

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Agnieszka Brugger, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5503 –**

Zukunfts- und leistungsfähiger Bahnverkehr im östlichen Bodenseeraum

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bodenseeraum stellt einen bedeutenden Wirtschaftsstandort, eine beliebte Tourismusregion und einen wertvollen Naturraum dar. Aufgrund der kulturellen und sprachlichen Gemeinsamkeiten zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz 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 wie von Erholungsuchenden zu richten.

Die Elektrifizierungen der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen und der Abschnitt zwischen Friedrichshafen und Lindau (Bodenseegürtelbahn) sind schon lange ein Thema. Leider bestehen nach wie vor Unklarheiten bezüglich des Finanzierungsvertrages. Der Baubeginn ist weiterhin offen. Bis zu einer Elektrifizierung dieser Strecke sind zeitraubende Lokwechsel in Ulm erforderlich. Die Bodenseegürtelbahn ist jedoch auch eingleisig, was deren Kapazität beschränkt und sich nachteilig auf die Pünktlichkeit der Züge auswirkt. Doppelspurabschnitte auf dieser Strecke fehlen gänzlich. Es sind lediglich Ausweichstellen u. a. in Langenargen, Nonnenhorn und Enzisweiler vorhanden. Jedoch sind gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen wegen fehlender Durchrutschwege nicht möglich. Hinzu kommt eine Signaltechnik, die aufgrund ihres Alters längst nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Die Stellwerke werden noch von Hand bedient. Bereits mit punktuellen Streckenausbauten und Modernisierungen von Anlagen lassen sich positive Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung und Fahrzeitgewinne von bis zu vier Minuten an jedem der genannten Haltepunkte erzielen.

In Nonnenhorn liegen die Bahnsteige sehr tief und der Mittelbahnsteig ist sehr schmal. In Lindau-Aeschach erschweren ein maroder „Bahnsteig“ und marode Treppen die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in besonderer Weise. Der überwiegende Teil der Haltepunkte entlang der Bodenseegürtel-

telbahn sind von einer Barrierefreiheit weit entfernt und stellen auch für Reisende mit Gepäck und Fahrrädern große Hürden dar.

In Lindau-Aeschach verlaufen die Gleise aus bzw. nach Richtung Wangen in einer Entfernung von nur rund zehn Metern Entfernung zur Station der Bodenseegürtelbahn. Perspektivisch kann sich hier die Möglichkeit einer attraktiven Umsteigemöglichkeit zwischen beiden Bahnen ergeben, wenn auch an der Strecke von bzw. nach Wangen Haltestellenkanten errichtet werden.

Zu Beginn dieser Kleinen Anfrage werden die Fragen 1 bis 3 aus einer vorherigen Kleinen Anfrage nochmal aufgegriffen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5140). Diese wurden nach Auffassung der Fragesteller leider nicht zufriedenstellend beantwortet, so war u. a. nach dem Wortlaut einer Aussage der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dorothee Bär, und dessen Bedeutung gefragt worden. Die beanstandeten Antworten sind vor dem Hintergrund des grundgesetzlich verankerten Interpellationsrechts nicht hinnehmbar: 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. Es wird daher gebeten, die Fragen 1 bis 3 der Kleinen Anfrage vollständig und wahrheitsgemäß zu beantworten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Vorbemerkungen der Kleinen Anfrage und eine Vielzahl der Fragestellungen beziehen sich vorwiegend auf Ersatzmaßnahmen an einer bestehenden Eisenbahnstrecke. Soweit in den Fragen um Auskunft zu Aus- und Neubaumaßnahmen der ABS 48 München–Lindau–Grenze Deutschland/Österreich und der ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze Deutschland/Österreich gebeten wird, wird auf den geltenden Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zum Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. September 2004) Bezug genommen.

Für Investitionen in das bestehende Schienennetz stehen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU), der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH auf Grundlage der zum Jahresanfang 2015 abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) bis zum Jahr 2019 jährliche Investitionsmittel in Höhe von rund 4 Mrd. Euro zur Verfügung. Die EIU können damit weitgehend selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden.

