

Antrag

der Abg. Rudolf Köberle u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Bahnhofsentscheidung in Lindau – Welche Auswirkungen hat sie auf Baden-Württemberg?

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob sie die Ansicht teilt, dass die Ausgestaltung der neuen Bahninfrastruktur in Lindau für die Qualität und Attraktivität des Fahrplanangebots für Gemeinden und Städte im Bodenseekreis sowie im württembergischen Allgäu von großer Bedeutung sein wird;
2. ob sie der Ansicht ist, dass mit dem Bahnhof Lindau-Reutin – und den damit besseren Anschlüssen sowie umsteigefreien Zügen – die Fahrzeiten zwischen den Wirtschaftsräumen Friedrichshafen, Bregenz/Dornbirn und St. Gallen endlich zur Straße vergleichbar werden und der zunehmende Pendler- und Freizeitverkehr so zu einem Teil von der Straße verlagert werden kann;
3. ob sie in Verbindung mit dem neuen Bahnhof in Lindau-Reutin durchgehende RE-/S-Bahn-Verbindungen mindestens im Stundentakt zwischen Vorarlberg/St. Gallen, Bregenz, Lindau und Friedrichshafen plant, sodass das durchaus vorhandene Fahrgastpotenzial optimal erreicht werden kann;
4. mit welchen Maßnahmen sie ihre Interessen im Lindauer Planungsprozess geltend gemacht hat, um damit u. a. den zweigleisigen Ausbau der Aeschacher Kurve und so konfliktfreie Ein-/Ausfahrten im Knoten Lindau zu bewirken;
5. ob sie die Ansicht teilt, dass der Bahnhof Lindau-Reutin die Chancen für einen EC-Halt in Wangen beeinflusst und wichtige Anschlussfunktionen für baden-württembergische Gemeinden zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Fernverkehr beinhaltet;

6. wie sie auf einen geeigneten Ausbaustandard des Bahnhofs Lindau-Reutin hinwirkt (etwa durch den Einsatz von leistungsfähigen Rampen statt Aufzügen, damit dem wichtigen Radtourismus am Bodensee sowie kurzen Umsteigezeiten Rechnung getragen wird oder durch eine gute Verknüpfung des Bahnhofs mit dem straßenseitigen Stadt- und Regionalbusverkehr, der auch baden-württembergische Gemeinden umfassen könnte);
7. wie sie auch im weiteren Planungsprozess die Berücksichtigung baden-württembergischer Interessen sicherstellt, vergleichbar zur Berücksichtigung der bayerischen Interessen in der Planung des neuen Bahnknotens Ulm Hauptbahnhof.

18. 09. 2012

Köberle, Burger, Locherer, Müller, Schneider, Traub CDU

Begründung

Die Deutsche Bahn AG, der Freistaat Bayern und die Stadt Lindau erarbeiten in den letzten Monaten intensiv eine Neuausrichtung der Bahnhofslandschaft in Lindau. Ausgangspunkt ist die Elektrifizierung der Allgäubahn und der Südbahn mit der damit verbundenen Verlegung der EC-Halte vom heutigen Inselbahnhof an einen neuen Bahnhof am Festland in Lindau-Reutin. Die Lindauer Bevölkerung hat in zwei Volksabstimmungen klar zum Ausdruck gebracht, dass die Bahnverkehre in Lindau künftig am neuen Festland-Bahnhof und damit zentral gelegen gebündelt werden sollen.

Dieser Schritt eröffnet wesentliche Chancen für die ganze östliche Bodenseeregion, die es zu nutzen gilt: Mit einer Verlegung des Hauptverkehrsknotens von der Insel ans Festland wird das Fahrgastpotenzial der Stadt Lindau besser erschlossen (90 Prozent der Einwohner, die allermeisten Arbeitsplätze sowie die überwiegende Mehrheit der Gästebetten der Stadt liegen auf dem Festland), wodurch auch die Attraktivität für Fahrgäste aus dem Umland wesentlich steigt. Lässt sich damit das SPNV-Angebot sichern oder gar ausbauen, profitieren seitens Baden-Württemberg besonders die Gemeinden des württembergischen Allgäus sowie zwischen Friedrichshafen und Lindau davon. Zudem ergeben sich einmalige und verhältnismäßig kostengünstige Chancen, den Bahnverkehr zwischen Bodenseekreis, Lindau, Vorarlberg und St. Gallen deutlich zu beschleunigen und so überhaupt erst für wichtige Zielgruppen attraktiv zu machen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 31. Oktober 2012 Nr. 3–3824.5–04/48 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

- 1. ob sie die Ansicht teilt, dass die Ausgestaltung der neuen Bahninfrastruktur in Lindau für die Qualität und Attraktivität des Fahrplanangebots für Gemeinden und Städte im Bodenseekreis sowie im württembergischen Allgäu von großer Bedeutung sein wird;*

Ja. Der Knoten Lindau ist Anfangs- bzw. Endpunkt verschiedener Angebotslinien aus und in Richtung Baden-Württemberg, Bayern und Vorarlberg und damit bereits heute ein Verknüpfungspunkt mit großer Bedeutung für alle Anlieger, so auch für die Gemeinden und Städte im Bodenseekreis sowie im württembergischen Allgäu. Die zukünftige Infrastruktur im Knoten Lindau hat maßgeblichen Einfluss auf die Verknüpfungsmöglichkeiten (Anschlussherstellung und Durchbindungen) der verschiedenen Angebotslinien.

- 2. ob sie der Ansicht ist, dass mit dem Bahnhof Lindau-Reutin – und den damit besseren Anschlüssen sowie umsteigefreien Zügen – die Fahrzeiten zwischen den Wirtschaftsräumen Friedrichshafen, Bregenz/Dornbirn und St. Gallen endlich zur Straße vergleichbar werden und der zunehmende Pendler- und Freizeitverkehr so zu einem Teil von der Straße verlagert werden kann;*

Bessere Anschlüsse und kürzere Fahrtzeiten sind grundsätzlich möglich, setzen aber eine entsprechende Angebots- und Infrastrukturplanung im Bereich Lindau voraus.

Beispielsweise kann mit der Elektrifizierung der Südbahn die IRE-Linie von Ulm und Friedrichshafen Lindau zeitlich so erreichen, dass ein Anschluss an die EC-Linie Zürich–München in/aus Richtung Bregenz/St. Gallen/Zürich hergestellt werden könnte. Aufgrund des fehlenden Einbezugs von Baden-Württemberg in die Planungen der bayerischen Seite zum Knoten Lindau und möglicher Zielkonflikte zwischen den Planungen von Baden-Württemberg und Bayern ist derzeit jedoch nicht absehbar, ob derartige Verbesserungen erreicht werden können.

- 3. ob sie in Verbindung mit dem neuen Bahnhof in Lindau-Reutin durchgehende RE-/S-Bahn-Verbindungen mindestens im Stundentakt zwischen Vorarlberg/St. Gallen, Bregenz, Lindau und Friedrichshafen plant, sodass das durchaus vorhandene Fahrgastpotenzial optimal erreicht werden kann;*

Derzeit sind keine durchgehenden RE-/S-Bahn-Verbindungen zwischen Baden-Württemberg/Bayern und Vorarlberg/St. Gallen und Bregenz vorgesehen.

Die aktuellen Planungen sehen folgendes SPNV-Angebot im Zulauf von Friedrichshafen vor:

IRE-Linie (Stuttgart–) Ulm–Friedrichshafen–Lindau (Stundentakt)
IRE-Linie (Basel–) Singen–Friedrichshafen–Lindau (Zweistundentakt)
RB Ulm–Aulendorf–Friedrichshafen–Lindau (Stundentakt)

Diese Linien sollen im Rahmen von Wettbewerbsverfahren neu vergeben werden. Auf österreichischer und schweizerischer Seite sind derartige Vergabeverfahren derzeit nicht vorgesehen, sodass eine gemeinsame Vergabe durchgehender Linien gegenwärtig nicht möglich ist. Planungsziel ist deshalb eine bestmögliche Verknüpfung der im Knoten Lindau zusammentreffenden Angebotslinien, was eine entsprechende Gestaltung der Infrastruktur im Knoten Lindau voraussetzt.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Durch eine Kooperation des/der auf deutscher Seite neu zu beauftragenden/r Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit den EVU auf österreichischer und schweizerischer Seite könnten Durchbindungen bislang in Lindau endender bzw. beginnender Linien möglich werden. Sofern fahrplantechnisch möglich, wäre auch eine Verlängerung bislang in Lindau endender Linien bis zu den Nachbarknoten und darüber hinaus denkbar (z. B. Verlängerung der IRE-Linie der Südbahn bis Bregenz), wenn hierfür eine entsprechende Finanzierungslösung gefunden werden kann. Jedoch können diese Möglichkeiten auch nur unter der Voraussetzung einer leistungsfähigen Infrastruktur im Knoten Lindau weiterverfolgt werden.

4. mit welchen Maßnahmen sie ihre Interessen im Lindauer Planungsprozess geltend gemacht hat, um damit u. a. den zweigleisigen Ausbau der Aeschacher Kurve und so konfliktfreie Ein-/Ausfahrten im Knoten Lindau zu bewirken;

Die Abstimmung mit dem Freistaat Bayern verlaufen zurzeit nicht zufriedenstellend.

Baden-Württemberg wurde bereits an den Planungen der DB AG und des Freistaates Bayern zur sog. „Kombi-Lösung“ im letzten Jahr nicht beteiligt. Die von baden-württembergischer Seite erbetene Abstimmung (insbesondere zum Angebotskonzept) wurde durch die bayerische Seite sogar explizit abgelehnt. Erst im Nachgang wurden entsprechende Unterlagen zur Verfügung gestellt, denen zu entnehmen war, dass sich bei einer Umsetzung des im Zusammenhang mit der „Kombi-Lösung“ entwickelten Angebotskonzeptes im Knoten Lindau für Baden-Württemberg bei der Verknüpfung der Linien in/aus Richtung Friedrichshafen mit den Angebotslinien der anderen angrenzenden Strecken deutliche Nachteile gegenüber den bis dahin abgestimmten Konzepten und darüber hinaus z. T. auch gegenüber dem gegenwärtigen Zustand ergeben würden.

Auch bei den Planungen zum Knoten Lindau ist bis jetzt keine Verbesserung der Situation eingetreten.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur hat daher aktuell ein Schreiben an den bayerischen Staatsminister gesandt und nachdrücklich die erforderliche Abstimmung mit Baden-Württemberg eingefordert.

Parallel dazu wurde auch die DB Netz AG um die Einbeziehung Baden-Württembergs in den Planungsprozess gebeten.

Im Hinblick auf die große Bedeutung des Knotens Lindau für die Weiterentwicklung des Schienenpersonenverkehrsangebots im östlichen Bodenseeraum müssen die Entscheidungen zur infrastrukturellen Gestaltung in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern erfolgen und Festlegungen auf Grundlage der bislang nicht abgestimmten verkehrlichen Anforderungen unbedingt vermieden werden.

5. ob sie die Ansicht teilt, dass der Bahnhof Lindau-Reutin die Chancen für einen EC-Halt in Wangen beeinflusst und wichtige Anschlussfunktionen für baden-württembergische Gemeinden zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Fernverkehr beinhaltet;

Im Rahmen eines von DB Fernverkehr, der ÖBB und der SBB initiierten Gespräch am 4. September 2012 in München wurden die aktuellen Ergebnisse der von den jeweiligen Infrastrukturgesellschaften überprüften Fahrzeitenrechnungen für die EC-Linie Zürich–München vorgestellt. Demnach kann durch die beteiligten Bahngesellschaften nach dem gegenwärtigen Planungsstand die Realisierbarkeit eines Haltes dieser EC-Linie in Wangen nicht bestätigt werden. Dies ist nach Aussagen der Bahngesellschaften unabhängig davon, ob auf dieser Linie ein Fahrzeug mit Neigetechnik (z. B. ICE T) oder ein Fahrzeug mit Wankkompensation zum Einsatz kommt.

Auf Nachfrage beurteilte ein Vertreter der DB Netz AG mögliche Fahrzeitgewinne durch Verbesserungen gegenüber der bislang vorgesehenen Infrastrukturgestaltung des Bahnhofs Lindau-Reutin (z. B. Einsatz von Weichen, die eine höhere Ein- und Ausfahrtgeschwindigkeit ermöglichen) nicht als ausreichend, um einen EC-Halt in Wangen einrichten zu können.

Der Bahnhof Lindau-Reutin erfüllt wichtige Anschlussfunktionen für baden-württembergische Verkehre. Insbesondere sind die gewünschten Anschlüsse an die EC-Linie Zürich–München (von/zu den IRE-Linien der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn) nur in Lindau-Reutin herstellbar.

6. wie sie auf einen geeigneten Ausbaustandard des Bahnhofs Lindau-Reutin hinwirkt (etwa durch den Einsatz von leistungsfähigen Rampen statt Aufzügen, damit dem wichtigen Radtourismus am Bodensee sowie kurzen Umsteigezeiten Rechnung getragen wird oder durch eine gute Verknüpfung des Bahnhofs mit dem straßenseitigen Stadt- und Regionalbusverkehr; der auch baden-württembergische Gemeinden umfassen könnte);

Die Festlegung und Finanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich der DB, des Freistaates Bayern und der Stadt Lindau, sodass hier keine unmittelbaren Einflussmöglichkeiten für die Landesregierung bestehen.

7. wie sie auch im weiteren Planungsprozess die Berücksichtigung baden-württembergischer Interessen sicherstellt, vergleichbar zur Berücksichtigung der bayerischen Interessen in der Planung des neuen Bahnknotens Ulm Hauptbahnhof.

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur