

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Bilanz des Bahnhofsmodernisierungsprogramms I

Antrag

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

1. welche Bahnhöfe in Baden-Württemberg Bestandteil des Bahnhofsmodernisierungsprogramms I aus dem Jahr 2009 sind;
2. von welchen Gesamtkosten für alle Maßnahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms I im Jahr 2009 ausgegangen wurde;
3. in welcher Höhe eine Mitfinanzierung dieser Maßnahmen durch das Land ursprünglich im Jahr 2009 vorgesehen war;
4. welche der in Ziffer 1 genannten Bahnhöfe bis heute modernisiert wurden;
5. wie hoch die Gesamtkosten für die bislang im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms I modernisierten Bahnhöfe lagen;
6. wie hoch der Anteil des Landes an diesen Gesamtkosten (Stand: heute) ist;
7. aus welchen finanziellen Mitteln der Landesanteil an den bislang fertiggestellten Modernisierungsmaßnahmen finanziert wurde;
8. wann mit der Fertigstellung der Modernisierung der übrigen Bahnhöfe aus dem Bahnhofsmodernisierungsprogramm I zu rechnen ist;

9. was die Gründe für die entstandenen Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen sind.

21. 07. 2016

Rivoir, Kleinböck, Wölfle, Gall,
Hofelich SPD

Begründung

Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm war ein wichtiger Impuls für die Modernisierung der Bahninfrastruktur in Baden-Württemberg. Nach sieben Jahren ist es nun Zeit, Bilanz zu ziehen: Was wurde erreicht, welche Bahnhöfe sind modernisiert, wo ist noch Nachholbedarf und wie wurden die bislang eingesetzten Mittel verwendet.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 6. September 2016 Nr. 3-3894.0/1233 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Bahnhöfe in Baden-Württemberg Bestandteil des Bahnhofsmodernisierungsprogramms I aus dem Jahr 2009 sind;

Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm aus dem Jahr 2009 sieht vor, mittels folgender vier Teilprogramme (= „Bausteine“) Maßnahmen an ausgewählten Bahnhöfen im Land durchzuführen:

- Gesamthafte Modernisierung und barrierefreier Ausbau von wichtigen Knotenbahnhöfen;
- Gesamthafte Modernisierung von Nahverkehrsbahnhöfen an ausgewählten Strecken;
- Verbesserung der Betriebsqualität und Pünktlichkeit an ausgewählten Nahverkehrsbahnhöfen;
- Flächendeckende Ausstattung aller Bahnhöfe in Baden-Württemberg mit Fahrgastinformationsanlagen und/oder dynamischen Schriftanzeigern.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind folgende Bahnhöfe im Bahnhofsmodernisierungsprogramm enthalten:

Baustein 1: Knotenbahnhöfe

Ulm Hbf, Tübingen Hbf, Pforzheim Hbf, Karlsruhe Hbf, Heilbronn Hbf, Aalen, Bietigheim-Bissingen, Friedrichshafen Stadt, Radolfzell, Rastatt, Konstanz, Mühlacker, Esslingen (Neckar), Schwäbisch Gmünd, Backnang, Donaueschingen, Villingen (Schwarzwald), Geislingen (Steige), Heidenheim, Emmendingen.

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

Baustein 2: Streckenmaßnahmen

- Strecke Engen–Konstanz (Seehas): Engen, Welschingen-Neuhausen, Mühlhausen (b. Engen), Böhringen-Rickelshausen, Markelfingen, Allensbach, Hegne, Reichenau (Baden), Konstanz-Wollmatingen, Konstanz-Petershausen.
- Strecke Aulendorf–Wangen (Allgäubahn): Kiblegg, Wangen (Allgäu), Leutkirch. Die Stationen Bad Waldsee, Alttann, Wolfegg, Aichstetten, Marstetten-Aitrach und Tannheim (Württ.) sind zurückgestellt.

Baustein 3: Betriebsverbessernde Maßnahmen

Beimerstetten, Untergriesheim, Bempflingen, Wannweil, Itzelberg, Blaubeuren, Riedlingen, Mengen, Überlingen-Therme, Sigmaringendorf.

2. von welchen Gesamtkosten für alle Maßnahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms I im Jahr 2009 ausgegangen wurde;

Im Jahr 2009 wurde mit einem Gesamtkostenumfang in Höhe von 117 Mio. Euro zur Umsetzung des Bahnhofsmodernisierungsprogramms geplant.

Davon:

- Baustein 1 Knotenbahnhöfe: 87 Mio. Euro,
- Baustein 2 Streckenmaßnahmen: 18 Mio. Euro,
- Baustein 3 Betriebsverbessernde Maßnahmen: 9,5 Mio. Euro,
- Baustein 4 Reisendeninformation: 2,5 Mio. Euro.

3. in welcher Höhe eine Mitfinanzierung dieser Maßnahmen durch das Land ursprünglich im Jahr 2009 vorgesehen war;

Die Mitfinanzierung des Landes Baden-Württemberg sollte 30 Mio. Euro betragen.

4. welche der in Ziffer 1 genannten Bahnhöfe bis heute modernisiert wurden;

Vollständig umgesetzt sind bislang die Maßnahmen an den Knotenbahnhöfen Emmendingen und Schwäbisch Gmünd sowie der Baustein 4 Reisendeninformation.

5. wie hoch die Gesamtkosten für die bislang im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms I modernisierten Bahnhöfe lagen;

6. wie hoch der Anteil des Landes an diesen Gesamtkosten (Stand: heute) ist;

7. aus welchen finanziellen Mitteln der Landesanteil an den bislang fertiggestellten Modernisierungsmaßnahmen finanziert wurde;

Aufgrund des bestehenden Sachzusammenhangs werden die Fragen 5, 6 und 7 gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtkosten für die Modernisierung des Bahnhofs Emmendingen liegen nach derzeitigem Stand bei ca. 11,5 Mio. Euro. Die Schlussabrechnung ist noch nicht vollständig. Der Anteil des Landes beträgt nach derzeitigem Stand insgesamt 1.439.900 Euro. Hiervon werden 633.000 Euro aus Regionalisierungsmitteln und 805.900 Euro aus LGVFG-Mitteln aufgebracht.

Die Gesamtkosten für die Modernisierung des Bahnhofs Schwäbisch Gmünd liegen nach derzeitigem Stand bei ca. 9,4 Mio. Euro. Die Schlussabrechnung ist noch nicht vollständig. Der Anteil des Landes beträgt nach derzeitigem Stand insgesamt 1.748.000 Euro. Hiervon wurden 548.000 Euro aus Regionalisierungsmitteln und 1.200.000 Euro aus LGVFG-Mitteln aufgebracht.

8. wann mit der Fertigstellung der Modernisierung der übrigen Bahnhöfe aus dem Bahnhofsmodernisierungsprogramm I zu rechnen ist;

Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm I hat eine Laufzeit von zehn Jahren und endet im Jahr 2018. Der Umfang des Programms wurde in den letzten Jahren reduziert und umfasst noch 43 Bahnhöfe. Es ist aus heutiger Sicht grundsätzlich mit einer Fertigstellung der Maßnahmen innerhalb der Laufzeit des Programms oder im Jahr 2019 zu rechnen. In wenigen Ausnahmefällen werden einzelfallbezogene Lösungen für einen späteren Inbetriebnahmezeitpunkt gesucht.

9. was die Gründe für die entstandenen Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen sind.

Der Hauptgrund für Kostensteigerungen ist darin zu sehen, dass der Abschluss der Realisierungsvereinbarung für das Bahnhofsmodernisierungsprogramm im Jahr 2009 auf Basis von Kostenannahmen vorgenommen wurde. Im Rahmen der anschließenden Planungsphasen hat sich herausgestellt, dass diese Kostenannahmen oftmals zu niedrig angesetzt waren. Im Hinblick auf die noch nicht realisierten Maßnahmen wurden die Kostenprognosen konsolidiert, sodass davon auszugehen ist, dass die zur Verfügung stehenden Mittel auskömmlich sein werden.

Die Gespräche mit den kommunalen Partnern zur Planung und Finanzierung der kommunalen Kostenanteile haben häufig mehr Zeitaufwand erfordert, als angenommen. Ursprünglich geplante Bauabläufe müssen daher zeitlich verschoben werden.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor