

Unterschriftenaktion: Umsteigefreier Zug-Nahverkehr UL-FN

Durchbindung des Regionalbahnverkehrs (RB) der Südbahn von Ulm bis Friedrichshafen für eine bessere Eisenbahn-Infrastruktur. - Mehr Gleise am Eisenbahnknotenbahnhof Aulendorf-

Laut gegenwärtigem Planungsstand des Landes wird es auf der Südbahn ab dem Zeitpunkt der Elektrifizierung zwar einen schnellen IRE von Stuttgart über Ulm und Friedrichshafen nach Lindau geben, die Regionalbahn Ulm – Friedrichshafen soll jedoch in Aulendorf gebrochen werden. Das heißt, die Fahrgäste müssten in Aulendorf von der aus Ulm kommenden RB auf die Richtung Friedrichshafen fahrende BOB umsteigen. Dies bringt die Gefahr mit sich, dass sie dort ihren Anschluss verpassen, die permanenten Verspätungen der Deutschen Bahn würden die Regionalbahn damit faktisch uninteressant machen.

Der Grund für die Brechung des Regionalbahnverkehrs sind laut Bahnangaben „erhebliche“ Kosten für den Ausbau des Bahnhofs Aulendorf mit einem weiteren Gleis und ein zu geringes Fahrgastpotenzial.

Zu den Kosten

Nach Aussage des Verkehrsministeriums müssen bei Durchbindung der RB Linie über Aulendorf hinaus, der gleichzeitigen Überholung durch den schnellen IRE sowie der Durchbindung des Querverkehrs Kißlegg – Sigmaringen jeweils zwei durchgehende Gleise, also insgesamt sechs durchgehend befahrbare Bahnsteigkanten zur Verfügung stehen.

Derzeit verfügt der Bahnhof Aulendorf jedoch nur über 3 vollwertige Durchgangsgleise. Gleis 4, ebenfalls ein Durchgangsgleis, ist ein Provisorium. Der Bahnsteig ist zu schmal und zu kurz für einen vollwertigen RE-Verkehr und darüber hinaus nur über eine Schranke zu erreichen. Gleis 1a (als fünftes Gleis) ist ein Kopfgleis, das nur von Süden her zugänglich ist. Das heißt, auch ohne das für die Durchbindung der RB erforderliche zusätzliche Gleis besteht im Bahnhof Aulendorf ein erheblicher Modernisierungsbedarf, zudem noch der barrierefreie Ausbau hinzukommt.

Zum Fahrgastpotenzial

Die Durchbindung des RB-Verkehrs würde nicht nur das Fahrgastpotenzial der ländlichen Anliegergemeinden entlang der Südbahn besser erschließen, sondern auch das von Biberach-Süd mit den Großbetrieben Liebherr und Handtmann mit zusammen ca. 4700 Beschäftigten sowie das Berufsschulzentrum. Zusätzlich soll ein künftiger RB-Halt Essendorf entstehen, ebenso der RB-Halt Biberach-Nord mit der Fa. Boehringer als Anlieger (ca. 6000 Beschäftigte). D.h., das notwendige Fahrgastpotenzial für durchgehende Regionalbahnen dürfte sehr wohl vorhanden sein, wurde aber bis heute nicht konkret berechnet (das Fahrgastpotenzial von Biberach-Süd wurde beispielsweise bei den bisherigen Planungen nicht erhoben).

Fazit

Angesichts der Gesamtkosten für die Elektrifizierung der Südbahn von Stand heute wohl mehr als 300 Mio. Euro ist es völlig unverständlich, den durchgehenden RB-Verkehr an einer bestenfalls einstelligen (Mio.) Investitionssumme scheitern zu lassen. Im Sinne einer nachhaltigen Investition in die Zukunft Schiene, zu der die Elektrifizierung gehört, muss auch

der Bahnhof Aulendorf entsprechend ertüchtigt werden. Vor allem vor dem Hintergrund, dass der Aulendorfer Bahnhof in nächster Zukunft „barrierefrei“ umgebaut werden muss, bestimmte Kosten also ohnehin anfallen werden. Der Flaschenhals Aulendorf muss endlich beseitigt werden. Nicht nur die größeren Städte wie Biberach und Ravensburg, sondern auch die kleineren Gemeinden haben Anspruch auf umsteigefreie Direktverbindungen.

**Wir wollen die Mobilitätswende – darum muss die Bahninfrastruktur verbessert werden.
Bitte tragen Sie sich in die Unterschriftenliste ein, damit unterstützen Sie das Anliegen.**

Mit freundlichen Grüßen

Ulfried Miller, BUND Ravensburg-Friedrichshafen
Manfred Blumenschein, Pro Bahn Fahrgastverband
Bruno Sing, Personalrat, Zentrum für Psychiatrie (ZfP) Bad Schussenried
Herbert Kasperek, Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) Biberach
Ulrich Müller, BUND Ulm-Biberach

Bruno Sing, Schillerstraße 47, 88326 Aulendorf/ bruno.sing@bund.net / Tel. 0173/6454673