



## SITZUNGSVORLAGE

|               |  |
|---------------|--|
| <b>Thema:</b> | <b>Machbarkeitsstudie bodo-Ringzug</b> |
|---------------|--|

|                     |       |
|---------------------|-------|
| Frühere Beratungen: | keine |
|---------------------|-------|

|          |                                   |
|----------|-----------------------------------|
| Anlagen: | Machbarkeitsstudie bodo - Ringzug |
|----------|-----------------------------------|

|               |   |                  |         |
|---------------|---|------------------|---------|
| Sachvortrag : | Frau Irmtraud Schuster, Dezernentin<br>für Umwelt und Technik | Zeitdauer (ca.): | 10 Min. |
|---------------|---|------------------|---------|

|                            |  |
|----------------------------|--|
| <b>Beschlussvorschlag:</b> | <b>Die Machbarkeitsstudie bodo-Ringzug wird zur Kenntnis ge-<br/>nommen.</b> |
|----------------------------|--|

| Gremium                  | Zuständigkeit | Sitzung am | Öffentlichkeitsstatus |
|--------------------------|---------------|------------|-----------------------|
| Ausschuss für Nahverkehr | Kenntnisnahme | 01.07.2021 | öffentlich            |

**Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmerei abzustimmen!):**

ja  nein

**Aufwendungen/Auszahlungen**

**Ergebniswirksam:**

Einmaliger Aufwand \_\_\_\_\_ Euro  
Jährlicher Aufwand \_\_\_\_\_ Euro  
Gesamtbetrag \_\_\_\_\_ Euro  
Aufwand 1. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Aufwand 2. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Aufwand 3. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Aufwand 4. Jahr \_\_\_\_\_ Euro

**Investiv:**

Einmalige Auszahlung \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Auszahlungen \_\_\_\_\_ Euro  
Gesamtbetrag \_\_\_\_\_ Euro  
Auszahlung 1. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Auszahlung 2. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Auszahlung 3. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Auszahlung 4. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Abschreibung \_\_\_\_\_ Euro

**Erträge/Einzahlungen**

**Ergebniswirksam:**

Einmaliger Ertrag \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Erträge \_\_\_\_\_ Euro  
Gesamtbetrag \_\_\_\_\_ Euro  
Ertrag 1. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Ertrag 2. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Ertrag 3. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Ertrag 4. Jahr \_\_\_\_\_ Euro

**Investiv:**

Einmalige Einzahlungen \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Einzahlungen \_\_\_\_\_ Euro  
Gesamtbetrag \_\_\_\_\_ Euro  
Einzahlung 1. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Einzahlung 2. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Einzahlung 3. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Einzahlung 4. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Auflösung \_\_\_\_\_ Euro

**Mittelbereitstellung im Haushalt:**

**Ergebnishaushalt:**

**Investitionshaushalt:**

Produkt: \_\_\_\_\_  
Kostenstelle: \_\_\_\_\_  
Sachkonto: \_\_\_\_\_

Investitions-Nr. \_\_\_\_\_

Zur Verfügung stehende Mittel: \_\_\_\_\_ Euro

**ggf. noch bereit zu stellen:**

**Euro**

**Deckungsvorschlag:**

**Ergebnishaushalt:**

**Investitionshaushalt:**

Produkt: \_\_\_\_\_  
Kostenstelle: \_\_\_\_\_  
Sachkonto: \_\_\_\_\_

Investitions-Nr. \_\_\_\_\_

**Medien:**

PowerPoint  pdf-Datei  CD/DVD  Stick

Sofern Präsentationen erforderlich werden, lassen Sie diese bitte mindestens fünf Tage vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle Kreistag zukommen.

**Elektronisch mitgezeichnet von:**

Landrat  Dezernat 1  Dezernat 2  
 Dezernat 3  Dezernat 4

## 1. Ausgangslage:

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 (Donauessingen – Villingen – Rottweil – Tuttlingen – Blumberg), Herrn Ullrich Grosse, mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Ziel des Ringzugkonzeptes soll die Einrichtung von umsteigefreien Direktverbindungen zwischen dem württembergischen Allgäu, dem Mittleren Schussental und dem Bodenseeufer sein.

Beim jetzigen Stand sind jene Reisebeziehungen, welche 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 in Richtung Mittleres Schussental oder Friedrichshafen mindestens einmal (in Aulendorf) bzw. zweimal (in Kißlegg und Aulendorf) umsteigen. Auch die Verbindungen von Memmingen und Leutkirch in 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.

## 2. Sachverhalt:

Beim Bodo-Ringzug-Konzept liegen die wesentlichen Probleme im Landkreis Ravensburg, in dessen Gebiet mit ca. 81 Kilometern der Großteil des Ringzugs liegen würde.

So 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 angestrebt, um eine weitere Belebung der Fahrgastzahlen auf der Strecke zu erreichen. Lösungsansätze sieht die Studie unter anderem im Ausbau der Streckengeschwindigkeiten und in einer flankierenden Elektrifizierung der Strecke Aulendorf – Kissleg.

Weitaus kleinere Streckenabschnitte liegen im Bodenseekreis (ca. 23 km) und im Landkreis Lindau (ca. 33 km). Folgende Überlegungen stellt die Studie für Relationen im Bodenseekreis an. Dabei wird die Vorgabe des Bodenseekreises berücksichtigt, dass das Fahrplankonzept zur Elektrifizierung der Südbahn nicht in Frage gestellt wird:

In den kommenden Jahren bis zur Inbetriebnahme des Stuttgarter Tiefbahnhofs und der kompletten Neubaustrecke Stuttgart – Ulm sowie der Modernisierung und Elektrifizierung der westlichen Bodenseegürtelbahn wird es zahlreiche Zwischenzustände geben. Die in der Studie zum bodo-Ringzug angedachten Überlegungen beziehen sich auf die Zeit ab 2026, also die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der kompletten Neubaustrecke Stuttgart – Ulm mit dem dann durchgehenden stündlichen RE-Verkehr von Karlsruhe über Stuttgart Tiefbahnhof – Flughafen – Merklingen – Ulm – Biberach – Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen nach Lindau-Reutin. Diese Linie bildet zusammen mit der nach der Modernisierung und Elektrifizierung der westlichen Bodenseegürtelbahn wieder durchgängigen Linie Basel – Singen – Friedrichshafen – Ulm das Grundgerüst der überregionalen Verbindungen für den Bodenseekreis.

Aufbauend hierauf sind auf den drei Richtungen von Friedrichshafen nach Ravensburg, Lindau und Radolfzell Regionalbahnverkehre vorgesehen. In Richtung Radolfzell hängt der Umfang des Regionalbahnangebots noch vom zu wählenden Ausbauzustand der westlichen Bodenseegürtelbahn ab.

Auf der Südbahn nach Ravensburg wird es wie heute eine stündliche Linie nach Aulendorf und eine Verdichterlinie während der Hauptverkehrszeit werktags von Friedrichshafen nach Ravensburg geben.

Auf der eingleisigen Bodenseegürtelbahn nach Lindau wird eine stündliche Regionalbahn den stündlichen RE Karlsruhe – Lindau-Reutin ergänzen.

Aus den Potentialuntersuchungen geht hervor, dass der Bahnhof Friedrichshafen nicht nur ein sehr wichtiger Zielbahnhof, sondern auch ein bedeutender Umsteigepunkt für Verkehre aus dem Raum Ravensburg auf die östliche Bodenseegürtelbahn wie auch auf die westliche Bodenseegürtelbahn ist, ebenso von der westlichen Bodenseegürtelbahn auf den östlichen Abschnitt.

Zwischen Ravensburg und Lindau verkehren nur die RE-Züge der Linie Karlsruhe – Lindau-Reutin stündlich umsteigefrei. Sie halten zunächst alternierend in Langenargen und Nonnenhorn bzw. in Kressbronn und Wasserburg, werden aber im Zielzustand ab Ende 2025 grundsätzlich stündlich in Friedrichshafen Stadt, Langenargen, Kressbronn, Nonnenhorn und Wasserburg sowie Lindau-Reutin halten.

In Zwischenlage verkehrt die stündliche Regionalbahn, die alle Halte (auch Friedrichshafen Ost, Eriskirch, Enzisweiler und Lindau-Aeschach) bedient und nach Lindau-Insel verkehrt. Für Langenargen, Kressbronn, Nonnenhorn und Wasserburg ergeben sich im Zusammenspiel von RE und RB ungefähr halbstündliche Verbindungen von/nach Friedrichshafen, was eine sehr gute Grundlage für eine stärkere Potentialausschöpfung des öffentlichen Verkehrs in dieser Relation ist.

In Lindau-Aeschach werden gute Anschlüsse an die Regionalbahn nach Wangen – Leutkirch – Memmingen erreicht, sobald der Bahnsteig in Lindau-Aeschach an der Allgäubahn in Betrieb geht. Für Fahrgäste aus Richtung Wangen in Richtung Friedrichshafen entfällt damit der Umweg und ggf. mehrfaches Umsteigen über Lindau-Insel und Lindau-Reutin.

In Friedrichshafen Stadt beträgt die Umsteigezeit in der Relation Ravensburg – Lindau oder umgekehrt ca. 25 Minuten, was für eine stärkere Inanspruchnahme hinderlich ist. Eine durchgängige RB-Leistung zwischen Ravensburg und Lindau-Insel ist jedoch möglich, wenn die Verdichterleistung zwischen Ravensburg und Friedrichshafen auf einen Stundentakt erweitert und geringfügig zeitlich zwischen Ravensburg und Friedrichshafen angepasst wird. Eine solche Linie wäre auch für die Bodensee-Oberschwaben-Bahn wie die Linie Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen oder auch die Linie Leutkirch – Kißlegg – Aulendorf – Ravensburg ein interessante Bedienstrecke. Mit einer durchgebundenen RB-Leistung aus Richtung Ravensburg nach Lindau-Insel funktionieren auch in dieser Relation zusammen mit dem stündlichen RE für Ravensburg, Meckenbeuren, Friedrichshafen, Langenargen, Kressbronn, Nonnenhorn, Wasserburg und Lindau die Verbindungen halbstündlich, für Friedrichshafen Ost, Eriskirch, Enzisweiler und Lindau-Aeschach wenigstens stündlich.

#### **Weiteres Vorgehen:**

Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie werden die Verwaltungen der betroffenen Landkreise Gespräche mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg 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 zwischen Aulendorf und Kisslegg (Geschwindigkeitserhöhung und Elektrifizierung)

3. möglichst umgehende Aufnahme der Überlegungen zum Umstieg in Friedrichshafen in die Fahrplankonzeption des Landes (Verschiebung der BOB-Fahrplanlage und Angebotsausweitung).

Das VM hat im ersten Gespräch Offenheit gegenüber dem Konzept gezeigt. Vor der Sommerpause sind weitere Gesprächstermine mit den Fachbehörden vorgesehen.

**3. Finanzielle Auswirkungen:**

Keine