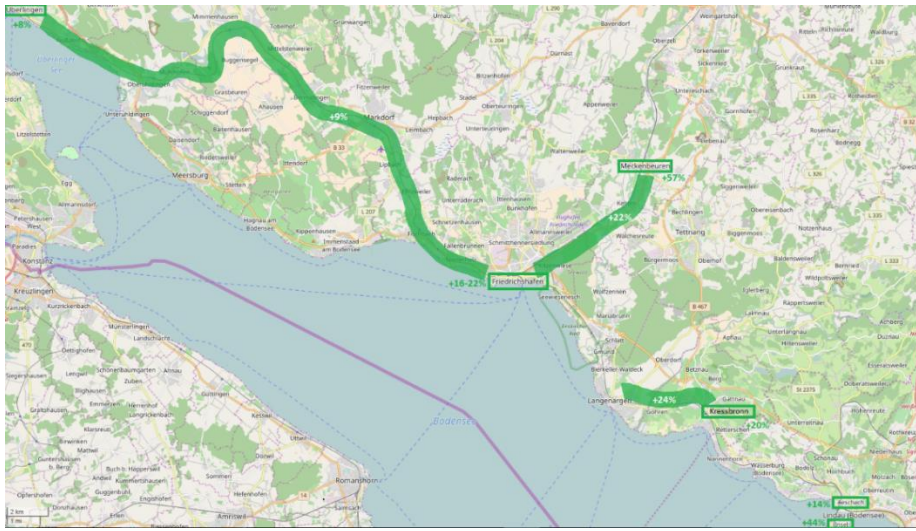


Bahnverkehr im westlichen Bodenseeraum

Als bahnpolitischem 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 westlichen Bodenseeraum“ beantwortet (Hinweis: Die Antworten der Bundesregierung verteilen sich auf zwei Dokumente!). 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 Gäubahn, der Hochrheinbahn, dem Seehas, dem Seehäsele und auf der Bodenseegürtelbahn aufzeigen. Ergänzt werden die Antworten auf die Kleine Anfrage um weitere Informationen aus anderen Quellen, so Briefverkehren zwischen Matthias Gastel und der DB.

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



(siehe auch vergrößerte Karte im Anhang)

<u>Singen</u> 2016: 16.200 (+21%) 2010: 13.400	<u>Radolfzell</u> 2016: 11.600 (+15%) 2010: 10.100	<u>Ludwigshafen (Bodensee)</u> 2016: 580 (+16%) 2010: 500
<u>Konstanz</u> 2016: 8.800 (+6%) 2010: 8.300	<u>Engen</u> 2016: 2.470 (+24%) 2010: 1.990	<u>Allensbach</u> 2016: 2.530 (+16%) 2010: 2.180
<u>Überlingen</u> 2016: 2.600 (+8%) 2010: 2.400	<u>Friedrichshafen (Stadtbahnhof)</u> 2016: 11.600 (+16%) 2010: 10.000	

Fahrgäste auf der Strecke Singen – Radolfzell:
2016: DB 6.050 + Seehas 7.950 = 13.000
2010: DB 6.160 + Seehas 6.840 = 13.000

Fahrgastentwicklung Radolfzell-Überlingen
2016: 5.670 (+4%)
2010: 5.450

Fahrgastentwicklung Singen - Konstanz

Pro Jahr +4%

Fahrgastentwicklung Stuttgart - Zürich

Regionalverkehr +4% pro Jahr

Fernverkehr 2002 bis 2015 +1% pro Jahr und von 2015 auf 2016 +6%

Fahrgastentwicklung auf der Hochrheinbahn

Stagnation (siehe Antwort der Bundesregierung auf Frage 1)

Aber: Zwischen Singen und Gottmadingen zwischen 2010 und 2016 +36%

Zu den Fahrgastzahlen Friedrichshafen – Radolfzell

In der Nachtrags-Antwort der Bundesregierung ist zu lesen: „Regionalverkehr: Von 1999 bis 2016 ist die durchschnittliche Gesamtbesetzung im Schnitt um rund 9 Prozent pro Jahr gestiegen.“ Mit dieser Formulierung ist nicht klar, ob ein jährliches Wachstum von jeweils 9 Prozent oder von 9 Prozent im Gesamtzeitraum gemeint ist. Ersteres wäre phänomenal und praktisch unmöglich, da die Kapazität nicht erhöht wurde. Wäre der Gesamtzeitraum gemeint, würde es sich um ein auffällig unterdurchschnittliches Wachstum handeln. Die DB hat auf Nachfrage erklärt: „Im Ergebnis haben Sie recht, die Antwort ist tatsächlich etwas missverständlich. Der durchschnittliche Prozentsatz ist im Fall der Fahrgastentwicklung auf der Bodenseegürtelbahn nicht wirklich aussagekräftig, da die Entwicklung über die zugrunde gelegten 17 Jahre nicht einmal annähernd linear erfolgte. In den Jahren 2000 - 2003 gab es Angebotsveränderungen, die zu signifikanten und sprunghaften Fahrgastveränderungen im deutlich zweistelligen Prozentbereich führten. Ab 2009 stagniert der Anstieg und schwankt um den Mittelwert in einer Spanne von -3% bis +2%.“ (Antwort der DB vom 09.08.2017)

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

Die Bundesregierung weiß nicht, wofür die Bundesmittel nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) genau verwendet werden (Fragen 8 und 9). Ebenso weicht sie der Frage aus, weshalb der Bund sich nicht für alle Bundesschienenwege gleichermaßen zuständig fühlt und nicht für eine angemessene Finanzausstattung der Länder sorgt (Fragen 10 und 28).

Zugleich gibt es einen Widerspruch in der Argumentation der Bundesregierung bzgl. der Frage der Zuständigkeit beim Ausbau von Bundesschienenwegen: In der Antwort heißt es ganz allgemein, also ohne Bezug auf eine konkrete Bahnstrecke: „Dies lag allerdings nicht daran, dass diese Vorhaben von vornherein als Neben- oder reine Nahverkehrsstrecken aus der BVWP-Systematik ausgeklammert wurden. Vielmehr ließen die Erstbewertungen dieser Vorhaben keine Wirtschaftlichkeit erwarten.“ (Frage 28) Einige Vorhaben (z.B. Südbahn Ulm – Friedrichshafen), die trotz überwiegender Nahverkehrsnutzung wirtschaftlich waren, seien in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Im Widerspruch dazu steht die Begründung für das Ausscheiden von Projekten mit geringerem Fernverkehrsaufkommen (z.B. Hochrhein- und Bodenseegürtelbahn): „Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.“ Dort ist seitens der Bundesregierung von (Un-)Wirtschaftlichkeit keine Rede mehr.

3. Gäubahn (Fragen 11-18 und 22-27)

Positiv ist, dass die Bundesregierung am Vertrag von Lugano (Zusage für Reisezeitverkürzung) festhält (Fragen 11 und 27).

Positiv ist außerdem, dass die Bundesregierung und die Deutsche Bahn für die Planung des Streckenausbaus den Einsatz von Neigetechnik-Zügen unterstellen. Problematisch jedoch: Der Bundesregierung liegen erstaunlicherweise noch immer keine Kenntnisse darüber vor, ob die bundeseigene Deutsche Bahn Neigetechnik-Züge einsetzen wird oder ob die SBB entsprechende Angebote unterbreiten werden (Fragen 17, 22). Lt. Informationen des Landes haben die SBB erklärt, keine ihre Neigetechnikfahrzeuge nicht einsetzen zu wollen (Landtagsdrucksache 16/2303, Frage 6). Die DB selber will nicht konkret werden und erklärt lapidar: „Zum Thema Neigetechnik stehen wir in

Austausch mit dem Land und dem Bund“ (Antwort der DB vom 09.08. auf eine Mail von Matthias Gastel vom 17.07.2017).

Es gibt auch keinen Plan, woher Neigetechnik-Züge in Zukunft kommen sollen, wenn die Bahnindustrie absehbar keine mehr anfertigt (Frage 26).

Nach dem Zeitplan für den Ausbau der Gäubahn (Frage 16) gefragt, gibt die Bundesregierung an, keine über keine konkreten Kenntnisse zu verfügen. Die Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau Horb-Neckarhausen soll geschlossen werden, sobald Baurecht vorliegt (Frage 15). Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Horb-Neckarhausen wird von der DB AG Ende des Jahres 2017 erwartet (Antwort der DB auf eine Mail von Matthias Gastel vom 17.07.2017). Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass voraussichtlich von April 2019 bis September 2020 mit den Hauptarbeiten zu rechnen ist.

Zum Fahrplan ab Dezember 2017: Die IC-Abfahrt um 21.18 Uhr von Stuttgart in Richtung Singen wird künftig täglich außer samstags bedient (Frage 13).

Der Einsatz von mit ETCS ausgestatteten IC-Zügen (neues Wagenmaterial der DB), die durchgehend und ohne Lokomotivwechsel auch in die Schweiz fahren können, ist „spätestens ab Dezember 2019“ möglich (Frage 14).

4. Singener Kurve (Fragen 19-21)

- Die Bundesregierung bezeichnet die Kurve als die Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit des Gäubahn-Ausbaus.
- Für die Wirtschaftlichkeit der Kurve ist ausschließlich deren Nutzung durch den Güterverkehr erforderlich.
- In einer Nutzung der Kurve durch Fernzüge sieht die Bundesregierung Vor- und Nachteile, sie legt sich weiter auf keine Position fest.
- Die Entscheidung, ob Fernzüge die Kurve nutzen oder aber in Singen halten sollen, obliegt nach Ansicht der Bundesregierung alleine der Deutschen Bahn.

Aber: Im aktuellem Zielfahrplan 2030 für den Bundesverkehrswegeplan ist lediglich noch ein Halt in „Singen Landesgartenschau“ vorgesehen.

Die DB äußerte sich wie folgt: „Aktuell liegt noch kein finaler Planungsstand bezüglich des Ausbaus der Gäubahn und der darin enthaltenen sog. Singener Kurve im Rahmen des BVWP vor. Aus diesem Grund gibt es auch noch keine Entscheidung der DB Fernverkehr AG zum daraus folgenden Fernverkehrskonzept auf der Gäubahn“ (Antwort der DB auf eine Mail von Matthias Gastel vom 17.07.2017). Wir Grüne wollen den Fernverkehrshalt in Singen erhalten.

Bitte beachten Sie den O-Ton von Dorothea Wehinger zur Singener Kurve (siehe ganz unten).

5. Bahnhof Konstanz (Fragen 30, 31)

Die Bahnhöfe Konstanz und Radolfzell sind im Programm zur Herstellung der Barrierefreiheit aufgenommen.

Der Bahnhof Konstanz wird durch zwei neue Aufzüge stufenfrei erschlossen. Daneben werden die Bahnsteige 1 und 2/3 aufgehöht. Der gesamte Bahnhof soll barrierefrei umgestaltet werden. Die Unterführung soll gestalterisch aufgewertet werden.

Baubeginn ist im ersten Quartal 2018 und die Fertigstellung Mitte 2019 vorgesehen.

6. Bodenseegürtelbahn mit dem Bahnhof Radolfzell (Fragen 31 sowie 34-47)

Auch wenn der Regionalverkehr vom Land bestellt wird ist es sehr bemerkenswert, dass sich die Bundesregierung als die Vertreterin des Eigentümers der DB nicht für deren Probleme interessiert (Frage 34).

Bei der Frage nach Stellwerksmodernisierungen bezieht sich die Bundesregierung auf einen Streckenabschnitt, nach dem überhaupt nicht gefragt wurde (Frage 37).

Die Planungen für den barrierefreien Umbau des Bahnhofs Radolfzell ruhen derzeit, weil die Stadt Radolfzell ihre geplanten und damit zusammenhängenden städtebaulichen Maßnahmen gestoppt hat (Frage 31).

Über eventuell notwendige Investitionen in die Infrastruktur (Beseitigung von Engpässen auf dem Bundesschienenweg) zur Verbesserung der Pünktlichkeit liegen der Bundesregierung wieder keine Informationen vor. Die Bundesregierung negiert das Bestehen von Engpässen! (Frage 42)

Auf Anfrage antwortet die Bundesregierung nicht, von welcher Verkehrsprognose sie im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans für das Jahr 2030 ausging (Hinweis: Zwar wurden keine Jahreszahlen, wohl aber Zahlen für Werkstage prognostiziert, die hätten genannt werden können). (Schriftliche Frage 232/Juli)

Auf der Strecke zwischen Ulm und Basel werden 2% aller Fahrten ungeplant und vorzeitig beendet (Frage 4).

Verspätungen: Die Strecke gilt als verspätungsanfällig. Häufig fahren Züge mit zu wenigen Wagen, weil die Werkstatt in Ulm mit Wartung und Reparatur nicht hinterherkommt. Dadurch sind gerade die IRE-Züge häufig überfüllt, wodurch sich die Haltezeiten verlängern.

Besonders fatal: Die Bundesregierung weicht der Frage nach einer Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn (der rund 50 Kilometer lange Abschnitt Radolfzell-Friedrichshafen) komplett aus (Fragen 40, 43). Dieser Abschnitt droht ein „Dieselloch“ zu bleiben, weil die Südbahn/Bodenseegürtelbahn (von Friedrichshafen aus Richtung Ulm und Lindau) elektrifiziert wird und dies auch für die Hochrheinbahn vorgesehen ist.

Die Frage nach dem möglichen Einsatz von batterieelektrischen Zügen (Frage 46) hat die Bundesregierung nicht beantwortet und mit einer anderen Frage, mit der sie in keinem sachlichen Zusammenhang steht, vermengt.

Die DB antwortete auf ein Schreiben vom Juli zum Einsatz von Zügen mit Hybridtechnik auf der Strecke Radolfzell-Friedrichshafen („Dieselloch“), „grundsätzlich ist der Einsatz solcher Fahrzeuge natürlich möglich“, wollte sich aber nicht auf eine konkretere Aussage festlegen (Mails vom 21. bzw. 28. Juli). Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) antwortete am 03.08.2017 auf ein Schreiben von Matthias Gastel, dass sich Hybridzüge (Elektrisch und Diesel) „bereits in verschiedenen Regionen Europas im Betrieb bewährt“ hätten und verweist dabei insbesondere auf Frankreich. Rein batterieelektrische Züge oder solche mit Brennstoffzellenantrieben „benötigen ein weiterentwickeltes infrastrukturelles Umfeld“.

Ein Ergebnis des „Diesel-Gipfels“ am 02. August war die Ankündigung der Bundesregierung, die bestehende Förderung von Hybrid- und Wasserstoffzügen auszuweiten. Es ist aus unserer Sicht nun zu prüfen, ob diese Strecke für den Einsatz solcher Fahrzeuge geeignet und ob die angekündigte Förderung hierfür in Frage kommt.

7. Hochrheinbahn (Fragen 28-29)

Zur Frage, weshalb der Bund sich für die Elektrifizierung dieser Strecke nicht zuständig fühlt, siehe oben die Ausführungen unter Punkt 2.

Zum Wageneinsatz antwortet die Bundesregierung, dass die sich im Umbau befindlichen Wagen durch das EBA neu zugelassen werden müssen. Die Inbetriebnahmegenehmigung soll bis Ende Oktober 2017 erfolgen. (Frage 29)

Im September soll die Planungsvereinbarung zwischen dem Land und der DB unterzeichnet werden. Teile der Planungskosten sollen aus EU-Mitteln finanziert werden. Die Finanzierung der Baumaßnahmen soll nach den GVFG erfolgen.

8. O-Ton der Landtagsabgeordneten Dorothea Wehinger MdL zur Singener Kurve

„Die Singener Kurve ist sinnvoll, allerdings nur für den Durchgangs-Güterverkehr. Ich werde mich dafür einsetzen, dass auch in Zukunft der Personen-Schieneverkehr wie gehabt in den Bahnhof von Singen einfährt.“

II. Anhang: Visualisierung der Strecken im Bodenseeraum und Fahrgastentwicklung

