



Planungsausschuss am 14. März 2018

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 4

Aktueller Sachstand bei der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn

- Sachstandsbericht

Kenntnisnahme

1. Sachstand Südbahn

Für die Elektrifizierung der Südbahn steht am 23. März 2018 der Spatenstich in Baienfurt (Niederbiegen, Standort des Umrichterwerkes für die Bahnstromversorgung) an. In knapp vier Jahren sollen dann bis Ende 2021 in vier Baubereichen auf ca. 130 Kilometern Oberleitungen von Ulm bis nach Lindau errichtet sowie geschwindigkeitsfördernde Maßnahmen umgesetzt werden (siehe Abb. 1).

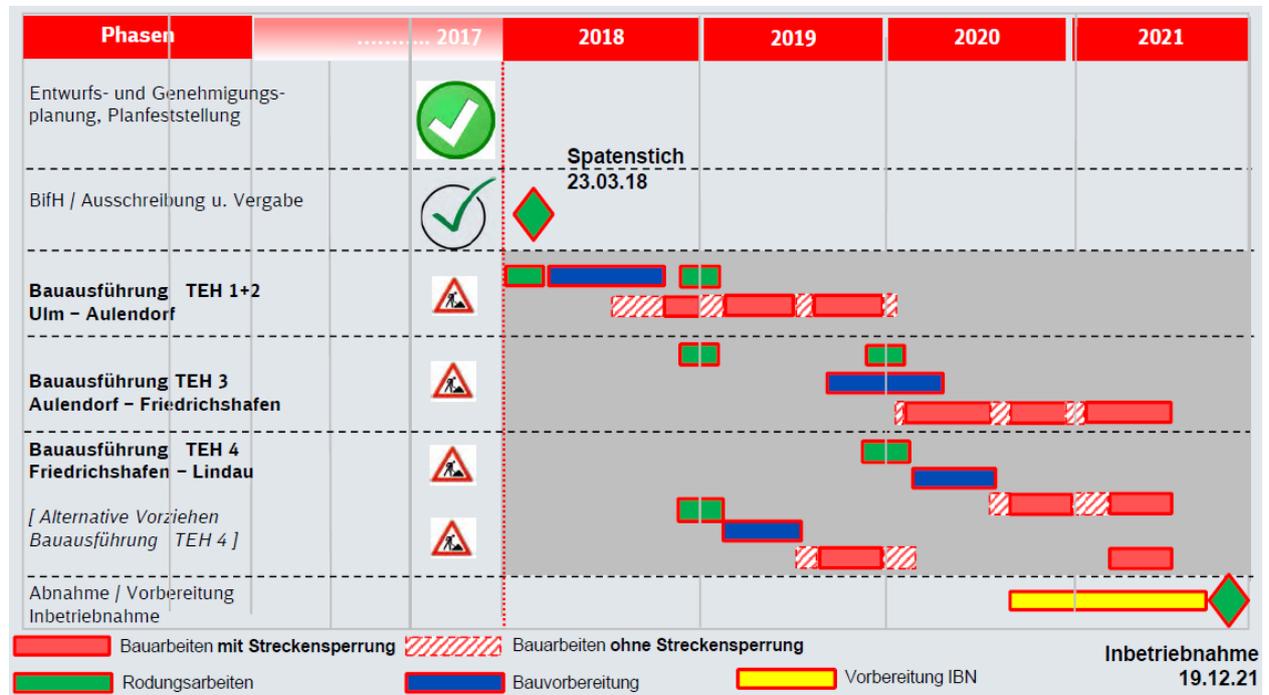


Abb.1: Terminübersicht Südbahn (Quelle: DB Netz AG)

Die Einzelfinanzierungsverträge zwischen dem Land, dem Bund und der DB AG liegen vor und die Kosten für das Projekt liegen aktuell bei ca. 250 Mio. € (nominalisiert, noch ohne Kostensteigerung aus aktueller Marktsituation in der Baubranche).

Aktuell laufen die Planungen für den Schienenersatzverkehr (SEV) während der Bauphase. Das Konzept der DB Regio wird z. Z. mit dem Land und der NVBW abgestimmt. Ab September 2018 sind die ersten abschnittswisen Vollsperrungen der Südbahn geplant. Das Land hat zugesagt, den Interessenverband Südbahn (die Geschäftsführung liegt beim Regionalverband) direkt in die Planungen des SEV einzubeziehen. Beim SEV muss es ein ausgewogenes Konzept von schnellen Direktbuslinien (von/zu den wichtigen IRE-Halten direkt nach/von Ulm) und einer feingliedrigen Bedienung der RB-Halte geben. Auf der Hauptseite des Ulmer Hauptbahnhofs gibt es keine Möglichkeit den SEV abzuwickeln. Daher werden auf der anderen Seite der Schienen (am Fußgängerübergang) zwei Haltepunkte eingerichtet. Die IRE/RE-Linien aus Stuttgart werden nach Neu-Ulm durchgebunden. Dort findet am Zentralen Umsteigepunkt (ZUP) dann der Übergang zum SEV statt. Von dort kommen die Busse auch schneller auf die B30 Richtung Laupheim. Den Planungen des SEV liegen die heutigen Fahrgastzahlen im Schienenverkehr zugrunde. Entsprechende Busse (Gelenkbusse, Niederflrbusse) für den SEV sind nach Auskunft der DB Regio vorhanden, jedoch könnte es womöglich schwierig werden, genügend Busfahrer zu bekommen (über 40 werden in den Spitzenzeiten benötigt).

Für den Fahrplan auf der Südbahn hatte sich der IV Südbahn 2015 mit dem Land und der NVBW auf ein gemeinsames, zukunftsfähiges Konzept nach Elektrifizierung, Inbetriebnahme

der NBS Wendlingen-Ulm und Stuttgart 21 analog der Zielkonzeption 2025 des Landes verständig (halbstündlich schnell mit unterlegtem RB-Verkehr).

Zusätzlich hatte der IV Südbahn den Nahverkehrsberater Grosse beauftragt, eine Studie zu den Verkehrsströmen und den Potentialen der RB-Verkehre auf der Südbahn zu erarbeiten. Dabei sollte die Frage beantwortet werden, ob eine Durchbindung oder eine Brechung der RB-Verkehre im Knoten Aulendorf von größerem Nutzen für die Fahrgäste sei. Die in der Studie von Herrn Grosse ausgesprochene Empfehlung für eine Brechung der RB-Verkehre zwischen Ulm und Bodensee in eine RB Nord und eine RB Süd, wurde vom IV Südbahn als zukünftiges Konzept verabschiedet. Dies wurde dem Land als Aufgabenträger des SPNV so mitgeteilt, woraufhin das Land in seinem Schreiben vom 16.02.2018 bestätigte, dieses Konzept zur Grundlage für die weitere Planung der Regionalbahn zu machen.

Durch die verzögerte Fertigstellung von Stuttgart 21 wird sich jedoch eine neue Sachlage ergeben. Über die dann vermutlich schon einige Jahre in Betrieb befindliche NBS Wendlingen-Ulm können Züge Stuttgart nicht direkt anfahren. Sie müssten über die Wendlinger Kurve auf die alte Filstalstrecke umgeleitet werden. Dadurch wird es voraussichtlich noch zu Veränderungen in den Fahrplänen und Linienausgestaltungen bei den schnelllaufenden Verbindungen im gesamten Großknoten Stuttgart kommen. Dies zöge dann womöglich auch Anpassungsbedarf für die schnellen und langsamen Linien auf der Südbahn nach sich. Das Land hat zugesagt, den IV Südbahn in die entsprechenden Planungen mit einzubeziehen. Erste Ergebnisse hierzu werden im Sommer 2018 erwartet.

