

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Schienerpersonennahverkehr auf der Südbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der Zeitplan der Ausschreibung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Südbahn?
2. Welches Fahrplanangebot und Linienkonzept liegen der Ausschreibung auf der Südbahn zugrunde?
3. Welches Fahrzeug- bzw. Wagenmaterial soll künftig auf der Südbahn 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. Welche Bedeutung hat die planmäßige Fertigstellung der Elektrifizierung der Südbahn für das Fahrplankonzept und das Wagen- bzw. Fahrzeugmaterial?
6. Sind zur Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts bauliche Maßnahmen auf der Südbahn notwendig, die über die reine Elektrifizierung der Strecke hinausgehen? Wann werden diese gegebenenfalls fertiggestellt? Wie werden diese gegebenenfalls finanziert?
7. Wie stellt sich die Beteiligung der Raumschaft an der Umsetzung der Ausschreibung der SPNV-Leistungen an der Südbahn dar?

26. 04. 2013

Rivoir SPD

Begründung

Das Auslaufen des Verkehrsvertrages auf der Südbahn und das Zusammenwirken mit der Fertigstellung von Stuttgart 21 erfordern 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. 3-3824.5-04/44 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der Zeitplan der Ausschreibung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Südbahn?

Auf der Südbahn (Kursbuchstrecke 751) ist zu unterscheiden zwischen den Verkehren der Regionalbahn (RB) und des Interregioexpress (IRE).

Die IRE-Leistungen sollen im Rahmen des Netzes 2, das zu den sog. Stuttgarter Netzen zählt, neu vergeben werden. Im Rahmen der abschnittswisen Inbetriebnahme dieses Netzes ist für die Südbahn in Abhängigkeit von der Fertigstellung der Elektrifizierung der Strecke aktuell der Dezember 2018 (Beginn des Jahresfahrplans 2019) vorgesehen. Die RB-Leistungen sollen im Rahmen des Netzes 16 voraussichtlich ebenfalls zum Jahresfahrplan 2019 neu vergeben werden.

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

Das Grundkonzept soll sich am heutigen Angebot orientieren. Abhängig von der Finanzierbarkeit ist aber geplant, an Werktagen tagsüber zusätzlich zur RB-Linie Ulm–Laupheim Stadt–Biberach Süd im Stundentakt RB-Züge Ulm–Laupheim West–Biberach Aulendorf (–Friedrichshafen–Lindau) fahren zu lassen, sowie das RB-Angebot der Linie Ulm–Laupheim Stadt–Biberach Süd täglich in den Abendstunden und am Wochenende zu verbessern.

Zusätzlich zu den auf der Südbahn im Stundentakt vorgesehenen IRE-Zügen (Stuttgart–) Ulm–Friedrichshafen–Lindau sollen weitere Sprinterzüge bis/ab Friedrichshafen optional ausgeschrieben werden.

3. Welches Fahrzeug- bzw. Wagenmaterial soll künftig auf der Südbahn eingesetzt werden (unter Angabe des Einsatzbeginns)?

In beiden Netzen sind ab Inbetriebnahme (Dezember 2018) Neufahrzeuge vorgesehen.

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

Es wird von einem Zeitbedarf zwischen der Vergabe an den Bieter und der Inbetriebnahme von ca. 3 Jahren ausgegangen.

5. Welche Bedeutung hat die planmäßige Fertigstellung der Elektrifizierung der Südbahn für das Fahrplankonzept und das Wagen- bzw. Fahrzeugmaterial?

Die derzeitige Ausschreibungskonzeption legt eine zeitgerechte Elektrifizierung zugrunde. Diese bisherigen Planungen sind durch den von der DB inzwischen

eingräumten zeitlichen Verzug bei der Umsetzung der Elektrifizierung in Frage gestellt und müssen nach abschließender Klärung der Zeitachse der Elektrifizierung fortentwickelt werden.

6. Sind zur Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts bauliche Maßnahmen auf der Südbahn notwendig, die über die reine Elektrifizierung der Strecke hinausgehen? Wann werden diese gegebenenfalls fertiggestellt? Wie werden diese gegebenenfalls finanziert?

Es sind zusätzlich zur Elektrifizierung abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhungen auf 160 km/h zwischen Ulm und Friedrichshafen notwendig. Diese Maßnahmen sind Bestandteil des Projektes Elektrifizierung Südbahn und werden in diesem Zusammenhang finanziert und umgesetzt.

Das Projekt Elektrifizierung Südbahn grenzt in Lindau-Aeschach an das BVWP-Projekt Elektrifizierung Geltendorf–München. In diesem Rahmen soll die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Lindau-Aeschach–Lindau-Reutin erfolgen.

7. Wie stellt sich die Beteiligung der Raumschaft an der Umsetzung der Ausschreibung der SPNV-Leistungen an der Südbahn 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. Auch dem Interessenverband Südbahn ist das Konzept des Landes bekannt.

Dr. Splett

Staatssekretärin