

Norbert Zeller, Teuringer Str. 40 88045 Friedrichshafen
Vorsitzender der SPD-Kreistagsfraktion Bodenseekreis

09.01.2020

Ralf Baumert, Lessingstr. 2, 78239 Rielasingen-Worblingen
Vorsitzender der SPD-Kreistagsfraktion Konstanz

Herrn Verkehrsminister
Winfried Hermann MdL
Dorotheenstr. 8

70173 Stuttgart

Neue Dieseltriebwagen auf der Bodenseegürtelbahn Hier: Sofortmaßnahmen zur Verbesserung des Angebots

Sehr geehrter Herr Minister,

der seit Herbst 2019 auf der Bodenseegürtelbahn eingesetzte Lint54 ist weniger spurtstark und benötigt zusätzliche Zeit für das Öffnen der Türen. Eine stärkere Motorisierung ist entsprechend Ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage des Abg. Martin Rivoir nicht möglich. Damit ist dieser Triebwagen nicht in der Lage, den bis Ende 2019 gültigen Fahrplan zuverlässig einzuhalten.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde daher ein neuer Fahrplan u. a. mit leicht veränderten, vorgezogenen Abfahrtszeiten eingeführt. Diese kleinen Fahrplanänderungen, es geht um ca. vier Minuten, haben jedoch große Auswirkungen. Viele Anschlüsse, die es bis dahin gab, wurden gekappt oder bestehen nur noch im Zwei-Stunden-Takt mit der Konsequenz von bis zu einer Stunde Fahrzeitverlust.

Die SPD-Kreistagsfraktionen des Bodenseekreises und des Landkreis Konstanz bitten eindringlich darum

1. zu ermitteln, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um wieder den alten Fahrplan zu bekommen;
2. erste, sofortige Maßnahmen zu ergreifen, um den Bahnkunden wieder einen attraktiven Fahrplan anbieten zu können.

Wir möchten Ihnen zwei Beispiele nennen, die geeignet für eine sofortige Umsetzung wären.

1. Aufenthalte durch Technik aus dem 19. Jahrhundert, Fahrdienstleiter muss Kette vorlegen:

Wenn der im Zwei-Stunden-Takt verkehrende schnelle IRE auf der Strecke ist, fährt die RB, z. B. in Radolfzell vier Minuten früher Richtung Friedrichshafen ab. Damit werden im Zwei-Stunden-Takt bisher bestehende Anschlüsse verpasst (z.B. für den Seehas, der zur gleichen Zeit in Radolfzell ankommt, zu der der RB abfährt) Die RBs kommen nach dem derzeitigen Fahrplan in Ludwigshafen zur Min. 20 an und haben dort vier Minuten Aufenthalt. Diese vier Minuten für die Kreuzung der Züge werden wegen der Kette benötigt! Der Fahrdienstleiter lässt den ersten Zug (von Radolfzell kommend) auf Gleis 2 ein. Wenn der Fahrgastwechsel stattgefunden hat, legt er am Gleisübergang eine Kette vor und erst dann darf er dem Gegenzug Einfahrt geben. Das verursacht vier Minuten Aufenthalt. Um die vier Minuten wieder einzusparen, könnte eine automatische Schiebeschranke (wie. Z. B. in Blaubeuren oder Mengen, wo die Fahrdienstleiter nicht mehr im Bahnhof vor Ort sind) in Ludwigshafen installiert werden. Als Pufferzeit für die Gesamtstrecke stünde dann immer noch genügend Zeit zur Verfügung für den unmittelbar folgenden Kreuzungsaufenthalt mit dem (durcheilenden) IRE in Überlingen Therme. Dort sind für die RB sechs Minuten einkalkuliert.

Dieses Beispiel lässt sich auch auf Markdorf übertragen, wo ebenfalls noch mit einer Kette gearbeitet wird. In Markdorf würde sich zudem die Abfertigung der Züge in den Hauptverkehrszeiten mit eingeschobenen RB vereinfachen und beschleunigen.

2. Signalstandorte und Durchrutschwege:

Weitere Zeitverluste entstehen aus Sicherheitsgründen in Markdorf wie auch in Ludwigshafen. Dort kann nicht gleichzeitig aus beiden Richtungen eingefahren werden, weil die Signale zu nahe an den Weichen stehen (der sog. Durchrutschweg wird unterschritten) .Die Sicherheitsweichen wurden vor etlichen Jahren ausgebaut. Hier müssten die Signale verschoben und u. U. auch die Sicherheitsweichen wieder eingebaut werden.

Ihre Experten und die der DB können sicher einen größeren Katalog von Maßnahmen benennen, die eine schnelle Umsetzung erlauben.

Da mit Sicherheit der Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn noch einige Zeit dauern wird, sind vorgezogene Maßnahmen dringend notwendig, um ein besseres Angebot für die Nutzer des Schienenverkehrs zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen