

Kleine Anfrage

des Abg. Jürgen Keck FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Aktuelle Reisesituation auf der Bodensee-Gürtelbahn
(Strecke Radolfzell–Friedrichshafen)**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Inwieweit hat sich die Reisedauer mit der Bodensee-Gürtelbahn von Radolfzell nach Friedrichshafen im Vergleich zum Jahr 2000 verändert?
2. Welche Änderungen ergeben sich bei der Reisedauer mit der Bodensee-Gürtelbahn von Radolfzell nach Friedrichshafen nach dem Fahrplanwechsel 2019/2020?
3. Wie wirken sich die veränderten Fahrzeiten auf bestehende Anschlussmöglichkeiten insbesondere vom Hochrhein sowie aus Bayern und Vorarlberg aus?
4. Welche Infrastrukturmängel und -engpässe bestehen derzeit auf der Strecke von Radolfzell nach Friedrichshafen (bspw. Kreuzungsmöglichkeiten, Beschränkungen der Nutzbarkeit von Bahnhofinfrastruktur)?
5. Plant sie, die Infrastruktur auf der Bodensee-Gürtelbahn mit LGVFG-Mitteln, auch unabhängig von einer Elektrifizierung, kurz- oder mittelfristig zu beseitigen?
6. Ist es richtig, dass die neuen Dieseltriebzüge der Baureihe 622 nicht auf allen Achsen angetrieben werden und daher zu schwach beschleunigen, um den bisherigen Fahrplan einzuhalten?
7. Welche Fahrplankonzepte gibt es für diejenigen Strecken, deren Fahrplan bisher auf der spurtstarken Baureihe 650 beruhen, die an das Ende ihrer Einsatzzeit kommen?
8. Hat sie Kenntnis über die Fahrplanänderungen bzw. Auswirkungen auf Anschlussmöglichkeiten nach Inbetriebnahme der Oberleitung auf der Kursbuchstrecke 731?

9. Welche Maßnahmen sind geplant, um den Katamaran zukünftig besser an das Schienennetz anzubinden?
10. Welche Abschnitte der Bodensee-Gürtelbahn sind auch für Fahrzeuge ohne Neigetechnik mit 140 km/h zugelassen bzw. können für diese Höchstgeschwindigkeit ertüchtigt werden?

13.11.2019

Keck FDP/DVP

Begründung

Das Verkehrsministerium teilt in einer Pressemitteilung vom 18. Oktober 2019 mit, dass das Land auf die Verspätungen auf der Bodenseegürtelbahn (Strecke Radolfzell–Friedrichshafen) reagiere und deswegen den Fahrplan „angepasst“ habe. Ziel sei es, den Fahrbetrieb zu stabilisieren. Das Land habe neue Triebfahrzeuge vom Typ Lint 54 beschafft, mit denen „auf der Bodenseegürtelbahn die Attraktivität auf der Schiene im Regionalverkehr“ gesteigert werden solle. Leider haben weder Aufgabenträger noch Bahn die bereits zuvor bekannte Tatsache berücksichtigt, dass das neue Fahrzeug weniger stark beschleunigt und deutlich längere Haltezeiten benötigt. Die „Fahrplananpassungen“ bedeuten, dass der Anschluss vom Seehas aus Singen/Engen (der wiederum mit Anschluss vom IRE aus Basel), in Radolfzell zweistündlich ebenso entfällt wie der Anschluss vom RE aus Lindau. Mit der Steigerung der Attraktivität ist also der Wegfall von Reiseketten vom Hochrhein ebenso wie aus Bayern/Vorarlberg verbunden. Verbindungen wie Böhringen–Sipplingen verlängern sich zweistündlich um 30 Minuten, werden also faktisch nur noch zweistündlich angeboten.

Antwort

Mit Schreiben vom 6. Dezember 2019 Nr. 3-3822.0-00/2073 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Inwieweit hat sich die Reisedauer mit der Bodensee-Gürtelbahn von Radolfzell nach Friedrichshafen im Vergleich zum Jahr 2000 verändert?

In den letzten Jahren haben sich die Fahrzeiten auf der Bodenseegürtelbahn wie unten dargestellt verändert. Primär geht dies auf Einschränkungen in der Betriebsabwicklung der weitgehend eingleisigen Strecke zurück. So bestehen an verschiedenen Kreuzungsbahnhöfen betriebliche Restriktionen hinsichtlich der Betriebsdurchbindung der sich dort begegnenden Züge (siehe hierzu auch die Ausführungen zu Frage 4). Zu nennen ist u. a. der Bahnhof Markdorf, bei dem aufgrund des niveaufreien Fußgängerübergangs die o. g. Restriktionen bestehen.

Zum anderen wurden in der Fortschreibung der Fahrpläne mehr „Pufferzeiten“ eingebaut, um so zu einer Entspannung der betrieblichen Situation bzw. zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit zu kommen. Des Weiteren wurden weitere Haltepunkte in Betrieb genommen (FN-Fischbach, FN-Manzell, FN-Landratsamt, Klufftern).

Die längere Haltezeit beim IRE kommt bis 2019 wegen einer Entspannung der Fahrzeit zwischen Friedrichshafen und Radolfzell zustande. Im Fahrplanjahr 2020 kommt noch eine weitere Kreuzung in Markdorf hinzu, welches entsprechende Haltezeiten durch die Vorschriften der DB Netz AG vorsieht.

Die Fahrzeitentwicklung seit dem Jahr 2000 kann der nachfolgenden Zusammenstellung entnommen werden:

1) Regionalbahn

Richtung Radolfzell–Friedrichshafen

a) Fahrzeit Regionalbahn Radolfzell–Friedrichshafen 2000:

Die Fahrzeiten der Regionalbahnen belaufen sich im Fahrplanjahr 2000 je nach Fahrt zwischen ca. 49 min bis 67 min, wobei die meisten Fahrten eine Reisezeit zwischen 59 min und 62 min aufwiesen.

b) Fahrzeit Regionalbahn Radolfzell–Friedrichshafen 2010:

Die Fahrzeiten der Regionalbahnen betragen im Fahrplan 2009/2010 zwischen 58 min und 77 min, wobei die meisten Fahrten eine Fahrzeit von 65 min bis 68 min aufwiesen.

c) Fahrzeit Regionalbahn Radolfzell–Friedrichshafen 2019:

Die Fahrzeiten der Regionalbahn betragen im laufenden Fahrplan zwischen 57 min und ca. 67 min, wobei die meisten Fahrten eine Reisezeit von 65 min bis 67 min aufweisen.

d) Fahrzeit Regionalbahn Radolfzell–Friedrichshafen 2020:

Die Fahrzeiten der Regionalbahn betragen im laufenden Fahrplan zwischen 60 min und 71 min, wobei die meisten Fahrten eine Reisezeit von 65 min bis 70 min aufweisen.

Richtung Friedrichshafen–Radolfzell

e) Fahrzeit Regionalbahn Friedrichshafen–Radolfzell 2000:

Im Fahrplanjahr 2000 betragen die Fahrzeiten in der Gegenrichtung zwischen 57 min und 62 min.

f) Fahrzeit Regionalbahn Friedrichshafen–Radolfzell 2010:

Im Fahrplanjahr 2009/2010 betragen die Fahrzeiten zwischen Friedrichshafen und Radolfzell zwischen 57 min und 71 min, wobei die meisten Fahrten eine Reisezeit zwischen 65 min und 67 min aufwiesen.

g) Fahrzeit Regionalbahn Friedrichshafen–Radolfzell 2019:

Im laufenden Fahrplanjahr betragen die Fahrzeiten zwischen 58 min und 68 min, wobei die meisten Fahrten zwischen 64 min bis 66 min bzw. 68 min andauern.

h) Fahrzeit Regionalbahn Friedrichshafen–Radolfzell 2020:

Die Fahrzeiten betragen im neuen Fahrplan zwischen 60 min und 72 min, wobei die meisten Fahrten eine Fahrzeit von 68 min aufweisen.

2) Interregio-Express

Richtung Radolfzell–Friedrichshafen

a) Fahrzeit Interregio-Express Radolfzell–Friedrichshafen 2000:

Die Fahrzeit der damaligen RE-Linie betrug 35 min, wobei einzelne Fahrten weitere Haltepunkte bedienten und so auf eine Fahrzeit von rund 57 min bis 59 min kamen.

b) Fahrzeit Interregio-Express Radolfzell–Friedrichshafen 2010:

Die Fahrzeit des Interregio-Express betrug im Fahrplanjahr 2009/2010 37 min, wobei eine Fahrt aufgrund der Bedienung aller Zwischenhalte rund 69 min betrug.

c) Fahrzeit Interregio-Express Radolfzell–Friedrichshafen 2019:

Die Fahrzeit des Interregio-Express beträgt bis auf eine Ausnahme 37 min.

d) Fahrzeit Interregio-Express Radolfzell–Friedrichshafen 2020:

Die Fahrzeit des Interregio-Express beträgt rund 44 min.

Richtung Friedrichshafen–Radolfzell

e) Fahrzeit Interregio-Express Friedrichshafen–Radolfzell 2000:

In der Gegenrichtung betrug die Fahrzeit bis auf zwei Ausnahmen 36 min. Die beiden Ausnahmen hatten wegen der Bedienung weiterer Haltestellen eine Fahrzeit von 55 min bzw. 58 min.

f) Fahrzeit Interregio-Express Friedrichshafen–Radolfzell 2010:

Die Fahrzeit betrug im Fahrplanjahr 2009/2010 in der Gegenrichtung ebenfalls 37 min (zwei Ausnahmen mit 36 min bzw. 45 min Fahrzeit).

g) Fahrzeit Interregio-Express Friedrichshafen–Radolfzell 2019:

Die Fahrzeit des Interregio-Express beträgt 39 min.

h) Fahrzeit Interregio-Express Friedrichshafen–Radolfzell 2020:

Die Fahrzeit des Interregio-Express beträgt ebenfalls mit Ausnahme einer Verbindung 39 min. Aufgrund der zusätzlicher Halte Markdorf, Salem und in Uhlhingen-Mülhofen in einer Frühverbindung beträgt die Fahrzeit eines Interregio-Expresses rund 47 min.

2. *Welche Änderungen ergeben sich bei der Reisedauer mit der Bodensee-Gürtelbahn von Radolfzell nach Friedrichshafen nach dem Fahrplanwechsel 2019/2020?*

Siehe Antwort zu Frage 1.

3. *Wie wirken sich die veränderten Fahrzeiten auf bestehende Anschlussmöglichkeiten insbesondere vom Hochrhein sowie aus Bayern und Vorarlberg aus?*

Die Fahrzeuge vom Typ LINT 54 haben längere Türöffnungs- und -schließzeiten. Des Weiteren weisen die Fahrzeuge eine etwas geringere Fahrdynamik auf als die bisher eingesetzten Fahrzeuge vom Typ 650, die in den letzten Jahren eine überdurchschnittliche Ausfallquote aufwiesen. Die Nachteile des LINT 54 sind auf eine verbesserte Sicherheit im Fall eines Fahrzeugzusammenstoßes zurückzuführen. Das Ziel der Fahrplanänderungen besteht darin, auf die längeren Haltestellenzeiten der LINT 54-Fahrzeuge adäquat zu reagieren.

Insgesamt geht die DB Zugbus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) davon aus, mit diesen Fahrplanänderungen die betriebliche Stabilität und damit die Pünktlichkeit der Züge auf der Bodenseegürtelbahn sicherstellen zu können.

Konkret werden die Regionalbahn-Züge (RB-Züge) der RAB künftig im Taktfahrplan zur ungeraden Stunde bereits zur Minute 10 in Radolfzell abfahren. Anschluss aus Richtung Singen besteht auf die Züge der Bodenseegürtelbahn weiterhin mit den Zügen der Schwarzwaldbahn. Die Abfahrtszeiten aus Friedrichshafen in Richtung Radolfzell werden ebenfalls vorgelegt, um die verlängerten Stationsaufenthaltszeiten zu ermöglichen. Aus diesem Grund kann alle zwei Stunden zur geraden Stunde der Anschluss aus dem Regionalexpress (RE) aus Richtung Lindau nicht aufgenommen werden. Eine Fahrtmöglichkeit aus Richtung Lindau mit

Anschluss in Richtung Radolfzell in Friedrichshafen besteht jedoch auch weiterhin mit den früher verkehrenden RB-Zügen. An den Stationen und Haltepunkten zwischen Friedrichshafen und Radolfzell kommt es zu geringen Änderungen der Abfahrtszeiten der Züge.

4. Welche Infrastrukturmängel und -engpässe bestehen derzeit auf der Strecke von Radolfzell nach Friedrichshafen (bspw. Kreuzungsmöglichkeiten, Beschränkungen der Nutzbarkeit von Bahninfrastruktur)?

Zu nennen sind u. a. die in den Bahnhöfe Markdorf und Ludwigshafen (Bodensee) bestehenden Restriktionen, welche die Fahrplanung und den Betrieb einschränken. In diesen Bahnhöfen dürfen die Züge wegen der niveaufreien Bahnübergängen nicht parallel ein- und ausfahren. Dies hat zur Folge, dass die Reisezeit verlängert wird, da die RB-Züge entsprechend länger auf die Gegenzüge warten müssen. Um dies aufzulösen, müssten in Markdorf die Restriktionen der DB Netz AG aus den Regelungen zur Reisenden-Sicherung behoben werden. Dies könnte nach den Ausführungen der RAB auch beim aktuellen Fahrplan helfen, den RE-Anschluss aus Richtung Lindau wiederherzustellen. Derzeit laufen hierzu die Gespräche zwischen RAB und der DB Netz AG. In Ludwigshafen (Bodensee) könnte die Installation einer elektrischen Schiebeschranke die betrieblich notwendigen Ausschlusszeiten zwischen Zugeinfahrten reduzieren.

Nach Aussage der RAB ist im Bereich des Haltepunktes Überlingen-Therme das Gleis 1 in Richtung Radolfzell zu kurz. Eine Verlängerung ermöglicht aus Sicht der RAB eine gleichzeitige Einfahrmöglichkeit der Züge.

Durch die Bahnsteiglängen von rund 130 Meter sind Kapazitätsverstärkungen nur beschränkt möglich. Für die RB können die Fahrzeuge der LINT 54 in Doppeltraktion verkehren. Längere Zugeinheiten können in Überlingen Mitte nicht halten.

Wenn die Kreuzungsmöglichkeit in Sipplingen und in Überlingen-Nußdorf wiederhergestellt würde, könnte die Leistungsfähigkeit der Strecke zukunftsfähig und unabhängig vom Fahrplankonzept erhöht werden (u. a. auch im Hinblick auf die künftige Elektrifizierung der Strecke).

Zwischen Stahringen und Radolfzell besteht ein etwa ein Kilometer langer eingleisiger Abschnitt, der die Fahrplangestaltung einschränkt.

In Eriskirch müsste die Signaltechnik angepasst werden, damit Züge gleichzeitig einfahren können. Dadurch träte nach Aussage der RAB eine Entspannung des Fahrplankonzeptes Lindau–Friedrichshafen ein. Dies hätte positive Auswirkungen auf Anschlussbeziehungen in und aus Richtung Radolfzell.

Im Rahmen der vom Land angestrebten Elektrifizierung laufen derzeit in Zusammenarbeit mit dem Interessensverband Bodenseegürtelbahn und der DB Netz AG die Abstimmungen zur Planung des Ausbaus der für die Elektrifizierung erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen. Des Weiteren werden darüber hinaus kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs untersucht.

5. Plant Sie, die Infrastruktur auf der Bodensee-Gürtelbahn mit LGVFG-Mitteln, auch unabhängig von einer Elektrifizierung, kurz- oder mittelfristig zu beseitigen?

Nein, es ist keine Beseitigung der Infrastruktur geplant. Vielmehr verfolgt die Landesregierung das Ziel, den Ausbau der Bodenseegürtelbahn voranzutreiben (siehe auch Antwort zur Frage 4).

6. *Ist es richtig, dass die neuen Dieseltriebzüge der Baureihe 622 nicht auf allen Achsen angetrieben werden und daher zu schwach beschleunigen, um den bisherigen Fahrplan einzuhalten?*

Aufgrund des Verhältnisses zwischen Fahrzeuggewicht und Beschleunigungsvermögen der neuen LINT 54-Triebwagen ist tatsächlich die Fahrdynamik der neuen Triebfahrzeuge etwas geringer als die der Fahrzeuge der Baureihe 650. Allerdings geht dies primär darauf zurück, dass heute die Anforderungen an Triebfahrzeuge andere sind als zum Zulassungszeitpunkt der Baureihe 650.

Insbesondere die höheren Sicherheitsanforderungen zum Crash-Verhalten der Fahrzeuge verursacht eine Zunahme des Fahrzeuggewichts gegenüber den Bestandsfahrzeugen. Es ist positiv zu sehen, dass die neuen Fahrzeuge ein höheres Sicherheitsniveau aufweisen.

Hinzukommen aber auch längere Türschließungszeiten aus Gründen von Sicherheit und Barrierefreiheit, was zusammen genommen dazu führt, dass sich insgesamt die Aufenthalts- und Fahrzeiten auf der Bodenseegürtelbahn verlängert haben. Auch die längeren Türschließzeiten sind positiv zu sehen, weil hierdurch die Sicherheit beim Ein- und Ausstieg substantiell verbessert wird. Insoweit verweisen wir auch auf die Ausführungen zu Frage 3.

7. *Welche Fahrplankonzepte gibt es für diejenigen Strecken, deren Fahrplan bisher auf der spurtstarken Baureihe 650 beruhen, die an das Ende ihrer Einsatzzeit kommen?*

Im Netz 12 (Ulm/Brenzbahn/Donaubahn) sind die bisher eingesetzten Fahrzeuge des Typs 650 durch Fahrzeuge vom Typ LINT 54 ersetzt worden. Die Verkehrsleistungen werden durch den neuen Betreiber SWEG erbracht.

Im Netz 8 Ortenau hat das Land entschieden, mit dem Ausschreibungsverfahren für Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnologie, die bisherigen von der SWEG eingesetzten Fahrzeuge voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 zu ersetzen.

Das Elektrifizierungskonzept des Ministeriums für Verkehr sieht vor, dass insgesamt die Fahrzeuge des Typs 650 langfristig durch beschleunigungsstarke elektrische Triebfahrzeuge ersetzt werden sollen.

Unter anderem sollen nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen zur Elektrifizierung der Südbahn auch auf den Regionalbahnlinien zwischen Ulm und Friedrichshafen Elektrofahrzeuge anstelle der bisherigen Fahrzeuge vom Typ 650 eingesetzt werden.

Des Weiteren strebt das Land an, auch auf der Bodenseegürtelbahn mittelfristig den Lückenschluss zwischen der in Planung stehenden Elektrifizierung der Hochrheinbahn zur Südbahn zu erreichen, um noch vor Ende des nächsten Jahrzehnts eine durchgehende Elektrifizierung von Ulm Hbf. bis nach Basel Hbf. zu erreichen. Hinzukommt die angestrebte Elektrifizierung der Zollernalbbahn.

8. *Hat sie Kenntnis über die Fahrplanänderungen bzw. Auswirkungen auf Anschlussmöglichkeiten nach Inbetriebnahme der Oberleitung auf der Kursbuchstrecke 731?*

Nach Kenntnis des Landes erfolgt die Inbetriebnahme der Oberleitung auf der Kursbuchstrecke 751 (Südbahn) und nicht auf der KBS 731 (Bodenseegürtelbahn). Durch die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Südbahn und dem Einsatz von E-Lok-bespannten Zuggarnituren kann es zu Fahrplanzeitänderungen kommen. Je nach Planung können diese Fahrzeitänderungen zu einer besseren Anschlussbeziehung zu den Zügen aus dem Vorarlberg beitragen.

Zum anderen können dadurch ggf. auch entspanntere Umsteigezeiten zugunsten der Fahrgäste ermöglicht werden. Über die vom Land beauftragte Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) erfolgt hierzu die Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen.

9. Welche Maßnahmen sind geplant, um den Katamaran zukünftig besser an das Schienennetz anzubinden?

Aus Sicht des Landes bedingen die Anschlussbeziehungen in den Knoten Friedrichshafen und Radolfzell bzw. in Singen die maßgeblichen Vorgaben für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dies ist zu berücksichtigen, wenn Schifffahrtsverbindungen auf SPNV-Verbindungen ausgerichtet werden sollen. Nach Kenntnis des Verkehrsministeriums sind darüber hinaus die Fahrplanzeiten der Schifffahrtsverbindungen auf die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) und auf die Verbindungen in Richtung Ulm/Aulendorf ausgerichtet.

10. Welche Abschnitte der Bodensee-Gürtelbahn sind auch für Fahrzeuge ohne Neigetechnik mit 140 km/h zugelassen bzw. können für diese Höchstgeschwindigkeit ertüchtigt werden?

Auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen dürfen ausschließlich Neigetechnikfahrzeugen in zwei kleinen Abschnitten 140 km/h fahren:

- zwischen Stahringen und Ludwigshafen(Bodensee)
- zwischen Salem und Markdorf

Alle anderen Fahrzeuge dürfen maximal 120 km/h fahren. Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit ist von zahlreichen Faktoren (Oberbau, Leit- und Streckensicherungstechnik, etc.) abhängig. Derzeit laufen im Rahmen der Untersuchungen zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn seitens der DB Netz AG erste Untersuchungen zu notwendigen Anpassungen der Infrastruktur, um bestimmte Anforderungen zur Umsetzung künftiger Betriebsprogramme erfüllen zu können. Hierbei wird auch untersucht, auf welchen Abschnitten die Geschwindigkeit erhöht werden muss.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor