



Mitteilungsvorlage

0113/2021

Stabsstelle Nachhaltige Mobilität

Beratungsfolge:

- | | | | |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|
| 1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität | 28.09.2021 | Kenntnisnahme | Ö |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|

Dr. Andreas Honikel-Günther/24.09.2021

gez. Dezernent/in / Datum

Ringzug - Aktueller Sachstand

Darstellung des Vorgangs:

Ringzug Allgäu – Bodensee – Zwischenbericht II

Auf Basis der durch die Landkreise Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg beauftragten Ringzug-Studie haben die Landkreise Gespräche mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg über die Realisierungsmöglichkeiten des Ringzuges Allgäu – Bodensee gestartet.

Da auch das Land Baden-Württemberg in der Verbindung Leutkirch – Kißlegg – Aulendorf – Friedrichshafen Potenziale sieht, hat das Verkehrsministerium die Überlegungen aus der Ringzug-Studie aufgegriffen und mit den weiteren Planungen im Raum Bodensee-Oberschwaben, wie der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn, abgeglichen.

Um die von den Landkreisen gewünschte schnelle Realisierung des Ringzuges zu ermöglichen, hat das Land in den Gesprächen, unter dem Vorbehalt notwendiger, vertiefter Prüfungen, ein zweistufiges Umsetzungskonzept entwickelt und vorgeschlagen:

Stufe 1 ab Dezember 2023

Die bisher ausgearbeiteten Betriebskonzepte auf der Allgäubahn, der Südbahn und der Württemberg-Allgäu-Bahn werden beibehalten. In der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Nachmittag werden aber je zwei Zugpaare der Relation Leutkirch – Kißlegg – Bad Waldsee – Aulendorf im Zweistundentakt bis nach Ravensburg verlängert.

Voraussetzung für die Umsetzung sind neben einer finanziellen Beteiligung der Region, de-

ren Höhe nach einer ersten groben Hochrechnung im Bereich von 300.000 € pro Jahr liegen könnte, die Ergebnisse der eisenbahnbetriebstechnischen Untersuchung des geplanten Betriebsprogramms. Hierbei wird geprüft, ob mit den angedachten Fahrplänen die Voraussetzungen für einen konfliktfreien Eisenbahnbetrieb auf der vorhandenen Infrastruktur gegeben sind. Insbesondere im südlichen Bereich des Bahnhofs Aulendorf, in der Zugfolge zwischen Aulendorf und Ravensburg und in der Gleisbelegung im Bahnhof Ravensburg könnte es zu Konflikten mit anderen Zugfahrten kommen, die eine Umsetzung des Konzeptes verhindern könnten.

Neben einer bis zu 8 Minuten schnelleren Verbindung zwischen Ravensburg und Leutkirch ist vor allem die durch den Wegfall des sehr knappen Umstiegs in Aulendorf ermöglichte direkte Fahrmöglichkeit vom mittleren Schussental Richtung Allgäu als entscheidender Vorteil zu nennen.

Dieses Konzept würde mit bestehenden Dieseltriebwagen umgesetzt werden können. Da aber sowohl der Abschnitt Leutkirch – Kißlegg als auch der Abschnitt Aulendorf – Ravensburg bereits elektrifiziert sind, sieht das Land in Stufe 1 nur eine Übergangslösung bis zur Umsetzung der zweiten Ausbaustufe des Ringzuges.

Stufe 2 ab dem Jahr 203X

In Stufe 2 plant das Land die Verbindung der jetzigen BOB-Taktverdichter-Züge zwischen Ravensburg und Friedrichshafen mit dem Ringzug im Abschnitt Ravensburg – Leutkirch. So entsteht ein durchgehend stündliches Zugangebot zwischen Leutkirch über Kißlegg, Bad Waldsee, Aulendorf und Ravensburg bis nach Friedrichshafen. In Friedrichshafen würden wiederum optimale Anschlussbeziehungen auf die Bodenseegürtelbahn Richtung Lindau und Radolfzell bestehen.

Infrastrukturelle Voraussetzung für die Umsetzung der Stufe zwei ist, neben der bereits geplanten Anhebung der Streckengeschwindigkeit zwischen Aulendorf und Kißlegg, vor allem die vollständige Elektrifizierung der Strecke Aulendorf – Kißlegg und der damit erfolgte Lückenschluss zwischen der Süd- und der Allgäubahn. Alternative Antriebstechnologien, wie batterieelektrische Züge oder Wasserstoff basierte Antriebskonzepte, sieht das Land, durch den hohen Anteil an schon elektrifizierten Streckenabschnitten und die hohen Betriebskosten dieser Züge, nicht als gute Lösung an.

Eine Finanzierungsmöglichkeit für die Elektrifizierung besteht über das Bundes-GVFG, bei dem der Bund große Teile der Infrastruktur finanziert, wobei ein gewisser Kostenanteil, vor allem der Planungskosten, vom Kreis zu tragen wären. Eine erste grobe Kostenschätzung geht von Investitionskosten in Höhe von etwa 40 Mio. € für die Elektrifizierung der Strecke aus.

Interessen-Verband Ringzug

Um die Interessen der Region zum Thema Ringzug zu bündeln und gegenüber dem Land als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs zu vertreten, ist, analog zur Südbahn, die Gründung eines Interessenverbandes „Ringzug Allgäu-Bodensee“ geplant. Als Mitglieder sollen die an der Strecke liegenden Städte und Gemeinden, der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, die IHK und die Landkreise gewonnen werden.