

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Rita Haller-Haid und Hans-Martin Haller SPD**

**und**

**Antwort**

**des Innenministeriums**

**Elektrifizierung und zweispuriger Ausbau der Schienenstrecke Tübingen–Sigmaringen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand für die Elektrifizierung und den zweispurigen Ausbau der Schienenstrecke Tübingen–Sigmaringen?
2. Mit welchen Gesamtkosten ist nach heutigem Stand
  - a) für die Elektrifizierung
  - b) für den zweispurigen Ausbau dieser Strecke zu rechnen?
3. Durch wen und mit welchen Kostenanteilen wird die Gesamtfinanzierung von Elektrifizierung und Zweispurigkeit auf dieser Strecke gesichert?
4. Welche Zeitabschnitte sind vorgesehen bis zur Fertigstellung von Elektrifizierung und Zweispurigkeit und wie sind diese Zeitabschnitte abgestimmt mit den Realisierungsschritten des Projekts Stuttgart 21?
5. Welche Haltung nehmen die Deutsche Bahn AG und das Bundesverkehrsministerium gegenüber der Landesregierung zu diesem Projekt ein?
6. Auf welche Projektstudien, Gutachten etc. stützt sich die Landesregierung bei ihrem Vorgehen bei diesem Projekt?

04. 12. 2009

Haller-Haid, Haller SPD

### Begründung

Die Schienenstrecke zwischen Tübingen und Sigmaringen ist bereits heute überlastet durch das eng getaktete Nebeneinander von Regionalexpress-, Regionalbahn- und Güterverkehr. Die stark gestiegenen und immer noch steigenden Fahrgastzahlen verlangen eine Verdichtung und Ausweitung der Verbindungen. Hinzu kommt, dass die wenigen Ausweichstellen in den Bahnhöfen bei den häufigen Störungen im Fahrbetrieb bei weitem nicht ausreichend sind, um eine rasche Normalisierung der Verkehre zu gewährleisten. Insofern ist der zweispurige Ausbau dieser Strecke unverzichtbar.

Die Elektrifizierung drängt auch deshalb, weil angesichts von „Stuttgart 21“ nur so der wichtige Qualitätsfortschritt im Schienenverkehr der letzten Jahre auf dieser Strecke – nämlich der, umsteigefrei nach Stuttgart zu gelangen – gesichert werden kann.

### Antwort

Mit Schreiben vom 29. Dezember 2009 Nr. 73-3824.1-0/439 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand für die Elektrifizierung und den zweispurigen Ausbau der Schienenstrecke Tübingen–Sigmaringen?*

Zu 1.:

Derzeit wurden Möglichkeiten zur Elektrifizierung und des abschnittswisen zweigleisigen Ausbaus der Zollernbahn im Rahmen der standardisierten Bewertung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb untersucht.

*2. Mit welchen Gesamtkosten ist nach heutigem Stand*

- a) für die Elektrifizierung*
- b) für den zweispurigen Ausbau dieser Strecke zu rechnen?*

Zu 2.:

Im Zuge der standardisierten Bewertung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb wurden für die Elektrifizierung des Abschnitts Tübingen–Albstadt-Ebingen Kosten in Höhe von 59 Mio. € ermittelt. Für den weitergehenden Abschnitt bis Sigmaringen liegen keine Kostenschätzungen vor. Ausgehend von den 59 Mio. € für die rd. 59 km lange Strecke Tübingen–Albstadt-Ebingen sind für die restliche Strecke von rd. 28 km bis Sigmaringen Kosten in Höhe von überschlägig 28 Mio. € nicht unwahrscheinlich.

Für einen abschnittswisen zweigleisigen Ausbau Tübingen–Albstadt-Ebingen und die Einrichtung neuer Kreuzungsbahnhöfe wurden im Rahmen der standardisierten Bewertung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb Kosten in Höhe von 67 Mio. € (ohne Grunderwerb und Kosten für dann notwendig werdende Um-, Aus- und Neubauten in den Bahnhöfen) ermittelt. Hierfür könnten – grob geschätzt – nochmals ca. 27 Mio. € benötigt werden.

Für den Abschnitt Albstadt-Ebingen–Sigmaringen liegen keine Kostenschätzungen vor. Die Untersuchungen zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb sehen in diesem Abschnitt auch keinen Ausbau vor.

*3. Durch wen und mit welchen Kostenanteilen wird die Gesamtfinanzierung von Elektrifizierung und Zweispurigkeit auf dieser Strecke gesichert?*

Zu 3.:

Sollte sich bei der standardisierten Bewertung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ergeben, wäre eine Finanzierung nach dem Entflechtungsgesetz (früher GVFG) denkbar. Sollte eine Förderung aus dem Bundesprogramm in Betracht kommen, würden 60 % der förderfähigen Kosten vom Bund bezuschusst. Weitere 20 % kämen vom Land. Den Rest sowie die Planungskosten müsste die Region übernehmen.

Allerdings wird darauf hingewiesen, dass das Bundes-GVFG-Programm Ende 2019 ausläuft.

*4. Welche Zeitabschnitte sind vorgesehen bis zur Fertigstellung von Elektrifizierung und Zweispurigkeit und wie sind diese Zeitabschnitte abgestimmt mit den Realisierungsschritten des Projekts Stuttgart 21?*

Zu 4.:

Hierzu lassen sich angesichts des unter 1. bis 3. dargestellten Sachverhalts derzeit noch keine Aussagen treffen.

*5. Welche Haltung nehmen die Deutsche Bahn AG und das Bundesverkehrsministerium gegenüber der Landesregierung zu diesem Projekt ein?*

Zu 5.:

Bisher gibt es hierzu noch keine Angaben. Das Innenministerium Baden-Württemberg hat jedoch 2008 das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung umgehend über das von der Region geplante Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb unterrichtet, um in das Bundesprogramm des Entflechtungsgesetzes aufgenommen werden zu können. Seither ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung gemeinsam mit dem Innenministerium Baden-Württemberg an der Erstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (standardisierte Bewertung) der Regionalstadtbahn Neckar-Alb beteiligt.

*6. Auf welche Projektstudien, Gutachten etc. stützt sich die Landesregierung bei ihrem Vorgehen bei diesem Projekt?*

Zu 6.:

Sie stützt sich dabei auf die standardisierte Bewertung des Projekts Regionalstadtbahn Neckar-Alb.

In Vertretung

Köberle

Staatssekretär