

Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Stockach-Mengen

Potentialabschätzung und Angebotskonzept

-
-
- **Wer wir sind**
-

Hans Ruedi Rihs

SMA und Partner AG,
Zürich

Unternehmens-, Verkehrs- und
Betriebsplaner im öffentlichen
Verkehr

INTRAPLAN CONSULT GMBH,
München

Interdisziplinäre
Verkehrsplanung

-
-
-
-

Aufgabenstellung

- Abschätzen des Potentials für Personenverkehr auf der Bahnlinie Stockach - Mengen
- Aufzeigen eines möglichen Betriebskonzeptes
- Grobe Kostenschätzung für Investition in Infrastruktur

-
-
- **Fahrplan / Angebotskonzept**
-

Halbstundentakt Radolfzell - Stockach

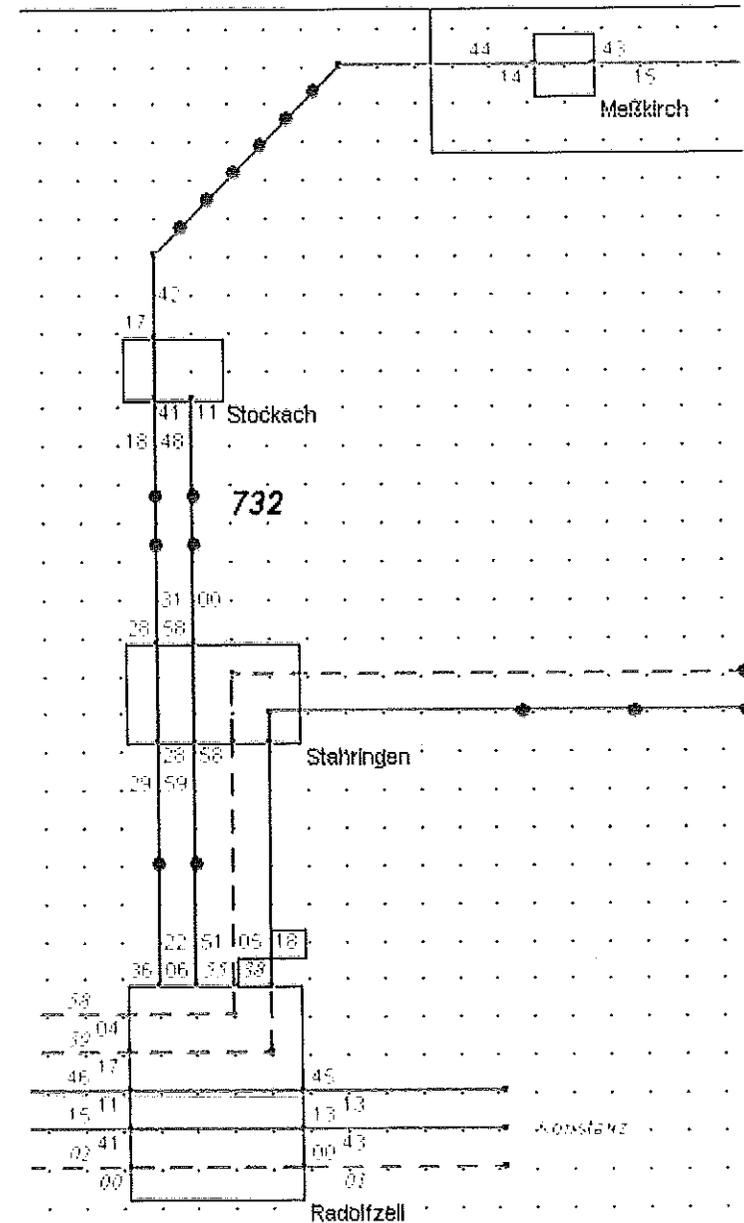
Stundentakt Stockach - Mengen

Verschiedene Varianten

- Heute zulässige Geschwindigkeiten
-> keine Anschlüsse in Mengen
- Geschwindigkeiten leicht erhöht
-> Gute Anschlüsse in Mengen
- Geschwindigkeiten auf max. 120 km/h erhöht
-> Gute Umläufe, weniger Fahrzeuge

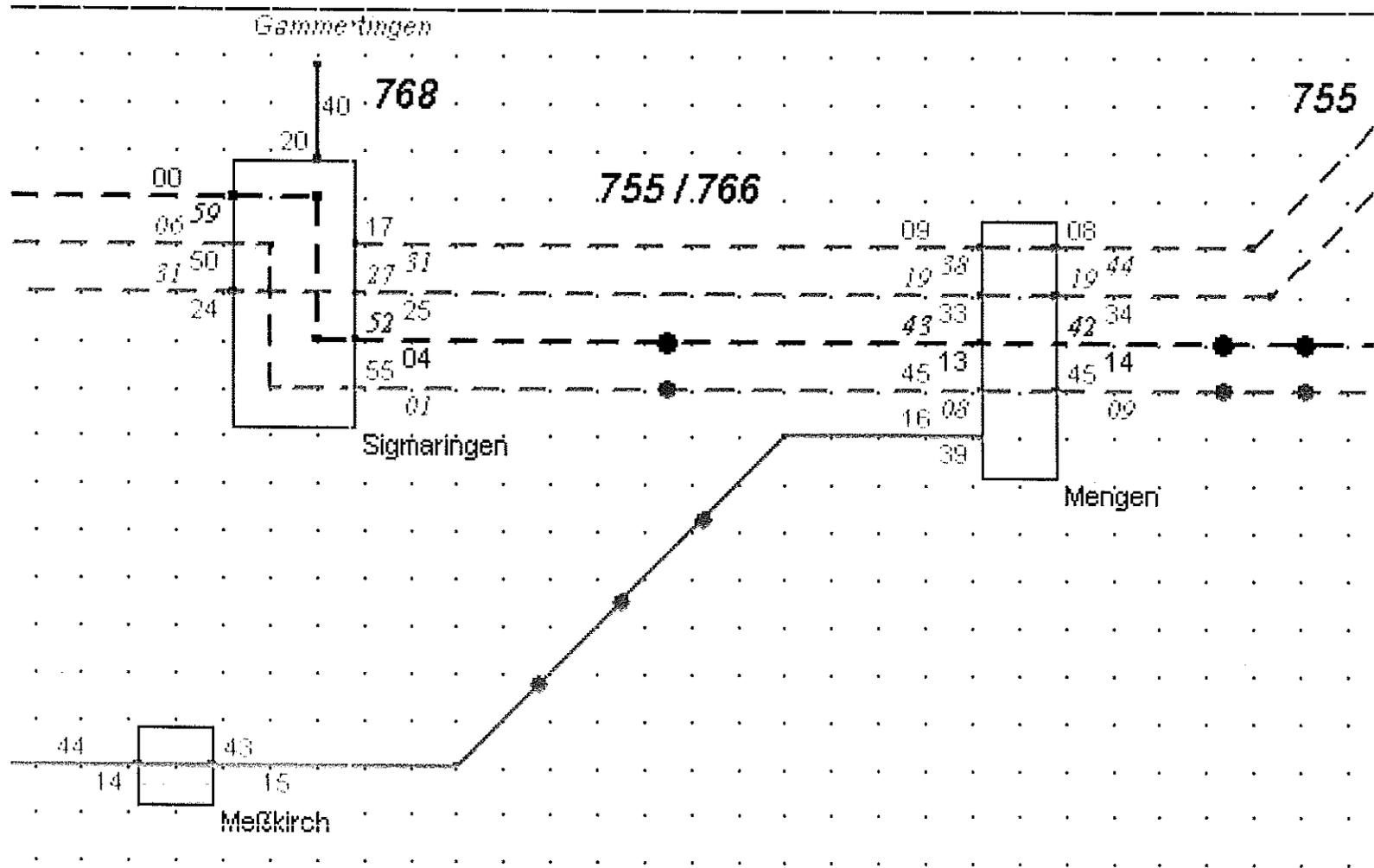
Anschluss in Stockach

- Radolfzell - Stockach wie heute
- Stündlich ein Zug weiter nach Mengen

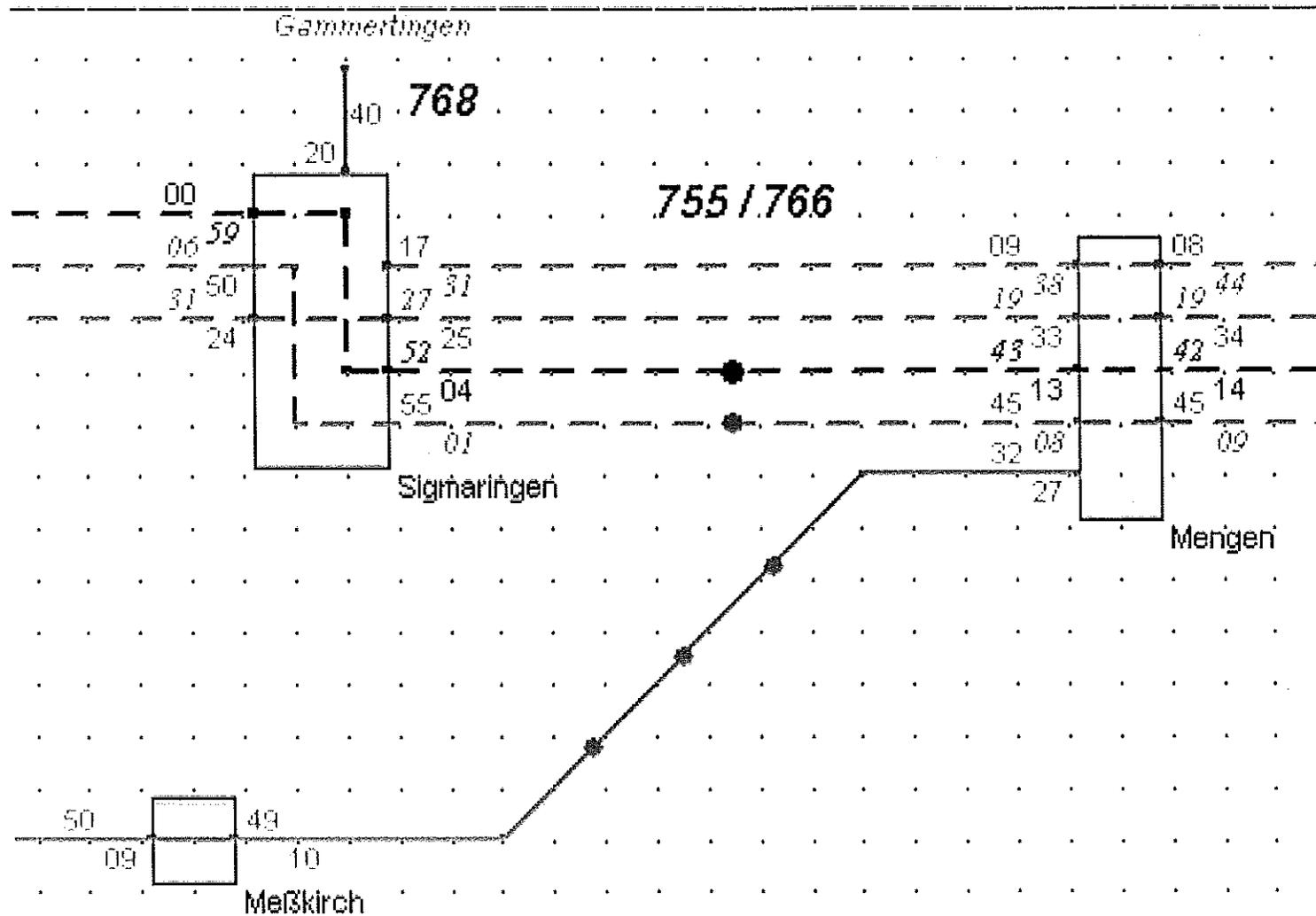




Langsamere Variante



Schnellere Variante



-
-
- **Reisezeitvergleiche**
-

Relation	Fahrzeit heute	Fahrzeit Variante 1	Fahrzeit Variante 2	Heute zu V 2
Radolfzell – Mengen	1 h 32 min	1 h 08 min	0 h 56 min	- 36'
Radolfzell – Sigmaringen	1 h 23 min	1 h 21 min	1 h 21 min	- 2'
Radolfzell – Ulm	2 h 30 min	2 h 22 min	2 h 13 min	- 17'
Stockach – Ulm	2 h 35 min	2 h 11 min	1 h 58 min	- 37'
Meßkirch – Ulm	1 h 38 min	1 h 42 min	1 h 34 min	- 4'
Meßkirch – Sigmaringen	0 h 16 min	0 h 37 min	0 h 42 min	+ 26'

-
-
-
-

Kennwerte zum Angebot

	langsamere Variante	schneller Variante
Zugpaare pro Tag	18	18
Zugkilometer pro Tag	1440 km	1440 km
Fahrzeit Stockach - Mengen	57 Min	45 Min

-
-
- **Grundlagen zur Nachfrage**
-

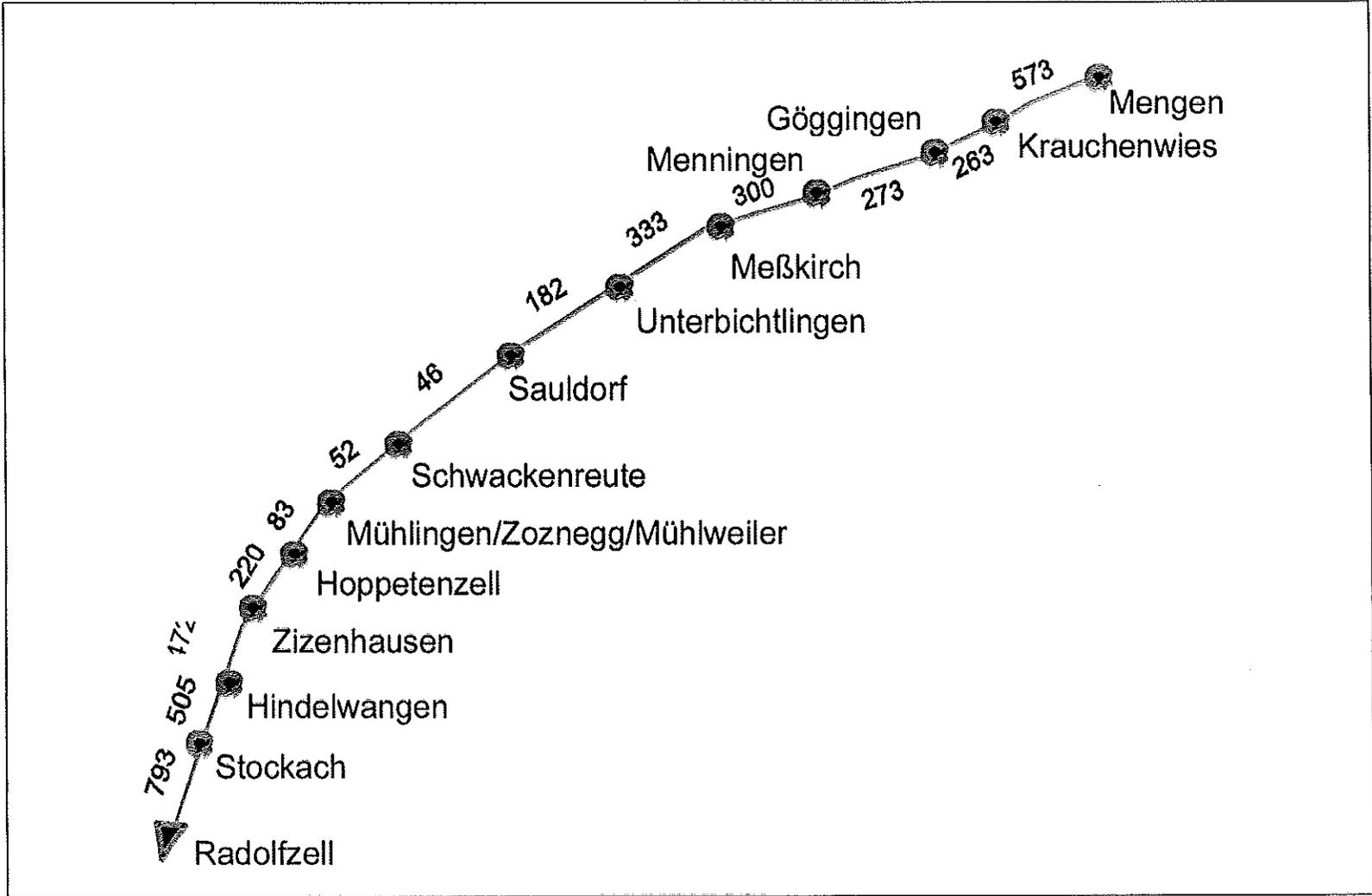
Verkehrsmodell von BODAN RAIL 2020

Leichte Anpassungen im Untersuchungsraum
z.B. ergänzt mit Schülerdaten und Fahrkartenverkäufen

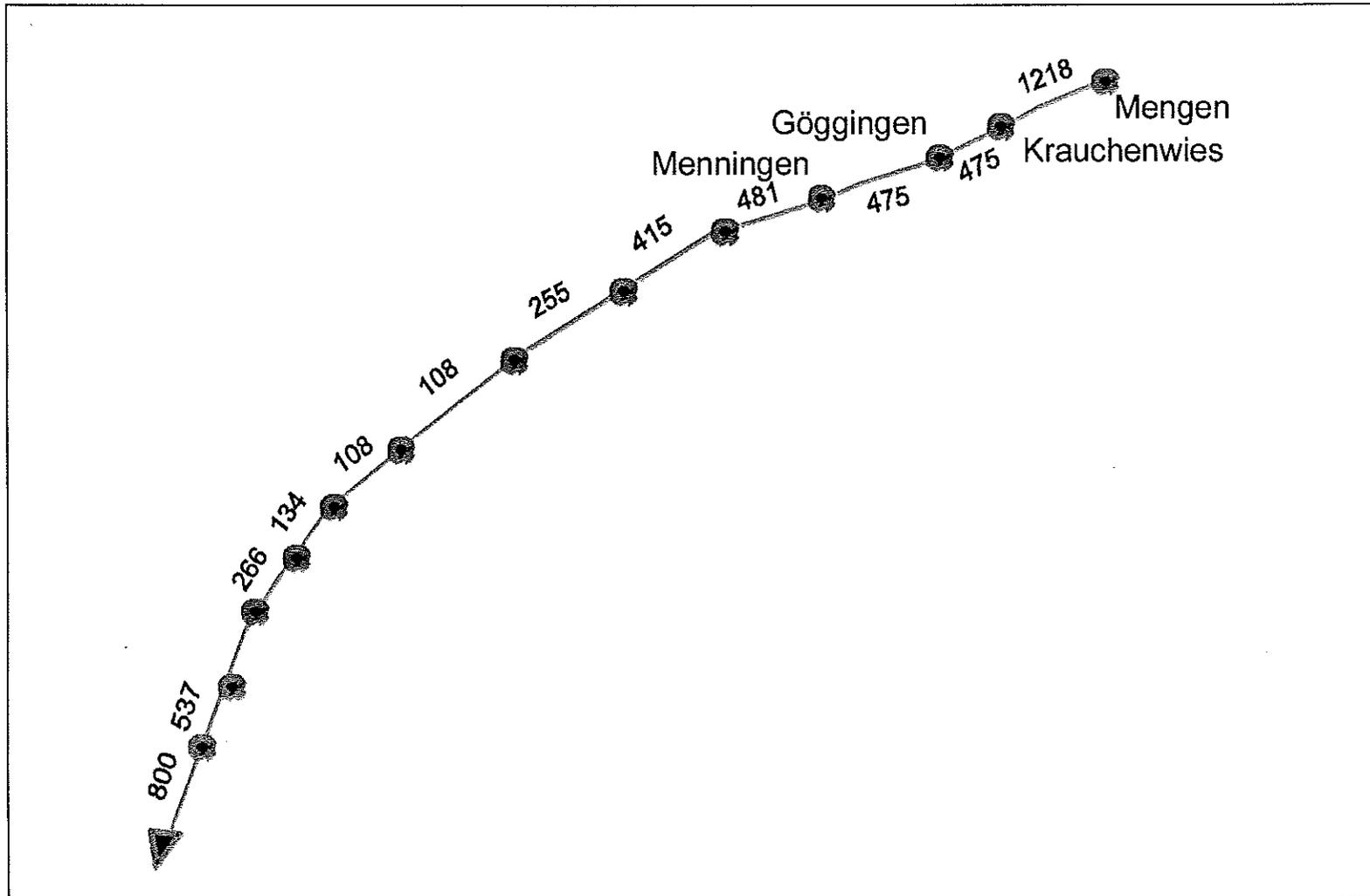
Im Untersuchungsgebiet lebten 1997
rund 56'000 Einwohner

-
-
-
-

Erwartete Nachfrage langsamere Variante



Erwartete Nachfrage v=120 km/h



-
-
- **Kennwerte zur Nachfrage**
-

	langsamere Variante	schneller Variante
Verkehrsleistung Stockach Mengen in Pkm pro Werktag	12'000 Pkm	21'000 Pkm
Fahrgäste in Personen- fahrten pro Werktag	1'450	2'100
Neue ÖPNV-Kunden	350	700

Zustand der Strecke bei Zizenhausen



Bahnübergang bei Sauldorf



714| Sigmaringen | 12.9.01 | HRH

Bahnhof Messkirch



- **Kosten für die Ertüchtigung der**
- **Infrastruktur für den Personenverkehr**
-

Massnahme	Menge	Preis/ Einheit	Kosten in DM
Ertüchtigung des Unter- und Oberbaues	40	0.5-1 Mio.	20 – 40 Mio.
Ertüchtigung von Brücken und Durchlässen	10 – 15	0.2 Mio.	2 – 3 Mio.
Neue Haltestellen auf der Strecke	10	0.2 – 0.3 Mio.	2 – 3 Mio.
Zusätzliche Bahnsteigkante in Stockach und Mengen	2	0.2 – 0.3 Mio.	0.4 – 0.6 Mio.
Bahntechnische Sicherungsanlagen	40	0.2 – 0.3 Mio.	8 – 12 Mio.
Sicherung von Bahnübergängen	24	0.2 Mio.	5 Mio.
Investitionskosten Strecke			37 – 64 Mio.

-
-
- **Zitat von Generaldirektor Eisenlohr 1902**
-

„Die Bahn ist als Vollbahn für Schnellzugverkehr eingerichtet worden und der Betrieb ist ohne Anstand von sich gegangen, er hat nur einen, allerdings erheblichen Mangel gezeigt: es hat nämlich an Reisenden für diesen Schnellzugsbetrieb gefehlt.“

Die Eisenbahn am Bodensee, Scharf/Wollny, Verlag Schweitzer Eisenbahn Touristik, 1999, S.66