



Initiative Bodensee - S-Bahn

Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden
Telefon 0041 71 642 19 91
E-Mail info@bodensee-s-bahn.org
www.bodensee-s-bahn.org

Stellungnahme vom 3. Juli 2014 zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Ausbau- und Elektrifizierungs-Offensive am Bodensee

Das deutsche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat kürzlich die Liste der Vorhaben für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) für die Schiene veröffentlicht. Die "Initiative Bodensee-S-Bahn" befürwortet die vorgeschlagenen Vorhaben im Grossraum Bodensee. Hier ist eine Ausbau- und Elektrifizierungs-Offensive notwendig, um die Engpässe zu erweitern und den Dieselbetrieb zu ersetzen.

Staus, Stress, Landverbrauch, Lärm- und Luftbelastungen durch den motorisierten Strassenverkehr gefährden die Lebensqualität und die Konkurrenzfähigkeit in dieser besonders attraktiven und reizvollen Region rund um den Bodensee. In Deutschland haben die kostengünstigen und umweltschonenden Bahnen und Busse erst einen Anteil von etwa 10 Prozent vom Autoverkehr. In der Schweiz und in Vorarlberg sind es 25 und im Kanton Zürich bereits 50 Prozent. Dieser alarmierende Rückstand ist in der deutschen Bodenseeregion mit den vielen, eingleisigen und nicht elektrifizierten Eisenbahnlinien dringend aufzuholen. Die seit über 100 Jahren bewährte Elektromobilität auf der Schiene ist wesentlich effizienter als im Strassenverkehr. Eine doppelspurige Eisenbahnlinie kann so viel Verkehr bewältigen wie eine sechsspurige Autobahn. Elektrische Triebzüge ermöglichen zu gleichen Kosten einen dichteren Fahrplan, kürzere Fahrzeiten und eine nachhaltigere Mobilität.

Ausbauten und Elektrifizierungen im Grossraum Bodensee

Neben den beiden bereits geplanten Elektrifizierungsvorhaben für die Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau und für die Bahnlinie (München-) Geltendorf – Buchloe – Memmingen - Kißlegg - Hergatz - Lindau ist der schrittweise Ausbau auf Doppelspur und die Elektrifizierung folgender Bahnlinien für die Bodenseeregion besonders sinnvoll und wichtig:

- Basel – Waldshut – Erzingen (Hochrheinbahn)
- Radolfzell – Friedrichshafen (Bodenseegürtelbahn)
- Radolfzell - Mengen (Ablachtalbahn)
- Mengen – Ehingen – Ulm (Donautalbahn)

Zwischen den Grossräumen Basel/Zürich, Ulm/München/Nürnberg und darüber hinaus gibt es heute auf der Schiene keine durchgehende und leistungsfähige Direktverbindung für den Güter- und den Personenverkehr. Diese Bahnlinien müssen zudem einen dichten

Regionalverkehr bewältigen, der auf einigen Teilstrecken bereits existiert oder geplant ist. Mehrverkehr ist bereits mit marginalen Ausbauten möglich.

Die folgenden Vorhaben im Grossraum Bodensee sind ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu berücksichtigen:

- Augsburg – Buchloe – Kempten – Immenstadt – Hergatz (Allgäubahn)
- Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (Illertalbahn)
- Tübingen – Sigmaringen – Kißlegg (Zollernbahn)
- Stuttgart – Tuttlingen – Singen (Gäubahn)
- Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen (Donautalbahn)
- Neustadt – Donaueschingen (Höllentalbahn)

Ulm – Singen – Basel/Zürich über die Ablachtalbahn attraktiv

Der Ausbau der Strecke Radolfzell – Mengen ermöglicht den erfolgreichen Interregio-Express Basel – Ulm via Friedrichshafen in den gleichen Fahrlagen wie heute auf die Ablachtalbahn umzulegen und die eingleisige Bodenseegürtelbahn zu entlasten, so dass dort mit marginalen Ausbauten die Regionalzüge im Halbstundentakt verkehren können. Dazu muss die Strecke Stockach – Mengen, auf der nur noch Güterzüge verkehren, wieder für Personenzüge hergerichtet werden. Diese Strecke wurde von den Bahnpionieren als Schnellzugsstrecke trassiert und gebaut. Sie war schon damals als rasche Verbindung von Singen nach Ulm vorgesehen.

Die regionale Bevölkerung kann durch ein verlängertes Regionalbahn-Angebot im Stundentakt von Stockach bis Mengen von der Reaktivierung der Ablachtalbahn ebenfalls profitieren.

Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ empfiehlt, die Planungen für die Wiederinbetriebnahme zügig an die Hand zu nehmen und die Ablachtalbahn im Bundesverkehrswegeplan zu berücksichtigen.

Bodenseegürtelbahn aufwerten

Die Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen ist als Teil der überregionalen Verbindung Basel – Lindau – München mit zweigleisigen Abschnitten aufzurüsten und zu elektrifizieren. Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ fordert einen stündlichen Interregio-Expresszug (IRE) mit Halt an den wichtigsten Bahnhöfen und überlagert einen halbstündlichen Regionalzug, der alle Bahnhöfe und Haltestellen bedient. Mit zusätzlichen Haltestellen kann die Bahn näher an die Arbeits-, Einkaufs-, Freizeit- und Wohnorte der Bevölkerung und der Touristen gebracht werden. Mit diesem Fahrplan lässt sich viel mehr Verkehr für die Bahn gewinnen als die heutigen 4000 Fahrgäste pro Tag. Der öffentliche Verkehr ist flächendeckend und kundenfreundlich zu verbessern, indem das Busangebot die Zubringerfunktion an die Bahn optimal erfüllt.

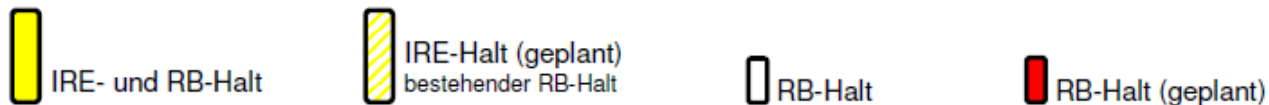
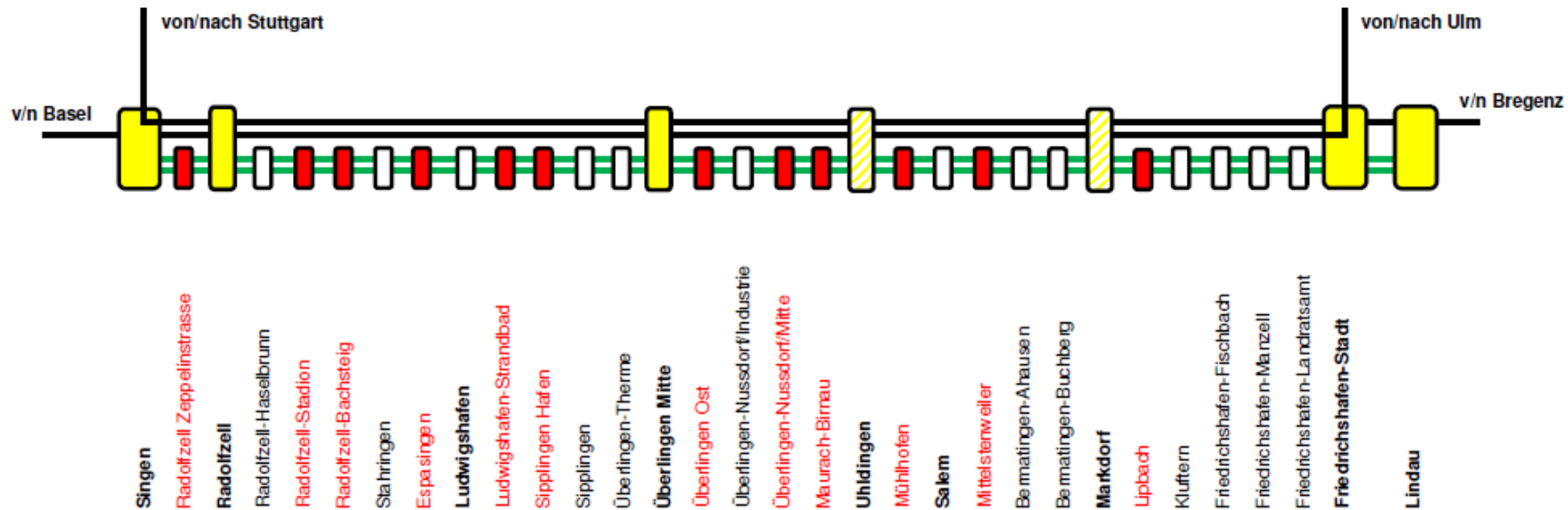
Die Initiative Bodensee-S-Bahn erwartet von den zuständigen Behörden, dass alle Vorhaben in den neuen Bundesverkehrswegeplan übernommen, die Planungen bis zur Baureife zügig fortgesetzt und die Finanzierungen gesichert werden.

Bodensee-S-Bahn

Bodensee-Gürtelbahn (Singen – Friedrichshafen – Lindau)

Ziel-Angebot

Interregio IRE	2-h-Takt	Basel – Singen – Friedrichshafen – Ulm	=====
		Stuttgart – Singen – Friedrichshafen – Bregenz	=====
Regionalbahn (S-Bahn)	½-h-Takt	Singen – Friedrichshafen – Lindau (2 Züge/h)	=====



Bundesverkehrswegeplan

Übersicht über laufende Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben (Auszug 1:1)

Vorhaben im weiteren Raum Bodensee

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege 2004 (aktuell noch geltender Bedarfsfall)

1. Vordringlicher Bedarf

a) laufende und festdisponierte Vorhaben

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP	Seitenzahl BVWP
24	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (1. Baustufe)	nicht Bezugsfall (es sei denn, Baubeginn bis Ende 2015) (Südbahn)	2

b) Neue Vorhaben

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP	Seitenzahl BVWP
27	ABS München – Lindau – Grenze D/A	Bezugsfall (obwohl Baubeginn erst 2017; letzte Bewertung 2006; Staatsvertrag mit der Schweiz; Vorfinanzierung durch die Schweiz, Finanzierungsvereinbarung Bund – DB Netz AG bereits 2008) (Allgäubahn)	3

3. Internationale Projekte

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP	Seitenzahl BVWP
7	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Grenze D/A (2. Baustufe)	nicht Bezugsfall	4

Projektvorschläge für den neuen BWP Schiene, im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben, vorbehältlich weiterer Änderungen und Ergänzungen, Stand 05.05.2014

Vorhaben	Abschnitt	Massnahmenbeschreibung	Seitenzahl BVWP
Ausbaustrecke (ABS) (Freiburg –) Immendingen – Sigmaringen – Herbertingen – Ulm (Donaubahn)	Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Herbertingen – Schelklingen – Ulm	<ul style="list-style-type: none">abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Herbertingen – Ulm samt Geschwindigkeitserhöhung	5

Ausbaustrecke (ABS) Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz (– Lindau)	Augsburg – Buchloe – Kempten – Immenstadt – Hergatz	<ul style="list-style-type: none"> • Elektrifizierung Augsburg – Buchloe – Kempten – Immenstadt – Hergatz • Elektrifizierung Hergatz – Lindau-Aeschach Abzw – Lindau-Reutin (Randbedingung) • Elektrifizierung Augsburg – Buchloe – Biessenhofen, Vmax 200 km/h • Elektrifizierung Biessenhofen – Betzigau • Elektrifizierung Betzigau – Kempten, Vmax 200 km/h • Elektrifizierung Kempten – Immenstadt, Vmax 160 km/h • Elektrifizierung Immenstadt – Hergatz, Vmax 160 km/h • Elektrifizierung Hergatz – Lindau-Aeschach Abzw – Lindau-Reutin (Randbedingung) 	6
ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen (– Lindau) (Hochrhein-/Bodenseegürtelbahn)	Basel Bad Bf – Waldshut – Erzingen (Baden) Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen Friedrichshafen Stadt – Lindau-Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutin	<ul style="list-style-type: none"> • abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Waldshut – Erzingen und Elektrifizierung Basel Bad Bf – Waldshut – Erzingen (Baden), Erhöhung Vmax • abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Stahringen – Friedrichshafen Stadt und Elektrifizierung Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt, Erhöhung Vmax • Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen • 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Lindau – Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutin (Randbedingung) 	7
ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen (– Lindau) (Hochrhein-/Bodenseegürtelbahn) (Variante Zweigleisigkeit)	Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen Friedrichshafen Stadt – Lindau-Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutin	<ul style="list-style-type: none"> • 2-gleisiger Ausbau Stahringen – Überlingen West und Überlingen Ost – Friedrichshafen Stadt • Elektrifizierung Radolfzell – Stahringen – Friedrichshafen Stadt, Vmax 160 km/h • Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen, • 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt – Lindau – Aeschach – Lindau Hbf / Lindau-Reutin (Randbedingung) 	7
ABS München – Memmingen – Lindau – Grenze D/A (– Bregenz) (Variante Zweigleisigkeit Buchloe – Türkheim)	Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Kißlegg – Hergatz – Lindau – Grenze D/A	<ul style="list-style-type: none"> • 2-gleisiger Ausbau Buchloe – Türkheim 	14
ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)	Stuttgart – Singen – Grenze D/CH	<ul style="list-style-type: none"> • zweigleisiger Ausbau Horb – Neckarhausen, Rottweil – Neufra und Rietheim – Wurmlingen abschnittsweise Beschleunigungsmaßnahmen Singener Kurve 	19
ABS Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg (Zollernalbbahn)	Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg	<ul style="list-style-type: none"> • Elektrifizierung Tübingen – Hechingen – Albstadt-Ebingen – Inzigkofen – Sigmaringen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax • Elektrifizierung Sigmaringen – Mengen – Herbertzingen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax • Elektrifizierung Herbertzingen – Aulendorf – Kißlegg samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax 	19
ABS Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg (Zollernalbbahn) (Variante	Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg Ulm – Friedrichshafen – Lindau	<ul style="list-style-type: none"> • Elektrifizierung Tübingen – Hechingen – Albstadt-Ebingen – Inzigkofen – Sigmaringen samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax • Elektrifizierung Sigmaringen – Mengen – Herbertzingen samt partiellem 	19

Südbahn)		Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax <ul style="list-style-type: none"> • Elektrifizierung Herbertingen – Aulendorf – Kißlegg samt partiellem Doppelspurausbau und Erhöhung Vmax • 2-gleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau und Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Randbedingung) • Verbindungskurve Friedrichshafen (Randbedingung) 	
ASB Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)	Ulm – Friedrichshafen – Lindau	<ul style="list-style-type: none"> • 2-gleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau und Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau, Verbindungskurve Friedrichshafen 	19
ABS Ulm – Herbertingen – Singen – Waldshut – Basel	Ulm – Schelklingen – Herbertingen	<ul style="list-style-type: none"> • 2-gleisiger Ausbau Herrlingen – Herbertingen und Elektrifizierung Ulm – Schelklingen – Herbertingen • 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Herbertingen – Mengen (Randbedingung) • NE: 2-gleisiger Ausbau Mengen – Schwackenreuthe und Stockach – Stahringen sowie Elektrifizierung Mengen – Schwackenreuthe – Stockach – Stahringen • Elektrifizierung Stahringen – Radolfzell (Randbedingung) • 2-gleisiger Ausbau Erzingen – Waldshut und Elektrifizierung Erzingen – Waldshut – Basel Bad Bf 	19
ABS Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (Illertalbahn)	Neu-Ulm – Oberstdorf	<ul style="list-style-type: none"> • 2-gleisiger Ausbau Neu-Ulm – Memmingen und Elektrifizierung Neu-Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf 	19