

Antrag

der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Zustand und Aussicht auf der Hoahrheinstrecke

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Bedeutung sie den Fahrzeugeinsätzen am Hoahrhein zwischen Basel und Singen am Hohentwiel mit Blick auf eine sich voraussichtlich noch über Jahre hinziehende Beibehaltung der Dieseltraktion zumisst;
2. ob genügend Fahrzeuge VT 611 (ca. 125 Sitzplätze) und VT 641 (ca. 70 Sitzplätze) am Hoahrhein zur Verfügung stehen, um innerhalb der zunehmend erfolgreichen Verbände Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) und Waldshuter Tarifverbund (WTV) der größer werdenden Nachfrage genügen zu können;
3. wie die Fahrzeuge VT 611, VT 628 und VT 641 und die Bahnsteige den Bedürfnissen von behinderten und alten Menschen Rechnung tragen können;
4. ob Mittel zur Verfügung stehen, um einen bedarfsgerechten Fahrzeugeinsatz zu sichern;
5. welche Maßnahmen zur Sicherung der Fahrplanqualität, der Flexibilität und der Entwicklung bezüglich einer zu ertüchtigenden Infrastruktur (Kreuzungsbahnhöfe Tiengen und Lauchringen, fehlender Bahnsteig 2) beabsichtigt oder notwendig sind;
6. wann sie die Voraussetzung zur Eröffnung der Leistungsphase 3 im Vorhaben der Elektrifizierung der Hoahrheinstrecke als erfüllt betrachtet;
7. welche Informationen ihr zur Wirtschaftlichkeit einer elektrifizierten Hoahrheinstrecke vorliegen;

8. wann sie die Priorisierung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke als Teil der Projekte, die über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden sollen, vornimmt.

22. 10. 2013

Schreiner, Schwehr, Mack, Lusche, Razavi CDU

Begründung

Die Nachfrage in den Verbänden RVL und WTV steigt seit Jahren kontinuierlich. Die Reaktion darauf beschränkte sich bisher nur auf „Fahrplankosmetik“ mit der Folge, dass der Fahrplan „unpaarig“ geworden ist; d. h. es gibt mehr Fahrten von Basel nach Waldshut als in der Gegenrichtung. So müssen jetzt Fahrten in Basel mit Fahrzeugen versorgt werden, die für die Fahrten aus der Gegenrichtung somit nicht zur Verfügung stehen. Hinzu kommt, dass Fahrzeuge immer wieder in die Werkstatt müssen. Der eingesetzte VT 641 ist als Einzelfahrzeug eher ungeeignet, die Nachfrage befriedigend zu decken. Jedenfalls bietet ein VT 641 keine Reserven, die einer unerwarteten Nachfrage (Veranstaltungen, Wettersituation usw.) gerecht werden können. Auch der als IRE eingesetzte VT 611 ist selbst in Doppeltraktion häufig überfüllt; drei VT 611 aneinander gekoppelt sind wegen des kurzen Bahnsteigs in Überlingen-Mitte nicht möglich – alternativ wäre aber ein Halt in Überlingen-Therne für eine Dreifachtraktion denkbar.

Die Mängel des VT 611 sind allgemein bekannt. Hervorzuheben ist neben der sehr mangelhaften Toilette mit entsprechender Geruchsbelästigung die Einstiegshöhe am Fahrzeug. An Hochbahnsteigen wie in Basel entsteht – wie auch beim VT 628 – eine große Lücke zwischen Bahnsteig und Fahrzeug und damit ein großes Hindernis für behinderte und alte Menschen. An anderen Bahnsteigen gleicht der Einstieg einer „Bergtour“.

Die auf ein Minimum zurückgebaute Infrastruktur insbesondere zwischen Waldshut und Erzingen erzwingt im Verspätungsfall weitere Verspätungen, weil sie nicht eingeholt werden können bzw. Züge deshalb ausfallen müssen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 17. November 2013 Nr. 34-3824.5-00/330*1 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

- 1. welche Bedeutung sie den Fahrzeugeinsätzen am Hochrhein zwischen Basel und Singen am Hohentwiel mit Blick auf eine sich voraussichtlich noch über Jahre hinziehende Beibehaltung der Dieseltraktion beimisst;*

Zu 1.:

Der Schienenpersonennahverkehr stellt auch künftig am Hochrhein das Rückgrat einer leistungsfähigen, attraktiven und umweltverträglichen Nahverkehrsbedienungs dar. Das Land strebt in seinen weiteren Planungen die Sicherstellung der erfolgreichen Entwicklung des SPNV an. Auf der Hochrheinstrecke verkehren die

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen

eingesetzten Fahrzeuge wieder mit einer guten Pünktlichkeit. Gründe für Verspätungen liegen eher in der Infrastruktur als im Fahrzeugbereich begründet. Die für den IRE eingesetzten VT 611 wurden in den vergangenen Jahren technisch überarbeitet, sodass die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge gesteigert werden konnte. Die VT 641, die im Regionalverkehr zwischen Basel Bad Bf.-Waldshut und Lauchingen eingesetzt werden, wurden vor circa zehn Jahren neu beschafft und verkehren bislang zuverlässig.

Derzeit wird weder eine Notwendigkeit noch eine finanzielle Möglichkeit gesehen, andere Fahrzeuge einzusetzen. Die Verkehrsleistungen am Hochrhein sind derzeit noch über den großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG gebunden. Dieser sieht während der Vertragslaufzeit bis 2016 keine Änderungen beim Fahrzeugeinsatz vor.

2. ob genügend Fahrzeuge VT 611 (ca. 125 Sitzplätze) und VT 641 (ca. 70 Sitzplätze) am Hochrhein zur Verfügung stehen, um innerhalb der zunehmend erfolgreichen Verbände Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) und Waldshuter Tarifverbund (WTV) der größer werdenden Nachfrage genügen zu können;

Zu 2.:

Bezüglich des Fahrzeugeinsatzes wird auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen. Nach den vorliegenden Erkenntnissen sind die verkehrenden Züge nicht generell überfüllt. Lediglich in Zeiten des morgendlichen Schüler- und Berufsverkehrs kann es zu kurzfristigen Überbesetzungen auf bestimmten Streckenabschnitten kommen.

3. wie die Fahrzeuge VT 611, VT 628 und VT 641 und die Bahnsteige den Bedürfnissen von behinderten und alten Menschen Rechnung tragen können;

Zu 3.:

Die Fahrzeuge der Baureihe VT 641 haben eine Fußbodenhöhe von 60 Zentimetern und gewährleisten bei einer Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern über Schienenoberkante einen niveaufreien Ein- und Ausstieg. Die beiden anderen Fahrzeugbaureihen können von behinderten Menschen nur über eine Behindertenrampe bestiegen und verlassen werden. Aufgrund der Bauform und des Alters der Fahrzeuge lässt sich ein behindertengerechter Umbau leider finanziell und technisch nicht vornehmen.

4. ob Mittel zur Verfügung stehen, um einen bedarfsgerechten Fahrzeugeinsatz zu sichern;

Zu 4.:

Für einen bedarfsgerechten Fahrzeugeinsatz stehen genügend Mittel zur Verfügung. Wie zu Frage 2 ausgeführt, können die derzeit auf der Basis des noch bis 2016 laufenden Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG eingesetzten Fahrzeuge das Fahrgastaufkommen bewältigen. Die Landesregierung wird im Rahmen einer für den Zeitraum nach 2016 anstehenden Neuvergabe der Verkehrsleistungen einen bedarfsgerechten Fahrzeugeinsatz sicherstellen.

5. welche Maßnahmen zur Sicherung der Fahrplanqualität, der Flexibilität und der Entwicklung bezüglich einer zu ertüchtigenden Infrastruktur (Kreuzungsbahnhöfe Tiengen und Lauchringen, fehlender Bahnsteig 2) beabsichtigt oder notwendig sind;

Zu 5.:

Da eine Elektrifizierung der Hochrheinestrecke nicht mehr zu dem ursprünglich angestrebten Zeitpunkt (Auslaufen großer Verkehrsvertrag mit der DB AG) erfolgen wird, werden gegenwärtig alternative Verkehrskonzepte geprüft. In diesem Zusammenhang wird auch die Infrastruktur an den genannten Bahnhöfen Gegenstand einer Prüfung sein.

6. wann sie die Voraussetzung zur Eröffnung der Leistungsphase 3 im Vorhaben der Elektrifizierung der Hochrheinstraße als erfüllt betrachtet;

Zu 6.:

Mit der „Basler Erklärung“ vom 18. Januar 2013 erfolgte ein wichtiger Schritt zur Elektrifizierung der Hochrheinstraße. Leider hat die weitere Entwicklung auf Schweizer Seite gezeigt, dass die Infrastrukturmaßnahme nicht wie in der „Basler Erklärung“ vorgesehen finanziert werden kann. Die Einleitung weiterer Planungen kann dann erfolgen, wenn die Gesamtfinanzierung der Infrastrukturmaßnahme gesichert ist.

7. welche Informationen ihr zur Wirtschaftlichkeit einer elektrifizierten Hochrheinstraße vorliegen;

Zu 7.:

Das Land Baden-Württemberg hat zusammen mit dem Kanton Schaffhausen für die Elektrifizierung der Hochrheinstraße Basel Bad Bf.–Singen eine Voruntersuchung in Auftrag gegeben. Ziel der Untersuchung war, die Auswirkungen der Elektrifizierung im Zusammenhang mit den Integralen Taktfahrplan (ITF)-Planungen des Landes Baden-Württemberg zu untersuchen und die notwendigen Investitionen hierfür zu analysieren. Die mit der Untersuchung beauftragten Unternehmen (Firma SMA und Partner AG sowie die Enotrac AG) kamen zu dem Ergebnis, dass das dichte Fahrplanangebot auf der Hochrheinstraße mit dem IRE-Stundentakt sowie dem unterlegten RB-Halbstundentakt eine Elektrifizierung unter ökologischen und unter ökonomischen Gesichtspunkten rechtfertigt.

8. wann sie die Priorisierung der Elektrifizierung der Hochrheinstraße als Teil der Projekte, die über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden sollen, vornimmt.

Inzwischen ist eine Elektrifizierung der Hochrheinstraße über das GVFG-Bundesprogramm, das 2019 ausläuft, leider nicht mehr realistisch. Im Zusammenhang mit der Prüfung anderer Verkehrskonzepte wird auch die Frage der Finanzierung dieser Infrastrukturmaßnahme zu prüfen sein.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur