

Antrag

der Fraktion der SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Elektrifizierungskonzept des Landes für die Schiene

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Bahnstrecken nach dem Elektrifizierungskonzept des Landes bis 2021 elektrifiziert werden sollen, bei denen die Bauarbeiten bereits begonnen haben;
2. wann mit dem Baubeginn für die Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Modul 1 und Modul 2) und deren Elektrifizierung zu rechnen ist;
3. bis wann sie jeweils bei den Projekten der ersten Tranche des Elektrifizierungskonzepts mit der Fertigstellung der Elektrifizierung rechnet;
4. von welchen Gesamtkosten sie für alle Baumaßnahmen der Elektrifizierung der Projekte der ersten Tranche bis 2021 ausgeht;
5. für welche Projekte der zweiten und dritten Tranche des Elektrifizierungskonzepts sie von einer Förderung durch das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) ausgeht;
6. für welche Projekte der zweiten und dritten Tranche des Elektrifizierungskonzepts sie eine Förderung über den Elektrifizierungsfonds der Bundesregierung zu beantragen beabsichtigt;
7. über welchen Zeitraum aus ihrer Sicht die Hermann-Hesse-Bahn mit Diesel-Triebwagen betrieben werden wird, bis die Elektrifizierung dieser Strecke beginnt;
8. wie sie die Folgen des Elektrifizierungskonzepts des Landes für die Brenzbahn und die Donautalbahn und die an diesen Strecken liegenden Kommunen bewertet;

9. wie lange aus ihrer Sicht bei der Regio-S-Bahn Donau-Iller ein paralleler Betrieb von Dieselfahrzeugen und elektrischen Fahrzeugen stattfinden soll, sollte das Elektrifizierungskonzept des Landes wie geplant umgesetzt werden;
10. an welchem Bahnhof die heutige durchgehende IRE-Strecke Stuttgart–Aulendorf gebrochen werden soll, sollte die Strecke nicht bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 durchgehend von Stuttgart bis Aulendorf elektrifiziert sein;

II. dafür Sorge zu tragen, dass alle Projekte der zweiten und dritten Tranche des Elektrifizierungskonzepts ebenfalls zeitnah bis 2023 realisiert werden.

24.04.2018

Stoch, Gall, Rivoir
und Fraktion

Begründung

Die Elektrifizierung von Bahnstrecken stellt einen entscheidenden Vorteil für die Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg dar. Dies gilt gleichermaßen für den Schienenpersonennahverkehr, wie auch für den Güterverkehr. Deshalb ist die Landesregierung aufgefordert, alles dafür zu tun, damit auch die Bahnstrecken der zweiten und dritten Tranche ihres Elektrifizierungskonzepts nicht erst nach 2025 oder 2030 elektrifiziert werden, mit allen negativen verkehrlichen Folgen, die ein solches Warten für jede einzelne Strecke hätte, sondern sich ebenfalls für eine zeitnahe Realisierung der Elektrifizierung dieser Strecken einzusetzen.

Gelingt dies zeitnah, können diese Strecken sogar von der Verdreifachung der GVFG-Mittel des Bundes und vom neuen Elektrifizierungsfonds der neuen Bundesregierung profitieren.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 22. Mai 2018 Nr. 3-3822.0-00/1959 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

I. zu berichten,

1. welche Bahnstrecken nach dem Elektrifizierungskonzept des Landes bis 2021 elektrifiziert werden sollen, bei denen die Bauarbeiten bereits begonnen haben;

Bis zum Jahr 2021 ist nach jetzigem Planungsstand vorgesehen, die Breisgau-S-Bahn mit den Projekten der Elztalbahn, Kaiserstuhlbahn, Breisacher-Bahn und der Höllentalbahn Ost zu elektrifizieren. Zudem soll bis zum Jahr 2021 die Elektrifizierung der Südbahn und der östlichen Bodenseegürtelbahn zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau abgeschlossen sein. Auch die Allgäubahn Memmingen–Lindau, die teilweise durch Baden-Württemberg verläuft, soll nach aktueller Planung bis zum Jahr 2021 elektrifiziert sein. Die Schönbuchbahn soll ebenfalls bis dahin elektrifiziert werden.

