

Antrag

der Abg. Siegfried Lehmann u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Situation des Fernverkehrs auf der Gäubahn

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sich in den Jahren 2004 bis 2009 (jeweils im 1. Halbjahr) die Fahrgastzahlen des Fernverkehrs auf der Schiene zwischen Singen und Stuttgart entwickelt haben;
2. ob Presseberichte zutreffen, dass sich die Fahrgastzahlen im Jahr 2009 im Vergleich zu 2008 um 20 % reduziert haben;
3. welche Veränderung der Fahrgastzahlen die beteiligten Bahnen DB und SBB mit der Neukonzeption des Angebots der Linie Stuttgart–Zürich im Dezember 2006 bis zum Dezember 2009 erreichen wollten und wie sich die Fahrgastzahlen tatsächlich verändert haben;
4. bis wann der bestehende Angebotsumfang mit sieben Zugpaaren im 2-Stunden-Takt an allen Wochentagen gesichert ist;
5. ob absehbar ist, ab wann die ICE-Züge wieder für bogenschnelles Fahren zugelassen werden, sodass der normale Fahrplan mit Anschlüssen in Stuttgart von/nach Frankfurt und Nürnberg wieder gefahren werden kann;

- II. sich bei DB und SBB dafür einzusetzen, dass eine wirtschaftliche Überprüfung des Angebots auf der ICE-Linie 87 Zürich–Stuttgart solange ausgesetzt wird, bis der vorgesehene Fahrplan zwei Jahre ununterbrochen mit angemessener Betriebsqualität gefahren wurde.

21. 10. 2009

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

Begründung

Der seit Jahren kriselnde Fernverkehr zwischen Stuttgart und Zürich erhielt im Dezember 2006 ein verbessertes Zugangebot. Die Bahngesellschaften DB und SBB verknüpften damit das Ziel, die unzureichenden Fahrgastzahlen deutlich zu steigern.

In den Jahren 2007 und 2008 führten über längere Zeitabschnitte Qualitätsmängel dazu, dass die Züge überdurchschnittlich häufig unpünktlich waren und Reisende unzumutbar oft ihre planmäßigen Anschlüsse nicht erreichten. Ende 2008 spitzte sich diese Situation zu, da die Züge nicht mehr bogen-schnell fahren durften, was automatisch zu Verspätungen führte. Im März 2009 wurde der Fahrplan an die Realität angepasst, was zwar die Pünktlichkeit deutlich erhöhte, aber dazu führte, dass wichtige Anschlüsse in Stuttgart nicht mehr funktionierten.

Im Frühjahr 2009 kündigte die DB an, schon im Juni 2009 wieder zum bogen-schnellen Fahrplan zurückkehren zu können. Inzwischen ist bekannt, dass auch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 weiterhin ohne Neigetechnik gefahren werden muss.

Laut Presseberichten haben diese Unzulänglichkeiten zu Fahrgastrückgängen von 20 % geführt. Die Erwartungen aus dem Jahr 2006 an das erweiterte Konzept wurden wohl weit verfehlt. Dies liegt aber nicht am fehlenden Fahrgastpotenzial, sondern ausschließlich an Mängeln in der Betriebsführung durch die DB AG.

Eine Einstellung des Fernverkehrs auf der Gäubahn würde für die Regionen, die durch diese erschlossen sind, eine enorme Verschlechterung der Erreichbarkeit auf der Schiene bedeuten. Die Landesregierung muss daher darauf dringen, dass eine Bewertung des Erfolgs des 2006 eingeführten Fahrplan-konzepts erst erfolgen darf, wenn dieses zwei Jahre ohne Unterbrechung in angemessener Betriebsqualität gefahren wurde.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 6. November 2009 Nr. 7–3824.5–01/64 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

- 1. wie sich in den Jahren 2004 bis 2009 (jeweils im 1. Halbjahr) die Fahrgastzahlen des Fernverkehrs auf der Schiene zwischen Singen und Stuttgart entwickelt haben;*
- 2. ob Presseberichte zutreffen, dass sich die Fahrgastzahlen im Jahr 2009 im Vergleich zu 2008 um 20 % reduziert haben;*
- 3. welche Veränderung der Fahrgastzahlen die beteiligten Bahnen DB und SBB mit der Neukonzeption des Angebots der Linie Stuttgart–Zürich im Dezember 2006 bis zum Dezember 2009 erreichen wollten und wie sich die Fahrgastzahlen tatsächlich verändert haben;*

Zu 1. bis 3.:

Der Landesregierung liegen keine detaillierten Fahrgastzahlen des Fernverkehrs auf der Schiene zwischen Singen und Stuttgart für die Jahre 2004 bis 2009 vor. Nach Mitteilung der DB AG haben sich die Fahrgastzahlen gegenüber den Vorjahren verringert und stagnieren auf einem relativ niedrigen Niveau bei etwa 120 Reisenden pro Zug.

Presseberichte, wonach der Rückgang der Fahrgastzahlen des Jahres 2009 gegenüber dem Jahr 2008 in der Größenordnung von 20 % liegt, werden von der DB AG bestätigt. Als Grund werden das derzeit eingeschränkte Angebot sowie die Anschlussverluste in Stuttgart vermutet.

Welche Veränderung der Fahrgastzahlen mit der Neukonzeption des Angebots der Linie Stuttgart–Zürich im Dezember 2006 bis zum Dezember 2009 angestrebt war, ist der Landesregierung nicht bekannt. Die DB AG hat hierzu lediglich mitgeteilt, die tatsächlichen Fahrgastzahlen hätten ihre Erwartungen nicht erreicht.

- 4. bis wann der bestehende Angebotsumfang mit sieben Zugpaaren im 2-Stunden-Takt an allen Wochentagen gesichert ist;*

Zu 4.:

Das Fernverkehrsangebot zwischen Stuttgart und Zürich basiert auf einer langfristig angelegten Partnerschaft zwischen der DB AG und der SBB. Derzeit ist nach Auskunft der DB AG keine Änderung des Angebotsumfangs geplant.

- 5. ob absehbar ist, ab wann die ICE-Züge wieder für bogenschnelles Fahren zugelassen werden, sodass der normale Fahrplan mit Anschlüssen in Stuttgart von/nach Frankfurt und Nürnberg wieder gefahren werden kann;*

Zu 5.:

Die DB AG, die Herstellerindustrie und das Eisenbahn-Bundesamt arbeiten gemeinsam intensiv an der Wiederinbetriebnahme der Neigetechnik, um schnellstmöglich durch verkürzte Reisezeiten die Anschlüsse in Stuttgart

von/nach Frankfurt und Nürnberg wieder zu erreichen. Ein genauer Zeitpunkt für die Wiederinbetriebnahme der Neigetechnik kann nach Auskunft der DB AG derzeit nicht genannt werden.

II. sich bei DB und SBB dafür einzusetzen, dass eine wirtschaftliche Überprüfung des Angebots auf der ICE-Linie 87 Zürich–Stuttgart solange ausgesetzt wird, bis der vorgesehene Fahrplan zwei Jahre ununterbrochen mit angemessener Betriebsqualität gefahren wurde.

Zu II.:

Wie bereits erwähnt, basiert das Fernverkehrsangebot zwischen Stuttgart und Zürich auf einer langfristig angelegten Partnerschaft zwischen der DB AG und der SBB. Änderungen des Angebotsumfangs sind nach Auskunft der DB AG derzeit nicht geplant.

Unabhängig davon wird die Landesregierung eine Ausdünnung des Fahrplanangebots nicht mittragen und auf ein angemessenes Betriebsangebot der ICE-Linie 87 Zürich–Stuttgart auch in Zukunft drängen.

Rech

Innenminister