

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Schienerpersonennahverkehr auf der Donautalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand und Zeitplan der Ausschreibung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Donautalbahn?
2. Welches Fahrplanangebot und Linienkonzept liegen der Ausschreibung auf der Donautalbahn zugrunde?
3. Welches Wagen- bzw. Fahrzeugmaterial soll künftig auf der Donautalbahn eingesetzt werden (unter Angabe des Einsatzbeginns)?
4. Falls neues Wagen- bzw. Fahrzeugmaterial eingesetzt werden soll: Welcher Produktionszeitraum einerseits und welche Dauer des Zulassungsverfahrens andererseits werden dabei angenommen?
5. Sind zur Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts bauliche Maßnahmen auf der Donautalbahn notwendig?
6. Wann ist mit dem voraussichtlichen Baubeginn und wann mit der voraussichtlichen Fertigstellung zu rechnen?
7. Wie stellt sich die Finanzierung dieser Maßnahmen dar?
8. Wie stellt sich die Beteiligung der Raumschaft an der Umsetzung der Ausschreibung der SPNV-Leistungen an der Donautalbahn dar?

26. 04. 2013

Rivoir SPD

Begründung

Das Auslaufen des Verkehrsvertrages auf der Donautalbahn 2016 erfordert angesichts der langen Vorgaben für Ausschreibungen und Fahrzeugbeschaffung eine rasche Vorgehensweise bei der geplanten Ausschreibung. Um einen aktuellen Sachstand bei diesen Fragen zu erhalten, sind weitere Informationen durch die Landesregierung notwendig.

Antwort

Mit Schreiben vom 22. Mai 2013 Nr. 3-3824.5-00/311 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand und Zeitplan der Ausschreibung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Donautalbahn?

Auf der Donautalbahn Ulm–Sigmaringen–Tuttlingen–Donaueschingen (-Neustadt) (Kursbuchstrecke 755) ist zu unterscheiden zwischen den Verkehren der Regionalbahn (RB), die bisher von Ulm–Ehingen verkehren und den Verkehren des Regionalexpress (RE) bzw. Interregioexpress (IRE) von Ulm bis Neustadt (Schwarzwald).

Die RB-Leistungen sollen im Rahmen des Netzes 12 ab Dezember 2017 (Beginn des Jahresfahrplans 2018) neu vergeben werden.

Die RE/IRE-Leistungen sind Bestandteil des Netzes 5. Das weitere Vorgehen bei diesem Netz ist aktuell noch offen, da hier Spezialfahrzeuge (Neigetech-Dieselmotortriebwagen) eingesetzt sind.

2. Welches Fahrplanangebot und Linienkonzept liegen der Ausschreibung auf der Donautalbahn zugrunde?

Das Grundkonzept soll sich am heutigen Angebot orientieren. Es ist aber – abhängig von der Finanzierbarkeit – geplant, das Angebot im Berufsverkehr zwischen Blaubeuren und Ulm, sowie täglich in den Abendstunden und am Wochenende am Morgen zu verbessern. Zusätzlich wird angestrebt, die RB-Züge zumindest teilweise über Ehingen hinaus bis Munderkingen zu führen.

3. Welches Wagen- bzw. Fahrzeugmaterial soll künftig auf der Donautalbahn eingesetzt werden (unter Angabe des Einsatzbeginns)?

Regionalbahn (Netz 12): Aktuell ist geplant, in diesem Netz Gebrauchtfahrzeuge zuzulassen.

RE/IRE (Netz 5): Über das weitere Vorgehen in diesem Netz ist bisher noch nicht entschieden, da bislang keine Alternativen zu den derzeit verkehrenden Neitech-Dieselmotortriebwagen erkennbar sind.

4. Falls neues Wagen- bzw. Fahrzeugmaterial eingesetzt werden soll: Welcher Produktionszeitraum einerseits und welche Dauer des Zulassungsverfahrens andererseits werden dabei angenommen?

Bei bereits am Markt befindlichen Neufahrzeugen wird für die Produktion und Zulassung insgesamt von einem Zeitraum von insgesamt 3 Jahren ausgegangen. Für den Fall einer völligen Neuentwicklung eines Fahrzeugs, wie dies ggf. bei Neitech-Fahrzeugen nötig werden könnte, ist deutlich mehr Zeit erforderlich.

5. Sind zur Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts bauliche Maßnahmen auf der Donautalbahn notwendig?

Für die Umsetzung des erweiterten Angebotes auf der Donautalbahn ist der bereits vorgesehene Umbau des Bahnhofs Blaubeuren erforderlich. Auch im Bahnhof Mengen werden bauliche Anpassungen nötig, um nach der Elektrifizierung der Südbahn die Anschlüsse in Aulendorf in der Relation Sigmaringen–Aulendorf zu erhalten. Weitere Infrastrukturmaßnahmen in einzelnen Bahnhöfen auf der Donautalbahn (z. B. in Riedlingen) hätten eine sehr positive Wirkung auf die Fahrplanstabilität, sind aber nicht zwingend erforderlich.

6. Wann ist mit dem voraussichtlichen Baubeginn und wann mit der voraussichtlichen Fertigstellung zu rechnen?

Nach gegenwärtigem Planungsstand wird für den Bahnhof Blaubeuren ein Baubeginn im Jahr 2016 und die Fertigstellung im Jahr 2017 angestrebt. Bei den weiteren genannten Maßnahmen wird eine Umsetzung bis spätestens im Jahr 2018 angestrebt.

7. Wie stellt sich die Finanzierung dieser Maßnahmen dar?

Die genannten Maßnahmen sollen im Wesentlichen im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogrammes Baden-Württemberg („Betriebliche Maßnahmen“) finanziert werden.

8. Wie stellt sich die Beteiligung der Raumschaft an der Umsetzung der Ausschreibung der SPNV-Leistungen an der Donautalbahn dar?

Der Raumschaft, insbesondere dem Regionalverband Donau-Iller, ist das ITF-Zielkonzept des Landes im Zusammenhang mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie zur Regio-S-Bahn Donau-Iller umfassend dargelegt worden.

Dr. Splett

Staatssekretärin