Von den Mitteln der LuFV II sind während ihrer fünfjährigen Laufzeit rund 1,1 Mrd. Euro speziell für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) einzusetzen. Hiervon entfällt auf die Bodenseeländer Baden-Württemberg (120,2 Mio. Euro) und Bayern (187,3 Mio. Euro) eine Quote von rund 307,5 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.

Gemäß den Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zum parlamentarischen Fragerecht infolge der Bahnreform (Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestags-

drucksache 16/8467 vom 10. März 2008) wird bezüglich der Fragen, die in die unternehmerische Verantwortung der DB AG fallen, auf die Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bund, Deutsche Bahn AG und den Ländern verwiesen.

Nachfragen zur Kleinen Anfrage „Ausbau und Elektrifizierung der Südbahn (ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau“, Bundestagsdrucksache 18/5140)

1. Welche Aussage zur Finanzierungsvereinbarung und zur eventuellen Neubewertung für den kommenden Bundesverkehrswegeplan in Bezug auf die Elektrifizierung der Südbahn hat die Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär im Rahmen der Spatenstichveranstaltung zur B31-Westumfahrung von Friedrichshafen, im Wortlaut gemacht?
2. Was genau meinte die Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär, als sie die Finanzierung der Elektrifizierung der Südbahn durch den Bund, ohne eine Neubewertung des Projektes, zugesagt hat?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von der Rede anlässlich des feierlichen Baubeginns für den vierstreifigen Neubau der B 31 Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen existiert kein Wortprotokoll. Eine Wiedergabe des Wortlautes ist daher nicht möglich. Folgende Aussagen wurden von der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Dorothee Bär gemacht:

- Der Bund steht zum Ausbau der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze Deutschland/Österreich (Südbahn).
- Eine Finanzierungsvereinbarung kann der Bund erst nach Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen abschließen. Dies soll im Mittelfristzeitraum erfolgen, kann aber heute noch nicht terminiert werden.
- Um möglichst zeitnah die Vereinbarungen für dieses Vorhaben abschließen zu können ist es erforderlich, dass das Baurecht für alle fünf Planfeststellungsabschnitte der Gesamtstrecke wie geplant im Jahr 2015 erlangt wird.

3. Heißt das, dass die Elektrifizierung der Südbahn jetzt zum Bezugsfall geworden ist?

Steht eine Neubewertung für dieses Projekt noch an oder nicht?

Welche konkreten Schritte sind für das weitere Vorgehen vorgesehen?

Wie viel Zeit werden diese in Anspruch nehmen?

Welche Kriterien liegen der Entscheidung „Bezugsfall“ bzw. „nicht Bezugsfall“ für die Projekte Elektrifizierung der Südbahn, Elektrifizierung der Allgäu-Bahn, „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ zugrunde?

Im Rahmen des Prozesses zur Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) werden Bedarfsplanvorhaben, mit deren Bau zum Zeitpunkt des Beginns der Bewertungen noch nicht begonnen wurde, erneut überprüft. Dies geschieht auch bei der Südbahn. Auch für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für dieses neue Vorhaben vor den Bewertungen für den BVWP würde eine Kontrollbewertung des Vorhabens vom Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages gefordert.

Da die Bundesregierung aber davon ausgeht, dass bei der Südbahn die verkehrlichen Wirkungen wiederum die Kosten übersteigen werden, wird ein baldiger Abschluss der Finanzierungsvereinbarung angestrebt.

4. Für welchen Monat dieses Jahres ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der „Südbahn“ vorgesehen?

Der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung kann nicht monats-scharf terminiert werden.

Bodenseegürtelbahn

5. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Reisendenzahlen pro Werktag (DTV, durchschnittlicher Werktagsverkehr) zwischen Friedrichshafen und Friedrichshafen Ost, zwischen Kressbronn und Nonnenhorn, zwischen Enzisweiler und Lindau-Aeschach sowie zwischen Lindau-Aeschach und Lindau-Hauptbahnhof, und wie hoch waren sie in den jeweiligen Erhebungen der zehn Jahre zuvor (bitte tabellarische Darstellung differenziert nach Nah- und Fernverkehr)?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Zahlen vor.

6. Wie viele Zu- und Aussteiger wurden zuletzt und in den zehn Jahren zuvor an den einzelnen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten zwischen Friedrichshafen Stadtbahnhof und Lindau Hauptbahnhof nach Kenntnis der Bundesregierung gezählt?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Zahlen vor.

7. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der jährliche Dieserverbrauch beim heutigen Fahrplan auf der Strecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau, und welche Kosten fielen für den Treibstoff in den Jahren 2000 bis 2014 an?

Bei der Frage handelt es sich um Sachverhalte der unternehmerischen Verantwortung der betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, letzter Absatz, wird verwiesen.

8. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Bau bzw. die Wiederinbetriebnahme der Güterzugkurve östlich von Friedrichshafen und damit die Vermeidung des Kopfmachens von Güterzügen im Stadtbahnhof geplant?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Informationen vor. Eine Anmeldung zur Aufnahme der Wiederinbetriebnahme der Güterzugkurve östlich von Friedrichshafen in den neuen Bundesverkehrswegeplan ist nicht erfolgt.

9. In welchen Jahren ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Ausbau der Bahnhöfe mit der Aufhöhung und Modernisierung der Bahnsteige an den einzelnen Bahnhöfen und Haltepunkten zwischen Friedrichshafen und Lindau zu rechnen, um den Zu- und Ausstieg für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Reisende mit Kindern in Kinderwagen, mit viel Gepäck oder Fahrrädern zu erleichtern?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

10. Wie viel stationäres Personal wird von der Deutschen Bahn AG an den Haltepunkten zwischen Friedrichshafen und Lindau nach Kenntnis der Bundesregierung an den Stellwerken beschäftigt, und in welchen Berufszweigen?

Derartige unternehmerische Kennzahlen der Deutschen Bahn AG liegen der Bundesregierung nicht vor.

11. Welche Bahnübergänge zwischen Friedrichshafen und Lindau werden nach Kenntnis der Bundesregierung wann und jeweils in welcher Weise und zu welchen jeweiligen Kosten umgebaut oder beseitigt, und wie werden diese Maßnahmen finanziert (bitte tabellarische Darstellung)?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

12. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Idee einer Bodensee-S-Bahn (www.bodensee-s-bahn.org/)?
13. Welche infrastrukturellen, betrieblichen, finanziellen und konzeptionellen Voraussetzungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung bereits erfüllt, und welche müssen noch erfüllt werden, um das Konzept der Bodensee-S-Bahn umsetzen zu können?
14. Welche Finanzierungsquellen bei Bund und EU bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung, um im kleinen grenzüberschreitenden Verkehr einmalige Investitionen bzw. wiederkehrende Folgekosten zur Verbesserung des Nahverkehrs zwischen den Anrainerstaaten des Bodensees finanzieren zu können, sofern eine Finanzierung aus den üblichen Regionalisierungsmitteln nicht möglich ist?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben liegt die Verantwortung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bei den Ländern, hier also beim Land Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern. Seit dem 1. Januar 1996 gilt dies im Zuge der Bahnreform auch für den SPNV. Dies betrifft Planung, Organisation und Finanzierung. Dafür erhalten die Länder im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes jährliche Beträge insbesondere zur Finanzierung des SPNV.

Darüber hinaus stellt der Bund den Ländern noch Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung. Im Rahmen des GVFG gewährt der Bund den Ländern Bundesfinanzhilfen zur anteiligen Finanzierung der Schieneninfrastruktur-Investitionsvorhaben.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Länder in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den SPNV die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV selbst bestimmen und mit den Aufgabenträgern, hier die Deutsche Bahn AG, vereinbaren in welche Projekte investiert werden soll. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und hat im Hinblick auf die konkreten Planungen vor Ort und der Prioritätensetzungen kein Einwirkungsrecht.

Eine Anmeldung des Vorhabens „Bodensee-S-Bahn“ für die Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms für die Jahre 2015 bis 2019 erfolgte nicht.

Künftiger Bahnverkehr in Lindau

15. Wie viele Personen überquerten nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren jährlich den Grenzübergang zwischen Lindau und Bregenz, und welche Verkehrsmittel werden beim Grenzübergang in welchem Umfang genutzt (bitte tabellarisch darstellen)?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Zahlen vor.

16. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die grenzüberschreitenden Pendlerströme zwischen den Regierungsbezirken Südwürttemberg bzw. Bayrisch Schwaben und den Nachbarländern Vorarlberg, Liechtenstein bzw. den Kantonen St. Gallen, Thurgau, Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden?

Welcher Anteil der pendelnden Personen nutzt dabei nach Kenntnis der Bundesregierung die Schienenwege?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Zahlen vor.

17. Ist in Lindau-Aeschach nach Kenntnis der Bundesregierung ein Haltepunkt für Züge aus bzw. nach Hergatz zur Schaffung einer Umsteigemöglichkeit von Zügen oder auf Züge der Bodenseegürtelbahn überprüft worden, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Idee?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

18. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die aktuellen Planungen der Deutschen Bahn AG für eine „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“ in Lindau, und welche Vor- und welche Nachteile sieht sie bei dieser Lösung?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

19. Welche Fahrplankonzepte liegen nach Kenntnis der Bundesregierung den aktuellen Planungen der Deutschen Bahn AG für eine „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“ in Lindau zugrunde?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

20. Wie viele Bahnsteige sieht die „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“ der Deutschen Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung an den beiden Bahnhöfen (Inselbahnhof und Bahnhof Reutin) vor, und über welche Bahnsteiglängen sollen die einzelnen Gleise verfügen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

21. Weshalb ist nach Kenntnis der Bundesregierung nach den den Fragestellern vorliegenden Informationen in Reutin ein Stumpfgleis vorgesehen, und warum werden nach Kenntnis der Bundesregierung nicht alle Gleise aus Gründen der betrieblichen Flexibilität als Durchgangsgleise ausgeführt?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

22. Über wie viele Bahnsteiggleise sollte ein Bahnhof nach Kenntnis der Bundesregierung im Grundsatz verfügen, um als Knotenbahnhof für Züge genutzt werden zu können?

Die Anzahl der erforderlichen Bahnsteiggleise hängt maßgeblich von den örtlichen Gegebenheiten ab: Anzahl der zulaufenden Strecken, Länge der Züge und der Bahnsteige sowie Struktur des Knotens. Bei der Möglichkeit eines bahnteiggleichen Umstiegs mit jeweils zwei Zügen im Gleis können zwei Gleise mit einem Mittelbahnsteig reichen.

Im Übrigen handelt es sich um Sachverhalte in der unternehmerischen Verantwortung der DB Netz AG. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, letzter Absatz, wird verwiesen.

23. An welchem der beiden Bahnhofstandorte in Lindau (Reutin oder Inselbahnhof) ist es nach Kenntnis der Bundesregierung grundsätzlich und unabhängig von den verfügbaren Gleiskapazitäten realistischer, bei eher knappen Fahrplansituationen möglichst viele Anschlüsse mit kurzen Gesamtreisezeiten herstellen zu können?

Welche Gleiskapazitäten wären hierfür nach Kenntnis der Bundesregierung an diesem Standort nötig, um die Züge aus mindestens fünf Richtungen (Friedrichshafen, Memmingen, Kempten, Bludenz–Bregenz, St. Gallen–Bregenz) in einem Knoten so aufnehmen zu können, dass zwischen Ankunft und Abfahrt aller Züge nur maximal zehn Minuten vergehen müssen (integraler Taktfahrplan)?

Bei der Gestaltung der Fahrpläne, betrieblicher Verfahren oder daraus resultierend der Gestaltung der Bahnanlagen nimmt die Bundesregierung keinen Einfluss. Eine qualifizierte Beantwortung müsste eine vergleichende Planung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten beinhalten, wobei es sich um Sachverhalte in der unternehmerischen Verantwortung der DB Netz AG handelt. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, letzter Absatz, wird verwiesen.

24. Welche Ausstattung ist nach Kenntnis der Bundesregierung am Bahnhof Lindau-Reutin im Einzelnen vorgesehen (Überdachung der Bahnsteige, barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen – auch unter Berücksichtigung der hohen Zahl an Fahrradtouristen –, Fahrkartenschalter, Information der Fahrgäste, Wartehalle, Kiosk bzw. Einzelhandel usw.), und welche Mindestumsteigezeiten entstehen hierdurch für die Fahrplanplanung?

Hält die Bundesregierung diese Merkmale für ein nutzerorientiertes Angebot für ausreichend?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

25. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung am Inselbahnhof die Aufrechterhaltung und am Bahnhof in Reutin die Einrichtung eines besetzten Fahrkartenschalters vorgesehen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

26. Wie viele Reisende nutzen derzeit pro Jahr nach Kenntnis der Bundesregierung den Inselbahnhof (ohne Busreisende)
- a) mit dem Ziel Lindau Insel,
 - b) zum Umstieg auf ein Schiff,
 - c) zum Umstieg in einen anderen Zug,
 - d) mit dem Ziel Lindau Festland, und
 - e) welche Bedeutung hat nach Kenntnis der Bundesregierung der Umstieg vom Zug auf das Schiff bzw. umgekehrt in Lindau Insel, und welche Zahlen sind der Bundesregierung hierzu bekannt?

Derartige unternehmensinterne Erhebungen der Deutschen Bahn AG sind der Bundesregierung nicht bekannt.

27. Welche Züge sollen nach Kenntnis der Bundesregierung bei einer „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“ den Inselbahnhof, welche den Bahnhof in Reutin und welche beide Bahnhöfe anfahren?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

28. Welche Reisezeiten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung nach gegenwärtiger Planung im mindestens stündlichen Taktverkehr für Reisende ab jedem einzelnen der beiden Bahnhöfe in die benachbarten Zentren Friedrichshafen, Memmingen, Kempten, Bregenz und St. Gallen?

Es handelt sich um Sachverhalte in der unternehmerischen Verantwortung der DB Netz AG und der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, letzter Absatz, wird verwiesen.

29. Mit welchen Fahrtzeitverkürzungen ist nach Kenntnis der Bundesregierung in etwa auszugehen, wenn Fernzüge nicht mehr auf der Insel einen Kopfbahnhof nutzen müssen, sondern den Durchgangsbahnhof in Reutin nutzen können?
30. Welche Züge würden nach Kenntnis der Bundesregierung bei der „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“ den Inselbahnhof nicht mehr anfahren, wie wird dies begründet, und welche Auswirkungen hätte dies auf die Anzahl der Fahrgäste, die mit dem Zug auf die Insel kommen?
31. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Reisezeitverkürzungen der EC-Züge (EC – Eurocity) zwischen Zürich und München, die in Lindau gewonnen werden, durch zusätzliche Halte in Wil und Gossau im Kanton St. Gallen wieder „verloren“ gehen, wer hat diese EC-Halte gefordert, und inwiefern sind diese mit der DB Fernverkehr AG abgestimmt?
32. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein Halt von EC-Zügen in der Stadt Wangen geplant, vorausgesetzt dass die Stadt Wangen im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsareals einen solchen ermöglicht?

Die Fragen 29 bis 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

33. Mit welchem jährlichen Reisendenaufkommen ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei der „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“
- a) im Inselbahnhof,
 - b) im Bahnhof Reutin sowie
 - c) auf den jeweiligen Zulaufstrecken zwischen Enzisweiler und Lindau, Hergatz und Lindau sowie Bregenz und Lindau
- zu rechnen, bzw. in welchem Verhältnis werden sich die Reisenden vermutlich auf die beiden Bahnhöfe verteilen?

Bei der derzeitigen Aufstellung des neuen BVWP untersucht die Bundesregierung den Ausbau der Südbahn Ulm–Friedrichshafen–Lindau. Erst nach Abschluss dieser Untersuchung sind prognostische Aussagen über das Reisendenaufkommen möglich.

34. Wie soll nach Kenntnis der Bundesregierung der weitere Bürger- und Verbändebeteiligungsprozess für die konkrete Ausgestaltung der Bahnhofslösung aussehen, wer trägt dafür die Prozessverantwortung, und wann wird mit abschließenden Ergebnissen gerechnet?

Die Prozessverantwortung tragen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Eigentümer und Bauherr. Sie stimmen in enger Zusammenarbeit mit dem Land und der Kommune ihre Vorhaben ab. Der Bund ist hieran nicht beteiligt.

35. Bis wann sollen nach Kenntnis der Bundesregierung genehmigungsfähige Planungen für den Neubau eines Bahnhofs in Reutin und für einen Umbau des Bahnhofs auf der Insel vorliegen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

36. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einem Baubeginn für den Bahnhof in Reutin und mit dem Bahnhofsumbau auf der Insel zu rechnen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

37. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Fertigstellung des Bahnhofs in Reutin und mit der Fertigstellung des umzubauenden Bahnhofs auf der Insel zu rechnen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

38. Mit welchen Kosten ist nach Kenntnis der Bundesregierung für den Bahnhofsneubau in Reutin und dem Bahnhofsumbau auf der Lindauer Insel zu rechnen, und wie werden diese Kosten finanziert, bzw. bis wann soll ein Finanzierungsplan vorliegen?

Zeitplan und Finanzierungsgrundlagen der DB Station&Service AG für die geplanten Maßnahmen liegen dem Bund nicht vor.

39. Welches Ergebnis erbrachte nach Kenntnis der Bundesregierung die Wirtschaftlichkeitsberechnung für die „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“, bzw. bis wann soll diese vorliegen?

Diese unternehmensinternen Berechnungen der Deutschen Bahn AG sind dem Bund nicht bekannt. Bei Realisierung von Maßnahmen auf Grundlage der LuFV gelten die darin festgelegten Regelungen. Danach ist die Vorlage von Wirtschaftlichkeitsberechnungen beim Bund nicht vorgesehen. Vielmehr ist der Nachweis eines Mindestaufkommens an Reisenden zu führen.

40. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit der „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“ in Lindau der Ausbau der „Aeschacher Kurve“ auf zwei Gleise bei gleichzeitiger Herstellung von Lärmschutz für die Anwohner von den räumlichen Verhältnissen her möglich, ist dieser Ausbau nach Einschätzung der Bundesregierung sinnvoll, und ist dieses zweite Gleis oder zumindest die Vorhaltung einer Freihaltefläche für eine spätere Erweiterung vorgesehen?
41. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung betriebliche Einschränkungen und Konsequenzen für die Realisierbarkeit von Anschlüssen bei einer Realisierung der „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“ in Lindau ohne eine zweigleisige „Aeschacher Kurve“ zu erwarten, und wenn ja, welche?
42. Wird in den Plänen der Deutschen Bahn AG für die „Zwei Bahnhöfe-Lösung“ nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen Inselbahnhof und geplantem Bahnhof in Reutin auf Höhe des östlichen Endes der „Aeschacher Kurve“ eine (teilweise) ein- oder (durchgängig) zweigleisige Lösung verfolgt, und welche Geschwindigkeiten lassen die dort vorgesehenen Weichen zu?
- Welche Kurvengeschwindigkeiten im Bereich einer Verzweigungsweiche zwischen einem zweiten, südlichen Gleis der Aeschacher Kurve und dem bestehenden nördlichen Gleis zwischen Reutin und Insel wären möglich, wenn im Bereich der Verzweigung auf Kurvenüberhöhungen verzichtet würde?

Die Fragen 40 bis 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

43. Welche Inspektionsintervalle sind nach Kenntnis der Bundesregierung gesetzlich oder in Form interner Richtlinien der Deutschen Bahn AG jeweils für die Gleise, Weichen, den Oberbau, die Signaltechnik und die Oberleitungen in deutschen S-Bahn-Netzen vorgegeben?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/4591 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

