



Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden

Telefon 0041 71 642 19 91

E-Mail info@bodensee-s-bahn.org

www.bodensee-s-bahn.org

Fragenkatalog für Verbesserungen des Betriebs, der Triebzüge und der Infrastruktur auf der Bahnachse Basel-Ulm und für den IRE Basel-Ulm

Betrieb

1. Wie oft und um wieviel Minuten war der IRE im Jahr 2015 verspätet, wo sind die Verspätungen entstanden und was waren die Ursachen?
2. Wird durch systematischen Vergleich der Verspätungsinformationen mit den Vormonaten, den Vorquartalen und den Vorjahren die Wirksamkeit von Massnahmen geprüft?
3. Lässt sich der bestehende Fahrplan mit Neigetechnik verbessern?
4. Kann ein stabilerer Fahrplan ohne Neigetechnik konstruiert werden mit vergleichbar guten Anschlüssen in den Knoten-Bahnhöfen Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Radolfzell, Friedrichshafen, Aulendorf und Ulm?
5. Gibt es Strecken wie auf der Südbahn, auf denen sich die Fahrzeiten verkürzen lassen? Pro Bahn-BW forderte am 2.12.2015 auf der Südbahn, die Geschwindigkeiten von 140 auf 160 km/h zu erhöhen.
6. Wie kann über Verspätungen im Internet, auf den Bahnhöfen und in den Zügen besser und schneller informiert werden mit Ursache, Minuten und Ankunftszeiten an den Umsteige-Bahnhöfen mit erreichbaren und verpassten Anschlüssen?
7. Können in den Knoten-Bahnhöfen möglichst diejenigen Züge am gleichen Bahnsteig halten, bei denen die Umsteigezeiten am kürzesten sind?
8. Braucht es mehr Ersatz-Triebzüge und wo sind diese zu stationieren, um Verspätungen zu vermindern?
9. Gibt es nicht mehr notwendige Vorschriften, welche die Fahrzeiten verlängern oder die Verspätungen vergrössern?
10. Können die Entscheidungsbefugnisse an der Front bei Verspätungen verbessert werden?
11. Lassen sich mit einer Befragung von DB-Mitarbeitern, welche für den Fahrdienst und den Unterhalt des IRE zuständig sind, wertvolle Verbesserungsvorschlägen gewinnen?

Fahrzeuge

1. Ab wann können die Triebzüge 611 und 612 wieder mit Neigetechnik gefahren werden?
2. Bis wann sind alle alten Triebzüge 611 ersetzt?
3. Mit welchen Massnahmen können die Fahrzeiten so verkürzt werden, dass der bisherige Fahrplan ohne Neigetechnik einzuhalten ist?
4. Verursacht die ungenügende Kühlung der Klimaanlage und der Dieselmotoren an heissen Sommertagen auch beim Triebzug 612 Verspätungen?
5. Können Verspätungen verhindert werden, indem an kritischen Stellen im Fahrdienst und im Unterhalt die personellen Kapazitäten und/oder die fachlichen Kompetenzen erhöht werden?
6. Können die heute verfügbaren Hybrid-Triebzüge ohne Neigetechnik bis zur vollständigen Elektrifizierung der Bahnachse Basel-Ulm den bisherigen Fahrplan einhalten?
7. Sind die Tunnelprofile gross genug für Doppelstockzüge mit und ohne Elektrifizierung?
8. Können Doppelstockzüge mit Diesel-Loks, die bereits im Allgäu fahren, und später mit Elektro-Loks den bisherigen Fahrplan einhalten?
9. Können die Elektro-Triebzüge der Standard-Baureihen ohne Neigetechnik den bisherigen Fahrplan einhalten?

Infrastruktur

1. Welche Langsamfahrstrecken sind noch nicht aufgehoben und um wie viele Minuten wird die Fahrzeit durch jede verlängert?
2. Wie können während der Elektrifizierung der Südbahn und weiteren Baustellen die Totalsperrungen mit dem ärgerlichen Schienenersatzverkehr und anderen Ursachen für Verspätungen vermindert oder vermieden werden?
3. Wie kann vermieden werden, dass trotz der neuen Doppelspur von Schaffhausen in den Klettgau verspätete IREs hinter der S-Bahn herfahren müssen?
4. Bis wann sind im Bahnhof Ueberlingen-Therme die geplanten Infrastruktur-Massnahmen abgeschlossen (2 neue Bahnsteige im Westen des Bahnhofs für RBs, damit das mittlere Gleis für Kreuzungen mit dem IRE frei bleibt)?
5. Wo sind die Streckenblöcke zu lang und Ursache für Verspätungen?
6. Sollten auf den einspurigen Strecken die vier früheren Kreuzungsstationen Tiengen, Sipplingen, Ueberlingen-Nussdorf, Birnau-Maurach und Kluftern wieder hergestellt werden, weil der heutige Abstand bis zu 10 km lang ist und dadurch die planmässigen Haltezeiten und Verspätungen vergrössert werden.
7. Braucht es zwischen Lauchringen und Erzingen eine neue Kreuzungsstelle, um den heutigen Abstand von 10,5 km auf die Hälfte zu verkürzen?
8. Können auf der Strecke Basel-Ulm alte Weichen und andere Bauteile ersetzt werden, welche Geschwindigkeitsreduktionen erfordern und die Fahrzeiten verlängern.
9. Können auf der Strecke Basel-Ulm einzelne, kleine Kurvenradien vergrössert werden, welche höhere Geschwindigkeiten und kürzere Fahrzeiten ermöglichen?
10. Sind die Umleitung des IRE Basel-Ulm via Mengen im Zweistundentakt oder im Stundentakt machbare und sinnvolle Optionen, solange auf der Hochrheinbahn und auf der Bodenseegürtelbahn nur mit den Dieseltriebzügen gefahren werden kann?