

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Agnieszka Brugger, Matthias Gastel, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/1165 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Ausbaustrecke zwischen Ulm und Friedrichshafen wurde in fünf Planfeststellungsverfahren aufgeteilt. Die Verfahren für diese Abschnitte wurden begonnen, um das Baurecht zu erlangen. Das Baurecht für die Gesamtstrecke könnte nach aktuellen Angaben der Vorhabenträgerin bei optimalem Verlauf bis zum Ende des ersten Quartals 2015 erlangt werden.

2. Bis wann rechnet die Bundesregierung nach dem derzeitigen Planungsstand mit dem Beginn der Baumaßnahmen zu Streckenerüchtigung und zur Elektrifizierung der Südbahn?

Wenn das Baurecht für die Gesamtstrecke vorliegt, kann abgeschätzt werden, wann mit dem Bau begonnen werden kann.

3. Geht die Bundesregierung nach jetzigem Kenntnisstand auch weiterhin davon aus, dass alle Planfeststellungsverfahren für die Südbahn noch im Jahr 2014 abgeschlossen werden können?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Inbetriebnahme der ausgebauten Südbahn?

Nach Baubeginn kann nach Angaben der Vorhabenträgerin mit einer Bauzeit von rund 36 Monaten gerechnet werden.

5. Soll dieses Projekt ungeprüft in den nächsten Bundesverkehrswegeplan übernommen werden oder soll es neu überprüft werden?

Im Rahmen des Prozesses zur Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans werden alle Bedarfsplanvorhaben, mit deren Bau zum Zeitpunkt des Beginns der Bewertungen noch nicht begonnen wurde, erneut überprüft.

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?

Der im Februar 2008 gezeichnete Finanzierungsvertrag zwischen der Region (Gebietskörperschaft Ravensburg) und der DB Netz AG ermöglichte die Durchführung der Vorplanung. Für die weiterführende Entwurfs- und die Genehmigungsplanung hat das Land mit der DB AG eine Planungsvereinbarung abgeschlossen.

7. Bis wann sollen nach Auffassung der Bundesregierung von welchen Projektpartnern Finanzmittel in welcher Höhe für das Projekt bereitgestellt werden?

Die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für den Baubeginn liegen gegenwärtig nicht vor.

8. Übernimmt der Bund die aktuell prognostizierten Mehrkosten, und wenn nur teilweise, in welchem Umfang, und falls nicht, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, die Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg zu unterzeichnen?

Bund und Land Baden-Württemberg werden jeweils mit der DB AG eine Finanzierungsvereinbarung abschließen. Zum Zeitpunkt wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

10. Hat die Bundesregierung die Übernahme ihres Finanzierungsanteils gegenüber dem Land Baden-Württemberg schriftlich erklärt?

Der zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Land Baden-Württemberg vereinbarte Kostenteilungsschlüssel wurde mit dem Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2012, Bundestagsdrucksache 18/580 vom 18. Februar 2014, S. 91, dargestellt. Danach ist vorgesehen, dass die erste Baustufe zu 50 Prozent durch Mittel des Landes Baden-Württemberg und die zuwendungsfähigen Kosten zu 50 Prozent aus Bedarfsmitteln des Bundes (§ 8 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) finanziert werden soll.

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?

Nein. Die dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegten Antragsunterlagen waren zu überarbeiten bzw. zu ergänzen; dies wurde von der Vorhabenträgerin sukzessive erledigt.

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?

Nein.

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?

Die Prognose 2025 für den Schienengüterverkehr ergibt bis zu zehn Güterzüge. Die Erstellung des Betriebsprogramms, das dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt werden soll, obliegt der Vorhabenträgerin DB Netz AG. Sie bringt eine auf dieser Grundlage dimensionierte Lärmvorsorge in die Planfeststellungsverfahren ein. Der Umfang der geplanten Schutzmaßnahmen und alle zu berücksichtigenden Belange werden im Rahmen der durchzuführenden Planfeststellungsverfahren umfänglich abgewogen.

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?

Sollte die Elektrifizierung der Südbahn zum Zeitpunkt der Fertigstellung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs nicht realisiert sein, wird für die Führung des Personenverkehrs ein Lokwechsel oder ein Umsteigen in Ulm erforderlich.