

PRO BAHN – Landesverband Baden-Württemberg e. V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband
Regionalverband Bodensee-Oberschwaben



PRO BAHN – Landesverband Baden-Württemberg e. V.
Stefan Buhl – Kasernenstr. 58 – 78315 Radolfzell

Herrn
Richard Holderied
Deisenfangstr. 35/3
88212 Ravensburg

**PRO BAHN – Landesverband
Baden-Württemberg e. V.**
Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Stefan Buhl, Vorsitzender
Kasernenstr. 58, 78315 Radolfzell

Tel.: 07732 / 950869
Mobil: 0170 / 3077110
E-Mail: pro-bahn.bodensee-oberschwaben@gmx.org
Internet: www.pro-bahn-bw.de

24.02.2011

Stresstest Südbahn

Sehr geehrter Herr Holderied,

wie gebannt starrt derzeit ganz Oberschwaben auf die Elektrifizierung der Südbahn. Von vielen wird sie zum Allheilmittel hochstilisiert, nach dem Motto „Elektrifizierung gut, alles gut“.

Auch wir halten die Elektrifizierung für sinnvoll und notwendig. Der fehlende Fahrdrabt über den Schienen zwischen Ulm und Friedrichshafen ist aber keineswegs das einzige Problem der Südbahn. Im Vorfeld der Landtagswahl will der Fahrgastverband PRO BAHN deshalb die künftigen Abgeordneten der Wahlkreise Biberach, Ravensburg und Wangen auf ihre Sachkenntnis und ihr Engagement für ein alltagstaugliches und fahrgastgerechtes Verkehrsangebot auf der Südbahn testen und bittet Sie um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen.

1. Durchbindung Regionalbahnverkehr zwischen Biberach und Aulendorf

Seit 2007 ist der Regionalbahnverkehr der Südbahn in eine Nordhälfte Ulm–Biberach-Süd und eine Südhälfte Aulendorf–Friedrichshafen geteilt. Dazwischen klafft eine 25 km lange Lücke. Innerhalb der beiden Betriebshälften bedienen die Regionalbahnen die einzelnen Ortschaften im Halb- bis Einstundentakt. Über die Lücke hinweg sind diese, von einzelnen Ausnahmen in der Hauptverkehrszeit abgesehen, gegenseitig nicht erreichbar. Die Leidtragenden sind beispielsweise die Berufspendler, die in Biberach-Süd oder Warthausen arbeiten und in Mochenwangen, Niederbiegen oder Weingarten wohnen und umgekehrt. Für Schüler gilt dies sinngemäß genauso. Die einzige zwischen Ulm und Friedrichshafen durchgehend verkehrende Alternative, der schnelle Regionalexpress, bedient nur Städte wie Biberach, Aulendorf oder Ravensburg, so dass den Pendlern nur der Umstieg aufs Auto bleibt.

Dies ist umso problematischer, als die wirtschaftliche Entwicklung und damit die künftigen Pendlerströme entlang der Südbahn zunehmend genau in diesen, nur mit Regionalbahnen erreichbaren, kleineren Haltepunkten stattfindet. Dies zeigen die zahlreichen aus dem Bodensprühenden Gewerbe- und Industriebetriebe wie beispielsweise in Warthausen, Biberach-Nord und -Süd, Ummendorf, Niederbiegen und Weingarten/Berg oder auch das geplante interkommunalen Gewerbegebiet Schemmerhofen. Die Bahn droht somit langfristig am Bedarf vorbeizufahren.

Auch die für das Jahr 2020 und später geplante Regio-S-Bahn Donau-Iller, die die Lücke zwischen Biberach und Aulendorf schließen könnte, soll nach dem gegenwärtigen Planungsstand

von Ulm her gesehen in Ummendorf enden. Die Weiterführung bis Aulendorf wird, außer in der Hauptverkehrszeit, als unwirtschaftlich bezeichnet.

Frage:

- a) Wie sehen Sie die grundsätzliche Fehlkonstruktion der Südbahn, den Regionalbahnverkehr in eine Nordhälfte Ulm-Biberach-Süd und eine Südhälfte Aulendorf-Friedrichshafen aufzuteilen?
- b) Wie stehen Sie zum Lückenschluss zwischen Biberach und Aulendorf? Soll er sofort kommen, mit der geplanten Regio-S-Bahn im Jahr 202X oder gar nicht?
- c) Wie wollen Sie ggf. die zusätzlichen Zugkilometer für den Lückenschluss finanzieren, aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes oder aus Landesmitteln?
- d) Welche Alternative bieten Sie den Berufspendlern für den Fall der Ablehnung?

2. Reaktivierung der Haltepunkte Hochdorf, Schweinhausen, Unteressendorf und Winterstettenstadt (Wattenweiler)

Nach dem gegenwärtigen Planungsstand der Regio-S-Bahn Donau-Iller ist keine Reaktivierung der 1984 stillgelegten Haltepunkte Hochdorf, Schweinhausen, Unteressendorf und Winterstettenstadt (Wattenweiler) oder auch Otterswang vorgesehen, obwohl es hier, wie z. B. in Hochdorf, ebenfalls ein sichtbares Wachstum des Gewerbes gibt und ein vernünftiger Bahnanschluss dies zusätzlich fördern würde.

Frage:

- a) Wie stehen Sie zur Reaktivierung dieser Haltepunkte?
- b) Aus welchen Mitteln wollen Sie den Ausbau und den späteren Betrieb finanzieren?
- c) Welches alternative Nahverkehrsangebot wollen Sie den Anliegergemeinden anbieten, falls die Reaktivierung nicht kommt? Die sporadische Busverbindung wie bisher?

3. Vorzeitige Anhebung der Höchstgeschwindigkeit zur Stabilisierung des Fahrplans

Angesichts der permanenten Verspätungen auf der Südbahn ist die Stabilisierung des Fahrplans dringend erforderlich. Hier soll u. a. die Elektrifizierung für eine höhere Streckengeschwindigkeit und damit die nötigen Fahrplanreserven sorgen.

Die durch die Elektrifizierung propagierte Fahrzeitverkürzung zwischen Ulm und Friedrichshafen von ca. 10 Minuten resultiert jedoch weniger aus dem Einsatz der elektrischen Lokomotiven und Triebwagen, sondern aus der mit dem Ausbauprogramm verbundenen Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Strecke von 140 km/h auf 160 km/h. Diese soll nach der derzeitigen Planung allerdings erst im Jahr 2015 zusammen mit der Elektrifizierung erfolgen, obwohl bereits heute 114 km von 140 km für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut sind.

Hier fühlt man sich als Fahrgast allein schon deshalb auf den Arm genommen, weil die bereits heute auf dieser Strecke eingesetzten Diesel-Triebwagen der Baureihe 611 für diese Höchstgeschwindigkeit ausgelegt sind. Auch die Linien Ulm-Aalen und Ulm-Sigmaringen sind in den letzten Jahren ohne gleichzeitige Elektrifizierung für 160 km/h ausgebaut worden.

Frage:

- a) Nachdem die Elektrifizierung der Südbahn aufgrund der fehlenden Finanzierung bis heute nicht gesichert ist, gibt es keinen Grund, mit der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit weiter zuzuwarten. Wollen Sie sich hierfür einsetzen?
- b) Wie wollen Sie sonst Abhilfe für die andauernden Verspätungen und die daraus resultierenden Anschlussverluste in Ulm, Aulendorf oder Friedrichshafen schaffen?

4. Berufs- und Geschäftsreiseverkehr Oberschwaben-Stuttgart

Die IRE-Linie Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen-Lindau könnte das Erfolgsmodell der Südbahn schlechthin werden. Mit drei zuschlagsfreien Direktverbindungen (Stuttgart ab 16.02, 17.02 und 18.02 Uhr) deckt sie in der abendlichen Rush-hour fast den gesamten Berufs- und Geschäftsreiseverkehr von der Landeshauptstadt nach Oberschwaben ab. Die neuen, klimatisierten Doppelstockwagen sind deshalb auch rund um die Woche voll bis überfüllt.

In der morgendlichen Gegenrichtung zwischen 6.00 und 8.00 Uhr fehlt dieses Angebot jedoch völlig. Einzige Ausnahme: der Sprinter-IRE Friedrichshafen (ab 5.49 Uhr) - Stuttgart (an 7.56 Uhr). Fast schon provokativ bedient dieser Luxusexpress auf seinem Weg nach Ulm exklusiv und halb leer nur die Städte Ravensburg und Biberach. Für den Rest von Oberschwaben heißt es wie eh und je: In der überfüllten Regionalbahn bis Ulm, dort Umsteigen und bei Verspätung ggf. den Anschluss verpassen.

Frage:

- a) Auf wessen Betreiben wird die verdichtete Direktverbindung Oberschwaben-Stuttgart dem morgendlichen Berufsverkehr vorenthalten?
- b) Halten Sie angesichts der knappen vom Land bereitgestellten Zugkilometer diese Exklusivbedienung von Biberach und Ravensburg zu Lasten der Fläche für vertretbar?
- c) Wollen Sie sich für die Durchbindung von mindestens zwei morgendlichen IRE-Verbindungen von Oberschwaben nach Stuttgart einsetzen? Sie könnten der Südbahn damit zum Prädiat des perfekten Erfolgsmodells verhelfen!

5. IRE-Linie Ulm-Basel

Ursprünglich wegen der vielen Neigetechnikausfälle aus der Not geboren, wurde statt der Linien (Stuttgart-)Ulm-Friedrichshafen und Lindau-Friedrichshafen-Basel die überaus erfolgreiche Linienführung (Stuttgart-)Ulm-Friedrichshafen-Lindau und Ulm-Friedrichshafen-Basel geschaffen. Mit Beginn des elektrischen Betriebs soll der derzeit zweistündlich verkehrende IRE-Sprinter Ulm-Basel zur Einsparung von Zugkilometern im Abschnitt Ulm-Friedrichshafen entfallen. Fahrgäste Richtung Singen und Basel müssen folglich bis Friedrichshafen den ohnehin schon häufig vollen bis überfüllten IRE Ulm-Lindau benutzen und, sofern sie trotz der andauernden Verspätungen ihren Anschluss erreichen, dort umsteigen.

Frage:

- a) Soll die Direktverbindung Ulm-Basel zur Einsparung von Zugkilometern trotz der entsprechenden Risiken von Anschlussverlusten in Friedrichshafen aufgegeben werden?
- b) Wie wollen Sie dann das zu erwartende Kapazitätsproblem zwischen Ulm und Friedrichshafen lösen? Für mehr als die bisherigen 4 Doppelstockwagen sind die Bahnsteige östlich von Friedrichshafen zu kurz.

Wir freuen uns auf Ihre Antworten.

Mit freundlichen Grüßen


Stefan Buhl