

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

Vorschläge für Schienenverkehrswege im BVWP 2015

| <i>Priorität</i> | <i>Projekt</i> | <i>Bemerkung</i> |
|------------------|--|--|
| 1 | Untergruppe 1 „Internationale Projekte“ | |
| 1 | ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau Grenze D / A („Südbahn“) | Wird wie vorgeschlagen befürwortet als wichtige Verbindung zwischen den Regionen im Norden, Süden, Osten und Westen des Bodensees für den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr. Ergänzungsvorschlag wie für „Allgäubahn“: Verbesserung Bahnknoten Lindau |
| 1 | ABS Stuttgart – Singen – Grenze D / CH („Gäubahn“) | Wird wie vorgeschlagen befürwortet als wichtige Verbindung zwischen der Bodenseeregion, der Region Stuttgart und innerhalb der Bodenseeregion |
| 1 | München – Lindau – Grenze D / A („Allgäubahn“) | Wird wie vorgeschlagen befürwortet als wichtige Verbindung zwischen den Regionen im Norden, Osten und Süden des Bodensees für den Schienenpersonenverkehr. Ergänzungsvorschlag wie für „Südbahn“: Verbesserung Bahnknoten Lindau |
| | Gruppe 2 : Achsen zwischen Oberzentren (OZ) | |
| 1 | ABS Basel – Schaffhausen – Singen Friedrichshafen – („Hochrheinbahn“ und „Bodenseegürtelbahn) | Wird wie vorgeschlagen befürwortet als wichtige Verbindung zwischen den Regionen Bodensee und Oberrhein für den Schienenpersonenverkehr. Änderungs- und Ergänzungsvorschlag: Elektrifizierung und Bau von Doppelspurinseln oder Kreuzungsstellen; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs zwischen den OZ Weil a. Rhein/Lörrach und Konstanz bzw. Friedrichshafen/Ravensburg |

| | | |
|---|---|--|
| 1 | ABS Immendingen – Sigmaringen – Ulm – Herbertingen („Donautalbahn“) | Wird wie vorgeschlagen befürwortet in Verbindung mit der ABS Radolfzell – Mengen („Hegau-Ablachtalbahn“) |
| 1 | ABS Radolfzell – Schwackenreute – Mengen („Hegau-Ablachtalbahn“) | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Elektrifizierung und Ausbau der eingleisigen Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs und des Schienengüterverkehrs zwischen den Oberzentren Weil a. Rhein/Lörrach, Konstanz und Ulm.</p> <p>Begründung:</p> <p>Wiederherstellung der Achse.</p> <p>Die bestehende Infrastruktur ermöglicht ohne Neigetechnik auf vorhandener Trasse zum größten Teil Geschwindigkeiten von 120-140 km/h und in Verbindung mit der „Donautalbahn“ Mengen-Ulm kürzere Fahrzeiten zwischen Radolfzell und Ulm als mit dem Umweg über die heute schon im eingleisigen Abschnitt kaum mehr zusätzlich belastbare „Bodenseegürtelbahn“. Mit dieser ABS entsteht auch eine attraktive, neue Achse in die Schweiz und nach Italien, so dass dieses Projekt auch internationalen Charakter bekommt.</p> <p>Die "Hegau-Ablachtalbahn" hat eine maximale Steigung von nur 17 Promille. Sie ist also beinahe eine Flachbahn.</p> |
| 1 | Gruppe 4 : Schieneninfrastrukturprojekte des Regional- und Nahverkehrs | |
| 1 | Bodensee-S-Bahn | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Zusätzliche Doppelspurinseln oder Kreuzungsstellen, neue Haltestellen, barrierefreie Bahnsteige etc. für den regionalen Verkehr in der Bodenseeregion auf den folgenden Internationalen Strecken (Gruppe 1) und den Achsen zwischen den Oberzentren (Gruppe 2): „Allgäubahn“, „Südbahn“, „Bodenseegürtelbahn“, „Gäubahn“ und „Hochrheinbahn“.</p> <p>Kennzeichnung aller Strecken der Bodensee-S-Bahn nicht nur als Gruppe 1 oder Gruppe 2 sondern überlagert auch als Gruppe 4 wie in der Region Mannheim:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lindau – Friedrichshafen – Radolfzell – Singen – Schaffhausen |

| | | |
|---|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Singen – Engen - Tuttlingen • Radolfzell – Konstanz • Friedrichshafen – Ravensburg – Aulendorf - Kisslegg • Lindau – Hergatz - Kisslegg – Memmingen <p>Begründung:</p> <p>Diese Strecken müssen für den regionalen Verkehr zusätzlich ausgebaut werden.</p> |
| 1 | ABS Aulendorf – Kisslegg | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Elektrifizierung und Ausbau der Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonennahverkehrs.</p> <p>Begründung:</p> <p>Diese nur 30 km lange Verbindung zwischen "Südbahn" und "Allgäubahn" sollte möglichst zeitgleich mit deren Ausbau elektrifiziert werden als Lückenschluss und zur Verhinderung neuer „Diesellöcher“, unattraktiver Umsteigezwänge bzw. unökologischem Fahren unter Fahrdracht mit Dieselfahrzeugen.</p> <p>Gleichzeitig kann die Strecke von derzeit 100 km/h ohne Trassenänderung auf 120-140 km/h ertüchtigt werden für eine attraktivere Ost-West-Verbindung nördlich des Bodensees.</p> |
| 1 | ABS Friedrichshafen-Fischbach - Immenstaad | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Elektrifizierung und Ausbau der Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonennahverkehrs in der Bodenseeregion.</p> <p>Begründung:</p> <p>Der Ausbau des Anschlussgleises für den Güterverkehr Friedrichshafen-Fischbach – Immenstaad (EADS) ermöglicht mit Schienenpersonennahverkehr einen Teil vom grossen Berufsverkehr eines der grössten Arbeitgeber in der Region von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 2/3 | Gruppe 2 : Achsen zwischen Oberzentren (OZ) | |
| 2 | NBS Schwackenreute – Pfullendorf | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Elektrifizierung und Neubau der eingleisigen Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs zwischen den OZ Weil a. Rhein/Lörrach, Konstanz, Augsburg und München.</p> <p>Begründung:</p> <p>Dieses Vorhaben schafft zusammen mit der „Hegau-Ablachtalbahn“ und der ABS Pfullendorf-Altshausen zusätzliche Kapazität zur eingleisigen „Bodenseegürtelbahn“ für den Schienenverkehr zwischen Oberrhein, Hochrhein, westlichem Bodenseeraum, Allgäu, Schwaben sowie Oberbayern und macht diesen attraktiver.</p> <p>Schwackenreute – Pfullendorf muss abschnittsweise als NBS trassiert werden, da das Trasse der ehemaligen Strecke teilweise überbaut oder umgenutzt wurde.</p> |
| 2 | ABS Pfullendorf – Altshausen (-Aulendorf) | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Elektrifizierung und Ausbau der eingleisigen Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs zwischen den OZ Weil a. Rhein, Konstanz, Augsburg und München.</p> <p>Begründung:</p> <p>Dieses Vorhaben schafft zusammen mit der „Hegau-Ablachtalbahn“ und der NBS Schwackenreute-Pfullendorf zusätzliche Kapazität zur eingleisigen „Bodenseegürtelbahn“ für den Schienenverkehr zwischen Oberrhein, Hochrhein, westlichem Bodenseeraum, Allgäu, Schwaben sowie Oberbayern und macht diesen attraktiver.</p> <p>Die noch vorhandene Trasse Pfullendorf – Altshausen ermöglicht nach Ertüchtigung Geschwindigkeiten von überwiegend 120 km/h.</p> |

| | | |
|---|--|--|
| 2 | NBS Ehingen-Erbach | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Elektrifizierung und Ausbau der eingleisigen Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs und des Schienengüterverkehrs zwischen den OZ Weil a. Rhein/Lörrach, Konstanz und Ulm.</p> <p>Begründung:</p> <p>Mit diesem Bypass lassen sich die Fahrzeiten auf der „Donautalbahn“ zwischen Ehingen und Ulm verkürzen und damit zusammen mit der „Hegau-Ablachtalbahn“ auch die Fahrzeiten zwischen Radolfzell und Ulm.</p> |
| 2 | NBS Aitrach - Memmingen (Tannhauser Kurve der "Allgäubahn") | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Neubau einer verkürzten, eingleisigen und elektrifizierten Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs und des Schienengüterverkehrs zwischen den OZ Konstanz, Friedrichshafen/Ravensburg, Augsburg und München..</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Abkürzung der Tannhauser Kurve ist schon lange in der Diskussion. Diese kurze NBS zur Beschleunigung der „Allgäubahn“ sollte im BVWP 2015 berücksichtigt werden, um die Trasse freizuhalten. Dieses Vorhaben kann nicht nur die reine Fahrzeit Memmingen-Lindau verkürzen, sondern auf der „Allgäubahn“ einen sehr knappen Fahrplan deutlich entspannen.</p> |
| 3 | NBS Aulendorf – Memmingen | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Neubau der eingleisigen, elektrifizierten Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs und des Schienengüterverkehrs zwischen den OZ Weil a. Rhein, Konstanz, Friedrichshafen/Ravensburg, Augsburg und München.</p> <p>Begründung:</p> <p>Das Vorhaben verkürzt in Verbindung mit der „Hegau-Ablachtalbahn“ und der NBS/ ABS Schwackenreute-Altshausen die Fahrstrecken und die Fahrzeiten zwischen Oberrhein, Hochrhein, westlichem Bodenseeraum, Allgäu, Schwaben sowie Oberbayern und macht diesen attraktiver.</p> |

| | | |
|----------|------------------------------|--|
| | | Vorschlag gemäss Studie der Stadt Zürich vom Januar 1995 „Integration von Zürich in das geplante Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen, Schnellverbindung von Zürich in den Süddeutschen Raum, Achsenstudie Zürich – München / Zürich – Stuttgart“, Bauamt I und Präsidiabteilung der Stadt Zürich. Verfasser: Paul Romann, Zürich. |
| 3 | NBS Singen – Stockach | <p>Neuer Vorschlag:</p> <p>Neubau der eingleisigen, elektrifizierten Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs und des Schienengüterverkehrs zwischen den OZ Weil a. Rhein/Lörrach, Konstanz, Augsburg und München.</p> <p>Begründung</p> <p>Das Vorhaben verkürzt die ungünstige Streckenführung Singen – Radolfzell – Stockach durch eine direkte Neubaustrecke. Damit verkürzen sich zusammen mit der ABS „Hegau-Ablachtalbahn“, NBS Ehingen-Erbach, der NBS/ ABS Schwackenreute-Altshausen und der NBS Aulendorf-Memmingen die Fahrstrecken sowie die Fahrzeiten zwischen Oberrhein, westlichem Bodenseeraum, Allgäu, Schwaben sowie Oberbayern und macht diesen attraktiver.</p> |