

Kleine Anfrage

des Abg. Jürgen Filius GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Zukunft des Verkehrs auf der Südbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Kostenstand bei der geplanten Elektrifizierung der Südbahn?
2. Konnte seitens der Deutschen Bahn AG nach ihrer Kenntnis bereits ein Zeitplan für das Vorhaben benannt werden?
3. Welche Haltung nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bezüglich der Forderung nach einem Interregio-Express (IRE)-Halt in Erbach ein?
4. Welcher Standard bezüglich des Zugmaterials wird bei der Ausschreibung des Regionalverkehrs angestrebt, sollte die Elektrifizierung sich verschieben?
5. Welches Zugmaterial soll im Falle des elektrifizierten Betriebs eingesetzt werden?
6. Welcher Takt wird auf der Südbahn angestrebt und zu welchen Zeiten?

23.04.2014

Filius GRÜNE

Begründung

Die Elektrifizierung der Südbahn ist ein wichtiges Infrastrukturprojekt für die Region. Daher ist es wichtig, rechtzeitig zu kommunizieren, mit welchen Änderungen zu rechnen ist. Überdies würde ein Halt in Erbach die Akzeptanz des Projekts im Alb-Donau-Kreis steigern und diesen ggf. zur Mitfinanzierung bewegen. Hier sollte das Land dem Kreis entgegenkommen.

Eingegangen: 23. 04. 2014 / Ausgegeben: 12. 06. 2014

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 27. Mai 2014 Nr. 34-3824.5-00/359*1 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der aktuelle Kostenstand bei der geplanten Elektrifizierung der Südbahn?

Nach gegenwärtigen Erkenntnissen rechnet die DB Netz AG mit Baukosten in Höhe von 168,2 Mio. € bei einer Fertigstellung bis 2018. Neben den Baukosten fallen zusätzlich Planungskosten in Höhe von voraussichtlich 39 Mio. € an.

2. Konnte seitens der Deutschen Bahn AG nach ihrer Kenntnis bereits ein Zeitplan für das Vorhaben benannt werden?

Nach Baubeginn kann nach Angaben der Vorhabenträgerin mit einer Bauzeit von rd. 36 Monaten gerechnet werden. Mit den Bauarbeiten kann die Vorhabenträgerin beginnen, sobald Baureife vorliegt und die erforderliche Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund, dem Land und der DB AG abgeschlossen ist.

Zur Erlangung der *Baureife* vorgesehene Schritte:

Auf Antrag der DB Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Südwest, führt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der „Südbahn“ durch. Das Gesamtvorhaben wurde in fünf Planfeststellungsabschnitte (PFA) aufgeteilt, wovon vier PFA im Regierungsbezirk Tübingen liegen und ein PFA in Bayern (Landkreis Lindau).

Für jeden Abschnitt wird ein eigenes Genehmigungsverfahren durchgeführt. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die beiden ersten Abschnitte (Alb-Donau-Kreis und Stadt Ulm sowie Landkreis Biberach) wird die EBA-Außenstelle Karlsruhe verfassen. Über die weiteren Abschnitte wird die EBA-Außenstelle Hannover entscheiden.

Das Regierungspräsidium Tübingen hat den Anhörungsbericht für den PFA 1 (Stadt Ulm und Alb-Donau-Kreis) am 20. März 2013 dem EBA zugeleitet. Am 29. April 2014 fand der Erörterungstermin für den PFA 2 in Biberach statt; derzeit wird der Anhörungsbericht erstellt. Für den PFA 3 (Landkreis Ravensburg) endete am 7. April 2014 die Frist zur Erhebung von Einwendungen und Abgabe von Stellungnahmen. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen werden derzeit der DB ProjektBau zur Stellungnahme zugeleitet.

Seit dem 22. April 2014 und noch bis zum 21. Mai 2014 liegen die Planunterlagen für den PFA 4 (Bodenseekreis) zur öffentlichen Einsichtnahme aus. Einwendungen können erhoben werden bis zum 4. Juni 2014.

