



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

📅 19.02.2021

SCHIENE

Fahrplankonzept für die Südbahn und Bodenseegürtelbahn ab Dezember 2021 steht fest



stock.adobe.com/ Nadia nb

Nach der Elektrifizierung kommt der schnelle Halbstundentakt auf der Südbahn

„Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung wird das Angebot in der Region mit jedem Ausbauschnitt deutlich verbessert“, erklärte Verkehrsminister Hermann. „Noch in diesem Jahr geht die Elektrifizierung der Südbahn und der östlichen Bodenseegürtelbahn in Betrieb. Ab Dezember 2021 beginnt damit ein neues Zeitalter im Schienenverkehr zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau“ so Hermann. Dieser Umstand bildete den Rahmen für die 28. Sitzung des Interessensverbands (IV) Südbahn in dieser Woche. Der Einladung des Vorstandssprechers Lothar Wölfle, Landrat des Bodenseekreises, folgten neben

zahlreichen Vertretern der Anlieger-Kommunen auch Vertreter des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW).

Anlässlich der Sitzung sagte Verkehrsminister Winfried Hermann MdL: „Ab Dezember 2021 verkehren elektrische Fahrzeuge im Regionalverkehr auf der Südbahn. Diesel unter Fahrdraht wird die absolute Ausnahme bleiben. Das Land weitet das Angebot aus, bringt mehr Kapazitäten in das System und ergreift Maßnahmen für eine höhere Betriebsqualität. Wir ermöglichen, was die Infrastruktur zulässt.“

Vertreter des Verkehrsministeriums und der NVBW stellten das geplante neue Fahrplankonzept für die Südbahn und Bodenseegürtelbahn ab Dezember 2021 vor.

So wird ab Dezember beim Regionalexpress Ulm-Friedrichshafen ein angenäherter 30-Minuten-Takt angeboten.

Lothar Wölfle, Landrat und Vorsitzender des Interessenverbandes Südbahn fasst zusammen: „Das vorgelegte Fahrplankonzept ist ein Riesenschritt nach vorne. Es war klar, dass nicht alle Wünsche berücksichtigt und erfüllt werden konnten. Aber insgesamt sieht das nicht schlecht aus. Gleichzeitig wird aber auch klar, dass der Interessenverband am Ball bleiben muss. Dem jetzigen großen Schritt müssen weitere folgen, etwa die Bodenseegürtelbahn, das Ringzugsystem Bodensee-Oberschwaben oder die Verbesserungen auf der Regio-S-Bahn Donau-Iller. Aber ich finde, der Interessenverband darf auch ein bisschen stolz sein: wir haben nicht auf Land, Bund oder Bahn gewartet, ohne die Initiative der kommunalen Familie wären wir heute nicht da, wo wir sind.“

Wilfried Franke, der Geschäftsführer des Interessenverbandes betont: „Der nächste Fahrplan auf der Südbahn ab Dezember 2021 ist wegen der Elektrifizierung zweifellos ein Meilenstein für Bodensee-Oberschwaben und ein vorläufiger Höhepunkt im jahrzehntelangen Kampf aus dem Dieselloch. Allerdings sind wir angebotsseitig noch nicht am Ziel. Beispielsweise fehlt für einen Übergangszeitraum von Dezember 2022 bis Dezember 2025 die Durchbindung der Verkehre von Stuttgart über Friedrichshafen hinaus bis Lindau. Darüber hinaus kommen wir erst superschnell nach Stuttgart, wenn die gesamte Neubaustrecke Stuttgart - Ulm 2025 fertiggestellt sein wird.“

Gerd Hickmann, Abteilungsleiter im Verkehrsministerium Baden-Württemberg führte weiter aus: „Die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Südbahn ist trotzdem nur ein Baustein, wir sind noch nicht am Ziel. Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr wird mit der Inbetriebnahme weiterer Infrastrukturprojekte wie der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Stuttgart21 oder der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn weiterentwickelt und verbessert.“

Die Aufnahme des elektrischen Betriebs hat auch Auswirkungen auf bestehende Verbindungen und weitere Strecken. So wird der Interregioexpress (IRE) Ulm – Basel in Friedrichshafen gebrochen. Das heißt, dass in Zukunft in Friedrichshafen von dem elektrischen auf den dieselbetriebenen Zug umgestiegen werden muss. Gleichzeitig wird der Fahrzeugeinsatz geändert. Anstatt der Neigetechnik-Triebwagen VT 612 verkehren ab Dezember 2021 Doppelstockzüge mit drei Wagen und der Baureihe 245 zwischen Friedrichshafen und Basel.

„Mit dem Einsatz der Doppelstockzüge auf der Bodenseegürtelbahn wollen wir die Kapazitäten in den Stoßzeiten erhöhen, insbesondere auch beim Fahrradtransport. Außerdem vereinfachen wir den Einstieg in die Züge. Ein neuer, etwas entspannterer Fahrplan mit mehr Fahrzeitpuffern soll die Pünktlichkeit und Betriebsqualität auf der eingleisigen Strecke erhöhen, die in den letzten Jahren oft kritisiert wurde“, so Gerd Hickmann weiter. Zusätzlich halten die Züge nun auch in Salem. Kehrseite sei, dass sich die Fahrzeit um 10 bis 15 Prozent erhöhe. „Wir haben in der Abwägung nun die Qualität und Zuverlässigkeit über die möglichst kurze Fahrzeit gestellt. Wir glauben, dies wird von den Kunden honoriert werden.“

Antworten auf die wichtigsten Fragen gibt ein separates FAQ.

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/fahrplankonzept-fuer-die-suedbahn-und-bodenseequertelbahn-ab-dezember-2021-steht-fest?print=1&cHash=737bc8f86516b327f867fdcf4090cc14>