

Antrag

der Abg. Jürgen Filius u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Schienerersatzverkehr rund um den Bahnknoten Ulm

Antrag

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

1. mit welchen Sperrzeiten sie für Bauarbeiten der einzelnen Abschnitte bei der Elektrifizierung der Südbahn von Friedrichshafen nach Ulm rechnet;
2. welche Kapazitäten und Fahrzeiten der geplante Schienerersatzverkehr im Vergleich zum regulären Zugangebot auf der Südbahn bietet;
3. inwiefern und wann die Busfahrpläne als Zubringer zum Schienerersatzverkehr für die Südbahn mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt wurden;
4. an welchen Punkten die Einbindung des Schienerersatzverkehrs in den Bahnknoten Ulm erfolgt;
5. bis wann mit der Fertigstellung der Aufzüge und Treppenabgänge vom städtischen Fußgängersteg über den Hauptbahnhof Ulm zu rechnen ist, sodass die Bahnsteige an den Gleisen eins, zwei/drei, vier/sechs und sieben/acht barrierefrei und ohne größere Umwege insbesondere vom Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) West erreicht werden können;
6. mit welchen Zugausfällen und Streckensperrungen sie auf welchen Abschnitten der Filstalbahn im Herbst 2018 für den Einbau der Weichen zum Anschluss des Hauptbahnhofs Ulm an die Neubaustrecke nach Wendlingen rechnet;
7. welche Kapazitäten und Fahrzeiten der geplante Schienerersatzverkehr im Vergleich zum regulären Zugangebot auf der Filstalbahn bietet;

Eingegangen: 04.04.2018/Ausgegeben: 07.05.2018

*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. mit welchen Behinderungen und Streckensperrungen sie auf der Filstalbahn durch den geplanten Umbau des Bahnhofs Beimerstetten rechnet.

03. 04. 2018

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

Begründung

Bauarbeiten zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur des Landes sind notwendig, stellen die Fahrgäste – insbesondere Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler zu den Hauptverkehrszeiten – aber mitunter vor große Herausforderungen und weitreichende Änderungen des gewohnten Mobilitätsverhaltens.

Damit möglichst wenig Menschen sich gezwungen fühlen von der Schiene auf die Straße umzusteigen, sollten Behinderungen auf ein Minimum beschränkt werden. Aufgabe des Bestellers des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist es, ausreichende Kapazitäten zu beauftragen und die Fahrplankonzepte schnellstmöglich mit allen Beteiligten abzustimmen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 27. April 2018 Nr. 3-3822.0-00/1955 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. mit welchen Sperrzeiten sie für Bauarbeiten der einzelnen Abschnitte bei der Elektrifizierung der Südbahn von Friedrichshafen nach Ulm rechnet;

Nach den dem Ministerium für Verkehr (VM) vorliegenden Informationen sieht der Planungsstand für die Sperrungen auf der Südbahn im Rahmen der Ausbaumaßnahmen zur Elektrifizierung der Strecke wie folgt aus:

Jahr 2018

- 18 a) 19. 02. bis 25. 03. 2018 Totalsperrung Friedrichshafen Stadt–Lindau Hbf.
- 18 b) 10. 09. bis 21. 12. 2018 Totalsperrung Ulm–Laupheim West–Laupheim Stadt einschl. Südkurve

Jahr 2019

- 19 a) 04. 03. bis 10. 03. 2019 Totalsperrung zwischen Laupheim West und Biberach (Riß), anschließend
- 19 b) 11. 03. bis 15. 07. 2019 Totalsperrung Biberach–Aulendorf
- 19 c) 26. 05. bis 15. 07. 2019 Eingleisige Sperrung Laupheim West–Biberach (Gleiswechselbetrieb)
- 19 d) 16. 09. bis 03. 11. 2019 Totalsperrung Ulm–Laupheim West–Laupheim Stadt einschl. Südkurve
- 19 e) 04. 11. bis 09. 12. 2019 Totalsperrung Biberach–Aulendorf

Jahr 2020

20 a) 02. 03. bis 12. 07. 2020 Totalsperrung Aulendorf–Ravensburg

20 b) 14. 09. bis 17. 12. 2020 Totalsperrung Ravensburg–Friedrichshafen–Lindau

Jahr 2021

21 a) 22. 02. bis 04. 04. 2021 Totalsperrung Aulendorf–Ravensburg

21 b) 05. 04. bis 11. 07. 2021 Totalsperrung Ravensburg–Friedrichshafen–Lindau

Die Planungen für die Sperrung zu 18 a) sind abgeschlossen. Die Detailplanung der Fahrpläne für den Schienenersatzverkehr (SEV) für 18 b) befindet sich aktuell in der Abstimmung zwischen der DB Zugbus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) und der NVBW sowie dem IV Südbahn als Vertreter der kommunalen Aufgabenträger. Konzepte für die übrigen Sperrungen werden jeweils mit einem zeitlichen Vorlauf von ca. sechs Monaten erstellt werden.

2. welche Kapazitäten und Fahrzeiten der geplante Schienenersatzverkehr im Vergleich zum regulären Zugangebot auf der Südbahn bietet;

Die Fahrzeiten des Schienenersatzverkehrs (SEV) werden sich im Vergleich gegenüber den regulären Fahrzeiten der Regionalexpress- bzw. Regionalbahnzüge auf dem betroffenen Abschnitt erwartungsgemäß verlängern. Während die betreffenden Fahrzeiten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Abschnitt Ulm-Laupheim West (Sperrung 18 a) bei rund 15 bis 20 Minuten liegen, betragen die Fahrzeiten für den SEV zwischen 35 und 40 Minuten.

Zusammen mit den notwendigen Übergangszeiten zwischen SEV und den Anschlusszügen ergeben sich dadurch Reisezeitenverlängerungen gegenüber dem regulären SPNV von rund 35 bis 40 Minuten. Werden im Vor- und Nachlauf Züge zu anderen Verbindungen bzw. Linien genutzt (z. B. Reisende von/oder nach Stuttgart bzw. München), können sich in den meisten Fällen für die Fahrgäste Reisezeitverlängerungen von bis zu einer Stunde ergeben. In Ausnahmefällen ist mit einer noch längeren Gesamtreisezeit für die betreffenden Reisenden zu rechnen.

Bei der Kapazitätsbemessung zieht die von uns für die Angebotsplanung des SEV beauftragte Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) die Ergebnisse aus den regelmäßigen Fahrgastzählungen heran. Nach den Erfahrungswerten der NVBW ist bei der Einrichtung von SEV regelmäßig mit einem spürbaren Fahrgastrückgang im SPNV zu rechnen. Aus diesem Grund plant die NVBW mit einem Abschlag von rund 30 % in Bezug auf das Fahrgastaufkommen im regulären SPNV. Die so ermittelte Kapazität wird auf die Kapazitäten der einzusetzenden Busse aufgeteilt und daraus die Anzahl des Fahrzeugbedarfs im SEV ermittelt. Bei einem Standardbus wird eine Aufnahmekapazität von 70 Fahrgästen veranschlagt und bei Gelenkbussen beträgt die Kapazität 95 Fahrgäste je Bus.

3. inwiefern und wann die Busfahrpläne als Zubringer zum Schienenersatzverkehr für die Südbahn mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt wurden;

Siehe auch die Ausführung zur Frage 1.

Über die NVBW wurde auf der regionalen Fahrplankonferenz für den 1. Bauabschnitt Ulm Hbf.–Laupheim-West am 7. März 2018 der erste Entwurf des Schienenersatzkonzeptes den kommunalen Vertreter/-innen vorgestellt. Das VM hat hierbei den Interessenverband Südbahn (IV Südbahn), in welchem alle kommunalen Gebietskörperschaften vertreten sind, durch deren Gebiet die Südbahn verläuft, eingebunden und gebeten, eine gebündelte Stellungnahme nach Rücksprache mit seinen Mitgliedern bis zum 6. April 2018 abzugeben.

Diese Stellungnahmen sind fristgemäß beim VM und bei der NVBW eingegangen. Überwiegend wurde das SEV-Konzept positiv bewertet. Zur Verknüpfung und Anbindung im Bereich des Umstiegs zu den regionalen Buslinien in Erbach gab es von dem betroffenen Alb-Donau Kreis Kritik wegen ungünstigerer Umsteigezei-

ten des SEV im Vergleich zum regulären Zugverkehr. Diese würden sich negativ auf die bestehenden Busverbindungen in Erbach auswirken, soweit die bisherigen Fahrplanzeiten des SEV uneingeschränkt beibehalten werden. Die Kritik aus dem zuständigen Landkreis wurde vonseiten der RAB und NVBW aufgenommen und das SEV-Konzept entsprechend angepasst.

Ziel für die weiteren Bauabschnitte ist, die Entwürfe für das jeweilige SEV-Konzept ca. acht Monate vor Start des SEV fertig zu stellen, um das Konzept den betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften zuleiten zu können. Über den IV Südbahn werden dann die Stellungnahmen der Gebietskörperschaften und der betroffenen Busunternehmen gebündelt dem VM und der NVBW zugearbeitet. Die Fahrpläne sollen nach Möglichkeit sechs Monate vor Start des SEV in den Auskunftsmedien eingestellt sein.

4. an welchen Punkten die Einbindung des Schienenersatzverkehrs in den Bahnknoten Ulm erfolgt;

Die Einbindung des Schienenersatzverkehrs erfolgt an folgenden Punkten:

- Hauptbahnhof Ulm: SEV für alle RB-Züge auf der Strecke Ulm Hbf.–Biberach;
- Bahnhof Neu-Ulm: SEV für alle RE- und IRE-Züge.

5. bis wann mit der Fertigstellung der Aufzüge und Treppenabgänge vom städtischen Fußgängersteg über den Hauptbahnhof Ulm zu rechnen ist, sodass die Bahnsteige an den Gleisen eins, zwei/drei, vier/sechs, und sieben/acht barrierefrei und ohne größere Umwege insbesondere zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) West erreicht werden können;

Zwischen der Deutschen Bahn AG, Bereich Infrastruktur (DB AG) und der Stadt Ulm finden intensive Abstimmungen zur gemeinsamen Ausgestaltung der Schnittstellenthematik statt. Im Dezember 2018 sollen die Bauarbeiten für die barrierefreie Anbindung des Fußgängerstegs an die Bahnsteige im Ulmer Hauptbahnhof abgeschlossen sein. Um den Kunden bereits frühzeitig eine einfachere Wegeführung zu den Bahnsteigen zu ermöglichen, beabsichtigt die DB AG, die ersten beiden Abgänge bereits zum 10. September 2018 und damit zum Beginn der Bauarbeiten für den 1. Bauabschnitt der Elektrifizierung der Südbahn freizugeben.

Die DB AG geht davon aus, dass dies zu einer Entspannung der Wegebeziehungen während der parallel verlaufenden städtischen Baumaßnahmen auf dem Bahnhofsvorplatz beiträgt.

6. mit welchen Zugausfällen und Streckensperrungen sie auf welchen Abschnitten der Filstalbahn im Herbst 2018 für den Einbau der Weichen zum Anschluss des Hauptbahnhofs Ulm an die Neubaustrecke nach Wendlingen rechnet;

Vom 25. Oktober 2018 bis zum 9. November 2018 ist die direkte Einfahrt in den Bahnhof Ulm Hbf. von Stuttgart über Geislingen (Steige) her nicht möglich. Durch intensive Abstimmungen mit der DB Netz AG konnte die DB Regio AG erreichen, dass die Nahverkehrszüge von Stuttgart in den Ulmer Rangierbahnhof einfahren, dort wenden und dann weiter in Richtung Ulm Hbf. fahren. Gleiches gilt dann für den Verkehr in die Gegenrichtung. Durch diese Fahrweise verlängert sich die Fahrzeit um bis zu 20 Minuten, mit entsprechender Verschiebung der Abfahrtszeiten auf der gesamten Strecke. Der IRE Stuttgart–Lindau verkehrt über den Rangierbahnhof mit Fahrrichtungswechsel und wird bis zum Bahnhof Neu-Ulm verlängert.

Die detaillierten Planungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Nach Auskunft der DB Regio AG können aber sowohl die IRE-Leistungen als auch die RB-Leistungen verkehren. Es kann jedoch zu Abweichungen und Zugausfällen bei einzelnen Zügen kommen.

Laut Auskunft der Deutschen Bahn AG vom 19. April 2018 werden die ICE-Linien 11 und 42 über Aalen umgeleitet. Die Fernverkehrslinien 60, 62 und 83 entfallen zwischen Stuttgart–München. Gleiches gilt für den IC 2012/2013 und den IC 118/119 nach Lindau.

7. welche Kapazitäten und Fahrzeiten der geplante Schienenersatzverkehr im Vergleich zum regulären Zugangebot auf der Filstalbahn bietet;

Wie unter Ziff. 6 erläutert wird der Betrieb auf der Schiene abgewickelt und es ist kein Schienenersatzverkehr geplant.

8. mit welchen Behinderungen und Streckensperrungen sie auf der Filstalbahn durch den geplanten Umbau des Bahnhofs Beimerstetten rechnet.

Anfang April 2018 hat der Regionalbereichsleiter der DB Station & Service AG (DB StuS), Herr Groh, dem VM schriftlich mitgeteilt, dass sich der Umbau des Bahnhofs Beimerstetten verschieben wird. Auch auf die zweimalige Ausschreibung der Busleistungen sind keine Angebote eingegangen. Für das laufende Fahrplanjahr 2018 muss daher mit keinen weiteren Behinderungen gerechnet werden.

Die DB Station & Service AG geht davon aus, dass sich die Abwicklung des Projekts auch aus baubetrieblichen Gründen auf Ende 2020 verschiebt. Mit welchen Einschränkungen zu rechnen ist kann das VM nicht beurteilen.

Es ist zum aktuellen Zeitpunkt ebenfalls noch nicht bekannt, welche fahrplanerischen Auswirkungen die verschobene Baumaßnahme auf die Inbetriebnahme des Netzes 1 auf der Filstalbahn im Dezember 2019 hat und ob die Konzeption wie geplant, fahrbar ist.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor