

Antrag

der Abg. Alfred Dagenbach u. a. REP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Zugverbindung Italien–Schweiz–Stuttgart über Heilbronn nach Würzburg und Berlin

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. in welcher Weise sie bereit ist, sich dafür einzusetzen, daß der für Herbst 1997 geplante Einsatz von modernen Neigetechnikzügen der Cisalpino AG von Mailand über Zürich nach Stuttgart, über Heilbronn nach Würzburg und gegebenenfalls nach Berlin fortgesetzt werden kann;
2. welche Auffassung sie dazu hat, daß der wirtschaftlichen Bedeutung der Region Heilbronn–Franken entsprechend die in einem Gutachten zu einem Integralen Taktfahrplan Nord-Württemberg beabsichtigte Nahverkehrslinie Stuttgart–Heilbronn–Würzburg mit elektrischen Neigetechnikfahrzeugen nicht ausreichend ist, sondern eine moderne, den ICE-Zügen vergleichbare Fernverkehrslinie eingerichtet werden muß.

12. 02. 97

Dagenbach, Schonath, Eigenthaler,
Huchler, Hauser REP

Begründung

Heilbronn ist eine der wenigen Großstädte in Deutschland ohne ICE-Anschluß. In Anbetracht der wirtschaftlichen Bedeutung der Region Heilbronn-Franken auch

für Baden-Württemberg und aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Ost-West-Verbindung besonders in Richtung Berlin ist eine Verbesserung der Anbindung an das ICE-Netz unbedingt erforderlich.

Es ist unverständlich, daß, wie in der Stellungnahme zum Antrag 12/824 enthalten, laut einem Gutachten lediglich eine Nahverkehrslinie mit elektrischen Neigetechnikfahrzeugen von Stuttgart über Heilbronn nach Würzburg umgesetzt werden soll, wenn ohnehin eine dem ICE vergleichbare Linie von Italien bis Stuttgart geführt wird. Dies insbesondere deshalb, weil ab 1998 für die Deutsche Bahn AG die ersten neu entwickelten ICE-Züge mit Neigetechnik ausgeliefert werden, die aber lediglich zwischen Stuttgart und Zürich zum Einsatz kommen sollen. Genau diese elektrischen Intercity-Pendolino-Züge wären für die kurvenreiche Neckartalbahn und die Fortsetzung bis Würzburg, alternativ bis Mannheim, bestens geeignet.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. März 1997 Nr. 33-3824.2-1/101 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Dem Land Baden-Württemberg wurde durch das Regionalisierungsgesetz zum 1. Januar 1996 die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr übertragen. Der Cisalpino ist ein Fernverkehrsfahrzeug, dessen Einsatz die Deutsche Bahn AG nach ihren unternehmerischen Vorgaben plant. Dabei ist für die Planung einer Zugverbindung für die DB AG entscheidend, ob die unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erforderliche, ausreichende Kundennachfrage regelmäßig vorhanden oder zumindest erkennbar ist.

Für den wirtschaftlichen Betrieb einer Fernverkehrslinie ist ein Mindestaufkommen von 1 Million Reisenden pro Jahr erforderlich. Die DB AG hat für den Abschnitt Stuttgart-Würzburg 400.000 Reisende pro Jahr, für den weiterführenden Abschnitt Würzburg-Erfurt lediglich noch 200.000 Reisende pro Jahr prognostiziert.

Darüber hinaus würde sich in der Relation Zürich-Würzburg durch Einsatz des Cisalpino lediglich eine Angleichung der Fahrzeit an die bestehende Verbindung über Basel-Frankfurt mit Anschluß nach Würzburg ergeben. Berlin wird von Zürich aus über Mannheim-Frankfurt derzeit in rd. 9 Stunden erreicht. Damit wird für diese Verbindung im Vergleich zum Einsatz elektrischer Neigetechnik-Züge auf der Relation Zürich-Stuttgart-Heilbronn-Berlin eine um rd. 1 Stunde kürzere Fahrzeit erreicht.

Unter diesen Umständen ist eine Durchbindung des Cisalpino von Zürich über Stuttgart nach Würzburg oder Berlin unrealistisch. Die Unterstützung einer solchen Verbindung wird daher vom Ministerium für Umwelt und Verkehr zumindest momentan nicht in Erwägung gezogen.

Zu 2.:

Für die Strecke Stuttgart-Heilbronn-Würzburg sieht das Gutachten zum Integralen Taktfahrplan (ITF) Nordwürttemberg eine Nahverkehrslinie mit elektrischen Neigetechnikfahrzeugen vor. Elektrische Neigetechnik-Fahrzeuge für den Einsatz im Nahverkehr existieren derzeit noch nicht, befinden sich aber in der Entwicklungsphase.

Ferner werden mit der Umsetzung der ITF-Planungen umfangreiche Streckeninvestitionen wie zum Beispiel der Einbau von besonderen Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen, die Verlängerung der Einschaltstrecken an Bahnübergängen und die Anpassung der Gleisüberhöhungen in Gleisbögen erforderlich.

Die Einrichtung der Nahverkehrslinie mit Neitec-Fahrzeugen läßt sich aus diesen Gründen momentan nicht terminieren. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr wird, entsprechend der technischen Entwicklung und der finanziellen Situation, den Integralen Taktfahrplan schrittweise umsetzen.

Für die Einrichtung einer ICE-ähnlichen Fernverkehrslinie auf der Strecke Stuttgart–Heilbronn–Würzburg wird auf die unter Ziffer 1 dargelegten Voraussetzungen sowie ergänzend auf die Ausführungen des Ministeriums für Umwelt und Verkehr zur Einrichtung einer ICE-Linie in Drucksache 12/824, Ziffer 1, verwiesen.

In Vertretung
Finkenbeiner
Ministerialdirektor