

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Entwicklungsperspektiven der Brenzbahn

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich das Zugangebot und die Fahrgastzahlen auf der Brenzbahn in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;
2. welche Investitionen in den letzten fünf Jahren durch welche Kostenträger in Strecke und Bahnhöfe getätigt wurden;
3. welche Überlegungen und Planungen zum weiteren Ausbau der Brenzbahn existieren;
4. wie die Brenzbahn in die Planungen zum Aufbau eines S-Bahn-Systems in der Region Donau-Iller integriert ist;
5. welche Überlegungen es zum Aufbau eines Fernverkehrsangebots z. B. mit IC-Verbindungen gibt;
6. welche Investitionen in welcher Reihenfolge an der Brenzbahn für den Aufbau eines Taktverkehrs getätigt werden müssen;
7. wer für welche Investitionen Vorhabenträger ist;
8. wer diese Investitionen im Einzelnen finanziert;

9. in welchen Zeitabständen mit der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu rechnen ist;
10. inwiefern eine freiwillige Mitfinanzierung von Dritten (Städte, Gemeinden, Landkreise oder private Unternehmen) die Umsetzung der Maßnahmen beschleunigen kann.

19.02.2014

Rivoir, Maier, Stoch, Haller, Binder, Drexler SPD

Begründung

Die Brenzbahn stellt eine wichtige Verbindung zwischen Ulm und Aalen dar. Sie ist das Rückgrat für die weitere positive wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region. Eine überregionale Bedeutung könnte sich nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke zwischen Nürnberg und Berlin ergeben. Für stabile und attraktive Taktverkehre ist eine weitere Ertüchtigung der Strecke notwendig. Als ersten Schritt zum Erreichen dieses Ziels hat sich eine Interessengemeinschaft gegründet. Das Anliegen dieser Interessengemeinschaft wird von uns unterstützt. Eine grundsätzliche Darstellung der Zusammenhänge bei der Finanzierung der Streckenerweiterung ist für die weitere Arbeit der Interessengemeinschaft hilfreich.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 14. März 2014 Nr. 3-3824.5-00/345 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sich das Zugangebot und die Fahrgastzahlen auf der Brenzbahn in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;

a) Entwicklung des Zugangebots

Die grundlegende Angebotsstruktur auf der Brenzbahn wird seit dem Fahrplanjahr 2000/2001 aus den folgenden Angebotslinien gebildet:

- IRE-Linie *Aalen–Ulm*: zweistündlich
- RE-Linie *Crailsheim/Ellwangen–Aalen–Ulm*:
Crailsheim–Ellwangen: zweistündlich;
Ellwangen–Aalen–Ulm: stündlich
- RB-Linie *Langenau–Ulm–Laupheim Stadt–Biberach Süd*:
stündlich

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Zum Fahrplanwechsel im Sommer 2007 mussten infolge der Kürzung der Regionalisierungsmittel Angebotsreduzierungen vorgenommen werden. Seither konnten die oben genannten Strukturen nicht mehr vollständig belegt werden. Es bestehen insbesondere in Tagesrandlage sowie am Wochenende Lücken. Im Fahrplanjahr 2010 erfolgten geringe strukturelle Veränderungen im Fahrplanangebot beim RE-System (Verlegung von Kreuzungspunkten), um die Übergangszeiten in Ulm und damit die Anschlusssicherheit vom und zum Fernverkehr zu erhöhen. Die oben beschriebene Linienstruktur blieb hierbei unverändert. Seither erfolgten einzelne Angebotsänderungen, die sich nicht wesentlich auf das Angebotsvolumen auswirkten.

Beispiele hierfür sind die Einrichtung einer IRE-Abendverbindung anstatt einer Verbindung am Vormittag, zeitliche Veränderungen bestehender Verbindungen im Schülerverkehr sowie im Frühverkehr in Richtung Ulm.

Im Detail stellt sich die Entwicklung des Angebotsvolumens für Baden-Württemberg wie folgt dar:

Jahr	ZugKm
2009	1.280.632
2010	1.278.077
2011	1.278.077
2012	1.278.886
2013	1.279.312

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Brenzbahn über einen Abschnitt von ca. acht Kilometern (lt. TPS 7,931 km) über bayerisches Territorium verläuft und alle Zugleistungen in diesem Bereich (ca. 220.000 ZugKm/Jahr) durch den bayerischen SPNV-Aufgabenträger bestellt und finanziert werden.

b) Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Brenzbahn

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Brenzbahn stellt sich seit 2008 wie folgt dar:

Jahr	Streckenbelastung (Pkm je km Streckenlänge)	Veränderung gegenüber 2009	Veränderung gegenüber 2010
2008	2.881		
2009	3.295		
2010	3.075	-6,7 %	
2011	3.286	-0,3 %	+6,9 %
2012	3.317	+0,7 %	+7,9 %
2013	3.463	+5,1 %	+12,6 %

(Jeweils im 1. Halbjahr, Montag-Freitag an Schultagen)

Die Fahrgastzahlen liegen 2013 um 5% über dem Wert von 2009 und um annähernd 13% über dem Wert von 2010. Den Einbruch in 2010 führt die Landesregierung auf die Wirtschafts- und Finanzkrise zurück.

2. welche Investitionen in den letzten fünf Jahren durch welche Kostenträger in Strecke und Bahnhöfe getätigt wurden;

Nach Auskunft der DB Netz AG wurden in den Jahren 2009 bis 2013 rund 2.055.000 Euro in die Erhaltung von Bestandsinfrastruktur investiert, davon entfielen etwa 182.000 Euro auf Kreuzungsmaßnahmen. Kostenträger dafür waren ausschließlich der Bund und die DB Netz AG mit Eigenmitteln.

Nach Mitteilung der DB Station & Service AG, zuständig für die Stationen, wurden in den letzten fünf Jahren auf der Brenzbahn an den Stationen Bergenweiler, Giengen (Brenz), Heidenheim, Heidenheim Voithwerk, Heidenheim-Mergelstetten, Heidenheim-Schnaitheim, Herbrechtingen, Hermaringen, Königsbronn, Langenau (Württ), Niederstotzingen, Oberelchingen, Oberkochen, Rammingen, Sontheim/Brenz, Thalfingen, Ulm Ost, Unterelchingen, Unterkochen und Itzelberg rund 1.988.000 Euro investiert, davon 1.765.000 Euro durch Mittel des Bundes sowie der DB Station & Service AG und etwa 223.000 Euro durch Mittel des Landes und beteiligter Gebietskörperschaften.

3. welche Überlegungen und Planungen zum weiteren Ausbau der Brenzbahn existieren;

a) Planungen

Im Zusammenhang mit der Ausrüstung der Strecke mit moderner Leit- und Sicherungstechnik wurde die Brenzbahn im Zeitraum von 2005 bis 2007 umfassend modernisiert. Viele Bahnhöfe (Oberkochen, Königsbronn, Herbrechtingen, Giengen [Brenz], Hermaringen, Sontheim/Brenz, Niederstotzingen, Langenau, Unterelchingen und Thalfingen) erhielten in diesem Zusammenhang neue Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm.

Die Modernisierung und der barrierefreie Ausbau der Stationen sollen im Rahmen des Bahnhofsmernisierungsprogramms des Landes wie folgt fortgesetzt werden:

- Der Bahnhof Heidenheim soll durch zwei Aufzüge barrierefrei erschlossen werden. Die Kosten hierfür betragen etwa 1,4 Mio. Euro, die voraussichtliche Inbetriebnahme ist für Ende 2015 geplant.

Zudem werden die Bahnsteige auf 55 cm erhöht, was Kosten in Höhe von etwa 1.000.000 Euro verursacht und voraussichtlich Ende 2018 abgeschlossen sein wird.

- Der Bahnsteig in Itzelberg wird auf 120 m verlängert und gleichzeitig auf 55 cm erhöht. Die Kosten hierfür betragen etwa 650.000 Euro, die Maßnahmen sollen Ende 2015 abgeschlossen sein.
- Die barrierefreie Erschließung des Bahnhofs Aalen durch Aufzüge ist bereits umgesetzt. Hier sollen die Bahnsteige bis Ende 2016 noch auf 55 cm erhöht werden, was Kosten in Höhe von etwa 3,7 Mio. Euro verursacht.
- Letztlich soll Ulm Hbf durch vier Aufzüge barrierefrei erschlossen werden. Die Kosten hierfür betragen etwa 2,5 Mio. Euro.

b) Überlegungen

Das sich noch in der Anfangsphase befindende regionale Konzept für eine Regio-S-Bahn Donau-Iller sieht gemäß dem Entwurf des Abschlussberichts zur Angebots- und Betriebsstudie mit Stand vom 23. Januar 2014 folgende Ausbaumaßnahmen vor:

Die Streckenabschnitte Langenau–Rammingen und Sontheim/Brenz–Bergenweiler sollen zweigleisig ausgebaut werden. Zudem soll der Haltepunkt Bergenweiler um rund 700 m in Richtung Ulm verlegt werden. Die Kosten hierfür betragen etwa 16,4 Mio. Euro.

