

Antrag

der Abg. Jürgen Keck u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Einsatz und Zukunft der Neigetechnik im Schienenpersonenverkehr

Antrag

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

1. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, welche europäischen Eisenbahnunternehmen ein Auslaufen der Nutzung der Neigetechnik im Schienenpersonenverkehr angekündigt haben;
2. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, aus welchen Gründen die Deutsche Bahn AG im Fernverkehr keine Neigetechnik mehr einsetzen möchte;
3. welche europäischen Hersteller von Schienenfahrzeugen Neufahrzeuge mit Neigetechnik herstellen sowie die Weiterentwicklung der Neigetechnik verfolgen;
4. welche Informationen ihr über mangelnde Verträglichkeit der Neigetechnik durch Fahrgäste vorliegen;
5. ob es zutrifft, dass die Schweizer Partner des Vertrags von Lugano nicht mehr auf die dort vereinbarte Fahrzeitverkürzung auf der Gäubahn bestehen würden;
6. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, dass die im Bundesverkehrswegeplan als laufende Ziffer 23 des vordringlichen Bedarfs vorgesehene Maßnahme „ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn)“ tatsächlich auch die nötigen Investitionen (Volumen bitte angeben) für die Ausrüstung der Strecke für Neigetechnikzüge umfassen wird, nachdem die Projektdefinition als noch nicht abgeschlossen bezeichnet wurde;
7. welche Schlussfolgerungen sie aus der Ankündigung der Deutschen Bahn AG ziehen wird, wonach diese auf der Gäubahnstrecke keine Neigetechnik einsetzen wird;

Eingegangen: 04.04.2017/Ausgegeben: 08.05.2017

*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“.

8. welche Schlussfolgerungen sie aus der Ankündigung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ziehen wird, dass das in der Schweiz eingesetzte Material, dessen Kauf und Verwendung in Baden-Württemberg erwogen wird, erst ab 2030 verfügbar ist und die SBB sich mittelfristig aus der Neigetechnik zurückziehen wird;
9. ob sie in der Ausschreibung des Nahverkehrsnetzes Neigetechnik vorschreiben wird und wenn ja, mit welcher Begründung und mit der Angabe, ob sie bereit wäre, einen Ausgleich für die Mehrkosten des Neigetechnikbetriebs (unter Angabe derselben) wie beispielsweise eines allgemein höheren Kilometerentgelts zu leisten;
10. ob sie bereit wäre, für den an sich eigenwirtschaftlichen Fernverkehr auf dieser Relation einen finanziellen Anreiz bzw. Ausgleich zur Nutzung der Neigetechnik zu gewähren;
11. mit welchen anderen Ausbaumaßnahmen an der Schieneninfrastruktur – mit Angabe derselben – und Betriebsregelungen eine Fahrzeit wie im Vertrag von Lugano vorgesehen erreicht werden könnte;
12. was der Ausbau der Gäubahn für den Betrieb mit konventionellem Fahrzeugmaterial, insbesondere für die von der DB und SBB bevorzugten wirtschaftlichen Doppelstockwagen, kosten würde.

04. 04. 2017

Keck, Haußmann, Dr. Schweickert, Dr. Rülke,
Dr. Aden, Dr. Timm Kern, Reich-Gutjahr, Glück,
Weinmann, Hoher FDP/DVP

Begründung

Im Vertrag von Lugano wurde im Jahr 1996 unter anderem das Ziel einer Reisezeitverkürzung auf 2 Stunden 15 Minuten auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich festgeschrieben. Das Land setzt zur Realisierung auf den Einsatz der Neigetechnik. Zu dieser liegen unterschiedliche Erfahrungen vor. Der Einsatz in der Bundesrepublik Deutschland verlief sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr weniger erfolgreich. Es sind daher die Perspektiven der Neigetechnik im europäischen Raum von Interesse. Dies betrifft nicht nur die Reisezeit, sondern auch die Verträglichkeit für die Fahrgäste, die geringere Beförderungskapazität gegenüber Doppelstockwagen, wie auch die Wirtschaftlichkeit.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. Mai 2017 Nr. 3-3822.0-00/1834 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, welche europäischen Eisenbahnunternehmen ein Auslaufen der Nutzung der Neigetechnik im Schienenpersonenverkehr angekündigt haben;*

Dem Ministerium ist lediglich bekannt, dass die DB Fernverkehr AG nicht beabsichtigt, weiter Fahrzeuge mit Neigetechnik im Fernverkehr einzusetzen.

Es ist jedoch bekannt, dass in den Ländern Schweiz, Schweden, Italien, Portugal und Großbritannien die Neigetechnik fester Bestandteil der Fernverkehrsplanungen ist.

2. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, aus welchen Gründen die Deutsche Bahn AG im Fernverkehr keine Neigetechnik mehr einsetzen möchte;

Die DB AG macht vor allem wirtschaftliche Gründe für ihre Abkehr von der Neigetechnik geltend. Sie verweist auf die deutlich höheren Anschaffungskosten bei Neigetechnikzügen, die mangelnde Wirtschaftlichkeit einer vergleichsweise kleinen Sonderflotte sowie auf höhere Betriebskosten, die einen eigenwirtschaftlichen Betrieb nicht ermöglichen würden.

3. welche europäischen Hersteller von Schienenfahrzeugen Neufahrzeuge mit Neigetechnik herstellen sowie die Weiterentwicklung der Neigetechnik verfolgen;

Die Hersteller ALSTOM und CAF haben gegenüber dem Land Baden-Württemberg erklärt, dass Sie weiter Neigetechnikfahrzeuge für den europäischen Fernverkehrsmarkt herstellen wollen und an der Weiterentwicklung der Neigetechnik arbeiten.

4. welche Informationen ihr über mangelnde Verträglichkeit der Neigetechnik durch Fahrgäste vorliegen;

Hierzu liegen dem Land Baden-Württemberg keine medizinischen Untersuchungen vor.

Es ist jedoch bekannt, dass tatsächlich vereinzelt Fahrgäste über gesundheitliche Beschwerden klagen. Dieses Phänomen kann aber durch technische Konfiguration in den Zügen je nach Konzeption der Neigetechnik wirksam ausgeschlossen werden. Hierfür erforderliche Technik ist einsatzreif und kann ggf. auch nachgerüstet werden.

5. ob es zutrifft, dass die Schweizer Partner des Vertrags von Lugano nicht mehr auf die dort vereinbarte Fahrzeitverkürzung auf der Gäubahn bestehen würden;

Das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV), hat der Landesregierung vor wenigen Wochen schriftlich versichert, dass es weiterhin zur Beschleunigung der Strecke Stuttgart–Zürich steht und bereit sei, eine Angebotsplanung aufbauend auf den Ausbauprojekten des BVWP zu unterstützen.

Der Staatsvertrag von Lugano aus dem Jahr 1996 stellt für das BAV weiterhin die Grundlage jeglicher Aktivität in Sachen Gäubahn dar. Das angestrebte Fahrzeitziel von 2 : 15 Std. schätzt das BAV aus heutiger Sicht eher als langfristiges „Leuchtturm“-Konzept ein. Gleichwohl sieht es im sogenannten „Interimskonzept“ nicht das endgültig anzustrebende Angebot.

Das BAV hat weiterhin deutlich gemacht, dass für die Schweiz eine weitere Fahrzeitverkürzung auf Basis des BVWP und mit Neigetechnik das mittelfristig anzustrebende Ziel ist.

6. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, dass die im Bundesverkehrswegeplan als laufende Ziffer 23 des vordringlichen Bedarfs vorgesehene Maßnahme „ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn)“ tatsächlich auch die nötigen Investitionen (Volumen bitte angeben) für die Ausrüstung der Strecke für Neigetechnikzüge umfassen wird, nachdem die Projektdefinition als noch nicht abgeschlossen bezeichnet wurde;

Die Bewertung des Projektes „ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn)“ ist mittlerweile durch den Bund abgeschlossen worden.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Bundes hat ergeben, dass das Projekt wirtschaftlich ist. Es wurde daher in die Kategorie des Vordringlichen Bedarfes aufgenommen.

Die infrastrukturelle Ausgangsbasis des Planfalls (sog. „Mit-Fall“) der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Bundes stellt die Variante B.0 des aktuellen Landesgutachtens zum Gäubahnausbau dar. Sämtliche in der Variante B.0 geforderten Infrastrukturausbauten sind demnach in der gegenwärtigen Wirtschaftlichkeitsberechnung des Bundes enthalten und damit im vordringlichen Bedarf. Zusätzlich hat der Bund es für erforderlich gehalten, das Lichtraumprofil entlang der kompletten Strecke derart auszubauen, dass sämtliche Arten von Güterzügen auf der Strecke zwischen Stuttgart und Zürich verkehren können.

Nach einer durch den Bund erfolgten Kostenkorrektur der Infrastrukturmaßnahmen der Variante B.0, der zusätzlichen Herstellung des Lichtraumprofils für die Güterzüge, sowie einem Sanierungssatz, betragen nunmehr die gesamten haushaltsrelevanten Projektkosten im BVWP ca. 550 Millionen Euro.

7. welche Schlussfolgerungen sie aus der Ankündigung der Deutschen Bahn AG ziehen wird, wonach diese auf der Gäubahnstrecke keine Neigetechnik einsetzen wird;

Die Landesregierung bedauert diese Ankündigung der DB Fernverkehr AG. Sie befindet sich derzeit in intensiven Gesprächen mit dem BMVI, der DB Fernverkehr AG, dem Bundesamt für Verkehr der Schweiz und der SBB, um die Möglichkeiten eines Einsatzes von Neigetechnik auf der Gäubahn auszuloten.

8. welche Schlussfolgerungen sie aus der Ankündigung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ziehen wird, dass das in der Schweiz eingesetzte Material, dessen Kauf und Verwendung in Baden-Württemberg erwogen wird, erst ab 2030 verfügbar ist und die SBB sich mittelfristig aus der Neigetechnik zurückziehen wird;

Die SBB Personenverkehr AG hat erst Anfang März 2017 den letzten der bislang bestellten ETR 610 von ALSTOM geliefert bekommen. Da Eisenbahnfahrzeuge eine Lebensdauer von ca. 30 Jahren aufweisen, geht die Landesregierung davon aus, dass die SBB Personenverkehr AG allein aus wirtschaftlichen und geografischen Gründen auch nach 2030 noch Neigetechnikfernverkehrszüge einsetzen wird.

Das Verkehrsministerium geht davon aus, dass die Fahrzeuge schon in der zweiten Hälfte der 20-er Jahre zur Verfügung stehen dürften. Bis dahin gilt das Interimskonzept für die Bedienung der Gäubahn, welches bereits ein attraktiveres Angebot bietet.

9. ob sie in der Ausschreibung des Nahverkehrsnetzes Neigetechnik vorschreiben wird und wenn ja, mit welcher Begründung und mit der Angabe, ob sie bereit wäre, einen Ausgleich für die Mehrkosten des Neigetechnikbetriebs (unter Angabe derselben) wie beispielsweise eines allgemein höheren Kilometerentgelts zu leisten;

Es bestehen derzeit keine Planungen, im Nahverkehrsnetz außerhalb von Übergangsverträgen Wagenmaterial mit Neigetechnik einzusetzen. Im Übrigen werden derzeit von der Fahrzeugindustrie für Deutschland im Bereich des SPNV keine funktionsfähigen Neufahrzeuge mit Neigetechnik angeboten.

Das Land hat im Vergabernetz 5 Donau-Ostalb den Einsatz von Diesel-Neigetechnikzügen vorgegeben, da nur diese Züge in der Lage sind, die eingespielten Fahrplankonzepte zu bedienen. Der Verkehrsvertrag läuft seit Ende 2016. Die Strecke der Gäubahn ist davon nicht berührt.

10. ob sie bereit wäre, für den an sich eigenwirtschaftlichen Fernverkehr auf dieser Relation einen finanziellen Anreiz bzw. Ausgleich zur Nutzung der Neigetechnik zu gewähren;

Es ist nicht Aufgabe des Landes, den Fernverkehr der DB finanziell zu unterstützen.

Das Ministerium beabsichtigt, den Bund in Gesprächen davon zu überzeugen, dass dieser unter Umständen einen gewissen finanziellen Anreiz bietet, um einen Neigetechnikeinsatz zu ermöglichen. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass durch einen Neigetechnikeinsatz ein Mehrfaches an Investitionskosten in die Infrastruktur eingespart werden kann.

11. mit welchen anderen Ausbaumaßnahmen an der Schieneninfrastruktur – mit Angabe derselben – und Betriebsregelungen eine Fahrzeit wie im Vertrag von Lugano vorgesehen erreicht werden könnte;

Der Staatsvertrag von Lugano aus dem Jahr 1996 strebt ein Fahrzeitziel von 2 : 15 Std. an.

Diese Fahrzeit kann nur mit einem Investitionsvolumen von weit über 1,7 Milliarden Euro erreicht werden. Hierzu bedarf es einiger zusätzlicher Neubauabschnitte, wie z. B. zwischen Horb und Rottweil.

In diesem Fall bietet die Neigetechnik aufgrund von Zwangspunkten im Fahrplangefüge und aufgrund der weitgehenden Neutrassierungen in gestreckter Linienführung keinen weiteren Vorteil gegenüber konventionellen Fahrzeugen, da die Trassierung der längeren Neubauabschnitte für konventionelle Fahrzeuge das gleiche Geschwindigkeitsprofil wie für Neigetechnikfahrzeuge vorsieht.

12. was der Ausbau der Gäubahn für den Betrieb mit konventionellem Fahrzeugmaterial, insbesondere für die von der DB und SBB bevorzugten wirtschaftlichen Doppelstockwagen, kosten würde.

Bei einem Fahrzeitziel von 2 : 37 Std. muss beim Einsatz von konventionellem Fahrzeugmaterial mit einem Investitionsvolumen von weit über 1 Milliarde Euro gerechnet werden.

Bei einem Fahrzeitziel analog dem Vertrag von Lugano wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

Hermann
Minister für Verkehr