

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Ausbau der Bodenseegürtelbahn**

Antrag

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

1. welche zeitlichen und finanziellen Perspektiven sie für den Ausbau (Elektrifizierung, Doppelspurinseln und Bahnhofsausbau) der Bodenseegürtelbahn zwischen Singen und Friedrichshafen sieht;
2. wie sie die Chancen für den Ausbau der Strecke über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) bewertet;
3. welche konkreten Schritte sie bereits unternommen hat, um diesen Ausbau zeitnah über das GVFG zu realisieren;
4. welche konkreten Schritte sie noch bis Ende 2017 unternommen wird, um den Ausbau der Bodenseegürtelbahn zu realisieren;
5. wie sie die Arbeit und Bereitschaft des Interessenverbands Bodenseegürtelbahn bewertet, das Projekt vor Ort zu steuern und sich an der Finanzierung zu beteiligen;
6. wie sie das Vorzugskonzept des Interessenverbands Bodenseegürtelbahn im Hinblick auf den Ausbau der Bodenseegürtelbahn bewertet;
7. inwiefern sie bereit ist, auch im Hinblick auf die Landesgartenschau 2020, den Bahnhof Überlingen-Mitte gegebenenfalls mit Pönalemitteln aus dem Großen Verkehrsvertrag vorab auszubauen (Bahnsteigverlängerung);
8. inwiefern sich die Fahrplanstabilität und die Zahl der teilweisen und kompletten Zugausfälle auf der Bodenseegürtelbahn im Jahr 2017 verbessert hat;

Eingegangen: 16.06.2017/Ausgegeben: 19.07.2017

*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“.*

9. welche konkreten Maßnahmen aus den Erkenntnissen der Untersuchungen des Sonderbeauftragten Gerhard Schnaitmann für die Bodenseegürtelbahn erfolgten;
10. inwiefern ein störungsfreier und wesentlich verlässlicherer Fahrplan auf der Strecke Basel–Singen–Radolfzell–Friedrichshafen–Ulm eingeführt werden könnte, wenn die äußerst störanfälligen Neigezüge Baureihen 611 und 612 durch lokbespannte Doppelstock-Züge mit Tiefeinstiegen ersetzt werden (Verlässlichkeit vor Fahrdauer).

16. 06. 2016

Rivoir, Kleinböck, Wölflé, Gall, Schmid SPD

#### Begründung

Nachdem der Ausbau der Bodenseegürtelbahn nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen wurde, ist es nun an der Zeit, sich auch vonseiten des Landes über alternative Realisierungsoptionen Gedanken zu machen. Hierfür kommt in erster Linie das kürzlich verlängerte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) infrage. Ein rasches gemeinsames Handeln von Land und Raumschaft am Bodensee ist hierfür dringend notwendig. Nur so können ein rascher Ausbau und damit die dringend notwendige Stärkung dieser zentralen Verkehrsachse am Bodensee gelingen.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 13. Juli 2017 Nr. 34-3822.0-00/1851 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche zeitlichen und finanziellen Perspektiven sie für den Ausbau (Elektrifizierung, Doppelspurinseln und Bahnhofsusbau) der Bodenseegürtelbahn zwischen Singen und Friedrichshafen sieht;*
2. *wie sie die Chancen für den Ausbau der Strecke über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) bewertet;*
3. *welche konkreten Schritte sie bereits unternommen hat, um diesen Ausbau zeitnah über das GVFG zu realisieren;*

Die Ziffern 1 bis 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorhabenträger für die beabsichtigte Maßnahme ist die Region. Sie kann zu gegebener Zeit einen Förderantrag nach dem Bundes-GVFG beim Land stellen. Zuvor muss sie in enger Abstimmung mit DB Netz (Vor-)Planungen erarbeiten (lassen), die den Maßnahmen- und den Kostenumfang definieren. Erst dann ist die Prüfung eines Antrags möglich. Das Land ist Zuwendungsgeber und für den Erlass des Zuwendungsbescheids zuständig. Wenn das Projekt nach Prüfung und auf Vorschlag des Landes in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen wird, stellt der Bund dem Land nach positiver eigener Prüfung zur Unterstützung des Projekts Bundesfinanzhilfen zur Verfügung.

Wie bei allen anderen Vorhaben auch wird das Land den Vorhabenträger mit großem Wohlwollen unterstützen und begleiten. Entsprechende (fruchtbare) Gespräche zwischen der Region und dem Verkehrsministerium laufen bereits.

Weil sich das Vorhaben noch in einem sehr frühen Stadium befindet, können keine verlässlichen Aussagen über die zeitlichen und finanziellen Perspektiven getroffen werden.

*4. welche konkreten Schritte sie noch bis Ende 2017 unternehmen wird, um den Ausbau der Bodenseegürtelbahn zu realisieren;*

Die Beteiligten befinden sich derzeit in Gesprächen zur Erstellung der verkehrlichen Aufgabenstellung. Diese ist Grundlage für die weiteren Planungsschritte sowie für einen möglichen GVFG-Antrag.

*5. wie sie die Arbeit und Bereitschaft des Interessenverbands Bodenseegürtelbahn bewertet, das Projekt vor Ort zu steuern und sich an der Finanzierung zu beteiligen;*

Zur Realisierung der Elektrifizierung sowie ggf. weiterer Infrastrukturmaßnahmen ist eine kommunale Mitfinanzierung zwingend erforderlich. Des Weiteren sind Mehrkosten im Betrieb, welche im Rahmen der Verwirklichung des von der Region geforderten Vorzugskonzeptes entstehen von der Region zu tragen, da die dort vorgesehenen Verkehrsleistungen über den Landesstandard hinausgehen.

Die Landesregierung begrüßt das regionale Engagement sowie die Bemühungen der Region zur zeitnahen Realisierung der Elektrifizierung.

*6. wie sie das Vorzugskonzept des Interessenverbands Bodenseegürtelbahn im Hinblick auf den Ausbau der Bodenseegürtelbahn bewertet;*

Insgesamt sieht das ambitionierte Gesamtkonzept der Region auf der Strecke Singen–Lindau drei Züge pro Stunde vor (einen Express, zwei Regionalbahnen). Aufgrund des landeseinheitlichen nachfragebasierten Maßstabs im SPNV-Zielkonzept können mit den Landesmitteln jedoch nur zwei Züge je Strecke finanziert werden. Daher ist zur Umsetzung des Konzepts eine kommunale Finanzierung des darüberhinausgehenden Angebots erforderlich. Zudem erfordert die Umsetzung des Konzepts der Region einen umfangreichen Infrastrukturausbau (Elektrifizierung, 13 neue Haltepunkte, neue Kreuzungsmöglichkeiten, Errichtung zweigleisiger Abschnitte).

*7. inwiefern sie bereit ist, auch im Hinblick auf die Landesgartenschau 2020, den Bahnhof Überlingen-Mitte gegebenenfalls mit Pönalemitteln aus dem Großen Verkehrsvertrag vorab auszubauen (Bahnsteigverlängerung);*

Bislang liegen noch keine konkreten Planungen im Hinblick auf den Bahnhof Überlingen-Mitte vor. Die Landesregierung sagt eine Prüfung des Sachverhalts zu.

*8. inwiefern sich die Fahrplanstabilität und die Zahl der teilweisen und kompletten Zugausfälle auf der Bodenseegürtelbahn im Jahr 2017 verbessert hat;*

*9. welche konkreten Maßnahmen aus den Erkenntnissen der Untersuchungen des Sonderbeauftragten Gerhard Schnaitmann für die Bodenseegürtelbahn erfolgten;*

Die Ziffern 8 und 9 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bodenseegürtelbahn zählt derzeit nicht zu den größten Problemstrecken. Aufgrund der Tätigkeit des Qualitätsbeauftragten wurde bereits die Verfügbarkeit der Baureihe 650 verbessert. Dennoch ist die Betriebsqualität weiterhin verbesserungswürdig. Die Landesregierung prüft deshalb derzeit Maßnahmen, die – ggf. unter Einbindung weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen neben DB Regio – eine Entspannung bewirken könnten.

*10. inwiefern ein störungsfreier und wesentlich verlässlicherer Fahrplan auf der Strecke Basel–Singen–Radolfzell–Friedrichshafen–Ulm eingeführt werden könnte, wenn die äußerst störanfälligen Neigezüge Baureihen 611 und 612 durch lokbespannte Doppelstock-Züge mit Tiefeinstiegen ersetzt werden (Verlässlichkeit vor Fahrdauer).*

Die Landesregierung hat sich dafür entschieden, bis zur Elektrifizierung der Hochrheinstraße und der Bodenseegürtelbahn den IRE mit der Baureihe 612 verkehren zu lassen. Ohne diese Baureihe wäre das heutige Fahrplankonstrukt nicht fahrbar. Insbesondere gingen die Anschlussbeziehungen in Basel, Singen und Friedrichshafen verloren. Darüber hinaus sind derzeit keine gebrauchten Doppelstockwagen am Markt verfügbar. Selbst die DB Regio hatte beim Übergangsvertrag für die Stuttgarter Netze Probleme, konzernintern genügend solche Wagen zu finden, so dass sie dort jetzt teilweise ältere, nicht klimatisierte Baureihen einsetzen muss.

Hermann  
Minister für Verkehr