

Mitteilungsvorlage

Organisationseinheit Verkehr und Strukturentwicklung	Datum 10.12.2010	Drucksachen-Nr. 2010/229
---	---------------------	------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Strukturkommission ÖPNV	nicht öffentlich	28.03.2011
Technischer und Umweltausschuss	nicht öffentlich	28.03.2011
Kreistag	öffentlich	04.04.2011

Tagesordnungspunkt 7.1

**Ausbau der Gäubahn und die daraus resultierenden internationalen Verbindungen im Fernverkehr;
Anfrage der FDP Fraktion**

Beschlussvorschlag

Entfällt.

Vorberatung:

*Der **Strukturkommission ÖPNV** und dem **Technischen und Umweltausschuss** wurde der Sachverhalt am 28.03.2011 zur Kenntnis gegeben.*

Sachverhalt

Der Ausbau der Gäubahn hat für den Landkreis Konstanz Vorteile, weshalb der Landkreis Konstanz vielfältige Aktivitäten zum Ausbau der Gäubahn unterstützt. Die verschiedenen Initiativen des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn haben gerade in jüngster Zeit große Fortschritte gemacht. Bahnchef Dr. Rüdiger Grube hat anlässlich der Versammlung des Interessenverbandes Gäubahn am 10.07.2010 in Tuttlingen erklärt, dass er sich für den Ausbau der Gäubahn einsetzen werde. Eine teilweise eingleisige Strecke mit dieser Bedeutung sei für ihn nicht hinnehmbar. Die Maßnahme soll deshalb auch in den Investitionsrahmenplan des Bundes aufgenommen werden.

Die Anfrage der FDP Fraktion des Kreistages vom 24.11.2010 kann wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1:

Auf deutscher Seite müssen im Wesentlichen drei Stellen an der Strecke verbessert werden mit einem Finanzierungsaufwand von 134 Mio. €. Dies sind der zweigleisige Ausbau zwischen Horb und Neckarhausen, zwischen Rottweil und Spaichingen und zwischen Tuttlingen und Spaichingen. Neben einigen Beschleunigungsmaßnahmen soll auch die „Singener Kurve“ gebaut werden.

Für den Ausbau Horb – Neckarhausen (etwa 12,5 Mio. €) ist konkret die Leistungsphase 1 und 2 (Planungsphase) umgesetzt, die der Interessenverband Gäubahn mit 300.000 Euro vorfinanziert hat. Wie man hört, reicht diese Vorfinanzierung aus. Der übrig gebliebene Restbetrag wird für weitere Planungsphasen eingesetzt. Das Land hat sich im Juni 2010 bereit erklärt, weitere Planungskosten für diesen Streckenabschnitt Horb bis Neckarhausen vorzufinanzieren. Für die weiteren Abschnitte gibt es keine Zusagen. Eine Fortführung wäre aber zu erwarten wenn erst einmal angefangen wäre.

Zu Frage 2:

Unterstellt man die Inbetriebnahme von Stuttgart 21, so ergeben sich für die Reisenden aus dem Landkreis Konstanz wesentliche Reisezeitverkürzungen. Die Reisezeit vom Bahnhof Singen zum Stuttgarter Flughafen beträgt heute 152 Minuten. Künftig werden nur noch 92 Minuten erforderlich sein. Die Reisezeit vom Bahnhof Singen zum Stuttgarter Hauptbahnhof beträgt heute mit dem IC 116 Minuten und wird sich trotz der Schleife über den Flughafen Stuttgart und der Messe nicht verlängern.

Zu Frage 3:

Bedeutung hat die Gäubahn nicht nur auf deutscher Seite, sondern auch auf Schweizer Seite in Richtung Zürich. Es gibt dazu einen „Staatsvertrag von Lugano“, der die Ausbaupflichtung der Gäubahn auf deutscher und Schweizer Seite regelt. Die Gäubahn muss man gedanklich also mindestens von Stuttgart bis Zürich sehen. Auf Schweizer Seite wird gerade die Verbindung Zürich - Schaffhausen (und damit auch bis Singen) verkehrlich aufgewertet, indem sie nicht nur doppelgleisig ausgebaut, sondern auch durch neue oder erweiterte Haltepunkte verbessert wird. Der Investitionsaufwand auf Schweizer Seite beläuft sich auf 130 Mio. CHF. Damit erreichen die Schweizer eine um 8 Minuten frühere Ankunft in Schaffhausen (Beschleunigung).

Der Ausbau der Trasse Zürich - Schaffhausen (Singen) soll in den wesentlichen Bestandteilen Ende 2012 durchgängig fertig sein. 2015 werden auch die Restmaßnahmen wie z. B. Oerlikon fertig sein. Ab 2013 wird es dann so sein, dass die Züge aus Schaffhausen 8 Minuten früher in Singen sein können. Dieser Zeitvorteil kann ohne Ausbau der Gäubahn auf deutscher Seite nicht verwertet werden.

Wegen dem sehr problematischen Verkehrsraum Böblingen mit der stark vernetzten S-Bahn-

Struktur müssen weitere 7 Minuten auf der Strecke zwischen Singen und Böblingen eingespart werden, um einen Nutzen zu erzielen. Dieser Nutzen kann nur durch den Ausbau der Gäubahn hergestellt werden. Ohne Ausbau müssen die auf Schweizer Seite gewonnenen 8 Minuten entweder in Schaffhausen abgestanden werden, oder in Singen für einen „entspannten Lokwechsel“ genutzt werden. Die Fahrt von Zürich nach Stuttgart verlängert sich also für den Fahrgast um 8 Minuten, weil man in Zürich früher abfährt. Für die Fahrzeit auf deutscher Seite ändert sich dadurch nichts.

Der Ausbau hat vor allem Vorteile im CH-Regionalverkehr, weil dadurch ein Halbstundentakt von Schaffhausen nach Zürich möglich wird. Und ab 2015 mit dem Ausbau Jestetten auch bis nach Singen.

Zu Fragen 4 und 5:

Die Möglichkeit einer durchgehenden, umsteigefreien Verbindung Konstanz – Stuttgart ist grundsätzlich gegeben. Auch aufgrund der Trassenbelegung werden aber voraussichtlich keine zusätzlichen Züge nach Stuttgart geführt werden können, auch an den Kosten dürfte aber der Einsatz zusätzlicher Züge scheitern. Soweit keine zusätzlichen Züge eingesetzt werden, würde eine durchgehende Verbindung Konstanz – Stuttgart eine Brechung der Schwarzwaldbahn bedeuten, d. h., für Fahrten in Richtung Offenburg/Karlsruhe müsste dann in Singen umgestiegen werden.

Ob und ggf. welche Optionen das Land zieht, wird voraussichtlich auch von den Ergebnissen der bis 2016 anstehenden Ausschreibungen für Schwarzwaldbahn und seehas abhängen (nach derzeitigem Kenntnisstand ist eine durchgehende Verbindung in Richtung Stuttgart seitens des Landes eher nicht angedacht).

Auch durch einen Schnellzug St. Gallen – Konstanz ergeben sich keine neuen Optionen. Dieser könnte evtl. auf den seehas durchgebunden werden, darüber hinaus gelten im Großen und Ganzen die gleichen Ausführungen wie in den ersten beiden Absätzen.

Die Realisierung einer Verbindung Stuttgart – Singen – Konstanz – Zürich, also ohne direkten Weg über Schaffhausen, ist eher unwahrscheinlich

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlagen

Antrag der FDP.