

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart  
E-Mail: [poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de)  
FAX: +49 (711) 89686-9020

An die  
Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg  
Frau Muhterem Aras MdL  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart

Stuttgart **20. März 2023**  
Name Philipp Hendricks  
Telefon +49 (711) 89686-37001  
Geschäftszeichen VM3-0141-12/16/1  
(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich

Staatsministerium

Antrag des Abgeordneter Hans-Peter Storz u.a. SPD

- Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn
- Drucksache 17/4093

Ihr Schreiben vom 6. Februar 2023

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen*

*zu berichten,*

1. *welche Bedeutung die Landesregierung der Bodensee-Gürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen beimisst und ob sie weiterhin zu ihrem Wort steht, dass der Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn ein bedeutender Beitrag für die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrswende im Süden des Landes darstellt;*

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 wären auf dieser stark nachgefragten Strecke in Baden-Württemberg nicht realisierbar.

Dass die Bodenseegürtelbahn und die Realisierung des Ausbauvorhabens 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. *wie die Landesregierung die Ergebnisse der Vorplanung, Leistungsphase eins und zwei nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bodensee-Gürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen bewertet;*

Nach Auskunft der DB AG sind die technischen Planungsleistungen für die Grundlagenermittlung und Vorplanung 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 Lenkungsreis im Dezember 2022 wird aktuell die darauf basierende Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung durchgeführt. Das Ergebnis wird voraussichtlich Mitte 2023 vorliegen. Diese Vorgehensweise entspricht gängigen Standards für die Projektentwicklung und die Landesregierung unterstützt dies.

3. *inwieweit die aus der Vorplanung heraus favorisierte „Vorzugsvariante“ der verkehrspolitischen Zielsetzung der Landesregierung zum Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs entspricht und somit weiterverfolgt werden muss;*

Nur die als „Vorzugsvariante“ bezeichnete Betriebsvariante beinhaltet einen Halbstundentakt im unterlegten Regionalbahnverkehr sowie einen Stundentakt im IRE-Verkehr zwischen Radolfzell und Friedrichshafen. Dies entspricht den perspektivischen Zielen des Landes für den Schienenverkehr. Zwischen den beteiligten Akteuren - Land, DB, Landkreise und Interessenverband - besteht Einigkeit, dass nur die Vorzugsvariante zu einem verbesserten und zuverlässigen Angebot führen kann. Deshalb wird nur noch die Vorzugsvariante als betriebliche Variante im Vorhaben hinterlegt und untersucht.

4. *welche Schritte für die weiteren Ausbauplanungen der Bodenseegürtelbahn erforderlich sind und welchen Zeitplan die Landesregierung dabei verfolgt;*
5. *ob sie eine Auftragsvergabe zur Erarbeitung der Genehmigungsplanung im Jahr 2023 anstrebt und sich dafür engagiert;*

Die Ziffern 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im laufenden Jahr werden die bei Beantwortung der Frage 2 genannten Untersuchungen und die Vermessung 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.

Der wesentliche nächste Schritt, um die Entwurfs- und Genehmigungsplanung aufnehmen zu können, ist die Vorbereitung und Abstimmung des diesbezüglichen Finanzierungsvertrages und daraufhin die nachfolgenden Freigaben in den kommunalen Gremien und der DB AG. Dieser Finanzierungsvertrag und die anschließende Gremienfreigabe ist die Voraussetzung für die Auftragsvergabe des zuständigen Interessenverbands an die DB. Die Landesregierung ist hierbei indes nicht involviert.

Der zeitliche Bedarf für die Vertragsverhandlungen ist letztlich nicht eindeutig zu beziffern, da er abhängig von den Beteiligten und deren Vereinbarung zur Teil- bzw. Gesamtfinanzierung ist. In der Regel muss aber von sechs bis neun Monaten ausgegangen werden. In der Folge könnte ein abschließender Gremienentscheid nach aktuellem Stand im ersten Halbjahr 2024 vorliegen.

6. *welche Gesamtkosten mit der von der Landesregierung favorisierten Ausbauvariante verbunden sein werden und wie die Kostenaufteilung erfolgen soll;*

Die aktuellen Kosten für die Vorzugsvariante mit Preisstand 2022 betragen nach der von der DB als Vorhabenträgerin für die bundeseigene Infrastruktur vorgelegten Zahlen 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 – sowie nach Abzug der Kofinanzierung durch das Land wären die verbleibenden Kosten nach den aktuell geltenden Regelungen von der kommunalen Seite zu tragen.

7. *mit welchen Kosten die Landesregierung für die einzelnen weiteren Planungsschritte rechnet;*

Der folgende Planungsprozess sieht die Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vor. Dem grundlegenden Ansatz folgend, werden die gesamthafte Planungskosten – über alle Phasen hinweg – mit 25 Prozent der Baukosten kalkuliert. Davon anteilig und basierend auf den HOAI-Ansätzen entfallen auf die Entwurfs- und Genehmigungsplanung 33 Prozent dieser Gesamtplanungskosten. Für die weiter zu betrachtende Vorzugsvariante fallen nach Auskunft der DB AG

hierfür Planungskosten i. H. v. rd. 39 Millionen Euro an, deren Finanzierung über den Finanzierungsvertrag zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu regeln ist.

8. *wie hoch voraussichtlich die nicht zuwendungsfähigen Kosten sein werden, um welche Maßnahmen es sich dabei handelt und wer für diese Kosten aufkommen muss;*

Erfahrungsgemäß legt die Gesamtprojektleitung DB Netz ein Ansatz i. H. v. 10 Prozent der Baukosten als nicht zuwendungsfähig zu Grunde. Bei der Bodensee-gürtelbahn können dies beispielsweise Ablösungsbeträge für Straßenüberführungen, Kosten für Telekommunikationskabel, Betriebserschwerungskosten und gestalterische Verkleidung von Stützwänden sein. Eine abschließende Aufzählung ist hier nicht möglich, da u. a. der erforderliche Planungsfortschritt nicht erreicht ist und Feststellungen erst nach Vorliegen des Zuwendungsbescheides erfolgen. Die Kostentragung regelt sich in dem vor Baubeginn abzuschließenden Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zwischen Land und Interessenverband.

9. *in welchem Umfang die Deutsche Bahn AG bereit ist, sich an der Finanzierung der Bodensee-Gürtelbahn zu beteiligen, da sie ja vom Mehrwert des Ausbaus und der Elektrifizierung erheblich profitiert;*

Die DB Netz AG beteiligt sich bei solchen Ausbauprojekten nach dem GVFG grundsätzlich nicht an den Kosten. Seitens der DB AG ist nach deren Rückmeldung auch in diesem Fall derzeit keine unmittelbare Kostenbeteiligung vorgesehen. Die Finanzierung der über den Bundeszuschuss nach GVFG und die Kofinanzierung des Landes hinaus anfallenden Kostenanteile müssten daher kommunal getragen werden.

Die Maßnahme bedingt gegenüber dem Bestand eine erhebliche Mehrung der technischen Anlagen, die einen anschließenden erhöhten Aufwand in der Unterhaltung mit sich bringen. Diese bei der DB AG – respektive der beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz, DB Station&Service und DB Energie – anfallenden erhöhten Unterhalts- und Instandhaltungskosten verzehren nach Angaben der DB Netz die Mehreinnahmen aus den Trassen- und Stationspreisen in Folge der höheren Zugzahlen.

Seitens des Ministeriums für Verkehr wurde an die DB ein Auskunftersuchen gerichtet, welche sonstigen Modernisierungsmaßnahmen, z. B. bei der Leit- und Sicherungstechnik bei der Bodenseegürtelbahn, aber auch anderen Projekten im Land bereits aus anderen Finanzierungstöpfen jenseits des GVFG finanziert werden sollen. Diese Antwort ist abzuwarten.

10. *wie sich die Landesregierung „die Suche nach machbaren Finanzierungswegen“ für die Elektrifizierung der Bodensee-Gürtelbahn vorstellt und wie lange diese Suche dauern soll;*
11. *inwieweit die Landesregierung bereit ist, sich an der Vorfinanzierung der Kosten der Genehmigungsplanung zu beteiligen und mit welchem Anteil;*
12. *wie ein Landesanteil an weiteren Planungskosten finanziert werden kann, nachdem im Landeshaushalt für die entsprechenden Haushaltsstellen keine Mittel vorgesehen sind.*

Die Ziffern 10 bis 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Realisierung des Projekts stellt angesichts der Kostensteigerungen einen enormen Kraftakt und eine gewaltige Herausforderung für alle Beteiligten dar. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat sich bereits im Rahmen der Vorplanung an den Kosten beteiligt, vgl. die Antwort auf Ziffer 1. Das Land, die kommunale Seite und die Deutsche Bahn stehen derweil im konstruktiven Austausch über die weitere Finanzierung des Gesamtprojekts. Noch im 1. Halbjahr 2023 werden hierzu weitere Abstimmungsgespräche zwischen den Beteiligten stattfinden.

Im Weiteren wird auch auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Hermann', with a long horizontal flourish extending to the right.

Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr