

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zukunft der Bodensee-Oberschwaben-Bahn

Antrag

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

1. inwiefern die Landesregierung davon ausgeht, dass die Elektrifizierung der Südbahn planmäßig bis 2021 abgeschlossen sein wird;
2. wie sich die aktuelle Vertragssituation im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Südbahn insgesamt darstellt;
3. wie sich die aktuelle Vertragssituation im SPNV bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn darstellt;
4. inwiefern sich die künftigen Ausschreibungen im Zeitplan befinden;
5. mit welchen Fahrzeugen ab 2021 bis zum Ende der laufenden Verkehrsverträge auf der Südbahn und der Bodensee-Oberschwaben-Bahn gefahren werden soll;
6. inwiefern sie es für realistisch und sinnvoll hält, für eine Vertragslaufzeit von zwei Jahren neue elektrische Triebwagen zu beschaffen;
7. inwiefern sie die Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung von solchen Interimsfahrzeugen unterstützt;
8. welche Vorstellungen zum künftigen Betrieb auf der Bodensee-Oberschwaben-Bahn die kommunalen Betreiber haben;
9. welchen Einfluss die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und von Stuttgart 21 auf den Zugbetrieb auf der Südbahn generell hat;

10. ob auch in Zukunft die umsteigefreie Durchbindung Lindau–Ulm–Stuttgart wie bisher gewährleistet wird.

08.11.2020

Rivoir, Kleinböck, Selcuk, Binder, Gall SPD

Begründung

Der absehbare Abschluss der Elektrifizierung der Südbahn macht es nötig, sich mit dem künftigen Zugangebot zwischen Ulm und Lindau zu beschäftigen. Dabei rückt nun besonders die Bodensee-Oberschwaben-Bahn in den Fokus, die derzeit noch mit Dieseltriebwagen betrieben wird.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 30. November 2020 Nr. 3-3822.0-00/2180 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. inwiefern die Landesregierung davon ausgeht, dass die Elektrifizierung der Südbahn planmäßig bis 2021 abgeschlossen ist;

Nach dem derzeitigen Informationsstand wird die Elektrifizierung der Südbahn bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 abgeschlossen sein.

2. wie sich die aktuelle Vertragssituation im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Südbahn insgesamt darstellt;

Die Verkehrsleistungen auf der Südbahn werden derzeit über vier Verkehrsverträge abgewickelt:

RE-Leistungen Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen–(Lindau) im Verkehrsvertrag Netz 2 mit der DB Regio AG, Regionalverkehr Baden-Württemberg (DB Regio),

RE-Leistungen Ulm–Friedrichshafen–Basel Bad. Bf. im Verkehrsvertrag Netz 5 mit der DB Zugbus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB),

RB-Leistungen Ulm–Laupheim–Aulendorf im Verkehrsvertrag Netz 16 a mit der RAB mit einzelnen Leistungen bis Friedrichshafen;

RB-Leistungen Aulendorf–Friedrichshafen im Verkehrsvertrag Netz 16 a mit der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB).

Die Verträge mit der DB Regio und der RAB im Netz 2 und Netz 16 a werden auf der Südbahn bis Dezember 2027 mit jährlichen Kündigungsrechten zum Fahrplanwechsel zum Dezember 2025 und Dezember 2026 verlängert.

Der Verkehrsvertrag mit der BOB ist unbefristet mit einer jährlichen Kündigungsfrist abgeschlossen worden.

3. *wie sich die aktuelle Vertragssituation im SPNV bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn darstellt;*

Es wird auf die Antwort zur Frage 2 verwiesen.

4. *inwiefern sich die künftigen Ausschreibungen im Zeitplan befinden;*

Mit der Inbetriebnahme des Knoten Stuttgarter Bahnhof zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ist die Inbetriebnahme auch der Leistungen auf der Südbahn geplant. Hierzu werden derzeit sowohl die Beschaffung der dafür notwendigen Neufahrzeuge bzw. die Beistellung von Bestandsfahrzeugen der Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg AöR (SFBW) und die Ausschreibung der Verkehrsleistungen vorbereitet. Die Ausschreibungen befinden sich im Zeitplan.

5. *mit welchen Fahrzeugen ab 2021 bis zum Ende der laufenden Verkehrsverträge auf der Südbahn und der Bodensee-Oberschwaben-Bahn gefahren werden soll;*

Die RAB wird auf der Südbahn ab dem Fahrplanwechsel 2021 Elektrotriebfahrzeuge der Baureihe 425 einsetzen. Im Netz 2 werden vonseiten der DB Regio die lokbespannten Doppelstockfahrzeuge auf dem Abschnitt Ulm–Friedrichshafen–Lindau auf E-Lok-Betrieb umgestellt.

Die BOB verhandelt derzeit mit Dritten über den Einsatz von Elektrotriebfahrzeugen.

6. *inwiefern sie es für realistisch und sinnvoll hält, für eine Vertragslaufzeit von zwei Jahren neue elektrische Triebwagen zu beschaffen;*

Das Land Baden-Württemberg sieht keine Beschaffung von neuen elektrischen Triebfahrzeugen zwischen den Jahren 2021 und 2025 für die Südbahn vor.

7. *inwiefern sie die Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung von solchen Interimsfahrzeugen unterstützt;*

Das Land Baden-Württemberg hat mit den Verkehrsunternehmen über die Umstellung verhandelt bzw. verhandelt derzeit mit der BOB über die Umstellung auf den E-Betrieb. Insoweit ist eine unmittelbare Unterstützung des Verkehrsministeriums nicht erforderlich, da sie im Rahmen der Vertragsabwicklung vorgenommen wird.

8. *welche Vorstellungen zum künftigen Betrieb auf der Bodensee-Oberschwaben-Bahn die kommunalen Betreiber haben;*

Über die Vorstellungen der BOB bzw. ihrer kommunalen Betreiber kann das Land aufgrund der anstehenden Wettbewerbsverfahren keine Auskunft geben.

9. *welchen Einfluss die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und von Stuttgart 21 auf den Zugbetrieb auf den Zugbetrieb auf der Südbahn generell hat;*

10. *ob auch in Zukunft die umsteigefreie Durchbindung Lindau–Ulm–Stuttgart wie bisher gewährleistet wird.*

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm hat zur Folge, dass der gesamte Fahrplan im Korridor Stuttgart–Ulm neu konzipiert wird. Aktuell werden die ausgearbeiteten Varianten des Vorlaufbetriebs einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) unterzogen. Nach dem Abschluss der EBWU wird voraussichtlich Ende des Jahres 2020 die Entscheidung für eine Variante getroffen werden.

Die verschiedenen Varianten sehen zum Teil eine Änderung der Fahrlage des IRE Stuttgart–Ulm–Bodensee auf der Filstalbahn Stuttgart–Ulm vor. Demzufolge ändert sich auch die Fahrlage des IRE auf der Südbahn Ulm–Friedrichshafen.

Eine Durchbindung von Stuttgart nach Friedrichshafen ist in allen Varianten gewährleistet. In einzelnen Varianten endet diese Linie in Friedrichshafen, es besteht Anschluss an die Regionalbahn nach Lindau. Als Ersatz wird in diesen Varianten der stündliche Regionalexpress von Lindau über Friedrichshafen nach Ulm verlängert. Hier bestehen gute Anschlüsse an den Fernverkehr.

Mit Inbetriebnahme des Projektes Stuttgart 21 ab Jahresende 2025 ist eine durchgehende Expressverbindung von Stuttgart nach Lindau fest eingeplant.

Hermann

Minister für Verkehr