

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

Etappe 8: Überlingen – Radolfzell (RB 31, DB Regio)

Die weitgehend eingleisige Bodenseegürtelbahn wurde im westlichen Teil FN – Radolfzell nicht zusammen mit der Südbahn elektrifiziert. Hier verkehren weiterhin im Dieselbetrieb folgende Züge:

- RB 31 Friedrichshafen – Radolfzell (ca. Stundentakt), meist 2-teilige Dieseltriebwagen 622
- IRE 3 Friedrichshafen – Basel (zweistündig), Diesellok 245 mit 3 Doppelstockwagen,
- *Ab Stahringen einmündend:* RB 32 Stockach – Radolfzell (Stundentakt), Dieseltriebwagen 650

Themen der Etappe:

- **Verschiebung der Fahrplanzeiten um ca. 30 min**
 - + viel bessere Anschlüsse in Singen von/zum IC Zürich – Stuttgart (nach Umstieg RAD)
 - viel schlechtere Anschlüsse in Radolfzell von/zur Schwarzwaldbahn (Offenburg, Karlsruhe)
 - in FN nur noch Anschluss zum IRE nach Ulm (statt zum RE nach Stuttgart) ohne Halt in Meckenbeuren, Bad Schussenried und Laupheim
 - in FN kein Anschluss mehr zum RE nach Lindau (ECE München, REX Vorarlberg)**Streckenausbau für 30-min-Takt dringend notwendig**
- **Zugmaterial**
 - + Seit einigen Jahren eingesetzte moderne Dieseltriebwagen 622 sind geräumiger und zuverlässiger als die älteren „Regio-Shuttles“ 650
 - Neue Triebwagen insgesamt langsamer als alte!
 - Nervend lauter Warnton beim Türschließen. Viele Fahrradbereiche um 3 Stufen erhöht
- **Gleisinfrastruktur**
 - Die Eingleisigkeit lässt kaum Erweiterungen des Zugangebots zu, sie verursacht schon im Normalbetrieb Wartezeiten und führt zur Übertragung von Verspätungen auf Gegenzüge.
 - Abstände zwischen Ausweichbahnhöfen zu groß (2. Gleis in Sipplingen wurde abgebaut)
 - Ausweichbahnhöfe erlauben keine gleichzeitige Zugeinfahrt aus beiden Richtungen
 - Bahnsteigzugänge mit Absperrkette verzögern Betriebsablauf in vielen Bahnhöfen
 - **Kurzfristig: Ausweichbahnhöfe modernisieren (vorrangig 2. Außenbahnsteige Ludwigshafen und Markdorf) bzw. wiederherstellen (Sipplingen)**
 - **Mittelfristig: Zweigleisiger Ausbau Gürtelbahn für 30 min Takt IRE und 30 min Takt RB**

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

- **Verkehrsverbände**

Zwischen Sipplingen und Ludwigshafen liegt die Grenze zwischen den Verkehrsverbänden bodo und VHB. Wer z. B. mit der beliebten bodo-Gruppen-Tagesnetzkarte unterwegs ist und keine Handy-Ticket-App hat, muss seine Zugfahrt unterbrechen, um z.B. in Überlingen einen VHB-Anschlussfahrerschein bis Ludwigshafen zu lösen. Auch Touristen sind mit den verschiedenen Tarifsystemen konfrontiert. Während Baden-Württemberg in 21 Verkehrsverbände aufgeteilt ist, gibt es in ganz Hessen nur 3 Verbände.

→ **Zusammenlegung der kleinen Verbundräume im südlichen Baden-Württemberg vorantreiben – wie auch die grenzüberschreitende Tarifkooperation im Bodenseeraum.**

Näheres zur Ausbauplanung Bodensee-Gürtelbahn:

- **“Referenzvariante“ ade !?**

Die vom Land ursprünglich verfolgte „Referenzvariante“ wurde (hoffentlich?) zu den Akten gelegt. Sie sah neben einem IRE-Stundentakt auch für die RB nur einen Stundentakt vor (mit gelegentlichen Verdichtertzügen auf nur einem Teil der Strecke). Der im Koalitionsvertrag skizzierte neuen Landesstandard 2030 sieht jetzt generell einen 30-min-Takt im Nahverkehr vor.

- **Auch die “Vorzugsvariante“ hat zu wenig Reserven**

Die momentan favorisierte „Vorzugsvariante“ wird mit 30-min-Takt für die RB und Stundentakt für die IRE-Züge geplant. Nur kurze Streckenabschnitte sollen speziell für diesen Fahrplan zweigleisig ausgebaut werden. Solche „auf Kante genähte“ Ausbauplanungen haben sich in der Praxis schon oft als nicht ausreichend stabil gegen Störeinflüsse erwiesen (Bsp. Höllentalbahn, Allgäubahn). Es gibt nicht genug Reserven, falls betriebliche Probleme auftreten, falls der Fahrplan von Zulaufstrecken geändert wird oder wenn das Bahnangebot im Zuge der notwendigen Mobilitätswende weiter ausgebaut werden muss.

→ **Die Planungen müssen einen weitgehend zweigleisigen Ausbau der Strecke vorsehen und einen 30-min-Takt für Regionalbahnen und IRE ermöglichen – auch im Osten bis Lindau.**

→ **Der eingleisige Engpass im Brandbühlentunnel bei Stahringen muss beseitigt werden, da dort zusätzlich die Züge des „Seehäsle“ (Radolfzell – Stockach) verkehren**

→ **Der Bund muss die Wirtschaftlichkeitskriterien für den Streckenausbau großzügiger gestalten und erneut die 100%-Finanzierung des Streckenausbaus über den BVWP prüfen.**