

Information zum Bahnverkehr im östlichen Bodenseeraum

Als bahnpolitischer Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion hat die Bundesregierung dem Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel (Grüne) vor einigen Tagen die sehr umfangreiche Kleine Anfrage „Situation und Perspektive für den Schienenverkehr im östlichen Bodenseeraum“ beantwortet (Achtung: Die Kleine Anfrage wurde mit zwei Dokumenten beantwortet!). Diese Kleine Anfrage ist in Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern vor Ort, darunter auch kommunalpolitisch Aktiven, u. a. in einem Vor-Ort-Gespräch entstanden. Sie baut auf die Anfrage der Grünen im Bundestag aus dem Jahr 2015 auf und soll den aktuellen Stand, die Zukunftsperspektiven sowie die von der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG vorgesehenen Projekte auf der Südbahn, der Bodenseegürtelbahn, der Strecke Lindau – Memmingen – München sowie in den Bahnhöfen in Friedrichshafen und Lindau aufzeigen. Ergänzt werden die Antworten auf die Kleine Anfrage um weitere Informationen aus anderen Quellen, u. a. Antworten der DB auf Anfragen von Matthias Gastel.

1. Grüne Nahverkehrspolitik in Baden-Württemberg führt zu Fahrgastzuwächsen am Bodensee

<u>Überlingen</u> 2016: 2.600 (+8%) 2010: 2.400	<u>Kressbronn</u> 2016: 1.460 (+20%) 2010: 1.215	<u>Meckenbeuren</u> 2016: 2.040 (+57%) 2010: 1.302
<u>Friedrichshafen Stadt</u> 2016: 11.580 (+16%) 2010: 10.010	<u>Lindau-Aeschach</u> 2016: 490 (+14%) 2010: 430	
<u>Friedrichshafen Hafen</u> 2016: 1.100 (+22%) 2010: 900	<u>Lindau Hbf</u> 2016: 2.600 (+44%) 2010: 1.800	Fahrgäste auf der Strecke Langenargen – Kressbronn: +24% seit 2010

2. Die Große Koalition im Bund duckt sich bei vielen ureigenen Zuständigkeiten des Bundes weg

Die Pünktlichkeitswerte auf einigen Bahnstrecken wie etwa der Südbahn (85% Pünktlichkeit in den letzten Wochen) liegen deutlich unter den landesweiten Durchschnittswerten im Nahverkehr des Landes Baden-Württemberg (über 90%) und im Bundesschnitt (zwischen 94 und 96 Prozent; jeweils 5-Minuten-Pünktlichkeit¹). Da zahlreiche Verspätungsursachen im Bodenseeraum insbesondere durch eingleisige Strecken infrastrukturbedingt sind, ist es geradezu unverständlich, weshalb die Bundesregierung jede Verantwortung für den Abbau von Verspätungen von sich weist (Antwort der Bundesregierung auf Frage 3). Weiterhin handelt es sich bei DB Regio um das Nahverkehrsunternehmen, das sich über den Konzern Deutsche Bahn AG in 100-prozentigem Eigentum des Bundes befindet.

3. Südbahn (Fragen 3-11)

Der Baubeginn für die Elektrifizierung der Südbahn ist 2018, die Inbetriebnahme im Jahr 2021 vorgesehen. Für die Bauarbeiten ist eine Streckensperrung von September bis Dezember 2018 mit Schienenersatzverkehr geplant. Durch das maßgeblich von der früheren grün-roten Landesregierung vorangetriebene Vorhaben wird sich die Fahrzeit zwischen Ulm und Friedrichshafen um zehn Minuten auf dann 62 Minuten verkürzen (Fragen 4 bis 6).

Bereits ab dem Herbst 2017 ist mit vorbereitenden Arbeiten entlang der Strecke zu rechnen. Neben der Elektrifizierung sind kleinere Vorhaben am Oberbau und an den Bahnübergängen, so zum Beispiel die Beseitigung der beiden Bahnübergänge in Schweinhausen, entlang der Strecke vorgesehen. Mit Zwischen-inbetriebnahmen einer elektrifizierten Strecke Ulm – Friedrichshafen ist nicht zu rechnen. Die Deutsche Bahn wird die

¹ 5-Minuten-Pünktlichkeit: Nahverkehrszüge gelten nach DB-Definition ab einer Verspätung von über 5:59 Minuten als unpünktlich.

Streckenelektrifizierung in einer Inbetriebnahme des gesamten Vorhaben zwischen Ulm und Lindau vornehmen. Dabei ist der Zeitplan bei der Südbahn völlig unabhängig von den Arbeiten bei Stuttgart 21, es wird gar die Option für möglich gehalten, dass die elektrifizierte Südbahn vor der Einweihung von Stuttgart 21 ans Netz geht (Gespräch M. G. mit der DB Mitte Juni 2017).

Ab Dezember 2029 ist eine zweistündliche IC-Linie Saarbrücken – Mannheim – Stuttgart – Friedrichshafen – Lindau vorgesehen. (Frage 7) Es ist zu überlegen, ob durch Anreize hin zu einem echten Wettbewerb im Fernverkehr mehr Fernzüge in den touristisch geprägten Bodenseekreis gelotst werden können. Hier müsste der Deutsche Bundestag in der nächsten Wahlperiode mit einem Fernverkehrsplan auf einer gesetzlichen Grundlage tätig werden und ggf. Strecken im Fernverkehr wettbewerblich ausschreiben.

Zu den Verspätungen: Es kommt verstärkt zu Verspätungen. Dies hat strukturelle Ursachen, vor allem im Zusammenhang mit der noch fehlenden Elektrifizierung. In Ulm muss ein zeitraubender Lokwechsel vorgenommen werden. Die Dieselloks können maximal vier Wagen ziehen – auch deshalb, weil sie den Strom für die Klimaanlage produzieren müssen (Die EC-Züge fahren alleine aus diesem Grund mit zwei Loks!). Bei steigenden Fahrgastzahlen und häufig auch intensiver Fahrradmitnahme kommt es zu verlängerten Aufenthalten.

4. Strecke Radolfzell – Friedrichshafen (Kleine Anfrage 18/12757 „Westlicher Bodensee“)

Auch mit erfolgreichen Nahverkehrspolitik des Landes Baden-Württemberg in den letzten Jahren konnte die Zahl der Fahrgäste auf der Strecke Radolfzell – Friedrichshafen seit der Jahrtausendwende um durchschnittlich 9% gesteigert werden (Frage 1 der Kleinen Anfrage 18/12757 für den westlichen Bodenseeraum).

Problematisch ist jedoch, dass die Bundesregierung der Frage nach einer Elektrifizierung komplett ausweicht. Mit dieser Haltung der Großen Koalition droht dieser wichtige Abschnitt zwischen dem Raum Konstanz/Singen und dem Bodenseekreis zu einem 60 Streckenkilometer langen „Dieselloch“ zu werden, da daran anschließende Strecken der Hochrheinbahn und der Südbahn inkl. der Strecke bis Lindau für eine Elektrifizierung vorgesehen sind (siehe Antworten auf Kleine Anfrage 18/12757 für den westlichen Bodenseeraum).

Nachdem die Bundesregierung nicht antworten wollte und die Deutsche Bahn keine Aussage darüber treffen konnte, wie bei derartigen Strecken mit unterbrochener Elektrifizierung ein praktikables und kundenfreundliches Nahverkehrsangebot sichergestellt werden kann, habe ich die Bahnindustrie kontaktiert. Der Verband der Bahnindustrie äußert sich dahingehend, dass die Bahnindustrie grundsätzlich neue technische Lösungen für oberleitungsfreie Elektromobilität im Produktportfolio bereithält, die auf derartige besondere Anforderungen ausgerichtet sind (Mail des VDB vom 31. Juli 2017).

Zu den Verspätungen: Diese Strecke gilt als „Problemstrecke“. Manche Züge sind überfüllt, was zu längeren Haltezeiten und damit auch Verspätungen der Züge in Gegenrichtung führt. Es mangelt an fahrbarem Material. Die Werkstatt in Ulm ist nach wie vor nicht in der Lage, das Material zügig zu warten bzw. zu reparieren.

5. Strecke Friedrichshafen – Lindau (Seite 15-25)

Trotz der Streckenelektrifizierung sollen die Fahrzeiten auf der eingleisigen Strecke Friedrichshafen – Lindau unverändert bleiben (Frage 19). Wir Grüne haben in den vergangenen Jahren immer die Entwicklung eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans nach Schweizer Vorbild vorangetrieben. Daher unterstützen wir, dass das Bundesverkehrsministerium nach über acht Jahren bloßen Lippenbekenntnissen CDU-geführter Bundesregierungen für einen Deutschland-Takt (siehe Koalitionsverträge 2009 und 2013) nach Ablauf der Wahlperiode Ende 2017 hierfür endlich einen modellhaften Fahrplan „Zielfahrplan 2030plus“ vorlegen will und so die Möglichkeit eines Taktfahrplans auf der Südbahn und Bodenseegürtelbahn beurteilen kann (Frage 21). Der Fortschritt ist zuweilen eine Schnecke, aber immerhin ist das ein Fortschritt, auf dem die nächste Bundesregierung mit einer hoffentlich fachlich besseren Führung im Bundesverkehrsministerium aufbauen kann. Eine bessere Hausleitung im Bundesverkehrsministerium kann mit der Unterstützung des Landes bei der Umsetzung eines Taktfahrplans auf der Strecke und generell eines Deutschland-Taktes rechnen.

Auch bei der mangelhaften Pünktlichkeit der Züge auf der Strecke zwischen Friedrichshafen und Lindau weist die Bundesregierung jegliche politische Verantwortung von sich. Verschärfend kommt hier hinzu, dass selbst bei expliziter Nachfrage nach Lösungsmöglichkeiten wie etwa Ausweichstellen die Bundesregierung keinen Engpass erkennen kann und für den Bau weiterer Ausweichstellen keine Veranlassung sieht (Frage 22). Nach vielen Gesprächen mit Fachleuten vor Ort kann man auch zu einer anderen Bewertung kommen.



(Foto: Führerstandsfahrt von Matthias Gastel in der RB nach Lindau für Informationen aus erster Hand über die Probleme der Strecke)

Auf der Strecke sind auch keine Stellwerksmodernisierungen vorgesehen (Frage 23). Jedoch laufen Planungen für den Umbau mehrerer Bahnhöfe zu barrierefreien Bahnhöfen: Dies betrifft auf Vorschlag der Landesregierung von Baden-Württemberg den Bahnhof Friedrichshafen Stadt sowie auf Vorschlag des Freistaates Bayern den Bahnhof in Nonnenhorn und Lindau-Aeschach. Jedoch kann die Bundesregierung keine Auskünfte über die Zeiträume der Umbauten nennen (Frage 25).

6. Bahnhof Friedrichshafen Stadt (Fragen 12-14)

Im Zuge der Elektrifizierung der Südbahn werden auch am Bahnhof Friedrichshafen Stadt alle durchgehenden Gleise elektrifiziert. Die hierbei vorgesehene Verkürzung des Bahnsteiges an Gleis 1 von 265 auf 250 Metern (Frage 12) ergibt sich nach DB-Auskünften aus der Bestellung im Nahverkehr und der eingesetzten Züge des Fernverkehrs. Die Umbauarbeiten am Bahnhof Friedrichshafen Stadt sind aktuell für den Zeitraum Ende 2019 bis Ende 2021 terminiert. (Mail der DB vom 31.07.2017)

