

Kleine Anfrage

**der Abg. Rita Haller-Haid, Hans-Peter Storz und
Florian Wahl SPD**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Schienerpersonennahverkehr (SPNV) auf der Gäubahn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie sieht das Fahrplanangebot und Wagenmaterial auf der Gäubahn und auf der Strecke nach Freudenstadt aus, wenn die kürzlich angekündigten Angebotsveränderungen im Fern- und Regionalverkehr umgesetzt werden?
2. Für welchen Zeitraum soll dieses neue Angebot gelten?
3. Inwiefern hat dieses neue Fahrplankonzept Einfluss auf die Bedienqualität des Ringzugs und der S-Bahn-Linie 1 von Stuttgart nach Herrenberg?
4. Was unternimmt sie zusammen mit den jeweils zuständigen Betreibern und Aufgabenträgern, um gegebenenfalls negative Folgen für den Ringzug und die S-Bahn Stuttgart zu vermeiden?
5. Inwiefern macht das neue Fahrplankonzept auf der Gäubahn Änderungen im SPNV-Angebot im Kreis Konstanz, insbesondere zum Erhalt der bestehenden, attraktiven Anschlüsse zwischen Gäu- und Schwarzwaldbahn, erforderlich?
6. Welches Fahrplanangebot und Linienkonzept war im Rahmen der Angebotskonzeption 2020 auf der Gäubahn und auf der Strecke nach Freudenstadt ursprünglich geplant?
7. Welches neue Fahrplanangebot und Linienkonzept ergibt sich durch die in den Fragen 1., 2. und 5. genannten Angebotsveränderungen im Rahmen der Ausschreibung von SPNV-Leistungen auf der Gäubahn und der Strecke nach Freudenstadt?
8. Sind durch das in den Fragen 1. und 2. genannte neue Fahrplankonzept andere oder gegebenenfalls keine bauliche Maßnahmen notwendig als die derzeit geplanten drei Doppelspurinseln bei Horb, Rottweil und Tuttlingen?

9. Wie stellen sich gegebenenfalls die Finanzierung und der Umsetzungszeitraum dieser neuen Maßnahmen (vgl. Frage 7.) dar?
10. Wie stellt sich die Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften an der Umsetzung der Ausschreibung der SPNV-Leistungen an der Gäubahn und auf der Strecke nach Freudenstadt dar?

16.05.2013

Haller-Haid, Storz, Wahl SPD

Begründung

Die jüngst angekündigten Änderungen des Fahrplanangebots auf der Gäubahn erfordern möglicherweise auch langfristig eine Umgestaltung des bislang geplanten Angebots auf der Gäubahn und auf der Strecke nach Freudenstadt. Zudem gibt es Presseberichte, denen zu Folge dieses neue Angebot z. T. negative Auswirkungen auf andere Verkehre habe. Um einen aktuellen Sachstand bei diesen Fragen zu erhalten, sind weitere Informationen durch die Landesregierung notwendig.

Antwort

Mit Schreiben vom 7. Juni 2013 Nr. 3-3822.0-00/ beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie sieht das Fahrplanangebot und Wagenmaterial auf der Gäubahn und auf der Strecke nach Freudenstadt aus, wenn die kürzlich angekündigten Angebotsveränderungen im Fern- und Regionalverkehr umgesetzt werden?*

DB Fernverkehr will ab Dezember 2017 stündliche Intercity-Verbindungen zwischen Stuttgart und Zürich mit neu zu beschaffenden Doppelstockgarnituren mit Fernverkehrausstattung anbieten. Alle zwei Stunden sollen diese als schnelle Züge (Fahrzeit 2:57 Stunden) mit Unterwegshalten in Deutschland in Böblingen, Horb, Rottweil, Tuttlingen und Singen verkehren. Diese Züge sollen die heutigen IC-Züge ersetzen. In der jeweils darauf folgenden Stunde sollen die Züge etwas langsamer (Fahrzeit 3:08 Stunden) verkehren und zusätzlich auch in Herrenberg, Gäufelden, Bondorf, Sulz, Oberndorf, Spaichingen und Engen halten. Diese Züge sollen die heute im 2-Stunden-Takt fahrenden Nahverkehrs-Regionalexpress-Züge Stuttgart–Singen ersetzen.

Darüber hinaus sollen im 2-Stunden-Takt von Stuttgart nach Rottweil bzw. Freudenstadt RE-Verbindungen (mit Zugteilung in Eutingen) sowie zusätzliche Nahverkehrsverbindungen von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit zwischen Stuttgart und Horb angeboten werden.

