

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Agnieszka Brugger, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), Beate Müller-Gemmeke, Cem Özdemir, Tabea Rößner, Dr. Gerhard Schick, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwicklungsperspektiven für den Bahnverkehr im westlichen Bodenseeraum

Der Bodenseeraum stellt einen bedeutenden Wirtschaftsstandort, eine beliebte Tourismusregion und einen wertvollen Naturraum dar. Aufgrund der kulturellen und sprachlichen Gemeinsamkeiten zwischen Deutschland, der Schweiz und Österreich bestehen starke grenzüberschreitende Verflechtungen. Leistungsfähige, umweltfreundliche, öffentliche Verkehrsverbindungen sind daher für diese Region von besonderer Bedeutung. Für eine nachhaltige Entwicklung ist dabei ein besonderes Augenmerk auf die Schienenwege für die Gewährleistung der lokalen, regionalen aber auch überregionalen sowie grenzüberschreitenden Mobilität von Berufspendlern sowie von Erholungsuchenden zu richten.

In der westlichen Bodenseeregion gibt es folgende Bahnverbindungen mit nachfolgend skizzierten Merkmalen:

1. Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen (Kursbuchstrecke 751)

Die Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen ist schon lange ein Thema (siehe die Kleinen Anfragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksachen 18/1257, 18/5349 und 18/5503). Mit einer Elektrifizierung kann der Lokwechsel in Ulm entfallen und die Reisezeit zwischen Stuttgart und Friedrichshafen verkürzt werden. Zudem eröffnet sich die Möglichkeit, Züge über Lindau nach Österreich durchzubinden. Das Land Baden-Württemberg hat den Ausbau und die Elektrifizierung der Südbahn auch für den kommenden Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Die Bundesregierung gibt sich zwar optimistisch für eine Unterzeichnung des Finanzierungsvertrages noch im laufenden Jahr und einen baldigen Baubeginn. Wegen der Verzögerungen durch den Bund muss sich die dringend notwendige Elektrifizierung aber einer erneuten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans unterziehen (Bundestagsdrucksache 18/5503).

2. Bodenseegürtelbahn am nördlichen Bodenseeufer (Kursbuchstrecke 731)

Die Bodenseegürtelbahn (in dieser Kleinen Anfrage geht es um den Abschnitt zwischen Friedrichshafen und Radolfzell) zwischen Friedrichshafen-Stadt und Stahringen ist eingleisig, was deren Kapazität beschränkt und sich nachteilig auf die Pünktlichkeit der Züge auswirkt. Doppelspurabschnitte auf dieser Strecke fehlen gänzlich. Es sind lediglich Ausweichstellen in Friedrichshafen-Manzell, Salem, Überlingen-Therme und Ludwigshafen Bodensee vorhanden. Jedoch sind gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen wegen fehlender Durchrutsch-

wege nicht möglich. Dadurch entstehen Wartezeiten, die die Reisezeiten verlängern und zu Verspätungen führen können, wodurch der Bahnverkehr für die Fahrgäste unattraktiver wird. Bereits mit punktuellen Streckenausbauten und Modernisierungen von Anlagen lassen sich positive Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung und Fahrzeitgewinne erzielen. Das Land Baden-Württemberg hat die Bodenseegürtelbahn (im Rahmen der ABS Basel-Schaffhausen-Singen-Friedrichshafen) für die Elektrifizierung nebst partiellem Doppelspurausbau für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Die auf dieser Strecke seit langem überwiegend verkehrenden Regionalbahnen (RB) entsprechen nicht modernen Standards. So verfügen sie nicht über Fahrzielanzeigen. Die Fenster dieser RB-Züge erweisen sich bei Regen als undicht und erschweren noch dazu durch ihre Konstruktion den Blick auf die teilweise landschaftlich einmalig schöne und touristisch bedeutsame Landschaft. Entlang dieser Strecke verfügen zahlreiche Stationen nicht über auf 55 cm aufgehöhte Bahnsteige. Friedrichshafen weist Bahnsteighöhen von lediglich 36 bis 38 cm auf (Hinweis: Nach § 13 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sind Bahnsteighöhen von unter 38 cm unzulässig.). Weitere Stationen wie die in Markdorf oder Ludwigshafen weisen ebenfalls Bahnsteighöhen von lediglich 38 cm auf. Sie sind damit von einer Barrierefreiheit weit entfernt und stellen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung, aber auch für Reisende mit Gepäck und Fahrrädern, erhebliche Hürden dar. Dabei stellt der Streckenabschnitt zwischen Überlingen-Therme und Ludwigshafen einen der schönsten Bahnstrecken Deutschlands dar, da sich den Fahrgästen aus allernächster Nähe ein guter Blick auf den Bodensee eröffnet.

