

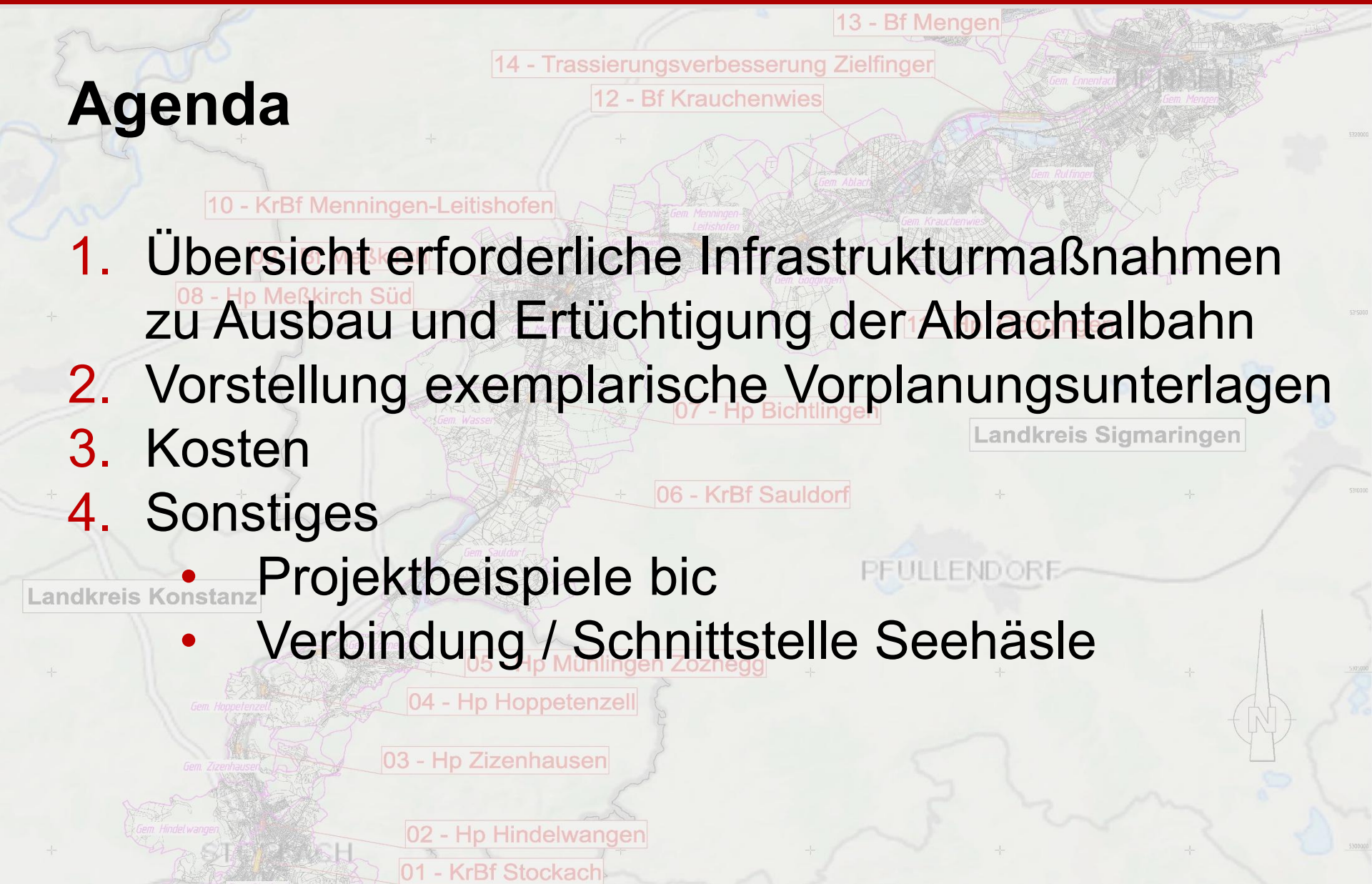
Vorstellung der Vorplanungen zur Reaktivierung bzw. Ertüchtigung der Ablachtalbahn

Öffentliche Sitzung des Technischen und
Umweltausschuss des Landkreises Konstanz am
28.09.2026



Agenda

1. Übersicht erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zu Ausbau und Ertüchtigung der Ablachthalbahn
2. Vorstellung exemplarische Vorplanungsunterlagen
3. Kosten
4. Sonstiges
 - Projektbeispiele bic
 - Verbindung / Schnittstelle Seehäslle



1. Übersicht der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen Ausbau / Ertüchtigung Ablachtalbahn

- Ertüchtigung vorhandenes Bestandsgleis Stockach bis Mengen (Oberbau, Bettungserneuerung, Gleis stopfen/richten, ggf. Schwellenaustausch, Gleisentwässerung, Kabeltiefbau etc.)
- dabei Geschwindigkeitserhöhungen durch Anpassungen der Überhöhungen auf insgesamt ca. 10,3 km
- Trassierungsverbesserungen bei Zielfingen auf ca. 670 m Länge (zwei Abschnitte) auf 100 km/h
- Neu-/Ausbau Kreuzungsbahnhöfe (2-gleisige Streckenabschnitte) in Stockach, Sauldorf und Menningen-Leitishofen (mit Anpassungen Leit- und Sicherungstechnik etc.):

1. Übersicht der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen Ausbau / Ertüchtigung Ablachtalbahn

- (1) Umbau Bf Stockach Gleis 3 zum Kreuzungsbahnhof, ca. 450 m Länge (Wegfall Tankstelle, neuer Außenbahnsteig Fahrtrichtung Radolfzell, Aus-/Umbau Mittelbahnsteig Gleise 1/2)
- (2) Neu-/Ausbau Kreuzungsbahnhof Sauldorf mit Mittelbahnsteig, ca. 800 m Länge (Bereich BÜ Hauptstr./Fa. Tegometall), Bushaltestelle Hauptstr. mit direktem Umstieg, Neubau EÜ Degelbach (2. Gleis)
- (3) Neubau Kreuzungsbahnhof Menningen-Leitishofen mit zwei Außenbahnsteigen, ca. 400 m Länge
- Ertüchtigung / Sanierung vorhandene Brücken und Durchlässe, Neubau EÜ km 24,977 Mühlingen-Zoznegg

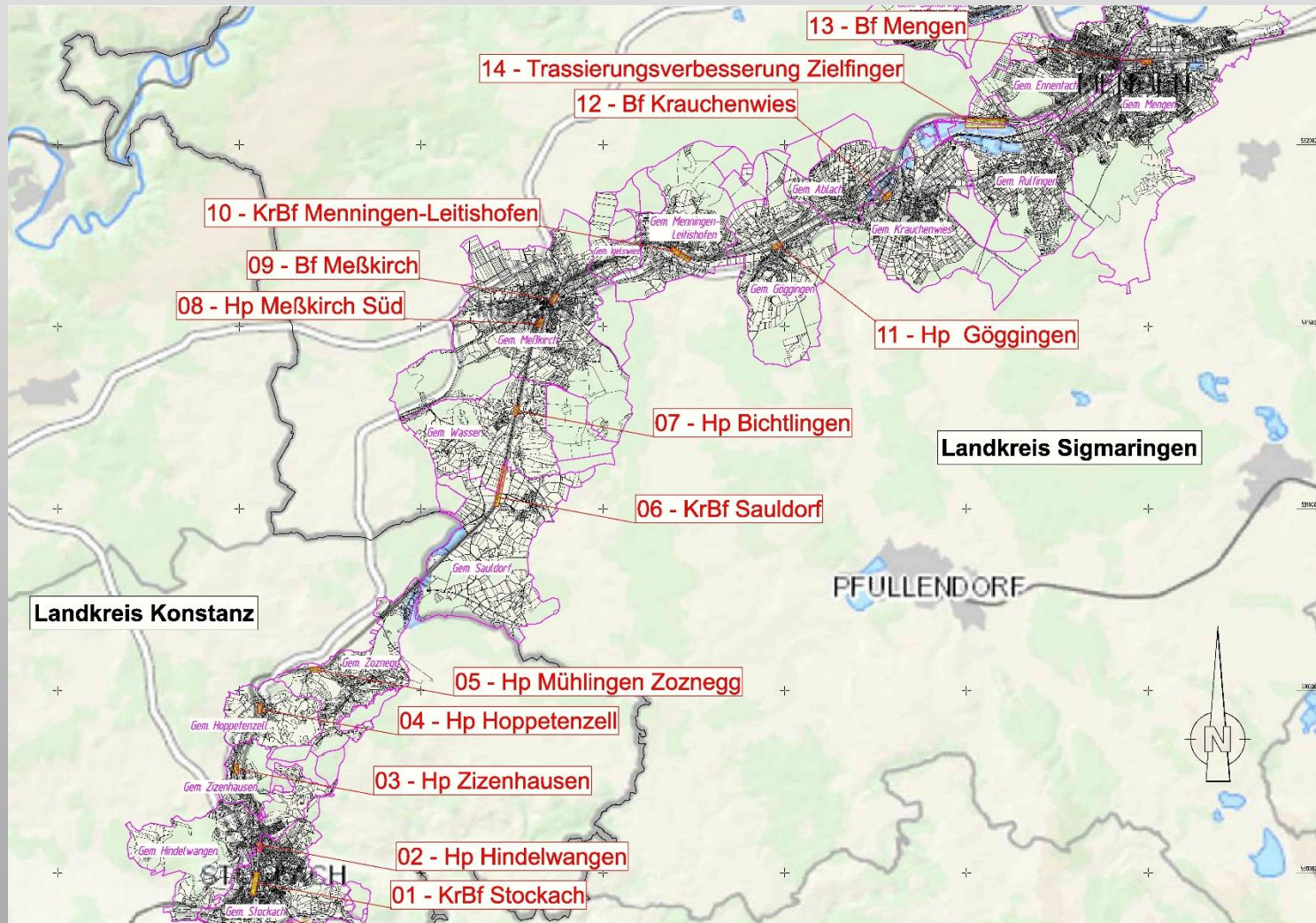
1. Übersicht der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen Ausbau / Ertüchtigung Ablachtalbahn

- Ausbau der bestehenden sowie Neubau weiterer zusätzlicher barrierefreier Verkehrsstationen (z. B. Stockach-Hoppetenzell, Stockach-Zizenhausen, Stockach-Hindelwangen, Mühlingen-Zoznegg, Meßkirch Süd) mit jeweils einem Außenbahnsteig (75 m lang, Höhe Bahnsteigkante 55 cm über SO), Bahnsteigzugänge (Rampen, Treppen), Bahnsteigausstattung / Beleuchtung / Beschallung / Fahrgastinformation DFI usw.

1. Übersicht der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen Ausbau / Ertüchtigung Ablachtalbahn

- Neubau oder Anpassung / Umbau Bahnübergänge, ca. 20 Stück (künftig alle technisch gesichert)
- Anpassungen Leit- und Sicherungstechnik Strecke 4330 (Anpassungen elektr. Stellwerk und Strecke, Kreuzungsbahnhöfe, Einbindung Bahnübergänge, Einfahrt Bf Mengen usw.)
- Evtl. Ladeinsel im Bf Mengen
- Evtl. Lärmschutzwand Bereich Kreuzungsbahnhof Menningen-Leitishofen auf ca. 500 m Länge
- Straßen- und Leitungsanpassungen
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Arten- und Biotopschutz

2. Vorstellung aktuelle Planungen Ablachtalbahn – Übersicht Maßnahmen



2. Vorstellung aktuelle Planungen Ablachthalbahn – Kreuzungsbahnhof Stockach, Übersicht



Länge Kreuzungsbahnhof Stockach ca. 450 m

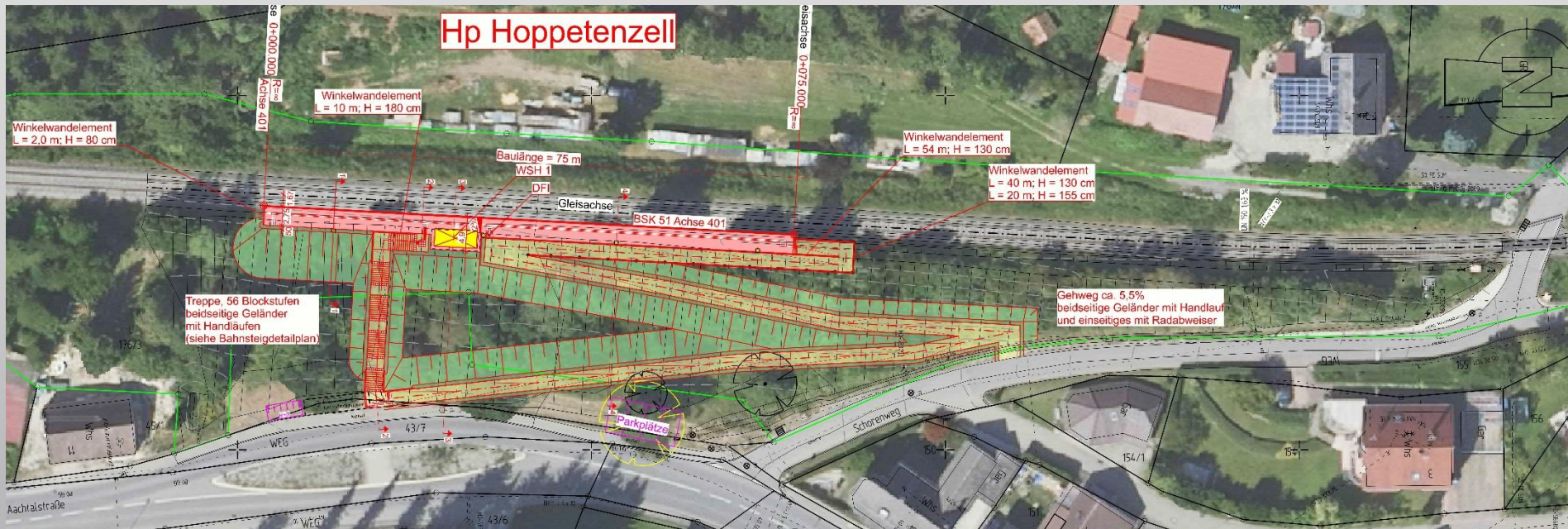
2. Vorstellung aktuelle Planungen Ablachthalbahn – Kreuzungsbahnhof Stockach, Maßnahmen Bahnsteige



2. Vorstellung aktuelle Planungen Ablachthalbahn – Neubau Verkehrsstation Zizenhausen



2. Vorstellung aktuelle Planungen Ablachtalbahn – Neubau Verkehrsstation Hoppetenzell





2. Vorstellung aktuelle Planungen Ablachtalbahn – K 6180 Neubau Radweg Zoznegg – B 313 (Mühlweiler) mit Neubau EÜ Zoznegg Berenberg



2. Vorstellung aktuelle Planungen Ablachthalbahn – Neubau Kreuzungsbahnhof Sauldorf



südlicher Abschnitt



Länge Kreuzungsbahnhof Sauldorf ca. 800 m

nördlicher Abschnitt

2. Vorstellung aktuelle Planungen Ablachtalbahn – Neubau Kreuzungsbahnhof Menningen-Leitishofen mit Verkehrsstation



Länge Kreuzungsbahnhof Menningen-Leitishofen ca. 400 m

	Nr.	Anlagenteil	Gesamt Preis netto [€]
Teil A: Verkehrswege ÖPNV	10	Grundeigentum	49.748 €
	20	Einmalige Aufwendungen	8.930.087 €
	30	Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen, Erdbauwerke, Entwässerung)	11.058.630 €
	30	Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen, Erdbauwerke, Entwässerung) (Ersatz von Bestandsanlagen)	7.817.029 €
	40	Stützbauwerke	
	40	Stützbauwerke (Ersatz von Bestandsanlagen)	
	50	Tunnel	
	60	Brücken inkl. Bahnsteigunter-/überführungen	8.633.460 €
	71	Gleise: Schotteroberbau	3.121.954 €
	71	Gleise: Schotteroberbau (Ersatz von Bestandsanlagen)	21.035.454 €
	72	Gleise: Feste Fahrbahn	
	73	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	1.981.981 €
	73	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe (Ersatz von Bestandsanlagen)	
	74	Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren	78.100 €
	81	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	
	82	unterirdische Haltestellenbauwerke	
	90	Haltestellenausstattung und Zubehör	1.962.247 €
	100	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	5.512.319 €
	110	Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BÜ-Sicherungsanlagen	17.844.750 €
	110	Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BÜ-Sicherungsanlagen (Ersatz von Bestandsanlagen)	4.785.000 €
	120	Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI	2.079.377 €
	131	Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	
	132	Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	
	140	Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	1.949.270 €
	150	technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen wie Rolltreppen, Aufzüge, Lüftung, Entrauchung, Brandbekämpfung, Pumpwerke usw.)	
	160	Lärmschutzwände und -fenster	1.441.300 €
	170	Landschaftsbau, Bepflanzungen	
	181	Seilbahn: Antrieb und technische Ausrüstung	
	182	Seilbahn: Stützen	
	183	Seilbahn: Tragseil	
	184	Seilbahn: Zug-/Förderseil	
	190	Wasserstofftankstelle	
Teil B: Verlegung von Anlagen Dritter	300	Straßen und Wege inkl. Ausstattung	2.201.547 €
	310	Stützmauern	
	320	Tunnel	
	330	Brücken	
	340	Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme	240.214 €
	350	Gewässer	
	360	Gebäude/Bewuchs/Sonstiges/Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	5.171.318 €
Zwischensumme			
Teil C	400	Planungsleistungen (10 %)	10.584.404 €
Gesamtsumme			116.478.189 €

3. Kosten - Kosten- schätzung Ablachtal- bahn vom 04.02.2026

3. Kosten - Plausibilisierung



3. Kosten - Plausibilisierung



3. Kosten - Plausibilisierung



3. Kosten - Plausibilisierung



3. Kosten - Plausibilisierung



3. Kosten - Plausibilisierung



3. Kosten - Plausibilisierung

Ablachtalbahn:

Reaktivierung in betrieblicher Hinsicht für den regelmäßigen Personenverkehr, jedoch (nur)

Ausbau und Ertüchtigung in bautechnischer Hinsicht

- Strecke wird regelmäßig unterhalten, geprüft und ist betriebstüchtig bzw. in eingeschränktem Betrieb (Sonderzüge und Güterverkehr)
- Keine Elektrifizierung erforderlich
- Keine größeren Neubauten von Ingenieurbauwerken erforderlich (Brücken, Tunnel, Stützwände etc.)
- Verschiedene Umbaumaßnahmen an BÜs wurden bereits durchgeführt

3. Kosten - Plausibilisierung

Ablachtalbahn:

- Bautechnischer Aufwand zur Ertüchtigung **nicht vergleichbar** mit bautechnischer Reaktivierung (= quasi Neubau) wie bei anderen aktuell in der Öffentlichkeit stehenden Strecken
- z. B. Talgangbahn
 - eisenbahntechnischer Neubau
 - Elektrifizierung
 - Kosten vermutlich bereits mit Sicherheitsaufschlag gem. Standi von 20 % und nach DB-Standard ermittelt (Planer DB E&C)

3. Kosten - Plausibilisierung

- z. B. Hermann-Hesse-Bahn
 - eisenbahntechnischer Neubau
 - Neubau großer Ingenieurbauwerke (z. B. Fledermaustunnel)

3. Kosten – Plausibilisierung, Fotos Talgangbahn



Quelle: ZV RSBNA

3. Kosten - Plausibilisierung, Fotos Talgangbahn



4.1 Sonstiges: Projektbeispiele – Ausbau und Elektrifizierung der Kaiserstuhlbahn (SWEG)

Festakt mit Uwe Lahl (Ministerialdirektor im Landesverkehrsministerium, S. v. r.) in Endingen: Schnipp, schnapp, dann war die elektrifizierte Eisenbahninfrastruktur auf der Kaiserstuhlbahn offiziell eröffnet



„Das verdient Beifall“

Die steht nun unter Strom: die Kaiserstuhlbahn. Das sorgt für viel Freude. In die mischt sich aber ein Wermutstropfen

Das ist ein großes Bauprojekt, das pünktlich fertig wird und noch dazu im Kostenrahmen bleibt – das ist alles andere als selbstverständlich. Bei der Elektrifizierung der Kaiserstuhlbahn ist genau dies jedoch gelungen. „Darauf bin ich stolz und das verdient Beifall“, sagte Uwe Lahl, Ministerialdirektor im baden-württembergischen Verkehrsministerium, bei einem Festakt vor geladenen Gästen in Endingen am 28. Oktober 2019.

Verantwortlich für diese Leistung ist die SWEG Schienenwege GmbH, ein Tochterunternehmen der SWEG für den Betrieb von Eisenbahninfrastruktur. Fast drei Jahre hat es gedauert, die Abschnitte Riegel Ort – Gottenheim, Riegel-Malderdingen – Endingen und zu guter Letzt Endingen – Breisach umzubauen. Auf den insgesamt rund 40 Kilometer langen Strecken wurden unter anderem Oberleitungsanlagen errichtet und Bahnsteige angepasst und barrierefrei ausgebaut. Weitere aufwendige Projekte waren der Ausbau des Bahnhofs Nimbura zum Kreuzungsbahnhof sowie die Gleisabsenkung unter die B 31 und L 115. Baumaßnahmen betrafen ebenfalls das Wirtschaftswegennetz, Gleise und Ingenieurbauwerke. „Unsere Ziele haben wir voll und ganz erreicht“, sagte Markus Remmel, Geschäftsführer der SWEG Schienenwege GmbH, zur Elektrifizierung, die das größte Ausbauprojekt der Kaiserstuhlbahn seit dem Bau der Strecken vor fast 125 Jahren ist. Und auch Hanno Hurth, der Vorsitzende des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg und Landrat des Landkreises Emmendingen freute sich: „Die Fertigstellung der Kaiserstuhlbahn ist ein ganz wesentlicher Meilenstein im Gesamtprojekt Breisgau-S-Bahn 2020.“



Blick aus einem Elektrotriebzug auf die neu errichteten Oberleitungsanlagen im Bahnhof Endingen

Quelle:
SWEG-
Magazin
01/2019

Dass ein großes Bauprojekt pünktlich fertig wird und noch dazu im Kostenrahmen bleibt – das ist alles andere als selbstverständlich. Bei der Elektrifizierung der Kaiserstuhlbahn ist genau dies jedoch gelungen. „Darauf bin ich stolz und das verdient Beifall“, sagte Uwe Lahl, Ministerialdirektor im baden-württembergischen Verkehrsministerium, bei einem

ca. 70 Mio. EUR
(Kostensteigerung
ca. 8 %)

4.1 Sonstiges: weitere Projektbeispiele, Realisierte Projekte, Planung bis Lph 1-6 bzw. 8:

- Ausbau der Elztalbahn (1. Ausbauphase), NE-Strecke, ZRF/SWEG
- Ausbau und Elektrifizierung Münstertalbahn, NE-Strecke, SWEG
- Ausbau und Elektrifizierung Kaiserstuhlbahn, NE-Strecke, SWEG
- Ausbau Verkehrsstationen Harmersbachtalbahn, NE-Strecke, SWEG

4.1 Sonstiges: weitere Projektbeispiele, Projekte derzeit in Planung:

- Ausbau und Reaktivierung Markgröninger Bahn, NE-Strecke, ZV Ludwigsburg
- Ausbau Verkehrsstationen Wiesentalbahn, DB-Strecke, DBInfra GO
- Ausbau Albbahn, NE-Strecken, LK Reutlingen
- Ausbau und Reaktivierung Eyachtalbahn, NE-Strecke, Regionalverband Neckar-Alb
- Nahverkehrs Dreieck Stuttgart mit Neubau Verkehrsstationen Panoramabahn und Ausbau der Strohgäubahn, DB-Strecken, Verkehrsministerium Ba.-Wü.
- Ausbau der Schönbuchbahn, NE-Strecke, WEG
- Sonderuntersuchungen Ausbau Bodenseegürtelbahn, NVBW

4.2 Sonstiges: Verbindung / Schnittstelle zum Seehäsele Stahringen – Stockach

- Enge Verbindung zum Ausbau Seehäsele mit Schnittstelle in Stockach, Durchbindung der Züge auf die Ablachtalbahn
- Ausbau Seehäsele mit Planung durch DB im Auftrag des Landkreises Konstanz, Planung als NE-Strecke, Entwurfsplanung ab Herbst 2026 (dort Los 1, PfA 7)
- Berücksichtigung der Ergebnisse „Machbarkeitsstudie Bahnübergänge in Stahringen und Geschwindigkeitserhöhung im Abschnitt Stahringen – Stockach“. Voraussichtlich Zweigleisigkeit Seehäsele bis nördlich Stahringen und Geschwindigkeitserhöhung auf 100 (80) km/h, Berücksichtigung Güterverkehr.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!