Derzeit plant die Deutsche Bahn mit einer Bahnsteigzielhöhe von 55 Zentimetern. Seit Jahresanfang laufen jedoch bundesweit Abstimmungen und Neubewertungen der Bahnsteigzielhöhe zwischen der DB Station & Service AG, dem Bundesverkehrsministerium und den Verkehrsministerien der Länder. Der aktuelle Entwurf des fortgeschriebenen Zielhöhenkonzeptes sieht für die Südbahn eine Zielhöhe von 76 cm vor. Sollte sich der Entwurf durchsetzen, wird die Deutsche Bahn die Planungen in Friedrichshafen Stadt anpassen müssen (Mail der Deutschen Bahn AG vom 31. Juli 2017).

Aufgrund der Platzverhältnisse an den Mittelbahnsteigen zu den Gleisen 2/3 und 4/5 wird die DB nur die Standardaufzüge von 1,1 m x 2,1 m Innenmaß umsetzen. Der Aufzug an der Südterrasse wird künftig ein Kabinenmaß von 1,4 m x 2,1 m umfassen. Alle Treppen erhalten zudem Fahrradschieberinnen. Die geplanten

Schieberinnen am Treppenrand sollen einen schnellen und ungehinderten Zu- und Abgang für alle Fahrgäste ermöglichen (Mail der Deutschen Bahn AG vom 31. Juli 2017).

7. Bahnhöfe in Lindau (Fragen 26-36)

Für den neuen Bahnhof in Lindau-Reutin ist die Vorentwurfsplanung inzwischen abgeschlossen. Baubeginn ist für Mitte 2019 und die Fertigstellung im Dezember 2020 geplant (Frage 26). Sämtliche internationalen Fernzüge sollen dann ausschließlich in Reutin halten (Frage 28). Im heutigen Lindauer Hauptbahnhof soll zwar die Anzahl der Gleise reduziert werden, die Länge der verbleibenden Gleise jedoch unverändert bleiben (Frage 34).

In Lindau-Aeschach werden zusätzliche Bahnsteige entstehen, da eine Erhöhung des Zugangebotes aus der Relation München-Lindau vorgesehen ist. Es soll sowohl baulich wie auch fahrplantechnisch eine Umsteigebeziehung zwischen der Bodenseegürtelbahn und der Allgäubahn entstehen. (Fragen 32 und 35). Wir Grüne begrüßen eine fahrgastfreundliche Umsteigelösung in Lindau.

8. Strecke Lindau – München (Fragen 37-44)

Mit der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Lindau und Geltendorf soll 2018 begonnen werden, die Fertigstellung ist im Jahr 2020 vorgesehen (Frage 37). Dabei macht die Elektrifizierung der Strecke in den Jahren 2018 und 2019 abschnittsweise Streckensperrungen erforderlich (Frage 38).

II. Anhang: Aufschlüsselung einzelner Fahrgastzahlen

Überlingen

2016: 2.600 (+8%)

2010: 2.400

Friedrichshafen Stadt

2016: 11.580 (+16%)

2010: 10.010

Friedrichshafen Hafen

2016: 1.100 (+22%)

2010: 900

Ravensburg (ohne IC)

2016: 6.730

2010: 5.160

Meckenbeuren

2016: 2.040 (+57%)

2013: 1.870

2010: 1.302

Kressbronn

2016: 1.460 (+20%)

2010: 1.215

Lindau-Aeschach

2016: 490 (+14%)

2010: 430

Lindau Hbf (nur Züge Richtung Friedrichshafen und Leutkirch)

2016: 2.600 (+44%)

2010: 1.800

Fahrgäste auf den Strecken aufgeschlüsselt nach Linien

Meckenbeuren – Friedrichshafen (Zwischen Flughafen und Löwental, ohne IC)

2016: 6.980 (+7%)

2010: 6.550

Langenargen – Kressbronn

2016: IRE 1.050 + RB 1.520 = 2.570 (+24%)

2010: IRE 650 + RB 1.430 = 2.080