Ein neuer Haltepunkt „Ulm-Messe“ soll ebenfalls eingerichtet werden. Die Kosten hierfür betragen rund 500.000 Euro. Die Gesamtkosten dieser Maßnahmen belaufen sich demnach ohne Risikozuschlag auf etwa 17 Mio. Euro. Zudem soll ein neuer Haltepunkt „Aalen-Süd“ entstehen, welcher einer Überlegung des Regionalverbands Ostwürttemberg entstammt. Die voraussichtlichen Kosten hierfür sind der Landesregierung jedoch nicht bekannt.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Gutachter bei Veränderung des bislang unterstellten Fahrzeugeinsatzes (IRE-Linie, Einsatz von konventionellen Diesellokomotiven anstelle von Neigetechnikfahrzeugen) Rückwirkungen auf das Konzept und/oder den Infrastrukturbedarf (z. B. weitere zweigleisige Abschnitte) nicht ausschließt, was weitere Kosten verursachen kann.

c) BVWP 2015 – Anmeldungen des Landes

Auf dem Abschnitt Ulm–Aalen hat das Land die Elektrifizierung und den partiellen zweigleisigen Ausbau zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und Güterverkehrs zur Aufnahme in den BVWP beantragt. Die Kosten hierfür liegen bei etwa 100 Mio. Euro.

4. wie die Brenzbahn in die Planungen zum Aufbau eines S-Bahn-Systems in der Region Donau-Iller integriert ist;

Die Brenzbahn wurde im Rahmen der Studie zum Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller als ein Bestandteil dieses Konzepts betrachtet und bewertet. Der Schwerpunkt wird auf dieser Strecke in der Weiterentwicklung der überregionalen Systeme gesehen. Insbesondere wird die Einführung eines stündlichen IRE-Angebots (bisher zweistündlich vorhanden) angestrebt. Durchbindungen der Angebotslinien der Brenzbahn auf Linien anderer in Ulm angrenzender Strecken sind im aktuellen Zielkonzept der Regio-S-Bahn Donau-Iller nicht vorgesehen.

5. welche Überlegungen es zum Aufbau eines Fernverkehrsangebots z. B. mit IC-Verbindungen gibt;

Der Landesregierung sind keine Überlegungen der DB Fernverkehr AG oder anderer Stellen in Bezug auf den Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Brenzbahn bekannt.

6. welche Investitionen in welcher Reihenfolge an der Brenzbahn für den Aufbau eines Taktverkehrs getätigt werden müssen;

7. wer für welche Investitionen Vorhabenträger ist;

8. wer diese Investitionen im Einzelnen finanziert;

9. in welchen Zeitabständen mit der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu rechnen ist;

Zu 6. bis 9.:

Die zum Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller durchgeführte Studie besitzt den Charakter einer Machbarkeitsstudie. Auf deren Basis könnte über das weitere Vorgehen zwischen regionaler/kommunaler Seite und den beiden beteiligten SPNV-Aufgabenträgern, den Ländern Baden-Württemberg und Bayern, entschieden werden. Planungsträger für das Vorhaben ist zunächst die Region. Diese muss ihr Konzept weiterentwickeln. Die Landesregierung wird die Region hierbei unterstützen. Zum jetzigen Zeitpunkt können angesichts des immer noch sehr frühen Projektstadiums seitens der Landesregierung noch keine Aussagen zum Verkehrsangebot, zur Höhe der Investitionen und zum Realisierungszeitraum gemacht werden.

10. inwiefern eine freiwillige Mitfinanzierung von Dritten (Städte, Gemeinden, Landkreise oder private Unternehmen) die Umsetzung der Maßnahmen beschleunigen kann.

Die Mitfinanzierung der betroffenen Region ist regelmäßig fester Bestandteil von Finanzierungskonzepten bei Infrastrukturmaßnahmen im SPNV. Inwieweit eine solche Mitfinanzierung jedoch konkrete Auswirkungen auf den zeitlichen Planungs- und Umsetzungshorizont hat, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur

