

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Benjamin Strasser, Frank Sitta, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Roman Müller-Böhm, Bernd Reuther, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae und der Fraktion der FDP

Elektrifizierung im Schienenverkehr – Ein Lückenschluss durch die Bodenseegürtelbahn

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 Fahrzeiten 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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?

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

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?

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 aufzulüseln)?

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 Grenzübergang (Schweiz) eine überregionale Bedeutung zukommt, weshalb eine Elektrifizierung vordringlich anzusehen und mit Bundesmitteln zu fördern ist?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 20. November 2018

Christian Lindner und Fraktion