

„Elektrisch an den Bodensee – Die 100-Tage-Bilanz seit dem Fahrplanwechsel“

Etappe 4: Kisslegg – Aulendorf (RB 53, DB Regio)

Mit der Elektrifizierung von Süd- und Allgäubahn ist diese 30 km lange Strecke als verbliebenes „Diesel-Loch“ auch beim Verkehrsangebot ins Hintertreffen geraten. Sie hat ihre zweistündlich umsteigefreien Verbindungen Aulendorf – Memmingen verloren, gleichzeitig wurde die umsteigefreie Verbindung Aulendorf – Sigmaringen gekappt. Zwar gibt es nun auf der Ost-West-Achse Memmingen – Sigmaringen einen Stundentakt, allerdings mit knappem Umsteigen in Kißlegg und Aulendorf. Diese unzuverlässigen „Wackelumstiege“ behindern das vorhandene Potential an Pendlerströmen aus dem Raum Leutkirch-Kißlegg ins Schussental. Die Strecke ist weitgehend für 120-140 km/h trassiert, doch aufgrund völlig veralteter Signaltechnik dürfen die Züge nur 100 km/h fahren. Der Fahrplan ist deshalb sehr knapp und kann nur mit den schon älteren, aber spurtstarken Dieseltriebwagen vom Typ 650 «Regioshuttle» eingehalten werden.

Zugverkehr:

- RB 53 DB Regio Wangen – Kißlegg – Aulendorf, Zweistundentakt } zusammen
Leutkirch – Kißlegg – Aulendorf, Zweistundentakt } Stundentakt Kisslegg – Aulendorf
- Zur jeweils anderen Stunde: Verbindungen Wangen/Leutkirch – Aulendorf mit Umstieg in Kißlegg

Themen der Etappe:

- **Fahrplangestaltung**
 - + Aulendorf – Kißlegg nun bis spätabends im Stundentakt
 - + durch die Verlängerungen nach Wangen bzw. Leutkirch werden beide Zentren zweistündlich umsteigefrei an den Knoten Aulendorf angebunden. Zwischen Wangen und Leutkirch entstehen dadurch alle 2 Stunden Umsteigeverbindungen, ergänzend zum GoAhead-Stundentakt.
 - + die RB 53 wurde auf beiden Ästen tagsüber mit Doppelgarnitur 650 bestellt, was frühere Kapazitätsengpässe verhindern soll
 - alle 2 Stunden fielen den sehr knappen Fahrzeiten die Halte Wolfegg und Alttann zum Opfer
 - aufgrund der anhaltenden Werkstatt-Probleme der DB Regio in Ulm verkehren immer wieder nur einzelne 650-Triebwagen statt der bestellten Doppelgarnitur
 - instabile Fahrpläne mit häufigen Anschlussverlusten in Kißlegg bzw. Aulendorf, hauptsächlich aufgrund der Probleme der Allgäubahn Hergatz-Memmingen
- **Die Signal- und Bahnübergangstechnik ist völlig veraltet und muss schnellstmöglich ertüchtigt werden, damit die trassierungstechnisch möglichen Geschwindigkeiten auch gefahren werden können. So können die Anschlüsse stabilisiert werden und auch Wolfegg und Alttann wieder landesstandardgemäß stündlich bedient werden. Andernfalls droht ein Zusammenbruch des Fahrplans, wenn in einigen Jahren die alten Regioshuttle-Fahrzeuge abgelöst werden müssen.**
- **Zur grundlegenden Besserung ist die Strecke durchgehend zu elektrifizieren. Es bestehen dafür keine Erschwernisse wie Tunnels oder zu niedrige Brücken. Mit schnellen Elektrotriebwagen sind zusätzliche Haltepunkte in Bad Waldsee (Kurzentrums) und evtl. Urbach realisierbar. Ermöglicht werden auch die von Verkehrsplaner Ulrich Grosse angedachten durchgehenden «Landkreiszüge» (Friedrichshafen–) Ravensburg – Aulendorf – Kißlegg – Memmingen/München, z. B. als Flügelzüge des derzeitigen GoAhead-RB92/RE96-Angebotes.**