

Kleine Anfrage

der Abg. Nicole Razavi CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Offene Fragen im Zusammenhang mit dem
neuen Verkehrskonzept auf der Gäubahn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Angebotsverschlechterungen ergeben sich durch dieses neue Verkehrskonzept, beispielsweise im Bahnknoten Singen und für die Städte Spaichingen, Oberndorf und Sulz am Neckar?
2. Inwieweit erfolgte eine vorherige Abstimmung mit den Gäubahnanliegern und inwieweit konnten deren Bedenken ausgeräumt werden?
3. Welche Einsparungen ergeben sich für das Land durch den Wegfall der Regional-Express-Leistungen auf dem Abschnitt Stuttgart–Singen?
4. Welchen Ausgleich zahlt das Land der Deutschen Bahn (DB) AG für die Mindereinnahmen, die sich aus der Anerkennung der Nahverkehrstarife in den Intercity-Zügen ergeben?
5. Welche Einnahmen wird die DB AG voraussichtlich künftig von den betroffenen Verkehrsverbänden erhalten?
6. Welche Laufzeit hat der Vertrag zwischen Land und DB AG zum neuen Verkehrskonzept und was plant das Land im Anschluss daran?
7. Welche Informationen hat das Land zur Wiedereinführung der Neigetechnik auf der Gäubahn?

19. 05. 2015

Razavi CDU

Begründung

Am 6. Februar 2014 haben der Vorstandsvorsitzende der DB Fernverkehr AG, B. H., und Verkehrsminister Hermann in Böblingen den Vertrag zum neuen Verkehrskonzept auf der Gäubahn unterzeichnet und im Rahmen einer Pressekonferenz Einzelheiten hierzu vorgestellt. Diese Kleine Anfrage dient dem Zweck, offen gebliebene Fragen in diesem Zusammenhang zu klären.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 15. Juni 2015 Nr. 3-3824.5-01/79 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Angebotsverschlechterungen ergeben sich durch dieses neue Verkehrskonzept, beispielsweise im Bahnknoten Singen und für die Städte Spaichingen, Oberndorf und Sulz am Neckar?

Für die Städte Spaichingen, Oberndorf und Sulz am Neckar ergeben sich im Zeitraum zwischen Dezember 2015 und der Inbetriebnahme des Gäubahn-Interimskonzeptes im Dezember 2017 keine Verschlechterungen. Es werden lediglich die zweistündigen IC-Züge in der Lage verändert, wobei diese Züge ohnehin nicht an diesen Bahnhöfen halten.

Im Knoten Singen ergeben sich ab Dezember 2015 und über 2017 hinaus Veränderungen in der Anschlusssituation zu den Zügen des Fernverkehrs im Abschnitt Stuttgart–Zürich. So wird zwar aufgrund des dichten Taktes zwischen Singen und Schaffhausen für Fahrgäste aus Schaffhausen keine wesentliche Veränderung eintreten. Für Fahrgäste aus Richtung Waldshut wird sich hingegen durch die 30-minütige Verlagerung der Gäubahn-IC-Leistungen die Fahrzeit vom Hochrhein in Richtung Stuttgart um exakt diese 30 Minuten verlängern, da der IRE Basel–Singen als Anschlusszug nach Schaffhausen bzw. Singen bis auf Weiteres unverändert bleiben muss. Das Land strebt an, diesen Nachteil mit der Elektrifizierung und der damit verbundenen Neuordnung des Verkehrs auf der Hochrheinbahn aufzulösen.

Ab Dezember 2017 werden sich die Fahrlagen der dann stündlichen IC-Verbindungen im Vergleich zu den heutigen Abfahrts- und Ankunftszeiten der RE-Leistungen in Oberndorf, Sulz am Neckar und Spaichingen geringfügig ändern. Dies wird sich jedoch auf der Gäubahn nicht auf die Reisezeiten auswirken. Im Ringzugsystem können demgegenüber die bisherigen Kreuzungsaufenthalte in Spaichingen und Wurlingen entfallen, wodurch der Ringzug in diesem Abschnitt um einige Minuten beschleunigt und zu einem exakten Stundentakt ausgebaut werden wird.

Aus Richtung Konstanz können Fahrgäste mit dem „Seehas“ die IC-Züge des Fernverkehrs im Knoten Singen bereits ab Dezember 2015 mit komfortablen Übergangszeiten von rund 10 Minuten erreichen. In Verbindung mit der geplanten stündlichen zuschlagfreien Verbindung nach Stuttgart stellt das Konzept insgesamt für die Anbindung der Achse Konstanz–Radolfzell an die Gäubahn eine deutliche Verbesserung dar.

2. Inwieweit erfolgte eine vorherige Abstimmung mit den Gäubahnliegern und inwieweit konnten deren Bedenken ausgeräumt werden?

Das neue Verkehrskonzept auf der Gäubahn wurde im Vorfeld mit allen Gäubahnliegern besprochen und abgestimmt. Bei den Gesprächen wurden die Wünsche der Anrainer-Gebietskörperschaften aufgenommen und deren Auswir-

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

kungen monetär bewertet. Viele Verbesserungsvorschläge konnten aufgenommen werden, einige Vorschläge mussten jedoch aus fahrplantechnischen Gründen verworfen werden.

3. Welche Einsparungen ergeben sich für das Land durch den Wegfall der Regional-Express-Leistungen auf dem Abschnitt Stuttgart–Singen?

4. Welchen Ausgleich zahlt das Land der Deutschen Bahn (DB) AG für die Mindereinnahmen, die sich aus der Anerkennung der Nahverkehrstarife in den Intercity-Zügen ergeben?

Die Fragen 3. und 4. werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Ausgleichsbetrag ist abhängig von der Anzahl der Reisenden. Die Landesregierung geht von einem Einsparpotenzial in Höhe von maximal rund 3 Millionen Euro p. a. aus.

5. Welche Einnahmen wird die DB AG voraussichtlich künftig von den betroffenen Verkehrsverbänden erhalten?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Die Gäubahn durchfährt das Gebiet mehrerer Verbände. Die DB Fernverkehr AG wird mit ihrem eigenwirtschaftlichen Zugangebot künftig voraussichtlich an den Einnahmeverfahren der betroffenen Verbände partizipieren. In welcher Form und in welchem Umfang das geschehen wird, ist zwischen den jeweiligen Partnern der Einnahmeverteilung zu klären.

6. Welche Laufzeit hat der Vertrag zwischen Land und DB AG zum neuen Verkehrskonzept und was plant das Land im Anschluss daran?

Die Vertragslaufzeit beträgt acht Jahre (10. Dezember 2017 bis 14. Dezember 2025). Die Überlegungen der Landesregierung für die Zeit nach 2025 sind noch nicht abgeschlossen.

7. Welche Informationen hat das Land zur Wiedereinführung der Neigetechnik auf der Gäubahn?

Die Landesregierung muss davon ausgehen, dass seitens der DB AG mittelfristig nicht mit einer Rückkehr von Neigetechnikzügen zu rechnen ist. Sie hat daher ein Gutachten in Auftrag gegeben, mit dem sowohl fahrzeugseitig als auch infrastrukturseitig Möglichkeiten zu einer deutlichen Fahrzeitreduzierung auf der Gäubahn untersucht werden.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur