

Informationsvorlage

**Drucksache
Nr. 2016/068**

| Beratungsfolge | | | Abstimmung |
|----------------|------------|------------|---------------|
| Gremium | | Datum | |
| Bauausschuss | öffentlich | 14.11.2016 | Kenntnisnahme |

Elektrifizierung Südbahn - Aktueller Projektstand

I. Information

Am 22.07.2016 fand die 19. Sitzung des Interessenverbandes Südbahn in Ravensburg statt. Ein Vertreter der DB Netze AG erläuterte den aktuellen Projektstand und die weiteren Planungsschritte.

1) Stand Genehmigungsverfahren

Die Planfeststellungsbeschlüsse für alle fünf Bauabschnitte sind rechtskräftig. Lediglich im Abschnitt 5 (Landkreis Lindau) ist eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss anhängig. Die Bahn geht jedoch davon aus, dass die Klage abgewehrt und der Bau planmäßig beginnen kann.

2) Arbeitsstand im Projekt

Zur Hinterlegung der mit dem zuständigen Bundes- und Landesministerium (BMVI, MVI) geschlossenen Finanzierungsvereinbarung werden aktuell vom Projektteam 22 Anträge und von der DB Energie 4 Anträge auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht verfasst und sukzessive der Finanzierungsstelle des Eisenbahnbundesamtes zur Genehmigung vorgelegt. Die Arbeiten sind im Zeitplan.

Problematisch ist die nachträgliche Aufnahme des Bahnhaltepunktes Merklingen. Dieser Halt bedingt auf der Südbahn einige infrastrukturelle und fahrplantechnische Anpassungen, deren Auswirkungen von den Mitgliedern des Interessenverbandes Südbahn sehr kritisch gesehen werden.

Der Interessenverband hat sich daher mit einem Brief direkt an Minister Hermann gewandt und die kritischen Punkte dargestellt:

Durch den Zeitverlust in Merklingen werden am Kreuzungsbahnhof Aulendorf die Anschlüsse ins Allgäu nicht mehr erreicht. Hierfür muss in Abstimmung mit der Allgäubahn eine Lösung gefunden werden. Diese ist bislang nicht in Sicht.

Die Kosten für zusätzliche Blocksignale sollen südlich von Ulm dem Projekt „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ angelastet werden. Das ist nicht nachvollziehbar.

Anders als bisher vorgesehen, plant die DB Netze AG die IRE-Linie Würzburg-Heilbronn, Stuttgart, Ulm, Friedrichshafen, Bludenz (Vorarlberg) in Friedrichshafen zu brechen. Dies würde, bedingt durch das sehr enge Fahrplankorsett aufgrund des Haltes Merklingen, alle Bahnhöfe östlich von Friedrichshafen von einer durchgehenden, umsteigefreien Anbindung von bzw. nach Stuttgart ausschließen und das heutige Angebot verschlechtern. Dies kann vom Interessenverband Südbahn nicht akzeptiert werden.

Zur Zeit werden die Auflagen aus den Planfeststellungsbeschlüssen, z. B. im Hinblick auf den Artenschutz, umgesetzt.

3) Sperrpausenkonzept

Die DB Netze AG legt ein detailliertes Sperrpausenkonzept vor. Danach müssen einzelne Streckenabschnitte während der Bauzeit teilweise komplett gesperrt werden. Zur Aufrechterhaltung des Angebotes werden Schienenersatzverkehre eingerichtet. Die erste Sperrpause ist für das Jahr 2018, weitere für die Jahre 2019/2020 eingeplant. Die Sperrpausen werden nach Möglichkeit nachts, nicht während der Sommerferien oder Großveranstaltungen stattfinden.

Zusätzliche Sperrpausen für Maßnahmen aus der Geschwindigkeitserhöhung und als Reserve für ggf. notwendige Rest- und/oder Nacharbeiten aus den vorangegangenen Sperrpausen sind abgestimmt und für das Jahr 2018 bei der Baubetriebsplanung angemeldet.

4) Finanzierung und Kosten

Gemäß des Preis- und Planungsstandes 2015 belaufen sich die Gesamtkosten auf rund 222,5 Mio. €. Davon sind rund 195 Mio. € zuwendungsfähige Kosten und rund 27,5 Mio. € Eigenmittel der DB Netz und DB Energie.

Die für die Leistungsphasen 3 und 4 aufgewendeten Kosten waren mit 14,3 Mio. € exakt im Rahmen der mit dem Land Baden-Württemberg geschlossenen Vereinbarung. Die Gesamtkosten sind derzeit stabil und bewegen sich im Rahmen der Finanzierungsverträge.

5) Weiteres Vorgehen

Im Herbst 2017 soll mit ersten Vegetationsarbeiten entlang der Strecke begonnen werden. Der eigentliche Baubeginn ist für Herbst 2018 geplant.