

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/12719 –**

### **Situation und Perspektiven des Bahnverkehrs im östlichen Bodenseeraum**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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](http://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.

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)?

Die ABS 48 „Elektrifizierung der Strecke (München–)Geltendorf–Lindau und die zeitgleiche Ertüchtigung der Strecke München–Lindau–Grenze D/A für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen“ wird bautechnisch in Baden-Württemberg und Bayern umgesetzt. Sie wird im Rahmen der LuFV Anlage 8.7 (LuFV II-Förderperiode 2015 bis 2019) in der Länderquote des Freistaats Bayern mit ca. 87,5 Mio. Euro gefördert. Davon sind in den Jahren 2015 bis 2016 ca. 7,8 Mio. Euro verwendet worden und für die Jahre 2017 bis 2019 derzeit 79,7 Mio. Euro in der Planung hinterlegt.

Eine Finanzierung des Projektes Südbahn im Rahmen der LuFV-Anlage 8.7 erfolgt nicht.

2. Welche der acht Eisenbahnbrücken entlang der Südbahn und der Bodensee-gürtelbahn im definierten Abschnitt, die sich in der Zustandskategorie 4 (gravierende Schäden, wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr möglich; siehe Bundestagsdrucksache 18/12045) befinden, werden in den kommenden Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) saniert oder ersetzt, und welche Auswirkungen hat dies auf den Bahnverkehr?

Entlang der Südbahn werden sechs Brücken der Zustandskategorie 4 mit LuFV-Mitteln erneuert bzw. befinden sich in Planung. Die Inbetriebnahme der „Grenzbrücke“ (Strecke 4530, km 15,044 Ern EÜ) ist für 2018 geplant. Die übrigen Brücken „Riß Ummendorf“ (Strecke 4500, km 134,671 Ern EÜ), „Schussen I“ bis „Schussen III“ (Strecke 4500, km 159,729; km 159,960; km 161,934 Ern EÜ) sowie „Flappach“ (Strecke 4500, km 178,525 Ern EÜ) gehen erst nach dem LuFV II-Zeitraum in Betrieb (ab 2020), werden jedoch aufgrund der langen Projektzeiträume bereits mit LuFV-II-Mitteln teilfinanziert.

Einschränkungen des Bahnbetriebs infolge der Erneuerungsarbeiten für die „Grenzbrücke“ sind ausgeschlossen. Die Auswirkungen auf den Bahnverkehr für die weiteren fünf zu sanierenden Brücken kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

#### 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)?

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist Aufgabe der Länder. Das betrifft Planung, Organisation und Finanzierung. Es wird davon ausgegangen, dass der bestellende Aufgabenträger im Rahmen seines Verkehrsvertrages auf die hohe Verspätungsanfälligkeit der Züge auf der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn reagiert.

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?

Nach Angaben der DB Netz AG soll der Baubeginn im Jahr 2018 und die Inbetriebnahme im Jahr 2021 erfolgen.

5. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung bezüglich notwendiger Streckensperrungen während der Baumaßnahmen?

Nach Angaben der DB Netz AG ist im nördlichen Abschnitt eine mit der Region abgestimmte Streckensperrung vom 10. September bis 21. Dezember 2018 vorgesehen.

6. Wie werden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrzeiten auf der elektrifizierten und ausgebauten Strecke zwischen Ulm und Friedrichshafen verändern?

Nach Angaben der DB Netz AG werden sich auf der Strecke Ulm–Friedrichshafen die Fahrzeiten für den RE von heute ca. 72 Minuten auf künftig ca. 62 Minuten in Abhängigkeit der Haltekonzeption reduzieren.

7. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob die Deutsche Bahn beispielsweise im Rahmen ihrer Fernverkehrsoffensive auf dieser Strecke mehr Fernverkehrszüge einsetzen will?

Nein.

8. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob die Elektrifizierung der Strecke dazu genutzt wird, Durchbindungen im Fernverkehr beispielsweise nach Voralberg (im regelmäßigen Taktverkehr oder zumindest als touristische Einzelzüge) anzubieten?

Nach Angaben der DB Netz AG werden bereits heute Züge des Fernverkehrs durchgebunden. Mit der Elektrifizierung wird jedoch der zeitaufwändige Lokwechsel entfallen.

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)?

Für das Jahr 2030 wird im BVWP 2030 das Reisendenaufkommen (Ein-, Aus- und Umsteiger) der genannten Bahnhöfe wie folgt prognostiziert:

- Ulm 18,08 Millionen Reisende/Jahr
- Aulendorf 2,54 Millionen Reisende/Jahr
- Ravensburg 3,43 Millionen Reisende/Jahr
- Friedrichshafen 5,38 Millionen Reisende/Jahr.

Basis der Verkehrsumlegung in der Bundesverkehrswegeplanung sind 1 572 Verkehrszellen. Die „Einspeisung“ der Nachfrage erfolgt an relevanten Bahnhöfen innerhalb dieser Verkehrszellen. Eine Aussage zum Aufkommen an einzelnen Bahnhöfen und Haltepunkten ist daher nicht möglich.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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?

Nach den Planfallrechnungen zur Bewertung einer Elektrifizierung der Südbahn (veröffentlicht unter [www.bvwp-projekte.de/schiene/2-001-V02/2-001-V02.html](http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-001-V02/2-001-V02.html)) ist von einer Zunahme der Güterzugzahlen zwischen dem Bezugsfall 2030 und dem Planfall 2030 (mit Elektrifizierung) von 4 Zügen/Tag auf 10 Züge/Tag (Abschnitt Ulm–Ummendorf), von 2 Zügen/Tag auf 8 Züge/Tag (Abschnitt Ummendorf–Aulendorf) und von 2 Zügen/Tag auf 7 Züge/Tag (Abschnitt Aulendorf–Friedrichshafen) auszugehen.

Die Ist-Zugzahlen 2016 im Schienengüterverkehr entsprechen den zuvor genannten Werten des Planfalls.

#### 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?

Nein.

13. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob alle Gleise im Bahnhofsbereich elektrifiziert werden sollen?

Nach Angaben der DB Netz AG werden im Rahmen des Bedarfsprojektes „ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau“ im Bahnhof Friedrichshafen alle für den zukünftig elektrischen Betrieb erforderlichen Gleise elektrifiziert.

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?

Nein.

15. Inwiefern reagiert die Bundesregierung auf die hohe Verspätungsanfälligkeit der Züge der bundeseigenen Deutschen Bahn auf der Bodenseegürtelbahn, einem Bundesschienenweg (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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)?

Aus den Arbeiten zum BVWP 2030 können keine Aussagen zum Reisendenaufkommen im IST-Zustand getroffen werden können.

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)?

Für das Jahr 2030 wird im BVWP 2030 das Reisendenaufkommen an den Bahnhöfen zwischen Friedrichshafen und Lindau wie folgt prognostiziert:

- Friedrichshafen            5,38 Millionen Reisende/Jahr
- Langenargen                0,69 Millionen Reisende/Jahr
- Lindau                        2,30 Millionen Reisende/Jahr.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

19. Hat die Bundesregierung beispielsweise auf Grundlage der Finanzierungsvereinbarung Kenntnis darüber, wie sich die Fahrzeiten auf der elektrifizierten Strecke zwischen Friedrichshafen und Lindau (Inselbahnhof) verändern werden?

Nach Angabe der DB Netz AG bleiben die fahrplanmäßigen Fahrzeiten zwischen Friedrichshafen und Lindau unverändert.

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?

Nach Angabe der DB Netz AG wird durch die Elektrifizierung der Südbahn im Bf Ulm die Durchbindung von Zügen mit E-Traktion ermöglicht. Die Festlegung der Bedienung der Haltepunkte der Bodenseegürtelbahn fällt in die Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg bzw. des zuständigen Aufgabenträgers.

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?

Das BMVI erarbeitet derzeit einen modellhaften Fahrplan (Arbeitstitel: Zielfahrplan 2030plus) für den Deutschland-Takt, der sich auf das gesamte Netz des Schienenpersonenverkehrs (SPV) im Nah- und Fernverkehr erstrecken sowie im Güterverkehr Systemtrassen bereitstellen soll. Der Zielfahrplan 2030plus soll Ende 2017 vorliegen. Daher kann eine konkrete Aussage über einen Taktfahrplan der Südbahn und Bodenseegürtelbahn im Rahmen eines Deutschland-Taktes frühestens nach der Prüfung des Deutschland-Taktes erfolgen.

Die konkrete Ausgestaltung des Nahverkehrstaktes fällt in die Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg bzw. des zuständigen Aufgabenträgers.

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)?

Die Südbahn ist auf dem Abschnitt Ulm–Friedrichshafen zweigleisig ausgebaut. Ein Ausbau des Abschnittes Friedrichshafen–Lindau-Aeschach ist im aktuellen Bedarfsplan Schiene nicht enthalten, da hier kein Engpass prognostiziert wird.

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)?

Investitionen im Rahmen des Bedarfsprojektes „ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau“ betreffen keine Stellwerksmodernisierungsmaßnahmen an der Bodenseegürtelbahn.

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?

Nein.

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?

Für die Herstellung der Barrierefreiheit laufen derzeit Planungen der DB Station&Service AG für die Stationen Friedrichshafen Stadt, Nonnenhorn und Lindau-Aeschach. Ein Zeitpunkt für den Ausschuss des barrierefreien Ausbaus der genannten Stationen kann nach Angaben der DB Station&Service AG derzeit nicht benannt werden.

## 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?

Nach Angaben der DB Station&Service AG ist die Vorentwurfsplanung abgeschlossen und die sich daran anschließende Entwurfs- und Genehmigungsplanung in Erarbeitung.

Der Baubeginn ist in Abhängigkeit vom Verlauf des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens für Mitte 2019 geplant, die Inbetriebnahme der Verkehrsstation durch die DB Station&Service AG ist zeitgleich mit der Inbetriebnahme der ABS 48 im Dezember 2020 vorgesehen.

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)?

Der Bund hat die Erwartung, dass die Regularien der LuFV II eingehalten werden ([www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/Einstellen\\_LuFV\\_II.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/Einstellen_LuFV_II.pdf?__blob=publicationFile&v=3)). In Lindau Reutin kam bezüglich des Baus von Bahnsteigdächern die speziell mit dem Bund definierten und vereinbarten Regelungen eines „angemessenen Wetterschutzes“ in Abhängigkeit des Fahrgastaufkommens (Prognose hier: > 3 000 Ein- und Aussteiger pro Tag) zur Anwendung.

Nach Aussage der DB Station&Service AG ist der Bau eines neuen Empfangsgebäudes in Lindau-Reutin im Zusammenhang mit dem Neubau einer Verkehrsstation seitens der DB Station&Service AG nicht vorgesehen.

28. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, welche Züge zukünftig ausschließlich im neuen Bahnhof Reutin und nicht im Inselbahnhof halten sollen?

Nein.

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>)?

Wichtige Parameter für die Gestaltung von Bahnanlagen sind die räumlichen Gegebenheiten und das Gebot der Wirtschaftlichkeit. Bedeutsam sind bei der Dimensionierung von Bahnsteigen auch die Bahnsteiglängen in den anderen Bahnhöfen entlang einer Strecke, aus deren gemeinsamer Betrachtung die zulässige Zuglänge auf der betreffenden Strecke zu bestimmen ist.

30. Welche Vor- und Nachteile bringt der neue Bahnhof in Lindau-Reutin nach Einschätzung der Bundesregierung für den Fernverkehr?

Durch den Ausbau des Bahnhofs Lindau-Reutin kann bei durchgehenden Fernverkehrszügen auf den Richtungswechsel im Inselbahnhof verzichtet werden. Das verkürzt die Fahrzeit erheblich und auch die Haltezeit am Bahnsteig. Diese Reisezeitgewinne ermöglichen es, sowohl in Deutschland als auch in Österreich und der Schweiz in den wichtigen Knotenbahnhöfen attraktive Anschlüsse herzustellen. Der Nachteil, dass Fernverkehrszüge nicht mehr den Inselbahnhof anfahren, könnte durch häufig verkehrende Pendelzüge zwischen dem Inselbahnhof und dem Bahnhof Lindau-Reutin kompensiert werden.

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)?

Für das Jahr 2030 wird im BVWP 2030 (Stand: Zielnetz Kabinettsentwurf) das Reisendenaufkommen an den Bahnhöfen in Lindau auf 2,30 Millionen Reisende/Jahr prognostiziert.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 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?

Nein.

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)?

Nach Angaben der DB Station&Service AG wurden die Planungen zum barrierefreien Ausbau der Station Lindau-Aeschach (bestehender Bahnsteig der Strecke Friedrichshafen–Lindau) durch die DB Station&Service AG aufgenommen und sollen mit den Planungen für den Neubau von zwei Außenbahnsteigen an der Station Lindau-Aeschach (Strecke Geltendorf–Lindau) im Rahmen der Stationsoffensive abgestimmt werden.

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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wird im Inselbahnhof die Zahl der Gleise reduziert, nicht jedoch die Länge der verbleibenden Gleise. Diese hält die Bundesregierung auch für Sonderzüge für ausreichend dimensioniert.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

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?

Nach Informationen der DB Station&Service AG wird der Schutzwürdigkeit des Eisenbahndammes von Lindau-Aeschach zur Insel dadurch Rechnung getragen, dass die Eingriffe in die Substanz des bestehenden Damms nur im notwendigen Maß geplant sind. Hierbei werden Abstimmungen der DB Station&Service AG hinsichtlich der Gestaltung mit den Behörden der Stadt Lindau sowie dem Landratsamt vorgenommen. Die Bauausführung sind durch die DB Station&Service AG für die Monate Oktober 2019 bis April 2020 geplant, um die Grundlage für die Schließung der Elektrifizierungslücke von Lindau-Aeschach zur Insel zu schaffen.

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?

Nein.

Bahnstrecke von Lindau über Memmingen nach München (Streckennummern 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?

Nach Angaben der DB Netz AG war der Baubeginn für vorgezogene Maßnahmen an Bahnübergängen im September 2015. Der Baubeginn für die Hauptbaumaßnahme soll im Jahr 2018 und die Inbetriebnahme im Jahr 2020 erfolgen.

38. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob die Strecke während der Baumaßnahme komplett gesperrt wird, und wenn ja, in welchen Zeiträumen?

Nach Angaben der DB Netz AG sind gemäß derzeitigem Terminplan abschnittsweise Streckensperrungen während der umfangreichen Hauptbaumaßnahmen in den Jahren 2018 und 2019 mit Schwerpunkt in folgenden Abschnitten vorgesehen:

- Buchloe–Memmingen–Leutkirch (Vollsperrung 23. März bis 10. September 2018)
- Geltendorf–Buchloe (Vollsperrung 11. Juni bis 2. Juli 2018)
- Leutkirch–Kißlegg–Hergatz (Vollsperrung 12. April bis 6. Oktober 2019).

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 aufgenommen?

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

Nach Angaben der DB Netz AG ist der Einsatz von Nahverkehrszügen mit Neigetechnik möglich und vom zuständigen Aufgabenträger der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) für die Durchführung des Schienenpersonenfernverkehrs vorgesehen.

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?

Mit dem Ausbau und Elektrifizierung der Strecke von (München–)Geltendorf über Memmingen und Lindau bis nach Zürich wird nach Angaben der DB Netz AG die Fahrzeit künftig weniger als drei Stunden 30 Minuten betragen. Die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn ist hierfür unerheblich.

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?

Nach Angaben der DB Fernverkehr AG wird die prognostizierte Nachfrage mit der geplanten zweistündigen Verbindung auf der Relation Zürich–München, die eine Verbesserung gegenüber dem Status Quo bedeutet, abgedeckt.

42. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, welche neuen Haltepunkte eingerichtet werden, und welche Fahrgastprognosen sind der Bundesregierung hierfür bekannt?

Im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens werden keine neuen Haltepunkte erstellt.

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)?

Nach Angaben der DB Netz AG ist die Basis für die Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen die 16. BImSchV. Als Grundlage für die Schallgutachten wurde die Zugzahlenprognose 2025 der BVWP verwendet. Hierbei wurden Güterzugmengen zwischen 12 und 18 Zügen berücksichtigt. Hieraus ergeben sich umfangreiche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen, die in die Planfeststellungsverfahren eingeflossen sind.

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?

Nein.

