

## **Antrag**

**der Abg. Jürgen Keck u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Garantie für die Südbahn**

Antrag

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

1. welche konkreten Maßnahmen geplant und in ihrer Finanzierung gesichert sind, um Nachteile für die Südbahn durch den zusätzlichen Bahnhof Merklingen, wie beispielsweise eine Verschlechterung des Fahrplans insbesondere auf der Regional-Express (RE)-Linie Würzburg–Ulm–Friedrichshafen (Südbahn, Bodenseegürtelbahn), zu vermeiden;
2. wie die Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Blocksignale geregelt ist;
3. ob sie bereit ist, die vonseiten einiger CDU-Abgeordneter eingeforderte Garantie für die Südbahn zu geben, sofern nicht bis zur geplanten Vertragsunterzeichnung am 2. Dezember 2016 alle Bedingungen erfüllt seien;
4. inwiefern die geplante Kompensation für den zukünftig in Friedrichshafen endenden Interregio-Express (IRE) bereits vereinbart werden konnte;
5. welche Lösungen es für die Allgäubahn gibt;
6. ob ein gesicherter neuer IRE-Fahrplan auf der Südbahn infolge des zusätzlichen Bahnhalts in Merklingen bereits abgestimmt ist.

29. 11. 2016

Keck, Haußmann, Dr. Aden, Dr. Rülke,  
Dr. Timm Kern, Dr. Bullinger FDP/DVP

Eingegangen: 29. 11. 2016/Ausgegeben: 02. 01. 2017

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

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

## Begründung

Die Elektrifizierung der Südbahn sowie der Bahnhof in Merklingen können wesentliche Bausteine sein, um den Schienenverkehr attraktiver zu gestalten. Es stehen befürchtete Verschlechterungen auf der Südbahn infolge des Bahnhalts in Merklingen im Raum. Einige CDU-Abgeordnete haben in ihrer Pressemitteilung vom 18. November 2016 von Herrn Verkehrsminister die Abgabe einer Garantie für die Südbahn gefordert, wenn nicht alle Bedingungen bis zur geplanten Vertragsunterzeichnung zweifelsfrei geklärt werden können. Hierzu gehöre unter anderem, dass Nachteile für die Südbahn ausgeschlossen und alle technischen und finanziellen Probleme zweifelsfrei gelöst seien.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2016 Nr. 3-3824.5-00/414 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. welche konkreten Maßnahmen geplant und in ihrer Finanzierung gesichert sind, um Nachteile für die Südbahn durch den zusätzlichen Bahnhof Merklingen, wie beispielsweise eine Verschlechterung des Fahrplans insbesondere auf der Regional-Express (RE)-Linie Würzburg–Ulm–Friedrichshafen (Südbahn, Bodenseegürtelbahn), zu vermeiden;*
- 2. wie die Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Blocksignale geregelt ist;*

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet:

Wie in der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr vom 31. August 2016 zur Frage 5 des Abgeordneten Martin Rivoir u. a. zum Ausbau der Südbahn (Drs. 16/483) bereits dargestellt, ergibt sich durch den Bahnhof in Merklingen eine Anpassung der Signalisierung für die geplante Infrastruktur der Südbahn:

*„Dies betrifft:*

- den Bau von zwei zusätzlichen Blocksignalen je Richtung auf der Südbahn zwischen Aulendorf und Mochenwangen zur Verringerung der Zugfolgeabstände.*
- den Bau von zwei weiteren zusätzlichen Blocksignalen je Richtung auf der Südbahn südlich von Ulm, die notwendig werden, soweit von der Region gewünschte RB-Verdichter im Rahmen des Projekts „Donau-Iller-S-Bahn“ bestellt werden.*

*Im Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für den Bahnhof Merklingen sind die zusätzliche Signalisierungen zwischen Aulendorf und Mochenwangen (ca. 3 Mio. Euro) bereits enthalten.*

*Die Fahrbarkeit des Fahrplankonzepts auf der Gesamtstrecke zwischen Stuttgart und Lindau wurde bestätigt. Die Prüfung der DB hat ferner ergeben, dass der Bahnhof unter den folgenden Bedingungen bei gleicher Qualität des Betriebskonzepts umgesetzt werden kann:*

- Die zuvor genannten Anpassungen an der Signalisierung;*
- die Vermeidung von Anschlussverlusten in Aulendorf in/aus Richtung Kißlegg (vom IRE zweistündlich) kann nur durch Maßnahmen auf der Strecke in Richtung Kißlegg sichergestellt werden. Das Verkehrsministerium hat hierzu die Arbeiten aufgenommen.“*

Im Fall der zusätzlichen Signalisierung zwischen Ulm und Erbach ist diese nur erforderlich bei einem Halbstundentakt der Linie Ulm–Laupheim. Diese ist vom Landesstandard nicht gedeckt und wäre Bestandteil des kommunal zu finanzierenden Anteils am Zugangebot einer Regio-S-Bahn Donau-Iller. Damit wäre auch der Infrastrukturaufwand dieser zusätzlichen Signalisierung diesem Projekt zuzurechnen. Die Kosten von rund 3 Mio. Euro wären dann Teil eines Antrags auf Förderung mit Mitteln nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG).

*3. ob sie bereit ist, die vonseiten einiger CDU-Abgeordneter eingeforderte Garantie für die Südbahn zu geben, sofern nicht bis zur geplanten Vertragsunterzeichnung am 2. Dezember 2016 alle Bedingungen erfüllt seien;*

Wie dargelegt, konnten alle aufgeworfenen Fragestellungen bereits abschließend mit positivem Ergebnis abgearbeitet werden. Lediglich die Frage des zweistündlichen Anschlusses in Aulendorf nach Kißlegg konnte noch nicht abschließend bearbeitet werden (vgl. Ziffer. 5). Hier hat das Land die Suche nach einer guten Lösung zugesagt.

*4. inwiefern die geplante Kompensation für den zukünftig in Friedrichshafen endenden Interregio-Express (IRE) bereits vereinbart werden konnte;*

Die durch den Bahnhof Merklingen resultierenden Verzögerungen sollen durch Haltezeitverkürzungen zwischen Würzburg und Stuttgart und durch eine schnellere Zugwende in Friedrichshafen durch Einsatz eines zweiten Lokführers kompensiert werden.

*5. welche Lösungen es für die Allgäubahn gibt;*

Für die Anschlussbeziehungen von/nach Kißlegg alle zwei Stunden im Knoten Aulendorf konnten die Prüfungen noch nicht abgeschlossen werden. Hintergrund hierzu ist, dass noch kein endgültiger Abstimmungsstand zur Allgäubahn und damit zum Knoten Kißlegg mit dem Freistaat Bayern erreicht werden konnte, welcher die Untersuchung der Strecke Aulendorf-Kißlegg ermöglichen würde. Das Planungsziel ist weiterhin, die vorgesehenen attraktiven Umsteigebeziehungen in den Knotenbahnhöfen sicherzustellen.

*6. ob ein gesicherter neuer IRE-Fahrplan auf der Südbahn infolge des zusätzlichen Bahnhalts in Merklingen bereits abgestimmt ist.*

DB Netz hat bestätigt, dass durch die zusätzliche Signalisierung auf der Südbahn das geplante Fahrplankonzept auch mit einem Halt des IRE in Merklingen umgesetzt werden kann.

Hermann

Minister für Verkehr