

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 31.01.2020
Name Thomas Glaß
Durchwahl +49 (711) 231-5735
Aktenzeichen 3-3824.5-04/59
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich
Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Rivoir SPD
– Zugangebot auf der elektrifizierten Südbahn
– Drucksache 16/7557

Ihr Schreiben vom 15. Januar 2020

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie weit sind die Planungen für das künftige Zugangebot auf der elektrifizierten Südbahn?*

Hier sind zwei Fälle zu unterscheiden:

Für die Bestandsverkehre in den bisherigen Verkehrsverträgen bleibt es sowohl bei der Linienführung als auch bei den Zugprodukten und bei der Bedienungshäufigkeit beim Status quo des heutigen Angebotes bis zum Auslaufen der Verkehrsverträge.

Bei der Neuordnung der langlaufenden Interregio- und Regionalexpresslinien (IRE + RE) im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 müssen die Vorgaben aus den Planungen des Fernverkehrs für die künftigen ICE-Verbindungen von Stuttgart Hbf nach München Hbf über die Schnellfahrstrecke (SFS) berücksichtigt werden. Mit der Inbetriebnahme des Knotens Stuttgart mit dem neuen Tiefbahnhof ist folgendes Angebot geplant:

- Stündlicher IRE Stuttgart Hbf (tief) – Schnellfahrstrecke (SF) – Ulm Hbf – Friedrichshafen – Lindau
- Stündlicher RE Ulm Hbf – Friedrichshafen mit zweistündlichen Anschluss in Richtung Basel ist derzeit in Prüfung (bisher zweistündlich im Status quo)
- Stündliche RB Ulm Hbf – Laupheim Stadt – Biberach Süd (-Ummendorf)
- Stündliche RB Ulm Hbf – Aulendorf
- Stündliche RB Aulendorf – Friedrichshafen mit zusätzlichen Verstärkerleistungen Ravensburg – Friedrichshafen in der Hauptverkehrszeit (HVZ-Verstärker)

Die Planungen für die Bedienung der Südbahn mit Regionalbahnleistungen basieren auf den Vorschlägen des Interessensverbandes (IV) Südbahn, welcher hierzu eine entsprechende Studie im Juni 2017 vorgelegt hat.

2. *Welches Angebot an täglichen, durchgehenden Regionalbahnen zwischen Ulm und Friedrichshafen ist geplant?*

Siehe Antwort oben zur Frage 1.

3. *Welche Unterwegshalte sollen dabei zwischen Ulm und Friedrichshafen bedient werden?*

Die Planungen für die Regionalbahn berücksichtigen alle bisherigen im Status quo bedienten Haltepunkte.

4. *An welchen Bahnhöfen und Haltepunkten verbessert bzw. verschlechtert sich das durchgehende Angebot zwischen Ulm und Friedrichshafen gegenüber dem heutigen Angebot?*

Es ist an keiner Stelle eine Verschlechterung in der Bedienung vorgesehen. Durch die Erhöhung des Taktangebotes werden insbesondere die bisherigen Verkehrshalte der IRE-Linie nach Basel bzw. der RE-Linie nach Lindau häufiger bedient. Gleiches gilt für die RB-Linien.

5. *Welches Angebot an täglichen Regionalexpressen und Interregio-Expressen zwischen Ulm und Lindau ist geplant?*

Siehe Antwort zur Frage 1.

6. *Welche Überlegungen gibt es, Regionalexpresse und Interregio-Expresse künftig auch in Erbach halten zu lassen?*

Aufgrund der zeitlichen Restriktionen in der Fahrplangestaltung ist eine Bedienung des Haltes in Erbach nicht möglich. Das Ministerium hat diesen Wunsch im Blick, sollten sich durch Veränderungen der Randbedingungen hierfür Spielräume ergeben.

7. *Welche Umbauten bzw. Neubauten sind im Bahnhof Aulendorf nötig, um ein umsteigefreies, durchgehendes Zugangebot zwischen Ulm und Friedrichshafen zu schaffen?*

Nach der Untersuchung des IV Südbahn würden für eine durchgehende Durchbindung der Regionalbahn im Bahnhof Aulendorf mindestens fünf statt der bisher vier vorhandenen Bahnsteige an den Durchgangsgleisen erforderlich werden. Neben dem Erstellen zweier weiterer Bahnsteigkanten wäre wegen der notwendigen Mindestbreite von Bahnsteigen und dem notwendigen barrierefreien Bahnsteigzugang ein erheblicher Umbau des Spurplans des Bahnhofs Aulendorf nebst Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Elektrifizierung erforderlich.

8. *Von welchen Kosten wird für den Umbau des Bahnhofs Aulendorf ausgegangen?*

Für die Erneuerung des Bahnhofs Aulendorf im Rahmen des BMP II wird derzeit mit Kosten von 8 Mio. € gerechnet. Nach den bisherigen Kostenschätzungen sind für die o. g. Maßnahmen zur Durchbindung der Regionalbahn mit zusätzlichen Kosten in Höhe von mindestens 10 Mio. € zu rechnen.

9. *Ist der Bahnhof Aulendorf Teil des Bahnhofsmodernisierungsprogrammes II?*

Ja, der Bahnhof Aulendorf ist in der Liste der Stationen über 1.000 Reisende pro Tag (Modul Ia) des BMP II enthalten.

10. *Wird sich die Landesregierung für die Einführung einer Regio-S-Bahn von Ulm bis Friedrichshafen einsetzen?*

Die Landesregierung unterstützt das Konzept Regio-S-Bahn Donau-Iller. Die Planungen für die regionale Nachverkehrserschließung der Südbahn durch Regionalbahnleistungen beruhen auf den Vorschlägen zur Umsetzung des Konzepts Regio-S-Bahn.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. des Ministers



Dr. Uwe Lahl

Ministerialdirektor