

## **Antrag**

**der Abg. Wolfgang Reuther u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Angebotsveränderungen und Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Bodenseegürtelbahn**

Antrag

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

1. welche Angebotsveränderungen, einschließlich der Veränderungen bei Anschlüssen in den drei Knotenbahnhöfen und Rückwirkungen auf den Busverkehr, zum Fahrplan 2016 auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen Hafen und Singen (Hohentwiel) geplant sind und ob nach Auskunft der zuständigen Aufgabenträger durch die Änderungen Reiseketten zwischen der Bodenseegürtelbahn und Buslinien der Feinerschließung beeinträchtigt sind, insbesondere im Stadtgebiet von Singen;
2. welche durchschnittlichen Fahrgastzahlen jeweils auf den gestrichenen Fahrtabschnitten in den einzelnen Jahren 2010 bis 2015 verzeichnet wurden (je Zug aufgeschlüsselt nach Montag bis Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag);
3. welche Sitzplatzkapazitäten und Belegung jene Züge im betroffenen Abschnitt im Jahr 2015 an Werktagen aufweisen, die ab 2016 von den bisherigen Nutzern gestrichener Zugleistungen als Ersatz benutzt wurden;
4. wie weit sich die Reisezeiten ab Sipplingen und Ludwigshafen nach Singen durch die Ersatzverbindungen verändern und welche Fahrgastrückgänge aufgrund der gängigen verkehrswissenschaftlichen Gesetzmäßigkeiten auf betroffenen Pendlerrelationen erwartet werden müssen;
5. welche Bahnhöfe der Strecke Friedrichshafen Hafen–Singen (Hohentwiel) barrierefrei sind (ebenerdiger Zugang und Einstieg in den Zug);
6. welche von Leistungskürzungen betroffenen Ersatzverbindungen mit Niederflurfahrzeugen geführt werden, einschließlich der technischen und praktischen Barrierefreiheit in der weiteren Transportkette (Bedingungen bei Umstiegen);

7. inwiefern sich die betroffenen Leistungskürzungen positiv auf die Bestellerentgelte auswirken, weil sich für das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen Einsparungen beim zahlenmäßigen Fahrzeug- oder Personalbedarf ergeben;
8. wie weit die Regionalbahn (RB)-Leistungen der Bodenseegürtelbahn Gegenstand des sogenannten Übergangsvertrags mit DB Regio sind, einschließlich des Ausbaus der umsteigefreien und schnellen Direktverbindungen bis und ab Singen (Hohentwiel);
9. ob es zutrifft, dass mit der Veränderung des Fahrplans der Gäubahn-IC-Züge im Knoten Singen ein vollständig barrierefrei nutzbares Bahnsteiggleis für die RB-Züge von und nach Friedrichshafen auch zu Umstiegen auf die Gäubahn und die Schwarzwaldbahn frei würde;
10. welche Maßnahmen sie bis wann vorsieht, um die bestehenden und entstehenden Einschränkungen auf der Bodenseegürtelbahn zu reduzieren.

17. 11. 2015

Reuther, Müller, Razavi, Köberle, Kunzmann, Mack,  
Meier-Augenstein, Dr. Rapp, Schreiner, Schwehr CDU

#### Begründung

Den Antragstellern liegen Schreiben besorgter SPNV-Kunden aus der Bodenseeregion sowie Informationen aus der Presse vor, wonach die letzten bestehenden umsteigefreien Regionalbahnverbindungen zwischen Bodenseegürtelbahn und Singen zum Fahrplanwechsel gestrichen werden sollen.

Dies bedingt nicht nur zusätzliche Umsteigevorgänge im nicht vollständig barrierefrei nutzbaren Bahnhof Radolfzell, sondern führt zu verlängerten Reisezeiten, die den Wettbewerbsvorteil der Bahn gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) in den Relationen zwischen Bodenseegürtelbahn und dem Mittelzentrum Singen verringern. Zusätzlich ist anzumerken, dass die bisherigen Direktverbindungen für Beschäftigte mit festen Arbeitszeiten, beispielsweise im innerstädtischen Einzelhandel und in Praxen, bei einem Arbeitsende um 16:00, 18:00 oder 20:00 Uhr noch erreichbare Abfahrten in Richtung Friedrichshafen anbieten, die bei den Anschlusszügen der nun verbleibenden „Seehas“-Verbindung nicht erreichbar sind.

Außerdem wird von Nutzern berichtet, dass die Züge des „Seehas“ bereits heute zur Hauptverkehrszeit eine hohe Auslastung aufweisen und somit bei Verlagerung von Reisenden aus den gestrichenen Regionalbahnleistungen mit Komforteinbußen zu rechnen ist.

Die frühere Landesregierung hatte vor mehreren Jahren umfangreiche Investitionsmittel aufgewendet, um auf der Bodenseegürtelbahn die Barrierefreiheit zu verbessern. Jedoch sind die Umsteigebahnhöfe Friedrichshafen Stadt und Radolfzell bis dato nicht vollständig barrierefrei nutzbar, während der Bahnhof Singen weitgehend barrierefrei ist.

Aus Sicht der Antragsteller gilt es, möglichst gute SPNV-Angebote zu schaffen, bei denen unnötige Reisezeitverlängerungen und Umsteigevorgänge vermieden werden. Dies gilt umso mehr, wenn Umstiege unmittelbar vor Mittel- und Oberzentren erspart bleiben können und die barrierefreie Nutzbarkeit für alle Nutzergruppen dadurch verbessert werden kann.

Da aktuell die sogenannten Übergangsverträge mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgehandelt werden, muss aus Sicht der Antragsteller jede ohne Investitionen und Fixkostensprünge mögliche Verbesserung des Angebots geprüft und verhandelt werden.

Für den barrierefreien Ausbau von Bahnstationen hat die Bundesregierung im Juli 2015 ein Förderprogramm aufgelegt. Die Antragssteller erwarten generell und im konkreten Fall, dass die Landesregierung in Absprache mit den Eisenbahnunternehmen und den Kommunen Anträge stellt, welche Bahnstationen in das Förderprogramm aufgenommen werden können.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. Dezember 2015 Nr. 3-3822.0-00/1703 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. welche Angebotsveränderungen, einschließlich der Veränderungen bei Anschlüssen in den drei Knotenbahnhöfen und Rückwirkungen auf den Busverkehr, zum Fahrplan 2016 auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen Hafen und Singen (Hohentwiel) geplant sind und ob nach Auskunft der zuständigen Aufgabenträger durch die Änderungen Reiseketten zwischen der Bodenseegürtelbahn und Buslinien der Feinerschließung beeinträchtigt sind, insbesondere im Stadtgebiet von Singen;*

Die bisherigen Durchbindungen der Bodenseegürtelbahn nach Singen dienen einerseits betrieblichen Belangen und andererseits v. a. der Anbindung der Bodenseegürtelbahn an den IC von und nach Zürich. Die DB Fernverkehr AG wird die IC-Verbindung von und nach Zürich aktuell ab dem Fahrplanwechsel in der Zeitlege verändern. Diese Änderung führt dazu, dass die bisherige Anbindung der Bodenseegürtelbahn an den IC mit engen Umsteigezeiten aufgrund der Eingleichigkeit auf dieser Strecke nicht mehr möglich sein wird, ohne den Stundentakt zu gefährden.

Die Durchbindung findet dennoch aus betrieblichen Gründen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 noch am Morgen und am Abend statt. Die entfallenden Zugleistungen – jeweils drei Zugpaare pro Tag, samstags nur zwei – sind der Tabelle in der *Anlage 1* zu entnehmen.

Die Regionalbahnen aus Richtung Friedrichshafen haben in Radolfzell direkten Anschluss an die Seehas-Linie Konstanz – Engen, auf die auch die anschließenden Busverkehre ausgerichtet sind.

