

## **Antrag**

**der Abg. Ulrich Müller u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Offene Fragen entlang der Bahnstrecke Basel–Friedrichshafen–Ulm**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. inwiefern ihr Erkenntnisse bzw. Informationen vorliegen, die eine Auswirkung des geplanten Bahnhalts in Merklingen auf die dauerhafte Gültigkeit der Planfeststellungsverfahren zur Südbahnelektrifizierung zum Gegenstand haben;
2. wie sie gewährleisten will, dass alle offenen Fragen und Risiken (von der Planfeststellung/Planänderung abgesehen) in Zusammenhang mit dem Bahnhalt Merklingen zum Ende des ersten Quartals 2016 erledigt sind, um keine Störungen im Bauablauf der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm auszulösen;
3. welche konkreten Konsequenzen sie aus dem Gutachten von Mitte November 2015 über die Auswirkungen des Bahnhalts Merklingen auf den Verkehr auf der Südbahn über die Aussagen der Landtagsdrucksache 15/7644 hinaus bezüglich erforderlicher Investitionen, erhöhter laufender Betriebskosten, Wegfall von Halten, Zugfolgekonflikten und insbesondere Wegfall/Gefährdung von Anschlüssen in Ulm, Aulendorf, Friedrichshafen und Lindau zieht und wie sie dabei mit den Erwartungen der Interessengemeinschaft Südbahn umgeht – in inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht;
4. ob sie an einem durchgehenden Interregio-Express (IRE) Ulm–Friedrichshafen–Basel mindestens in bisherigem Umfang festhält und welche Probleme sich aus dem Systemwechsel von Elektro- auf Dieselmotoren ergeben, wenn ab bzw. bis Friedrichshafen Richtung Norden elektrifiziert ist, Richtung Westen aber nicht;
5. welche Investitionen sie beabsichtigt und welches Bedienungskonzept sie in welchen Zeitabschnitten und mit welchem Aufwand zur Verbesserung des Verkehrs auf der Bodenseegürtelbahn (Friedrichshafen–Singen) verfolgt;

Eingegangen: 11. 12. 2015 / Ausgegeben: 22. 01. 2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

6. in welchem Verfahrensstand sich die Diskussion um die Bodenseegürtelbahn befindet und ob es Erwartungen an die Gebietskörperschaften gibt, die in der Interessengemeinschaft Bodenseegürtelbahn zusammengeschlossen sind (siehe Fragestunde im Landtag am 16. April 2015);
7. wann mit einer Finanzierungsvereinbarung welchen Inhalts zur Elektrifizierung der Hochrheinbahn zu rechnen ist, nachdem Herr Verkehrsminister Hermann am 27. September 2015 in Friedrichshafen den erfolgreichen Abschluss verkündete, wohingegen in der Landtagsdrucksache 15/7445 (eingebracht am 29. September 2015) nahezu alle Fragen offengeblieben sind;
8. welchen Zusammenhang sie zwischen der Hochrheinbahnelektrifizierung, der Elektrifizierung des „Reststücks“ zwischen Singen und Friedrichshafen und dem Anliegen der Interessengemeinschaft Bodenseegürtelbahn an einer Taktverdichtung zwischen Singen und Friedrichshafen sieht und ob sie im Fall von Konflikten bereit ist, die nötigen Investitionen zu tätigen, um Konfliktlagen zu überwinden.

11. 12. 2015

Müller, Köberle, Lusche, Razavi,  
Reuther, Schneider, Schreiner CDU

#### Begründung

Entlang der Bahnstrecke zwischen Ulm und Basel gibt es eine Reihe offener Fragen und unterschiedlicher Stellungnahmen der grün-roten Landesregierung, die immer wieder durch die weitere Entwicklung zu korrigieren waren. So hat zum Beispiel Herr Minister Hermann noch am 26. November 2015 von einem Dissens mit dem Bund gesprochen (Brutto- versus Nettokosten), wovon bereits am 10. Dezember 2015 keine Rede mehr ist. Deshalb ist ein aktueller Gesamtüberblick über die Aspekte von Investitionen und Betrieb auf dieser Strecke erforderlich.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 18. Januar 2016 Nr. 3–3824.1–0/567 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

1. *inwiefern ihr Erkenntnisse bzw. Informationen vorliegen, die eine Auswirkung des geplanten Bahnhalts in Merklingen auf die dauerhafte Gültigkeit der Planfeststellungsverfahren zur Südbahnelektrifizierung zum Gegenstand haben;*

Die Planfeststellungsverfahren für die Südbahn sind abgeschlossen. Einen Einfluss des geplanten Bahnhalts Merklingen auf die Gültigkeit dieser Beschlüsse vermag die Landesregierung nicht zu erkennen.

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. *wie sie gewährleisten will, dass alle offenen Fragen und Risiken (von der Planfeststellung/Planänderung abgesehen) in Zusammenhang mit dem Bahnhof Merklingen zum Ende des ersten Quartals 2016 erledigt sind, um keine Störungen im Bauablauf der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm auszulösen;*

Zwischen Kommunen, Bahn und Land einvernehmlich festgelegte Prämisse für die Verwirklichung des Bahnhofs Merklingen ist, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Planung und Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (NBS) kommen darf. Dies ist Maßstab für das Handeln der Akteure. Die Vorgehensweise wird auf Grundlage dieses Maßstabs laufend abgestimmt. Das Risiko liegt dementsprechend nicht in der Beeinträchtigung des Baus der NBS, sondern vielmehr darin, dass Kosten für Planungen des Bahnhofs Merklingen vergeblich aufgewendet sein können. Dieses Risiko ist den betroffenen Kommunen bewusst.

3. *welche konkreten Konsequenzen sie aus dem Gutachten von Mitte November 2015 über die Auswirkungen des Bahnhofs Merklingen auf den Verkehr auf der Südbahn über die Aussagen der Landtagsdrucksache 15/7644 hinaus bezüglich erforderlicher Investitionen, erhöhter laufender Betriebskosten, Wegfall von Halten, Zugfolgekonflikten und insbesondere Wegfall/Gefährdung von Anschlüssen in Ulm, Aulendorf, Friedrichshafen und Lindau zieht und wie sie dabei mit den Erwartungen der Interessengemeinschaft Südbahn umgeht – in inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht;*

An Lösungen für alle möglichen Konflikte wird derzeit gearbeitet. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ist dazu auch im Gespräch mit dem Interessenverband Südbahn.

4. *ob sie an einem durchgehenden Interregio-Express (IRE) Ulm–Friedrichshafen–Basel mindestens in bisherigem Umfang festhält und welche Probleme sich aus dem Systemwechsel von Elektro- auf Dieselbetrieb ergeben, wenn ab bzw. bis Friedrichshafen Richtung Norden elektrifiziert ist, Richtung Westen aber nicht;*

Auch nach Fertigstellung der Elektrifizierung Ulm–Friedrichshafen (–Lindau) wird die IRE-Verbindung Ulm–Basel bestehen bleiben, dann allerdings als Umsteiger Verbindung. Dafür wird es in Friedrichshafen aufeinander abgestimmte, kurze Anschlüsse geben. Es steht noch nicht fest, für welche Zeitdauer dieser Umstieg auf der Relation Ulm–Friedrichshafen–Basel notwendig sein wird. Denn nach einer Umsetzung der zusammen mit der Schweiz betriebenen Elektrifizierung der Hochrheinbahn (siehe Ausführungen zu Frage Nr. 7) steht die Klärung an, wie es im letzten Schritt möglich sein wird, auch die Elektrifizierung der dann verbleibenden Lücke Radolfzell–Friedrichshafen zu erreichen.

5. *welche Investitionen sie beabsichtigt und welches Bedienungskonzept sie in welchen Zeitabschnitten und mit welchem Aufwand zur Verbesserung des Verkehrs auf der Bodenseegürtelbahn (Friedrichshafen–Singen) verfolgt;*

6. *in welchem Verfahrensstand sich die Diskussion um die Bodenseegürtelbahn befindet und ob es Erwartungen an die Gebietskörperschaften gibt, die in der Interessengemeinschaft Bodenseegürtelbahn zusammengeschlossen sind (siehe Fragestunde im Landtag am 16. April 2015);*

Die Fragen 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur steht derzeit in Gesprächen mit der Interessengemeinschaft Bodenseegürtelbahn, um ein Verkehrskonzept abzustimmen. Dabei wird auch geklärt, ob, und wenn ja welche zusätzliche Infrastruktur zur Umsetzung dieses Konzepts erforderlich ist und wie diese zu finanzieren wäre. Im übrigen wurde die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn für den neuen BVWP angemeldet. Nach der erneuten Verschiebung des Präsentationstermins des Entwurfs der Bundesregierung ist weiter unklar, ob und wenn ja, wie der Bund die Elektrifizierung einstuft.

*7. wann mit einer Finanzierungsvereinbarung welchen Inhalts zur Elektrifizierung der Hochrheinbahn zu rechnen ist, nachdem Herr Verkehrsminister Hermann am 27. September 2015 in Friedrichshafen den erfolgreichen Abschluss verkündete, wohingegen in der Landtagsdrucksache 15/7445 (eingebracht am 29. September 2015) nahezu alle Fragen offengeblieben sind;*

Die Landesregierung verfolgt – wie in der Landtagsdrucksache 15/7445 dargelegt – die Möglichkeit, die Hochrheinstrecke über das GVFG-Bundesprogramm zu finanzieren. Dies setzt allerdings voraus, dass die Absprache zwischen Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und den Ministerpräsidenten vom 24. September 2015, das GVFG-Bundesprogramm auch nach dem Jahr 2019 fortzuführen, umgesetzt wird. Dies ist bislang nicht erfolgt. Ein entsprechender Finanzierungsantrag kann erst nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren und nach Vorliegen einer standardisierten Bewertung gestellt werden. Gegenwärtig wird mit allen Akteuren ein Letter of Intent verhandelt.

*8. welchen Zusammenhang sie zwischen der Hochrheinbahnelektrifizierung, der Elektrifizierung des „Reststücks“ zwischen Singen und Friedrichshafen und dem Anliegen der Interessengemeinschaft Bodenseegürtelbahn an einer Taktverdichtung zwischen Singen und Friedrichshafen sieht und ob sie im Fall von Konflikten bereit ist, die nötigen Investitionen zu tätigen, um Konfliktlagen zu überwinden.*

Die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn würde nach erfolgter Elektrifizierung der Hochrheinbahn die Möglichkeit durchgehender Verbindungen in E-Traktion zwischen Basel und Ulm eröffnen. Insoweit sieht die Landesregierung einen deutlichen Zusammenhang zwischen diesen beiden Projekten.

Kosten für die Bestellung von Zügen für mögliche Taktverdichtungen, die sowohl im Dieselbetrieb als auch im elektrischen Betrieb in Betracht kommen, aber über dem Landesstandard liegen und Kosten für die dafür erforderlichen Investitionen müssen im Zuge der kommunalen Mitfinanzierung getragen werden.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur