

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Situation und Perspektiven des Bahnverkehrs im östlichen Bodenseeraum

Der Bodenseeraum stellt eine wirtschaftsstarke Region und zugleich einen vielfältigen Naturraum dar. Eine tragende Säule des Wirtschaftsraumes ist der Tourismus. Eine der großen Herausforderungen ist der Verkehr.

Die Bahnstrecken in dieser Region sind teilweise nicht ausreichend leistungsfähig und störanfällig. So waren im ersten Quartal des Jahres 2017 auf der Strecke Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen–Lindau nur 83,8 Prozent aller Regionalzüge pünktlich oder weniger als sechs Minuten verspätet (www.bahn.de/regional/view/regionen/bawue/info/puenktlichkeit-uebersicht.shtml).

Bundesweit lag dieser Wert bei über 95 Prozent (www.bahn.de/p/view/service/auskunft/puenktlichkeit_personenverkehr.shtml).

Hinzu kommt, dass die Züge häufig, vor allem während der Hauptverkehrszeiten und während der touristischen Spitzenzeiten, überfüllt sind.

In dieser Anfrage geht es um die Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen, die Bodenseegürtelbahn auf dem Abschnitt zwischen Friedrichshafen und Lindau sowie außerdem um die Bahnstrecke von Lindau über Memmingen nach München (Streckennummern 5362, 4560, 4550, 4570, 5360 und 5520). Die Südbahn und die Bodenseegürtelbahn sind noch nicht elektrifiziert. Der Finanzierungsvertrag für deren Elektrifizierung wurde jedoch abgeschlossen. Die Bodenseegürtelbahn ist nicht elektrifiziert und, von einigen kurzen Abschnitten in Haltebereichen abgesehen, eingleisig. Ein Ausbau ist nicht absehbar. Die Bahnstrecke Lindau–Memmingen–München ist zwischen Hergatz und Buchloe eingleisig und von Lindau bis Geltendorf nicht elektrifiziert. Diese Strecke, die laut der Deutschen Bahn AG zu den „langsamsten im Fernverkehrsnetz der Bahnen in Europa zählt“, soll ausgebaut werden, um die Reisezeit zwischen den Metropolen Zürich und München zu verkürzen und das Potential des Verkehrsmittels Bahn besser auszuschöpfen. Vorgesehen sind die durchgehende Elektrifizierung sowie Anpassungen an den Kurvenradien zur Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnikzügen. Damit soll auf vielen Abschnitten eine Geschwindigkeit von 160 Stundenkilometern ermöglicht werden (<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/abs48>).

Diese Kleine Anfrage umfasst die oben genannten Bahnstrecken im östlichen Bodenseeraum und greift in Teilen Antworten auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5642 aus dem Jahr 2015 auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern profitierten oder profitieren die definierten Bahnstrecken von den Mitteln aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), von denen für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen auf Baden-Württemberg und auf Bayern insgesamt 307,5 Mio. Euro entfallen (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/5642)?
2. Welche der acht Eisenbahnbrücken entlang der Südbahn und der Bodensee-gürtelbahn im definierten Abschnitt, die sich in der Zustandskategorie 4 (gra-vierende Schäden, wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr möglich; siehe Bundestagsdrucksache 18/12045) befinden, werden in den kommenden Jah-ren nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich aus Mitteln der Leis-tungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) saniert oder ersetzt, und welche Auswirkungen hat dies auf den Bahnverkehr?

Südbahn

3. Inwiefern reagiert die Bundesregierung auf die hohe Verspätungsanfälligkeit der Züge der bundeseigenen Deutschen Bahn auf der Südbahn, einem Bundesschienenweg (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
4. Bis wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit dem Beginn der Bauarbeiten für die Streckenelektrifizierung und die weiteren Maßnahmen zu rechnen, und wann ist die Fertigstellung vorgesehen?
5. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung bezüglich notwendiger Streckensperrungen während der Baumaßnahmen?
6. Wie werden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrtzeiten auf der elektrifizierten und ausgebauten Strecke zwischen Ulm und Friedrichshafen verändern?
7. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob die Deutsche Bahn beispielsweise im Rahmen ihrer Fernverkehrsoffensive auf dieser Strecke mehr Fernverkehrszüge einsetzen will?
8. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob die Elektrifizierung der Strecke dazu genutzt wird, Durchbindungen im Fernverkehr beispielsweise nach Vorarlberg (im regelmäßigen Taktverkehr oder zumindest als touristische Einzelzüge) anzubieten?
9. Wie hoch ist das jährliche Reisendenaufkommen nach Kenntnis der Bundesregierung in den Bahnhöfen Ulm, Aulendorf, Ravensburg und Friedrichshafen Stadtbahnhof aktuell, und mit welchem jährlichen Reisendenaufkommen rechnet die Bundesregierung nach dem Ausbau der Südbahn (Hinweis: In der Antwort zu Frage 33 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5642 hatte die Bundesregierung darauf verwiesen, dass sie im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans den Ausbau der Südbahn untersucht und sich daraus prognostische Aussagen über das Reisendenaufkommen treffen lassen)?
10. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob der Bahnhof Aulendorf so ausgebaut wird, dass durchgehende Regionalbahnen zwischen Ulm und Friedrichshafen mit Überholung durch IRE-Züge in Aulendorf möglich sind?
11. Geht die Bundesregierung von zusätzlichen Güterverkehren auf der elektrifizierten Südbahn aus?

Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie viele Güterzüge im Jahr 2016 die Strecke befuhren und wie viele es auf der ausgebauten Strecke sein könnten?

Bahnhof Friedrichshafen

12. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die konkreten Umbaumaßnahmen, die am Bahnhof Friedrichshafen vorgesehen sind (Bahnsteighöhen, Bahnsteigüberdachungen, barrierefreie Zugänge etc.), und wann diese beginnen, und wann sie abgeschlossen sein sollen?
13. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob alle Gleise im Bahnhofsbereich elektrifiziert werden sollen?
14. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob uns vorliegende Informationen zutreffen, wonach die vorgesehenen Aufzüge für den Transport von Fahrrädern nicht geeignet sind, da diese hierfür zu klein sind?
15. Inwiefern reagiert die Bundesregierung auf die hohe Verspätungsanfälligkeit der Züge der bundeseigenen Deutschen Bahn auf der Bodenseegürtelbahn, einem Bundesschienenweg (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
16. Verfügt die Bundesregierung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 über Kenntnisse über die Reisendenzahlen pro Werktag (DTV, durchschnittlicher Werktagsverkehr) zwischen Friedrichshafen Stadt und Friedrichshafen Ost, zwischen Kressbronn und Nonnenhorn, zwischen Enzisweiler und Lindau Aeschach sowie zwischen Lindau-Aeschach und Lindau-Hauptbahnhof und wie hoch sie in den jeweiligen Erhebungen zehn Jahre zuvor waren (bitte tabellarische Darstellung, differenziert nach Nah- und Fernverkehr)?
17. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuellen Reisendenzahlen an den Stationen zwischen Friedrichshafen und Lindau (Inselbahnhof) aktuell, und wie hoch werden diese nach der Elektrifizierung der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn sein (Hinweis: In der Antwort zu Frage 33 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5642 hatte die Bundesregierung darauf verwiesen, dass sie im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans den Ausbau der Südbahn untersucht und sich daraus prognostische Aussagen über das Reisendenaufkommen treffen lassen)?
18. Hat die Bundesregierung beispielsweise auf Grundlage der Finanzierungsvereinbarung Kenntnis darüber, wann mit dem Beginn der Bauarbeiten für die Streckenelektrifizierung zu rechnen ist und wann die Fertigstellung vorgesehen ist?
19. Hat die Bundesregierung beispielsweise auf Grundlage der Finanzierungsvereinbarung Kenntnis darüber, wie sich die Fahrtzeiten auf der elektrifizierten Strecke zwischen Friedrichshafen und Lindau (Inselbahnhof) verändern werden?
20. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie sich die Fertigstellung der im Bundesverkehrswegeplan verankerten Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und des Bahnhofpunktes in Merklingen auf die Fahrplangestaltung und konkret auf die Bedienung der Haltepunkte an der Bodenseegürtelbahn auswirken wird?
21. Hat die Bundesregierung beispielsweise auf Grundlage der Finanzierungsvereinbarung Kenntnis darüber, ob die elektrifizierten Strecken der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn einen Taktfahrplan ermöglichen werden, und wenn nicht, welche Voraussetzungen dafür nach Einschätzung der Bundesregierung erfüllt werden müssten?

22. Hat die Bundesregierung beispielsweise auf Grundlage der Finanzierungsvereinbarung Kenntnis darüber, ob die Ausweichstellen (zweigleisige Abschnitte) nach der Elektrifizierung und der sich dadurch ergebenden Beschleunigungen nach Einschätzung der Bundesregierung „an den richtigen Stellen“ liegen oder ob neue partielle zweigleisige Streckenabschnitte geschaffen werden müssten (bitte begründen)?
23. Hat die Bundesregierung beispielsweise auf Grundlage der Finanzierungsvereinbarung Kenntnis darüber, welche Stellwerksmodernisierungen an der Bodenseegürtelbahn nach Kenntnis der Bundesregierung vorgesehen sind (bitte genauer beschreiben und mit Jahreszahl angeben)?
24. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob die Deutsche Bahn beispielsweise im Rahmen ihrer Fernverkehrsoffensive auf der Strecke (Ulm–) Friedrichshafen–Lindau vermehrt Fernverkehrszüge einsetzen wird?
25. In welchen Jahren ist nach Kenntnis der Bundesregierung der barrierefreie Ausbau der Stationen entlang der Bodenseegürtelbahn mit Mitteln der LuFV oder des Bundesprogramms für die barrierefreie Sanierung von Kleinbahnhöfen oder über andere Finanzierungsstrukturen erfolgt oder vorgesehen?

Bahnhöfe in Lindau

26. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie weit die Planungen für einen neuen Bahnhof in Reutin im Rahmen der Stationsoffensive gediehen sind, und wann mit dem Baubeginn und der Fertigstellung zu rechnen ist?
27. Welche Erwartungen hat die Bundesregierung an den Bau neuer Bahnhöfe mit Nah- und Fernverkehrsfunktion durch das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn im Hinblick auf
 - a) die Länge der Bahnsteigüberdachungen (Hinweis: Die Bahnsteige des neuen Bahnhofs in Lindau-Reutin sollen auf einem Anteil von 40 Prozent überdacht werden; Lindauer Zeitung vom 21. April 2017), und
 - b) den Bau von Bahnhofsgebäuden (Hinweis: Die Deutsche Bahn will am neuen Bahnhof in Lindau-Reutin kein Bahnhofsgebäude errichten, sondern sich für den Fall, dass die Stadt ein solches baut, dort einmieten; Lindauer Zeitung vom 21. April 2017)?
28. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, welche Züge zukünftig ausschließlich im neuen Bahnhof Reutin und nicht im Inselbahnhof halten sollen?
29. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, weshalb die vorgesehenen Bahnsteige in Reutin nur 360 bzw. 320 Meter lang und damit für längere Fernverkehrszüge (z. B. Doppelgarnitur ICE-Triebzüge) zu kurz sind (Präsentation der DB „Projekte im Bahnknoten Lindau“, Februar 2017, <https://bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/3751/docs/PR-lindau-knoten-ausbau-infobuero-20170227.pdf>)?
30. Welche Vor- und Nachteile bringt der neue Bahnhof in Lindau-Reutin nach Einschätzung der Bundesregierung für den Fernverkehr?

31. Mit welchem jährlichen Reisendenaufkommen ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei der „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“
- im Inselbahnhof,
 - im Bahnhof Reutin sowie
 - auf den jeweiligen Zulaufstrecken zwischen Enzisweiler und Lindau, Hergatz und Lindau sowie Bregenz und Lindau zu rechnen
- (Hinweis: In der Antwort zu Frage 33 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5642 hatte die Bundesregierung darauf verwiesen, dass sie im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans den Ausbau der Südbahn untersucht und sich daraus prognostische Aussagen über das Reisendenaufkommen treffen lassen; in der Antwort zu Frage 39 hatte die Bundesregierung auf den notwendigen „Nachweis eines Mindestaufkommens an Reisenden“ verwiesen)?
32. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, welche Zwecke die in Aeschach vorgesehenen zusätzlichen Bahnsteige erfüllen sollen (Präsentation der DB „Projekte im Bahnknoten Lindau“, Februar 2017), und ob eine Umsteigemöglichkeit zwischen den Zügen der Bodenseegürtelbahn und der Allgäubahn ermöglicht wird?
- Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, aus welcher Richtung kommend in welche Richtung die Fahrpläne aus heutiger Sicht ein attraktives Umsteigen ermöglichen werden?
33. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob der Haltepunkt in Aeschach nach Kenntnis der Bundesregierung barrierefrei umgebaut wird (Hinweis: Die Fragesteller haben sich vom katastrophalen Zustand des Bahnsteiges und des Zugangs dorthin vor Ort überzeugt)?
34. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie lang die Bahnsteige in Lindau-Inselbahnhof nach dem Bahnhofsumbau nach Kenntnis der Bundesregierung sein werden, und hält die Bundesregierung diese Bahnsteiglängen auch für Sonderzüge für ausreichend dimensioniert?
35. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob über die Schutzwürdigkeit des den Lindauer Inselbahnhof andienenden Eisenbahndamms Informationen vorliegen, und ob seitens der ausführenden DB AG Planungen vorliegen, die diesem denkmalwürdigen Schutzstatus gerecht werden?
36. Liegen der Bundesregierung Informationen über die zukünftige gemeinsame Einrichtung und Nutzung eines S-Bahn-Haltepunktes östlich des geplanten Bahnhofes Lindau-Reutin zusammen mit der österreichischen ÖBB vor, die der Anbindung sowohl des dort vorhandenen Lindauer Industriegebietes östlich des geplanten Bahnhofes Lindau-Reutin als auch der dort geplanten „Therme Lindau-Eichwald“ mit erwarteten 300 000 Jahresbesuchern vor?

Bahnstrecke von Lindau über Memmingen nach München (Streckenummern 5362, 4560, 4550, 4570, 5360 und 5520)

37. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wann mit der Elektrifizierung des noch nicht elektrifizierten Abschnitts Lindau–Geltendorf begonnen wird, und bis wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?
38. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob die Strecke während der Baumaßnahme komplett gesperrt wird, und wenn ja, in welchen Zeiträumen?

39. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob die Deutsche Bahn bereit ist, auf dieser Strecke, die für den Neigetechnikbetrieb ertüchtigt werden soll (Präsentation der DB „Projekte im Bahnknoten Lindau“, Februar 2017), Neigetechnikzüge einzusetzen?

Wenn nein, wurde diesbezüglich bereits Kontakt mit anderen Schienenverkehrsunternehmen Kontakt aufgenommen?

Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass auf der ertüchtigten Strecke tatsächlich Neigetechnikzüge zum Einsatz kommen und keine Fehlinvestitionen für die Streckenertüchtigung getätigt werden?

40. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie sich die künftigen Fahrtzeiten zwischen Zürich und München nach der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn (Abschnitt Friedrichshafen–Lindau) und der Allgäubahn gegenüber denen von heute darstellen werden?
41. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob die Deutsche Bahn auch nach der Elektrifizierung lediglich zweistündige Verbindungen auf der Relation Zürich–München plant, und welche Streckenausbauten (zweigleisige Begegnungsabschnitte etc.) ggf. notwendig wären, um einen Stundentakt zu ermöglichen?
42. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, welche neuen Haltepunkte eingerichtet werden, und welche Fahrgastprognosen sind der Bundesregierung hierfür bekannt?
43. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob auf der elektrifizierten Strecke mit mehr Schienengüterverkehr zu rechnen ist, und welche Lärmschutzmaßnahmen geplant sind (SWR-Meldung vom 12. Mai 2016)?
44. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse, ob in Wangen (Allgäu) – der größten Stadt zwischen Memmingen und St. Gallen – ein Halt der EC-Züge vorgesehen ist, und falls nicht, weshalb nicht?

Berlin, den 30. Mai 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

