

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

Etappe 5: Aulendorf – Ravensburg (IRE 3, DB Regio)

Die Elektrifizierung der zweigleisigen Südbahn-Strecke Ulm – Aulendorf – FN brachte die größten Änderungen mit sich. Alle Verbindungen wurden auf elektrische Triebfahrzeuge umgestellt:

- IRE 3 Ulm – Friedrichshafen (Stundentakt), Triebzüge BR425, 4-teilig, *zuvor Diesel-NeiTec BR 612*
- RE 5 Stuttgart – Ulm – Lindau-Reutin (Stundentakt), E-Lok BR 146 mit 3 Doppelstockwagen
- RB 91 BOB Aulendorf – Friedrichshafen (Stundentakt), Triebzüge BR 426, 2-teilig, *zuvor BR 650*
- IC 118/119 Innsbruck – Bochum (ein Zugpaar/Tag)
- Railjet 897 Wien – Frankfurt/M. (ein Zugpaar/Tag) als neues Angebot

Die Themen der Etappe sind insbesondere die RE- und IRE-Verbindungen:

- **Halbstundentakt RE/IRE zwischen Ulm und Friedrichshafen**
 - + IRE 3 und RE 5 ergeben jetzt einen attraktiven Halbstundentakt im überregionalen Verkehr.
- **IRE 3 mit maximal 120 km/h und hohem Einstieg**
 - Der IRE 3 Ulm – FN benötigt ca. 66 min. Fahrzeit und ist somit kaum schneller als der RE 5, obwohl der IRE dreimal weniger hält (nicht in Meckenbeuren, Bad Schussenried, Laupheim-West). Die gebraucht erworbenen Fahrzeuge BR 425 dürfen bei Herbst-Wetterlagen wegen Bremsproblemen nicht schneller als 120 km/h fahren. Die jetzt für bis zu 160 km/h ausgebaute Strecke kann mit diesen Fahrzeugen nicht ausgenutzt werden. Die Triebwagen sind teils recht laut und der Einstieg zu hoch und weit für die meisten Bahnsteige. Die Hublifte für Rollstuhlfahrer sind zu umständlich.
 - **Zugmaterial mit zeitgemäßer Ausstattung, Tempo und Niederflureinstiegen einsetzen (Beschaffung evtl. über „Landesanstalt Schienenfahrzeuge BW“). Dies sollte noch vor der nächsten Ausschreibung geschehen, denn diese ist erst zur Inbetriebnahme des S21-Fahrplans geplant (d. h. erst Ende 2025 oder später).**
- **Brechung der IRE-Linie Basel-Ulm in Friedrichshafen**
 - + die bisherigen Nei-Tec-Triebzüge 612 waren zwar schnell, aber laut, unzuverlässig und wenig komfortabel. Sie wurden ersetzt durch elektrische Triebzüge auf der Südbahn bzw. geräumige Doppelstock-Züge mit Dieselloks (zwischen FN und Basel)
 - jetzt Umstieg in Friedrichshafen nötig, noch dazu mit langen Umstiegszeiten (19-23 min)
 - dies (und mehr Zeitpuffer sowie neuer Halt Salem) führt zu 40 min längerer Gesamtfahrzeit Basel – Ulm (3:53 statt 3:10 h)
 - **Kurzfristig prüfen: Umstiegszeit in FN-Stadt verkürzen**
 - **mittelfristig: Elektrifizierung Basel – FN forcieren**