

## **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 18/12757 –**

### **Situation und Perspektiven des Bahnverkehrs im westlichen 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 Bodenseegürtelbahn und die Hochrheinstrecke sowie die Gäubahn gelten aufgrund ihrer überwiegenden bzw. teilweisen Eingleisigkeit und nicht durchgehenden Elektrifizierung (Bodenseegürtelbahn und Hochrheinbahn) als stör anfällig. Hinzu kommen Klagen über marodes Wagenmaterial, das durch die DB Regio AG eingesetzt wird (siehe Staatsanzeiger Baden-Württemberg vom 3. Februar 2017). Zugleich erfreuen sich die Bahnstrecken steigender Beliebtheit bei den Fahrgästen. So stieg die Anzahl der täglichen Fahrgäste des Seehas seit dem Jahr 2006 von unter 10 000 auf inzwischen 15 000 an (Südkurier vom 3. Juni 2016).

Die Anfrage thematisiert den Schienenverkehr im westlichen Bodenseeraum, der die Bodenseegürtelbahn auf dem Abschnitt Friedrichshafen–Radolfzell, die Gäubahn (Stuttgart–Zürich), die Hochrheinbahn nach Basel sowie die Strecken des Seehas zwischen Konstanz und Singen und des Seehäsle (Radolfzell–Stockach) einschließt.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Zu den Fragen 1 bis 9, 12 bis 14, 29 bis 32, 37, 38, 42, 44 und 47 wurde eine ergänzende Stellungnahme der Deutschen Bahn AG angefordert. Diese ist im Rahmen der vorgegebenen Antwortfristen noch nicht eingegangen; die Angaben werden nachgereicht.

1. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie sich die Fahrgastzahlen auf den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Strecken in den einzelnen Jahren seit dem Jahr 1994 jeweils entwickelt haben (bitte getrennt nach Fern- und Regionalverkehr angeben)?

Nein. Diese Frage können nur die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. das Land als Aufgabenträger für den Nahverkehr beantworten.

2. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie sich die Pünktlichkeitswerte der Züge auf den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Strecken in den einzelnen Jahren seit dem Jahr 1994 jeweils entwickelt haben (bitte getrennt nach Fern- und Regionalverkehr angeben)?

Die Deutsche Bahn AG veröffentlicht auf ihrer Internetseite [www.bahn.de](http://www.bahn.de) Monatswerte zur Pünktlichkeit der DB Personenverkehrszüge. Für einzelne Teilabschnitte oder Teilstrecken sind der Bundesregierung keine Auswertungen bekannt.

3. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie viele Züge auf den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Strecken in den einzelnen Jahren seit dem Jahr 1994 jeweils ausgefallen sind (bitte getrennt nach Fern- und Regionalverkehr und in absoluten Zahlen sowie in Prozent des fahrplanmäßigen Gesamtangebotes angeben)?
4. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie viele Fahrten der IRE-Verbindungen von Ulm nach Basel bzw. umgekehrt im Jahr 2016 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2017 die gesamte Strecke befuhren, und wie viele ungeplant vorzeitig endeten?
5. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung über die tageszeitliche Verteilung von Zugausfällen auf den genannten Bahnstrecken, und kann sie bestätigen, dass davon vor allem die morgendliche Hauptverkehrszeit betroffen ist (Südkurier vom 27. April 2017)?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den Fragen handelt es sich um Sachverhalte im Bereich der unternehmerischen Eigenverantwortung der betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

6. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob uns vorliegende Informationen zutreffen, wonach die DB-eigene Werkstätte in Ulm nicht in der Lage ist, das Standardrollmaterial der Bodenseegürtelbahn zu warten und zu reparieren, und es Überlegungen gibt, diese Aufgaben an die Werkstätte der Hohenzollerischen Landesbahn in Gammertingen zu vergeben?

Nein.

