelfahrplan benannt. Ferner ist offen, ob die derzeitigen Probleme – vergleichbar wie beim Ausfall der Neigetechnik dem IRE-Linie Basel–Friedrichshafen–Ulm/Lindau – als Chance für eine dauerhafte Qualitätsverbesserung auf dieser Strecke genutzt werden könnten.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 19. Juni 2009 Nr. 73–3824.5–01/63 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Auswirkungen sich für das Erreichen von Anschlussverkehren durch die Beeinträchtigungen der aktiven Neigetechnik auf der Gäubahnstrecke seit dem Herbst 2008 ergeben haben;

Zu 1.:

Infolge der ausgeschalteten Neigetechnik traten auf der ICE-Linie Stuttgart–Zürich Fahrzeitverlängerungen auf, die im Tagesverlauf aufgrund knapper Streckenkapazität und von Wendezeiten zusätzlich anwuchsen. Im Mittel waren die Züge dieser Linie daher nur noch zu 50 bis 75 % pünktlich. Wie die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg dazu mitteilte, ist es dennoch gelungen, in Horb, Rottweil und Singen die Nahverkehrsanschlüsse zu halten. Auch die Anschlüsse in Zürich und Schaffhausen konnten gehalten werden. Allerdings war es vielfach nicht möglich, in Stuttgart die Anschlüsse auf den Fernverkehr zu erreichen.

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

2. welche Anstrengungen die Deutsche Bahn AG bislang unternommen hat, um sowohl die Erreichbarkeit von Anschlussverkehren sicherzustellen als auch den Beeinträchtigungen der aktiven Neigetchnik abzuwehren;

Zu 2.:

Zur Fahrplanstabilisierung und besseren Planbarkeit durch die Reisenden hat die DB AG in konstruktiver Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und den schweizerischen Bundesbahnen zum 15. März 2009 ihren Fahrplan an die längeren Fahrzeiten angepasst. In diesem Interimsfahrplan können zwei Mal täglich Anschlüsse jeweils von und nach Nürnberg angeboten werden.

Ebenso wurden die Wartezeiten in Rottweil und Horb so angepasst, dass die Anschlüsse dort erreicht werden können. Reisende können ihre Fahrt somit besser planen.

Durch Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs (Montagvormittag bis Donnerstagabend ein IC, Donnerstagabend bis Montagvormittag ein ICE) konnten auf der Linie die knappen Fahrzeugwenden in Stuttgart deutlich entspannt und stabilisiert werden. Dadurch hat sich die Pünktlichkeit der Linie auf über 90 % verbessert. Gleichzeitig hat die DB AG ihre Werkstätten ausgebaut und zusätzlich entsprechendes Personal eingestellt, um vorsichtshalber deutlich verkürzte Inspektionsintervalle an den ICE-T-Fahrzeugen zu realisieren.

3. welche technischen oder sonstigen Gründe einer Wiederaufnahme der aktiven Neigettechnik auf dieser Strecke derzeit noch entgegenstehen;

4. welcher Zeitplan von der Deutschen Bahn AG für die Wiederaufnahme der aktiven Neigettechnik (allgemein und auf der Gäubahnstrecke im Besonderen) und damit der Rückkehr zum Regelfahrplan avisiert ist;

Zu 3. und 4.:

Nachdem im Jahr 2008 an Achsen der ICE-T-Flotte Risse im Millimeterbereich festgestellt worden waren, wurden die Untersuchungsintervalle der Fahrzeuge drastisch gekürzt, sodass es zu Engpässen in der Verfügbarkeit von Fahrzeugen für den Einsatz auf den Strecken kam. Die Verhandlungen über die Festlegung der endgültigen Untersuchungsintervalle zwischen DB und Eisenbahn-Bundesamt sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

Nach Auskunft der DB AG fahren auch nach der Fahrplananpassung am 14. Juni die ICE-T-Züge vorerst noch mit ausgeschalteter Neigettechnik. Gemeinsam arbeiten die Deutsche Bahn, die Herstellerindustrie und das Eisenbahn-Bundesamt aber intensiv daran, die Wiederinbetriebnahme der Neigettechnik – und damit verkürzte Reisezeiten für die Fahrgäste – in absehbarer Zeit zu ermöglichen.

Wie der Vorstand Personenverkehr der DB AG der Landesregierung mitgeteilt hat, ist die DB AG bemüht, den bogenschnellen Verkehr auf der Gäubahn so schnell wie möglich wieder aufzunehmen und wird alles in ihrer Macht stehende tun, um dies zu realisieren.

5. mithilfe welcher Maßnahmen ein nicht nur kurzzeitiger Ausfall ganzer Zugtypen in der Zukunft verhindert werden könnte;

Zu 5.:

Obwohl die DB AG ihre Fahrzeuge nach eigener Angabe bereits aufwändiger und in kürzeren Inspektionsintervallen überprüft als vom Fahrzeughersteller angegeben, war der Ausfall der ICE3- und ICE-T-Teilflotte nicht absehbar.

Ein ähnlicher Vorfall ist daher auch künftig leider nie ganz auszuschließen. Die DB AG hat mitgeteilt, dass sie aber weiterhin eine wirtschaftlich vertretbare Anzahl von Reservefahrzeugen vorhalten werde, die (wie beim aktuellen Flottenausfall erfolgt) ein gewisses Ersatzkonzept aufrechterhalten kann.

6. ob im Zuge der Bewältigung der aktuellen Probleme in Erwägung gezogen wird, den Laufweg des ICE auf dieser Strecke zu verlängern und Durchbindungen nach Frankfurt oder Nürnberg zu ermöglichen.

Zu 6.:

Nach Auskunft der DB AG sind solche Verlängerungen oder Durchbindungen derzeit nicht geplant.

Nach Nürnberg verkehrt bereits eine IC-Linie aus Karlsruhe über Pforzheim, nach Frankfurt eine IC-Linie aus Österreich über Salzburg und München. Die vorgeschlagenen Durchbindungen aus der Gäubahn würden laut DB AG zu Lasten dieser vorhandenen Direktverbindungen gehen. Derzeit kann lediglich morgens eine Direktverbindung von Frankfurt zur Gäubahn angeboten werden und – bei Inbetriebnahme des ursprünglichen ICE-T-Konzepts – auch wieder abends zurück. Für zusätzliche Fahrten von und nach Frankfurt und Nürnberg sei derzeit entweder die Streckenkapazität oder die wirtschaftliche Reisendenachfrage nicht ausreichend.

Für die Zeit nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird es zu einer Neuordnung auch des Fernverkehrs kommen. In diesem Rahmen wird das Land mit der DB AG auch neue Durchbindungen von Fernverkehrslinien diskutieren, u. a. auch von Zügen der Gäubahn.

Rech

Innenminister