

Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Angebotsverbesserungen auf der Filstalbahn

Antrag

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

1. welche Angebotsverbesserungen sie auf der Filstalbahn zum anstehenden Fahrplanwechsel ab Dezember 2017 auf der Strecke Stuttgart–Ulm plant;
2. wie sie die Stadt Geislingen im Zuge der Angebotskonzeption 2025 besser an den Schienenverkehr anbinden will;
3. welche konkreten Verbesserungen (z. B. Halbstundentakt) im Schienenpersonennahverkehr-Zielkonzept für die Stadt Geislingen geplant sind;
4. ob die DB Fernverkehr zusätzliche IC-Halte auf der Filstalbahn ab dem Jahr 2018 plant;
5. wie sie den Vorschlag bewertet, zusätzliche Verbindungen für den Schüler- und Berufsverkehr in Amstetten und Lonsee zu schaffen;
6. ob dies innerhalb der geltenden und geplanten Betriebsabläufe möglich wäre;
7. welche baulichen Maßnahmen notwendig wären, um künftig eine weitere Taktverdichtung auf der Filstalbahn zu erreichen;
8. ob auf den Bau eines zusätzlichen Abstellgleises in Geislingen verzichtet werden könnte, würde das Angebot im Halbstundentakt bis nach Amstetten verlängert, sodass die Züge erst dort wenden müssten;
9. welches Wagenmaterial auf der Filstalbahn künftig eingesetzt wird;

10. ob sie zusätzliche Zugeinheiten im Zuge des 10-Punkte-Programms mit der DB Regio auf der Relation Stuttgart–Ulm einsetzt.

18. 10. 2017

Renkonen, Maier, Katzenstein, Hentschel,
Lede Abal, Niemann, Marwein, Zimmer GRÜNE

Begründung

Viele Pendler im Filstal klagen seit Jahren über unpünktliche und veraltete Züge sowie über schlechte Anbindungen. Dies betrifft insbesondere die Stadt Geislingen, die nach jüngsten Medienberichten auch nicht an das geplante, halbstündige Metropolexpresskonzept angebunden werden soll. Darüber hinaus fordert der Alb-Donau-Kreis beharrlich eine Anbindung der Haltepunkte Amstetten und Lonsee an den Interregio-Express (IRE) für den Schüler- und Berufsverkehr. Die Antragsteller bitten die Landesregierung um Auskünfte hierzu.

Darüber hinaus wollen die Antragsteller wissen, wie das Filstal im Zuge des Angebotskonzeptes 2025 besser an den Schienenverkehr angebunden werden soll.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 29. November 2017 Nr. 3-3822.0-00/1893 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. welche Angebotsverbesserungen sie auf der Filstalbahn zum anstehenden Fahrplanwechsel ab Dezember 2017 auf der Strecke Stuttgart–Ulm plant;*

Auf der Strecke Stuttgart–Göppingen–Ulm sind zum Fahrplanwechsel ab Dezember 2017 verschiedene Angebotsverbesserungen geplant. Montag bis Freitag wird frühmorgens die Zugleistung um 06:02 Uhr ab Geislingen (Steige) nach Plochingen zurückverlängert, sodass eine frühere Bedienung der Strecke erfolgt. Zur Verbesserung der Schülerbeförderung wird zur Mittagszeit eine Regionalbahn über Süßen hinaus bis Lonsee verlängert. Diese verkehrt anschließend zurück bis Plochingen. Zudem wird zur Schülerbeförderung eine neue Verbindung um 13:09 Uhr von Ulm bis Amstetten eingerichtet.

Zur Verbesserung der Qualität werden die zwei aktuell noch vorhandenen Kurzwenden in Stuttgart am Nachmittag aufgegeben und stattdessen wird eine überschlagene Wende eingeführt. Zur Steigerung der Pünktlichkeit werden zudem größere Fahrzeitreserven eingeplant. Hierdurch ändern sich die Abfahrtsminuten.

- 2. wie sie die Stadt Geislingen im Zuge der Angebotskonzeption 2025 besser an den Schienenverkehr anbinden will;*

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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

3. welche konkreten Verbesserungen (z. B. Halbstundentakt) im Schienenpersonennahverkehr-Zielkonzept für die Stadt Geislingen geplant sind;

Die (ursprünglichen) Planungen gemäß Zielkonzept 2025 (Angebotsstandard, verabschiedet Mitte des Jahres 2014) umfassten (strukturell) für die Filstalbahn eine stündliche schnelle IRE-Linie Stuttgart–Ulm und zusätzlich halbstündliche Regionalbahn-(RB)-Verbindungen im Abschnitt Stuttgart–Süßen, sowie im Abschnitt Süßen–Ulm eine stündliche RB-Verbindung.

Geislingen wäre damit gemäß Zielkonzept 2025 mit einem stündlichen schnellen Produkt (IRE) und einem stündlichen langsamen Produkt (RB bzw. MEX) anzubinden.

Ergebnis umfangreicher Abstimmungs- und Prüfungsprozesse zwischen dem Land und dem Landkreis Göppingen ist die gemeinsame Zielsetzung, zusätzlich zu der stündlichen IRE-Linie, ein S-Bahn-ähnliches Verkehrsangebot mit dem Kernelement Metropolexpress-Halbstundentakt zwischen Stuttgart und Geislingen (Steige) (MEX) einzuführen.

4. ob die DB Fernverkehr zusätzliche IC-Halte auf der Filstalbahn ab dem Jahr 2018 plant;

Nach Kenntnisnahme der Landesregierung plant die DB Fernverkehr einige Halte auszulassen.

5. wie sie den Vorschlag bewertet, zusätzliche Verbindungen für den Schüler- und Berufsverkehr in Amstetten und Lonsee zu schaffen;

Es wird auf die Antwort von Frage 1 verwiesen.

6. ob dies innerhalb der geltenden und geplanten Betriebsabläufe möglich wäre;

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Da die Filstalbahn sehr stark belastet ist, konnten entsprechende Verbindungen nur in Einzelfällen und zum Teil mit Auswirkungen auf andere Zugleistungen umgesetzt werden.

7. welche baulichen Maßnahmen notwendig wären, um künftig eine weitere Taktverdichtung auf der Filstalbahn zu erreichen;

Die in Geislingen (Steige) zur Einführung des halbstündlichen MEX-Systems notwendige Infrastrukturverlängerung umfasst – auf Basis der im Jahr 2015 hinterlegten Angebotsstrukturen folgende Infrastrukturmaßnahmen:

- ein Abstellgleis (elektrifiziert) auf der Westseite des Bahnhofs Geislingen in der Verlängerung des Gleises 1 auf der Fläche der früheren Gleisanlage der stillgelegten Nebenbahn nach Wiesensteig. Hierdurch können die zusätzlich von Süßen kommenden Züge nach ihrer Ankunft an Gleis 1 rechtzeitig vor der Ankunft des nächsten Zuges aus Richtung Stuttgart in dieses Abstellgleis geführt werden.
- eine Weichenverbindung zwischen dem oben genannten Abstellgleis und Gleis 2. Die Ausfahrt der zusätzlich nach Süßen/Stuttgart verkehrenden Züge soll vom Bahnsteig am Gleis 3 erfolgen. Für die Bereitstellung dieser Züge vom Abstellgleis nach Gleis 3 wird diese Weichenverbindung benötigt.

Derzeit ist keine Aussage dazu möglich, ob dieses Abstellgleis auch für den Zeitraum ab der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 benötigt wird, da noch kein entsprechendes Angebotskonzept vorliegt. Die hierzu laufenden Planungsprozesse werden bis mindestens Mitte des nächsten Jahres andauern.

8. ob auf den Bau eines zusätzlichen Abstellgleises in Geislingen verzichtet werden könnte, würde das Angebot im Halbstundentakt bis nach Amstetten verlängert, sodass die Züge erst dort wenden müssten;

Die systematische stündliche Weiterführung der in Geislingen (Steige) beginnenden/endenden MEX-Linie bis/ab Amstetten ist gemäß einer Prüfung von DB Netz in der gegenwärtigen Infrastruktur dieses Bahnhofs nicht möglich.

Die Wendezeit in Amstetten würde ca. 30 Minuten betragen. Es ist auf dieser hochbelasteten Strecke nicht möglich, das Gleis 3, das aus Richtung Geislingen (Steige) seitenrichtig erreicht werden kann, über einen derzeitigen Zeitraum zu besetzen. Dieses Gleis muss für die Abwicklung der weiteren Verkehre als Überholungsgleis zur Verfügung stehen. Das in Amstetten vorhandene Abstellgleis kann nicht von Gleis 3 aus erreicht werden, sodass eine zeitnahe Räumung des Gleises 3 nicht möglich ist.

Das Gleis 1, das eine Verbindung zum Abstellgleis besitzt, kann aus Richtung Geislingen (Steige) nur mit einer Kreuzung der Gleise in Richtung Geislingen (Steige) erreicht werden. Aufgrund der hohen Belastung dieser Strecke können derartige Einschränkungen für die Zugfahrten aus Richtung Ulm in Richtung Stuttgart nicht systematisch umgesetzt werden.

9. welches Wagenmaterial auf der Filstalbahn künftig eingesetzt wird;

Aktuell werden auf der Filstalbahn vorwiegend Garnituren von Doppelstockwagen eingesetzt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden die Regionalbahn-Leistungen dann durch Go-Ahead im Rahmen des Netzes 1 Los 2 erbracht. Go-Ahead wird hierfür drei- und fünfteilige Triebwagen des Typs Flirt von Stadler einsetzen. Die IRE-Züge Stuttgart–Ulm–Lindau werden weiterhin durch DB Regio mit modernisierten Doppelstockgarnituren erbracht.

10. ob sie zusätzliche Zügeinheiten im Zuge des 10-Punkte-Programms mit der DB Regio auf der Relation Stuttgart–Ulm einsetzt.

Bereits zum 11. September 2017 wurden die meisten kurzen Wenden in Stuttgart Hbf aufgehoben und durch sogenannte überschlagene Wenden ersetzt. Hierfür kommen Zügeinheiten aus dem 10-Punkte-Programm zum Einsatz.

Hermann
Minister für Verkehr