Die Intercity-Züge sollen in eine um 30 Minuten verschobene Fahrlage gebracht werden, sodass die Fernverkehrsanschlüsse nicht nur in Zürich, sondern künftig auch in Stuttgart erreicht werden.

Auf der Strecke Eutingen–Freudenstadt soll das Angebot wie heute aus den jeweils im 2-Stunden-Takt verkehrenden Linien RE Freudenstadt Hbf–Eutingen–Stuttgart und S-Bahn Karlsruhe–Freudenstadt Hbf–Eutingen im Gäu–(künftig: Bondorf) bestehen. Wegen der gegenüber der heutigen RE-Linie Stuttgart–Singen bei der langsameren Fernverkehrslinie wegfallenden Halte in Ergenzingen und Eutingen soll die S-Bahn-Linie von Karlsruhe neu über Eutingen hinaus mit Zwi-

schenhalt in Ergenzingen nach Bondorf verlängert werden, wo direkter Anschluss an diese schnelle Intercitylinie von/nach Stuttgart besteht.

Alle diese Züge, auch die Intercityzüge, werden innerhalb Baden-Württembergs mit Nahverkehrsfahrscheinen benutzbar sein.

Somit ergeben sich auf der Gäubahn sowohl für den Fernverkehr Stuttgart–Zürich als auch für den Nahverkehr erhebliche Verbesserungen in der Frequenz der Fahrpläne und im Wagenmaterial.

2. Für welchen Zeitraum soll dieses neue Angebot gelten?

Die vollständige Betriebsaufnahme für das veränderte Angebotskonzept ist im Dezember 2017 vorgesehen. Bereits ab Dezember 2015 ist vorgesehen, die Fahrpläne entsprechend anzupassen. Da die neuen Doppelstockgarnituren des Fernverkehrs jedoch erst im Jahr 2017 ausgeliefert werden, müssen in dem Übergangszeitraum von zwei Jahren die schnellen Fernverkehrszüge noch mit den heutigen IC-Garnituren fahren und das zukünftige langsamere Fernverkehrsprodukt Stuttgart–Zürich noch als Regionalexpress beschränkt auf den Abschnitt Stuttgart–Singen verkehren.

Die Dauer dieses Angebotskonzepts ist abhängig davon, ab wann wieder einsatzfähige Neigetechnik-Fahrzeuge des Fernverkehrs zur Verfügung stehen, welche die angestrebte Fahrzeit von 2:38 Stunden zwischen Stuttgart und Zürich einhalten können.

3. Inwiefern hat dieses neue Fahrplankonzept Einfluss auf die Bedienqualität des Ringzugs und der S-Bahn-Linie 1 von Stuttgart nach Herrenberg?

4. Was unternimmt sie zusammen mit den jeweils zuständigen Betreibern und Aufgabenträgern, um gegebenenfalls negative Folgen für den Ringzug und die S-Bahn Stuttgart zu vermeiden?

Die Fragen 3. und 4. werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Ringzug:

Für den Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg ergeben sich erhebliche Vorteile. Das geplante Fahrplankonzept ermöglicht es zukünftig, den Ringzug im gesamten Laufweg Bräunlingen–Rottweil–Tuttlingen in einem exakten 1-Stunden-Takt statt den derzeit sich unsymmetrisch überlagernden Zwei-Stunden-Takten zu führen. Die Fahrzeit im Streckenabschnitt Rottweil–Tuttlingen kann wegen wegfallender Kreuzungsaufenthalte in beiden Richtungen um ca. fünf Minuten verringert werden. In Tuttlingen können die stündlich kreuzenden Ringzüge optimal mit den dort ebenfalls stündlich kreuzenden Fernverkehrszügen zu einem ITF-Taktknoten verknüpft werden.

S-Bahn Stuttgart:

Auch für die S-Bahn Stuttgart ergeben sich Vorteile gegenüber der heutigen Situation. Wegen der zeitlichen Lage der IC-Züge können im Streckenabschnitt Böblingen–Herrenberg schon immer einzelne Verstärkungszüge des 15-Minuten-Taktes nicht geführt werden. Im aktuellen Fahrplan betrifft dies in Fahrtrichtung Herrenberg drei Züge und in Fahrtrichtung Böblingen zwei Züge. Nach Einführung des neuen Konzepts soll dies schon ab Dezember 2015 nur noch 2 Züge in Fahrtrichtung Herrenberg und keinen Zug der Gegenrichtung betreffen. Der 30-Minuten-Grundtakt der Linie S 1 kann wie heute ohne Beeinträchtigung gefahren werden.

5. *Inwiefern macht das neue Fahrplankonzept auf der Gäubahn Änderungen im SPNV-Angebot im Kreis Konstanz, insbesondere zum Erhalt der bestehenden, attraktiven Anschlüsse zwischen Gäu- und Schwarzwaldbahn, erforderlich?*

Da die stündlichen Fernverkehrszüge Stuttgart–Zürich in Singen jeweils zur halben Stunde verkehren sollen, bestehen die Anschlüsse zur Schwarzwaldbahn von/nach Konstanz zukünftig leider nur mit einem längeren Übergang. Es besteht jedoch bei jedem Zug von/nach Stuttgart unmittelbarer Anschluss mit dem „Seehas“ von/nach Konstanz. Diese Änderung hat zur Folge, dass sich gegenüber der heutigen zweistündlichen Verbindung mit dem IC-Zug die Fahrzeit Konstanz–Stuttgart um ca. 13 Minuten verlängert. Für die Nahverkehrshalte des „Seehas“ im Landkreis Konstanz ergeben sich keine Veränderungen. Gegenüber den heutigen Verbindungen mit dem RE-Zug in der jeweils anderen Stunde verkürzt sich die Fahrzeit Konstanz–Stuttgart um ca. 12 Minuten.

6. *Welches Fahrplanangebot und Linienkonzept war im Rahmen der Angebotskonzeption 2020 auf der Gäubahn und auf der Strecke nach Freudenstadt ursprünglich geplant?*

Das Zielkonzept „Integraler Taktfahrplan Baden-Württemberg 2020“ sah ein Fahrplankonzept analog dem bestehenden Angebot mit jeweils im 2-Stunden-Takt fahrenden Linien

- a) Fernverkehr Stuttgart–Zürich
- b) RE Stuttgart–Singen
- c) RE Stuttgart–Rottweil/Freudenstadt

vor, wobei die beiden RE-Linien über Stuttgart hinaus von/nach Schwäbisch Hall-Hessental durchgebunden werden sollten und die zeitliche Lage dieser Linien um ca. 30 Minuten verschoben werden sollte.

7. *Welches neue Fahrplanangebot und Linienkonzept ergibt sich durch die in den Fragen 1., 2. und 5. genannten Angebotsveränderungen im Rahmen der Ausschreibung von SPNV-Leistungen auf der Gäubahn und der Strecke nach Freudenstadt?*

Es ist vorgesehen, zeitgleich mit der Inbetriebnahme des neuen stündlichen Fernverkehrsangebotes auch den verbleibenden Nahverkehr Stuttgart–Eutingen–Rottweil/Freudenstadt auszuschreiben. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1. und 2. verwiesen.

8. *Sind durch das in den Fragen 1. und 2. genannte neue Fahrplankonzept andere oder gegebenenfalls keine baulichen Maßnahmen notwendig als die derzeit geplanten drei Doppelspurinseln bei Horb, Rottweil und Tuttlingen?*

Die für das Fahrplankonzept erforderliche Infrastruktur der Gäubahn wird derzeit noch genauer geprüft. Der Bau der Doppelspurinsel im Abschnitt Horb–Neckarhausen wird weiter erforderlich sein. Zusätzlich erforderlich ist in jedem Fall die Herstellung kreuzungsfreier Bahnsteigzugänge im Bahnhof Bondorf.

9. *Wie stellen sich gegebenenfalls die Finanzierung und der Umsetzungszeitraum dieser neuen Maßnahmen (vgl. Frage 7.) dar?*

Die Finanzierung der in Frage 7. erwähnten Planungen erfolgt für das Land weitgehend kostenneutral. Das Land leistet einen Ausgleichsbetrag für die Anerkennung der Nahverkehrstarife und der Verbundtarife in den Zügen des Fernverkehrs und spart im Gegenzug die Bestellerentgelte für eine zweistündlich verkehrende RE-Linie ein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7. verwiesen.

10. Wie stellt sich die Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften an der Umsetzung der Ausschreibung der SPNV-Leistungen an der Gäubahn und auf der Strecke nach Freudenstadt dar?

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg werden im Vorfeld der Ausschreibungen Gespräche mit den betroffenen Gebietskörperschaften führen und deren Wünsche, sofern diese fahrplantechnisch möglich und kostenneutral zu verwirklichen sind, aufnehmen.

Die geplante Neukonzeption der Gäubahn-Leistungen wurde den betroffenen Gebietskörperschaften bereits in Veranstaltungen vorgestellt.

Im Mai und Juni 2013 finden diesbezüglich weitere Gespräche mit den betroffenen Landratsämtern und Verbänden statt.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur