

Antrag

der Abg. Boris Palmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Ausbau der Gäubahn Stuttgart–Singen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Chancen die Landesregierung sieht, den durchgängigen zweigleisigen Ausbau des eingleisigen Abschnitts Horb–Rottweil–Tuttlingen–Hattingen als Maßnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen;
2. welche Möglichkeiten alternativ oder ergänzend dazu bestehen, in einem kürzeren Zeithorizont einzelne kurze Doppelspurabschnitte im Zusammenhang mit der Intensivierung des Nahverkehrs auf der Gäubahn zu realisieren, und diese als Nahverkehrsmaßnahmen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz zu finanzieren;
3. ob die Landesregierung bereit ist, sich an den Kosten eines Gutachtens zu Sinnhaftigkeit, Machbarkeit und Investitionsbedarfs für einen Ausbau der Gäubahn mit Doppelspurabschnitten zu beteiligen;
4. wie sie die Einrichtung eines zusätzlichen Halts der Regionalexpresszüge Stuttgart–Singen in Stuttgart-Vaihingen beurteilt und welche infrastrukturellen Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssen;

5. wie sie Vorschläge beurteilt, die ICE-Züge auf der Gäubahn in Richtung Norden bis Frankfurt durchzubinden, um auf diese Weise die Fahrpläne auf der Gäubahn zu entspannen und Halte in Böblingen beibehalten und/oder in Stuttgart-Vaihingen realisieren zu können.

08. 08. 2002

Boris Palmer, Kretschmann, Bauer,
Oelmayer, Walter, GRÜNE

Begründung

Bereits im Bundesverkehrswegeplan 1992 wurde ein Ausbau der Gäubahn als zusätzliche Maßnahme des internationalen Verkehrs aufgenommen, jedoch ohne verbindlichen Charakter. Angesichts der beschränkten Mittel scheint es fraglich, ob ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau im kommenden Bundesverkehrswegeplan verbindlich verankert werden kann.

Durch die steigenden Zugzahlen auf der Gäubahn ist jedoch ein zumindest abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau der Gäubahn immer dringender. Die steigenden Zugzahlen sind dabei auch durch eine Intensivierung des Nahverkehrs bedingt (Aufnahme des Ringzugverkehrs in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg; Verdichtung des Regionalexpress-Takts auf der Gäubahn). Daher sollte auch geprüft werden, ob der Bau von Doppelspurinseln nicht auch über das Instrument der Investitionsmittel für Nahverkehrsprojekte nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ermöglicht werden kann.

Eine wesentliche Attraktivitätssteigerung für die Gäubahn könnte mit einem Halt der Personenzüge am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen erreicht werden. Dieser hat sich in den beiden vergangenen Jahrzehnten zur zentralen Nahverkehrsdrehzscheibe für den Stuttgarter Süden entwickelt (Verknüpfung zahlreicher S-Bahn- und Stadtbahnlinien). Aus dem Süden des Landes wäre dann der Stuttgarter Flughafen und der Filderraum mit nur noch einmaligem Umsteigen erreichbar. Bislang muss aus Richtung Singen zunächst in Böblingen auf die S-Bahn nach Stuttgart-Vaihingen/Rohr umgestiegen werden, und dann dort ein zweites Mal in Richtung Flughafen. Diese unbefriedigende Situation sollte nicht bis zu einer eventuellen Umsetzung des Projekts Stuttgart 21 bestehen bleiben.

Die Deutsche Bahn beabsichtigt, zum Dezember 2002 den ICE-Halt in Böblingen aufzugeben, um wirtschaftlichere Wendezeiten für die ICE-Züge in Stuttgart zu erreichen. Durch die dann sehr kurzen Wendezeiten der Züge drohen sich jedoch entstandene Verspätungen in starkem Maße auf die Gegenzüge zu übertragen.

Aus diesen Befürchtungen ist bei Verkehrsexperten der Vorschlag entstanden, die ICE-Linie Stuttgart–Zürich mit einer ICE-Linie in/aus Richtung Frankfurt (zukünftige IC-Linie 62) zu verknüpfen. Dadurch könnten die Halte auf der Gäubahn gesichert werden. Zusätzlich könnte die Gäubahn durch durchgängige Verbindungen bis Frankfurt in ihrer Attraktivität gestärkt werden. Dies wäre ein Beitrag zur langfristigen Sicherung des Fernverkehrsangebots auf der Gäubahn Stuttgart–Singen–Zürich.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. August 2002 Nr. 33–3824.5–01/42 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. Welche Chancen sieht die Landesregierung, den durchgängigen zweigleisigen Ausbau des eingleisigen Abschnitts Horb–Rottweil–Tuttlingen–Hattlingen als Maßnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen?

Zu 1.:

Wie das Ministerium für Umwelt und Verkehr bereits in seiner Stellungnahme vom 22. Juli 2002 zu Ziffer 5 des Antrags der Abg. Andreas Hoffmann u. a., CDU, zum Thema „Verkehrsoptimierung der Bahnstrecke Konstanz–Stuttgart (Gäubahn)“ (DS 13/1131) vom 3. Juli 2002 ausgeführt hat, hat es den durchgängigen zweigleisigen Ausbau der Gäubahn im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 1992 erneut angemeldet. Ein Ergebnis der Bewertung durch den Bund liegt noch nicht vor und wird von dem Ausgang eines vom Bund vorgeschlagenen Kurzgutachtens abhängen. Es ist jedoch zu erwarten, dass ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau zumindest wie im Bundesverkehrswegeplan 1992 als grenzüberschreitendes Vorhaben in den Weiteren Bedarf aufgenommen werden wird, mit dem Zusatz, dass für die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf u. a. eine Vereinbarung mit der Schweiz erforderlich wird.

2. Welche Möglichkeiten bestehen alternativ oder ergänzend dazu, in einem kürzeren Zeithorizont einzelne kurze Doppelspurabschnitte im Zusammenhang mit der Intensivierung des Nahverkehrs auf der Gäubahn zu realisieren, und diese als Nahverkehrsmaßnahmen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz zu finanzieren?

Zu 2.:

Die Entwicklung entsprechender Strategien und das Aufzeigen konkreter Umsetzungsmöglichkeiten soll in Kürze im Rahmen einer Interreg-Studie erfolgen, an dem sich das Land als Projektpartner beteiligen wird. Daneben haben sich das Ministerium für Umwelt und Verkehr sowie das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen darauf verständigt, die Wirkungen kleinerer Verbesserungsmöglichkeiten unter Einschluss eines zweigleisigen Teilausbaus zwischen Horb und Neckarhausen sowie zwischen Tuttlingen und Rottweil im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans untersuchen zu lassen.

3. Ist die Landesregierung bereit, sich an den Kosten eines Gutachtens zu Sinnhaftigkeit, Machbarkeit und Investitionsbedarfs für einen Ausbau der Gäubahn mit Doppelspurabschnitten zu beteiligen?

Zu 3.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr ist hierzu im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel bereit.

4. Wie beurteilt sie die Einrichtung eines zusätzlichen Halts der Regionalexpresszüge Stuttgart–Singen in Stuttgart–Vaihingen und welche infrastrukturellen Voraussetzungen müssen dafür geschaffen werden?

Zu 4.:

Grundsätzlich wäre dieser Halt zu begrüßen. Allerdings stößt er sowohl fahrplantechnisch als auch auf Grund der in Stuttgart-Vaihingen fehlenden Infrastruktur auf erhebliche Schwierigkeiten.

Der Regionalexpress (RE) fährt in Vaihingen in Richtung Stuttgart auf Gleis 204, in Richtung Singen auf Gleis 201 durch. Während an Gleis 201 ein Bahnsteig vorhanden ist, fehlt er auf Gleis 204. Hier müsste mit erheblichen Eingriffen in die vorhandene Infrastruktur und entsprechend hohen Kosten ein neuer Bahnsteig gebaut werden. Dies erscheint jedoch wenig sinnvoll, da im Zuge des Projekts Stuttgart 21 die Gäubahn über die Rohrer Kurve direkt zum Flughafen geführt werden soll.

Die Alternative, an Gleis 203 zu halten, scheidet aus, da dieses Gleis von der gleichzeitig in Vaihingen ankommenden und abfahrenden S 3 Backnang-Flughafen belegt ist und eine Änderung der Fahrzeiten der S 3 nur mit einem Eingriff in das gesamte S-Bahn-System möglich wäre.

Da sich die Fahrzeit der RE bei einem Halt in Vaihingen verlängern würde, wäre dies auch im Hinblick auf die derzeit bereits zeitlich knappen Übergänge in Stuttgart auf die ICE-Linie nach Berlin und Dortmund (nur 8 Minuten) und in Eutingen auf die Züge von und nach Freudenstadt (nur 4 Minuten) problematisch.

5. wie beurteilt sie Vorschläge, die ICE-Züge auf der Gäubahn in Richtung Norden bis Frankfurt durchzubinden, um auf diese Weise die Fahrpläne auf der Gäubahn zu entspannen und Halte in Böblingen beibehalten und/oder in Stuttgart-Vaihingen realisieren zu können?

Zu 5.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr sieht in einer Durchbindung der Fernverkehrszüge der Gäubahn in Richtung Frankfurt eine Möglichkeit, die Attraktivität der Linie Zürich-Stuttgart zu erhöhen. Auf entsprechende Anfrage hierzu hat die DB Reise & Touristik AG mitgeteilt, dass zwar die derzeit eingesetzten ICE-T (ICE mit Neigetechnik) und Cisalpino hierfür wenig geeignet seien, da sie ihre Systemstärken auf der Neubaustrecke nicht ausspielen könnten, man aber den Vorschlag der Durchbindung nach Frankfurt in die mittelfristige Angebotsplanung einfließen lasse.

Ob als Folge einer Durchbindung nach Frankfurt der ICE-Halt Böblingen wieder eingerichtet werden könnte, ist allerdings fraglich. Dies hängt von den exakten Fahrplänen und den benötigten Zuggarnituren ab und kann erst auf Grund einer detaillierten Fahrlagen- und Ressourcenplanung festgestellt werden.

Ein Halt in Stuttgart-Vaihingen scheitert an der fehlenden Infrastruktur im Bahnhof Vaihingen. Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wäre dieser Halt als Verknüpfungspunkt zum Flughafen Stuttgart aber ohnehin wieder hinfällig, da der Flughafen im Zuge von Stuttgart 21 über die Rohrer Kurve direkt an die Gäubahn angebunden werden soll.

In Vertretung
Mappus
Staatssekretär