

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Bestellung von Zügen für den Bahnhof Merklingen

Antrag

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

1. zu welchem Zeitpunkt die Neubaustrecke, und damit der Bahnhof Merklingen, in Betrieb gehen wird;
2. welche Streckenverbindungen im Regionalverkehr dann über die Neubaustrecke mit Halt in Merklingen geführt werden;
3. ob und wenn ja welche technischen Voraussetzungen die Züge für den Halt am Bahnhof Merklingen und das Befahren der Neubaustrecke Ulm–Wendlingen erfüllen müssen, z. B. hinsichtlich der Druckdichtigkeit der Fahrzeuge und hinsichtlich der Tauglichkeit für das European Train Control System (ETCS);
4. welche Schienenfahrzeuge von welchen Herstellern derzeit dafür in Frage kommen;
5. welchen Sachstand das Vergabeverfahren zur Bestellung der Züge aktuell hat und ob die Vergabe bereits bekanntgemacht wurde;
6. wann die Vergabe voraussichtlich abgeschlossen sein wird und einem Hersteller der Zuschlag für die Bestellung der Fahrzeuge erteilt wird;
7. wie viel Zeit zwischen der Erteilung des Zuschlags und der geplanten Inbetriebnahme zur Herstellung bzw. Umrüstung der Fahrzeuge eingeplant ist;
8. inwiefern sie davon ausgeht, dass der Zeitplan bei der Produktion oder Ertüchtigung der Fahrzeuge eingehalten werden kann, bzw. welche Maßnahmen sie ergreift, damit der Zeitplan eingehalten wird;

9. ob und ggf. welche Auswirkungen diese Maßnahmen auf das Regional- und Nahverkehrsangebot auf der Stammstrecke Ulm–Stuttgart haben.

13. 07. 2020

Rivoir, Kleinböck, Selcuk,
Binder, Hofelich SPD

Begründung

Für den Betrieb des Bahnhofs Merklingen im Zuge der Neubaustrecke Ulm–Wendlingen ist besonderes Wagenmaterial notwendig. Ziel dieses Antrags ist es, von der Landesregierung zu erfahren, ob alle hierfür notwendigen Schritte bereits in die Wege geleitet wurden und der Zeitplan eingehalten werden kann.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. August 2020 Nr. 3822.5/1963 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. zu welchem Zeitpunkt die Neubaustrecke, und damit der Bahnhof Merklingen, in Betrieb gehen wird;

Die Neubaustrecke (NBS) von Wendlingen nach Ulm und der Bahnhof in Merklingen sollen gemäß aktuellem Stand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in Betrieb gehen.

2. welche Streckenverbindungen im Regionalverkehr dann über die Neubaustrecke mit Halt in Merklingen geführt werden;

Zur Inbetriebnahme der NBS sehen die aktuellen Planungen als Vorlaufbetrieb folgendes Linienangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Halt in Merklingen vor:

- Wendlingen–Merklingen–Ulm im 120-Minuten-Takt
- Merklingen–Ulm im 120-Minuten-Takt

Das Ziel des Landes, einen durchgehenden Stundentakt der Linie Ulm–Wendlingen anzubieten, konnte aufgrund der bestehenden Infrastruktur und dem Betriebsprogramm im Fernverkehr nicht realisiert werden.

3. ob und wenn ja welche technischen Voraussetzungen die Züge für den Halt am Bahnhof Merklingen und das Befahren der Neubaustrecke Ulm–Wendlingen erfüllen müssen, z. B. hinsichtlich der Druckdichtigkeit der Fahrzeuge und hinsichtlich der Tauglichkeit für das European Train Control System (ETCS);

Die technischen Anforderungen an Fahrzeuge zum Befahren einer Strecke lassen sich aus den Netzzugangskriterien und weiteren infrastrukturellen Voraussetzungen ableiten. Gemäß den Informationen der DB Netz AG können die technischen Voraussetzungen zum Befahren der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in drei Kategorien unterteilt werden:

Kategorie Strecke

- Wendlingen–Ulm ist eine Strecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV-Strecke); es ist der Technische Netzzugang für HGV-Strecken zu beachten (Druckdichtigkeit, geschlossene Toilettensysteme, etc.). Die konstruktive Festigkeit des Fahrzeugs muss von einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgehen.
- Das Fahrzeug muss ausreichend Traktionsreserven für das Befahren von Streckensteigungen von 31 bis 35 Promille haben.
- Wendlingen–Ulm hat eingleisige Tunnel, deswegen gibt es eine Tag-Nacht-Trennung zwischen Güterzügen und Personenzügen.

