

Antrag

**der Abg. Michael Joukov-Schwelling und
Niklas Nüssle u. a. GRÜNE**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

SPNV-Offensive – Anstehende und geplante Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr auf der Südbahn und weiteren Strecken

Antrag

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

1. wie viele zusätzliche Zugpaare nach dem Fahrplanwechsel im kommenden Dezember auf der Südbahn verkehren sollen (bitte aufschlüsseln nach dem Werktags- und Wochenendverkehr);
2. für welche Haltepunkte auf der Südbahn der Fahrplan eine wesentliche Taktverdichtung bringt und wie diese konkret aussieht;
3. welche Fahrzeuge zur Bedienung der Relation Basel–Singen–Friedrichshafen–Ulm eingesetzt werden und wie sich die Fahrzeit verändert;
4. ob sie die Auffassung teilt, dass eine Elektrifizierung der Strecke Friedrichshafen–Singen sowie der Strecke Tübingen–Sigmaringen–Kißlegg den Bahnbetrieb auf der Südbahn wesentlich erleichtern könnte;
5. wie der Planungsstand bei den in Ziffer 4 angeführten Maßnahmen ist;
6. mit welchen Verbesserungen (insbesondere Fahrtzeitverkürzungen und neuen Direktverbindungen) mit der Inbetriebnahme der Strecke Wendlingen–Ulm zu rechnen ist und ob unverändert der Fahrplanwechsel im Dezember 2022 als Zeitpunkt dafür vorgesehen ist;
7. welche Auswirkungen die Elektrifizierung der Südbahn im Hinblick auf Betrieb und Fahrplan auch auf kreuzende, einfädelnde, ausfädelnde sowie vor- und nachlaufende Strecken (z. B. Brenzbahn, Filstalbahn, Donautalbahn, Württembergische Allgäubahn, Bodenseegürtelbahn) hat;

Eingegangen: 3.8.2021 / Ausgegeben: 10.9.2021

*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“.

8. welche weiteren Verbesserungen auf den schon in Betrieb genommenen und geplanten Strecken für die Metropolexpress-Verbindungen vorgenommen wurden und noch anstehen.

2.8.2021

Joukov-Schwelling, Nüssle, Gericke, Braun, Holmberg,
Katzenstein, Hentschel, Marwein GRÜNE

Begründung

Mit der Elektrifizierung der Südbahn, die bereits im Testbetrieb ist und im kommenden Dezember in den Regelbetrieb übergehen soll, wurde nach knapp 50 Jahren seit den ersten Projektskizzen ein wesentlicher Beitrag zur zeitgemäßen Schieneninfrastruktur in Oberschwaben geleistet. Es gilt darzulegen, welche konkreten Verbesserungen damit verbunden sind und wo die Maßnahme keine volle Wirkung entfalten kann, weil die Zulaufstrecken nicht den gleichen technischen Stand aufweisen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 19. August 2021 Nr. VM3-0141.5-4/76/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie viele zusätzliche Zugpaare nach dem Fahrplanwechsel im kommenden Dezember auf der Südbahn verkehren sollen (bitte aufschlüsseln nach dem Werktags- und Wochenendverkehr);*

Eine Übersicht der zusätzlichen Zugpaare pro Streckenabschnitt ab dem großen Fahrplanwechsel im Dezember 2021 gibt die folgende Tabelle:

Streckenabschnitte		Zugpaare Mo–Fr* (Schule)	Zugpaare Mo–Fr* (Ferien)	Zugpaare Sa**	Zugpaare So***
von	bis				
Ulm Hbf	Erbach (Württ)	9	9,5	9,5	9,5
Erbach (Württ)	Laupheim West	10	10,5	9,5	9,5
Laupheim West	Laupheim Stadt	0	0,5	-1,5	-1,5
Laupheim Stadt	Biberach (Riß)	2	2,5	1,5	1,5
Laupheim West	Biberach (Riß)	7	6	7	7
Biberach (Riß)	Biberach Süd	8,5	9	7,5	7,5
Biberach Süd	Aulendorf	4,5	5	7,5	7,5
Aulendorf	Ravensburg	8,5	8,5	8,5	8,5
Ravensburg	Friedrichshafen	8,5	8,5	8,5	8,5

* Montag bis Freitag an Schul- oder Ferientagen

** Samstag

*** Sonntag

Ein Zugpaar besteht aus zwei Zugfahrten (ein Zug je Richtung). Die Dezimalstelle gibt also Aufschluss darüber, ob die Änderung der Zugzahl paarig oder unpaarig erfolgt.

2. für welche Haltepunkte auf der Südbahn der Fahrplan eine wesentliche Taktverdichtung bringt und wie diese konkret aussieht;

Im aktuell gültigen Fahrplan ist auf der Südbahn ein Regionalexpress (RE) im Stundentakt und ein Interregioexpress (IRE) im Zweistundentakt unterwegs. Ab Dezember 2021 verkehren sowohl der RE als auch der IRE im Stundentakt. Das Angebot im schnellen Regionalverkehr wird also wesentlich verbessert. Für die Halte Biberach, Aulendorf, Ravensburg und Friedrichshafen hat diese Maßnahme einen angenäherten Halbstundentakt zur Folge.

Zwischen Ulm und Laupheim gibt es am Nachmittag Zusatzangebote, wodurch die Halte Ulm-Donautal, Erbach, Laupheim profitieren.

3. welche Fahrzeuge zur Bedienung der Relation Basel–Singen–Friedrichshafen–Ulm eingesetzt werden und wie sich die Fahrzeit verändert,

Zwischen Ulm und Basel werden im aktuell gültigen Fahrplan Dieseltriebwagen der Baureihe 612 eingesetzt.

Ab Dezember 2021 werden zwischen Ulm und Friedrichshafen elektrische Triebzüge der Baureihe 425 zum Einsatz kommen. In Friedrichshafen muss umgestiegen werden, da die elektrischen Fahrzeuge der Baureihe 425 aufgrund der fehlenden Streckenelektrifizierung nicht nach Basel durchfahren können. Zwischen Friedrichshafen und Basel verkehren zukünftig Diesellokomotiven der Baureihe 245 mit drei Doppelstockwagen im Zweistundentakt. Dadurch wird die Kapazität deutlich erhöht und die Beförderung von Fahrrädern, sperrigem Gepäck und Kinderwagen erleichtert. Durch die Umstellung auf Doppelstockwagen entfällt das bogenschnelle Fahren (Neigetechnik), welches mit der Baureihe 612 möglich ist. Der Verdichterzüge zum Stundentakt zwischen Basel und Singen werden weiterhin mit den bislang dort eingesetzten Dieseltriebwagen der Baureihe 612 gefahren; die Neigetechnik wird dabei aber nur zum Aufholen von Verspätungen zum Einsatz kommen.

Die Fahrzeit zwischen Friedrichshafen und Basel verlängert sich durch die entfallende Neigetechnik um etwa 20 Minuten. Aufgrund des notwendigen Umstiegs in Friedrichshafen verlängert sich die Fahrzeit auf der Gesamtrelation Ulm–Basel um etwa 40 Minuten. Im Gegenzug wird nach vielen Problemen der vergangenen Jahre eine wesentlich verbesserte Betriebsqualität und Pünktlichkeit erwartet. Mit der angestrebten Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn sollen die Fahrzeiten wieder verkürzt werden.

4. ob sie die Auffassung teilt, dass eine Elektrifizierung der Strecke Friedrichshafen–Singen sowie der Strecke Tübingen–Sigmaringen–Kißlegg den Bahnbetrieb auf der Südbahn wesentlich erleichtern könnte;

Grundsätzlich hat die Elektrifizierung von Strecken zur Folge, dass Fahrzeuge eingesetzt werden können, die lokal emissionsfrei verkehren. Im Systemvergleich zu Dieselfahrzeugen weisen elektrische Fahrzeuge unter anderem Vorteile bei Leistung, Fahrdynamik und auch Wirkungsgrad auf. Die höhere Leistung und eine bessere Fahrdynamik führen schließlich zu kürzeren Fahrzeiten und damit zu attraktiveren Betriebsprogrammen oder mehr Fahrzeitreserven im System.

Außerdem können durch die Elektrifizierung der genannten Strecken bestehende Lücken im elektrischen Netz geschlossen und damit durchgehende elektrische Zugfahrten angeboten werden. Dies gilt insbesondere für die Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Friedrichshafen–Radolfzell, welche nach der Elektrifizierung der Hochrheinbahn Erzingen (Baden)–Waldshut–Basel, die letzte Elektrifizierungs-

lücke auf der Relation Ulm–Basel darstellt. Mit diesem Lückenschluss sind in Zukunft Direktverbindungen zwischen Ulm und Basel im Stundentakt geplant.

Inwiefern eine Streckenelektrifizierung mit Oberleitung die beste Wahl für einen lokal emissionsfreien Verkehr ist, wird aktuell für 16 Strecken in Baden-Württemberg durch ein Gutachten zu alternativen Antrieben im Schienenpersonennahverkehr untersucht. Zu den 16 Strecken zählt auch die Verbindung von Sigmaringen über Aulendorf nach Kißlegg. Die Landesregierung geht zum aktuellen Zeitpunkt davon aus, dass ab Mitte 2022 die Ergebnisse der Studie vorliegen werden. Auf dieser Basis und im Rahmen der Fortschreibung des Elektrifizierungskonzepts des Landes wird mit den Infrastrukturbetreibern zu diskutieren sein, ob eine Streckenelektrifizierung mit Oberleitung oder der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (batterie-elektrisch, Brennstoffzelle, Dieselhybrid) ökonomisch und ökologisch sinnvoll ist.

5. wie der Planungsstand bei den in Ziffer 4 angeführten Maßnahmen ist;

Bei den unter Ziffer 4 aufgeführten Maßnahmen handelt es sich um mehrere Einzelprojekte in unterschiedlichen Planungsstadien.

Friedrichshafen–Radolfzell (Bodenseegürtelbahn):

Die Leistungsphasen 1 und 2 gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) wurden von Region und Land beauftragt und werden derzeit von der Deutschen Bahn AG (DB) bearbeitet. Parallel wird die standardisierte Bewertung erstellt.

Tübingen–Albstadt-Ebingen:

Die Betriebsprogrammstudie wurde erfolgreich abgeschlossen. Die Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 gemäß HOAI sind in Bearbeitung.

Albstadt-Ebingen–Sigmaringen:

Region und Land haben die DB mit der Ausarbeitung der Leistungsphasen 1 und 2 gemäß HOAI beauftragt.

Sigmaringen–Aulendorf:

Derzeit gibt es kein konkretes Elektrifizierungsprojekt für diesen Streckenabschnitt. Im Rahmen des Gutachtens zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien (vgl. Punkt 4) soll der Nutzen der Streckenelektrifizierung ermittelt werden.

Aulendorf–Kißlegg:

In Zusammenarbeit zwischen Region und Land sind Überlegungen einer Regio-S-Bahn Bodensee-Oberschwaben mit Elektrifizierung der Strecke Aulendorf–Kißlegg entstanden. Das Projekt befindet sich im Status der Projektdefinition. Planungen nach den Leistungsphasen der HOAI wurden noch nicht beauftragt.

Dieser Streckenabschnitt wird außerdem im Rahmen des Gutachtens zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien (vgl. Punkt 4) untersucht.

6. mit welchen Verbesserungen (insbesondere Fahrtzeitverkürzungen und neuen Direktverbindungen) mit der Inbetriebnahme der Strecke Wendlingen–Ulm zu rechnen ist und ob unverändert der Fahrplanwechsel im Dezember 2022 als Zeitpunkt dafür vorgesehen ist;

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind im Nahverkehr neue stündliche IRE-Leistungen zwischen Wendlingen und Ulm mit Halt in Merklingen vorgesehen. In Wendlingen besteht dann Anschluss auf den Metro-

polexpress (MEX) von/aus Stuttgart. Dies bietet insbesondere für den neuen Halt Merklingen sehr attraktive Fahrzeiten nach Ulm und Stuttgart.

Als Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der Neubaustrecke ist weiterhin der Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen.

7. welche Auswirkungen die Elektrifizierung der Südbahn im Hinblick auf Betrieb und Fahrplan auch auf kreuzende, einfädelnde, ausfädelnde sowie vor- und nachlaufende Strecken (z. B. Brenzbahn, Filstalbahn, Donautalbahn, Württembergische Allgäubahn, Bodenseegürtelbahn) hat;

Für die Brenz- und Donautalbahn sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Für die Württembergische Allgäubahn ergeben sich zuverlässigere Anschlüsse in Aulendorf.

Für die Bodenseegürtelbahn entsteht durch das neue halbstündliche Expressprodukt ein attraktiver Nullknoten in Friedrichshafen mit attraktiven Anschlüssen in Richtung Lindau, Radolfzell und Ulm.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 reduziert sich die Standzeit der RE von Stuttgart an den Bodensee in Ulm Hbf von ca. 15 Minuten auf ca. 3 Minuten.

8. welche weiteren Verbesserungen auf den schon in Betrieb genommenen und geplanten Strecken für die Metropolexpress-Verbindungen vorgenommen wurden und noch anstehen.

Der Halbstundentakt in den Stuttgarter Netzen wird nun nach und nach im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten sowie der Leistungsmöglichkeit und personellen Ressourcen der Betreiber aufgestockt bis auf allen Strecken der MEX-Standard von morgens bis abends und nachts erreicht ist. Auf einigen Strecken (Filstal) ist der MEX-Standard bereits im derzeitigen Fahrplan erreicht. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 soll dieser Standard auf weiteren Strecken eingeführt werden.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor