

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und große Wendlinger Kurve

Antrag

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

1. wie sich der aktuelle Planungs-, Genehmigungs- und Baufortschritt bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm darstellt;
2. wie sich die aktuelle Baukostenentwicklung bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm darstellt;
3. wie sich insgesamt die Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm durch das Land Baden-Württemberg darstellt;
4. welche Mittelabflüsse es bislang seitens des Landes für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm gegeben hat;
5. wann die verbleibenden vertraglich zugesagten Mittel des Landes Baden-Württemberg für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zur Verfügung gestellt werden;
6. wie sich der aktuelle Planungs-, Genehmigungs- und Baufortschritt bei der sogenannten Wendlinger Kurve darstellt;
7. welche baulichen Voraussetzungen für den Bau der sogenannten großen (zweigleisigen) Wendlinger Kurve an der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bis zu welchem Zeitpunkt geschaffen werden müssen, um eine reibungslose Inbetriebnahme der Neubaustrecke zu gewährleisten;
8. inwiefern die große Wendlinger Kurve Eingang in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan und die Ausbaugesetze des Bundes gefunden hat;

Eingegangen: 10. 11. 2016 / Ausgegeben: 05. 12. 2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

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

9. inwiefern das Land bereit wäre, zwingend notwendige Vorbereitungsarbeiten für den Bau der großen Wendlinger Kurve aus nicht benötigten Mitteln für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zu finanzieren, auch wenn die Wendlinger Kurve formell zum Projekt Stuttgart 21 gehört;
10. inwiefern sie eine Finanzierung der auch sehr stark für den Regionalverkehr benötigten großen Wendlinger Kurve aus Regionalisierungsmitteln in Erwägung zieht.

10. 11. 2016

Rivoir, Binder, Hofelich, Kleinböck,
Wölflle SPD

Begründung

Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm stellt einen zentralen Baustein für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg dar. Der Bau der großen Wendlinger Kurve würde auch dem Raum zwischen Wendlingen und Tübingen deutliche verkehrliche Vorteile bringen. Deshalb sind jetzt die hierfür notwendigen baulichen Voraussetzungen zu schaffen und zu finanzieren. Wird jetzt unnötigerweise gezögert, wird eine spätere Nachrüstung für alle Beteiligten baulich komplizierter und teurer werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. November 2016 Nr. 3-3824.1-0-01/340 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *wie sich der aktuelle Planungs-, Genehmigungs- und Baufortschritt bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm darstellt;*

Zwischenzeitlich sind mit Erlass des Planfestbeschlusses zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.1 a/b vom 23. März 2015 alle PFA bis Hauptbahnhof Ulm (PFA 2.1 a/b bis 2.5a1) der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (NBS) zugelassen. Im Zuge der Ausführungsplanung zeigt sich immer wieder die Notwendigkeit, Planänderungen vorzunehmen, die häufig auch eines Zulassungsverfahrens bedürfen.

Derzeit sind die PFA 2.1 c bis 2.5a1 in Bau. Die Arbeiten verlaufen planmäßig, Verzögerungen sind insoweit nicht erkennbar. Im Juni 2016 wurde beim Tunnelvortrieb die Marke von 30 Kilometern überschritten und damit war die Hälfte der Tunnelstrecken der NBS aufgeföhren.

Im PFA 2.1 a/b wurde mit untergeordneten Baumaßnahmen begonnen. Allerdings gibt die DB an, dass sich im Bereich des Albvorlandtunnels aufgrund einer artenschutzrechtlichen Problematik (ausstehende Genehmigung zur Änderung Umsetzungskonzept Zauneidechsen) Bauverzögerungen einstellen können.

2. *wie sich die aktuelle Baukostenentwicklung bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm darstellt;*

Die Projektkostenentwicklung bei der NBS ist stabil. Die Bahn gibt den aktuellen Kostenstand seit 2012 mit 3.260 Mio. Euro an.

3. *wie sich insgesamt die Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm durch das Land Baden-Württemberg darstellt;*

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an der Finanzierung der NBS mit einem festen Zuschuss in Höhe von 950 Mio. Euro. Die Mittel werden zeitlich vor den Bundesmitteln zur Verfügung gestellt. Soweit EU-Mittel fällig sind, sind diese von der DB gegenüber den Landesmitteln vorrangig einzusetzen.

4. *welche Mittelabflüsse es bislang seitens des Landes für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm gegeben hat;*

Stand 18. November 2016 sind rund 850 Mio. Euro an Landesmitteln abgeflossen.

5. *wann die verbleibenden vertraglich zugesagten Mittel des Landes Baden-Württemberg für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zur Verfügung gestellt werden;*

Die Mittel stehend laufend zur Verfügung und werden von der DB bei Bedarf abgerufen. Es ist damit zu rechnen, dass der gesamte Zuschuss in Höhe von 950 Mio. Euro in der ersten Jahreshälfte 2017 geleistet ist.

6. *wie sich der aktuelle Planungs-, Genehmigungs- und Baufortschritt bei der sogenannten Wendlinger Kurve darstellt;*

7. *welche baulichen Voraussetzungen für den Bau der sogenannten großen (zweigleisigen) Wendlinger Kurve an der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bis zu welchem Zeitpunkt geschaffen werden müssen, um eine reibungslose Inbetriebnahme der Neubaustrecke zu gewährleisten;*

Frage 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Finanzierungsvertrag Stuttgart 21 vom 2. April 2009 ist der Bau einer eingleisigen Verbindungskurve von der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zur Neckar-Alb-Bahn (Strecke 4600) in/aus Richtung Tübingen vorgesehen. Dementsprechend wurde die Wendlinger Kurve im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 2.1 a/b vom März 2015 als sogenannte „Kleine Wendlinger Kurve“ planfestgestellt.

Aus verkehrlicher Sicht ist ein zweigleisiger Ausbau durch eine sogenannte Große Wendlinger Kurve sinnvoll. Bei den aktuellen Planungen für den zukünftigen Regional- und Fernverkehr in der Region Stuttgart und darüber hinaus wird immer wieder deutlich, dass die Kleine Wendlinger Kurve mit ihren verschiedenen betrieblichen Zwangspunkten zu einer erheblichen Einschränkung der Kapazität und damit der Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für das verkehrliche Angebot auf der Neubaustrecke nach Ulm wie auch auf der abzweigenden Strecke nach Tübingen führt. Deswegen erscheint es notwendig, vor Beginn der Baumaßnahmen der Kleinen Wendlinger Kurve Vorabmaßnahmen für eine spätere Realisierung zum jetzigen Zeitpunkt zu prüfen, um die Verwirklichung einer „Großen Wendlinger Kurve“ nicht zu verbauen. Deshalb hat das Land bei der Bahn eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die sowohl die bauliche Machbarkeit und die Kosten einer späteren Realisierung insgesamt untersuchen, aber auch die Möglichkeiten, Vorteile und Kosten von Vorabmaßnahmen für die „Große Wendlinger Kurve“ bei der Realisierung der „Kleinen Wendlinger Kurve“ ermitteln soll. Ergebnisse werden vsl. Anfang nächsten Jahres vorliegen.

Die Landesregierung hält ungeachtet dessen daran fest, dass der Bund für die Finanzierung einer „Großen Wendlinger Kurve“ verantwortlich ist.

8. *inwiefern die große Wendlinger Kurve Eingang in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan und die Ausbaugesetze des Bundes gefunden hat;*

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat eine Machbarkeitsstudie für den Deutschlandtakt vorgelegt. Unter der Bezeichnung „Abzweig Neckartal (höhengleicher, zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Neckartal)“ ist die „Große Wendlinger Kurve“ im „AP 1.4“ Teil der Infrastrukturausbauvorschläge für den Fahrplan 2030 (Szenario Infrastrukturerweiterung 2,

Anhang S. 83 Nr. 13). Die Machbarkeitsstudie kommt zur Einschätzung, dass die „Große Wendlinger Kurve“ erforderlich sei, da das zugrunde gelegte Betriebsprogramm des Fernverkehrs dazu führen würde, dass sich Züge des Regionalverkehrs auf der bislang eingleisigen Verbindung begegnen würden. Das BMVI hatte mitgeteilt, dass alle Maßnahmen und Vorschläge der Machbarkeitsstudie in das mehrstufige Bewertungsverfahren für den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurden. Es ist nicht erkennbar, in welcher Weise und mit welchem Ergebnis diese Prüfung hinsichtlich der Großen Wendlinger Kurve durchgeführt wurde. Festzuhalten ist, dass die „Große Wendlinger Kurve“ nicht im aktuellen Entwurf der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist.

9. inwiefern das Land bereit wäre, zwingend notwendige Vorbereitungsarbeiten für den Bau der großen Wendlinger Kurve aus nicht benötigten Mitteln für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zu finanzieren, auch wenn die Wendlinger Kurve formell zum Projekt Stuttgart 21 gehört;

Wie unter Frage 3 ausgeführt, beteiligt sich das Land mit einem festen Zuschuss in Höhe von 950 Mio. Euro an der NBS. Die Mittel werden – in absehbarer Zeit – vollständig für diesen Zweck abfließen. Es werden mithin keine „nicht benötigten Mittel“ zur Verfügung stehen, wenn die Bahn vom vereinbarten Mittelabruf Gebrauch macht.

10. inwiefern sie eine Finanzierung der auch sehr stark für den Regionalverkehr benötigten großen Wendlinger Kurve aus Regionalisierungsmitteln in Erwägung zieht.

Die Landesregierung hält daran fest, dass der Bund bei der Finanzierung der „Großen Wendlinger Kurve“ gefordert ist.

Hermann
Minister für Verkehr