*2. welche durchschnittlichen Fahrgastzahlen jeweils auf den gestrichenen Fahrtabschnitten in den einzelnen Jahren 2010 bis 2015 verzeichnet wurden (je Zug aufgeschlüsselt nach Montag bis Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag);*

Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen auf den gestrichenen Fahrtabschnitten sind der *Anlage 1* zu entnehmen.

*3. welche Sitzplatzkapazitäten und Belegung jene Züge im betroffenen Abschnitt im Jahr 2015 an Werktagen aufweisen, die ab 2016 von den bisherigen Nutzern gestrichener Zugleistungen als Ersatz benutzt wurden;*

Die Sitzplatzkapazität und die Belegung der voraussichtlich als Ersatz genutzten Züge sind der Tabelle in *Anlage 2* zu entnehmen. Diese Züge verfügen im Abschnitt Radolfzell–Singen über ausreichende Kapazitäten, um die vergleichsweise niedrigen zusätzlichen Fahrgastzahlen aufzunehmen.

4. *wie weit sich die Reisezeiten ab Sipplingen und Ludwigshafen nach Singen durch die Ersatzverbindungen verändern und welche Fahrgastrückgänge aufgrund der gängigen verkehrswissenschaftlichen Gesetzmäßigkeiten auf betroffenen Pendlerrelationen erwartet werden müssen;*

In der überwiegenden Zahl der Fälle wird bereits in Radolfzell bislang auf die Seehas-Züge umgestiegen. Daher geht das Land von vernachlässigbaren Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen aus. Die durchgehenden IRE-Verbindungen ab Überlingen nach Singen alle zwei Stunden bleiben erhalten. Bei den wenigen durchgehenden RB-Verbindungen gibt es mit dem Ziel Singen einen Fahrzeitgewinn von acht Minuten.

Nach Singen Industriegebiet und Singen Landesgartenschau bleibt die Fahrzeit gleich. Die Zahl der Einpendler nach Singen (Hohentwiel) aus Ludwigshafen (Bodensee) und Sipplingen ist nach Kenntnis des Landes überschaubar.

5. *welche Bahnhöfe der Strecke Friedrichshafen Hafen–Singen (Hohentwiel) barrierefrei sind (ebenerdiger Zugang und Einstieg in den Zug);*

Die Zielhöhe für Bahnsteige, die bei Aus- und Neubaumaßnahmen an Stationen auf der Bodenseegürtelbahn realisiert wird, liegt bei 55 cm über Schienenoberkante (SO). Ein stufenfreier Ein- und Ausstieg ist beim Einsatz von Fahrzeugen mit einer Einstiegshöhe von 60 cm über SO (Niederflureinstieg) gegeben. Folgende Stationen auf der Bodenseegürtelbahn besitzen diese Bahnsteighöhe, sodass beim aktuellen Einsatz von VT 650 im RB-Bereich ein stufenfreier Ein- und Ausstieg möglich ist: Friedrichshafen Landratsamt, Friedrichshafen-Manzell (der Zugang zum Bahnhof ist nicht barrierefrei), Friedrichshafen-Fischbach, Friedrichshafen-Kluftern, Salem, Überlingen-Nußdorf, Überlingen, Singen-Industriegebiet, Singen (Hohentwiel) (Gleise 2 bis 5).

6. *welche von Leistungskürzungen betroffenen Ersatzverbindungen mit Niederflurfahrzeugen geführt werden, einschließlich der technischen und praktischen Barrierefreiheit in der weiteren Transportkette (Bedingungen bei Umstiegen);*

Der Seehas, welcher die Ersatzverbindungen fahren wird, verfügt über die gleichen Einstiegsverhältnisse wie die Regionalbahn (stufenfreier Einstieg am 55 cm-Bahnsteig). Im Rahmen des Bahnstationsmodernisierungsprogramms sollen die Bahnsteige des Seehas (an insgesamt zehn Stationen) auf 55 cm über SO erhöht werden. Nach derzeitigem Zeitplan ist die Fertigstellung für das Jahr 2018 vorgesehen. In Radolfzell sind derzeit alle Bahnsteige 76 cm hoch, sodass sich beim Ein- und Ausstieg jeweils eine Höhendifferenz von knapp 20 cm ergibt.

