

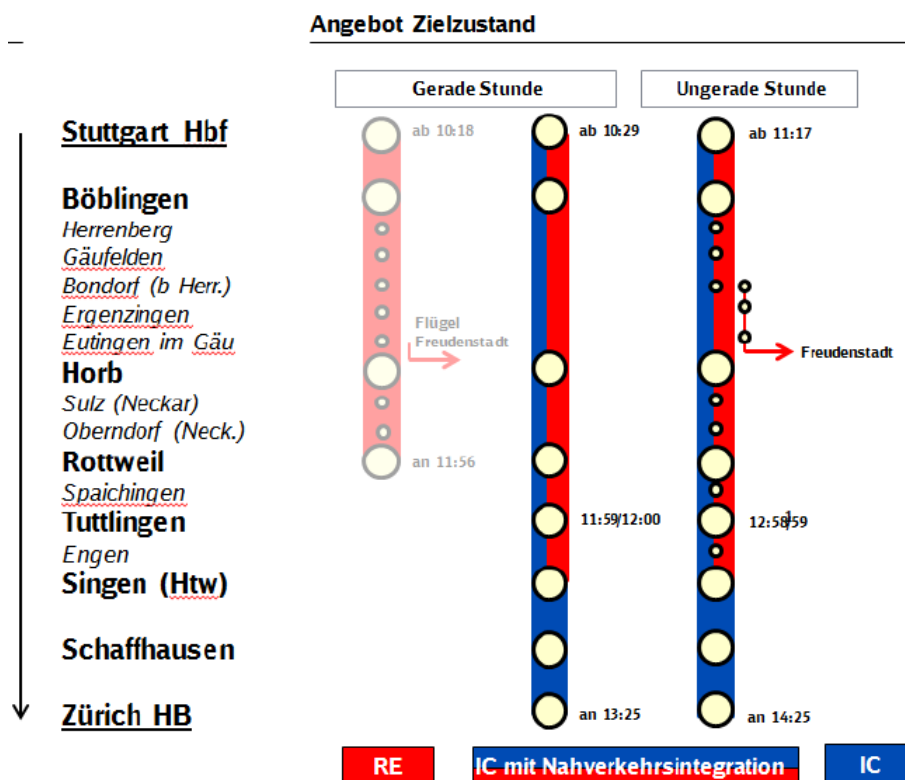
3. August 2013

**Bodensee-Gürtelbahn (Singen-) Radolfzell – Friedrichshafen;
 Stellungnahme zur SMA-Studie „Optimierung Angebotskonzept
 Bodenseegürtelbahn“ vom 1. Juni 2013 (Version 1-04)**

1. Neues Konzept auf der Gäubahn (Zürich – Stuttgart) ab 2018

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg und die DB haben für die Gäubahn (Zürich – Singen – Stuttgart) ein neues Angebotskonzept erarbeitet, welches vorsieht, dass zwischen Zürich und Stuttgart generell ein Stundentakt eingerichtet werden soll. Dabei ist 2-stündlich eine „rasche“ IC-Verbindung und 2-stündlich eine etwas weniger rasche Verbindung vorgesehen. Die zeitlichen Verschiebungen unterscheiden sich nur im Abschnitt Rottweil – Stuttgart. In Zürich, Schaffhausen, Singen und Tuttlingen sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten symmetrisch:

- Zürich an xx.25, ab xx.35
- Tuttlingen an/ab xx.58/59/00)



Nach dieser Ausgangslage ist die Situation in Singen hinsichtlich Gäubahn klar und verlässlich. Die Bodenseegürtelbahn-Anschlüsse können geplant werden:

- IC-Zürich – Stuttgart in Singen: Abfahrt ca. xx.33 Uhr, Ankunft ca. xx.27. Uhr

2. SMA Studie „Optimierung Angebotskonzept Bodenseegürtelbahn“ vom 1. Juni 2013 (Version 1-04)

Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ ist erfreut darüber, dass nun endlich ein Angebotskonzept für die Bodenseegürtelbahn Singen – Friedrichshafen vorliegt. Die weitgehend eingleisige und nicht elektrifizierte Bahnstrecke fristet seit Jahrzehnten ein Mauerblümchen-Dasein zwischen den Bahnstrecken Basel – Singen (Hochrheinbahn), Zürich – Stuttgart (Gäubahn) und Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn).

Im Netz einer künftigen Bodensee-S-Bahn ist die Bodenseegürtelbahn ein wichtiger Baustein für den Ausbildungs-, Berufs- und Freizeitverkehr.

2.1 Beurteilung der SMA-Studie

Wie die Studie bereits im Titel antönt, ging es bei der SMA-Studie um eine „Optimierung“, nicht um eine „Maximierung“. Diese Prämisse kann durchaus akzeptiert werden. Sie stösst dann aber an Grenzen, wenn bereits zu früh Einschränkungen hinsichtlich Verfügbarkeit der Strecke gemacht werden, indem man z.B. bereits als Randbedingungen festsetzt, es dürfen keine grösseren Infrastrukturen (Doppelspuren, neue Haltepunkte) etc. ins Auge gefasst werden.

2.1.1 Unattraktiver Fahrplan von IRE und Regionalbahn

In allen untersuchten Varianten stellt man fest, dass aufgrund fehlender Doppelspurabschnitte oder fehlender Kreuzungshaltestellen die Fahrpläne relativ unattraktiv und teilweise auch unsystematisch (unsymmetrisch) sind. Aufenthaltszeiten auf Kreuzungshaltestellen von bis zu 4 Minuten (z.B. in Variante 2 in Überlingen-Nussdorf; heute keine Kreuzungsstelle) resp. 6.5 Minuten in Uhldingen-Mühlhofen in Variante 1 sind nicht geeignet, den Bahnverkehr zu attraktivieren. In 6 Minuten kann man bei 100 km/h 10 km weit fahren.

2.2 Angebots-Randbedingen aus Sicht Bodensee-S-Bahn

Aus Sicht der Bodensee-S-Bahn hätte die Firma SMA auch folgende Variante prüfen müssen:

2.2.1 Randbedingung Infrastruktur

In einer ersten Angebots-Runde ist grundsätzlich keine Rücksichtnahme auf die heutige, stark einschränkende Infrastruktur zu nehmen, d.h. es ist die technisch realisierbare, rascheste Fahrweise anzunehmen (wie wenn eine durchgehende Doppelspur bestünde). Bei keinem Strassenprojekt am Bodensee wird zuerst gefragt, ob eine einspurige Strasse mit Ausweichstellen genügen würde.

2.2.2 Randbedingung Haltepunkte

Als gesetzt dürfen die bestehenden Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen gelten. Damit die durchfahrende Region „optimal“ erschlossen wird, sind die Siedlungsgebiete auf den Anschluss an die Bodensee-S-Bahn zu überprüfen. Aus Sicht der Bodensee-S-Bahn wird die Prüfung folgender Haltestellen (neue und bestehende) vorgeschlagen:

Bestehende Haltepunkte/zu prüfende Haltepunkte
Singen
Radolfzell Zeppelinstrasse (West)
Radolfzell
Radolfzell Haselbrunn
Radolfzell Stadion
Radolfzell Bachsteig
Stahringen
Espasingen (reaktivieren)
Ludwigshafen (Bodensee)
Ludwigshafen Strandbad
Siplingen Hafen
Siplingen
„Gabriela“
Überlingen Goldbach
Überlingen-Therme
Überlingen-Stadt
Überlingen Ost (reaktivieren)
Überlingen Osthafen
Überlingen Nussdorf
Überlingen zur Forelle
Maurach/Bir nau
Uhdingen
Mühdorf (reaktivieren)
Salem
Bermatingen-Ahausen
Markdorf West
Markdorf
Friedrichshafen-Lipbach
Friedrichshafen-Kluffern
Friedrichshafen-Fischbach
Friedrichshafen-Manzell
Friedrichshafen Seemoderweg
Friedrichshafen-Landratsamt
Friedrichshafen-Stadt Hbf
Bestehend 16 (schwarz), neu 16 (rot)

Wichtig: Bei der Errichtung neuer Haltestellen ist zu berücksichtigen, dass gravierende Zielkonflikte zwischen den durchfahrenden Fahrgästen und denjenigen, die möglichst rasch zu ihrem Zielort (Wohnung, Arbeitsplatz) wollen, besteht. Diese beiden Ziele können nicht mit ein- und derselben Zugs-Kategorie abgedeckt werden. Es ist ein Gemischt-Angebot zwischen IRE sowie raschen und weniger raschen S-Bahn-Linien einzurichten.

2.2.3 Randbedingung Fahrplanangebot

Aus Sicht der Bodensee-S-Bahn ist auf der Bodenseegürtelbahn ein differenziertes Zugangebot mit folgenden Randbedingungen zu untersuchen:

- **IRE** (1-h-Takt) Basel – Singen – Friedrichshafen – Lindau – Bregenz – Feldkirch; verdichtbar auf einen ½-h-Takt
- **RB/S-Bahn**¹ (½-h-Takt) Singen – Friedrichshafen (– Lindau – Bregenz)
RB/S-Bahn Markdorf-Friedrichshafen in den Hauptverkehrszeiten (Verdichtung auf den 1/4-h-Takt)
- **Schnell-S-Bahnen** (Überlagerung), die etwas mehr halten als die IRE, aber nicht an allen Haltepunkten; 1-h-Takt

2.2.4 Randbedingung Haltepolitik

- **IRE:** Singen, Radolfzell, Ludwigshafen, Überlingen, Salem, Markdorf, Friedrichshafen, Lindau, Bregenz – Feldkirch
- **RB/S-Bahn:** an allen Stationen
- **Schnell-S-Bahn:** noch zu definieren

2.2.5 Randbedingung Traktion

Elektrisch (Beschleunigung-/Brems-Charakteristiken wie FLIRT, Talent, etc.)

3. Erwartete Resultate

- Nötige Infrastruktur-Massnahmen (neue Kreuzungsstellen zB in Bahnhöfen, Doppelspuren auf freier Strecke für „fliegende“ Kreuzungen, d.h. auf der Strecke darf mit maximaler Geschwindigkeit gefahren werden, etc.); Kosten
- Rollmaterial-Umlaufpläne
- Anzahl Fahrzeuge; Kosten
- Kilometerleistungen; Kosten
- Vergleich mit den untersuchten Varianten in der SMA-Studie (volkswirtschaftliche Aspekte)

4. Optimierungen

Aus den Resultaten können dann Optimierungen vorgenommen werden wie z.B. weniger neue Haltestellen, Ausweichstellen, Doppelspuren, und/oder in topografisch weniger schwierigeren Streckenabschnitten, etc.

¹ RB = Regionalbahn-Zug
S-Bahn = Bodensee-S-Bahn