Für die Zukunft des Bahnverkehrs auf dieser Strecke ist auf den Erhalt und den leistungsfähigen Ausbau der überregionalen und durchgehenden Anbindung an Basel und Ulm zu achten. Dafür bedarf es einer durchgehenden Elektrifizierung der Strecke.

3. Seehäse zwischen Radolfzell und Stockach (Kursbuchstrecke 732)

Der eingleisige Abschnitt zwischen Stahringen und Stockach ohne Kreuzungsmöglichkeit wurde im Jahr 2012 durch den Landkreis Konstanz der DB Netz AG abgekauft. Die Zu- und Ausstiege sind an allen Stationen barrierefrei möglich. Diese Strecke wird ausschließlich von Zügen des Nahverkehrs genutzt. Gravierende Defizite auf dieser Strecke sind nicht bekannt.

4. Seehas zwischen Konstanz und Engen

Die Strecke ist durchgehend zweigleisig und elektrifiziert. Es verkehren der „Seehas“ mit seinen sehr modernen Zügen, der von der Schweizerischen Bundesbahn betrieben wird, Regionalzüge der Deutschen Bahn (DB) AG (RE und IRE) sowie an Wochenenden Intercity-Züge (IC) der DB AG.

Viele Stationen entlang dieser Strecke verfügen jedoch über unzureichend ausgebauten Bahnsteige. So verfügen die Stationen Reichenau und Hegne mit Bahnsteighöhen von 20 bis 32 cm noch nicht einmal über die Mindesthöhe von 38 cm nach § 13 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Einige Bahnsteige sind auch nicht mit einem festen Belag versehen, sondern mit Sand und Schotter (Stationen in Reichenau und Hegne). Die beiden Bahnsteige in Böhringen-Rickelshausen sind nur 14 cm bzw. 38 cm hoch. Noch dazu sind die Bahnsteige nicht mit einem festen Belag versehen, sondern mit einem Sand- und Schotterbelag, der an den Fahrbahnkanten Stolperfallen aufweist. Eine grundlegende Sanierung ist vorgesehen. Die Stationen in Mühlhausen und Engen verfügen über Bahnsteige mit einer Höhe von lediglich 18 bzw. 38 cm.

5. Gäubahnstrecke zwischen Singen und Stuttgart

Diese Hauptbahnstrecke verläuft von Singen bis Hattingen (Baden) auf den beiden Gleisen der Schwarzwaldbahn. Im weiteren Verlauf ist die Strecke bis Horb am Neckar eingleisig mit Ausweichmöglichkeiten in den Unterwegsbahnhöfen. Durch die Einstellung des Neigetechnik-ICE sind Verschlechterungen bei Service und Fahrzeiten eingetreten, die den jahrelangen Fahrgastverlust im Fernverkehr auf dieser Strecke mitverursacht haben (mündlicher Bericht der DB AG bei der Verbandsversammlung des Interessenverbands Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn am 13. Juli. 2015 in Stuttgart). Auf Initiative des Landes Baden-Württemberg werden ab Ende des Jahres 2017 zwischen Singen und Stuttgart alle Nahverkehrstickets in den Fernverkehrszügen anerkannt, was einen Stundentakt für alle Nahverkehrskunden auf dieser Achse ermöglicht (Südkurier vom 9. April 2015). Der Ausbau der Zweigleisigkeit bzw. die Schaffung von Doppelspurinseln sowie die Begradigung des Kurvenverlaufs an einigen Stellen könnte die Pünktlichkeit der Züge sowie die Leistungsfähigkeit auf dieser Strecke erhöhen und Fahrzeiten verkürzen und damit Fahrgäste zurück gewinnen. Das Land Baden-Württemberg hat den Bau/Ausbau von Doppelspurabschnitten für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Im Vertrag von Lugano von 1996 hat sich die Bundesregierung gegenüber der Schweiz verpflichtet, die Zweigleisigkeit der Strecke Stuttgart-Zürich auf deutschem Gebiet herzustellen und die Reisezeit auf zwei Stunden und 15 Minuten zu verkürzen (Südwestpresse vom 12. Oktober 2011). Tatsächlich liegt die Reisezeit aber bei rund drei Stunden.

Einige Haltestellen entlang der Strecke – speziell auf dem Schwarzwaldbahnabschnitt – sind weit von einer Barrierefreiheit entfernt, so die in Mühlhausen und Engen (18 bzw. 38 cm). Bezüglich des Bahnhofs in Singen liegen den Fragestellern Beschwerden von Bahnkunden wegen der sehr kleinen Aufzüge an den östlichen Bahnsteigenden vor.

Die nachfolgenden Fragen beziehen sich überwiegend auf die im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindliche Infrastruktur. Die Bundesregierung ist grundsätzlich verpflichtet – dies hat das Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung vom 1. Juli 2009, 2 BvE 5/06, erneut bekräftigt – die vom Parlament an sie gestellten Fragen vollständig und wahrheitsgemäß zu beantworten. Eine eigenmächtige Einschränkung auf Aspekte, die die Bundesregierung beantworten will, ist nicht zulässig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Steht nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen ein konkreter Termin für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die Elektrifizierung der Südbahn fest (siehe Bundestagsdrucksache 18/5642)?
2. Wie begründet die Bundesregierung, dass sie bereits vor Abschluss der Bewertungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan davon ausgeht, dass „bei der Südbahn die verkehrlichen Wirkungen wiederum die Kosten übersteigen werden“ (siehe Bundestagsdrucksache 18/5642)?
3. Wird der Finanzierungsanteil des Bundes für die Elektrifizierung der Südbahn im Entwurf der Bundesregierung für den Bundeshaushalt 2016 enthalten sein, und wenn ja in welcher Höhe?
4. Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn AG für Friedrichshafen mit dem nächsten Fahrplan verändern, und welche Verbesserungen sind für Friedrichshafen mit der Fernverkehrsoffensive der DB AG vorgesehen?

5. Welche konkreten Maßnahmen sind im Rahmen des Bahnhofssanierungsprogramms nach Kenntnis der Bundesregierung am Bahnhof Friedrichshafen Stadt vorgesehen, wann soll die Sanierung beginnen, und wann soll diese abgeschlossen werden, welche Kosten sind dafür veranschlagt, und wie sollen diese finanziert werden?
6. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass es inzwischen üblich geworden ist, dass Kommunen sich an der Finanzierung von Kosten für die Sanierung von Verkehrsstationen beteiligen müssen (wie z. B. Aufhöhung von Bahnsteigen, Errichtung von Aufzügen auf Bahnsteigen, Sanierung von Unterführungen mit Zugängen zu Bahnsteigen), damit es überhaupt zu baulichen Verbesserungen kommt, obwohl die Kommunen dafür überhaupt nicht zuständig sind?
7. Welche Sanierungsmaßnahmen, insbesondere zur Herstellung von Bahnsteighöhen von 55 cm und barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen, sind nach Kenntnis der Bundesregierung an den Stationen zwischen Friedrichshafen Stadt und Radolfzell vorgesehen (bitte die geplanten Maßnahmen, Umsetzungszeiträume, voraussichtlichen Kosten und Finanzierung angeben)?
8. Welche Pünktlichkeitswerte für die Züge der DB AG sind der Bundesregierung für die Bodenseegürtelbahn bzw. konkret die Strecke zwischen Friedrichshafen und Radolfzell bekannt?
9. Welche Pläne für eine Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell sind der Bundesregierung bekannt, und in welchem Zeitraum hält die Bundesregierung eine Elektrifizierung dieser Strecke für realistisch?
10. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung für eine Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell aus?
11. Wie bewertet die Bundesregierung allgemein die Entwicklung von Hybridfahrzeugen für den Einsatz auf nur teilelektrifizierten Strecken nach den Gesichtspunkten von
 - a) Anschaffungskosten,
 - b) Betriebskosten und
 - c) technischer Zuverlässigkeit?
12. Welche Pläne für die Herstellung von Doppelspurinseln auf der eingleisigen Strecke zwischen Friedrichshafen und Stahringen sind der Bundesregierung bekannt, und welchen Zeitraum für die Herstellung hält die Bundesregierung dafür für realistisch?
13. Welche Ergebnisse hat die sma-Studie von April 2015 (www.bodenseekreis.de/verkehr-wirtschaft/bus-bahn/bodenseeguertelbahn.html) für einen 30-Minuten-Takt auf der Bodenseegürtelbahn, die im Auftrag des Bodenseekreises erstellt wurde, nach Kenntnis der Bundesregierung erbracht? Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Studie, und welche Verbesserungen im Bahnverkehr hält sie aufgrund dessen für realistisch?
14. Ist sich die Bundesregierung bewusst, dass sich auf der bestehenden Infrastruktur der Bodenseegürtelbahn halbstündige Regionalbahnen und schnelle IRE-Verbindungen grundsätzlich gegenseitig ausschließen? Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung mit diesem Zielkonflikt umgegangen werden?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Überlegungen, die Gleise 1 und 2 am Bahnhof in Radolfzell auf Stumpfgleise zurückzubauen unter betrieblichen Gesichtspunkten und mit Blick auf mögliche zukünftige Entwicklungen der Bahn in der Bodenseeregion?

16. Welche Sanierungsmaßnahmen, insbesondere zur Herstellung von Bahnsteighöhen von 55 cm und barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen, sind nach Kenntnis der Bundesregierung an den Stationen zwischen Radolfzell und Engen vorgesehen (bitte die geplanten Maßnahmen, Umsetzungszeiträume, voraussichtlichen Kosten und Finanzierung angeben)?
17. Welche Pünktlichkeitswerte für die Züge der DB AG (getrennt nach Regional und Fernverkehr) sind der Bundesregierung auf der Gäubahnstrecke bekannt?
18. Welche Ausbaumaßnahmen entlang der Gäubahn zur Herstellung weiterer abschnittsweiser Zweigleisigkeiten bzw. Doppelspurinseln sind nach Kenntnis der Bundesregierung vorgesehen (bitte mit Zeitplan, voraussichtlichen Kosten und Finanzierung angeben)?
19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem vor der Volksabstimmung in Baden-Württemberg über den Finanzierungsanteil des Landes am Bahnprojekt Stuttgart 21 mehrfach geäußerten Versprechen von Befürwortern des Projektes, wonach mit Stuttgart 21 ein zweigleisiger Ausbau der Gäubahnstrecke komme (Südkurier vom 7. Oktober 2011)?
20. Hält die Bundesregierung am Vertrag von Lugano fest, in dem Deutschland die Herstellung der Zweigleisigkeit auf deutschem Gebiet zugesagt hat sowie eine Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich von 2 Stunden und 15 Minuten, und wenn ja, was wird sie wann konkret unternehmen, um der vertraglichen Verpflichtung nachzukommen?
21. Welche baulichen Maßnahmen zur Begradigung einzelner Kurven mit dem Ziel einer Erhöhung der fahrbaren Geschwindigkeiten sind der Bundesregierung bekannt (bitte Zeitplan, voraussichtliche Kosten und Finanzierung angeben)?
22. Liegt nach Kenntnis der Bundesregierung ein Zielkonzept für die Zeit nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 vor? Liegen die geplanten Ausbauten nach Einschätzung der Bundesregierung noch an den optimalen Stellen?
23. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob nach Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes ab Dezember 2017 mit Zulassung von Fahrkarten des Nahverkehrs in IC-Zügen der DB AG (Presseerklärung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 6. Februar 2014) in diesen IC-Zügen auch weiterhin alle Sparangebote der DB AG gelten werden?
24. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der DB AG vorgesehen, auf dieser Strecke wieder ICE-Züge verkehren zu lassen?
25. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Überlegungen, wieder (wie bis 1990) durchgehende Zugverbindungen zwischen Konstanz (der größten Stadt am Bodensee) und Stuttgart zu schaffen (ggf. mit Flügelung der Züge in Singen)?
26. Welche Sanierungsmaßnahmen, insbesondere zur Herstellung von Bahnsteighöhen von 55 cm und barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen, sind nach Kenntnis der Bundesregierung an den Stationen zwischen Radolfzell und Konstanz vorgesehen (bitte die geplanten Maßnahmen, Umsetzungszeiträume, voraussichtlichen Kosten und Finanzierung angeben)?
27. Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Fernverkehrsangebot der DB AG nach Konstanz mit dem nächsten Fahrplan verändern, und sind Verbesserungen mit der Fernverkehrsoffensive der DB AG zu erwarten?

28. Wie erklärt es sich die Bundesregierung, dass auf der Strecke Radolfzell – Lindau (Deutschland) im Vergleich zur Strecke Schaffhausen – Rorschach (Schweiz) bei vergleichbarer Streckenlänge von rund 80 Kilometern, eingleisigen Streckenführungen und einer auf schweizer Seite größeren Anzahl an Haltestellen die Fahrzeit in Deutschland bei 2:08 h und in der Schweiz bei 1:47 h liegt?
29. Welche infrastrukturellen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, den Bahnverkehr auf der deutschen Seite des Bodensees für die Fahrgäste attraktiver zu gestalten?
30. Welche Ausbaumaßnahmen entlang dieser Strecke für die Herstellung zumindest abschnittsweiser Zweigleisigkeiten sind nach Kenntnis der Bundesregierung vorgesehen (bitte mit Zeitplan, voraussichtlichen Kosten und Finanzierung angeben)?
31. Welche Pläne für eine Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts sind der Bundesregierung bekannt, und in welchem Zeitraum hält die Bundesregierung eine Elektrifizierung dieser Strecke für realistisch?
32. Von welchen Kosten für die Elektrifizierung dieser Strecke geht die Bundesregierung aus?
33. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass es nach einer möglichen Elektrifizierung der Hochrheinstrecke nicht zu massiven Verschlechterungen für die Fahrgäste, insbesondere auf der Relation Basel – Ulm, kommt, wenn die Bodenseegürtelbahn nicht gleichzeitig ebenfalls elektrifiziert wird?
34. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass – wenn eine zeitgleiche durchgehende Elektrifizierung nicht möglich ist – nach einer Elektrifizierung der Hochrheinstrecke die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn rasch folgen muss, und wenn ja, wie wird sie sicherstellen, dass zwischen beiden Maßnahmen möglichst wenig Zeit vergeht?

Berlin, den 7. September 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

