

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Agnieszka Brugger, Matthias Gastel, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5140 –

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.

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 zu finanzierendes Projekt handelt. Inzwischen geht die Bundesregierung im „Bericht über den Projektfortschritt beim Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenachsen“ (Bundestagsdrucksache 18/357) von weiteren Kostensteigerungen aus.

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. Die Bundesregierung verweigert diese Finanzierungsvereinbarung mit der Begründung, dass die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben seien, solange die Planfeststellungsverfahren nicht abgeschlossen sind (Schreiben von Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Michael Odenwald, an den Landesminister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, Winfried Hermann, vom 6. August 2014). Bei anderen Projekten („Stuttgart 21“ und ABS München–Lindau–Grenze Deutschland/Österreich) konnte jedoch bereits in der Planungsphase eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet werden. Zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 soll nun auch für dieses Projekt – obwohl die Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Südbahn voraussichtlich im ersten Quartal 2015 abgeschlossen sein werden – eine Neubewertung stattfinden, welche den Baubeginn und somit die Realisierung frühestens ab dem Jahr 2017

möglich machen würde (Schreiben von Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, an den Landesverkehrsminister Baden-Württemberg, Winfried Hermann, vom 24. Juni 2014).

Es ist nicht ersichtlich, anhand welcher Kriterien andere Verkehrsprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2015 in die Kategorie „Bezugsfall“ einsortiert wurden und – anders als die Südbahn, die zum „nicht Bezugsfall“ erklärt wurde – nun keiner Neubewertung für den kommenden Bundesverkehrswegeplan unterzogen werden.

Beim Spatenstich zur B31-West-Umfahrung von Friedrichshafen bei Sparbruck im Bodenseekreis im November 2014 sprach die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dorothee Bär, offenbar davon, dass die Finanzierungsvereinbarung seitens des Bundes ohne eine weitere Neubewertung der Elektrifizierung der Südbahn unterzeichnet werden könne (www.swp.de vom 3. Dezember 2014 „Die Südbahn elektrisiert: Baubeginn doch 2015?“).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Ausbau der „Südbahn“ ist für die Bundesregierung ein wichtiges Vorhaben. Das Land Baden-Württemberg hat zugesagt, sich aus Interessen des Landes an der Finanzierung zu beteiligen. Bund und Land Baden-Württemberg möchten die Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG noch in diesem Jahr abschließen. Da für die Maßnahme kein durchgehendes Baurecht vorliegt, stellen die Finanzierungsvereinbarungen keinen limitierenden Faktor dar.

Grundsätzlich schließt der Bund Finanzierungsvereinbarungen für Vorhaben des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ab, wenn die sachlichen und haushalterischen Voraussetzungen vorliegen. Dies setzt für neue Vorhaben zum Zeitpunkt des Abschlusses einer Finanzierungsvereinbarung ein aktuelles positives Nutzen-Kosten-Verhältnis voraus.

1. Welche Aussage zur Finanzierungsvereinbarung und eventuellen Neubewertung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 in Bezug auf die Elektrifizierung der Südbahn hat die Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär im Rahmen der Spatenstichveranstaltung zur B31-Westumfahrung von Friedrichshafen im Wortlaut gemacht?
2. Was genau meinte die Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär, als sie die Finanzierung der Elektrifizierung der Südbahn durch den Bund ohne eine Neubewertung des Projektes zugesagt hat?
3. Heißt das, dass die Elektrifizierung der Südbahn jetzt zum Bezugsfall geworden ist?
Steht eine Neubewertung für dieses Projekt noch an, oder nicht?
Welche konkreten Schritte sind für das weitere Vorgehen vorgesehen?
Wie lange werden diese in Anspruch nehmen?
Welche Kriterien liegen der Entscheidung „Bezugsfall“ bzw. „nicht Bezugsfall“ für die Projekte Elektrifizierung der Südbahn, Elektrifizierung der Allgäu-Bahn, „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ zugrunde?

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

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

4. Warum wurde für die Elektrifizierung der Allgäu-Bahn (ABS München–Lindau–Grenze Deutschland/Österreich) bereits am 17. Dezember 2008 eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) unterzeichnet, obwohl die Planfeststellungsverfahren für diese Ausbaustrecke noch nicht einmal begonnen wurden (Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2012, Bundestagsdrucksache 18/580)?

Im Fall der ABS München–Geltendorf–Lindau hatte sich der Freistaat Bayern im Jahr 2008 entschlossen, sich gemeinsam mit der Schweiz freiwillig an der Finanzierung des Vorhabens zu beteiligen, um eine beschleunigte Realisierung des Vorhabens bis zum Jahr 2020 zu ermöglichen. Weiterhin waren für dieses Bedarfsplanvorhaben bundesseitig die haushalterischen Voraussetzungen im Jahr 2008 gegeben.

5. Warum wurden die Finanzierungsvereinbarungen zu „Stuttgart 21“ und zur „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ bereits am 2. April 2009 schlussgezeichnet, obwohl auch hier noch nicht alle Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sind (Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2012, Bundestagsdrucksache 18/580)?

Bundesseitig waren die haushalterischen Voraussetzungen im Jahr 2009 gegeben.

6. Warum kann die Finanzierungsvereinbarung für die Elektrifizierung der Südbahn zwischen dem Bund und den EIU, anders als bei der „Allgäubahn“ und „Stuttgart 21“ bzw. „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“, nicht unterzeichnet werden, und worin unterscheidet sie sich von den oben erwähnten Fällen?

Für die Südbahn werden die Finanzierungsvereinbarungen gegenwärtig erarbeitet.

7. Was genau verlief für die Verschaffung des Baurechts bis zum Ende des ersten Quartals 2015 nicht „optimal“ (Bundestagsdrucksache 18/1257)?

Die Planfeststellungsverfahren laufen bzw. liefen regelrecht. Für den Planfeststellungsabschnitt 1 erging am 27. Mai 2015 Baurecht. Die anderen vier Planfeststellungsbeschlüsse folgen sukzessive.

8. In welcher Höhe liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die prognostizierten Mehrkosten für die Elektrifizierung der Südbahn?

Welchen geschätzten Gesamtwertumfang die Realisierung des Vorhabens erfordert, wird für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen das Eisenbahn-Bundesamt prüfen, wenn der entsprechende Antrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorliegt.

9. Übernimmt der Bund die aktuell prognostizierten Mehrkosten?
Wenn ja, in welchem Umfang?
Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Hat die Bundesregierung die Übernahme ihres Finanzierungsanteils gegenüber dem Land Baden-Württemberg schriftlich erklärt, und wenn ja, wie lautete diese Erklärung im Wortlaut?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 18/1257 verwiesen. Die Abstimmungen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Land Baden-Württemberg dauern an.