



LANDRATSAMT
BODENSEEKREIS



**Zukunft der Bodenseegürtelbahn:
Etappierung Vision 30'-Takt-Regioverkehr
(Dieselbetrieb)**
Ausschuss für Nahverkehr,
29. April 2015

Ausgangslage und Aufgabenstellung

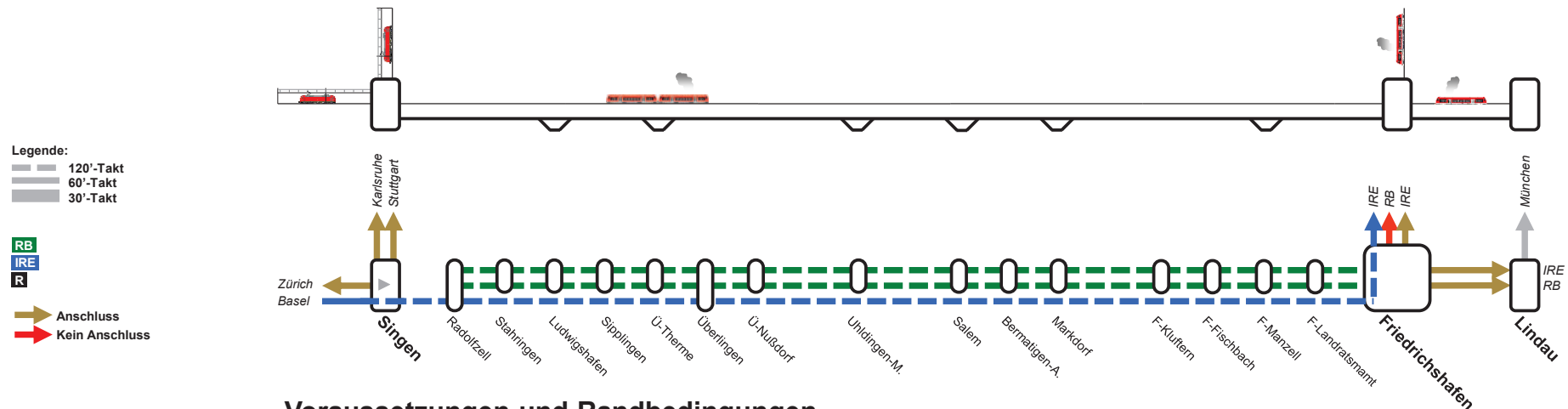


Es sind keine konkreten Entscheide bezüglich einer schnellen Umsetzung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke resp. der zeitnahen Weiterführung auf die Bodenseegürtelbahn geplant.

Gemäß Ausschreibungsfahrplan MVI stehen zeitnah Ausschreibungen der Netze 2 (schnelle Verkehre Stuttgart – Ulm – Bodensee) und 16 (Aulendorfer Kreuz / Bodenseegürtelbahn) an.

→ Dazu prüfte SMA und Partner AG im Auftrag des Landkreises Bodenseekreis, ob resp. mit welchen Voraussetzungen das favorisierte Angebotskonzept **Vision 30'-Takt-Regioverkehr** auch ohne Elektrifizierung – d.h. im **Dieselbetrieb** – fahrbar ist.

Status Quo (2013)



Voraussetzungen und Randbedingungen

- Ab Radolfzell eingleisige Bodenseegürtelbahn mit Kreuzungsstellen Ludwigshafen, Überlingen-Therme, Uhdlingen-Mühlhofen, Salem, Markdorf und F-Manzell
- Dieselbetrieb Bodenseegürtelbahn, Hochrhein und Südbahn
- Fahrplan ITF 3-Löwen-Takt der NVBW

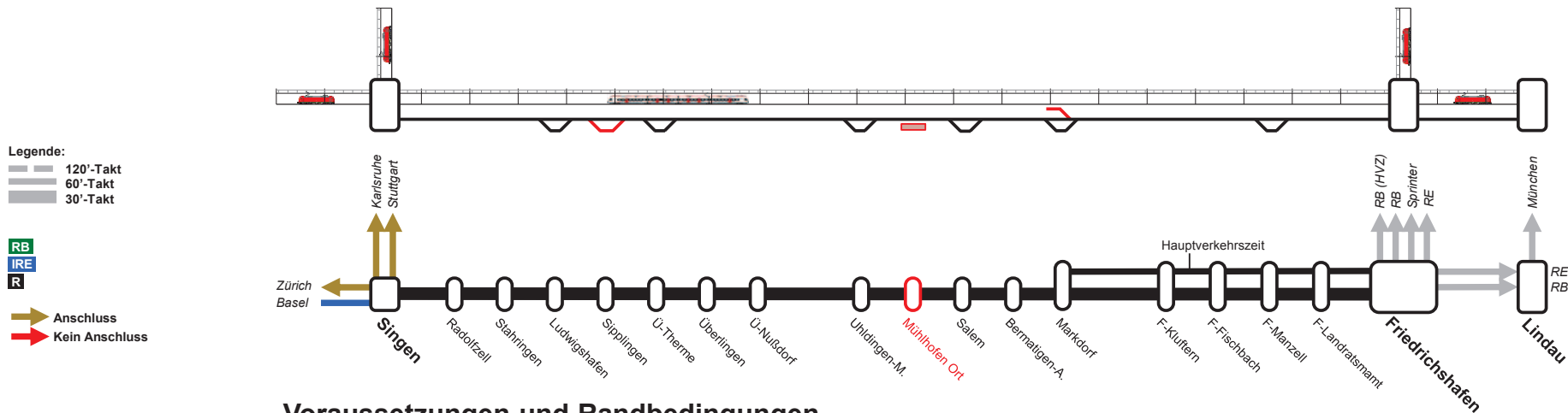
Fahrplankonzept

- IRE (Basel –) Singen – Friedrichshafen (– Ulm) im 120'-Takt mit Halten Radolfzell und Überlingen
- RB Radolfzell – Friedrichshafen mit 2 x 120'-Takten (65'/55'-„Stolpertakt“)

Charakteristik

- Überregionaler NeiTech-IRE mit Weiterführung von Friedrichshafen nach Ulm
- Gute Einbindung des IRE in die Fahrplanknoten Singen und Friedrichshafen
- Guter Anschluss RB Bodenseegürtelbahn nach Lindau und Ravensburg / Ulm in Friedrichshafen

Vision 30'-Takt-Regioverkehr



Voraussetzungen und Randbedingungen

- Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn, Hochrhein und Südbahn

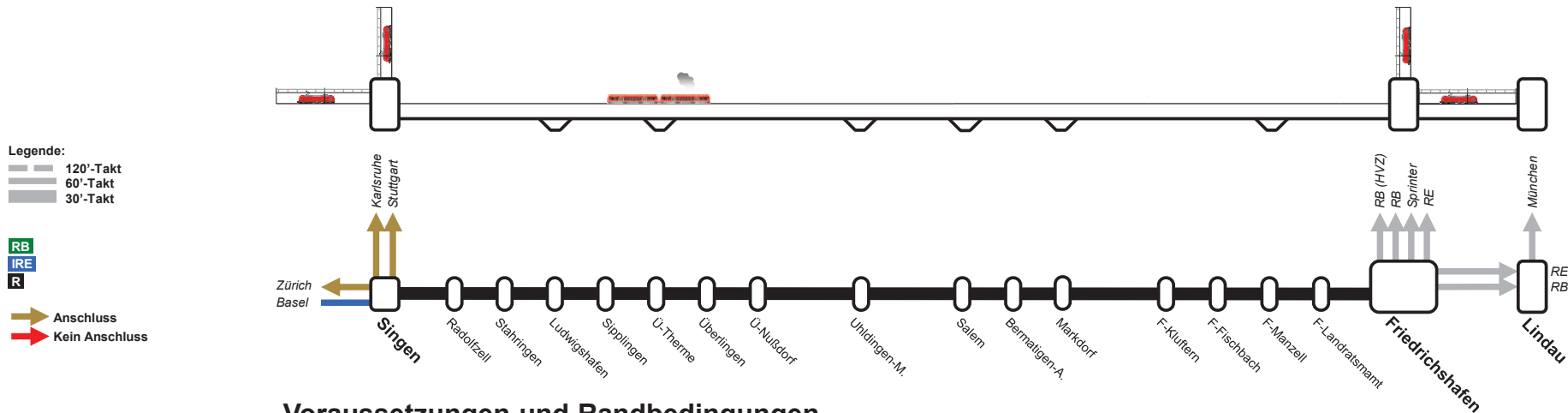
Entwickelte Lösung (Fahrplankonzept)

- Regioverkehr im exakten 30'-Takt mit neuem Haltepunkt Mühlhofen Ort
- Stündlicher Regio-Pendel Friedrichshafen – Markdorf in der Hauptverkehrszeit (HVZ)

Charakteristik

- Infrastrukturbedarf: Kreuzungsstelle Sipplingen, neues Wendegleis Markdorf, 1 neuer Haltepunkt
- Mindestens 2 Abfahrten pro Stunde und Richtung für alle Haltepunkte der Bodenseegürtelbahn
- Ideale Bedingungen zur Einrichtung von Bahn-/Bus-Fahrplanknoten an der Bodenseegürtelbahn
- Gute Einbindung des 30'-Taktes in die Knoten Friedrichshafen und Singen
- halbstündliche Regio-Durchbindung nach Ulm / Ravensburg in Friedrichshafen
- Flexibilität bei geänderten Fahrplanstrukturen in den Knoten Friedrichshafen und Singen

Vision 30'-Takt-Regioverkehr Dieselbetrieb, «Nullvariante»



Voraussetzungen und Randbedingungen

- Bodenseegürtelbahn im Dieselbetrieb, Elektrifizierung Hochrhein und Südbahn

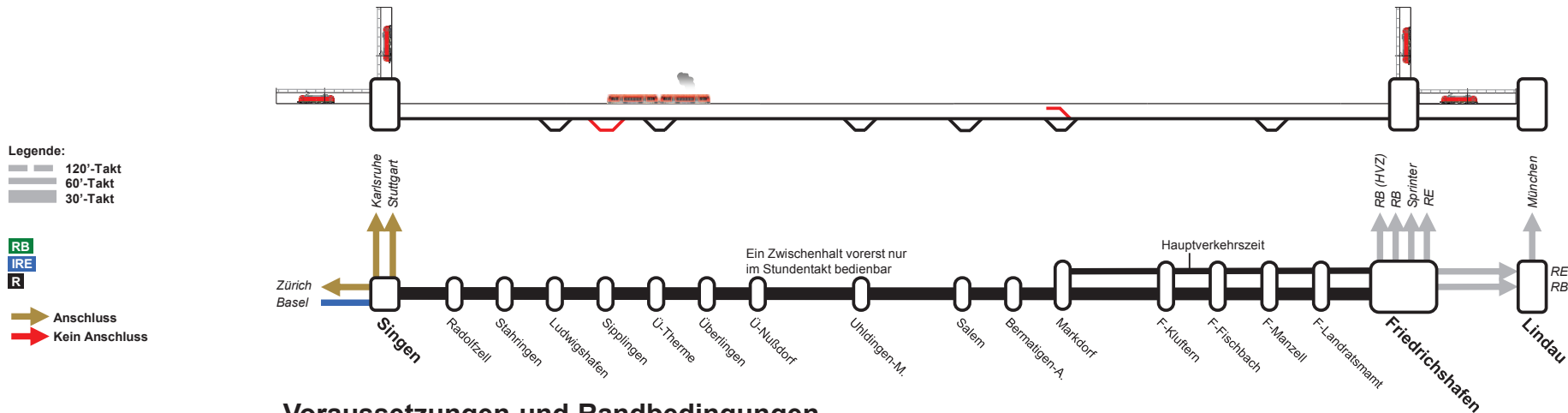
Entwickelte Lösung (Fahrplankonzept)

- Regioverkehr im exakten 30'-Takt

Charakteristik

- Infrastrukturbedarf: Status Quo, keine zusätzlichen Maßnahmen
- 2 Abfahrten pro Stunde und Richtung für alle Haltepunkte der Bodenseegürtelbahn
- Ideale Bedingungen zur Einrichtung von Bahn-/Bus-Fahrplanknoten an der Bodenseegürtelbahn
- Gute Einbindung des 30'-Taktes in die Knoten Friedrichshafen und Singen
- Flexibilität bei geänderten Fahrplanstrukturen in den Knoten Friedrichshafen und Singen

Vision 30'-Takt-Regioverkehr Etappierung Dieselbetrieb



Voraussetzungen und Randbedingungen

- Bodenseegürtelbahn im Dieselbetrieb, Elektrifizierung Hochrhein und Südbahn

Entwickelte Lösung (Fahrplankonzept)

- Regioverkehr im exakten 30'-Takt
- Stündlicher Regio-Pendel Friedrichshafen – Markdorf in der Hauptverkehrszeit (HVZ)

Charakteristik

- Infrastrukturbedarf: Kreuzungsstelle Sipplingen, neues Wendegleis Markdorf
- Mindestens 2 Abfahrten pro Stunde und Richtung für grundsätzlich alle Haltepunkte der Bodenseegürtelbahn
- Ideale Bedingungen zur Einrichtung von Bahn-/Bus-Fahrplanknoten an der Bodenseegürtelbahn
- Gute Einbindung des 30'-Taktes in die Knoten Friedrichshafen und Singen
- Flexibilität bei geänderten Fahrplanstrukturen in den Knoten Friedrichshafen und Singen

Zusammenfassung



Eine „Nullvariante“ eines exakten 30‘-Takt-Regioverkehrs mit Bedienung aller Haltestellen im Dieselbetrieb ohne zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen ist umsetzbar. Es entstehen damit zwar leicht längere Reisezeiten. Die entspannten Fahrzeiten erlauben den Einsatz eines weniger spurtstarken Dieseltriebzugs.

Ist die Realisierung der neuen aufwärtskompatiblen Kreuzungsstelle Sipplingen im Zeitraum der Übergangsphase Dieselbetrieb machbar, so ist ein bezüglich Reisezeiten deutlich attraktiveres Fahrplanraster mit Fahrzeiten analog dem Zielzustand möglich. Bedingung dazu ist der Einsatz von spurtstärkeren Fahrzeugen, ein leichter Hinketakt auf einem kurzen Abschnitt sowie der Verzicht auf die Einführung zusätzlicher Haltepunkte.

➔ Mit dem **Regioverkehr im 30-Minuten-Takt** – d.h. mit einem „S-Bahn-ähnlichen“ Fahrplanangebot – sind eine systematische Bedienung aller Halte und ein effizienter zuverlässiger Betrieb auch mit **Dieselfahrzeugen** möglich.