7. *inwiefern sich die betroffenen Leistungskürzungen positiv auf die Bestellerentgelte auswirken, weil sich für das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen Einsparungen beim zahlenmäßigen Fahrzeug- oder Personalbedarf ergeben;*

Insgesamt geht es um eine Leistung von rund 20.000 Zugkilometer jährlich. Hieraus ergibt sich keine Fahrzeugeinsparung. Die Zugkilometerleistung wird im Rahmen des noch laufenden Großen Verkehrsvertrags für Leistungsabrundungen an anderer Stelle eingesetzt und wirkt sich daher nicht auf die Bestellerentgelte aus.

8. *wie weit die Regionalbahn (RB)-Leistungen der Bodenseegürtelbahn Gegenstand des sogenannten Übergangsvertrags mit DB Regio sind, einschließlich des Ausbaus der umsteigefreien und schnellen Direktverbindungen bis und ab Singen (Hohentwiel);*

Die Regionalbahnleistungen Radolfzell–Friedrichshafen sind ab dem 1. Oktober 2016 Bestandteil des Loses 16 des Übergangsvertrages. Der Fahrplan des Fahrplanjahres 2015/2016 – also ohne die einzelnen Durchbindungen nach Singen im Zeitraum von 8 bis 20 Uhr – wird unverändert fortgeführt.

*9. ob es zutrifft, dass mit der Veränderung des Fahrplans der Gäubahn-IC-Züge im Knoten Singen ein vollständig barrierefrei nutzbares Bahnsteiggleis für die RB-Züge von und nach Friedrichshafen auch zu Umstiegen auf die Gäubahn und die Schwarzwaldbahn frei würde;*

Der Bahnhof Singen ist mit Aufzügen ausgerüstet, alle Gleise sind barrierefrei erreichbar. Die RB-Züge von und nach Friedrichshafen verbleiben voraussichtlich weiterhin auf dem bislang vorgesehenen Gleis.

*10. welche Maßnahmen sie bis wann vorsieht, um die bestehenden und entstehenden Einschränkungen auf der Bodenseegürtelbahn zu reduzieren.*

Im Zuge der Neuvergabe der RB-Leistungen auf der Bodenseegürtelbahn wird im Fahrzeuglastenheft vorgeschrieben werden, dass die Fahrzeuge mit Einstiegshilfen (Rampen, Hubliften o. ä.) ausgestattet sein müssen, sodass Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer auch von Bahnsteigen mit 38, 55 und 76 cm Höhe in die Fahrzeuge gelangen können. Dies soll im Dezember 2017 umgesetzt werden.

Im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms Baden-Württemberg sind derzeit folgende Ausbaumaßnahmen vorgesehen:

- Umfassende Modernisierung der Bahnsteiganlagen in den Knotenbahnhöfen Friedrichshafen Stadt (Bahnsteighöhe 55 cm, drei Aufzüge) und Radolfzell (hier sollte ein umfangreicher Umbau erfolgen, in dessen Rahmen auch die Bahnsteige eine Höhe von 55 cm über SO erhalten sollten).
- Bei dem Bahnhof Überlingen Therme wird in diesem Rahmen die Beseitigung der derzeit bestehenden betrieblichen Restriktionen bei Zugkreuzungen angestrebt. Der Hausbahnsteig wird verlängert und eine Höhe von 55 cm erhalten, sodass hier zumindest zum Teil die Zielhöhe erreicht wird.

