

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Annette Groth, Herbert Behrens,  
Karin Binder, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/1261 –**

### **Investitionen des Bundes in Schiene und Straße in der Bodenseeregion seit dem Jahr 1965**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verkehrsinfrastruktur in der Bodenseeregion wurde in den letzten Jahrzehnten für die verschiedenen Verkehrsträger sehr unterschiedlich erschlossen und ausgebaut. Während auf der einen Seite die Straßeninfrastruktur deutlich entwickelt und ausgebaut wurde, ist auch heute ein Großteil der Bahnstrecken im erweiterten Bodenseeraum noch immer nicht elektrifiziert, wie z. B. die Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau (Südbahn), die Bahnstrecke Basel–Schaffhausen–Friedrichshafen (Hochrhein- und Bodenseegürtelbahn), die Bahnstrecken Lindau–Memmingen–München, Lindau–Kempten–München (Allgäubahn) sowie viele andere Nebenstrecken.

Für den Ausbau der Bahninfrastruktur wurden nach Auffassung der Fragesteller in den letzten Jahrzehnten zu wenige finanzielle Investitionsmittel bereitgestellt. Dadurch sind die Streckenkapazitäten gering. Es gibt zu wenige Ausweichstellen, viele Bereiche sind nur eingleisig ausgebaut und die Sicherungstechnik müsste modernisiert werden, um die Kapazitäten auf diesen Strecken deutlich zu erhöhen. Auch das Haltestellennetz in der Bodenseeregion muss dringend verdichtet und ausgebaut werden.

Aufgrund der beschränkten finanziellen Mittel will auch die Koalition aus CDU, CSU und SPD verstärkt Prioritäten setzen. Nach Auffassung der Fragesteller müssen dies ökologisch orientierte Prioritäten sein. Eine nachhaltige Verkehrspolitik für die Bodenseeregion muss Verkehrsträger, die einen möglichst geringen Landverbrauch, eine möglichst geringere Bodenversiegelung, weitestgehend naturverträglich und einen möglichst geringen Energieverbrauch pro geleisteten Personenkilometer haben, bevorzugt werden.

Die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger in der Bodenseeregion zeigt nach Auffassung der Fragesteller einen deutlichen Nachholbedarf für den Verkehrsträger Schiene.

Für die Beantwortung der Fragen bitten wir die Bodenseeregion Baden-Württemberg als Regierungsbezirk Tübingen und die angrenzenden Landkreise Rottweil, Tuttlingen und Konstanz zu definieren. In Bayern bitten wir darum, die

Landkreise Lindau, Oberallgäu, Unterallgäu, Ostallgäu und Neu-Ulm zu berücksichtigen.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

In den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hat der Bund in den vergangenen Jahren, gemessen am Anteil an der Verkehrsleistung, überproportional investiert und tut dies auch weiterhin. Vom weiterhin bestehenden Modernisierungsbedarf insbesondere schwächer ausgelasteter Eisenbahnstrecken kann allerdings weder auf Engpässe noch auf die Notwendigkeit des Ausbaus von Strecken geschlossen werden.

Ob der Ausbau von Nahverkehrsstrecken erforderlich ist, obliegt der Beurteilung der Länder, denen die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) obliegt. Zu berücksichtigen ist bei der Beurteilung von Ausbauforderungen aber auch, dass der Bus als Nahverkehrsmittel im Vergleich zu schwach frequentierten Eisenbahnlinien wirtschaftlich oft die bessere Alternative darstellt.

1. Welche Abschnitte von Bundesfernstraßen sind in der Bodenseeregion seit dem Jahr 1965 neu gebaut oder ausgebaut worden (bitte nach Jahr der Fertigstellung aufschlüsseln)?
2. Welches waren davon neue Ortsumfahrungen im Zuge von Bundesstraßen?
3. Wie viele Kilometer neuer Bundesfernstraßen wurden in der Bodenseeregion seit dem Jahr 1965 neu gebaut (bitte nach vier- und zweistreifigen Straßen sowie nach Jahren und getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG) berichtet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus.

Beginnend mit dem Berichtsjahr 2007 werden die Berichte der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße zu einem Verkehrsinvestitionsbericht zusammengefasst. Zuvor wurden die Berichte getrennt als „Straßenbaubericht“ bzw. als „Bericht zum Ausbau der Schienenwege“ veröffentlicht. Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Alle jährlich erstellten Verkehrsinvestitions- bzw. Straßenbauberichte werden als Bundestagsdrucksachen veröffentlicht. Vor dem Hintergrund, dass die Bundesfernstraßen eine überregionale Verbindungsfunktion haben, sind die Angaben lediglich länderbezogen. Dabei wird auch auf die bundesweite Längenenwicklung des Bundesfernstraßennetzes eingegangen.

Der Bundesregierung liegen jedoch im Sinne der Frage keine Angaben zu einzelnen Regionen oder Landkreisen vor. Eine nachträgliche regionale Zuordnung der einzelnen Projekte wäre nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich. Eine Auswertung über einen der Fragestellung entsprechenden Zeitraum von rund 50 Jahren ist überdies vor dem Hintergrund der Gebietsreform in Baden-Württemberg Anfang der 1970er-Jahre, bei der neben den Kreis- auch die Regierungsbezirksgrenzen verändert wurden, nicht möglich.

4. Wie viele finanzielle Mittel setzte der Bund in den Jahren 1965 bis 2014 für den Bau neuer Straßen und den Ausbau bestehender Straßen in der Bodenseeregion einerseits insgesamt, andererseits jährlich ein (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
5. Wie viele finanziellen Mittel setzte der Bund seit dem Jahr 1965 davon für den Bau von Ortsumgehungen in der Bodenseeregion einerseits insgesamt, andererseits jährlich ein (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Auswertungen von Bundesfernstraßenmitteln zu einzelnen Regionen oder Landkreisen vor. Die Zuweisung und Auswertung von Bundesfernstraßenmitteln auf Bundesebene erfolgt aufgrund der grundgesetzlich festgelegten Auftragsverwaltung ausschließlich länderweise.

6. Wie hoch war der Flächenverbrauch in der Bodenseeregion seit dem Jahr 1965 für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren und getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

7. Welche zusätzlichen Mittel stellten nach Informationen der Bundesregierung die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern sowie die Kommunen in diesem Zeitraum in der Bodenseeregion für den Straßenneu- und -ausbau jährlich zur Verfügung?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

8. Wie hoch war nach Informationen der Bundesregierung der Flächenverbrauch für den Aus- und Neubau von Landes-, Kreis- und Kommunalstraßen in der Bodenseeregion seit dem Jahr 1965 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

9. Welche Unterhalts- und Betriebskosten fallen dem Bund und nach Kenntnis der Bundesregierung den Bundesländern und den Kommunen jeweils für das Straßenwesen in der Bodenseeregion jährlich an (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
10. Wie hoch sind die Unterhalts- und Betriebskosten für den Bund und nach Kenntnis der Bundesregierung für die Bundesländer und die Kommunen für die Straßen im Bodenseeraum, die seit dem Jahr 1965 neu gebaut wurden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

11. Welche Finanzmittel des Bundes und nach Kenntnis der Bundesregierung durch Dritte wurden seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes investiert (bitte nach Jahren aufschlüsseln und nach Neu- und Ausbau unterscheiden)?

In der definierten Bodenseeregion sind nach Kenntnisstand der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 Finanzmittel in den Neu- und Ausbau des Bahnhofs Neu-Ulm (Neu-Ulm 21) in Höhe von 198 Mio. Euro investiert worden.

12. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion neu gebaut?

In der definierten Bodenseeregion sind nach Kenntnisstand der Bundesregierung keine Bahnstrecken seit dem Jahr 1965 neu gebaut worden.

13. Wie viele Kilometer Bahnneubaustrecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion realisiert worden (bitte nach Jahren und Strecken aufschlüsseln)?

In der definierten Bodenseeregion sind nach Kenntnisstand der Bundesregierung keine Bahnneubaustrecken seit dem Jahr 1965 realisiert worden.

14. Wie viele Kilometer Bahnstrecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion elektrifiziert worden (bitte nach Jahren und Strecken aufschlüsseln)?

Der elektrische Betrieb wurde auf folgenden Streckenabschnitten aufgenommen:

- Schwarzwaldbahn Offenburg–Singen (Hohentwiel) 1977 (ca. 40 km in der Bodenseeregion gemäß der Vorbemerkung der Fragesteller),
- Gäubahn, Abschnitt Böblingen–Horb 1974 (ca. 3 km im Regierungsbezirk Tübingen),
- Gäubahn, Abschnitt Horb–Hattingen (Baden) 1977 (ca. 35 km in der Bodenseeregion),
- Hoahrheinbahn Singen (Htw.)–Konstanz 1977 (31 km),
- Hoahrheinbahn Schaffhausen (CH)–Singen (Htw.) 1989 (ca. 9 km im Landkreis Konstanz).

15. Wie viele Kilometer Bahnstrecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion insgesamt stillgelegt worden (bitte die Strecken und das Jahr der Stilllegung angeben)?

Angaben zu Streckenstilllegungen liegen in der Aufbereitung für die Bodenseeregion gemäß Vorbemerkung der Fragesteller nicht vor.

Zu den Streckenstilllegungen seit dem Jahr 1994 gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird auf die Veröffentlichung des Eisenbahn-Bundesamtes unter z. B.: [www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Infrastruktur/Stilllegung/stilllegung\\_baden\\_w.html?nn=488072](http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Infrastruktur/Stilllegung/stilllegung_baden_w.html?nn=488072) sowie auf die Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf den Bundestagsdrucksachen 12/6705, 13/2569, 13/5369, 13/8809, 14/242, 15/285, 16/1352 und 16/1810 verwiesen.

16. Wie viele Kilometer Industriegleise sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion insgesamt stillgelegt worden (bitte die Strecken angeben und das Jahr, in dem sie stillgelegt wurden)?
17. Wie viele Gleisanschlüsse Dritter an das Netz der Schienenwege des Bundes wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in der Bodenseeregion seit dem Jahr 1995 gekappt?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Industriegleise und Gleisanschlüsse unterliegen der Genehmigung und Aufsicht durch die zuständigen Landesbehörden. Angaben hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

18. Auf wie vielen Kilometern Bahnstrecke wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion der Güterverkehr eingestellt (bitte die Strecken angeben und das Jahr, in dem sie stillgelegt wurden)?

Vor der Bahnreform erfolgte die Einstellung des Güterverkehrs in der Regel gleichzeitig mit der Einstellung des Gesamtbetriebes. Für die Zeit ab 1994 liegen der Bundesregierung keine Angaben vor, da der Sachverhalt von unternehmerischen Entscheidungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen abhängt. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

19. Wie viele Bahnhöfe sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion geschlossen worden (bitte nach Jahren und Namen der Bahnhöfe aufschlüsseln)?
20. Wie viele Bahnhöfe sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion in Haltepunkte ohne Bahnhofsgebäude umgewandelt worden (bitte nach Jahren und Namen der Bahnhöfe aufschlüsseln)?
21. Wie viele Bahnhöfe sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1965 in der Bodenseeregion in Haltepunkte ohne Personalbetreuung für Kundinnen und Kunden umgewandelt worden (bitte nach Jahren und Namen der Bahnhöfe aufschlüsseln)?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die angesprochenen Sachverhalte waren zu keiner Zeit genehmigungs- oder zustimmungspflichtig. Hierzu liegen der Bundesregierung daher keine Angaben vor.

22. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Güteraufkommen, das durch die Bahn abgewickelt wird, in der Bodenseeregion seit dem Jahr 1965 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Eine vollständige Auflistung des Güterverkehrsaufkommens der Bahn ab dem Jahr 1965 ist nicht möglich, da aufgrund mehrerer statistischer Brüche die Zahlen im Zeitverlauf nicht miteinander kompatibel sind. Kontinuierliche und vergleichbare Werte liegen ab dem Jahr 2005 vor. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Erfassung der Daten nicht auf Kreisebene, sondern entsprechend den europaweiten Standards auf NUTS-2-Ebene (NUTS-2 = Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques – Regierungsbezirke) erfolgt, die in Deutschland in der Regel den Regierungsbezirken entspricht. Daher ist eine genaue Abbildung der gewünschten Region ebenfalls nicht möglich.

Die nachfolgend aufgelisteten Zahlen setzen sich daher aus den Kreisen Konstanz, Bodenseekreis, Landkreis Ravensburg, Landkreis Sigmaringen und Landkreis Lindau zusammen:

<b>Jahr</b>	<b>Aufkommen (in t)</b>
2005	2 929 399
2006	3 601 084
2007	3 771 507
2008	3 625 784
2009	2 612 060
2010	3 059 806
2011	4 425 306
2012	3 934 139
2013	4 089 624

(Quelle: Statistisches Bundesamt)

23. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Güteraufkommen, das über die Straße abgewickelt wird, in der Bodenseeregion seit dem Jahr 1965 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Eine vollständige Auflistung des Straßengüterverkehrsaufkommens ab dem Jahr 1965 ist nicht möglich, da aufgrund mehrerer statistischer Brüche die Zahlen im Zeitverlauf nicht miteinander kompatibel sind. Kontinuierliche und vergleichbare Werte liegen für die Jahre 2006 bis 2012 vor.

Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Erfassung der Daten nicht auf Kreisebene, sondern entsprechend den europaweiten Standards auf NUTS-2-Ebene erfolgt, die in Deutschland in der Regel den Regierungsbezirken entspricht. Daher ist eine genaue Abbildung der gewünschten Region ebenfalls nicht möglich.

Die nachfolgend aufgelisteten Zahlen setzen sich daher aus den Regierungsbezirken Tübingen und Freiburg in Baden-Württemberg sowie Schwaben in Bayern zusammen:

<b>Jahr</b>	<b>Aufkommen (in t)</b>
2006	208 380 226
2007	210 448 537
2008	229 330 891
2009	203 229 528
2010	192 404 782
2011	227 754 114
2012	221 074 118

(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)

Da die Erhebung der Daten im Straßengüterverkehr anhand von Stichproben erfolgt, ist bei diesen Zahlen eine statistische Unschärfe zu berücksichtigen.

