

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Agnieszka Brugger, Matthias Gastel, Christian Kühn (Tübingen), Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms und der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau und Elektrifizierung der Südbahn (ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau)

Die Südbahn ist eine der wenigen zweigleisigen Eisenbahnhauptstrecken in Deutschland, die noch nicht elektrifiziert ist. Sie erschließt auf der Strecke zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau die Region Bodensee-Oberschwaben und hat damit einen hohen Stellenwert als europäische Verkehrsachse für den grenzüberschreitenden Verkehr ins österreichische Vorarlberg und in den ostschweizerischen Raum. Daher ist die Strecke im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesschienenwege als vordringliches Vorhaben und internationales Projekt enthalten und wurde im Investitionsrahmenplan des Bundes (IRP 2011–2015) als „prioritäres Vorhaben“ (Kategorie C) eingestuft. Ziel des Projektes sind Reisezeitverkürzungen im Personenverkehr und die Verlagerung von mehr Güterverkehren auf die Schiene sowie die Umweltentlastung der betroffenen Region durch die geplante Elektrifizierung.

Doch seit Jahren kommt der Ausbau der stark befahrenen Strecke nicht voran. Immer wieder kommt es zu Planungsverzögerungen und Kostensteigerungen. Um die Modernisierung der Südbahn zu beschleunigen, hat sich das Land Baden-Württemberg daher im Jahr 2012 bereit erklärt, die zu diesem Zeitpunkt angesetzten Investitionskosten (180 Mio. Euro) in Höhe von 50 Prozent mitzutragen. Auch die im Interessenverband Südbahn organisierten Kommunen haben sich freiwillig dazu entschlossen, Planungsleistungen vorzufinanzieren, obwohl es sich um ein durch den Bund finanziertes Projekt handelt. Inzwischen geht die Bundesregierung im „Bericht über den Projektfortschritt beim Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsachsen“ (Bundestagsdrucksache 18/357) aber bereits von rund 226 Mio. Euro aus. Wer die anfallenden Mehrkosten übernimmt, ist derzeit noch unklar.

Voraussetzung für eine zeitnahe Realisierung des Projekts ist der zeitnahe Abschluss der seit dem Jahr 2009 angekündigten Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Baden-Württemberg. Problematisch ist zudem, dass der angestrebte Zeitplan für die Realisierung des Projekts durch nicht rechtzeitig vorgelegte Unterlagen vonseiten der DB ProjektBau GmbH gefährdet werden könnte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Elektrifizierung und den Ausbau der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen zur Befahrung mit Höchstgeschwindigkeiten bis 160 km/h?

2. Bis wann rechnet die Bundesregierung nach dem derzeitigen Planungsstand mit dem Beginn der Baumaßnahmen zu Streckenertüchtigung und zur Elektrifizierung der Südbahn?
3. Geht die Bundesregierung nach jetzigem Kenntnisstand auch weiterhin davon aus, dass alle Planfeststellungsverfahren für die Südbahn noch im Jahr 2014 abgeschlossen werden können?
4. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Inbetriebnahme der ausgebauten Südbahn?
5. Soll dieses Projekt ungeprüft in den nächsten Bundesverkehrswegeplan übernommen werden oder soll es neu überprüft werden?
6. Welche vertraglichen Vereinbarungen zwischen den beteiligten Projektpartnern (Bund, Land Baden-Württemberg, DB AG und Interessenverband Südbahn) wurden bereits geschlossen bzw. welche sind in Vorbereitung?
7. Bis wann sollen nach Auffassung der Bundesregierung von welchen Projektpartnern Finanzmittel in welcher Höhe für das Projekt bereitgestellt werden?
8. Übernimmt der Bund die aktuell prognostizierten Mehrkosten, und wenn nur teilweise, in welchem Umfang, und falls nicht, warum nicht?
9. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, die Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg zu unterzeichnen?
10. Hat die Bundesregierung die Übernahme ihres Finanzierungsanteils gegenüber dem Land Baden-Württemberg schriftlich erklärt?
11. Ist es der Bundesregierung bekannt, ob die DB ProjektBau GmbH Unterlagen für die Planfeststellungsverfahren nicht rechtzeitig eingereicht hat und somit der Zeitplan des Projekts gefährdet ist?
Falls ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus für die angestrebte Fertigstellung bis zum Jahr 2018?
12. Ist es der Bundesregierung bekannt, ob die DB ProjektBau GmbH wegen anderer Eisenbahnprojekte so überlastet ist, dass es zu Planungsengpässen für die Südbahn kommt?
13. Mit welchem Güterverkehrsaufkommen auf der ausgebauten Südbahn rechnet die Bundesregierung, und welche entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke sind zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner geplant?
14. Was wird aus Sicht der Bundesregierung geschehen, wenn sich die Elektrifizierung der Südbahn über die Fertigstellung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs (Stuttgart 21) hinaus verzögern sollte?
Wie können die Züge des Personenverkehrs von der dann noch nicht elektrifizierten Südbahn über die neuen Tunnelabschnitte zum Stuttgarter Hauptbahnhof gelangen?

Berlin, den 10. April 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion