

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

Etappe 6: Ravensburg – Friedrichshafen Stadt (RB 91 , BOB)

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 betreffen insbesondere die regionale Verbindung RB 91 der BOB:

- **Elektrische Triebwagen BR 426:**

- + Die zweiteiligen Triebwagen BR 426 haben deutlich mehr Platz für Fahrgäste als bisher und ein gutes behindertengerechtes WC.
- Die Einstiegshöhe ist zu hoch für die meisten Bahnsteige. Dies verlangsamt den Fahrgastwechsel und erschwert den Einstieg mit Rollstuhl, Kinderwagen, Rollkoffer, Fahrrad etc. Die Hublifte für Rollstuhlfahrer sind zu umständlich.
- **Die unpassenden Triebzüge BR 426 sollten möglichst rasch durch bessere Fahrzeuge ersetzt werden. (Beschaffung evtl. über „Landesanstalt Schienenfahrzeuge BW“). Dies sollte noch vor der nächsten Ausschreibung geschehen, weil diese erst zur Inbetriebnahme des S21-Fahrplans geplant ist (D.h. erst Ende 2025 oder noch später).**

- **Taktung der RB91 (BOB) zwischen Aulendorf und Ravensburg**

Die RB-Halte wie Mochenwangen oder Weingarten/Berg werden weiterhin nur im Stundentakt bedient. Dies entspricht nicht dem neuen Landesstandard, der einen 30-min-Takt vorsieht.

- **Ausweitung des RB-Halbstundentakts auf die Strecke Aulendorf – Ravensburg.**
Vorab ist zu prüfen, ob dafür zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind.

- **Gleiswechsel**

- Zwischen Friedrichshafen und Meckenbeuren gibt es keine Weichen zum Gleiswechsel. Wenn eines der beiden Gleise gesperrt werden muss (Baustelle u.a.), bricht der Bahnverkehr komplett zusammen, da die Züge nicht auf das andere Gleis wechseln können und der Abschnitt zu lang ist, um einen akzeptablen eingleisigen Betrieb zuzulassen.

- **Mehr Gleiswechselstellen zwischen Ulm und FN für mehr Resilienz im Betrieb**