

## **Antrag**

**des Abg. August Schuler u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Umsetzung der IBK-Strategie 2023 bis 2027: Bahnanschluss der Bodenseegürtelbahn am östlichen Bodensee zur Schweiz**

#### Antrag

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

1. wie sie die aktuelle Situation hinsichtlich der Schienenanbindung der Gemeinden und der Halte der Regionalbahn RB 93 im östlichen Bodenseekreis an die wichtigen Unternehmens- und Hochschulstandorte und touristischen Attraktionen in Vorarlberg sowie in der Ostschweiz beurteilt unter Angabe, wie sich im konkreten Vergleich a) zu den Fahrzeiten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und b) zu den Direktverbindungen ab Lindau-Reutin die Reisezeiten mit Umstiegen nach St. Margrethen, Rorschach, St. Gallen, Herisau und Romanshorn sowie je nach Wochentag die ersten und letzten Verbindungen im Fahrplan 2024 darstellen;
2. inwieweit sie am Leitbild 2030 und an der Strategie 2023 bis 2027 der Internationale Bodensee-Konferenz (IBK) sowie an der Gipfelerklärung von 2022 aktiv beteiligt war und welche konkreten Ziele, Maßnahmen und Mittel sie bis 2027 zur Umsetzung der Strategie in SPNV und ÖPNV vorsieht;
3. wie sich die Situation, unter Angabe der Einzelmaßnahmen im grenzüberschreitenden Angebotsausbau des SPNV, zwischen den benachbarten IBK-Mitgliedern in Vorarlberg und der Ostschweiz bis heute entwickelt hat;
4. welche Maßnahmen sie ergreift, um mit einem gemeinsamen Fahrplan- und Finanzierungskonzept bereits ab 2025 die Anschlussverbindungen der RB 93 in Richtung Vorarlberg und Ostschweiz deutlich zu verbessern und sicherzustellen, dass möglichst viele tägliche Verbindungen der S 7 Romanshorn-Lindau in Lindau-Insel sowie ggf. die EC-Züge von und nach St. Gallen und Zürich bereits ab und bis Lindau-Reutin durchgehend Anschluss auf die RB 93 erhalten;

5. wie sich die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern der IBK hinsichtlich gemeinsamer Ziele in Modal Split, Reisezeiten, Fahrplan, Betrieb und Ressourcen und Nutzung von Synergiepotenzialen gestaltet;
6. welche Maßnahmen sie ergreift, um die wichtigen Fähr- und Katamaranverbindungen über den Bodensee in ihrer Attraktivität und bei der Vernetzung mit Bahn und Bus in der Gesamtregion zu verbessern unter Angabe, wie gute Anschlüsse zu den vom Land geförderten Regiobuslinien sowie weiteren wichtigen Regionalbuslinien sichergestellt werden und ob mittel- bis langfristig eine einfachere und verlässlichere Anbindung des Fähr-/Schiffahrtshafen in Friedrichshafen an den Knotenpunkt Stadtbahnhof beispielsweise durch ein automatisiertes Shuttlesystem („Peplemover“), erzielt werden könnte;
7. wie sie die Fahrgastzahlen, Pünktlichkeit und Anschlussreichung der IRE-/RE- und RB-Züge zwischen Friedrichshafen Stadt und Lindau seit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Lindau-Reutin mit neuen Anschlüssen zwischen Vorarlberg und der Südbahn in den Jahren 2021, 2022 und 2023 im Vergleich zum Jahr 2019 beurteilt;
8. was sie gemeinsam mit den mitbetroffenen Aufgabenträgern, Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen unternimmt, um die Anschlüsse in Lindau-Reutin auch im geringfügigen Verspätungsfall bestmöglich zu sichern;
9. mit welchen Vorgaben sie in der Ausschreibung von Vertriebsleistungen im südwestwürttembergischen Raum sicherstellt, dass weiterhin im bisherigen Umfang an den Bahnhöfen Beratungsleistungen und auch Fahrausweise des internationalen Personentarifs für grenzüberschreitende Reisen mit Fernverkehrsanteil im Bodenseeraum, besonders aber auch zu den wichtigen Zielen wie Innsbruck, Chur, Zürich oder Zürich Flughafen über die die Grenzbahnhöfe wie Lindau, St. Margrethen, Friedrichshafen/Romanshorn (Fährverkehr), Konstanz oder Schaffhausen angeboten werden.

28.8.2024

Schuler, Burger, Bückner, Dörflinger, Hartmann-Müller,  
von Loga, Dr. Pfau-Weller, Wolf CDU

#### Begründung

Für die Jahre 2023 bis 2025 setzte die IBK für ihre Strategie das Fokusthema „Nachhaltige Mobilität über Grenzen“. Im Blick stehen dabei vor allem die grenzüberschreitende Mobilität und der öffentliche Verkehr. Die IBK versteht sich dabei als Lobby für die gemeinsamen, bodenseeweiten Anliegen sowie für die überregionale Anbindung der Region und für regionale Vorhaben, für deren Gelingen die nationale Ebene mit ihren Rahmenbedingungen mitentscheidend ist. Die verkehrliche Anbindung in die Schweiz ist noch immer nicht optimal, zahlreiche Eingaben aus der Region kritisieren dies. Eine funktionierende, grenzüberschreitende Mobilität legt dabei eine zentrale Basis für alle weiteren Kooperationsfelder im Bereich etwa von Bildung und Forschung, Gesundheit und Sozialem, Kultur, Umwelt, Natur und Energie, Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, Raumentwicklung sowie Jugend.

Der Antrag soll klären, wie die Landesregierung die in der IBK-Strategie genannten Ziele 1 bis 4 unterstützt. Zudem soll der Antrag klären, was die Landesregierung konkret zur Verbesserung der Situation im grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr unternimmt.

**Stellungnahme\*)**

Mit Schreiben vom 15. Oktober 2024 Nr. VM4-0141.5-31/76/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. wie sie die aktuelle Situation hinsichtlich der Schienenanbindung der Gemeinden und der Halte der Regionalbahn RB 93 im östlichen Bodenseekreis an die wichtigen Unternehmens- und Hochschulstandorte und touristischen Attraktionen in Vorarlberg sowie in der Ostschweiz beurteilt unter Angabe, wie sich im konkreten Vergleich a) zu den Fahrzeiten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und b) zu den Direktverbindungen ab Lindau-Reutin die Reisezeiten mit Umstiegen nach St. Margrethen, Rorschach, St. Gallen, Herisau und Romanshorn sowie je nach Wochentag die ersten und letzten Verbindungen im Fahrplan 2024 darstellen;*

Die Bodenseegürtelbahn wird im Abschnitt Friedrichshafen–Lindau von den folgenden zwei Linien jeweils im Stundentakt bedient:

- Interregioexpress (IRE) 3 Ulm–Friedrichshafen–Lindau-Reutin; alternierender zweistündlicher Halt in Langenargen, Kressbronn (Halte im Bodenseekreis)
- Regionalbahn (RB) 93 Friedrichshafen–Lindau-Insel; Halt an allen Stationen

Darüber hinaus gibt es auf dem Streckenabschnitt Friedrichshafen–Kressbronn zusätzliche Verstärkerfahrten im Berufs- und Schülerverkehr. Das Angebot entspricht damit dem Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg.

Der IRE 3 stellt in Lindau-Reutin, die RB 93 in Lindau-Insel einen Anschluss an den Regionalexpress (REX) 1 und die S-Bahn 1 in Richtung Vorarlberg her. Ab dort bestehen Anschlüsse in die Ostschweiz.

Mit Blick auf die Interpretation der im Folgenden dargestellten Fahrzeiten mit dem Pkw ist anzumerken, dass diese mit einem für das aktuelle Verkehrsgeschehen sensitiven Routenplaner ermittelt wurden und sich dementsprechend zu anderen Tageszeiten oder Tagen abweichende Fahrzeiten ergeben können.

Bei der Ermittlung der Fahr- bzw. Reisezeiten wurde sowohl bei Pkw- als auch bei ÖPNV-Nutzung die Nutzung von Fähren in der Wegeketten ausgeschlossen.

Bei der Ermittlung von Reisezeiten im ÖPNV wurden Verbindungen mit Fernverkehrsanteil nicht berücksichtigt.

Folgend ist die Verkehrsanbindung nach St. Margrethen aufgezeigt:

---

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

	Verkehrsmittel	Nach St. Margrethen (Fahrzeit in Minuten)
Von Kressbronn	Bahn	51
	Pkw	47
Von Langenargen	Bahn	55
	Pkw	53
Von Eriskirch	Bahn	80
	Pkw	57
Von Friedrichshafen Ost	Bahn	83
	Pkw	62
Von Friedrichshafen	Bahn	62
	Pkw	67

Nachfolgend sind die ersten Verbindungen der RB 93, welche alle oben genannten Halte bedient, Richtung St. Margrethen und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch frühere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 5:03 Uhr ab Friedrichshafen – 6:34 Uhr an St. Margrethen
- Mo–Fr 6:25 Uhr ab St. Margrethen – 7:40 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 6:53 Uhr ab Friedrichshafen – 9:04 Uhr an St. Margrethen
- Sa+So 6:55 Uhr ab St. Margrethen – 8:54 Uhr an Friedrichshafen

Nachfolgend sind die letzten Verbindungen von der RB 93, welche alle oben genannten Halte bedient, Richtung St. Margrethen und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch spätere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 22:08 Uhr ab Friedrichshafen – 0:04 Uhr an St. Margrethen
- Mo–Fr 22:55 Uhr ab St. Margrethen – 0:14 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 20:07 Uhr ab Friedrichshafen – 22:04 Uhr an St. Margrethen
- Sa+So 22:55 Uhr ab St. Margrethen – 0:14 Uhr an Friedrichshafen

Ab Lindau-Reutin besteht abgesehen von einzelnen Durchbindungen eine regelmäßige umsteigefreie Verbindung nach St. Margrethen nur im Fernverkehr. Im SPNV liegt die Reisezeit in etwa bei 35 Minuten.

Folgend ist die Verkehrsanbindung nach Rorschach aufgezeigt:

	Verkehrsmittel	Nach Rorschach (Fahrzeit in Minuten)
Von Kressbronn	Bahn	64
	Pkw	57
Von Langenargen	Bahn	68
	Pkw	61
Von Eriskirch	Bahn	93
	Pkw	69
Von Friedrichshafen Ost	Bahn	96
	Pkw	70
Von Friedrichshafen	Bahn	75
	Pkw	76

Nachfolgend sind die ersten Verbindungen der RB 93, welche alle oben genannten Halte bedient, Richtung Rorschach und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch frühere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 5:03 Uhr ab Friedrichshafen – 6:47 Uhr an Rorschach
- Mo–Fr 6:11 Uhr ab Rorschach – 7:40 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 6:53 Uhr ab Friedrichshafen – 9:21 Uhr an Rorschach
- Sa+So 6:38 Uhr ab Rorschach – 8:54 Uhr an Friedrichshafen

Nachfolgend sind die letzten Verbindungen von der RB 93, welche alle oben genannten Halte bedient, in Richtung Rorschach und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch spätere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 20:07 Uhr ab Friedrichshafen – 22:21 Uhr an Rorschach
- Mo–Fr 22:39 Uhr ab Rorschach – 0:14 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 20:07 Uhr ab Friedrichshafen – 22:18 Uhr an Rorschach
- Sa+So 22:39 Uhr ab Rorschach – 0:14 Uhr an Friedrichshafen

Ab Lindau-Reutin besteht abgesehen von einzelnen Durchbindungen keine regelmäßige umsteigefreie Verbindungen nach Rorschach. Die Fahrzeit im SPNV beträgt etwa 50 Minuten.

Folgend wird die Verkehrsanbindung nach St. Gallen aufgezeigt:

	Verkehrsmittel	Nach St. Gallen (Fahrzeit in Minuten)
Von Kressbronn	Bahn	81
	Pkw	63
Von Langenargen	Bahn	85
	Pkw	67
Von Eriskirch	Bahn	112
	Pkw	75
Von Friedrichshafen Ost	Bahn	114
	Pkw	77
Von Friedrichshafen	Bahn	93
	Pkw	82

Nachfolgend sind die ersten Verbindungen der RB 93, welche alle oben genannten Halte bedient, Richtung St. Gallen und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch frühere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 5:03 Uhr ab Friedrichshafen – 7:04 Uhr an St. Gallen
- Mo–Fr 5:55 Uhr ab St. Gallen – 7:40 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 6:53 Uhr ab Friedrichshafen – 9:28 Uhr an St. Gallen
- Sa+So 6:25 Uhr ab St. Gallen – 8:54 Uhr an Friedrichshafen

Nachfolgend sind die letzten Verbindungen der RB 93, welche alle oben genannten Halte bedient, Richtung St. Gallen und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch spätere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 20:07 Uhr ab Friedrichshafen – 22:34 Uhr an St. Gallen
- Mo–Fr 22:25 Uhr ab St. Gallen – 0:14 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 20:07 Uhr ab Friedrichshafen – 22:34 Uhr an St. Gallen
- Sa+So 22:25 Uhr ab St. Gallen – 0:14 Uhr an Friedrichshafen

Ab Lindau-Reutin besteht eine regelmäßige umsteigefreie Verbindung nach St. Gallen nur im Fernverkehr. Im SPNV liegt die Reisezeit in etwa bei 65 Minuten. Es bestehen über den Tag verteilt vereinzelte Verbindungen mit einer Reisezeit von etwa 43 Minuten.

Folgend wird die Verkehrsanbindung nach Herisau aufgezeigt:

	Verkehrsmittel	Nach Herisau (Fahrzeit in Minuten)
Von Kressbronn	Bahn	101
	Pkw	67
Von Langenargen	Bahn	105
	Pkw	72
Von Eriskirch	Bahn	130
	Pkw	78
Von Friedrichshafen Ost	Bahn	133
	Pkw	81
Von Friedrichshafen	Bahn	113
	Pkw	86

Nachfolgend sind die ersten Verbindungen der RB 93, welche alle Halte bedient, Richtung Herisau und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch frühere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 5:03 Uhr ab Friedrichshafen – 7:24 Uhr an Herisau
- Mo–Fr 5:24 Uhr ab Herisau – 7:40 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 6:53 Uhr ab Friedrichshafen – 9:54 Uhr an Herisau
- Sa+So 6:05 Uhr ab Herisau – 8:54 Uhr an Friedrichshafen

Nachfolgend sind die letzten Verbindungen der RB 93, welche alle Halte bedient, Richtung Herisau und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch spätere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 20:07 Uhr ab Friedrichshafen – 23:35 Uhr an Herisau
- Mo–Fr 22:05 Uhr ab Herisau – 0:14 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 20:07 Uhr ab Friedrichshafen – 22:54 Uhr an Herisau
- Sa+So 22:05 Uhr ab Herisau – 0:14 Uhr an Friedrichshafen

Ab Lindau-Reutin besteht keine regelmäßige umsteigefreie Verbindung nach Herisau. Im SPNV liegt die Reisezeit in etwa bei 85 Minuten.

Folgend wird die Verkehrsanbindung nach Romanshorn aufgezeigt:

	Verkehrsmittel	Nach Romanshorn (Fahrzeit in Minuten)
Von Kressbronn	Bahn	90
	Pkw	69
Von Langenargen	Bahn	93
	Pkw	63
Von Eriskirch	Bahn	119
	Pkw	79
Von Friedrichshafen Ost	Bahn	122
	Pkw	82
Von Friedrichshafen	Bahn	102
	Pkw	86

Nachfolgend sind die ersten Verbindungen von den Halten der RB 93, welche alle oben genannten Halte bedient, Richtung Romanshorn und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch frühere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 5:03 Uhr ab Friedrichshafen – 7:13 Uhr an Romanshorn
- Mo–Fr 5:46 Uhr ab Romanshorn – 7:40 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 6:53 Uhr ab Friedrichshafen – 9:43 Uhr an Romanshorn
- Sa+So 6:16 Uhr ab Romanshorn – 8:54 Uhr an Friedrichshafen

Nachfolgend sind die letzten Verbindungen der RB 93, welche alle oben genannten Halte bedient, Richtung Romanshorn und zurück dargestellt. Bei den Halten, die durch den IRE 3 bedient werden, können auch spätere Verbindungen bestehen:

- Mo–Fr 20:07 Uhr ab Friedrichshafen – 22:43 Uhr an Romanshorn
- Mo–Fr 22:16 Uhr ab Romanshorn – 0:14 Uhr an Friedrichshafen
- Sa+So 20:07 Uhr ab Friedrichshafen – 22:43 Uhr an Romanshorn
- Sa+So 22:16 Uhr ab Romanshorn – 0:14 Uhr an Friedrichshafen

Ab Lindau-Reutin besteht abgesehen von einzelnen Durchbindungen keine regelmäßige umsteigefreie Verbindung nach Romanshorn. Im SPNV liegt die Reisezeit in etwa bei 74 Minuten.

Die Landesregierung sieht das aktuelle Angebot im SPNV als ein Grundgerüst an, das hinsichtlich Reisezeit, aber auch Direktverbindungen gemeinsam mit den Partnern der IBK verbessert werden muss, damit der öffentliche Verkehr eine attraktive Alternative zum Auto darstellen kann. Dabei ist für die Verbindung in die Ostschweiz insbesondere auch die Autofähre Friedrichshafen–Romanshorn in die Betrachtung mit einzubeziehen.

