

Antrag

der Abg. Gerhard Stolz u. a. Bündnis 90/Die Grünen

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Änderungen im Schienenverkehrsangebot zum Jahresfahrplan 2000/01

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

welche wesentlichen Erweiterungen, Kürzungen und Änderungen im vom Land bestellten Schienenpersonenverkehr für die kommende Fahrplanperiode geplant sind.

10. 02. 2000

Stolz, Stephanie Günther, Sabine Schlager,
Dr. Witzel, Walter Bündnis 90/Die Grünen

Begründung

Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr stellt eine der wenigen zentralen Kompetenzen des Landes in der Verkehrspolitik dar und dominiert mit einem jährlichen Mittelvolumen von über 1 Milliarde DM den Verkehrshaushalt. Daher ist es unerlässlich, dass der Landtag über die wesentlichen Änderungen im Angebot beim Schienenpersonenverkehr im Land informiert wird.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 15. März 2000 Nr. 32–3822.5/591 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

welche wesentlichen Erweiterungen, Kürzungen und Änderungen im vom Land bestellten Schienenpersonenverkehr für die kommende Fahrplanperiode geplant sind.

Die Landesregierung wird das Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum Jahresfahrplanwechsel 2000/01 um weitere rund 1,5 Mio. Zugkilometer pro Jahr auf dann rund 56,4 Mio. Zugkilometer jährlich verbessern. Gegenüber dem Fahrplan der Deutschen Bundesbahn von 1993/94 bedeutet dies eine Steigerung von rd. 34 %. Die entsprechenden Verkehrsvertragsverhandlungen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen sind teilweise noch nicht abgeschlossen. Im Wesentlichen werden folgende Angebotsverbesserungen zum Sommer- und Herbstfahrplanwechsel am 28. Mai sowie 5. November 2000 realisiert werden:

1. Nahverkehrsraum Ulm

Im Rahmen der SPNV-Verbesserungsmaßnahmen im Nahverkehrsraum Ulm auf der Brenz- und der Südbahn werden ab 28. Mai 2000 alle 30 Dieselleichttriebwagen vom Typ RS 1, die seit dem letzten Fahrplanwechsel sukzessive zur Verfügung stehen, eingesetzt. Vier dieser modernen Triebwagen werden dabei auf der ab 28. Mai 2000 neu in Betrieb gehenden zweistündlichen Regionalexpress (RE)-Linie Ulm–Aalen verkehren (Mehrverkehrsvolumen: 430.000 Zugkilometer p.a.). Diese RE-Linie wird mit einer Fahrzeit unter 60 Minuten jeweils die Knoten zur Minute 0 in Ulm und Aalen bedienen und so eine schnelle Verbindung aus dieser Region auf die Interregio-Linie nach Nürnberg herstellen.

Auf der bestehenden einstündlich verkehrenden RE-Linie Ulm–Aalen–Ellwangen(–Crailsheim) kommen dann ebenfalls durchgehend RS-1-Triebwagen zum Einsatz. Diese RE-Linie wird ab dem 28. Mai 2000 als einstündliche Stadtexpresslinie (SE) verkehren. Der Einsatz der neuen Triebwagen ermöglicht hier die vermehrte Bedienung von Hermaringen und Unterkochen (einstündlich) sowie Itzelberg (zweistündlich).

2. Basel–Singen–Lindau

Seit dem Fahrplanwechsel im Mai 1998 verkehren im Rahmen der Hochrhein-Bodenseegürtel-RE-Neitech-Verbindung bereits Neigetech-Triebwagen vom Typ VT 611 in Form eines Vorlaufbetriebs mit ausgeschalteter Neigetech zwischen Basel und Singen sowie vereinzelt auch zwischen Singen und Lindau. Bisläng war vorgesehen, zum 28. Mai 2000 das stündliche RE-Neitech-Verkehrsangebot auf der Hochrheinstrecke alle zwei Stunden auf die Bodenseegürtelbahn bis nach Lindau bogenschnell (also mit eingeschalteter Neigetech) durchzubinden. Voraussetzung hierfür wäre aber, dass auf beiden Strecken die erforderlichen Streckenausbau- und Signalisierungsmaßnahmen fertig gestellt werden. Dies war von der DB Netz für den Sommer-Fahrplanwechsel 2000/01 angekündigt worden. Tatsächlich kann bis zu diesem Termin aber nur die Bodenseegürtelbahn ausgebaut werden, so

dass zunächst nur der zweistündliche bogenschnelle Verkehr zwischen Singen und Lindau aufgenommen werden kann. Die einstündliche RE-Neitech-Bedienung auf der Hochrheinstrecke sowie die zweistündliche Durchbindung der RE-Linie auf die Bodenseegürtelbahn ist erst zum Herbstfahrplanwechsel am 5. November 2000 möglich.