2. Sachstand Bodenseegürtelbahn

Nachdem in wenigen Jahren die Allgäubahn München-Lindau, die Südbahn Ulm-FN-Lindau und die Hochrheinstrecke Basel-Singen elektrifiziert sein werden, wird ein durchgehendes umweltfreundliches Schienennetz im gesamten Süden Baden-Württembergs bestehen. Dieses wird jedoch von der nichtelektrifizierten Lücke zwischen Friedrichshafen und Radolfzell unterbrochen. Dadurch wird auch die direkte internationale IRE-Verbindung Basel-Ulm nicht mehr durchgehend befahrbar sein, die heute hohe Fahrgastzahlen aufweist. Neben der fehlenden Elektrifizierung weist die gesamte Bodenseegürtelbahn weitere gravierende infrastrukturelle Mängel auf. Es fehlen z.B. Doppelspurabschnitte zur nötigen Ausweitung des Fahrplanangebotes. Mit der vorhandenen Infrastruktur lässt sich noch nicht einmal das Zielkonzept 2025 des Landes verwirklichen.

Der Interessenverband Bodenseegürtelbahn (die Geschäftsführung liegt beim Regionalverband) hat daraufhin auf Grundlage von mehreren Gutachten folgendes Umsetzungskonzept beschlossen:

1. „Entdieselung“ der Bodenseegürtelbahn, d.h. Realisierung der Elektrifizierung und Prüfung alternativer, fortschrittlicher, wirtschaftlicher und oberleitungsfreier Antriebstechniken.
2. Einforderung des Landesstandards Baden-Württemberg mit 1 x IRE und 1 x RB pro Stunde (Referenzkonzept) und den dazu notwendigen Infrastrukturergänzungen (Infrastrukturkosten 4,6 Mio. Euro).
3. Ausbau zum Vorzugskonzept der Region mit 1 x IRE und 2 x RB pro Stunde (Infrastrukturkosten zusätzlich 36,5 Mio. Euro und Betriebskosten 6,8 Mio. Euro pro Jahr).

Um die „Fahrbarkeit“ des Vorzugskonzeptes der Region zu überprüfen, wurde die DB Netz AG beauftragt, entsprechende Untersuchungen durchzuführen. Auf der nächsten Sitzung des IV Bodenseegürtelbahn am 12. April sollen diese vorgestellt werden.

Zudem laufen z.Z. bei der Firma MTU Simulationen zu einem Diesel-Hybridverkehr auf der Bodenseegürtelbahn. Diesel-Hybridantriebe bieten im Vergleich zu den heute eingesetzten, konventionellen Dieselantrieben den Vorteil einer höheren Fahrzeugbeschleunigung sowie die Möglichkeit, bestimmte Streckenabschnitte (z.B. städtische Bereiche) rein elektrisch und damit lokal leise und emissionsfrei befahren zu können. In der Simulation wird nun untersucht, inwieweit ein mit Diesel-Hybridtechnik ausgestattetes Fahrzeug den gewünschten Fahrplan einhalten kann.

Eine Finanzierung der Elektrifizierung und der erforderlichen Infrastrukturausbauten für einen verdichteten Takt sind nur über das GVFG-Bundesprogramm möglich. Hier würde der Bund 60% der Kosten tragen, das Land und die Region müssten je 20% aufbringen. Grundvoraussetzung für eine Förderung ist, dass das Vorhaben in einem Verdichtungsraum liegt. Eine Begründung hierzu wurde dem Land BW von Seiten des Regionalverbandes vorgelegt.

Um die Bereitschaft der kommunalen Partner für eine Mitfinanzierung an der Elektrifizierung zu klären, hat die Geschäftsführung des Interessenverbandes eine einheitliche Beratungsvorlage für die Gremien erstellt. Dabei hat sich gezeigt, dass die Bereitschaft zur Mitfinanzierung grundsätzlich vorhanden ist, jedoch teilweise an bestimmte Voraussetzungen geknüpft wurde (z.B. Fahrplan, Infrastruktur).