Kategorie Brandschutz

- Die NBS Wendlingen–Ulm hat Tunnel von einer Länge größer als 5 km. Das Fahrzeug muss daher einen ausreichenden Brandschutz nachweisen.

Kategorie ETCS

- Das Fahrzeug muss die Bedingungen des technischen Netzzugangs bezüglich ETCS erfüllen.
- Das Fahrzeug muss mit einer ETCS-Ausrüstung BL3 MR1 (SRS 3.4.0), oder höher, ausgerüstet sein.
- Es sind die National-Technical-Rules zu erfüllen.
- Für die Fahrzeugzulassung auf der Strecke Wendlingen–Ulm sind Netzzugangstests zu fahren (die realen Tests werden voraussichtlich im ersten Quartal des Jahres 2022 durchgeführt).

Die Bahnsteiglänge im Bahnhof Merklingen beträgt 210 m.

4. welche Schienenfahrzeuge von welchen Herstellern derzeit dafür in Frage kommen;

Für den Übergangszeitraum von Dezember 2022 bis 2025 sollen Gebrauchtfahrzeuge zum Einsatz kommen. Diese Fahrzeuge mit den geforderten technischen Ausstattungsmerkmalen für HGV-Strecken, Brandschutz und ETCS befinden sich auf dem Markt. Welche Fahrzeuge zum Einsatz kommen werden, wird nach dem Ende des Vergabeverfahrens der Verkehrsleistungen feststehen.

5. welchen Sachstand das Vergabeverfahren zur Bestellung der Züge aktuell hat und ob die Vergabe bereits bekanntgemacht wurde;

Mitte 2018 hat das VM eine Vorinformation für einen SPNV-Vorlaufbetrieb Wendlingen–Merklingen–Ulm im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Das Vergabeverfahren wird bis Ende 2020 gestartet.

6. wann die Vergabe voraussichtlich abgeschlossen sein wird und einem Hersteller der Zuschlag für die Bestellung der Fahrzeuge erteilt wird;

7. wie viel Zeit zwischen der Erteilung des Zuschlags und der geplanten Inbetriebnahme zur Herstellung bzw. Umrüstung der Fahrzeuge eingeplant ist;

8. inwiefern sie davon ausgeht, dass der Zeitplan bei der Produktion oder Erüchtigung der Fahrzeuge eingehalten werden kann, bzw. welche Maßnahmen sie ergreift, damit der Zeitplan eingehalten wird;

Die Fragen 6, 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vergabe wird voraussichtlich im 1. Quartal 2021 abgeschlossen, die Betriebsaufnahme erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022.

Durch den Einsatz von geeigneten Gebrauchtfahrzeugen entfällt die Bestellung und ein aufwändiger Produktions- und Zulassungsprozess. Nach aktuellem Stand wird der Zeitplan für die notwendigen Anpassungen an die besonderen Voraussetzungen der NBS Wendlingen–Ulm eingehalten.

9. ob und ggf. welche Auswirkungen diese Maßnahmen auf das Regional- und Nahverkehrsangebot auf der Stammstrecke Ulm–Stuttgart haben.

Der Regionalverkehr auf der NBS Wendlingen–Ulm ist ein zusätzliches Angebot. Es hat keine direkten Auswirkungen auf die Regionalverkehrszüge der Filstalbahn von Stuttgart nach Ulm, das Mengengerüst bleibt konstant. Allerdings werden sich die geänderten Fahrlagen der Fernverkehrszüge im Abschnitt Stuttgart–Plochingen–Wendlingen und andere geänderte Rahmenbedingungen auf den Fahrplan der Filstalbahn positiv auswirken. Hier dauern die Planungen noch an.

Hermann
Minister für Verkehr