7. Welche geplanten wesentlichen Veränderungen im ab Ende 2017 gültigen Fahrplan (außer den beiden IC-Fahrtenpaaren Konstanz–Stuttgart; siehe Information der Regionalkonferenz Stuttgart vom 10. März 2017) sind der Bundesregierung für den westlichen Bodenseeraum bekannt?

Bei den Fragen der Fahrplangestaltung handelt es sich um Sachverhalte im Bereich der unternehmerischen Eigenverantwortung der betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

8. Inwiefern profitierten oder profitieren die in der Vorbemerkung der Fragesteller 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)?

Von den Mitteln der LuFV II sind während ihrer 5-jährigen Laufzeit rd. 1,1 Mrd. Euro speziell für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) einzusetzen. Hiervon entfallen auf das Bundesland Baden-Württemberg 120,2 Mio. Euro und auf den Freistaat Bayern 187,3 Mio. Euro. Die Länder können in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den SPNV die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV gemäß § 8 Absatz 7 der LuFV II selbst bestimmen und mit den EIU vereinbaren, in welche Projekte diese Mittel investiert werden sollen. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und wirkt bei der Auswahl der Vorhaben nicht mit. Sachstände bzw. Informationen über regionale Vorhaben im Bestandsnetz und im SPNV können daher nur die EIU bzw. das betreffende Bundesland abgeben.

9. Welche der sechs Eisenbahnbrücken entlang der Gäubahn (davon vier) und der sich südlich daran anschließenden Strecke mit der Strecken-Nummer 4250 zwischen Hattingen und Singen (davon zwei), 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 auf Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) saniert oder ersetzt, und welche Auswirkungen hat dies auf den Bahnverkehr?

Über die Priorisierung und Durchführung ihrer Brückenvorhaben entscheiden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) in eigener unternehmerischer Verantwortung unter Beachtung sicherheitstechnischer Erfordernisse.

10. Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung, wonach die Länder für den Ausbau von Schienenstrecken zuständig sind, auf denen wenig oder kein Fern- und Güterverkehr fährt, vor dem Hintergrund, dass seit der Bahnreform im Jahr 1994 weit über 3 000 Schienenkilometer aus der Fernverkehrsbedienung herausgefallen sind (und damit nach Auffassung der Bundesregierung bezüglich Streckenausbauten in die Verantwortung der Länder gefallen sind), zugleich aber die Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) seit 20 Jahren nicht erhöht wurden?

Der Bund gewährt nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Darüber hinaus finanziert der Bund Investitionen in die Infrastruktur bei den Projekten des Bedarfsplans sowie für die Erhaltung des Anlagenbestands, teilt auf der Grundlage von Programmen (die im Benehmen mit den Ländern aufgestellt werden) den Ländern Finanzhilfen zu, und stellt nach § 8 Absatz 2 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes Finanzmittel für Strecken, die überwiegend oder ausschließlich dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zur Verfügung.

11. Wird sich die Bundesregierung für eine Aktualisierung der Vertragsinhalte des Vertrages von Lugano einsetzen, insbesondere für die Aufnahme der Bahnachse Ulm–Friedrichshafen–Zürich als weitere ausbaubedürftige Zubringer-Strecke für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), die bislang im Vertragstext nur für spätere Überlegungen angedacht wurde, nun aber mit dem absehbaren Baufortschritt der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und dem beschlossenen Ausbau inkl. Elektrifizierung der Südbahn (Ulm–Friedrichshafen) in den nächsten Jahren zunehmende Bedeutung erhalten wird?

Die Bundesregierung hält an der am 6. September 1996 geschlossenen Vereinbarung von Lugano fest. In regelmäßigen bilateralen Gesprächen mit der Schweiz haben beide Parteien bislang keinen Änderungsbedarf erkannt.

12. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ob sich mit der Fahrplanumstellung im Jahr 2016, mit der die Anschlussmöglichkeiten in Stuttgart deutlich verbessert wurden, die Fahrgastzahlen erhöht haben (bitte entsprechende Zahlen nennen)?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

13. Ist der Bundesregierung bekannt, ob mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 am späten Abend ein weiterer IC von Stuttgart nach Singen fahren wird (Hinweis: Der letzte IC nach Singen fährt derzeit in Stuttgart um 20.29 Uhr ab; um 21.18 Uhr fährt derzeit noch ein RE)?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

14. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, ab welchem Zeitpunkt der IC über die für den Schweiz-Verkehr erforderliche European Train Control System (ETCS)-Ausstattung verfügen wird, um den Fahrgästen von Stuttgart nach Zürich eine durchgehende Verbindung bieten zu können?

Nein.

15. Wurde der Finanzierungsvertrag zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG für den Ausbau des Abschnitts zwischen Horb und Neckarhausen inzwischen unterzeichnet, und wenn nein, weshalb nicht, und wann ist die Unterzeichnung vorgesehen?

Für den Ausbau des Abschnitts Horb – Neckarhausen wurde noch keine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB Netz AG geschlossen. Sobald das notwendige Baurecht vorliegt, sind die Voraussetzungen für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gegeben.

16. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Ausbau auf dem Abschnitt zwischen Horb und Neckarhausen entsprechend des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beginnen, und wann wird dieser abgeschlossen sein?

Baubeginn und Fertigstellung des Abschnitts Horb – Neckarhausen stehen nach derzeitigem Kenntnisstand noch nicht fest.

17. Ist der Ausbau des Abschnitts zwischen Horb und Neckarhausen entsprechend des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des Bundesschienenwegebauausbaugesetzes aus Sicht der Bundesregierung unabhängig von der Frage, ob auf der Gäubahn Neigetechnikzüge zum Einsatz kommen werden, sinnvoll, und wie begründet die Bundesregierung ihre Einschätzung?

Die Nutzung der Strecke mit Neigetechnikzügen ist Bestandteil des Ausbaukonzepts. Die für den Ausbau der Gäubahn ermittelten, im Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplans enthaltenen, zweigleisigen Begegnungsabschnitte beruhen auf einem Fahrplan mit Neigetechnikfahrzeugen.

18. Für wann sind die Unterzeichnungen der Finanzierungsverträge zwischen Bund und Deutscher Bahn AG für die übrigen für den Ausbau vorgesehenen Abschnitte vorgesehen, und wann ist jeweils mit dem Baubeginn und der Fertigstellung zu rechnen?

Der Zeitpunkt für den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen für die übrigen für den Ausbau vorgesehenen Abschnitte der Gäubahn sowie Baubeginn und Fertigstellung für diese Abschnitte stehen noch nicht fest.

19. Welche Vor- und Nachteile hätte es nach Einschätzung der Bundesregierung für die Fernverkehrsreisenden, wenn die Singener Kurve auch von den Zügen des Fernverkehrs genutzt würde, und befürwortet die Bundesregierung den Bau dieser Kurve (bitte begründen)?
20. Sollen nach Ansicht der Bundesregierung auch Fernverkehrszüge die von der Bundesregierung mit einer „großen Bedeutung“ und einem „wesentlichen Bestandteil für die positive gesamtwirtschaftliche Bewertung“ eingeschätzte Singener Kurve nutzen (Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 41, Plenarprotokoll 18/224, S. 22470) und damit künftig nicht mehr am Bahnhof Singen, sondern am Haltepunkt Singen Landesgartenschau halten (die Landesregierung von Baden-Württemberg hat hingegen mehrfach, so in ihrer Antwort an die Landtagsabgeordnete Wehinger vom 23. März 2017, die politische Unterstützung der Singener Kurve ausdrücklich für den Durchgangsgüterverkehr zum Ausdruck gebracht)?
21. Welche Auswirkungen hätte die Singener Kurve nach Einschätzung der Bundesregierung auf den Schienengüterverkehr im Hinblick auf dessen Wirtschaftlichkeit und die Verlagerung von mehr Güterverkehr auf die Schiene?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Singener Kurve, die ein Verkehren von Zügen in der Relation Zürich – Schaffhausen – Stuttgart ohne Richtungswechsel im Bahnhof Singen (Hohentwiel) ermöglicht, ist zwingende Voraussetzung für die gesamtwirtschaftliche Rentabilität eines Ausbaus der Gäubahn. Nur durch die Singener Kurve kann die Gäubahn in ökonomischer Weise auch für den Güterverkehr genutzt werden. Da ein Ausbau der Gäubahn allein für den Personenverkehr nicht wirtschaftlich wäre, ist es aus Sicht der gesamtwirtschaftlichen Bewertung unerheblich, ob Personenzüge über die Singener Kurve verkehren. Der Vorteil einer Nutzung der Singener Kurve liegt im Fahrzeitgewinn für die überregionalen Reisenden, wohingegen ein Halt in Singen (Hohentwiel) möglicherweise die Optimierung der Anschlussbeziehungen zum Regionalverkehr erlaubt. Die Entscheidung über Wegführung und Haltepolitik der Fernzüge im Raum Singen treffen die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs. Die Bundesregierung ist hieran nicht beteiligt.

22. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse zu den bisherigen Ergebnissen der Gespräche mit der Deutschen Bahn AG und den Schweizer Bundesbahnen bezüglich des Einsatzes von Neigetechnikzügen?

Über Ergebnisse liegen der Bundesregierung noch keine Informationen vor, da die Gespräche noch nicht abgeschlossen sind.

23. Wird die Bundesregierung auf das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn AG Einfluss nehmen und auf den Einsatz von Neigetechnikzügen durch die DB AG drängen?

Die DB AG hat bestätigt, dass sie an dem Ausbaukonzept inkl. Nutzung der Strecke mit Neigetechnikfahrzeugen festhält.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

24. Ab welchem Zeitpunkt ist nach Einschätzung der Bundesregierung der Einsatz von Neigetechnikzügen möglich, und ist dafür die vollständige Ertüchtigung der Strecke für Neigetechnikzüge erforderlich (Hinweis: Bis zum Jahr 2010 hatte die Deutsche Bahn AG auf der bestehenden Strecke ICE mit Neigetechnik im Einsatz, Stuttgarter Zeitung vom 1. September 2016)?

Die Gäubahn ist bereits heute für den Einsatz von Neigetechnikzügen ausgelegt.

25. Wie schätzt die Bundesregierung die „richtige“ Lage der bestehenden wie auch der geplanten Ausweichstellen (zweigleisige Streckenabschnitte) vor dem Hintergrund ein, dass sowohl mit dem Einsatz von Neigetechnikzügen als auch mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 (Hinweis: Der Planabschnitt 1.3b auf den Fildern ist noch nicht planfestgestellt) die Fahrpläne angepasst werden müssen und sich die daraus ergebenden Begegnungsstellen verschieben können (bitte begründen)?

Bei der Bewertung des Ausbaus der Gäubahn im Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden ein Neigetechnikkonzept und die Nutzung durch den Güterverkehr geprüft. Auf dieser Grundlage wurde die Lage der zweigleisig auszubauenden Begegnungsabschnitte Horb – Neckarhausen, Rottweil – Neufra und Spaichingen – Riethem – Wurmlingen ermittelt.

26. Wie werden nach Einschätzung der Bundesregierung die durch den Einsatz von Neigetechnikzügen verkürzten Reisezeiten dauerhaft mindestens gehalten werden können angesichts der Tatsache, dass die Eisenbahnindustrie (Stand heute) keine neuen Neigetechnikzüge mehr entwickelt, und damit nicht auf Dauer gewährleistet ist, dass entsprechendes Wagenmaterial verfügbar ist?

Die angestrebten verkürzten Reisezeiten sind davon abhängig, dass tatsächlich Neigetechnikfahrzeuge für den Betrieb auf der Gäubahn zu Verfügung stehen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 22 und 23 verwiesen.

27. Befürwortet die Bundesregierung eine Fortführung des Vertrags von Lugano von 1998, der nach Artikel 6 Absatz 2 bis zum 31. Dezember 2020 gilt und sich jeweils um ein weiteres Jahr verlängert, wenn er nicht durch eine der Vertragsparteien schriftlich gekündigt wird ([www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20001034/index.html](http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20001034/index.html))?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

28. Wie erklärt die Bundesregierung, dass sie sich für die Elektrifizierung der Hoahrheinbahn (wie auch der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen) für nicht zuständig hält mit der Begründung, dort wie auch auf vielen anderen von den Ländern zum Ausbau angemeldeten Bahnstrecken handele es sich um Nahverkehrsprojekte, die in den Bundesverkehrswegeplan nicht aufgenommen werden könnten (Staatssekretär Enak Ferlemann im Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 26. Oktober 2016, Protokoll S. 5), während gleichzeitig zahlreiche Straßenbauprojekte ohne großräumige Bedeutung wie die Ortsumfahrung Oberlauchringen (<http://bvwp-projekte.de/strasse/B34-G20-BW/B34-G20-BW.html>) oder die Ortsumfahrung Stockach (<http://bvwp-projekte.de/strasse/B14-G50-BW/B14-G50-BW.html>) in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen wurden?

Von den Ländern wurde eine Vielzahl von Schienenvorhaben zur Neubewertung im BVWP 2030 angemeldet, u. a. auch viele Elektrifizierungsmaßnahmen auf Strecken, auf denen lang laufende SPNV-Linien verkehren. Der überwiegende Teil dieser Vorhaben wurde im Rahmen der BVWP-Aufstellung aber nicht weiter verfolgt. 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 bzw. zeigten, dass für diese Projekte kein Bedarf besteht und sie ausschließlich auf den SPNV beschränkt blieben, der in die Zuständigkeit der Länder fällt. Sofern Vorhaben trotz überwiegender Nahverkehrsnutzung und relativ geringer Fern- und Güterverkehrseffekte wirtschaftlich waren, sind sie auch in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden, z. B. die „Südbahn“ Ulm–Friedrichshafen–Lindau.

29. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, bis wann die Deutsche Bahn AG ihre Zusage, im Laufe des Jahres 2017 die Züge der Baureihe 611 durch modernisierte Dieseltriebwagen der Baureihe 612 zu ersetzen ([www.suedkurier.de/region/hoahrhein/waldshut-tiengen/Bahn-stellt-Weichen-am-Hoahrhein-neu;art372623,8927081](http://www.suedkurier.de/region/hoahrhein/waldshut-tiengen/Bahn-stellt-Weichen-am-Hoahrhein-neu;art372623,8927081)), realisiert haben wird?

Nein.

Seehas

30. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie weit die Planungen für den barrierefreien Umbau des Konstanzer Bahnhofs gediehen sind, und welche konkreten Maßnahmen diese Pläne beinhalten (Hinweis: Die Bahnsteighöhen betragen 38 Zentimeter und sind damit für den Regional- und den Fernverkehr zu niedrig)?

Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse zum Beginn und zur Fertigstellung des Umbaus?

31. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, wie weit die Planungen für den barrierefreien Umbau und die leistungsfähige Anpassung der Bahnsteige des Radolfzeller Bahnhofs gediehen sind, und welche konkreten Maßnahmen diese Pläne beinhalten?

Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse, wann Baubeginn und Fertigstellung des Umbaus vorgesehen sind, und mit welchen Kosten derzeit für diese Maßnahme gerechnet wird?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG hat die Stationen Konstanz und Radolfzell in ihr 3. Programm zur Herstellung der Barrierefreiheit, Planungsstand 2015 bis 2019 aufgenommen. Nähere Informationen zu Baubeginn, Fertigstellung und Kosten der Maßnahmen liegen der Bundesregierung nicht vor.

Seehäslle

32. Sind der Bundesregierung Überlegungen für die Verlängerung dieser Bahnstrecke bekannt, und wenn ja, welche?

Nein.

33. Wie bewertet die Bundesregierung ganz generell die Chancen für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken für den Schienenpersonennahverkehr, und welche Bedingungen hält sie für erforderlich, dass solche Maßnahmen erfolgreich verlaufen können?

Die Chancen für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken hängen maßgeblich von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab, insbesondere vom zu erwartenden Verkehrsaufkommen und dem Aufwand für die Reaktivierung und für die Betriebsführung. Wesentliche Voraussetzung ist die Bestellung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen durch die zuständigen Aufgabenträger und die Einigung über die Finanzierung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen.

Bodenseegürtelbahn (Abschnitt Radolfzell–Friedrichshafen)

34. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse, weshalb die DB Regio AG störanfälliges Wagenmaterial auf der Bodenseegürtelbahn einsetzt (Schwäbische Zeitung vom 29. März 2017), und wie wirkt die Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers darauf ein, dass aus Regionalisierungsmitteln des Bundes finanzierte Leistungen des Regionalverkehrs vertragsgemäß erbracht werden?

Nein.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist Aufgabe der Länder. Diese bestimmen in den Verkehrsverträgen der jeweiligen Aufgabenträger auch das einzusetzende Wagenmaterial. Es wird davon ausgegangen, dass der bestellende Aufgabenträger im Rahmen seines Verkehrsvertrages auf störanfälliges Wagenmaterial auf der Bodenseegürtelbahn reagiert.

35. Wie erklärt es die Bundesregierung, dass sie sich beim Bundesverkehrswegeplan für alle Bundesstraßen, unabhängig von der Nutzung nach Fern- und Regionalverkehren, zuständig sieht, sie aber bei den bundeseigenen Bahnstrecken danach differenziert, ob bzw. in welchem Ausmaß Fern- bzw. Güterverkehr darauf gefahren wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.



36. Wie kann nach Einschätzung der Bundesregierung der Fernverkehr grundsätzlich ausgebaut werden, wenn der Bund Strecken nicht ausbauen will, weil darauf noch kein Fernverkehr fährt, der Fernverkehr aber wegen unzureichend ausgebauter Infrastruktur überhaupt nicht sinnvoll (das heißt insbesondere mit höheren Geschwindigkeiten) fahren kann?

Der BVWP 2030 ermittelt den verkehrlichen Bedarf auf Basis der Verkehrsprognose 2030. Dabei werden auch die Planungen der im Fernverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen einbezogen. Damit ist der BVWP ausdrücklich bedarfs- und nicht angebotsorientiert.

37. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse darüber, welche Stellwerksmodernisierungen auf der Bodenseegürtelbahn vorgesehen sind (bitte genauer beschreiben und mit Jahreszahl angeben)?

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

38. In welchen Jahren ist nach Kenntnis der Bundesregierung der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Bodenseegürtelbahn mit Mitteln nach der LuFV oder des Bundesprogramms für die barrierefreie Sanierung von Kleinbahnhöfen oder über andere Finanzierungsstrukturen erfolgt oder vorgesehen?

Die DB AG hat die Stationen Friedrichshafen Stadt und Radolfzell in ihr 3. Programm zur Herstellung der Barrierefreiheit, Planungsstand 2015 bis 2019 aufgenommen. Nähere Informationen zu Baubeginn, Fertigstellung und Kosten der Maßnahmen liegen der Bundesregierung nicht vor.

In das aktuell laufende Bundesprogramm für die barrierefreie Sanierung von Kleinbahnhöfen ist vom Land Baden-Württemberg keine Verkehrsstation der Bodenseegürtelbahn aufgenommen worden.

39. Welche Ergebnisse hat die SMA-Studie von April 2015 ([www.bodenseekreis.de/verkehr-wirtschaft/bus-bahn/bodenseeguertelbahn.html](http://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 (Hinweis: In der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6097 hatte die Bundesregierung auf diese Frage geantwortet, eine solide Bewertung der zitierten, 253 Seiten umfassenden SMA-Studie, sei in der für die Beantwortung vorgesehenen Zeit nicht möglich)?

40. Ist der Bundesregierung die vom Bodenseekreis in Auftrag gegebene SMA-Studie „Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn“ vom November 2016, korrigierte Version von Februar 2017, bekannt, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen und Empfehlungen?

41. Inwiefern hält die Bundesregierung die Kapazität der bestehenden Infrastruktur für die Umsetzung des „Vorzugskonzeptes“ des Bodenseekreises (SMA-Studie „Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn“ vom November 2016) für ausreichend, bzw. welche infrastrukturellen Handlungsbedarfe sieht sie hierfür?

Die Fragen 39 bis 41 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurde die sog. SMA-Studie vom Bodenseekreis in Auftrag gegeben, um mögliche Angebotsverbesserungen auf der Bodenseegürtelbahn zu untersuchen und darüber mit dem Land Baden-Württemberg in Verhandlungen zu treten. Über das Ergebnis dieser Gespräche liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

42. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse, inwiefern die Verspätungsanfälligkeit des IRE Ulm–Basel durch einen infrastrukturellen Engpass am westlichen Bodenseeende bedingt ist, da eine Kreuzungsmöglichkeit am Bahnhof Sipplingen fehlt, und es keine Doppelspurinsel zwischen den Bahnhöfen Bodman-Ludwigshafen und Überlingen-Therme gibt?

Über welche Planungen bei weiteren infrastrukturellen Handlungsbedarfen verfügt die Bundesregierung, um die durch die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn möglichen Kapazitätssteigerungen voll auszuschöpfen (Doppelspurinseln, Schaffung neuer Bahnhalte etc.)?

Die Planungen für infrastrukturelle Handlungsbedarfe auf der Bodenseegürtelbahn obliegen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

43. Wird die Bundesregierung den Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn im beschriebenen Abschnitt mitfinanzieren?

Wenn ja, in welchem Jahr, und in welchem Umfang?

Wenn nein, weshalb nicht?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

44. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die Bodenseegürtelbahn im definierten Abschnitt ein „Dieselloch“ zu bleiben droht, nachdem die Elektrifizierung der Südbahn und des östlichen Teils der Bodenseegürtelbahn (Ulm–Friedrichshafen–Lindau) beschlossen ist, sowie die Elektrifizierung der Hoahrheinbahn in Planung und Finanzierung auch Fortschritte gemacht hat?

Auf die Antwort zu Frage 42 wird verwiesen.

45. Für wie weit fortgeschritten hält die Bundesregierung die Entwicklung von Hybrid- und Brennstoffzellentriebwagen bzw. -Lokomotiven, um mit diesen Fahrzeugen einen zuverlässigen Bahnverkehr gewährleisten zu können, und wie bewertet die Bundesregierung diese aus wirtschaftlicher Sicht?

Hybridfahrzeuge wurden bereits gefertigt und werden eingesetzt. Bei Triebfahrzeugen mit Brennstoffzellen befindet man sich am Anfang einer Entwicklung. Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Fahrzeugen, gehört zu den unternehmerischen Aufgaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

46. Für wie realistisch hält die Bundesregierung den Einsatz batterieelektrischer Züge auf der Strecke Radolfzell–Friedrichshafen, wie der Gemeinderat von Bodman-Ludwigshafen sie wegen besonders sensibler Bereiche, in denen mögliche Oberleitungen für bedenklich gehalten werden, fordert (Südkurier vom 16. März 2017)?
47. Wird die Bundesregierung den Bau neuer Haltepunkte (siehe SMA-Studie „Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn“ vom November 2016, korrigierte Version von Februar 2017) unterstützen bzw. wird die Deutsche Bahn AG dies nach Kenntnis der Bundesregierung umsetzen?

Die Fragen 46 und 47 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Gestaltung der Fahrpläne, betrieblicher Verfahren oder daraus resultierend der Gestaltung der Bahnanlagen (Art und Weise oder Örtlichkeit) sowie dem damit verbundenen Einsatz möglicher Fahrzeuge hat die Bundesregierung keinen Einfluss. Die Planung liegt in der unternehmerischen Verantwortung der DB Netz AG und der betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