2. wann mit dem Baubeginn für die Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Modul 1 und Modul 2) und deren Elektrifizierung zu rechnen ist;

Der dem Verkehrsministerium vorliegende Zeitplan sieht die Ausführungsplanung und den Bau des Moduls 1 für die Zeit von Juli 2018 bis Juni 2022 vor. Für das sog. Teilnetz 2 (Zollernbahn und Zulaufstrecken) sind die Ausführungsplanung und der Bau für die Zeit zwischen Januar 2022 und Dezember 2026 geplant.

3. bis wann sie jeweils bei den Projekten der ersten Tranche des Elektrifizierungskonzepts mit der Fertigstellung der Elektrifizierung rechnet;

Eine Aussage zur Fertigstellung einzelner Projekte zum ersten Schritt (in Bau oder Planung) kann nur schätzungsweise getätigt werden. Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die Projekte des ersten Schritts (in Bau oder Planung) überwiegend bis zum Jahr 2025 abgeschlossen sein sollten. Der Abschluss der Elektrifizierungsmaßnahmen bei der Schönbuchbahn ist bis Ende 2019, bei der Breisgau-S-Bahn bis zum Jahr 2020 vorgesehen. Bei der Regionalstadtbahn Neckar-Alb ist die Realisierung des Moduls 1 bis zum Jahr 2022 angestrebt. Die Südbahn als auch die Allgäubahn werden bis zum Jahr 2021 vollständig elektrifiziert sein. Im Projekt der Hochrheinbahn sind im vergangenen Jahr die Leistungsphasen 3 und 4 vertraglich unterzeichnet worden, weswegen nach derzeitiger Schätzung ein Realisierungszeitpunkt ab dem Jahr 2025 erwartet wird.

4. von welchen Gesamtkosten sie für alle Baumaßnahmen der Elektrifizierung der Projekte der ersten Tranche bis 2021 ausgeht;

Nicht alle Projekte des Schritts 1 des Elektrifizierungskonzepts werden bis 2021 abgeschlossen sein. Insgesamt hat der Schritt 1 ein Investitionsvolumen von rd. 1 Mrd. Euro. Im Zeitraum bis 2021 werden geschätzt 600 Millionen Euro Gesamtkosten anfallen. Enthalten ist das erste Modul der Regionalstadtbahn Neckar-Alb, die Breisgau-S-Bahn, die Schönbuchbahn sowie die Südbahn. Diese Schätzung beruht auf den bei Projektanfang ermittelten, voraussichtlichen Kostenhöhen und kann je nach Projektverlauf variieren.

5. für welche Projekte der zweiten und dritten Tranche des Elektrifizierungskonzepts sie von einer Förderung durch das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) ausgeht;

6. für welche Projekte der zweiten und dritten Tranche des Elektrifizierungskonzepts sie eine Förderung über den Elektrifizierungsfonds der Bundesregierung zu beantragen beabsichtigt;

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Finanzierung für die Vorhaben des zweiten und dritten Schritts noch nicht festgelegt. Für bundeseigene Schienenwege ist der Bund als Eigentümer verantwortlich, was die Finanzierung einschließt. Deswegen ist beabsichtigt, dass sämtliche Vorhaben für das angekündigte Sonderprogramm Elektrifizierung angemeldet werden, sofern dieses vom Bund umgesetzt wird. Zu beachten ist jedoch, dass über die Ankündigung eines Sonderprogramms hinaus noch nicht bekannt ist, welche Förderbedingungen diesem Sonderprogramm dann zugrunde liegen sollen.

Das Land ist auf ein Sonderprogramm vorbereitet. Sollte der Bund seiner Verantwortung nicht gerecht werden und das angekündigte Sonderprogramm nicht einführen, wäre eine Teilumsetzung der Elektrifizierungsvorhaben über das GVFG vorzunehmen.

7. über welchen Zeitraum aus ihrer Sicht die Hermann-Hesse-Bahn mit Diesel-Triebwagen betrieben werden wird, bis die Elektrifizierung dieser Strecke beginnt;

Das mit allen beteiligten Kommunen, Landkreisen und Verbänden abgestimmte Stufenkonzept für die Hermann-Hesse-Bahn aus dem Jahr 2015 sieht in einer ersten Stufe die Reaktivierung der Schienenstrecke von Calw bis nach Renningen im Dieselbetrieb vor. Die zweite Stufe beinhaltet die vollständige Umstellung des Betriebs der Hermann-Hesse-Bahn auf Brennstoffzellenfahrzeuge oder alternativ die Elektrifizierung der Strecke und die Verlängerung der S-Bahnlinie 6 bis Calw. Letzteres setzt vor allem einen positiven Nutzen-Kosten-Indikator nach den Regeln der Standardisierten Bewertung voraus. Mit Ergebnissen hierzu ist im Herbst 2018 zu rechnen. Die Stufenkonzeption geht davon aus, dass die Stufe 2 innerhalb von 10 Jahren nach Inbetriebnahme der Stufe 1 wirksam wird.

8. wie sie die Folgen des Elektrifizierungskonzepts des Landes für die Brenzbahn und die Donautalbahn und die an diesen Strecken liegenden Kommunen bewertet;

Die Brenzbahn und die Donautalbahn sind aktuell im Schritt 3 des Elektrifizierungskonzeptes eingeordnet worden. Strecken in dieser Kategorie eignen sich für fahrzeugeitige Lösungen oder auch für eine spätere Elektrifizierung. Im Fall der Brenz- und Donautalbahn war es im Rahmen der Planungen für die Regio-S-Bahn Donau-Iller bislang explizit die Absicht der Region, von einer Elektrifizierung vorerst abzusehen. Aufgrund des nun zunehmend bekundeten Interesses seitens der politischen Vertreterinnen und Vertretern aus der Region wird die Brenz- und Donautalbahn im abschließenden Konzept hoch gestuft werden.

Strecken, die keinen betrieblichen Zusammenhang mit bereits elektrifizierten angrenzenden Strecken besitzen und somit keinen besonderen Hebel für die Umstellung von Zugleistungen auf elektrische Traktion haben, wurden der Kategorie 3 zugeordnet.

9. wie lange aus ihrer Sicht bei der Regio-S-Bahn Donau-Iller ein paralleler Betrieb von Dieselfahrzeugen und elektrischen Fahrzeugen stattfinden soll, sollte das Elektrifizierungskonzept des Landes wie geplant umgesetzt werden;

Auf der Durchmesserachse Brenzbahn-Ulm-Donautalbahn ist ein solcher Parallelbetrieb nicht zu befürchten.

10. an welchem Bahnhof die heutige durchgehende IRE-Strecke Stuttgart–Aulendorf gebrochen werden soll, sollte die Strecke nicht bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 durchgehend von Stuttgart bis Aulendorf elektrifiziert sein;

Das Konzept für Stuttgart 21 sah stets vor die bislang durchgehende Linie mit Diesel-Neigetechnikzügen Aulendorf–Sigmaringen–Tübingen–Stuttgart in Tübingen zu brechen, da die Einfahrt mit Dieselszügen in den Stuttgarter Tiefbahnhof nicht möglich ist. Damit würde der Raum südlich von Tübingen (Zollernalbkreis, Landkreis Sigmaringen) seine Direktverbindungen nach Stuttgart verlieren. Daher ist die Landesregierung sehr an einer raschen Elektrifizierung der Zollernalbbahn interessiert. Je nach Elektrifizierungsfortschritt können dann Umstiegspunkte in Albstadt-Ebingen oder Sigmaringen notwendig werden, bis langfristig eine durchgehende Elektrifizierung erreicht ist.

II. dafür Sorge zu tragen, dass alle Projekte der zweiten und dritten Tranche des Elektrifizierungskonzepts ebenfalls zeitnah bis 2023 realisiert werden.

Eine Realisierung der in den Kategorien 2 und 3 genannten Projekte bis 2023 ist nicht möglich. Es sind für diese Maßnahmen noch keine Planungen vorhanden.

Hermann
Minister für Verkehr