Kleine Anfrage

des Abg. Raimund Haser CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Stundentakt und Fahrplan auf der künftig elektrifizierten Allgäubahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie kommen die Bauarbeiten im württembergischen Teil der Allgäubahn voran?
2. Wann ist mit einer Inbetriebnahme der elektrifizierten Gesamtstrecke und einem entsprechenden Fahrplanwechsel zu rechnen?
3. Inwiefern stimmen die bislang bekannten Kosten mit den Planansätzen überein?
4. Ist – wie stets versprochen – mit der Elektrifizierung auch die Rückkehr zu einem dauerhaften, also sowohl werktags wie am Wochenende und das ganze Jahr über verkehrenden Stundentakt geplant und sind die dafür notwendigen Verkehre bestellt und im Budget für den Schienenpersonennahverkehr einkalkuliert?
5. Trifft es zu, dass Bayern bereits einen täglichen Stundentakt für die Allgäubahn zwischen München und Lindau bestellt hat, das Land Baden-Württemberg sich aber weigert, den Stundentakt am Wochenende zu bestellen und mitzufinanzieren?
6. Sofern Frage 5 zutrifft – worin besteht dann genau der Vorteil der Elektrifizierung für die von den Bauarbeiten, Sperrungen, Ersatzverkehren und sonstigen Beeinträchtigungen in der Bauphase betroffenen Bürger der Anliegergemeinden und -städte, wenn der Fahrplan hinterher keine wesentliche Verbesserung beinhaltet?
7. Sofern Frage 5 zutrifft – wie ist dies mit den Zielen des Ministeriums für Verkehr „Verkehrswende auch im ländlichen Raum“ und „Umstieg vom Auto auf die Schiene“ vereinbar?

19. 02. 2020

Haser CDU

Eingegangen: 21.02.2020/Ausgegeben: 16.03.2020

*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“.

Begründung

Das größte Bahnprojekt im Allgäu seit 100 Jahren – die Elektrifizierung der Süd- und Allgäubahn – ist in vollem Gange und bringt damit zahlreiche Verbesserungen für die Fahrgäste im Süden des Landes. Das wird auch höchste Zeit – die Beeinträchtigungen der letzten Jahre durch die Bauarbeiten war für die Anliegergemeinden an der Grenze des Zumutbaren. Im Gegenzug hofft die Region auf eine schnellere Anbindung an die Zentren München, Zürich und Stuttgart und setzt dabei vor allem auf die Rückkehr zum Stundentakt. Die Kleine Anfrage soll klären, ob die hierfür notwendigen Verkehre rechtzeitig bestellt werden.

Nach Informationen aus Expertenkreisen weigert sich das Verkehrsministerium im Moment, die notwendigen Verkehre im Abschnitt Lindau–Memmingen auch am Wochenende zu bestellen. Sollte es nicht gelingen, bis April 2020 für den neuen Betreiber Planungssicherheit herzustellen, wird es für die Fahrgäste auf absehbare Zeit am Wochenende weiterhin einen unzumutbaren Zwei-Stunden-Takt zwischen Lindau und Wangen sowie Leutkirch und Memmingen geben.

Nur mit einem attraktiven, zeitgemäßen öffentlichen Nahverkehr kann es gelingen, die Menschen auch im ländlichen Raum – wo in der Regel ja längere Anfahrtswege in Kauf genommen werden als in städtischen Gebieten – von einem Wechsel vom Auto auf die Schiene zu überzeugen.

Antwort

Mit Schreiben vom 9. März 2020 Nr. 3-3824.5-00/422 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie kommen die Bauarbeiten im württembergischen Teil der Allgäubahn voran?

Laut Auskunft der DB AG befinden sich die Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke Geltendorf–Lindau im Zeitplan. Auf dem württembergischen Streckenabschnitt Tannheim (Württ)–Leutkirch–Kißlegg–Wangen (Allgäu)–Landesgrenze bei Hergatz werde der Einschub der neuen Eisenbahnbrücke über die Obere Argen in Wangen als letzte große Baumaßnahme Anfang März 2020 abgeschlossen. Die Elektrifizierungsarbeiten seien dann bis auf kleinere Restarbeiten und die Fertigstellung des Umrichterwerks in Leutkirch abgeschlossen. Die Inbetriebsetzungsphase der elektrischen Energieanlagen und die Durchführung der Zulassungsfahrten für den Neigetriebetrieb sollen ab Juli 2020 erfolgen.

2. Wann ist mit einer Inbetriebnahme der elektrifizierten Gesamtstrecke und einem entsprechenden Fahrplanwechsel zu rechnen?

Laut DB AG wird die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 erfolgen.

3. Inwiefern stimmen die bislang bekannten Kosten mit den Planansätzen überein?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass die Kosten des Projektes 2018 auf 503 Mio. Euro fortgeschrieben worden seien.

4. Ist – wie stets versprochen – mit der Elektrifizierung auch die Rückkehr zu einem dauerhaften, also sowohl werktags wie am Wochenende und das ganze Jahr über verkehrenden Stundentakt geplant und sind die dafür notwendigen Verkehre bestellt und im Budget für den Schienenpersonennahverkehr einkalkuliert?

Zunächst muss sich die neue Infrastruktur bewähren. Das zukünftige Nahverkehrskonzept mit neuen elektrischen Triebwagen unter Federführung des Freistaats Bayern geht dann im Dezember 2021 in Betrieb. Hier ist der Stundentakt an Werktagen fest verankert. Für das Wochenende ist er als Option ausgeschrieben, die nach dem Willen der Landesregierung realisiert werden soll.

5. Trifft es zu, dass Bayern bereits einen täglichen Stundentakt für die Allgäubahn zwischen München und Lindau bestellt hat, das Land Baden-Württemberg sich aber weigert, den Stundentakt am Wochenende zu bestellen und mitzufinanzieren?

Nein.

6. Sofern Frage 5 zutrifft – worin besteht dann genau der Vorteil der Elektrifizierung für die von den Bauarbeiten, Sperrungen, Ersatzverkehren und sonstigen Beeinträchtigungen in der Bauphase betroffenen Bürger der Anliegergemeinden und -städte, wenn der Fahrplan hinterher keine wesentliche Verbesserung beinhaltet?

7. Sofern Frage 5 zutrifft – wie ist dies mit den Zielen des Ministeriums für Verkehr „Verkehrswende auch im ländlichen Raum“ und „Umstieg vom Auto auf die Schiene“ vereinbar?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 6 und 7 gemeinsam beantwortet.

Frage 5 trifft nicht zu, daher entfällt der Beantwortungsbedarf.

Hermann

Minister für Verkehr