Für Markdorf wird seit längerem die Errichtung einer Unterführung im Zusammenhang mit einer Eisenbahnkreuzungs-Maßnahme diskutiert, bei der auch die Bahnsteige entsprechend ausgebaut werden sollen (Höhe 55 cm).

Für das Bundesprogramm für den barrierefreien Ausbau kleinerer Stationen wurden die Stationen Uhldingen-Mühlhofen und Bermatingen-Ahausen vom Land angemeldet.

Langfristige Zielstellung des Landes ist die Elektrifizierung der Strecke, wobei hier der Bund in der Pflicht gesehen wird. Das Land hat die Elektrifizierung der Strecke als Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans beim Bund angemeldet.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur

Anlage 1

17.12.2015

## Von der Bodenseegürtelbahn durchgebundene RB nach/von Singen (Hohentwiel)

Zug	Relation	Jahr	2010					2011					2012				
			Mo-Fr Schule	Fr Schule	Sa	So+F		Mo-Fr Schule	Fr Schule	Sa	So+F		Mo-Fr Schule	Fr Schule	Sa	So+F	
22753	Singen - Radolfzell	08:10	9	5			10	9			17	12					
22769	Singen - Radolfzell	16:10	23	21	15	15	21	21	13	2	22	13	18	6			
22773	Singen - Radolfzell	18:10	13	18	6	10	6	11	9	39	56	15	17	27			
22777	Singen - Radolfzell	20:10				18				22				6			
22746	Radolfzell - Singen	07:44	29	32			44	34			49	19					
22764	Radolfzell - Singen	15:40	38	51	80	7	62	30	15	38	43	50	29	10			
22768	Radolfzell - Singen	17:40	78	69	47	16	36	41	40	27	67	84	40	64			
22774	Radolfzell - Singen	19:40				13				40				24			

verkehrt 2015 nicht an diesen Verkehrstagen

Seite1 von 2

Anlage 1.xlsx

Von der Bodenseegürtelbahn

Fahrgastzahlen (jeweils 1. Halbjahr)

Zug	Relation	2013					2014					2015				
		Mo-Fr Schule	Fr Schule	Sa	So+F		Mo-Fr Schule	Fr Schule	Sa	So+F		Mo-Fr Schule	Fr Schule	Sa	So+F	
22753	Singen - Radolfzell	17	22				11	13				19	14			
22769	Singen - Radolfzell	27	17	17	0		32	32	1	1		22	52	31	9	
22773	Singen - Radolfzell	56	11	6	14		16	27	18	27		23	33	17	19	
22777	Singen - Radolfzell				5					2					18	
22746	Radolfzell - Singen	45	40				49	43				13	28			
22764	Radolfzell - Singen	29	35	15	36		57	67	30	48		62	42	22	40	
22768	Radolfzell - Singen	15	34	52	40		33	6	31	39		34	24	18	36	
22774	Radolfzell - Singen				18					27					29	

verkehrt 2015 nicht ar

Anlage 2

17.12.2015

**Mutmaßliche Ersatzrelationen für bisherige Nutzerinnen und Nutzer der Bodenseegürtelbahn-RB zwischen Singen und Radolfzell**  
(nur Mo-Fr)

entfallender Zug	Relation	Abfahrt	Besetzung 1. Hj. 2015	Ersatzverbindung mit Zug Nr.	Abfahrt	Besetzung 1. Hj. 2015 (DB) bzw. 1. Hj. 2014 (SBB GmbH)	Sitzplätze 2. Kl.
22753	Singen - Radolfzell	08:10	19	87661	08:02	209	288
22769	Singen - Radolfzell	16:10	22	87693	16:02	112	288
22773	Singen - Radolfzell	18:10	23	87701	18:02	101	288
22746	Radolfzell - Singen	07:44	13	3350	07:51	106	250
22764	Radolfzell - Singen	15:40	62	87694	15:40	183	288
22768	Radolfzell - Singen	17:40	34	87702	17:46	186	288

Anlage 2.xlsx