

**Parlamentarische Anfrage der Abgeordneten zum Vorarlberger Landtag
Dr. Hubert F. Kinz und Landtagsvizepräsident Ernst Hagen,
Vorarlberger Freiheitliche**

29.01.382

Herrn Landesstatthalter
Mag. Karlheinz Rüdissler
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 18. Oktober 2012

**Betrifft: Anfrage gemäß § 54 GO d LT –
Eisenbahnknotenpunkt Lindau-Reutin; optimale Anbindung des
ÖPNV Vorarlberg in Gefahr?**

Sehr geehrter Herr Landesstatthalter!

Für Vorarlberg ist der deutsche Bodenseeraum, insbesondere die Region bis Friedrichshafen, einschließlich des Flughafens Friedrichshafen, mit der Weiteranbindung nach Stuttgart und die Verkehrsachse München - Zürich über Bregenz von eminenter Bedeutung.

In Kürze sollen die entsprechenden Grundsatzbeschlüsse bezüglich der Umbauten der Eisenbahnanlagen in Lindau Insel und Lindau-Reutin erfolgen. Diesbezüglich ist es wichtig, dass auch hinsichtlich des ÖPNV von Vorarlberg eine Anbindung der gegenseitigen Netze derart erfolgt, dass Umsteigemöglichkeiten optimal genutzt werden und lange Wartezeiten von über 10 Minuten vermieden werden. Nur so kann ÖPNV funktionieren.

Auf Grundlage der derzeitigen Planung scheint eine Stellungnahme der Vorarlberger Landesregierung nicht oder nicht vollständig bei den Entscheidungsgremien angekommen zu sein und es besteht die Gefahr, einer schlechten ÖPNV-Anbindung für Vorarlberg. In Lindau-Reutin ist aktuell, entgegen dem Lindauer Bürgerentscheid, lediglich eine Verkehrshaltestelle für den ÖPNV und kein Bahnhof vorgesehen.

Im Ergebnis fahren derzeit die Züge Richtung München ohne Umsteigemöglichkeiten beinahe gleichzeitig mit der Ankunft der Züge aus Vorarlberg von Lindau Insel ab. Diese soll durch eine Umsteigemöglichkeit in Lindau-Reutin auch in der „Light“-Version ermöglicht werden. Es sind aber keine Umsteigemöglichkeiten in Lindau-Reutin für Züge vorgesehen, die nach Friedrichshafen/Stuttgart führen. Diese sollen weiter direkt auf die Insel Lindau ohne Halt in Reutin geführt werden. Das Ergebnis ist eine überlange Wartezeit auf Lindau Insel. Für die Anbindung ins Allgäu fehlen ebenso optimale Umsteigemöglichkeiten.

Die Anbindung Richtung Friedrichshafen, Flughafen und an Vorarlberg ist nicht zeitgemäß gewährleistet. Hier ist geplant, dass mangels 2. Gleis auf der Aeschacher Kurve keine Umsteigemöglichkeit in Lindau-Reutin besteht. Dies verhindert nach der derzeitigen Detailplanung attraktive Reisezeiten im Bereich Friedrichshafen-Langenargen-Bregenz-St.Gallen, sodass etwas über 16 Minuten mehr Verkehrszeit und Wartezeit für die Passagiere in Lindau Insel anfallen und gleichzeitig die von Vorarlberg kommenden Züge etwas über 20 Minuten im Bahnhof Lindau Insel verbleiben. Bei besserer Planung wäre eine durchgängige Führung der Vorarlberger Züge bis Friedrichshafen via Lindau-Reutin und auch eine bessere Anbindung des Flughafens in Friedrichshafen möglich.

Durch mehrfache Umplanung des Hbf Lindau (Streit Insel oder Reutin) kam es zu für Vorarlberg nachteiligen Kompromissen. Der Bahnhof Reutin ist für überregionale Verbindungen und für die Erschließung des Bodenseeraumes prädestiniert. Die derzeitige „Light“-Version erzielt das nicht. Die Reisezeit nach Lindau Insel wäre dagegen bei Führung der Züge über Reutin nur 8 Minuten länger.

Das aktuelle Linienkonzept mit „Reutin-Light“ widerspricht zudem dem aktuellen im Rahmen der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) abgestimmten Fahrplankonzept.

Vor diesem Hintergrund erlauben wir uns, an Sie nachstehende

A N F R A G E

zu richten:

1. Ist Ihnen bekannt, dass durch derzeitige Planungen in Lindau keine kurzfristigen Umsteigemöglichkeiten zur Weiterfahrt nach Friedrichshafen und Richtung Allgäu bestehen?
2. Welche Bemühungen haben die österreichischen Stellen unternommen, damit zeitgemäße direkte Umsteigemöglichkeiten im Bereich Lindau (insbesondere Lindau-Reutin) nach Friedrichshafen, zum dortigen Flughafen und nach Ulm/München gesichert eingerichtet werden?
3. Warum werden Stehzeiten von über 20 Minuten in Lindau Insel für österreichische Zuggarnituren vorgesehen, zumal in diesem Zeitraum zumindest als Schnellverbindung eine direkte Weiterführung nach Friedrichshafen möglich wäre?
4. Warum werden keine österreichischen Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung des Vorarlberger Bahnsystems über Lindau-Reutin an das süddeutsche Bahnsystem gemacht?
5. Welche Vorteile ergäben sich durch eine gesicherte Umsteigemöglichkeit in Lindau-Reutin sowohl für den Regional- als auch den Überregionalverkehr?
6. Gab es Absprachen die aktuellen Planungen betreffend zwischen deutschen und österreichischen Stellen?

7. Wurde die Abweichung vom beschlossenen Linienkonzept im Rahmen der IBK behandelt und besprochen?
8. Welche Verkehrsstromerwartungen bestehen von Vorarlberg nach Lindau Insel, welche nach Lindau-Reutin, welche nach Feldkirch und welche nach Ulm/München?
9. Wäre dafür nicht Lindau-Reutin der bessere Umsteigeknoten als Lindau Insel?
10. Welche Zeitersparnisse und Umsteigemöglichkeiten ergeben sich bei genereller Umsteigemöglichkeit in Lindau-Reutin für die Weiterfahrt nach Friedrichshafen oder München/Ulm?
11. Welche Kosten für Anlagenbau wären dafür zusätzlich notwendig?
12. Welche eingleisigen Strecken und Bahnschleifen bestehen zwischen Lindau Insel und Bregenz? Wie und wann werden diese Streckenabschnitte beseitigt?
13. Welche Folgen haben diese Eingleisigkeiten und die aktuellen Umbaupläne in Lindau-Reutin für die Anbindung der Vorarlberger Bahnlinien?
14. Wann fallen die entsprechenden Entscheidungen dafür in Deutschland?
15. Welche Anregungen und Vorschläge haben das Land Vorarlberg, die Republik Österreich und die ÖBB gemacht? Welche dieser Anregungen sind berücksichtigt worden und welche nicht?
16. Warum wurden die österreichischen Vorschläge nicht berücksichtigt?
17. Kann durch Einsatz österreichischer Mittel die drohende unbefriedigende Bahnanbindungssituation verbessert werden?
18. Warum sieht das derzeitige Konzept keine direkten Verbindungen zwischen Kempten und Friedrichshafen nach Zürich vor?

Für die fristgerechte Beantwortung unserer Anfrage bedanken wir uns im Voraus und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
LAbg. Dr. Hubert F. Kinz
LTVP Ernst Hagen

**BEANTWORTUNG DURCH
LANDESSTATTHALTER MAG. KARLHEINZ RÜDISSER**

Bregenz, am 8. November 2012

Herrn
LAbg Dr. Hubert F. Kinz
Landtagsklub der FPÖ
im Wege der Landtagsdirektion
6900 Bregenz

Betreff: Eisenbahnknotenpunkt Lindau-Reutin; optimale Anbindung des ÖPNV
Vorarlberg in Gefahr?
Anfrage vom 18. Oktober 2012, Zl. 29.01.382

Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter Kinz,

sowohl die beteiligten Bahnverwaltungen wie auch die Aufgabenträger für den regionalen Schienenverkehr sind seit Jahren mit Fragen der Anbindung Vorarlbergs an das deutsche Bahnnetz in Lindau befasst. Im Rahmen einer Projektgruppe, in der die Länder Baden-Württemberg, Bayern und Vorarlberg sowie der Kanton St. Gallen vertreten sind, wurden und werden – zum Teil mit Unterstützung externer Planer – Vorschläge und Konzepte zur Weiterentwicklung des Schienenpersonenverkehrs im östlichen Bodenseeraum erarbeitet. Die Aufgabenstellung ist dabei eine vergleichsweise komplexe, vor allem weil am Bodensee mehrere nationale Bahnsysteme zusammentreffen und diese Systeme nicht prioritär auf die Verknüpfung in Lindau ausgerichtet sind: Die Fahrpläne der Züge von Lindau in Richtung Friedrichshafen und Stuttgart orientieren sich vorrangig an den Anschlussanforderungen in Ulm. Auf der bayerischen Seite stehen Verbindungen nach München und Augsburg im Vordergrund, und das Ostschweizer Taktsystem ist prioritär auf die Knoten St. Gallen und Zürich ausgerichtet. Auch die Fahrplangestaltung des S-Bahn-Verkehrs in Vorarlberg unterliegt zahlreichen Zwängen, zu denen neben der vorgegebenen Lage der Fernzüge auch Verknüpfungserfordernisse an den Grenzbahnhöfen zur Schweiz gehören. Die Fahrplangestaltung ist unter solchen Voraussetzungen eine Optimierungsaufgabe, die nie allen Wünschen gerecht werden kann und deren Ergebnisse immer Kompromisslösungen sein werden.

Die erarbeiteten Vorschläge zur Weiterentwicklung des Schienenpersonenverkehrs im Raum Lindau gehen von der Elektrifizierung der deutschen Südbahn nach Ulm sowie

der Strecke über Memmingen in Richtung München aus. Nach den uns vorliegenden Informationen ist die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf diesen Strecken zum Fahrplanjahr 2016 bzw. 2020 vorgesehen. Bei den bisher vorliegenden Fahrplanschlägen für diesen Zeithorizont handelt es sich nicht um beschlossene Konzepte, sondern um vorläufige Varianten, zu denen noch viele Fragen offen sind. Das gilt ganz besonders für mögliche Verknüpfungen in Lindau.

Ihre Fragen beantworte im Einzelnen ich wie folgt:

1. Ist Ihnen bekannt, dass durch derzeitige Planungen in Lindau keine kurzfristigen Umsteigemöglichkeiten zur Weiterfahrt nach Friedrichshafen und Richtung Allgäu bestehen?

Wie bereits ausgeführt, gibt es zur Fahrplangestaltung im Raum Lindau nur vorläufige Varianten, die alle ihre Vor- und Nachteile haben, auch hinsichtlich der Umsteigebeziehungen und der Möglichkeit, Züge aus Richtung Bregenz über Lindau hinaus weiter zu führen. Diese Varianten werden unter der Federführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft jetzt näher geprüft, wobei die Evaluierung unter Abstimmung mit Baden-Württemberg und Vorarlberg erfolgen soll.

2. Welche Bemühungen haben die österreichischen Stellen unternommen, damit zeitgemäße direkte Umsteigemöglichkeiten im Bereich Lindau (insbesondere Lindau-Reutin) nach Friedrichshafen, zum dortigen Flughafen und nach Ulm/München gesichert eingerichtet werden?

Attraktive Verbindungen zu den angeführten Zielen standen und stehen im Mittelpunkt der Bemühungen des Landes um eine abgestimmte Fahrplangestaltung. Entsprechende Vorschläge wurden im Rahmen der eingangs erwähnten Projektgruppe eingebracht und werden von Seiten des Landes auch in der zu Frage 1 genannten Variantenprüfung vertreten. Dabei geht es nicht nur um gut abgestimmte Umsteigebeziehungen, sondern auch um die Möglichkeit umsteigefreier Direktverbindungen.

3. Warum werden Stehzeiten von über 20 Minuten in Lindau Insel für österreichische Zuggarnituren vorgesehen, zumal in diesem Zeitraum zumindest als Schnellverbindung eine direkte Weiterführung nach Friedrichshafen möglich wäre?

Ob die aus Vorarlberg kommenden Zuggarnituren in Lindau wenden, dort länger stehen oder weiterfahren werden, ist derzeit offen. Die Frage einer möglichen Weiterführung nach Friedrichshafen hängt vor allem von Fragen zur künftigen Angebotsgestaltung zwischen Lindau und Friedrichshafen ab (Zugdichte, Haltemuster, Anschlüsse, Länge und Kapazität der eingesetzten Zuggarnituren). Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass diese Strecke eingleisig ist und Fahrplantrassen dort nur nach Maßgabe der Begegnungsmöglichkeiten in den Kreuzungsbahnhöfen verfügbar sind.

4. Warum werden keine österreichischen Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung des Vorarlberger Bahnsystems über Lindau-Reutin an das süddeutsche Bahnsystem gemacht?

Von Vorarlberger Seite sind im Rahmen der eingangs erwähnten Projektgruppe mehrfach Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung an das süddeutsche Bahnsystem eingebracht worden. Zur Frage, ob die Anbindung über Lindau-Reutin oder über den Lindauer Inselbahnhof erfolgen soll, wurden dabei keine Festlegungen getroffen.

5. Welche Vorteile ergäben sich durch eine gesicherte Umsteigemöglichkeit in Lindau-Reutin sowohl für den Regional- als auch den Überregionalverkehr?

Bei einer Verknüpfung in Lindau-Reutin – und sofern die Anschlusszüge in weiterer Folge nicht auch den Inselbahnhof bedienen – sind die befahrenen Wegstrecken kürzer. Daraus ergeben sich Möglichkeiten für Reisezeitverkürzungen. Dieser Vorteil kann allerdings nur dann genutzt werden, wenn die Taktsysteme, die verknüpft werden sollen, in Lindau-Reutin entsprechend zusammenpassen.

Jedenfalls zum Tragen kommt der Vorteil der Fahrzeitverkürzung bei den zwischen Zürich und München verkehrenden Zügen des Fernverkehrs. Ob und inwieweit sich für den Regionalverkehr attraktive Umsteigemöglichkeiten in Lindau-Reutin ergeben, hängt von der Ausgestaltung der Taktsysteme auf den anschließenden Strecken ab. Wie bereits ausgeführt, gibt es dazu mehrere Varianten, die alle ihre Vor- und Nachteile haben und zu deren Realisierbarkeit derzeit noch wesentliche Fragen offen sind.

6. Gab es Absprachen die aktuellen Planungen betreffend zwischen deutschen und österreichischen Stellen?

Im Rahmen der laufenden Zusammenarbeit zwischen unserer Fachabteilung im Amt der Vorarlberger Landesregierung und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gab und gibt es auch Gespräche über die aktuellen Planungen in Lindau. Darüber hinaus sind uns zu diesem Thema keine Absprachen zwischen deutschen und österreichischen Stellen bekannt.

7. Wurde die Abweichung vom beschlossenen Linienkonzept im Rahmen der IBK behandelt und besprochen?

Im Rahmen der IBK wurde kein Linienkonzept beschlossen.

Die Verkehrskommission der IBK hat sich mit Fahrplanfragen letztmalig in Zusammenhang mit einer Status-Analyse zum Konzept „Bodan-Rail 2020“ befasst. Dieses Konzept wurde im Auftrag der Bodenseeanrainerländer, der Regionalverbände und mehrerer Städte entwickelt und im Herbst 2001 vorgestellt.

Ende 2009 hat die IBK eine Evaluierung des Konzeptes „Bodan-Rail 2020“ initiiert.

Die als Ergebnis der Evaluierung vorliegende Status-Analyse gibt einen Überblick, inwieweit die damaligen Planungsvorstellungen umgesetzt worden sind und welche Zukunftsperspektiven bestehen. Zur Frage möglicher Durchbindungen in Lindau hält der Schlussbericht der Status-Analyse ausdrücklich fest, dass solche angestrebt werden, eine Festlegung aber nicht erfolgt ist.

8. *Welche Verkehrsstromerwartungen bestehen von Vorarlberg nach Lindau Insel, welche nach Lindau-Reutin, welche nach Feldkirch und welche nach Ulm/München?*

Für den von Verkehr von Vorarlberg in Richtung Lindau haben sowohl die Relation nach Friedrichshafen – Ulm wie jene nach München große Bedeutung. Daneben sehen wir auch die Lindauer Insel als ein wichtiges Ziel.

9. *Wäre dafür nicht Lindau-Reutin der bessere Umsteigeknoten als Lindau Insel?*

Beide Lindauer Bahnhöfe haben ihre Vor- und Nachteile.

Wie zu Frage 5 ausgeführt, bietet die Verknüpfung in Lindau-Reutin Reisezeitvorteile – jedenfalls tendenziell. Ob der Vorteil im Einzelfall genutzt werden kann, hängt davon ab, ob die Taktsysteme, die verknüpft werden sollen, in Lindau-Reutin zusammenpassen.

Wesentlich für die Beurteilung möglicher Vor- und Nachteile ist auch die Frage, ob mit einem Umsteigeknoten in Lindau-Reutin eine Verschlechterung bei der Bedienung des Inselbahnhofes verbunden wäre – durch die Unterbrechung direkter Verbindungen zur Insel oder wenn durch Abwarten von Anschlusszügen in Reutin die Fahrzeit zur Insel deutlich verlängern würde. Die Lindauer Insel gehört zu den besonders bahnaffinen Zielorten der Region. Zwischen Bregenz und Lindau-Insel ist die Bahn mit ihren heutigen Fahrzeiten von 9 bis 12 Minuten konkurrenzlos. Jede Verschlechterung dieser Angebotsqualität wäre ein Nachteil.

Zu den Vorteilen des Inselbahnhofes gehören seine Anlageverhältnisse. Als Kopfbahnhof erlaubt er den niveaufreien Zugang zu allen Gleisen, Umsteiger müssen in keinem Fall Unter- oder Überführungen benützen.

10. Welche Zeitersparnisse und Umsteigemöglichkeiten ergeben sich bei genereller Umsteigemöglichkeit in Lindau-Reutin für die Weiterfahrt nach Friedrichshafen oder München/Ulm?

Nach Auskunft der bayerischen Eisenbahngesellschaft beträgt die Fahrzeit zwischen den Bahnhöfen Lindau-Reutin und Lindau-Insel ungefähr drei Minuten, auf den weiterführenden Strecken nach Friedrichshafen oder in Richtung München sind die Fahrzeiten ab Lindau-Insel und ab Lindau-Reutin ungefähr gleich. Die mögliche Zeiteinsparung bei einem Umsteigen in Lindau-Reutin liegt damit – unter der Annahme gleicher Übergangszeiten wie in Lindau-Insel – bei ca. drei Minuten.

11. Welche Kosten für Anlagenbau wären dafür zusätzlich notwendig?

Zu den Kosten der in Lindau geplanten Bahnhofprojekte oder allfälliger zusätzlicher Infrastrukturen liegen uns keine näheren Informationen vor.

12. Welche eingleisigen Strecken und Bahnschleifen bestehen zwischen Lindau Insel und Bregenz? Wie und wann werden diese Streckenabschnitte beseitigt?

Die Strecke von Bregenz zur Lindauer Insel ist bis Lochau eingleisig, ab Lochau durchgehend zweigleisig. Ein zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes von Bregenz nach Lochau ist derzeit nicht vorgesehen.

13. Welche Folgen haben diese Eingleisigkeiten und die aktuellen Umbaupläne in Lindau-Reutin für die Anbindung der Vorarlberger Bahnlinien?

Jede Eingleisigkeit schränkt den Spielraum der Fahrplangestaltung ein. Der eingleisige Abschnitt zwischen Bregenz und Lochau ist allerdings nur ca. 3 km lang.

Das Zielangebot des Vorarlberger Regionalverkehrs sieht zwischen Bregenz und Lindau die Beibehaltung halbstündlicher Verbindungen vor. Dazu kommen alle zwei Stunden – längerfristig vielleicht stündlich – die zwischen Zürich und München verkehrenden Züge des Fernverkehrs sowie einzelne, nicht regelmäßig verkehrende Züge anderer Relationen (zum Beispiel zwischen Stuttgart und Innsbruck). Dieses Angebot kann voraussichtlich ohne gegenseitige Behinderung über den eingleisigen Abschnitt geführt werden.

14. Wann fallen die entsprechenden Entscheidungen dafür in Deutschland?

Eine Mitteilung der Stadt Lindau über das Ergebnis der Stadtratssitzung vom vergangenen September, in der das „Zwei-Bahnhöfe Konzept“ vorgestellt wurde, nennt als Ziel „ein Bahnentwicklungskonzept bis 2014“. In diesem Zeitrahmen werden für den Bereich Lindau auch mögliche Fahrplan- und Betriebskonzepte zu konkretisieren sein.

15. Welche Anregungen und Vorschläge haben das Land Vorarlberg, die Republik Österreich und die ÖBB gemacht? Welche dieser Anregungen sind berücksichtigt worden und welche nicht?

Die von Vorarlberger Seite eingebrachten Anregungen und Vorschläge betreffen vor allem eine mögliche Durchbindung von Zügen über Lindau hinaus. Im Vordergrund stand dabei die Frage der Realisierbarkeit durchgehender Verbindungen zwischen Bludenz und Ulm durch Verknüpfung unserer Regional-expresszüge mit dem Taktsystems des schnellen Regionalverkehrs auf der deutschen Südbahn.

Daneben wurde auch die Prüfung von Möglichkeiten einer Durchbindung in Richtung Memmingen angeregt.

Die von Vorarlberger Seite eingebrachten Anregungen und Vorschläge wurden zwischen der Fachabteilung im Amt der Landesregierung, den ÖBB und unserem Verkehrsverbund abgestimmt. Vorschläge des Bundes zur Fahrplangestaltung im Raum Lindau sind uns nicht bekannt.

16. Warum wurden die österreichischen Vorschläge nicht berücksichtigt?

Wie zu Frage 1 ausgeführt, gibt es zur Fahrplangestaltung in Lindau nur vorläufige Varianten, die alle ihre Vor- und Nachteile haben und zu denen wesentliche Fragen noch offen sind. Inwieweit Wünsche und Vorschläge der beteiligten Partner schlussendlich berücksichtigt werden können, ist derzeit nicht absehbar.

17. Kann durch Einsatz österreichischer Mittel die drohende unbefriedigende Bahnanbindungssituation verbessert werden?

Informationen, wonach die Qualität der Bahnanbindung in Lindau vom Einsatz österreichischer Mittel abhängt, liegen uns nicht vor.

18. Warum sieht das derzeitige Konzept keine direkten Verbindungen zwischen Kempten und Friedrichshafen nach Zürich vor?

Alle uns bekannten Varianten sehen direkte Verbindungen zwischen München und Zürich vor, wobei diese Züge nicht über Kempten sondern über Memmingen fahren werden. Die Entscheidung, welche Route zwischen Lindau und München elektrifiziert werden soll, ist auf deutscher Seite schon vor vielen Jahren zugunsten der Memminger Strecke gefallen. Über Kempten kann auch längerfristig nur mit Dieseltraktion gefahren werden, daher sind in diese Richtung auch keine direkten Verbindungen geplant.

Zwischen Friedrichshafen und Zürich wäre der Einsatz durchgehender Züge künftig grundsätzlich möglich. Nach den uns vorliegenden Informationen wird

eine solche Direktverbindung allerdings weder von Schweizer noch von deutscher Seite favorisiert, vermutlich weil es zwischen Friedrichshafen und Zürich über den Bodensee schon heute ein vergleichsweise dichtes und attraktives Angebot gibt (stündliche Verbindungen mit Schiff bis Romanshorn, weiter mit direktem Intercity bis Zürich).

Mit freundlichen Grüßen
Landesstatthalter Mag. Karlheinz Rüdisser