

Kleine Anfrage

**der Abg. Dr. Erik Schweickert und
Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Konsequenzen der Streckensperrung der Schnellfahrstrecke zwischen Mannheim und Stuttgart für die Residenzbahn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse zieht sie aus den Antworten der Drucksachen 16/1357, 16/2059, 16/2477, 16/3275, 16/3663, 16/3666, 16/4296 sowie 16/5803 hinsichtlich der Verbesserung im Betriebsablauf, der Pünktlichkeit sowie generell des Managements eines möglichst reibungslosen Bahnverkehrs, insbesondere in welcher Weise gedenkt sie, diese Erkenntnisse bei künftigen Baumaßnahmen oder Streckensperrungen mit Auswirkungen auf die Residenzbahn konkret einfließen zu lassen?
2. Welche Erkenntnisse liegen ihr nach Abschluss der mehrmonatigen Streckensperrungen auf der Residenzbahn zwischen Durlach und Illingen im Jahr 2018 hinsichtlich eines Nutzungsrückgangs bei Bahnreisen vor, bzw. inwieweit geht sie in diesem Zusammenhang davon aus, dass diese Änderungen auf die baustellenbedingten sowie die durch anderweitige Probleme im vergangenen Jahr vorhandenen Beeinträchtigungen entlang der Residenzbahn zurückzuführen sind?
3. Wie wird infolge der für das Jahr 2020 geplanten mehrmonatigen Sanierung der Schnellfahrstrecke Mannheim/Bruchsal–Stuttgart der baustellenbedingte Fahrplan zwischen Karlsruhe, Mannheim/Bruchsal und Stuttgart konkret ausgestaltet (aufgeteilt nach den jeweiligen Verbindungen der Residenzbahn, der gesperrten Schnellfahrstrecke sowie den Verbindungen über Bretten)?
4. Welche Fahrzeitverlängerung erwartet sie durch die Sanierung der Schnellfahrstrecke Mannheim/Bruchsal–Stuttgart für die umgeleiteten Züge (unterteilt nach den regulären Verbindungen auf der Residenzbahn sowie den zusätzlichen Verbindungen von der Schnellfahrstrecke)?
5. Welche ursprünglichen Verbindungen entfallen aus welchen Gründen auf der Residenzbahn in diesem Zeitraum?

6. Welche der von der Schnellfahrstrecke über die Residenzbahnstrecke umgeleiteten Züge fahren welche Haltepunkte an der Residenzbahn an bzw. an welchen Haltepunkten sind an der Residenzbahn für welche Verbindungen nur Durchfahrten geplant und warum?
7. Welche Zugkapazitäten kann die Residenzbahn überhaupt maximal aufnehmen unter Angabe, zu wie viel Prozent die Kapazitätsobergrenze bisher erreicht ist bzw. im Rahmen der Sperrung der Schnellfahrstrecke erreicht wird (aufgeteilt in die Streckenabschnitte Durlach–Mühlacker/Bretten–Mühlacker/Mühlacker–Vaihingen (Enz)/Vaihingen (Enz)–Bietigheim/Bietigheim–Stuttgart)?
8. Inwieweit haben die umgeleiteten Züge auf der Residenzbahn aufgrund der Mehrbelastungen auf der Strecke Auswirkungen auf die Kapazität, die Zügelpünktlichkeit sowie die Erreichbarkeit von Anschlussverbindungen auf die ursprünglich auf dieser Strecke geplanten Verbindungen (etwa durch Überholvorgänge oder durch den Mehrverkehr entstehende Kapazitätsengpässe)?
9. Über welche Strecken im Zeitraum der Sanierung der Schnellfahrstrecke bei einer Streckensperrung auf einem Abschnitt der Residenzbahn (beispielsweise durch einen Unfall oder technische Probleme der Züge zwischen Mühlacker und Illingen) würden die Züge dann umgeleitet werden?
10. Welche zusätzlichen Zugkapazitäten würden auf die Residenzbahn zukommen, wenn auf dieser in der vorstehenden Frage genannten Ausweichstrecke (bspw. durch einen Unfall oder technische Probleme der Züge) die Strecke gesperrt werden würde?

19. 04. 2019

Dr. Schweickert, Dr. Rülke FDP/DVP

Begründung

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass es auf der Strecke der Residenzbahn zwischen Karlsruhe und Stuttgart mitunter zu erheblichen Problemen durch Unpünktlichkeit oder Zugausfällen gekommen ist, die für sehr viele Bahnreisende enorme Ärgernisse waren. Insbesondere bei baustellenbedingten Streckensperrungen kam es über mehrere Monate zu massiven Zugausfällen und Pünktlichkeitsproblemen in gravierendem Ausmaß. Die Kleine Anfrage soll ergründen, inwieweit für künftig geplante Maßnahmen bereits Lösungsvorschläge für Verbesserungen vorliegen und welche Auswirkungen die geplante Generalüberholung der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart auf die Strecke der Residenzbahn zwischen Karlsruhe und Stuttgart hat.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 14. Juni 2019 Nr. 3-3822.5/1868 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Erkenntnisse zieht sie aus den Antworten der Drucksachen 16/1357, 16/2059, 16/2477, 16/3275, 16/3663, 16/3666, 16/4296 sowie 16/5803 hinsichtlich der Verbesserung im Betriebsablauf, der Pünktlichkeit sowie generell des Managements eines möglichst reibungslosen Bahnverkehrs, insbesondere in welcher Weise gedenkt sie, diese Erkenntnisse bei künftigen Baumaßnahmen oder Streckensperrungen mit Auswirkungen auf die Residenzbahn konkret einfließen zu lassen?

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass es auch im Schienenverkehr erforderlich ist, in gegebenen Zeitabständen Sanierungen bzw. Erneuerungen durchzuführen. Diese Aufgabe wurde bundesseitig über Jahre vernachlässigt. Daher sieht die Landesregierung es im Grundsatz positiv, dass die Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim erneuert wird.

Die Vorbereitungen und die Absprachen zur Streckensperrung der Schnellfahrstrecke wurden sehr frühzeitig aufgenommen. Die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) nahm an insgesamt acht Baubesprechungen und Koordinatonsitzungen teil.

Vertreten waren hier die Bauherrin DB Netz, die Aufgabenträger sowie alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB Fernverkehr, DB Regio, AVG, Abellio, Go-Ahead und die Güterverkehrsunternehmen). Dabei wurde auch zwischen der Totalsperrung und einer eingleisigen Sperrung abgewogen. Die Entscheidung fiel, auch im Sinne der Fahrgäste und einer wesentlichen kürzeren Sperrdauer auf eine Totalsperrung. In den genannten Besprechungen wurden Umleitungsmöglichkeiten, Ausfälle, Teilausfälle und Ersatzkonzepte geplant. Die Erfahrungen aus den bisherigen Sperrungen der Residenzbahn flossen dabei ein.

Allerdings ergibt sich durch die Neuaufnahme der Verkehre im Netz 1 und die beiden neuen Betreiber eine neue Betriebssituation. Dieses neue Betriebsprogramm (Mehrverkehre, Kuppeln und Flügeln in Mühlacker) wurde bisher noch nicht gefahren, weshalb es hierüber noch keine Erkenntnisse aus der Praxis gibt. Die Ergebnisse der Betriebsaufnahme im Juni 2019 werden dann für evtl. nötige Änderungen ins Ersatzkonzept 2020 einfließen.

2. Welche Erkenntnisse liegen ihr nach Abschluss der mehrmonatigen Streckensperrungen auf der Residenzbahn zwischen Durlach und Illingen im Jahr 2018 hinsichtlich eines Nutzungsrückgangs bei Bahnreisen vor; bzw. inwieweit geht sie in diesem Zusammenhang davon aus, dass diese Änderungen auf die baustellenbedingten sowie die durch anderweitige Probleme im vergangenen Jahr vorhandenen Beeinträchtigungen entlang der Residenzbahn zurückzuführen sind?

