

Kleine Anfrage

des Abg. Thomas Dörflinger CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Neigetechnik im baden-württembergischen Schienenverkehr

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. In welchen Netzen werden in Baden-Württemberg derzeit Neigetechnikfahrzeuge eingesetzt (einschließlich Angabe der jeweiligen Strecken und des eingesetzten Fahrzeugmaterials)?
2. Bis wann werden nach derzeitigem Stand auf den einzelnen Strecken Neigetechnikfahrzeuge verkehren (einschließlich Angabe der anstehenden Ausschreibungsverfahren mit Neufahrzeugen je Strecke)?
3. Welche Alternativen bestehen zur Neigetechnik auf den jeweiligen Strecken, um die Fahrzeiten zwischen den Taktknoten künftig einhalten oder verbessern zu können (einschließlich Angabe der Alternativen je Strecke mit Blick auf Fahrzeugmaterial und Infrastruktur)?
4. Bis wann muss sie ihrer Ansicht nach für jede einzelne dieser Strecken eine Entscheidung für oder gegen eine Fortsetzung der Neigetechnik treffen, um zur Einhaltung sowie Verbesserung der Fahrzeiten gegebenenfalls notwendig werdende Alternativen zur Neigetechnik rechtzeitig vorantreiben zu können?
5. Für welche Strecken liegt eine Entscheidung für oder gegen eine Fortsetzung der Neigetechnik bereits vor (einschließlich Angabe der Entscheidungsbegründung sowie – falls zutreffend – der angestrebten Alternativen zur Neigetechnik)?
6. Wie bewertet sie die Zukunft von neigetechnikfähigen Fahrzeugen im Land (einschließlich Angaben zum künftigen Bedarf, zur technischen Weiterentwicklung sowie zur Marktentwicklung)?

7. Welche Erkenntnisse zur Zukunft der Neigetechnik zieht sie aus den Gesprächen mit anderen Aufgabenträgern (Länder Bayern und Thüringen), die derzeit ebenfalls Neigetechnikfahrzeuge einsetzen (einschließlich Angaben zu einer potenziellen gemeinsamen Strategie hinsichtlich der Weiterentwicklung dieser Technik)?
8. Inwiefern hat sie sich und wird sie sich für die Einhaltung und Verbesserung der Fahrzeiten zwischen den Taktknoten auf diesen Strecken einsetzen (mit Blick auf die Weiterentwicklung der Neigetechnik sowie Alternativen hierzu bei Fahrzeugmaterial und Infrastruktur)?

21. 01. 2020

Dörflinger CDU

Antwort

Mit Schreiben von 17. Februar Nr. 3-3824.2-1/153 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. In welchen Netzen werden in Baden-Württemberg derzeit Neigetechnikfahrzeuge eingesetzt (einschließlich Angabe der jeweiligen Strecken und des eingesetzten Fahrzeugmaterials)?

Neigetechnikfahrzeuge der Baureihe 612 werden derzeit im sogenannten Netz 5 „Donau Ostalb“ auf folgenden Strecken systematisch eingesetzt:

- Stuttgart–Tübingen–Sigmaringen–Aulendorf
- Ulm–Aalen
- Ulm–Friedrichshafen–Singen–Basel Bad
- Ulm–Sigmaringen–Donaueschingen

Außerdem erreichen Triebwagen der Baureihe 612 im bayerischen Vertrag „Dieselnetz Allgäu“ aus Memmingen kommend Ulm Hbf.

2. Bis wann werden nach derzeitigem Stand auf den einzelnen Strecken Neigetechnikfahrzeuge verkehren (einschließlich Angabe der anstehenden Ausschreibungsverfahren mit Neufahrzeugen je Strecke)?

Der Verkehrsvertrag des Netzes 5 „Donau Ostalb“ hat eine Laufzeit bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Nach Auslaufen des Verkehrsvertrages bzw. vorzeitiger Kündigung von Teilleistungen werden die Leistungen anderen Verträgen oder Neuausschreibungen zugeordnet. Die Planungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

3. Welche Alternativen bestehen zur Neigetechnik auf den jeweiligen Strecken, um die Fahrzeiten zwischen den Taktknoten künftig einhalten oder verbessern zu können (einschließlich Angabe der Alternativen je Strecke mit Blick auf Fahrzeugmaterial und Infrastruktur)?

Auf allen unter Punkt 1 genannten Strecken werden aktuell Betriebskonzepte untersucht, die entweder Entspannung der Fahrzeiten und einen Verzicht auf Neigetechnik ermöglichen oder die Fahrzeitengewinne der Neigetechnik im Rahmen von Infrastrukturausbau ausgleichen. Detaillierte Maßnahmen auf den einzelnen Strecken können noch nicht genannt werden, da der Planungsstand noch nicht so weit fortgeschritten ist.

4. *Bis wann muss sie ihrer Ansicht nach für jede einzelne dieser Strecken eine Entscheidung für oder gegen eine Fortsetzung der Neigetechnik treffen, um zur Einhaltung sowie Verbesserung der Fahrzeiten gegebenenfalls notwendig werdende Alternativen zur Neigetechnik rechtzeitig vorantreiben zu können?*

5. *Für welche Strecken liegt eine Entscheidung für oder gegen eine Fortsetzung der Neigetechnik bereits vor (einschließlich Angabe der Entscheidungsbegründung sowie – falls zutreffend – der angestrebten Alternativen zur Neigetechnik)?*

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet.

Alle unter Punkt 1 genannten Strecken werden bisher ohne Neigetechnik geplant und der Infrastrukturausbau vorangetrieben. So kann kurzfristig nachträglich der Infrastrukturausbau reduziert werden, wenn ein Neigetechnikfahrzeug zur Verfügung stehen würde.

6. *Wie bewertet sie die Zukunft von neigetechnikfähigen Fahrzeugen im Land (einschließlich Angaben zum künftigen Bedarf, zur technischen Weiterentwicklung sowie zur Marktentwicklung)?*

7. *Welche Erkenntnisse zur Zukunft der Neigetechnik zieht sie aus den Gesprächen mit anderen Aufgabenträgern (Länder Bayern und Thüringen), die derzeit ebenfalls Neigetechnikfahrzeuge einsetzen (einschließlich Angaben zu einer potenziellen gemeinsamen Strategie hinsichtlich der Weiterentwicklung dieser Technik)?*

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 6 und 7 gemeinsam beantwortet.

Durch den fortschreitenden Infrastrukturausbau und die Elektrifizierungsprojekte ist der Bedarf an Neigetechnikfahrzeugen in Baden-Württemberg rückläufig.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (Aufgabenträger in Bayern) und die NVBW haben im Jahr 2018 mit interessierten Industrieunternehmen ein Forum veranstaltet und deutliche Signale an den Markt gesendet, dass beide Aufgabenträger weiterhin auf Neigetechnikfahrzeuge setzen. Auf Forderung der Industrie wurde dann ein Kernlastenheft erstellt, dass nun an die Industrie verschickt wird. Auf Basis dieses Lastenheftes sollen Gespräche mit der Industrie geführt werden und erkundet werden, ob die Unternehmen in der Entwicklung neuer Neigetechnikfahrzeuge ein Geschäftsmodell sehen.

Wir gehen davon aus, dass die Gespräche bis Ende des Jahres beendet sein werden und wir dann abschätzen können, ob die Fahrzeugindustrie bereit sein wird, sich an einer Ausschreibung für die Produktion von Neigetechnikfahrzeugen zu beteiligen. Aus unterschiedlichen Gründen ist die Fahrzeugindustrie derzeit sehr zurückhaltend. Aus Eigeninitiative wird kein Fahrzeughersteller in diesen Markt einsteigen wollen.

8. *Inwiefern hat sie sich und wird sie sich für die Einhaltung und Verbesserung der Fahrzeiten zwischen den Taktknoten auf diesen Strecken einsetzen (mit Blick auf die Weiterentwicklung der Neigetechnik sowie Alternativen hierzu bei Fahrzeugmaterial und Infrastruktur)?*

Der Einsatz für die Beibehaltung und Verkürzung der Fahrzeiten zwischen den Taktknoten gehört zu den ständigen Aufgaben von Land und NVBW. Beispielsweise identifiziert die NVBW im Rahmen der aktuell vom Bund verabschiedeten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) Infrastrukturmaßnahmen, die positive Auswirkungen auf Geschwindigkeit und Fahrplanstabilität hätten, und

für die kaum andere Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden. Dazu gehören z. B. zusätzliche Blocksignale oder die Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in Kreuzungsbahnhöfe. Im Schienenpersonennahverkehr wird darüber hinaus nicht mehr auf die Neigetechnik zur Fahrzeitverkürzung gesetzt.

Hermann
Minister für Verkehr