Die Einführung der RE-Neitech-Linie kommt den langjährigen Forderungen der kommunalen Gebietskörperschaften entlang der beiden Schienenstrecken nach einer fernverkehrsähnlichen Erschließung nach und stellt einen wichtigen Baustein in der Realisierung des Integralen Taktfahrplanes (ITF) in Baden-Württemberg dar (Mehrverkehrsvolumen: 600.000 Zugkilometer p.a.). Die Reisezeitverkürzungen betragen gegenüber dem Fahrplan 1998/99 in der Relation Basel–Singen 20 Minuten, zwischen Singen und Lindau 45 Minuten und auf dem Abschnitt Basel–Lindau 67 Minuten.

Neben der Herstellung schneller Verbindungen zwischen allen Halten der RE-Neitech-Linie ist die optimale Verknüpfung mit anderen Strecken in den Verkehrsknoten ein wesentliches Ziel dieses Fahrplankonzepts. In Singen bestehen beispielsweise systematische Anschlüsse von und nach Stuttgart (mit ICE T/CIS-Linie Stuttgart–Singen–Zürich und der RE-Linie Stuttgart–Singen) sowie von und zu der Regionalbahn-(RB)Linie Konstanz–Engen. Im Zusammenhang mit der bogenschnellen Einführung des RE-Neitech-Betriebs auf der Hochrheinstrecke und der Bodenseegürtelbahn wird auf beiden Strecken auch das unterlegte RB-System angepasst und teilweise erweitert (Mehrverkehrsumfang von rund 150.000 Zugkilometern p.a.). Auf der Bodenseegürtelbahn wird die Regionalbahn stündlich mit allen Halten verkehren. Sie ist dabei geteilt in die Abschnitte Lindau–Friedrichshafen Stadt sowie Friedrichshafen Hafen–Friedrichshafen Stadt–Radolfzell mit zweistündlicher Weiterführung nach Singen. Auf der Hochrheinstrecke wird stündlich eine RB-Linie Basel–Lauchringen verkehren, die in der Hauptverkehrszeit zwischen Basel und Waldshut auf einen Halbstundentakt verdichtet wird. Im Abschnitt Erzingen–Singen wird ebenfalls stündlich eine RB-Linie verkehren. Ergänzt wird diese RB-Linie zwischen Singen und Thayngen in den Hauptverkehrszeiten durch zusätzliche Verdichterzüge.

3. Mainz–Germersheim–Karlsruhe

Im Rahmen der Grenzverkehre mit Rheinland-Pfalz wird Baden-Württemberg auf seinem Gebiet die zum 28. Mai 2000 neu in Betrieb gehende zweistündliche RE-Neitech-Linie von Mainz nach Karlsruhe über Worms, Ludwigshafen, Speyer, Germersheim, Philippsburg und Graben-Neudorf abnehmen (Mehrverkehre in Höhe von 214.000 Zugkilometern p.a.). Diese neue RE-Neitech-Linie erreicht in Karlsruhe den Fernverkehrsknoten zur Minute 0 und stellt somit einen Zu- und Abbringer zum Fernverkehr dar. Die eingesetzten vier Neigetechtriebwagen vom Typ VT 612 werden ausschließlich von Rheinland-Pfalz bezuschusst.

4. Ortenau-S-Bahn

Ab 28. Mai 2000 kann eine deutliche Verbesserung der auf Offenburg zulaufenden Schülerverkehre realisiert werden (Mehrverkehrsvolumen von 20.000 Zugkilometern p.a.). Vor allem von Schülern frequentierte Züge der Ortenau-S-Bahn, die derzeit im Bahnhof Offenburg enden und beginnen, werden dann bis zum neuen Haltepunkt Offenburg-Kreisschulzentrum durchgebunden. Schüler aus Richtung Kehl und Bad Peterstal–Griesbach können damit umsteigefrei direkt bis zum Kreisschulzentrum Offenburg fahren.

5. Weitere SPNV-Verbesserungen auf verschiedenen Schienenstrecken:

Landesweit sind zur Herstellung des ITF-Standards auf verschiedenen Strecken lediglich einzelne, kleinere Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen, wie beispielsweise das Schließen von Taktlücken oder die Anpassung der Verkehre an Wochenenden. Hierfür sind für die zum Jahresfahrplan 2000/01 vorgesehenen Maßnahmen Zugkilometermehrungen von rund 100.000 Zugkilometer p.a. erforderlich.

Ulrich Müller
Minister für Umwelt und Verkehr