



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
DER AMTSCHIEF

Ministerium für Verkehr  
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

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

Stuttgart **14. Feb. 2020**  
Durchwahl +49 (711) 231-5735  
Aktennr. 3-3822 0-09/2014  
(Bitte bei Antwort angeben!)

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

**🚗** Neue Dieseltriebwagen auf der Bodenseegürtelbahn  
hier: Sofortmaßnahmen zur Verbesserung des Angebotes

Sehr geehrter Herr Zeller,  
sehr geehrter Herr Baumert,

für das Schreiben von Herrn Baumert und Ihnen vom 9. Januar 2020 danke ich Ihnen.  
Zu den von Ihnen angesprochenen Auswirkungen der Umstellung des neuen Fahrpla-  
nes und zu den von Ihnen angesprochenen Sofortmaßnahmen nehme ich wie folgt  
Stellung:

Die Auswirkungen des Fahrplans mit den veränderten Fahrplanzeiten betreffen haupt-  
sächlich die Anschlussbeziehungen der Regionalexpresslinie von Lindau nach Ulm /  
Stuttgart im Bahnhof Friedrichshafen. Hier besteht in der Tat alle zwei Stunden zur

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr  
unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.



geraden Stunde kein unmittelbarer Übergang mehr vom Regionalexpress auf die Regionalbahn nach Radolfzell. Allerdings können Fahrgäste aus Richtung Lindau nach wie vor auf die vor dem Regionalexpress verkehrende Regionalbahn ausweichen, um so unmittelbar in Friedrichshafen in die Regionalbahn nach Radolfzell umzusteigen.

Dem gegenüber stehen die Vorteile des Einsatzes der neuen Triebfahrzeuge der Firma ALSTOM Deutschland GmbH (ALSTOM) vom Typ LINT 54 für die überwiegende Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer der Regionalbahn.

Mit dem Einsatz der neuen Dieseltriebfahrzeuge bietet die Landesregierung den Fahrgästen Fahrzeuge nach dem aktuellen Stand der Technik an (verbesserte Ausstattung u. a. mit W-LAN, mehr Sitz- und Fahrradabstellplätze, großzügige Mehrzweckbereiche mit barrierefreiem Zugang zu den Universaltoiletten nach den Technischen Spezifikationen für „People with Reduced Mobility (TSI-PRM); barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge etc.). Des Weiteren verfügen die neuen Fahrzeuge vom Typ LINT 54 mit 150 Sitzplätzen über ein höheres Angebot an Sitzplätzen als die bisherigen Fahrzeuge der Baureihe 650 (in Einzeltraktion nur 70 Sitzplätze; in Doppeltraktion damit nur 140 Sitzplätze) und haben auch mehr Abstellfläche für Fahrräder als die bisher eingesetzten Fahrzeuge.

Seit September 2019 gehen die fahrzeugbezogenen Ausfälle von Fahrten nahezu gegen Null und steigern gegenüber den Altfahrzeugen damit schon jetzt die betriebliche Zuverlässigkeit.

Allerdings greife ich gerne die von Ihnen vorgetragene Vorschläge zur Infrastrukturverbesserung auf. Grundsätzlich stimme ich mit Ihnen darin überein, dass die Leit- und Sicherungstechnik an der Bodenseegürtelbahn nicht dem Stand der Technik und auch nicht den Ansprüchen an einen zeitgemäßen Bahnverkehr genügt. Wir stehen hierzu mit der Deutschen Bahn in Kontakt und suchen nach Lösungen.

Leider lassen sich Probleme der langen Kreuzungsaufenthalte an der Bodenseegürtelbahn mit den vorgeschlagenen Maßnahmen allenfalls etwas lindern, aber keinesfalls heilen. Im Gegensatz zu den vorgebrachten Beispielen in Blaubeuren und Mengen sind die Zwischenbahnsteige in Markdorf und Ludwigshafen sehr schmal. Die



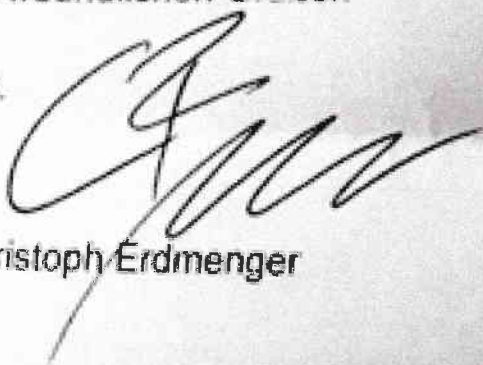
von der Deutschen Bahn entwickelten Fahrplantechnischen Bedingungen zur Reisendensicherung (FBReis) sind hier zum Schutz der Reisenden äußerst restriktiv und erlauben keinerlei Zugbewegungen, solange sich Fahrgäste im Bahnsteigbereich aufhalten. Der Ersatz der durch den Fahrdienstleiter bedienten Kette zur Absicherung des Zwischenbahnsteigs durch eine elektrischen Schiebeschranke würde also allenfalls den Weg aus dem Stellwerk zum Abhängen der Kette durch einen Knopfdruck ersetzen. Beide Züge müssen aber weiterhin warten, bis alle Reisenden den Bahnsteigbereich verlassen haben. Der Kreuzungsaufenthalt ließe sich also keinesfalls so drastisch reduzieren, dass die alte Fahrzeit wiederhergestellt werden kann.

Auch hinsichtlich der von Ihnen vorgeschlagenen Änderungen zu den Signalstandorten und Durchrutschwegen wäre mit der DB Netz AG zu klären, ob durch die Verlegung von Signalstandorten überhaupt gleichzeitige Einfahrten in den betroffenen Bahnhöfen realisiert werden könnten. Auch hier spielt der problematische niveaugleiche Reisendenüberweg eine entscheidende Rolle. Die Vorteile müssten also im Einzelfall für jede Station durch DB Netz AG geprüft werden. Fraglich ist auch, ob solch ein Eingriff in die Signaltechnik bei der bestehenden alten Stellwerkstechnik überhaupt noch möglich ist.

Ich hoffe, damit Ihre Fragen bzw. Hinweise beantwortet zu haben. Ein gleichlautendes Schreiben übersenden wir Herrn Baumert.

Mit freundlichen Grüßen

i.V.



Christoph Erdmenger