

SPD-Gemeinderatsfraktion • Schanzstraße 14 • 88045 Friedrichshafen

Herrn Oberbürgermeister
Andreas Brand
Adenauerplatz 1

88045 Friedrichshafen

Stadt Friedrichshafen Oberbürgermeister		Rücksprache				
Eingang	16. SEP. 2019	Antwortbrief OB/Dez				
Zur weiteren Bearbeitung an		Dr. Sigg				
I	II	IV	STP	OB	Aug	P/W

16.09.2019

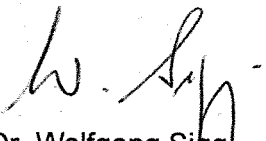
Antrag: Zweigleisiger Ausbau der Bodenseegürtelbahn im Friedrichshafener Streckenabschnitt

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

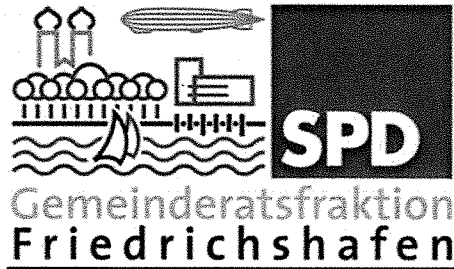
anbei erhalten Sie einen Antrag unserer Fraktion.

Wir möchten Sie bitten, diesen Antrag in die nächste Gemeinderatssitzung einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Wolfgang Sigg
Fraktionsvorsitzender
Gemeinderatsfraktion SPD / Linke



Antrag der Gemeinderatsfraktion SPD / Linke
betreffend den zweigleisigen Ausbau der Bodenseegürtelbahn
im Friedrichshafener Streckenabschnitt Fischbach - Stadtbahnhof

Prüf-und Planungsauftrag:

Der Gemeinderat beauftragt die Stadtverwaltung,

1. die Machbarkeit eines zwei-gleisigen Ausbaus der Bodenseegürtelbahn vom Stadtbahnhof bis zum Haltepunkt Fischbach prüfen zu lassen,
2. das für die Prüfung erforderliche Budget zu ermitteln,
3. einen entsprechenden Auftrag zu vergeben,
4. im ersten Schritt die Wirksamkeit des Ausbaus auf den Bahnbetrieb zu ermitteln (bezüglich Stabilität und Fahrzeiten),
5. die zusätzlichen Baukosten zu ermitteln,
6. die Machbarkeit an der Engstelle Manzell zu prüfen.
7. In diesem Zusammenhang sollten Katasterpläne erstellt werden, auf welchen eingezeichnet ist, welche Grundstücke bereits im Besitz der DB oder der öffentlichen Hand sind.

Begründung:

Eine zwei-gleisige Strecke Stadtbahnhof Friedrichshafen – Fischbach reduziert die heute einspurige Strecke nach Markdorf um 4,8 km. Das ist nahezu eine Halbierung der Eingleisigkeit. Der Abstand zur nächsten Kreuzungsstelle in Markdorf beträgt dann nur noch 5,5 km. Das ist eine entscheidende Voraussetzung, um die Angebotsqualität auf dieser Strecke zu verbessern.

Allgemeine Situation:

Die Stadt Friedrichshafen leidet innerstädtisch unter einer großen Verkehrsbelastung, u.a. verursacht durch Berufspendler, durch Kunden, die in der Stadt

einkaufen oder Sport- und Kulturveranstaltungen besuchen, und Touristen, die an den See wollen, und der größte Teil dieser Menschen steuert die Stadt im Pkw an. Ziel ist es, die Innenstadt von diesem Verkehr zu entlasten und gute Alternativen zum MIV (motorisierten Individualverkehr) anzubieten.

Stand der Planung der Bodenseegürtelbahn:

Die Aufträge für die Planungsphase 1 und 2 zum Ausbau der Bodenseegürtelbahn von Friedrichshafen nach Radolfzell sind vergeben. Die Arbeiten daran laufen auf der Grundlage der sma-Studie für zwei Konzepte, dem Referenzkonzept und dem Vorzugskonzept. Die vorgeschlagenen Begegnungstrecken und zusätzlichen Haltepunkte führen zu einem Bahnbetrieb, der nur geringe Flexibilität und Stabilität für zukünftig zu erwartende und politisch gewollte hohe Wachstumsraten auf der Schiene aufweist. Kleine Störungen hätten weiterhin große Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der Züge und die Zuverlässigkeit, Anschluss-Verbindungen zu erreichen.

Im Streckenabschnitt Friedrichshafen-Markdorf soll der Haltepunkt Manzell als Kreuzungsstation durch den Einbau eines 300 m langen zweiten Gleises ertüchtigt werden.

Maßnahme 3 Manzell Ausbau Kreuzungsstation



Neues Gleis
- Neue Weiche
- Neue Signale

Erforderlich in Vorzugsvariante der Region:

- Bf.-Kopf Ost:
 - Annahme: 300 m zusätzliche Zweigleisigkeit Richtung Osten
 - neue Weiche
 - Einfahrtsignal
- Annahme Bf.-Kopf West: aufgrund Bebauung nicht zweigleisig ausbaubar

Im Regionalplan ist zudem der Bau eines Bahnhofes Lipbach (Nord) beim Markdorfer Gewerbegebiet ausgewiesen, aber im Vorzugskonzept nicht enthalten.

Der Regionalplan weist entlang der gesamten Strecke der Bodenseegürtelbahn Freihalteflächen für einen zwei-gleisigen Ausbau aus.

Zweigleisigkeit hat hohe Kapazität

Auf einer modernen, zwei-gleisigen Bahnlinie können bei gleichen Geschwindigkeiten bis zu 25 Züge pro Stunde und Richtung verkehren. Besonders wichtig ist der Ausbau auf zwei Gleise für einen leistungsfähigen, flexiblen und stabilen Betrieb auf den Zulaufstrecken vor Bahnknoten wie Friedrichshafen.

Auf der Bodenseegürtelbahn können heute nur 1,5 Züge pro Stunde und Richtung verkehren, das heißt eine RB im Stundentakt und ein IRE im Zweistundentakt. Mit dem Vorzugskonzept wird dieses Angebot verdoppelt. Jede weitere Verbesserung erfordert zusätzliche Kreuzungsstellen oder Doppelspurinseln.

Engpass Stadtbahnhof Friedrichshafen - Fischbach

Aus folgenden Gründen ist der Ausbau dieser Strecke auf zwei Gleise von Bedeutung:

1. Jede Verspätung der in Friedrichshafen ein- und ausfahrenden Züge verlagert sich auf die Gegenzüge. Damit verdoppeln sich die Verspätungen und erhöht sich das besonders ärgerliche Risiko für verpasste Anschlüsse.
2. Selbst mit dem Vorzugskonzept sind auch in Zukunft an Kreuzungsstellen fahrplanmäßige Zwangshalte notwendig mit entsprechend längeren Fahrzeiten (heute bis zu 10 Minuten in Manzell). Zwangshalte sind klare Indizien für geringe Betriebsstabilität.

Eine zwei-gleisige Strecke Stadtbahnhof Friedrichshafen – Fischbach reduziert die heute einspurige Strecke nach Markdorf um 4,8 km. Das ist nahezu eine Halbierung der Eingleisigkeit. Der Abstand zur nächsten Kreuzungsstelle in Markdorf beträgt dann nur noch 5,5 km. Das ist eine entscheidende Voraussetzung, um die Angebotsqualität auf dieser Strecke zu verbessern.

Voraussetzungen für einen zwei-gleisigen Ausbau der Strecke Stadtbahnhof Friedrichshafen - Fischbach:

Eine erste Betrachtung der Strecke vom Stadtbahnhof Friedrichshafen bis zum Bahnhofsende Fischbach zeigt, dass bis auf eine Engstelle ausreichend Platz für ein zweites Gleis vorhanden ist. Im Wesentlichen ist in diesen Bereichen keine oder nur untergeordnete Bebauung vorhanden.

Die engste Stelle ist diesbezüglich an der westlichen Weiche Manzell. Durch den Bau einer Stützmauer und geringer Gleisverschwenkung müsste aber auch hier ein zweites Gleis zu realisieren sein.

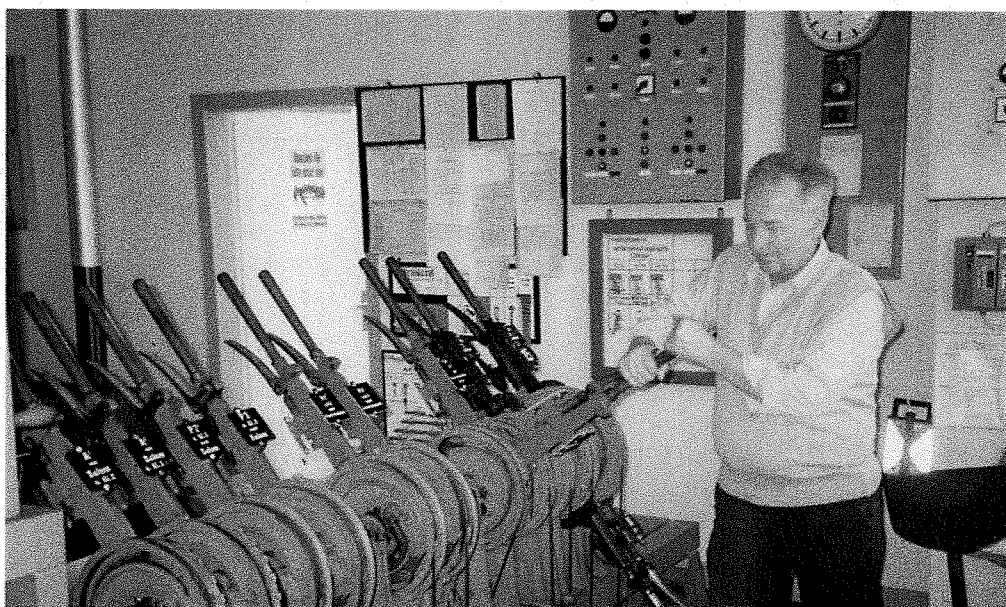
Bereits bei einer Wiederherstellung des Gleises 1 in Fischbach mit der jetzigen Gleisformation am Westende können dort zeitgleiche Einfahrten realisiert werden für kürzere Fahrzeiten und eine bessere Betriebssicherheit. Das Friedrichshafener Ausziehgleis erlaubt die Zweigleisigkeit bis zur Schlossstraße.

Die sma-Studie arbeitet mit der Annahme, dass die Engstelle westlich der Manzeller Weiche nicht überwunden werden kann. Eine detaillierte Prüfung dieser Annahme steht aus.

Ziele:

Ziel der deutschen Verkehrspolitik ist es, die Fahrgastzahlen auf der Schiene schon bis 2030 zu verdoppeln. Dies ist auch das erklärte Ziel des Verkehrsministeriums in Baden-Württemberg.

Nachdem die Gürtelbahn seit ihrer Inbetriebnahme 1901 nicht modernisiert



wurde, ist auch zukünftig davon auszugehen, dass nach einem Ausbau der Bodenseegürtelbahn für viele Jahrzehnte keine weiteren Ausbauschritte mehr erfolgen werden. D.h. jetzt muss weitsichtig und über 2030 hinausschauend geplant werden.