Für den PFA 5 fand am 7. Mai 2014 eine Bürgerinformation in Bodolz statt. Die Auslegung der Planunterlagen ist mittlerweile erfolgt.

Die DB AG geht von einer Fertigstellung der Baumaßnahmen im Jahre 2019 aus.

Zur Erlangung der *erforderlichen Finanzierungsvereinbarung*:

Der Bund fordert vor Abschluss der Finanzierungsvereinbarung den Abschluss aller Planfeststellungsverfahren. Dies ist noch nicht erfolgt. Die Landesregierung ist bestrebt, noch in diesem Jahr eine Finanzierungsvereinbarung zwischen den beteiligten Partnern abzuschließen, sodass das Vorhaben nicht im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 neu zu bewerten ist.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. Welche Haltung nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bezüglich der Forderung nach einem Interregio-Express (IRE)-Halt in Erbach ein?

Die Gemeinde Erbach ist für die Landesentwicklung von Bedeutung und wird als Unterzentrum geführt. Ziel ist es daher, Erbach verkehrsgünstig an die nächstgelegenen Ober- und Mittelzentren, insbesondere Ulm, Laupheim, Biberach und Ehingen anzubinden. Ziel der Landesregierung ist, zwischen Ulm und Biberach einen ganztägigen Halbstundentakt anzubieten.

Ein zusätzlicher IRE-Halt des schnellen Expressverkehrs Ulm–Bodensee kann aus betrieblichen Fahrzeitgründen voraussichtlich nicht umgesetzt werden. Um wichtige (Umsteige-)Anschlüsse an den Systemhaltebahnhöfen Ulm und Friedrichshafen gewährleisten zu können, ist ein zusätzlicher Halt nicht möglich. Auch eine Elektrifizierung der Strecke würde nicht zu einer Verbesserung der Ausgangssituation führen, da die hierfür neu konzipierte stündliche IRE-Linie Stuttgart–Lindau trotz der kürzeren Fahrzeit aufgrund veränderter Anschlusssituationen keine Fahrzeitreserven für weitere Halte aufweist.

Dennoch sind ab 2016 umsteigefreie Fahrten von Erbach nach Friedrichshafen mit der an allen Standorten haltenden Regionalbahn vorgesehen. Sollten sich die Fahrgastzahlen auf der Südbahn nach ihrer Elektrifizierung sowie Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm so positiv entwickeln wie erhofft, könnten zukünftig auch zwei schnelle Züge je Stunde möglich werden. In diesem Zusammenhang könnte ein Halt in Erbach möglich werden, da sich die Anschlusszwänge beim Zusatztakt entspannter darstellen können.

4. Welcher Standard bezüglich des Zugmaterials wird bei der Ausschreibung des Regionalverkehrs angestrebt, sollte die Elektrifizierung sich verschieben?

5. Welches Zugmaterial soll im Falle des elektrischen Betriebs eingesetzt werden?

Zu 4. und 5.:

Nach der Konzeption des Landes soll mit Fertigstellung der Elektrifizierung das Wagenmaterial bis zum Ende des dann laufenden Verkehrsvertrages weitergenutzt werden können. Prädestiniert sind daher Lok-Wagenzüge, bei denen dann lediglich die Lokomotiven zwischen Ulm und Lindau für den elektrischen Betrieb ausgetauscht werden müssen.

Geeignet hierfür ist unter anderem auch das heutige Zugmaterial. Deshalb wird für diese Strecke modernes Wagenmaterial, jedoch keine Neufahrzeuge verlangt werden. Gängige Standards zur Fahrgastinformation, Barrierefreiheit und Komfort (Sitzabstände, W-LAN) sollen möglichst weitgehend erfüllt werden.

6. Welcher Takt wird auf der Südbahn angestrebt und zu welchen Zeiten?

Die Landesregierung strebt auf der Südbahn im Expressverkehr einen ganztägigen Stundentakt mit zusätzlichen Verdichtungen an. Hinzu kommen Regionalbahnverbindungen. Nach erfolgter Elektrifizierung ist geplant, das Zugangebot zu erweitern.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur