



## Mitteilungsvorlage

0007/2023

Stabsstelle Nachhaltige Mobilität

### Beratungsfolge:

- |                                       |            |               |   |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|
| 1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität | 21.03.2023 | Kenntnisnahme | Ö |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|

Dr. Andreas Honikel-Günther / 09.03.2023

---

gez. Dezernent/in / Datum

### Machbarkeitsstudie Ringzug

#### Darstellung des Vorgangs:

##### 1. Ausgangslage:

Am 22. Februar 2022 wurde der Interessenverband bodo-Ringzug gegründet. Mitglieder sind die Landkreise Ravensburg, Lindau und Bodenseekreis sowie Städte und Gemeinden, die an der Bahnstrecke Leutkirch – Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen – Lindau liegen. Weiteres Mitglied ist der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, der auch die Geschäftsführung innehat. Der Vorstand des Interessenverbandes besteht aus dem Landrat des Landkreises Ravensburg Harald Sievers als Vorsitzenden sowie seinen beiden Stellvertretern Lothar Wölfle (Landrat Bodenseekreis) und Dieter Krattenmacher (Bürgermeister Kißlegg).

Gemeinsam wollen die Mitglieder des Interessenverbandes darauf hinwirken, dass die Bahnstrecken zwischen Allgäu, Schussental und Bodensee zielgerichtet weiterentwickelt werden, um noch mehr Fahrgäste durch attraktive, konkurrenzfähige Verbindungen und Angebote für den Umstieg vom Auto auf den Zug zu gewinnen. Der besondere Fokus liegt dabei auf einer stündlichen Verbindung zwischen dem württembergischen Allgäu und dem Mittleren Schussental bis zum Bodensee, wozu die Elektrifizierung des Streckenabschnitts voraussichtlich zwischen Kißlegg und Aulendorf notwendig werden wird.

Am 20. Juni 2022 unterzeichneten Verkehrsminister Winfried Hermann und Vertreter der Region in Stuttgart eine Absichtserklärung für die weitere Zusammenarbeit beim bodo-

Ringzug.

Hier wurden auch wesentliche Ziele der anstehenden Untersuchungen aufgezählt:

- **Direktverbindung Leutkirch – Ravensburg – Friedrichshafen**  
Die Erstellung einer umsteigefreien Direktverbindung zwischen den Bahnhöfen Leutkirch, Ravensburg und Friedrichshafen Stadt, mindestens im Stundentakt.
- **Verbesserung der Knotenstruktur in Friedrichshafen-Stadt im RB-Verkehr:**  
Mit über 60.000 Einwohnern handelt es sich um die größte Stadt im angestrebten bodo-Ringzug, die am Hafen eine direkte Schiffsverbindung in die Schweiz und nach Konstanz besitzt. Für die große Mittelstadt soll ein 30-Minutentakt im RB-Verkehr zwischen Aulendorf und Friedrichshafen geplant werden. Durch das zusätzliche RB-Angebot sollen die RB-Verkehre besser in die sich ergebende Knotenstruktur nach Ausbau der Bodenseegürtelbahn eingebunden werden.
- **Elektrifizierung der Strecke Aulendorf – Kißlegg:**  
Um die CO<sub>2</sub>-Reduktion auf der Schiene voranzubringen und mehr umsteigefreie Verbindungen anzubieten, ist es von großer Bedeutung, Dieselfahrzeuge durch Züge mit lokal emissionsfreien Antrieben zu ersetzen. Im Rahmen dieses Projekts soll die Strecke Aulendorf – Kißlegg elektrifiziert werden.
- **Aufwertung der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Lindau**  
Das heute bestehende Angebot auf der östlichen Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Lindau von einem stündlichen Regionalexpress und einer stündlichen Regionalbahn soll im Regionalbahnverkehr auf einen Halbstundentakt verdichtet werden.

Gleichzeitig wurde im Rahmen des gerade veröffentlichten „SteFanS-Gutachten“ („Strategie für emissionsfreie Fahrzeuge auf nicht elektrifizierten Strecken“) des Landes die Zielrichtung des Interessenverbandes bzgl. der Strecke Aulendorf-Kißlegg bestätigt: Dort wurde der Elektrifizierung der Strecke der Vorzug gegenüber dem Einsatz von Batterie-Hybrid-Zügen gegeben.

## **2. Sachverhalt:**

Um für die weiteren Realisierungsschritte gemeinsam zielgerichtet vorzugehen, wurde in der o.g. Absichtserklärung vereinbart, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, um die genaue Definition der Projekte festzulegen und einen Zeitplan dafür aufzustellen. Darin sollen der Bedarf für den Ausbau der Infrastruktur festgestellt, verschiedene Varianten bewertet und eine erste grobe Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt werden. Die Machbarkeitsstudie soll auch die Vorgaben des Landes, insbesondere zum SPNV-Zielkonzept berücksichtigen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen Ende 2023 feststehen. Es ist vorgesehen, diese dem Kreistag vorzustellen und über mögliche weitere Schritte zu beraten. Konkret wird es dann darum gehen, ob die Planungen weiter vorangetrieben werden sollen und ein Antrag auf Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm gestellt werden soll. Sollten diese Schritte erfolgen, ist dann auch über die Finanzierungsbeteiligung der Region zu beraten.

Am 2. Februar erfolgte die Vergabe der Machbarkeitsstudie. Die eingegangenen Angebote wurden formal und inhaltlich durch das Land und die Geschäftsführung des Interessenverbandes geprüft. Die Geschäftsführung liegt, wie auch beim Interessenverband Südbahn, beim Regionalverband Bodensee-Oberschwaben.

Das Büro TTK (TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH), das die Studie gemeinsam mit der DB Engineering & Consulting und der PTV Transport Consult GmbH bearbeiten möchte, ging als geeignetster und wirtschaftlichster Bieter hervor.

Die Auftragsvergabe wurde durch den Landkreis Ravensburg durchgeführt, da der Regionalverband als geschäftsführendes Organ hierfür nicht mandatiert ist. Diese Vorgehensweise ist analog zum Interessenverband Südbahn, wo seinerzeit die Stadt Ravensburg als vergebene Stelle fungierte.

Das Büro TTK bietet die Studie für einen Betrag von 177.833,60 Euro brutto an.

Das Land Baden-Württemberg bezuschusst die Machbarkeitsstudie mit 75.000 Euro. Die übrigen 102.833,60 Euro werden von den Landkreisen Ravensburg, Bodenseekreis und Lindau getragen. Die IHK Bodensee-Oberschwaben möchte sich ebenfalls beteiligen. Die Gespräche zur konkreten Aufteilung sind allerdings noch nicht abgeschlossen.

Da der Landkreis Ravensburg den größten Anteil an Streckenkilometern hat, wird er sich entsprechend verantwortungsvoll bei der Finanzierung einbringen. Es ist eine Beteiligung von ca. 60.000 Euro vorgesehen. Im Haushaltsplan 2023 sind hierfür Mittel in Höhe von 50.000 Euro vorgesehen, der übrige Finanzbedarf wird aus allgemeinen Deckungsmitteln erbracht.