*2. inwieweit sie am Leitbild 2030 und an der Strategie 2023 bis 2027 der Internationale Bodensee-Konferenz (IBK) sowie an der Gipfelerklärung von 2022 aktiv beteiligt war und welche konkreten Ziele, Maßnahmen und Mittel sie bis 2027 zur Umsetzung der Strategie in SPNV und ÖPNV vorsieht;*

Die Landesregierung hat am Zielbild 2030 und der Strategie der IBK bis 2027 aktiv mitgearbeitet. Für den Verkehrsbereich hat Minister Hermann MdL persönlich die Verhandlungen der IBK im Kanton Appenzell-Außerrhoden geführt.

Insbesondere für das von der IBK gesteckte Ziel einer klimaneutralen Mobilität auf und um den See hat die Landesregierung in diesem Prozess aktiv geworben und sieht es als großen Erfolg der regionalen Zusammenarbeit um den See an, dass alle Partner sich auf dieses Ziel verpflichtet haben.

Auf Initiative der IBK wurde zum 1. Januar 2023 die Organisation „ÖV Bodenseeraum“ (ÖVB) gegründet, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu verbessern. Sie hat das Ziel, den öffentlichen Verkehr in der internationalen Bodenseeregion attraktiver zu gestalten. Für die Initialphase bis 31. Dezember 2025 agiert die Organisation auf Basis eines Zusammenarbeitsvertrags zwischen den folgenden Gesellschaftern:

- Landkreise Bodenseekreis, Konstanz, Lindau, Ravensburg
- dem Land Vorarlberg
- den Kantonen Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, St. Gallen, Schaffhausen und Thurgau
- Verkehrsunternehmen sowie den Tarif- und Verkehrsverbänden im Bodenseeraum (in BW: Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben sowie die Baden-Württemberg Tarif GmbH)

Das Land Baden-Württemberg ist selbst nicht Gesellschafter, nimmt aber an den Sitzungen des Strategischen Ausschusses als beratendes Mitglied ohne Stimmrecht teil. Das Land steht einem zukünftigen Engagement als Gesellschafter offen gegenüber.

Darüber hinaus arbeitet das Land aktiv im Projekt BODANRAIL 2045 der IBK mit (siehe hierzu auch die Stellungnahme zu Ziffer 3). Folgende konkrete Maßnahmen kommen bis Dezember 2027 zum Tragen:

- Ab Fahrplanjahr 2025 werden zwei zusätzliche Zugpaare im Abendverkehr im Abschnitt Kressbronn und Lindau eingesetzt, die das Angebot erweitern und auch in den Abendstunden systematisieren.
- Zusätzlich soll die Verbindung zwischen Baden-Württemberg, Vorarlberg und der Ostschweiz verbessert werden. Grundlage sind aktuelle Planungen zur Verstärkung der Linie S 7/REX 7 von Romanshorn über Bregenz nach Lindau-Reutin und weiter nach Lindau-Insel.
- Bis 2027 ist der Ausbau der Hochrheinbahn und die damit verbundene Einführung des Hochrhein-Bodensee-Expresses von Basel über Schaffhausen, Singen, Konstanz bis nach St. Gallen geplant. Mit dieser absolut neuen Verbindung werden im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Baden-Württemberg und der Ostschweiz neue Maßstäbe gesetzt.

Eines der wichtigsten Ziele ist die Einführung einer neuen Regionalexpresslinie Friedrichshafen–Vorarlberg, die neue Direktverbindungen im SPNV zwischen diesen zwei wichtigen Wirtschaftsorten (Bodenseekreis und Vorarlberg) schafft. Baden-Württemberg verfolgt das Ziel, diese Verbindung in das IBK Projekt Bodanrail aufzunehmen.

*3. wie sich die Situation, unter Angabe der Einzelmaßnahmen im grenzüberschreitenden Angebotsausbau des SPNV, zwischen den benachbarten IBK-Mitgliedern in Vorarlberg und der Ostschweiz bis heute entwickelt hat;*

*5. wie sich die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern der IBK hinsichtlich gemeinsamer Ziele in Modal Split, Reisezeiten, Fahrplan, Betrieb und Ressourcen und Nutzung von Synergiepotenzialen gestaltet;*

Zu den Ziffern 3 und 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Grundlage der Zusammenarbeit für einen Angebotsausbau im Bodenseeraum ist das Zielbild BODANRAIL. Bodanrail wurde zum ersten Mal im Jahr 2001 ausgearbeitet und sollte das Denken in nationalen Systemen rund um den See beenden. Auf Basis dieses Zielbildes konnten erhebliche Verbesserungen sowohl bei der Infrastruktur als auch bei den Angeboten erreicht werden. Als Beispiele für die Umsetzung können die Elektrifizierung der Südbahn bis Friedrichshafen, die Elektrifizierung des bayerischen Streckenabschnitts Geltendorf–Lindau und die Einrichtung des regelmäßigen Direktzuges München–St. Gallen–Zürich genannt werden. Insgesamt wurde um den See das inländische Verkehrsangebot deutlich verstärkt. Grenzüberschreitende Verbindungen erfordern jedoch in vielen Fällen noch einen Umstieg.

Im Jahr 2020 begannen die Arbeiten an der Fortschreibung des Zielbildes Bodanrail. Auf Basis einer Analyse des Erreichten wurde das Zielbild Bodanrail 2045 festgeschrieben. Im Gegensatz zum bisher starren Ansatz soll sich das Zielbild den nationalen Planungen anpassen können und zugleich auf diesen Einfluss nehmen. Die Zusammenarbeit innerhalb der IBK ist dabei von großem Vertrauen und dem gemeinsamen Willen zur Verbesserung geprägt. Neben der Kommission Verkehr der IBK tritt regelmäßig der Expertenausschuss für Bodanrail zusammen. Außerdem haben die Regierungschefs der IBK im Juni 2024 in Berlin getagt, um im direkten Austausch dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und der Deutschen Bahn die Bedeutung des Zielbildes zu vermitteln und für seine Berücksichtigung beim Deutschlandtakt zu werben.



*4. welche Maßnahmen sie ergreift, um mit einem gemeinsamen Fahrplan- und Finanzierungskonzept bereits ab 2025 die Anschlussverbindungen der RB 93 in Richtung Vorarlberg und Ostschweiz deutlich zu verbessern und sicherzustellen, dass möglichst viele tägliche Verbindungen der S 7 Romanshorn–Lindau in Lindau-Insel sowie ggf. die EC-Züge von und nach St. Gallen und Zürich bereits ab und bis Lindau-Reutin durchgehend Anschluss auf die RB 93 erhalten;*

Das Land Baden-Württemberg ist in die laufenden Planungen eng eingebunden und treibt diese maßgeblich mit IBK-Partnern voran. Die Taktlage der RB 93 ist stets aufwärtskompatibel zur Einführung der S 7 Romanshorn–Lindau mit dem Ziel geplant worden, eine schnelle Umsteigeverbindung von Friedrichshafen und dem östlichen Bodenseekreis in Richtung Ostschweiz zu schaffen. Durch den Wegfall der seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Aufsichtsbehörde gestellten Zugzahlenbegrenzung im Abschnitt Lindau-Reutin–Lindau-Insel aufgrund der Situation am Bahnübergang Hasenweidweg Ost, und der Führung der S 7 nach Lindau-Insel wird dieses Ziel Wirklichkeit.

Das Land Baden-Württemberg ist Aufgabenträger für den SPNV in Baden-Württemberg und daher nicht an der Finanzierung der S 7 Romanshorn–Lindau beteiligt. Die Entscheidung über die Anzahl der Züge treffen die zuständigen Behörden.

*6. welche Maßnahmen sie ergreift, um die wichtigen Fähr- und Katamaranverbindungen über den Bodensee in ihrer Attraktivität und bei der Vernetzung mit Bahn und Bus in der Gesamtregion zu verbessern unter Angabe, wie gute Anschlüsse zu den vom Land geförderten Regiobuslinien sowie weiteren wichtigen Regionalbuslinien sichergestellt werden und ob mittel- bis langfristig eine einfachere und verlässlichere Anbindung des Fähr-/Schiffahrtshafen in Friedrichshafen an den Knotenpunkt Stadtbahnhof beispielsweise durch ein automatisiertes Shuttlesystem („Peplemover“), erzielt werden könnte;*

Das Verkehrsministerium fördert zwei Regiobuslinien in der Bodenseeregion: die Linie 500 Sigmaringen–Pfullendorf–Überlingen und die Linie 700 Ravensburg–Markdorf–Konstanz.

Die Linie 500 dient dem Lückenschluss im SPNV zwischen den drei Mittelzentren Sigmaringen, Pfullendorf und Überlingen und ist darauf ausgerichtet, an die Schiene in Überlingen anzubinden. Über diese können weitere zentrale Orte am Bodensee gut und zügig erreicht werden. Somit sind Anschlüsse zur Linienschiffahrt für diese Regiobuslinie nicht von zentraler verkehrlicher Bedeutung und nicht Gegenstand der Förderung. Der Hafen ist jedoch fußläufig (oder durch einen Umstieg auf den ÖPNV in Überlingen) erreichbar.

Die Linie 700, die ebenfalls dem Lückenschluss im SPNV dient, nutzt hingegen selbst eine Fährüberfahrt, um auf direktem Weg von Meersburg an den Bahnhof nach Konstanz zu gelangen. Bus und Fähre stellen in diesem Fall eine Vernetzung mit dem regionalen Schienensystem her. Dieses ÖV-Angebot wird von den Fahrgästen sehr gut angenommen. Das Land fördert deswegen die Verknüpfung zwischen Bus und Fähre zusätzlich zur regulären Regiobusförderung mit einem Fährkostenzuschuss an die kommunalen Aufgabenträger dieser Regiobuslinie.

Wo der Linienschiffverkehr also eine wichtige Rolle für die verkehrliche Anbindung der Regiobuslinien darstellt, fördert das Land diese intermodale Vernetzung. Ansonsten wird das Augenmerk auf die Verknüpfung zwischen Schiene und Bus gelegt.

Zu anderen, nicht vom Land geförderten, Regionalbuslinien kann keine Aussage getroffen werden, da das Land keinen Einfluss auf die Planungen der kommunalen Aufgabenträger hat.

Bezüglich automatisierter Shuttlesysteme wird auf den Start der Betriebsphase im Oktober 2024 des „Reallabors für den Automatisierten Busbetrieb im ÖPNV“ (RABus) in Mannheim und Friedrichshafen verwiesen. Ziel des Projekts ist die Verbesserung des ÖPNV in städtischen und ländlichen Gebieten Baden-Württembergs durch innovative Mobilitätslösungen. Das Land unterstützt RABus mit knapp 14 Millionen Euro. Über eine Begleitforschung zu Akzeptanz, Wirtschaftlichkeit und technischen Lösungsansätzen ist die Wissenschaft intensiv in das Projekt eingebunden und die gewonnenen Erkenntnisse sollen die Grundlage für den Ausbau der Technologie bilden.

*7. wie sie die Fahrgastzahlen, Pünktlichkeit und Anschlusserrreichung der IRE-/RE- und RB-Züge zwischen Friedrichshafen Stadt und Lindau seit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Lindau-Reutin mit neuen Anschlüssen zwischen Vorarlberg und der Südbahn in den Jahren 2021, 2022 und 2023 im Vergleich zum Jahr 2019 beurteilt;*

Die Fahrgastzahlen zwischen Friedrichshafen Stadt und Lindau entwickeln sich insgesamt positiv. Die aktuellen Fahrgastzahlen des 2. Halbjahres 2023 bzw. des 1. Halbjahres 2024 liegen im Durchschnitt ca. zehn bis 15 Prozent über den Werten des Jahres 2019. Sowohl unter der Woche als auch am Wochenende sind Steigerungen erkennbar. In den Jahren 2021 und 2022 lagen die Fahrgastzahlen pandemiebedingt mit bis zu 50 Prozent deutlich unter dem Niveau von 2019. Zwischen dem ersten und zweiten Halbjahr 2023 lässt sich ein sehr deutlicher Nachfragewachstum erkennen, der u. a. auf die Einführung des Deutschlandtickets zurückzuführen ist.

Die 3:59-min Pünktlichkeit an den Messpunkten Friedrichshafen und Lindau hat sich im Zeitraum 2019 bis 2023 wie folgt entwickelt:

Jahr	Pünktlichkeit % Netz 5 Donau-Ostalb	Pünktlichkeit % Netz 16b Bodenseegürtelbahn
2019	79,7	79,8
2021	82,5	82,8
2022	79,9	76,1
2023	82,4	83,2

Im Jahr 2019 bestand in den meisten Stunden in Friedrichshafen ein sehr langer Übergang vom IRE aus Ulm auf die RB nach Lindau. Das Qualitätssystem des Landes erfasst nur Anschlussverbindungen bis 20 Minuten, sodass für das Jahr 2019 kein aussagekräftiger Wert für die Anchlusserrreichung ausgegeben werden kann. Die Quote der Anchlusserrreichung in Friedrichshafen Stadt vom IRE 3 (2021 bis 2022), bzw. vom RE 5 (2023) auf die RB 93 hat sich wie folgt entwickelt:

Jahr	Anschlusserrreichung %
2021	93,4
2022	97,9
2023	95,4

Nach einer Verbesserung der Pünktlichkeit im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2019 ist diese im Jahr 2022 auf einen Tiefpunkt gesunken. Dieser Fakt kann auf die infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen nach der Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Südbahn und dem dafür nötigen Übergangskonzept zurückgeführt werden. Mit der Fahrplanumstellung gab es im Jahr 2023 eine deutlich sichtbare Verbesserung. Dies ist umso bemerkenswerter, da weiterhin gewisse Rahmenbedingungen bestanden, die einer adäquaten Pünktlichkeit im Wege stehen: Die Häufigkeit von Infrastrukturstörungen ist deutlich angestiegen; das stark gestiegene Bauvolumen, verbunden mit einer unzureichenden personellen Ausstattung beim Infrastrukturbetreiber, führt zu mangelhaft ausgeplanten Baustellen und zahlreichen ungeplanten Verzögerungen; der Fernverkehr ist historisch unpünktlich; und der Personalmangel wie auch die Zunahme kurzfristiger Krankmeldungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen führen zu Verzögerungen im Betriebsablauf. Unter diesen verschlechterten Rahmenbedingungen ist die Pünktlichkeit erklärbar, wenn auch nicht zufriedenstellend. Auch die Anschlusserrreichung ist weiterhin verbesserungswürdig.

Das volle Potenzial der Fahrplananpassung wird erst dann sichtbar, wenn sich die oben genannten Rahmenbedingungen wieder bessern, woran das Land mit allen Beteiligten intensiv arbeitet.

*8. was sie gemeinsam mit den mitbetroffenen Aufgabenträgern, Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen unternimmt, um die Anschlüsse in Lindau-Reutin auch im geringfügigen Verspätungsfall bestmöglich zu sichern;*

Das Ministerium für Verkehr und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bearbeiten im Moment ein Projekt, welches zum Ziel hat, den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein Tool zur automatisierten Anschlusssicherung bereitzustellen. Dieses Tool wurde gemeinsam mit den EVU und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) konzeptioniert. Ein Einsatz dieser IT-gestützten Lösung für die Anschlusssicherung ist ab Sommer 2025 zu erwarten. Damit können insbesondere die Fälle von geringfügiger Verspätung deutlich zuverlässiger abgedeckt werden.

*9. mit welchen Vorgaben sie in der Ausschreibung von Vertriebsleistungen im süd-württembergischen Raum sicherstellt, dass weiterhin im bisherigen Umfang an den Bahnhöfen Beratungsleistungen und auch Fahrausweise des internationalen Personentarifs für grenzüberschreitende Reisen mit Fernverkehrsanteil im Bodenseeraum, besonders aber auch zu den wichtigen Zielen wie Innsbruck, Chur, Zürich oder Zürich Flughafen über die die Grenzbahnhöfe wie Lindau, St. Margrethen, Friedrichshafen/Romanshorn (Fährverkehr), Konstanz oder Schaffhausen angeboten werden.*

In der Ausschreibung für Vertriebsdienstleistungen ist explizit die Beratung zu und der Verkauf von Fahrausweisen des internationalen Verkehrs vorgegeben. Das gesamte Angebotsspektrum der am jeweiligen Standort geltenden Verbundtarife, einschließlich Kombitickets, sowie auch das Bodensee-Ticket muss durch den obsiegenden Bieter weiterhin vertrieben werden. Auch Öffnungsklauseln für perspektivische Verbesserungen sind enthalten: Sofern in der Vertriebsregion Süd-Ost neue Verbünde oder Tarifgemeinschaften entstehen oder bestehende sich zusammenschließen, muss der Vertriebsdienstleister auch deren vollständige Tarifsortimente vertreiben. Der Vertriebsdienstleister muss insbesondere mögliche Tarifkooperationen mit Anbietern des öffentlichen Verkehrs in Österreich und der Schweiz in ihrer Entwicklung begleiten und gegebenenfalls umsetzen.

Hermann  
Minister für Verkehr