

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Wolfgang Reinhart CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Neigetechnik für Züge auf der Frankenbahn-Strecke
und Ausbau der Strecke**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Kann auf der Strecke der Frankenbahn zwischen Stuttgart und Würzburg Zugmaterial mit sogenannter Neigetechnik eingesetzt werden und falls nein, welche Aspekte sprechen hier aktuell dagegen beziehungsweise welche Voraussetzungen müssten hierfür erfüllt werden und welche Kosten würden hierfür entstehen?
2. Ist geplant, auf der Strecke der Frankenbahn zwischen Würzburg und Stuttgart zukünftig Wagenmaterial mit sogenannter Neigetechnik einzusetzen und falls ja, ab wann?
3. Welche Fahrzeitverkürzung würde durch den Betrieb mit Neigetechnik ermöglicht?
4. Wie ist der Stand der Planungen zum durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Frankenbahn-Strecke?
5. Welche Taktung und Fahrzeitverkürzung im Zugverkehr wäre mit dem unter Frage 4 genannten Streckenausbau möglich?

08. 12. 2016

Dr. Reinhart CDU

Begründung

Der Ausbau und Zugverkehr mit modernem Wagenmaterial auf der Frankenbahnstrecke zwischen Stuttgart und Würzburg ist von großer Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr der gesamten Region. Seit vielen Jahren gibt es Bestrebungen für einen Ausbau der Strecke und die damit einhergehende Verbesserung der Verkehrssituation.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 10. Januar 2017 Nr. 3-3822.0-00/1788 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Kann auf der Strecke der Frankenbahn zwischen Stuttgart und Würzburg Zugmaterial mit sogenannter Neigetechnik eingesetzt werden und falls nein, welche Aspekte sprechen hier aktuell dagegen beziehungsweise welche Voraussetzungen müssten hierfür erfüllt werden und welche Kosten würden hierfür entstehen?*

Auf der Strecke Stuttgart–Heilbronn–Würzburg können Neigetechnikfahrzeuge nur in konventioneller Fahrweise eingesetzt werden. Für den sogenannten bogenschnellen Betrieb derartiger Fahrzeuge ist eine entsprechende Ertüchtigung der Strecke erforderlich. Neben einer Oberbauertüchtigung sind insbesondere spezielle signaltechnische Ausrüstungen an der Strecke notwendig. Erst dann ist es möglich, dass die Neigetechnik-Fahrzeuge, bei denen sich die Wagenkästen neigen können, Gleisbögen mit höheren Geschwindigkeiten durchfahren können als dies für konventionelle Fahrzeugen möglich ist. Hierdurch können dann Fahrzeitgewinne generiert werden.

Im Rahmen eines Gutachtens zur Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs auf der Strecke Heilbronn–Würzburg (Gutachten der DE Consult vom Januar 1999) wurden die erforderlichen Investitionen in die Streckeninfrastruktur für Neigetechnik auf ca. 65 Mio. DM beziffert. Da die wesentlichen verkehrlichen Zielsetzungen (insbesondere eine gute Einbindung in die Fernverkehrsknoten Stuttgart und Würzburg sowie stündliche RE- und RB-Verbindungen) auch mit einem kostengünstigeren Ausbau der Strecke für den Einsatz konventioneller Züge erreicht werden können, wurde die Ertüchtigung dieser Strecke für den Neigetechnikbetrieb nicht zur Weiterverfolgung empfohlen. Da das Gutachten bereits 1999 erstellt wurde, dürfte zudem der heutige Kostenbedarf für einen Neigetechnik-Ausbau nach Einschätzung der Landesregierung um ein Vielfaches höher sein.

- 2. Ist geplant, auf der Strecke der Frankenbahn zwischen Würzburg und Stuttgart zukünftig Wagenmaterial mit sogenannter Neigetechnik einzusetzen und falls ja, ab wann?*

Es bestehen derzeit keine Planungen, auf der Strecke Stuttgart–Würzburg Wagenmaterial mit Neigetechnik einzusetzen. Im Übrigen werden derzeit von der Fahrzeugindustrie im Bereich des SPNV keine funktionsfähigen Neufahrzeuge mit Neigetechnik angeboten.

- 3. Welche Fahrzeitverkürzung würde durch den Betrieb mit Neigetechnik ermöglicht?*

Im Rahmen des o. g. Gutachtens zur Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs auf der Strecke Heilbronn–Würzburg (Gutachten der DE Consult vom Januar 1999) wurde für den Zustand einer entsprechend ertüchtigten Strecke sowie

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen und der Beibehaltung der aktuellen Systemhalte der RE-Linie für den Abschnitt Heilbronn–Würzburg eine Reisezeit von 73 Minuten ermittelt. Die dem Gutachten zugrunde liegende Referenzfahrzeit des Fahrplanjahres 1998 betrug 88 Minuten. Da zwischenzeitlich keine aktuellen Untersuchungen mehr vorgenommen wurden, hält die Landesregierung die 1999 ermittelte Reisezeit nicht mehr für belastbar. Hinzu kommt, dass im seinerzeitigen Gutachten nicht die Auswirkungen einer solchen Reisezeitverkürzung auf die Anschlussbeziehungen in den Knoten (Stuttgart, Heilbronn, Osterburken, Lauda und Würzburg) sowie die auf der Frankenbahn ebenfalls verkehrenden „unterlegten“ RB-Systeme untersucht wurden.

4. *Wie ist der Stand der Planungen zum durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Frankenbahn-Strecke?*

5. *Welche Taktung und Fahrzeitverkürzung im Zugverkehr wäre mit dem unter Frage 4 genannten Streckenausbau möglich?*

Wegen des sachlichen Zusammenhangs werden diese Fragen zusammen beantwortet:

Der vier Kilometer lange eingleisige Streckenabschnitt zwischen Züttlingen und Möckmühl ist ein infrastruktureller Engpass auf dieser sonst zweigleisigen Strecke. Der Ausbau dieses Streckenabschnitts wurde deshalb auch vom Land Baden-Württemberg zur Aufnahme in den BVWP 2030 angemeldet. Der Bund lehnte jedoch die Aufnahme dieser Maßnahme ab.

Es ist unabhängig davon vorgesehen und nach der Umsetzung anderer Infrastrukturmaßnahmen auch möglich, das Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr auf der Frankenbahn deutlich zu verbessern.

Im April 2010 verständigten sich die beteiligten Länder Baden-Württemberg und Bayern, die zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz und DB Station&Service sowie die Region auf ein Finanzierungskonzept von insgesamt ca. 17,4 Mio. € zur Umsetzung von Maßnahmen in Stationen sowie auf der Strecke. Diese Maßnahmen bilden die Voraussetzungen für eine nachhaltige Verbesserung der Angebotsqualität, die partielle Beschleunigung des RE-Verkehrs (zur Sicherung des Überganges zum Fernverkehr in Würzburg) sowie für Angebotserweiterungen.

Nach der Realisierung der Ausbaumaßnahmen sind im Zusammenhang mit verschiedenen Ausschreibungsprojekten folgende *Angebotsverbesserungen im SPNV* vorgesehen:

- Die RE-Linie Stuttgart Hbf–Würzburg Hbf, welche aktuell nur in einem 2-Stunden-Grundtakt mit einzelnen Taktverdichtungen auf einen Stundentakt verkehrt, wird ab Dezember 2019 täglich ganztägig in einem Stundentakt verkehren.
- Die RB-Linien Stuttgart Hbf–Heilbronn Hbf–Bad Friedrichshall Hbf (weiter stündlich alternierend nach Mannheim bzw. Osterburken) werden ab Dezember 2019 auch am Samstag während der Tagesstunden von ca. 9 bis 19 Uhr im 30-Minuten-Takt verkehren.
- Die RB-Linie-Züge (Stuttgart Hbf–)Heilbronn–Bad Friedrichshall Hbf–Osterburken wird ab Dezember 2019 auch am Wochenende stündlich bis/ab Osterburken verkehren.
- Die RB-Linie Lauda–Würzburg Hbf wird ab Dezember 2018 Montag bis Freitag tagsüber im Stundentakt verkehren.

Hermann

Minister für Verkehr