Betrachtet man die Fahrgastzahlen der aufgrund der Baumaßnahmen verkürzt laufenden RE mit dem Laufweg Karlsruhe Hbf–Pforzheim Hbf mit den entsprechenden Baustellenzugnummern, ist ein Nachfragerückgang dieser Züge im Vergleich zu den regulären zweistündig verkehrenden RE zwischen Karlsruhe Hbf und Stuttgart Hbf (Werte aus dem 2. Halbjahr 2018 und den Vorperioden) erkennbar. Fahrgäste mit einem Fahrweg über Pforzheim hinaus konnten hier auf die über Bruchsal umgeleiteten IRE ausweichen. Darüber hinaus wurden jedoch keine Fahrgasterhebungen explizit während der Bauphase durchgeführt. Generell kann davon ausgegangen werden, dass ein geplanter Schienenersatzverkehr (SEV) in den meisten Fällen zu einem Fahrgastrückgang von ca. 30 Prozent führt.

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

3. *Wie wird infolge der für das Jahr 2020 geplanten mehrmonatigen Sanierung der Schnellfahrstrecke Mannheim/Bruchsal–Stuttgart der baustellenbedingte Fahrplan zwischen Karlsruhe, Mannheim/Bruchsal und Stuttgart konkret ausgestaltet (aufgeteilt nach den jeweiligen Verbindungen der Residenzbahn, der gesperrten Schnellfahrstrecke sowie den Verbindungen über Bretten)?*

Der konkrete Fahrplan für die Baustellenphase befindet sich derzeit bei DB Netz in Erarbeitung, nachdem die Trassenbestellungen sämtlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen bis Anfang April dort eingegangen sein mussten. Da hierbei auch mit Trassenbestellungen diverser Güterverkehrsunternehmen und privater Fernverkehrsbetreiber (z. B. Flixtrain) zu rechnen ist, sind Trassenkonflikte sehr wahrscheinlich, die dann zunächst in einem Dialog-, später ggf. auch in einem Konfliktprozess gelöst werden müssen. Daher können belastbare Aussagen über die konkrete Fahrplangestaltung frühestens im August, u. U. auch erst im Oktober getroffen werden.

4. *Welche Fahrzeitverlängerung erwartet sie durch die Sanierung der Schnellfahrstrecke Mannheim/Bruchsal–Stuttgart für die umgeleiteten Züge (unterteilt nach den regulären Verbindungen auf der Residenzbahn sowie den zusätzlichen Verbindungen von der Schnellfahrstrecke)?*

Für die IRE-Züge der Relation Stuttgart–Karlsruhe, die im Abschnitt Stuttgart–Zuffenhausen–Vaihingen (Enz) normalerweise die Schnellfahrstrecke nutzen, ergibt sich zwangsläufig eine Fahrzeitverlängerung von etwa zehn bis fünfzehn Minuten, da sie über Bietigheim–Bissingen geführt werden müssen. Theoretisch könnte es in einzelnen Fahrlagen zu Überholungen durch umgeleitete Fernverkehrszüge kommen. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen.

5. *Welche ursprünglichen Verbindungen entfallen aus welchen Gründen auf der Residenzbahn in diesem Zeitraum?*

Es wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen. Trassenkonflikte können u. U. dazu führen, dass manche Züge nicht mehr sinnvoll fahrbar sind.

6. *Welche der von der Schnellfahrstrecke über die Residenzbahnstrecke umgeleiteten Züge fahren welche Haltepunkte an der Residenzbahn an bzw. an welchen Haltepunkten sind an der Residenzbahn für welche Verbindungen nur Durchfahrten geplant und warum?*

Es wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen. Trassenkonflikte können u. U. dazu führen, dass manche Züge an manchen Stationen nicht mehr halten können.

7. *Welche Zugkapazitäten kann die Residenzbahn überhaupt maximal aufnehmen unter Angabe, zu wie viel Prozent die Kapazitätsobergrenze bisher erreicht ist bzw. im Rahmen der Sperrung der Schnellfahrstrecke erreicht wird (aufgeteilt in die Streckenabschnitte Durlach–Mühlacker/Bretten–Mühlacker/Mühlacker–Vaihingen (Enz)/Vaihingen (Enz)–Bietigheim/Bietigheim–Stuttgart)?*

Es wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen. DB Netz befindet sich zur Zeit in der Erarbeitung des konkreten Fahrplans. Die NVBW hat in Vertretung des Aufgabenträgers bei der Bestellung der Trassen Wert auf möglichst große Ausnutzung der Kapazitäten auf den Umleitungstrecken gelegt. Ob alle Trassenwünsche erfüllt werden können, zeigt sich erst nach Abschluss der Netzfahrplankonstruktion.

8. *Inwieweit haben die umgeleiteten Züge auf der Residenzbahn aufgrund der Mehrbelastungen auf der Strecke Auswirkungen auf die Kapazität, die Zugpünktlichkeit sowie die Erreichbarkeit von Anschlussverbindungen auf die ursprünglich auf dieser Strecke geplanten Verbindungen (etwa durch Überholvorgänge oder durch den Mehrverkehr entstehende Kapazitätsengpässe)?*

Es wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen. DB Netz befindet sich zur Zeit in der Erarbeitung des konkreten Fahrplans. Auch auf den Umleitungstrecken können nicht alle Regelzüge fahren. Im Nahverkehr sind geänderte Fahrlagen, Teilausfälle und Schienenersatzverkehr für einzelne Verbindungen unvermeidbar. Die genaue Ausgestaltung kann erst nach Abschluss der Netzfahrplankonstruktion erfolgen.

9. *Über welche Strecken im Zeitraum der Sanierung der Schnellfahrstrecke bei einer Streckensperrung auf einem Abschnitt der Residenzbahn (beispielsweise durch einen Unfall oder technische Probleme der Züge zwischen Mühlacker und Illingen) würden die Züge dann umgeleitet werden?*

Wenn während der Sperrung der Schnellfahrstrecke auch noch der Abschnitt zwischen Mühlacker und Illingen beispielsweise durch einen Unfall oder aus witterungsbedingten Gründen gesperrt werden müsste, gäbe es für den Personenverkehr keine sinnvolle Umleitungsstrecke in der Relation Karlsruhe–Stuttgart mehr. Es wäre zwar theoretisch möglich, Züge über die AVG-Strecke Karlsruhe–Durlach–Grötzingen–Bretten–Eppingen–Heilbronn nach Stuttgart zu fahren. Wegen der überwiegenden Einleisigkeit der Strecke würde dies den planmäßigen Stadtbahnverkehr dort massiv beeinträchtigen. Außerdem wäre der Umweg (mit zusätzlichem Fahrtrichtungswechsel in Heilbronn) so groß, dass für Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) keine vertretbaren Fahrtzeiten erzielbar wären. In der Praxis würde man in einem solchen Fall vermutlich versuchen, einen möglichst kurzen Abschnitt durch Busnotverkehr zu überbrücken und ansonsten den SPNV auf den noch befahrbaren Abschnitten der Residenzbahn möglichst weitgehend aufrecht zu erhalten. Züge des Schienenpersonenfernverkehrs und des Güterverkehrs würden wohl entweder zurückgehalten oder großräumig, z. B. ab Mannheim über das Neckartal, umgeleitet werden.

10. *Welche zusätzlichen Zugkapazitäten würden auf die Residenzbahn zukommen, wenn auf dieser in der vorstehenden Frage genannten Ausweichstrecke (bspw. durch einen Unfall oder technische Probleme der Züge) die Strecke gesperrt werden würde?*

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Hermann
Minister für Verkehr