

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Benjamin Strasser, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/6260 –**

Elektrifizierung im Schienenverkehr – Ein Lückenschluss durch die Bodenseegürtelbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Regierungskoalition aus CDU, CSU und SPD hat sich zum Ziel gesetzt, den Elektrifizierungsgrad des Eisenbahnnetzes der Deutschen Bahn AG von heute 60 Prozent auf 70 Prozent im Jahr 2025 zu erhöhen. Zum Vergleich: In den Anrainerstaaten Österreich (70 Prozent) und der Schweiz (99 Prozent) ist die Elektrifizierung hingegen deutlich weiter fortgeschritten.

In Baden-Württemberg liegt der Elektrifizierungsgrad aller Bahnkilometer bei 60 Prozent. Damit kommt es zu Brüchen und Optimierungsproblemen im Gleisnetz, die Fahrtzeiten deutlich erhöhen, weil Lokomotiven gewechselt werden müssen. Zudem sind durch die fehlenden Oberleitungen mögliche Ausweichstrecken bei etwaigen Unfällen wie der Tunnelhavarie 2017 in Rastatt-Niederbühl nicht befahrbar. Ein weiteres Problem wird in Baden-Württemberg der neue Stuttgarter Tiefbahnhof aufwerfen. Hier dürfen nur E-Loks einfahren, was durchgehende Verbindungen vom Bodensee nach Stuttgart unmöglich macht, da die Bodenseegürtelbahn, wie zum Beispiel auch die Zollernalbbahn ab Sigmaringen, der Ringzug Villingen-Schwenningen/Rottweil und die Brenzbahn nach Ulm-Aalen nicht elektrifiziert sind.

1. Erwägen die Deutsche Bahn AG und weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen, nach Kenntnis der Bundesregierung alternative Antriebsformen wie Hybridlokomotiven oder umgebaute Diesellokomotiven mit zusätzlichem Hybridantrieb (z. B. Umrüstung Baureihe 612) auf der Bodenseegürtelbahn einzusetzen, die einen Wechsel der Antriebswagen und lange Standzeiten bei laufendem Dieselmotor überflüssig machen?

Nach Auskunft der Deutsche Bahn AG wurde eine Konzeption zur Hybridisierung der BR 612, welche gemeinsam mit MTU erarbeitet wurde, seitens des Aufgabenträgers aufgrund der hohen Kosten und der vergleichsweise kurzen Restlaufzeit des Verkehrsvertrags nicht weiter verfolgt.

Über Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich nicht im Eigentum des Bundes befinden, liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

2. Welche der Bundesregierung vorliegenden und zur Bewertung der Bodenseegürtelbahn angewandten Zahlen haben zum Ausschluss der Bodenseegürtelbahn in die Aufnahme des Bundesverkehrswegeplans 2030 geführt (bitte nach Daten im Güter- sowie Schienenpersonenfernverkehr aufschlüsseln)?

Die Bodenseegürtelbahn wird zwischen Stahringen und Friedrichshafen von 28 Zugpaaren pro Tag, im Abschnitt Uhldingen bzw. Markdorf–Friedrichshafen ergänzt durch einzelne Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit (Schienenpersonennahverkehr) genutzt. Züge des Schienenpersonenfernverkehrs verkehren nicht, Güterverkehre nur in sehr begrenztem Umfang. Damit liegen die Voraussetzungen für eine Aufnahme der Bodenseegürtelbahn in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 nicht vor.

3. Gab es Gespräche zwischen der Bundesregierung, dem Land Baden-Württemberg und/oder den betroffenen Landkreisen Konstanz und Bodensee zur Realisierung der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn?

Wenn ja, welches Ergebnis hatten diese Gespräche?

Wenn nein, sind diese geplant?

Nein.

4. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für Planung und Realisierung der kompletten Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn?

Das Vorhaben „Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn“ wurde vom Land Baden-Württemberg für die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm 2018 bis 2022 mit Gesamtkosten in Höhe von 140 Mio. Euro angemeldet.

5. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Landkreise Konstanz und Bodensee die Absicht erklärt haben, sich an den Planungskosten zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zu beteiligen?

Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung diese Absichtserklärungen?

Nein.

6. Welcher Maßstab bei Modernisierungsprojekten wird von der Bundesregierung für die Bewertung der Nachfrage für den Güter- und Schienenpersonenfernverkehr angewendet, um zwischen der Zuständigkeit von Bund und Land beziehungsweise regionalem und überregionalem Nutzen zu unterscheiden (bitte nach Zahlen für Güter- und Schienenpersonenfernverkehr aufschlüsseln)?

7. Stimmt die Bundesregierung der Ansicht zu, dass der Bodenseegürtelbahn aufgrund des Anschlusses an die Allgäubahn (München–Zürich) sowie an die bereits elektrifizierte Strecke Konstanz–Singen sowie durch den daraus entstehenden Anschluss an den Grenzübertritt (Schweiz) eine überregionale Bedeutung zukommt, weshalb eine Elektrifizierung vordringlich anzusehen und mit Bundesmitteln zu fördern ist?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei Nebenstrecken, die – wie die Bodenseegürtelbahn – keinen Schienenpersonenfernverkehr und wenig Güterverkehr aufweisen, wird kein überregionaler Nutzen zugrunde gelegt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

