

Antrag

der Fraktion der AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Neigetechnik auf der Gäubahn

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob und gegebenenfalls seit wann ihr bekannt ist, dass die Schweizer Bundesbahnen (SBB AG) nach eigenen Angaben stündliche Direktverbindungen mit Doppelstockzügen der Deutschen Bahn zwischen Stuttgart und Zürich als die aktuell einzig eigenwirtschaftlich tragfähige Lösung auf der Gäubahn ansieht, die aus Kundensicht den größten Nutzen stiftet;
2. seit wann ihr bekannt ist, dass die SBB AG nach eigenen Angaben einen Einsatz von Neigezügen auf der Linie Zürich–Stuttgart nur dann als prüfenswert erachtet, wenn in Deutschland Infrastrukturausbauten realisiert werden könnten, welche unter Berücksichtigung der bestehenden Haltepolitik und unter Aufrechterhaltung des Stundentakts zwischen Zürich und Stuttgart eine zur Erschließung des Nachfragepotenzials genügend hohe Reduktion der Fahrzeit ermöglichen würden (mindestens 30 Minuten);
3. ob und gegebenenfalls seit wann ihr bekannt ist, dass aus Sicht der SBB AG nach deren eigenen Angaben – neben der streckenseitigen Ausrüstung – notwendige Voraussetzungen für den Einsatz von Neigezügen die Eigenwirtschaftlichkeit des Angebots, die ausreichende Verfügbarkeit an entsprechenden Zug-Kompositionen und die Zulassung dieser Fahrzeuge für den deutschen Streckenabschnitt sind;
4. ob und gegebenenfalls seit wann ihr bekannt ist, dass die Neigezüge ETR 610 der SBB AG nach deren eigenen Angaben derzeit bis mindestens 2030 für andere Einsatzgebiete als die Gäubahn vollständig verplant sind und eine Nachbeschaffung der Fahrzeuge nicht möglich ist, da das Fahrzeug nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht;

Eingegangen: 24.10.2016/Ausgegeben: 21.11.2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

5. ob und gegebenenfalls seit wann ihr bekannt ist, dass nach Angaben der SBB AG in den letzten Jahren in Europa kaum noch neue Züge mit aktiver Neigetechnik verkauft wurden und Grund zu der Annahme besteht, dass bei kleinen Stückzahlen exklusiv für die Gäubahn keine Angebote gemacht würden, da hierfür der Entwicklungsaufwand und die damit verbundenen Risiken für den Fahrzeughersteller zu groß wären;
6. seit wann ihr bekannt ist, dass die SBB AG nach eigenen Angaben wegen der hohen Kosten der Neigezüge bei der Beschaffung, beim laufenden Betrieb und bei der Instandhaltung nach aktuellem Planungsstand zukünftig keine Neigezüge eigens für die Gäubahn beschaffen wird;
7. wie sie vor dem Hintergrund der Ziffern 1 bis 6 die Kernaussagen und Empfehlungen des von ihr bei dem Planungsunternehmen Ernst Basler + Partner AG bestellten und im September 2016 den Mitgliedern des Verkehrsausschusses zur Kenntnis gegebenen „Gutachtens zur Fahrzeitverkürzung auf dem internationalen Korridor Stuttgart–Zürich (Schlussbericht)“ bewertet, welches mit Infrastrukturinvestitionen von 220 bis 285 Mio. Euro und dem Einsatz von Neigezügen auf der Gäubahn eine Fahrzeitverkürzung von 2 Stunden 56 Minuten auf 2 Stunden 37 Minuten als geeignete Maßnahme vorschlägt, um die Verkehrsvereinbarung von Lugano mit Leben zu erfüllen;
8. wie viel das Gutachten des Planungsunternehmens Ernst Basler + Partner AG das Land Baden-Württemberg respektive die Steuerzahler in Baden-Württemberg gekostet hat;
9. ob nicht aus ihrer Sicht zuverlässige Information über die offizielle Haltung der SBB AG zur Zukunft der Neigetechnik auf der Gäubahn mit Hilfe einer kurzen Anfrage bei der Abteilung Kommunikation der SBB AG respektive aus deren offiziellen Antworten hätte gewonnen werden können und sollen, bevor ein Gutachten in Auftrag gegeben wurde, dessen Lösungsangebote die Verfügbarkeit von Neigezügen voraussetzen;
10. warum angesichts der im Gutachten erörterten Infrastrukturausgaben von deutlich über 200 Mio. Euro der Güterverkehr auf der Gäubahn nicht in den Untersuchungsauftrag des Planungsunternehmens einbezogen wurde.

19. 10. 2016

Dr. Meuthen, Gögel
und Fraktion

Begründung

Es liegen Informationen vor, dass anlässlich eines Treffens am 5. Oktober 2016 von Vertretern der SBB AG mit Vertretern vom Land Baden-Württemberg, des Bundesamts für Verkehr und der Deutschen Bahn die Schweizerischen Bundesbahnen den übrigen Teilnehmern eindeutig kommuniziert haben, dass sie den Einsatz von Neigezügen auf der Linie Stuttgart–Zürich nicht als wirtschaftlich ansehen, dass die vorhandenen Neigezüge der SBB AG bis 2030 vollständig anderweitig verplant sind, dass das in dem Gutachten von Ernst Basler + Partner AG eindeutig favorisierte Zugmodell bereits nicht mehr hergestellt wird und dass der derzeitige europäische Markt für Neigetechnik aus der Sicht der SBB AG Neuentwicklungen kaum rechtfertigt. Die SBB AG wird keine Neigezüge eigens für die Gäubahn beschaffen. Sie hält stündliche Direktverbindungen mit IC-Doppelstockzügen der Deutschen Bahn zwischen Stuttgart und Zürich aktuell für die einzig wirtschaftlich tragbare Lösung. Auch die Deutsche Bahn verfügt seit 2008 nicht mehr über elektrisch getriebene Neigezüge, die in Deutschland für bogenschnelles Fahren zugelassen sind. Wenn keine der beiden infrage kommenden Bahngesellschaften geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stellen kann, verliert das von

Ernst Basler + Partner AG erstellte „Gutachten zu Fahrzeitverkürzung auf dem internationalen Korridor Stuttgart–Zürich (Schlussbericht)“ vom September 2016 dem Inhalt nach seine Bedeutung. Es stellt sich die Frage, ob sich die Haltung der SBB AG bzw. der Deutschen Bahn zur Neigetechnik bzw. Fahrzeugbeschaffung nicht mittels einer Bitte um Auskunft hätte abklären lassen, bevor man ein aus Steuermitteln des Landes bezahltes Gutachten bestellt, das de facto von einer nicht vorhandenen Prämisse – der Verfügbarkeit von elektrisch angetriebenen Neigezügen für die Gäubahn – ausgeht und damit unweigerlich sein Ziel verfehlen musste. Es stellt sich ferner die Frage, ob die Haltung der SBB AG bzw. der Deutschen Bahn zur Neigetechnik der Landesregierung erst bekannt wurde, nachdem sie das „Gutachten zur Fahrzeitverkürzung“ im September 2016 in Auftrag gab bzw. veröffentlicht hat, dessen Lösungsvorschläge auf der Verfügbarkeit von Neigezügen als zentraler Voraussetzung basieren.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. November 2016 Nr. 3-3824.5-01 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. ob und gegebenenfalls seit wann ihr bekannt ist, dass die Schweizer Bundesbahnen (SBB AG) nach eigenen Angaben stündliche Direktverbindungen mit Doppelstockzügen der Deutschen Bahn zwischen Stuttgart und Zürich als die aktuell einzig eigenwirtschaftlich tragfähige Lösung auf der Gäubahn ansieht, die aus Kundensicht den größten Nutzen stiftet;*
- 2. seit wann ihr bekannt ist, dass die SBB AG nach eigenen Angaben einen Einsatz von Neigezügen auf der Linie Zürich–Stuttgart nur dann als prüfenswert erachtet, wenn in Deutschland Infrastrukturausbauten realisiert werden könnten, welche unter Berücksichtigung der bestehenden Haltepolitik und unter Aufrechterhaltung des Stundentakts zwischen Zürich und Stuttgart eine zur Erschließung des Nachfragepotenzials genügend hohe Reduktion der Fahrzeit ermöglichen würden (mindestens 30 Minuten);*
- 3. ob und gegebenenfalls seit wann ihr bekannt ist, dass aus Sicht der SBB AG nach deren eigenen Angaben – neben der streckenseitigen Ausrüstung – notwendige Voraussetzungen für den Einsatz von Neigezügen die Eigenwirtschaftlichkeit des Angebots, die ausreichende Verfügbarkeit an entsprechenden Zug-Kompositionen und die Zulassung dieser Fahrzeuge für den deutschen Streckenabschnitt sind;*
- 4. ob und gegebenenfalls seit wann ihr bekannt ist, dass die Neigezüge ETR 610 der SBB AG nach deren eigenen Angaben derzeit bis mindestens 2030 für andere Einsatzgebiete als die Gäubahn vollständig verplant sind und eine Nachbeschaffung der Fahrzeuge nicht möglich ist, da das Fahrzeug nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht;*
- 5. ob und gegebenenfalls seit wann ihr bekannt ist, dass nach Angaben der SBB AG in den letzten Jahren in Europa kaum noch neue Züge mit aktiver Neigetechnik verkauft wurden und Grund zu der Annahme besteht, dass bei kleinen Stückzahlen exklusiv für die Gäubahn keine Angebote gemacht würden, da hierfür der Entwicklungsaufwand und die damit verbundenen Risiken für den Fahrzeughersteller zu groß wären;*

6. seit wann ihr bekannt ist, dass die SBB AG nach eigenen Angaben wegen der hohen Kosten der Neigezüge bei der Beschaffung, beim laufenden Betrieb und bei der Instandhaltung nach aktuellem Planungsstand zukünftig keine Neigezüge eigens für die Gäubahn beschaffen wird;

Die Fragen 1 bis 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ministerium für Verkehr hat am 5. Oktober 2016 zusammen mit dem Schweizer Bundesamt für Verkehr ein Gespräch mit der DB Fernverkehr AG (DB FV AG) und der SBB AG zum Einsatz von Neigetechnikzügen auf der Gäubahn geführt. Dabei wurde deutlich, dass sowohl die DB FV AG als auch die SBB AG aus Sicht des eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehrs Vorbehalte gegen einen dauerhaften Einsatz der Neigetechnik haben. Beide Unternehmen betonten die hohen Kosten für Neigetechnikfahrzeuge und die damit einhergehende mangelnde Wirtschaftlichkeit. Die SBB AG erklärte, dass die derzeit von ihr eingesetzten Neigetechnikzüge ab 2030 für andere Strecken verfügbar seien. Zudem bestehe aus heutiger Sicht Unklarheit über die langfristige Verfügbarkeit von Neigetechnikzügen durch die Fahrzeugindustrie.

In dem Gespräch wurde vereinbart, dass sich die DB FV AG, die SBB AG, das Schweizer Bundesamt für Verkehr und das Ministerium für Verkehr in einer Arbeitsgruppe vertieft mit den Fragen des Einsatzes der Neigetechnik befassen werden und dabei insbesondere die Voraussetzung klären werden, unter denen sowohl für die DB FV AG als auch für die SBB AG ein Einsatz von Neigetechnikzügen auf der Gäubahn in Betracht käme.

- 7. wie sie vor dem Hintergrund der Ziffern 1 bis 6 die Kernaussagen und Empfehlungen des von ihr bei dem Planungsunternehmen Ernst Basler + Partner AG bestellten und im September 2016 den Mitgliedern des Verkehrsausschusses zur Kenntnis gegebenen „Gutachtens zur Fahrzeitverkürzung auf dem internationalen Korridor Stuttgart–Zürich (Schlussbericht)“ bewertet, welches mit Infrastrukturinvestitionen von 220 bis 285 Mio. Euro und dem Einsatz von Neigezügen auf der Gäubahn eine Fahrzeitverkürzung von 2 Stunden 56 Minuten auf 2 Stunden 37 Minuten als geeignete Maßnahme vorschlägt, um die Verkehrsvereinbarung von Lugano mit Leben zu erfüllen;*
- 8. wie viel das Gutachten des Planungsunternehmens Ernst Basler + Partner AG das Land Baden-Württemberg respektive die Steuerzahler in Baden-Württemberg gekostet hat;*
- 9. ob nicht aus ihrer Sicht zuverlässige Information über die offizielle Haltung der SBB AG zur Zukunft der Neigetechnik auf der Gäubahn mit Hilfe einer kurzen Anfrage bei der Abteilung Kommunikation der SBB AG respektive aus deren offiziellen Antworten hätte gewonnen werden können und sollen, bevor ein Gutachten in Auftrag gegeben wurde, dessen Lösungsangebote die Verfügbarkeit von Neigezügen voraussetzen;*

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung hat kein Gutachten zum Einsatz von Neigetechnik auf der Gäubahn in Auftrag gegeben. Gegenstand des Gutachtens war vielmehr die Untersuchung, mit welchen Maßnahmen – infrastrukturseitig und fahrzeugseitig – die im Vertrag von Lugano vereinbarte Reisezeit von 2:15 Stunden und in einem Zwischenschritt eine Fahrzeit von ca. 2:30 Stunden erreicht werden können. Die Kosten des Gutachtens beliefen sich auf 318.782,83 Euro.

Das Ergebnis des Gutachtens hat gezeigt, dass nur mit dem Einsatz von Neigetechnikzügen eine Reisezeitverkürzung zu vertretbaren Kosten erreicht werden kann. Bei konventionellem Rollmaterial würden die Infrastrukturausbauten eine Investitionssumme von über einer Milliarde Euro erfordern. Dies war Anlass für die Landesregierung, das Gespräch mit der DB FV AG und der SBB AG zu suchen.

10. warum angesichts der im Gutachten erörterten Infrastrukturausgaben von deutlich über 200 Mio. Euro der Güterverkehr auf der Gäubahn nicht in den Untersuchungsauftrag des Planungsunternehmens einbezogen wurde.

Der Güterverkehr wurde im Rahmen der Untersuchung mit betrachtet.

Hermann

Minister für Verkehr