

Pressemitteilung zur heutigen „Rundfahrt: 100 Tage – Fahrplanwechsel“

Licht und Schatten beim Schienenverkehr am Bodensee

Das Fazit fällt gemischt aus – nach einer siebenstündigen Exkursion über die Schienen in der deutschen Bodenseeregion, welche die **Initiative Bodensee-S-Bahn** (IBSB) heute unternommen hat. Begleitet wurde sie an mehreren Etappen von Staatssekretärin (VM) Elke Zimmer, den MdL Klaus Hoher (FDP), Petra Krebs (Die Grünen), Raimund Haser (CDU), Martin Hahn (Die Grünen) und Hans-Peter Storz (SPD) und mehreren Bürgermeistern aus den Kommunen entlang der Strecken.

Die Rundfahrt war in acht Etappen unterteilt. [Hintergrundinformationen zu den einzelnen Streckenabschnitten finden sich auf der homepage der Initiative \(Link\)](#). Der stärkste Eindruck wurde durch das jähe Ende der Rundfahrt in Kisslegg verursacht: Zuerst wurde wegen einer Verspätung auf der eingleisigen Allgäubahn der Anschlusszug nach Aulendorf verpasst. Der nächste Zug konnte eine Stunde später wegen eines technischen Defekts nicht losfahren. Daher führte der Rückweg nach Friedrichshafen wieder über Lindau. So konnten dabei die real existierenden Probleme beim Zugbetrieb auf eingleisigen Schienenstrecken am eigenen Leibe „erfahren“ werden. Auch auf der letzten Etappe baute die Regionalbahn Friedrichshafen – Radolfzell auf der eingleisigen Bodenseegürtelbahn so viel Verspätung auf, dass man vom „Seehas“-Zug nach Konstanz nur noch die Rücklichter sehen konnte.

Neben diesen unerfreulichen Betriebsproblemen wurden aber auch die umfangreichen Angebotsverbesserungen auf der Südbahn und der Allgäubahn gewürdigt, die mit dem Fahrplanwechsel im Dezember eingeführt wurden. [Näheres dazu in den Dokumenten auf der Homepage \(link\)](#).

Aus Sicht der Initiative Bodensee-S-Bahn sind die drei zentralen Botschaften des heutigen Tages:

1. Ohne Verbesserungen bei der Infrastruktur ist ein zuverlässiger Bahnbetrieb nicht zu gewährleisten.

Grundvoraussetzung für einen stabilen Betrieb auf einer Bahnstrecke ist die Elektrifizierung mittels Oberleitung, vor allem aber eine möglichst vollständige Zweigleisigkeit der Strecke. Fehlt es an beidem, wie auf den Strecken Aulendorf – Kisslegg und Radolfzell – Friedrichshafen, so droht zum Einen der Einsatz von langsamerem, teils veraltetem und unflexiblem Zugmaterial. Dazu kommt die hohe Störungsanfälligkeit der eingleisigen Strecken, da Verspätungen sich auf den Gegenverkehr übertragen und kaum Reserven zur Stabilisierung des Betriebsablaufs vorhanden sind. Die Allgäubahn ist elektrifiziert, aber nur

auf dem kurzen Abschnitt zwischen Lindau und Hergatz zweispurig, weshalb es bis Hergatz noch gut lief, auf dem einspurigen Abschnitt aber zu Verspätungen kam.

Daher sind alle Verantwortlichen dazu aufgerufen, sich für eine konsequente Verbesserung der Schieneninfrastruktur (Elektrifizierung und weitgehende Zweigleisigkeit) in der gesamten Bodenseeregion einzusetzen.

2. Die Verwendung von alten Zügen ist wenig attraktiv und störanfällig

Der vollständige Ausfall mehrerer Verbindungen aufgrund eines defekten Diesel-Altfahrzeuges zeigt deutlich: Irgendwann taugt die alte Technik nicht mehr für die Zukunft. In Kisslegg trafen die Gegensätze krass aufeinander: Die neuen Flirt3-Züge von GoAhead als sehr attraktive, neue Elektrotriebwagen und ein altes Dieselfahrzeug der RAB vom Typ 650, das seinen Dienst versagte.

Auch die auf der elektrifizierten Südbahn bis Lindau eingesetzten älteren Gebrauchtfahrzeuge vom Typ 425 und 426 konnten aufgrund ihrer unzureichenden Barrierefreiheit beim Einstieg und ihrer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht wirklich überzeugen. Es bleibt zu hoffen, dass diese Altfahrzeuge mit den kommenden Neuausschreibungen des Bahnbetriebs bald in den verdienten Ruhestand gehen dürfen.

3. Fehler nicht zweimal begehen

Die Probleme auf der langen eingleisigen Strecke zwischen Memmingen und Hergatz kommen nicht überraschend. Während die zweigleisige Strecke südlich von Hergatz durch neue Weichenverbindungen ertüchtigt wurde, wurde es leider versäumt, im Zuge der Elektrifizierung auch den zweigleisigen Ausbau der Strecke bis Memmingen zur Steigerung der Kapazität anzupacken. Auch einfachere Maßnahmen wie zusätzliche Begegnungsbahnhöfe oder dichtere Signalabstände wurden dort nicht umgesetzt. Dies führt dazu, dass ein tolles neues Zugangebot oft Frust erzeugt, weil der Fahrplan in der Praxis nicht eingehalten werden kann.

Dieser Fehler darf beim kommenden Ausbau der Bodenseegürtelbahn keinesfalls wiederholt werden. Zumindest zwischen Friedrichshafen und Überlingen sowie zwischen Radolfzell und Ludwigshafen sollte diese Strecke zweigleisig ausgebaut werden, um auch ein verdichtetes Zugangebot in der Zukunft stabil und flexibel betreiben zu können. Zudem muss in Sipplingen das ehemals vorhandene Ausweichgleis im Bahnhof wieder eingebaut werden. Mit der Elektrifizierung allein können die gravierenden Betriebsprobleme aufgrund der Eingleisigkeit nicht behoben werden.

Konstanz, Markdorf, den 21.03.2022

Ralf Derwing, Frieder Staerke

Co-Präsidenten der IBSB