

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Agnes Malczak, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/7096 –**

### **Zukunft der Südbahn sowie Bereitstellung der Mittel für den Ausbau der Bundesstraße 30 Süd zwischen Ravensburg und Friedrichshafen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im vergangenen Jahr hat es sehr viele unterschiedliche und widersprüchliche Informationen zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau (Südbahn) gegeben. Laut Antwort auf die Schriftliche Frage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 17/3565, S. 52 f.) vom Oktober 2010 und die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD (Bundestagsdrucksache 17/5300, Fragen 43 bis 47) vom März dieses Jahres gibt es noch keine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG für die Elektrifizierung, obwohl sie bereits seit Jahren zum Vordringlichen Bedarf gehört und die Gemeinden und der Regionalverband in Planungsvorfinanzierung gegangen sind. Bahnchef Dr. Rüdiger Grube sagte am 5. September 2011 in der „Schwäbischen Zeitung“: Der „Zieltermin für die Inbetriebnahme ist Ende 2015“. Gleichzeitig war der „Süddeutschen Zeitung“ am 9. September 2011 jedoch zu entnehmen, dass die Elektrifizierung der Südbahn in aktuellen Entwürfen des Investitionsrahmenplans, der in Kürze vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorgelegt werden soll, nicht mehr vorgesehen ist und nicht vor 2016 in Angriff genommen wird.

Ebenfalls widersprüchliche Aussagen gibt es bezüglich der Bundesstraße 30 zwischen Ravensburg und Friedrichshafen, die zu den meistbefahrenen Straßen der Region gehört. Die Gesamtbelastung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens entspricht bereits dem durchschnittlichen Autobahnniveau. Planungen für Ortsumgehungen und zusätzliche Fahrstreifen zur Entlastung der Anwohner und Vermeidung von Staus und Unfällen liegen bereits seit Längerem vor, der geplante Ausbau wird aber immer wieder verschoben.

Bezüglich des Weiterbaus der Ortsumfahrung Ravensburg/Weingarten (Neubau B 30, VI. Bauabschnitt Ravensburg-Süd–Untereschach) werden in der Region aktuell alternative Finanzierungsmodelle unter privater Beteiligung, etwa in Form des so genannten F-Modells mit Lkw-Maut, diskutiert, die aber in dieser Form noch nie angewendet wurden. So sollte dieses Modell laut dem

Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Andreas Scheuer, bereits vor der Sommerpause vom BMVBS auf seine Tauglichkeit überprüft werden.

#### Elektrifizierung der Südbahn

1. Liegt derzeit eine Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau (Südbahn) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG oder mit dem Land Baden-Württemberg vor, und falls ja, wann ist dies erfolgt?

Falls nein, zu welchem Zeitpunkt sind der Abschluss einer solchen Finanzierungsvereinbarung und die Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant?

Nein. Für die Planungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung hat das Land Baden-Württemberg mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) am 30. November 2009 eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Das Ergebnis dieser Planungen wird seitens der DB Netz AG Ende des Jahres 2012 erwartet. Entscheidend für eine intensivere Beschäftigung mit der konkreten Umsetzung in Form einer Finanzierungsvereinbarung werden sowohl die Ergebnisse der Genehmigungsplanung wie auch die Höhe der Gesamtinvestitionssumme und der voraussichtliche Zeitpunkt der Erlangung des Baurechts sein.

2. Welche Bedeutung misst das BMVBS der Elektrifizierung und dem Ausbau der Strecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A in Bezug auf die güterverkehrliche Nutzung bei?

In der Verkehrsprognose 2015 werden für den Grenzübergang Lindau etwa 5 Prozent der für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) prognostizierten Güterverkehrsmenge erwartet. Im Abkommen mit der Schweiz von 1996 über den Ausbau der Zulaufstrecken zur NEAT wurde daher als ergänzende Zulaufstrecke u. a. die Verbindung Ulm–Lindau definiert.

3. Wird die Zugstrecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau Bestandteil des Entwurfs für den neuen Investitionsrahmenplan sein, und falls nein, aus welchen Gründen?

Der Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) wird derzeit erarbeitet. Der Arbeitsentwurf befindet sich gegenwärtig in der Abstimmung. Aussagen zu konkreten Projekten sind angesichts des gegenwärtigen Arbeitsstandes derzeit noch nicht möglich.

4. Aus welchen Gründen wurde beim laufenden Ausbau der Bahnstrecke München–Lindau–Grenze D/A der Termin für die Inbetriebnahme der Elektrifizierung von bisher 2015 auf 2017 verschoben?

Die Durchführung der Elektrifizierung der Bahnstrecke München–Memmingen–Lindau ist durch Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen finanziell sichergestellt worden.

Mit korrespondierenden Bestandsnetzmaßnahmen wurde im Jahr 2010 begonnen.

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass der Abschluss der Vorplanung für die Bedarfsplanmaßnahmen Ende 2011 erwartet wird. Aus derzeitiger Sicht erwartet die DB AG den Baubeginn erst nach dem Jahr 2013.

5. Ist vor diesem Hintergrund sowie angesichts der noch nicht abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung eine Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Südbahn im Jahr 2015 aus Sicht des BMVBS noch realistisch, wie von Bahnchef Dr. Rüdiger Grube am 5. September 2011 in der lokalen Presse angekündigt?

Falls nein, wann ist frühestens mit der Elektrifizierung der Südbahn zu rechnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Welche Schienenprojekte in Baden-Württemberg sind im aktuellen Entwurf des Investitionsrahmenplans enthalten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. Welche Projekte, die sich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befinden, sind nicht enthalten (bitte detailliert aufschlüsseln)?

Grundlage für den Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 sind der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz) und der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz), nicht der Bundesverkehrswegeplan 2003.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Nach welchen Kriterien wurde jeweils über die Aufnahme in den Entwurf des Investitionsrahmenplans entschieden?

Priorität haben die Investitionen in die Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Die Wirtschaftlichkeit von Bauabläufen gebietet es sodann, begonnene Aus- und Neubauvorhaben zügig fortzuführen. Bei der Auswahl neu zu beginnender Bedarfsplanvorhaben sind insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Baureife des Vorhabens,
- Beseitigung von qualitativen und quantitativen Engpässen,
- Seehafenhinterlandanbindungen und Flughafenbindungen und
- internationale Verbindungen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

#### Ausbau der Bundesstraße 30 Süd

9. Ist die in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 17/2652) zugesagte Prüfung hinsichtlich Bereitstellung von Finanzierungsmitteln und Termin für den Baubeginn der B 30 Süd zu einem Ergebnis gekommen, und wenn ja, zu welchem?
10. Ist es richtig, dass das BMVBS derzeit prüft, das „F-Modell mit Lkw-Maut“ beim Neubau der B 30 (VI. Bauabschnitt Ravensburg-Süd-Unterschach) als Pilotprojekt für neue Finanzierungsmodelle einzusetzen?

11. Existiert bereits eine – eventuell auch vorläufige – Einschätzung der Realisierbarkeit eines solchen Finanzierungsmodells (F-Modell) im konkreten Fall der B 30 unter den dortigen Randbedingungen?
12. Wie bewertet der Bund die Überlegungen zu einem Pilotprojekt „F-Modell mit Lkw-Maut“ als alternativen Weg zur Finanzierung der B 30?
13. Wurden bereits Eignungstests durchgeführt?
14. Sind im Rahmen dieses Auftrags Kurzgutachten, Gutachten, Kurzstudien oder Ähnliches erstellt worden, und wenn ja, wie lauten die Titel dieser schriftlichen Ausarbeitungen?

Die Fragen 9 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung prüft die Möglichkeiten einer etwaigen auch privat finanzierten Realisierung für den Bau der Bundesstraße 30. Hierzu ist im Rahmen einer ersten Untersuchung „Chancen einer privatwirtschaftlichen Realisierung des 4-streifigen Neu-/Ausbaus der B 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen“ eine etwaige ÖPP-Eignung (ÖPP: Öffentlich-Private Partnerschaft) abzuschätzen. Die in diesem Rahmen bislang erarbeiteten vorläufigen Teilergebnisse werden derzeit einer ersten internen Würdigung und Auswertung unterzogen. Abschließende Schlussfolgerungen lassen sich derzeit noch nicht ziehen.

15. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung im Rahmen „der Entwicklung eines übergreifenden verkehrspolitischen Gesamtkonzepts für die Region Bodensee-Oberschwaben“, von der der Parlamentarische Staatssekretär, Dr. Andreas Scheuer, bei seinem Besuch in der Region Anfang März 2011 sprach?

Neben dem Vorhaben B 30 Ravensburg/Eschach – nördlich Baidt (Egelsee), Bauabschnitt VI sind die im räumlichen Zusammenhang gelegenen Vorhaben B 31 Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen und B 31 Überlingen/West–Überlingen/Ost sowie die noch zu finanzierenden Abschnitte der B 33 Konstanz–Allensbach/West in die Überlegungen einzubeziehen.