

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Martin Hahn, Nese Erikli, Niklas Nüssle  
und Dorothea Wehinger GRÜNE**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Planungskostensteigerung bei der Bodenseegürtelbahn**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Bedeutung misst die Landesregierung der Bodenseegürtelbahn für die Daseinsvorsorge in der Bodenseeregion und für die Erreichung des Klimaschutzziels „Verdoppelung der Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen“ bis 2030 bei?
2. Welchen Planungsstand hat der Ausbau der Bodenseegürtelbahn?
3. Wie sieht der weitere Planungszeitplan sowie die Umsetzung des Ausbaus der Bodenseegürtelbahn im Bereich Friedrichshafen bis Radolfzell aus, und wie bewertet die Landesregierung dies?
4. Welche Vereinbarungen im Rahmen der Sitzung des Steuerungs- und Lenkungs-kreises am 22. Dezember 2022 getroffen wurden?
5. Welche Kosten fallen für den Ausbau der Bodenseegürtelbahn sowie die gesamte Planung an?
6. Wie erklärt die Landesregierung die enorm gestiegenen Kosten der Planung und des Ausbaus der Bodenseegürtelbahn im Vergleich zu früheren Planungszeitpunkten?
7. Wie wäre auf Basis der aktuellen Kostenschätzung und der Regeln für GVFG-Projekte die Aufteilung der Kosten unter den Projektbeteiligten?
8. Sieht die Landesregierung eine Möglichkeit, die kommunale Seite – vor allem vor dem Hintergrund der stark gestiegenen Preise – zu entlasten?

9. Wie gestaltet sich die Aufteilung der Kosten unter den Projektbeteiligten bei vergleichbaren Projekten im Land?

31.1.2023

Hahn, Erikli, Nüsse, Wehinger GRÜNE

#### Begründung

Die Bodenseegürtelbahn ist für die Bodenseeregion von enormer Bedeutung: Sie ist zum einen essenziell für die Anbindung an den Fernverkehr und zum anderen das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Zudem ist sie ein wichtiges Element für die Klimaneutralität und Zukunftsfähigkeit der gesamten Region.

Vor diesem Hintergrund ruft die aktuelle Kostenentwicklung in der Region viele Sorgen hervor. Insbesondere ist nach Ansicht der Fragesteller eine drohende Überlastung der Kommunen durch die gestiegenen Kosten ein zentrales Problem.

Wir fragen die Landesregierung, wie sie die Kostensteigerung bei der Planung und beim Ausbau der Bodenseegürtelbahn begründet. Da die Planungskosten auf kommunaler Ebene liegen, ist auch eine Antwort der Landesregierung von Interesse, wie sie sich die Verteilung beziehungsweise die Übernahme der zusätzlichen Kosten zwischen den beteiligten Akteuren vorstellt.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 21. März 2023 Nr. VM3-0141-12/14/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Welche Bedeutung misst die Landesregierung der Bodenseegürtelbahn für die Daseinsvorsorge in der Bodenseeregion und für die Erreichung des Klimaschutzziels „Verdoppelung der Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen“ bis 2030 bei?*

Die Elektrifizierung und der Ausbau der Bodenseegürtelbahn stellen für die Landesregierung mit Blick auf die Bewältigung des Klimaschutzes im Verkehrsbereich und im Interesse der guten Anbindung der Bodenseeregion an die Schiene besonders wichtige und zentrale Anliegen dar. Ohne den Ausbau der Bodenseegürtelbahn würde eine stromlose Lücke auf der dann elektrischen Eisenbahnrelation Basel–Ulm verbleiben. Die vorgesehenen Fahrplankonzepte auf einer stark nachgefragten Strecke in Baden-Württemberg wären nicht realisierbar.

Dass die Bodenseegürtelbahn und die Realisierung des Ausbaivorhabens für das Land wichtig sind, wird neben der ausdrücklichen Erwähnung des Vorhabens im aktuellen Koalitionsvertrag nicht zuletzt in der Beteiligung des Landes an den Planungskosten der Leistungsphasen 1 und 2 deutlich, für die das Land bislang rund 2,6 Millionen Euro beigesteuert hat.

*2. Welchen Planungsstand hat der Ausbau der Bodenseegürtelbahn?*

Die technischen Planungsleistungen für die Grundlagenermittlung und Vorplanung sind abgeschlossen. Aktuell laufen noch gutachterliche Untersuchungen zum Baugrund und ab März dieses Jahres wird mit der Vermessung und digitalen Aufnahme der Strecke und Bauwerke begonnen. Nach Festlegung auf die Vorzugsvariante im Lenkungskreis Dezember 2022 wird aktuell die darauf basierende Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung durchgeführt. Das Ergebnis wird voraussichtlich bis Mitte 2023 vorliegen.

*3. Wie sieht der weitere Planungszeitplan sowie die Umsetzung des Ausbaus der Bodenseegürtelbahn im Bereich Friedrichshafen bis Radolfzell aus, und wie bewertet die Landesregierung dies?*

Im laufenden Jahr werden die bei Beantwortung der Frage 2 genannten Untersuchungen und die Vermessung seitens der DB als Vorhabensträgerin durchgeführt und die entsprechenden Gutachten/Daten aufgearbeitet. Die Ergebnisse der technischen Planung werden in den betroffenen Gemeinden durch die Projektleitung der DB Netz vorgestellt und es werden weiterführende Abstimmungen mit den Straßenbaulastträgern bzgl. der im Zuge der Maßnahme anzupassenden Eisenbahn- und Straßenbrücken sowie Bahnübergängen geführt. Die formalen Voraussetzungen zum Erlangen der notwendigen Gremienbeschlüsse für die Freigabe der weiteren Planungsphasen – hier insbesondere der Finanzierungsvertrag für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung – werden vorbereitet. Die weitere Umsetzung kann nach Vorliegen der formalen Voraussetzungen zum Beginn und in der Entwurfsplanung definiert werden. Diese Vorgehensweise entspricht gängigen Standards für die Projektabwicklung und die Landesregierung unterstützt dies.

*4. Welche Vereinbarungen im Rahmen der Sitzung des Steuerungs- und Lenkungskreises am 22. Dezember 2022 getroffen wurden?*

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Lenkungskreises waren sich einig, dass der Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn die Voraussetzungen dafür sind, um ein deutlich verbessertes Angebot im klimaschonenden regionalen Schienenverkehr zu ermöglichen. Alle Partner wollen daher dieses ambitionierte Vorhaben entschlossen gemeinsam weiter vorantreiben. Eine weitere Vereinbarung bestand darin, dass nur die sogenannte „Vorzugsvariante“ zu einem verbesserten und zuverlässigen Angebot führen kann und deshalb als einzige betriebliche Variante weiter betrachtet werden soll. Über die Finanzierung des Gesamtvorhabens werden weitere Gespräche noch im laufenden Halbjahr geführt werden.

*5. Welche Kosten fallen für den Ausbau der Bodenseegürtelbahn sowie die gesamte Planung an?*

Die aktuellen Bau- und Planungskosten für die Vorzugsvariante mit Preisstand 2022 betragen nach den Angaben der DB als Vorhabenträgerin 590 Millionen Euro.

*6. Wie erklärt die Landesregierung die enorm gestiegenen Kosten der Planung und des Ausbaus der Bodenseegürtelbahn im Vergleich zu früheren Planungszeitpunkten?*

Die DB Netz teilt hierzu mit: Die der Vorzugsvariante mit 350 Millionen Euro per Kostenüberschlag 2019 zugrunde gelegten zusätzlichen Kosten entfallen nach Auskunft der DB AG auf zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen, wie den aus dem fortgeschriebenen Betriebsprogramm resultierenden zweigleisigen Ausbau des Brandbühl-tunnels, den zusätzlich hinzugenommenen zweigleisigen Abschnitt Manzell–Friedrichshafen sowie erweiterte zweigleisige Abschnitte entsprechend den Planungsergebnissen und auf die überdurchschnittlichen Baupreissteigerungen in den Jahren 2020 bis 2022.

*7. Wie wäre auf Basis der aktuellen Kostenschätzung und der Regeln für GVFG-Projekte die Aufteilung der Kosten unter den Projektbeteiligten?*

Die aktuellen Kosten für die Vorzugsvariante mit Preisstand 2022 betragen 590 Millionen Euro. Nach Abzug der Bundesförderanteile nach dem GVFG – 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten für Projektanteile der Elektrifizierung, 75 Prozent für Anteile sonstiger Infrastruktur und der Planungskostenpauschale i. H. v. 10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten – werden die verbleibenden Kosten von Land und Interessenverband getragen. Nach den aktuellen Regeln trägt das Land dabei 57,5 Prozent der nicht vom Bund getragenen förderfähigen Kosten.

*8. Sieht die Landesregierung eine Möglichkeit, die kommunale Seite – vor allem vor dem Hintergrund der stark gestiegenen Preise – zu entlasten?*

Der Landesregierung ist bewusst, dass die Kostensteigerungen einen enormen Kraftakt und eine gewaltige Herausforderung für alle Beteiligten darstellt, d. h. auch für die Kommunen und das Land selbst über die jeweiligen Kofinanzierungsanteile. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat sich bereits im Rahmen der Vorplanung an den Kosten beteiligt. Das Land, die kommunale Seite und die Deutsche Bahn stehen derzeit im konstruktiven Austausch über die weitere Finanzierung des Gesamtprojekts und in diesem Zusammenhang auch über die Aufteilung der Finanzierungsanteile. Noch im 1. Halbjahr 2023 werden hierzu weitere Abstimmungsgespräche zwischen den Beteiligten stattfinden.

*9. Wie gestaltet sich die Aufteilung der Kosten unter den Projektbeteiligten bei vergleichbaren Projekten im Land?*

Nach den geltenden vom Ministerrat aktuell beschlossenen Regelungen trägt das Land von den nach Abzug der Bundesförderung noch zu finanzierenden Anteile 57,5 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die übrigen Anteile sind kommunal zu tragen.

Hermann  
Minister für Verkehr