

## **FDP-Kreistagsfraktion gegen Neigetechnik auf der Gäubahn**

Die Schienenstrecke Stuttgart - Singen (Gäubahn) ist als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 gelistet. Die Verbindung ist ein wichtiger Teil der Route nach Mailand über Zürich. Historisch findet der Ausbau der Strecke seinen Niederschlag im Staatsvertrag von Lugano aus dem Jahr 1996, in dem ein Fahrzeitziel von 2:15 Std. angestrebt wird.

Der schnelle Ausbau der Strecke Stuttgart – Singen ist somit gefordert. Strittig ist im Ausbaukonzept die von Landesverkehrsminister Hermann, der AG Gäubahn und der Landes CDU geforderten Nutzung der Strecke mit Neigetechnikzügen. Die Neigetechnik wird in der Öffentlichkeit immer sehr positiv dargestellt. Die von den Bahnbetreibern DB und SBB sowie der FDP genannten Gegenargumente finden in den Medien kaum Beachtung.

DB und SBB sind einer Meinung, dass im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr die Neigetechnik nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Hinzu kommen noch die technischen Probleme und die mangelnde Verträglichkeit der Neigetechnik durch Fahrgäste. Die ICE-T Neigetechnik war bereits auf der Gäubahn im Einsatz und musste eingestellt werden. Dies wird in der aktuellen Diskussion verschwiegen. Die DB verweist auf die deutlich höheren Anschaffungskosten bei Neigetechnikzügen, die mangelnde Wirtschaftlichkeit einer vergleichsweise kleinen Sonderflotte sowie auf höhere Betriebskosten. Die SBB wird sich definitiv bis 2030 aus der Neigetechnik zurückziehen und damit auch nicht als Betreiber auf der Gäubahn zur Verfügung stehen. Das vorhandene Material ist zum Teil für den Rest seiner Lebensdauer für eine andere Strecke verplant. Dies ist in Berlin bekannt.

Wie gross ist der Streitwert? Die Fahrzeit bei der Neigetechnik liegt bei 2:37 Stunden. Die Fahrzeit für den von der DB und SBB geforderten konventionellen Streckenausbau für die wirtschaftlichen Doppelstockwagen liegt bei 2:47 Stunden. Also nur 10 Minuten länger als bei der Neigetechnik. Die Ausbaurkosten liegen bei der konventionellen Betriebstechnik bei ca. 1.1 Mio. EUR, bei der Neigetechnik bei ca. 550 TEUR. Bei beiden Summen handelt es sich um Kostenschätzungen. Die Betriebskosten für die Doppelstockwagen sind wesentlich günstiger wie für die Neigetechnik. Es geht also um die wirtschaftlichere konventionelle Betriebstechnik oder die defizitäre Neigetechnik bei einem Streitwert von ca. 500 TEUR höheren Ausbaurkosten und einer Fahrzeitverlängerung bei wesentlich besserem Fahrkomfort um 10 Minuten. Beide Fahrzeiten liegen weit weg von dem im Staatsvertrag von Lugano angestrebten Fahrzeitziel.

Das im Staatsvertrag von Lugano angestrebte Fahrzeitziel von 2:15 Stunden war 1996 eine gegriffene, technisch nicht begründbare Forderung, die aus heutiger Sicht in absehbarer Zeit nicht erfüllt werden kann, auch nicht von der Neigetechnik. Dies ist auch der Punkt, warum man sich im Bundesverkehrsministerium zurecht Gedanken darüber macht, den Ende 2020 mit der Option einer jährlichen Verlängerung endenden Staatsvertrag zu kündigen. Bundesverkehrsminister Scheuer hat seine negative Einstellung zur Neigetechnik gegenüber den Befürwortern bereits zum Ausdruck gebracht. Dabei war er sich sicherlich bewusst, dass er für den konventionellen Ausbau der Gäubahn dann im Bundesverkehrswegeplan über 1 Mio. EUR zur Verfügung stellen muss. Diese Chance sollte man politisch nutzen.

Im September hat die FDP-Bundestagsfraktion eine vom Fraktionsvorsitzenden Christian Lindner gezeichnete Kleine Anfrage zum „Ausbau des internationalen Korridors Stuttgart – Zürich (Gäubahn) – Umsetzung des Verkehrswegeplans 2030“ an die Bundesregierung gerichtet. Die FDP-Fraktion im Kreistag des Landkreises Konstanz und die FDP-Landtagsfraktion haben sich in der Vergangenheit klar gegen die Einführung der Neigetechnik ausgesprochen. Wir werden dies aus den genannten Gründen auch weiterhin tun. Die zwischenzeitlich angeschobene Finanzierung des Streckenabschnitts Horb – Neckarhausen wird dadurch nicht tangiert. Die FDP-Kreistagsfraktion fordert eine leistungsfähige, verlässliche und stündliche Anbindung des südlichen Landesteils mit attraktiven Verbindungen in Richtung Schweiz/Italien und an das deutsche Fernverkehrsnetz. Dies erscheint uns mit einem konventionellen Ausbau der Gäubahn für den Betrieb mit Doppelstockwagen gewährleistet zu sein.

Dr. Georg Geiger