

B e r a t u n g s f o l g e:

1. Kreistag 11.05.2021 Kenntnisnahme Ö

Dr. Andreas Honikel-Günther / 26.03.2021

gez. Dezernent/in / Datum

Machbarkeitsstudie bodo-Ringzug - Zwischenbericht

Ringzug Allgäu – Bodensee

Um die Idee der Einrichtung eines **Ringzuges in der Region Bodensee-Oberschwaben** voranzubringen, haben die drei Landkreise Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg den Verkehrsplaner, und Vater des 3er-Ringzuges (Donaueschingen – Villingen – Rottweil – Tuttlingen – Blumberg), Herrn Ullrich Grosse, mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Ziel des Ringzugkonzeptes sollen die Einrichtung von umsteigefreien Direktverbindungen zwischen dem württembergischen Allgäu, dem Mittleren Schussental und dem Bodenseeufer sein.

Status quo

Stand heute sind die Reisebeziehungen, die nicht nur entlang der Südbahn (Lindau – Friedrichshafen – Aulendorf – Ulm) verlaufen, durch häufige und zeitlich knappe Umsteigebeziehungen gekennzeichnet. So müssen Reisende auf der Relation Leutkirch, Kißlegg und Bad Waldsee Richtung Mittleres Schussental oder Friedrichshafen mindestens einmal (in Aulendorf), bzw. zweimal (in Kißlegg und Aulendorf) umsteigen. Auch die Verbindungen von Memmingen und Leutkirch Richtung Wangen und

Lindau sind durch häufige Umstiege gekennzeichnet. Eine erste Verbesserung gibt es mit Inbetriebnahme des elektrischen Regionalverkehrs auf der Strecke Memmingen – Leutkirch – Wangen – Lindau. Diese wird ab Dezember 2021 wieder mit stündlich verkehrenden Direktzügen bedient werden. Dieser Zustand wird mittelfristig bis mindestens 2025 Bestand haben.

Kernziel Direktverbindung Leutkirch – Mittleres Schussental

Da jeder Umstieg ein Nutzungshemmnis darstellt, sieht der Landkreis Ravensburg in einer stündlichen, umsteigefreien Direktverbindung Leutkirch - Ravensburg ein Kernziel. Zusätzlich sollte diese Verbindung eine kurze Fahrzeit, die im Bereich der PKW-Fahrzeit – also ca. 45 bis 50 Minuten – liegt, aufweisen.

Gleichzeitig wird eine stündliche Bedienung aller bestehenden Halte zwischen Kißlegg und Aulendorf, und im besten Fall noch die mögliche Einrichtung zusätzlicher Halte im Bereich der Bad Waldseer Therme und von Mittelurbach angestrebt, um eine weitere Belebung der Fahrgastzahlen auf der Strecke zu erreichen.

Herausforderungen liegen in der Eingleisigkeit der Streckenabschnitte Leutkirch – Kißlegg und Kißlegg – Aulendorf, die die Möglichkeiten der Fahrplangestaltung stark einschränken. Auch die fehlende Elektrifizierung und die niedrige zulässige Höchstgeschwindigkeit von nur 100 km/h auf der Strecke Kißlegg – Aulendorf erschweren die Fahrplangestaltung.

Erste Zwischenergebnisse der Studie weisen darauf hin,

- dass umsteigefreie stündliche Zugverbindungen zwischen Leutkirch und Ravensburg in deutlich unter einer Stunde Fahrzeit auf der bestehenden Infrastruktur möglich sind, aber zu unwirtschaftlichen Fahrzeugumläufen und damit hohen Betriebskosten führen.
- dass sich bei einem Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf 140 km/h, die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeugumläufe, durch die Reduzierung der benötigten Fahrzeuge von drei auf zwei, deutlich verbessert.
- dass ein zusätzlicher Halt zwischen Aulendorf und Kißlegg eine weitere Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h erfordern würde.
- dass der Ausbau durch eine Elektrifizierung flankiert werden müsste, weil mehr elektrische Fahrzeuge die höhere Geschwindigkeit erreichen.
- dass die Förderkonditionen im Hinblick auf eine Elektrifizierung der Strecke Au-

lendorf – Kißlegg nach dem BundesGVFG einmalig günstig seien (bis zu 95 % Förderung).

- dass umstiegsfreie Regionalbahn-Verbindungen zwischen Ravensburg und Lindau vor der Elektrifizierung des westlichen Abschnitts der Bodenseegürtelbahn nicht funktionieren.
- dass allerdings bei einem bahnsteiggleichen Umstieg mit direktem Anschluss in Friedrichshafen eine stündliche RB-Verbindung zwischen Ravensburg und Lindau möglich ist, wenn die Fahrplage der BOB verschoben und das Angebot der HVZ-Verdichter auf einen durchgängigen, ganztägigen Studentakt ausgeweitet wird.

Weiteres Vorgehen:

Herr Grosse wird seine Machbarkeitsstudie im Laufe des Monats April 2021 zum Abschluss bringen.

Auf dieser Grundlage wird die Verwaltung Ende April mit dem Verkehrsministerium und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg ein Gespräch (bereits terminiert) führen mit folgenden Zielrichtungen:

1. möglichst rasche Umsetzung der stündlichen umstiegsfreien Verbindung zwischen Leutkirch und Ravensburg auf der bestehenden Infrastruktur
2. Klärung der Rahmenbedingungen für einen Infrastrukturausbau (Geschwindigkeitserhöhung und Elektrifizierung)
3. möglichst umgehende Aufnahme der Überlegungen zum Umstieg in Friedrichshafen in die Fahrplankonzeption des Landes (Verschiebung der BOB-Fahrplanlage und Angebotsausweitung).

Für Ihre Notizen