

Kleine Anfrage

des Abg. Wolfgang Reuther CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Schienerpersonennahverkehr (SPNV) auf der Gäubahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Mit welcher Begründung soll die heute letzte Relation von Stuttgart, Abfahrt 22.25 Uhr nach Singen auf dem Streckenabschnitt Rottweil–Singen gestrichen werden?
2. Wie haben sich die täglichen und jährlichen Fahrgastzahlen auf der heute letzten Relation von Stuttgart, Abfahrt 22.25 Uhr nach Singen im Fernverkehr seit 2009 entwickelt?
3. Ab welchem täglichen und jährlichen Fahrgastaufkommen erscheint ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Relation gewährleistet?
4. Wie wird die Anschlussverbindung für Reisende im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs von Rottweil in den Landkreis Konstanz sichergestellt?
5. Wie stellt sich der aktuelle Stand der Prüfung einer Verlängerung der schnellen Züge von St. Gallen über Kreuzlingen nach Singen und weiter Richtung Basel, Offenburg oder Stuttgart dar?
6. Werden die Vorgaben des Vertrags von Lugano aus dem Jahr 1996 noch verfolgt, in dem vereinbart wurde, die Verbindung Zürich–Singen–Stuttgart auf 2.15 Stunden zu beschleunigen?

7. Welche zeitlichen Konsequenzen werden für die Fahrtzeit der Gäubahn von Singen nach Stuttgart erwartet, wenn nach Abschluss des aktuell laufenden Planänderungsverfahrens die Gäubahn zusammen mit dem S-Bahnverkehr über den Terminalbahnhof am Flughafen zum Hauptbahnhof geführt wird?

25.09.2014

Reuther CDU

Begründung

Die Landesregierung bezeichnet das neue Fahrplankonzept für die Gäubahn als einen wesentlichen Baustein für nachhaltige Mobilität. Ziel des Konzepts ist es, den Anschluss der Gäubahn an den Knotenpunkt Stuttgart zu verbessern und damit das aktuell schwierige Erreichen weiterführender Fernzüge zu gewährleisten.

Obwohl das Konzept nur eine Interimslösung zur Überbrückung der technischen Probleme der Deutschen Bahn bei der Neigetechnik darstellen soll, verspricht es den Fahrgästen ein besseres Angebot durch einen dichteren Takt sowie bessere Anbindungen auf der Strecke zwischen Stuttgart und Zürich.

Im Zusammenhang mit der Fahrplangestaltung für das Jahr 2015 ist nun die Streichung des heute letzten Zuges von Stuttgart, Abfahrt 22.25 Uhr bis Singen vorgesehen. Geplant ist stattdessen, den letzten Gäubahnzug aus Stuttgart bereits um 21.17 Uhr abfahren und nicht mehr in Singen, sondern bereits in Rottweil enden zu lassen. Diese vorgeschlagene Änderung würde zu einer deutlichen Verschlechterung der Anbindung in den Landkreis Konstanz führen und widerspricht eindeutig den Mobilitätsinteressen der Fahrgäste südlich von Rottweil.

Antwort

Mit Schreiben vom 21. Oktober 2014 Nr. 3824.5-01/78 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Mit welcher Begründung soll die heute letzte Relation von Stuttgart, Abfahrt 22.25 Uhr nach Singen auf dem Streckenabschnitt Rottweil–Singen gestrichen werden?*

Im Februar 2014 haben sich das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und die Deutsche Bahn AG auf ein neues Angebotskonzept für die Gäubahn geeinigt, das als wesentlichen Bestandteil eine Takt- und Tarifintegration der Fernverkehrsleistungen in das Nahverkehrsangebot beinhaltet. Ab Dezember 2017 wird zwischen Stuttgart und Singen der stündliche Fernverkehr die heute alle zwei Stunden verkehrenden Regionalexpress-Züge ersetzen. Auf der Strecke Stuttgart–Singen–Zürich werden dann ungefähr doppelt so viele IC-Züge wie heute verkehren, was zur Folge hat, dass das Land keine RE-Leistungen auf dem Abschnitt Stuttgart–Singen bestellen muss.

Bis zum Inkrafttreten dieses Konzepts stehen im Jahresfahrplan für die Gäubahn keine zusätzlichen Zugkilometer zur Verfügung. Die Ersparnisse aus der Kooperationsvereinbarung mit der DB können erst ab der Inbetriebnahme des Zielkonzepts generiert werden. Gleichzeitig werden die Verkehrsleistungen im sogenannten Zwischenkonzept Gäubahn 2016 zu den sehr hohen Zugkilometerpreisen des großen Verkehrsvertrages erbracht. Es lässt sich vor diesem Hintergrund nicht vermeiden, dass einige Umgestaltungen des Fahrplans in Kauf genommen werden müssen.

Die Verbindung um 22.25 Uhr von Stuttgart nach Singen wurde gestrichen, um künftig eine Verbindung ab Singen um 20.18 Uhr nach Stuttgart anbieten zu können. Für diese Relation besteht eine höhere Nachfrage als für die Spätverbindung ab Stuttgart.

Sicherlich wäre eine Beibehaltung der Spätverbindung bis nach Singen wünschenswert. Dies wäre jedoch mit hohen jährlichen Zusatzkosten für das Land verbunden, was angesichts der bereits heute mit über 80 Millionen Euro aus dem Landeshaushalt unterstützten Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs leider nicht darstellbar ist.

2. Wie haben sich die täglichen und jährlichen Fahrgastzahlen auf der heute letzten Relation von Stuttgart, Abfahrt 22.25 Uhr nach Singen im Fernverkehr seit 2009 entwickelt?

Die Abfahrten in Stuttgart um 22:25 Uhr sind jeweils Regionalexpress-Züge und deshalb Leistungen des Nahverkehrs. Die täglichen Besetzungszahlen im Abschnitt Rottweil–Singen gestalteten sich im Zeitraum 2009 bis 2013 wie folgt:

- 2009: 1. Halbjahr 13 Fahrgäste täglich/2. Halbjahr 14 Fahrgäste täglich
- 2010: 1. Halbjahr 10 Fahrgäste täglich/2. Halbjahr 21 Fahrgäste täglich
- 2011: 1. Halbjahr 30 Fahrgäste täglich/2. Halbjahr 31 Fahrgäste täglich
- 2012: 1. Halbjahr 20 Fahrgäste täglich/2. Halbjahr 21 Fahrgäste täglich
- 2013: 1. Halbjahr 16 Fahrgäste täglich/2. Halbjahr 13 Fahrgäste täglich

3. Ab welchem täglichen und jährlichen Fahrgastaufkommen erscheint ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Relation gewährleistet?

Ein wirtschaftlicher Betrieb im Sinne einer betriebswirtschaftlichen Rentabilität ist im Schienenpersonennahverkehr grundsätzlich nicht gegeben. Dies betrifft Verbindungen in Tagesrandlagen in besonderem Maße. Solche Verbindungen werden aus Gründen der Erreichbarkeit angeboten und aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Aus Gründen des sparsamen Umgangs mit den knappen Regionalisierungsmitteln muss jedoch auch eine Mindestnachfrage gegeben sein. Die vorliegenden Fahrgastzahlen gestalten einen Erhalt der Verbindung schwierig.

4. Wie wird die Anschlussverbindung für Reisende im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs von Rottweil in den Landkreis Konstanz sichergestellt?

Wie unter Ziffer 1 dargestellt, ist die Beibehaltung der Spätverbindung bis Singen mit hohen Zusatzkosten verbunden. Sämtliche angestellten Überlegungen, diese Verbindung weiter zu gewährleisten, waren aus finanziellen Gründen nicht realisierbar.

5. Wie stellt sich der aktuelle Stand der Prüfung einer Verlängerung der schnellen Züge von St. Gallen über Kreuzlingen nach Singen und weiter Richtung Basel, Offenburg oder Stuttgart dar?

Derzeit gibt es keine konkreten Planungen zur Verlängerung dieser schnellen Züge von St. Gallen über Konstanz hinaus. Fahrplantechnisch machbar wäre eine Weiterführung dieser Züge über Singen bis nach Basel. Für eine Realisierung dieser Durchbindung ist allerdings eine Finanzierung nicht gesichert.

6. *Werden die Vorgaben des Vertrags von Lugano aus dem Jahr 1996 noch verfolgt, in dem vereinbart wurde, die Verbindung Zürich–Singen–Stuttgart auf 2.15 Stunden zu beschleunigen?*

Die Landesregierung setzt sich weiter für eine Fahrzeitreduzierung auf der Gäubahn gemäß dem Vertrag von Lugano ein. Für die Einhaltung dieser Verpflichtung ist jedoch der Bund verantwortlich. Das Land drängt weiter auf den Ausbau der Strecke (partielle Zweigleisigkeit) bei Bund und DB.

7. *Welche zeitlichen Konsequenzen werden für die Fahrtzeit der Gäubahn von Singen nach Stuttgart erwartet, wenn nach Abschluss des aktuell laufenden Planänderungsverfahrens die Gäubahn zusammen mit dem S-Bahnverkehr über den Terminalbahnhof am Flughafen zum Hauptbahnhof geführt wird?*

Nach Angaben der DB ergeben sich für die Gäubahn durch Stuttgart 21 keine veränderten Fahrzeiten. Zwar wird der Fahrweg durch die Führung über den Flughafen verlängert und ein zusätzlicher Halt am Flughafen vorgesehen. Dies wird jedoch durch die höheren Fahrgeschwindigkeiten kompensiert.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur