

Landratsamt Sigmaringen, Stadt Meßkirch

Reaktivierung für den SPNV und Einbindung der Ablachtalbahn ins überregionale Schienennetz

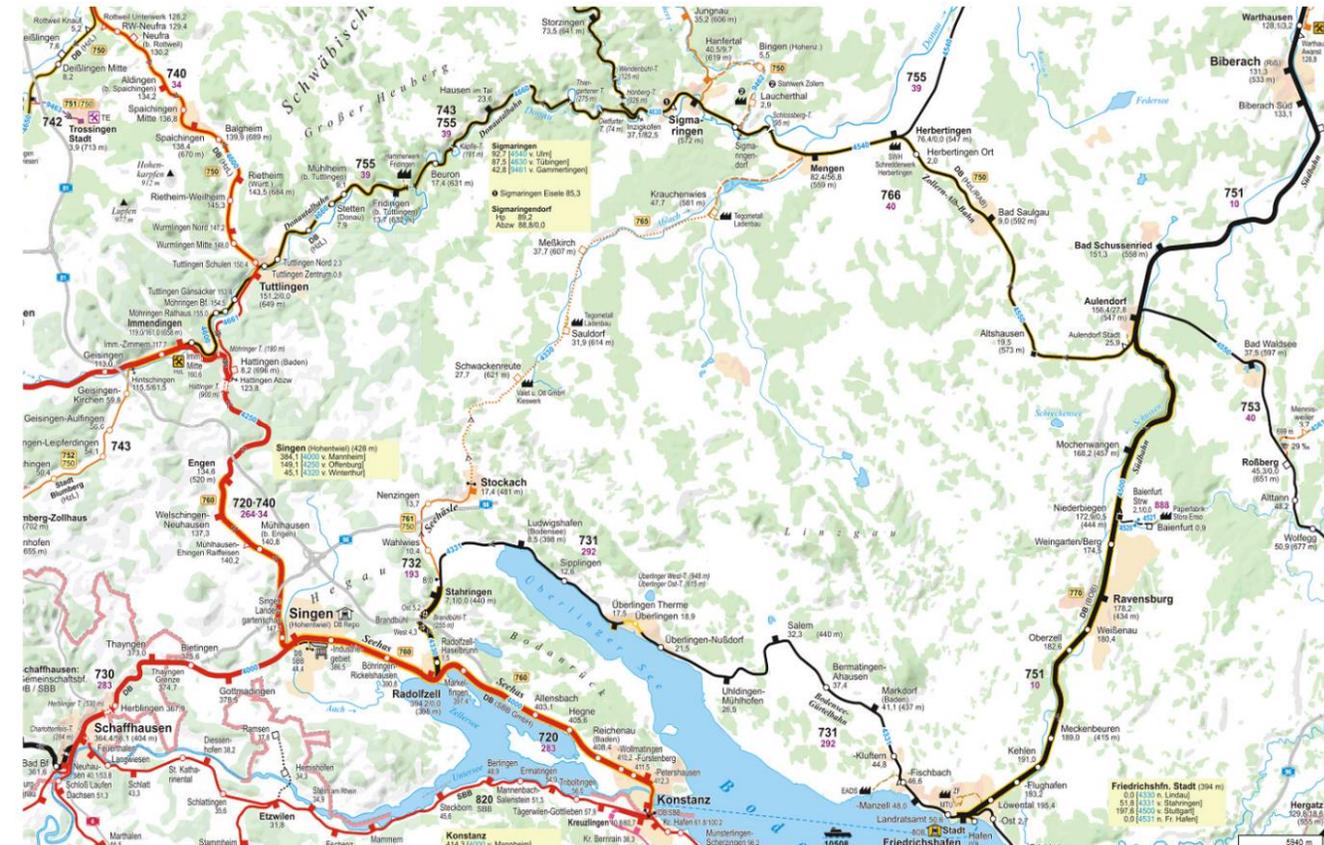
Sigmaringen, 20.01.2016

Inhaltsverzeichnis

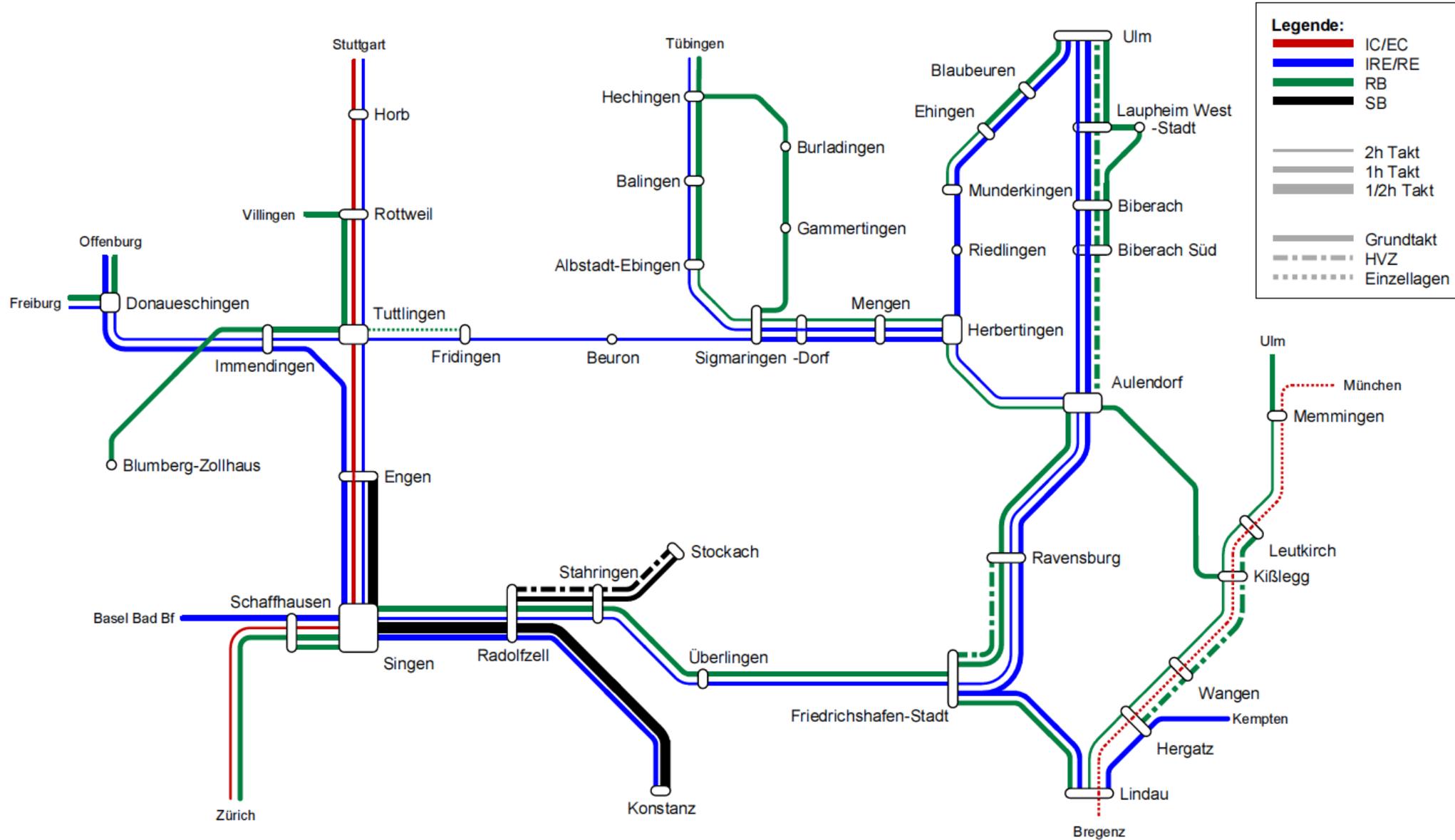
1. Aufgabenstellung
2. Randbedingungen
3. Bisherige Studien
4. Vorüberlegungen
5. Angebotskonzeption
6. Infrastrukturbedarf
7. Güterverkehr
8. Fazit

Fragestellungen

- Untersuchung der Reaktivierung der Strecke Stockach – Mengen unter dem Aspekt einer schnellen überregionalen Verbindung.
- Aufzeigen von Möglichkeiten zur Führung von überregionalen Zügen von Singen über die Ablachtal- und Donaubahn nach Ulm und Darstellung der Konsequenzen für die angrenzenden Strecken und Knoten.
- In einem zweiten Schritt sind sinnvolle Ergänzungsmöglichkeiten für den Einsatz von Nahverkehrszügen insbesondere durch die Verlängerung des Seehäsles zu ermitteln.



Linienetzplan 2015/2016

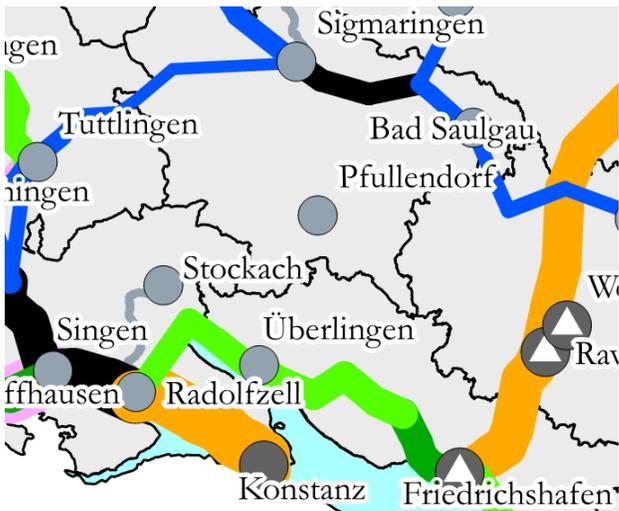


Landesstandards im Untersuchungsraum



Expresslinien im Untersuchungsraum:

- braun: Stündlicher Express Donaueschingen – Ulm
- rot: 2-stündlicher Express Tübingen – Aulendorf
- violett: 2-stündlicher Express Basel Bad Bf – Ulm
- grün: stündlicher Express Lindau – Ulm
- hellgrün: stündlicher Express Konstanz – Karlsruhe
- braungrün: 2-stündlicher Express Singen – Stuttgart



Mengengerüst gemäß Landesstandards im Untersuchungsraum

- keine Aufgabenträgerschaft des Landes bzw. nur Schülerzüge
- 1 Zug pro Stunde
- 2 Züge pro Stunde wegen Express
- 2 Züge pro Stunde
- 3 Züge pro Stunde
- 4 und mehr Züge pro Stunde
- zusätzliche Verdichtertzüge zur Hauptverkehrszeit
- Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken
- Angebot durch kommunale Finanzierung signifikant größer

Quelle für alle Darstellungen:
Ministerium für Verkehr und
Infrastruktur Baden-Württemberg

Mögliche Weiterentwicklung als Folge des Landeskonzeptes Baden-Württemberg

- Das Landeskonzept sieht in der Regel eine Vereinheitlichung der heutigen alternierenden 2-Stundentakte zu konsequenten Stundentakten bzw. als Minimalstandard den Stundentakt vor.
- Infolge dessen sind mögliche Anschlüsse und Einbindungen in die umgebenden Strecken einfacher zu realisieren.
- Eine überregionale Verbindung über die Ablachtalbahn erscheint daher erst auf Basis des Landeskonzeptes sinnvoll.
- Eine Änderung bestehender Linien ist dabei unumgänglich.
- Ein überregionales Produkt zusätzlich zu den bereits bestehenden Linien ist in der Regel nicht durch den Landesstandard gedeckt und dürfte vielerorts auch zu Kapazitätsengpässen führen (eingleisige Strecken, begrenzte Gleisanzahl in Bahnhöfen).

Resultate Studie zur Donaubahn

Geplantes Linienkonzept für die Donaubahn:

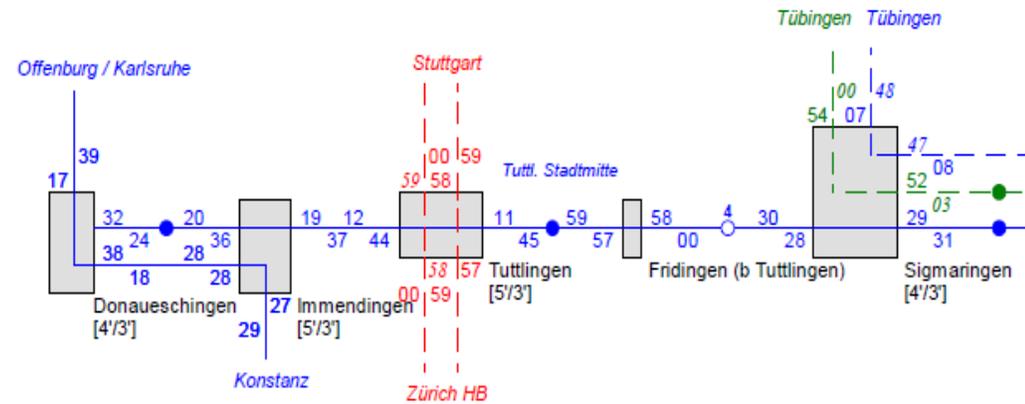
- Stündlicher Express Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen – Immendingen mit Anschluss auf die Schwarzwaldbahn in beiden Richtungen
- Stündliche Regionalbahn Ulm – Riedlingen mit Verdichtung zum Halbstundentakt bis Blaubeuren
- Stündliche Regionalbahn Fridingen – Tuttlingen mit Anschluss auf den Fernverkehr von/nach Stuttgart in Tuttlingen

Für die Realisierung dieses Angebots sind die folgenden Infrastrukturausbauten erforderlich:

- Kreuzungsbahnhof Zwiefaltendorf für die Eigenkreuzung des Express
- Zweigleisiger Ausbau Mengen – Herbertingen (6 km) zur Verbesserung der Abstimmung mit der Zollern-Alb-Bahn und zur Umsetzung einer stündlichen Bedienung von Ertingen
- Kreuzungsbahnhof Tuttlingen Nord für die Kreuzung des Express mit der Regionalbahn Fridingen – Tuttlingen

Interimskonzept Gäubahn

- Gegenüber heute wird der Fahrplan auf der Gäubahn zum Fahrplanwechsel Ende 2015 um eine halbe Stunde gedreht und auf Ende 2017 zum Stundentakt verdichtet (Interimskonzept). Dabei entsteht ein Nullknoten Tuttlingen mit Eigenkreuzung der IC-Linie Stuttgart – Zürich.
- Da die Lage der Donaubaahn nicht veränderbar ist, entstehen in Tuttlingen lange Übergangszeiten von der Donaubaahn in Richtung Singen und Stuttgart (siehe Netzgrafikausschnitt).
- Neu erfolgt die Verbindung nach Singen mit Umstieg in Immendingen auf die Schwarzwaldbahn.
- Mit einem überregionalen Produkt über die Ablachtalbahn könnte die Erreichbarkeit des Bodenseeraums und Singen aus dem Raum der Donaubaahn bis Mengen deutlich verbessert werden.



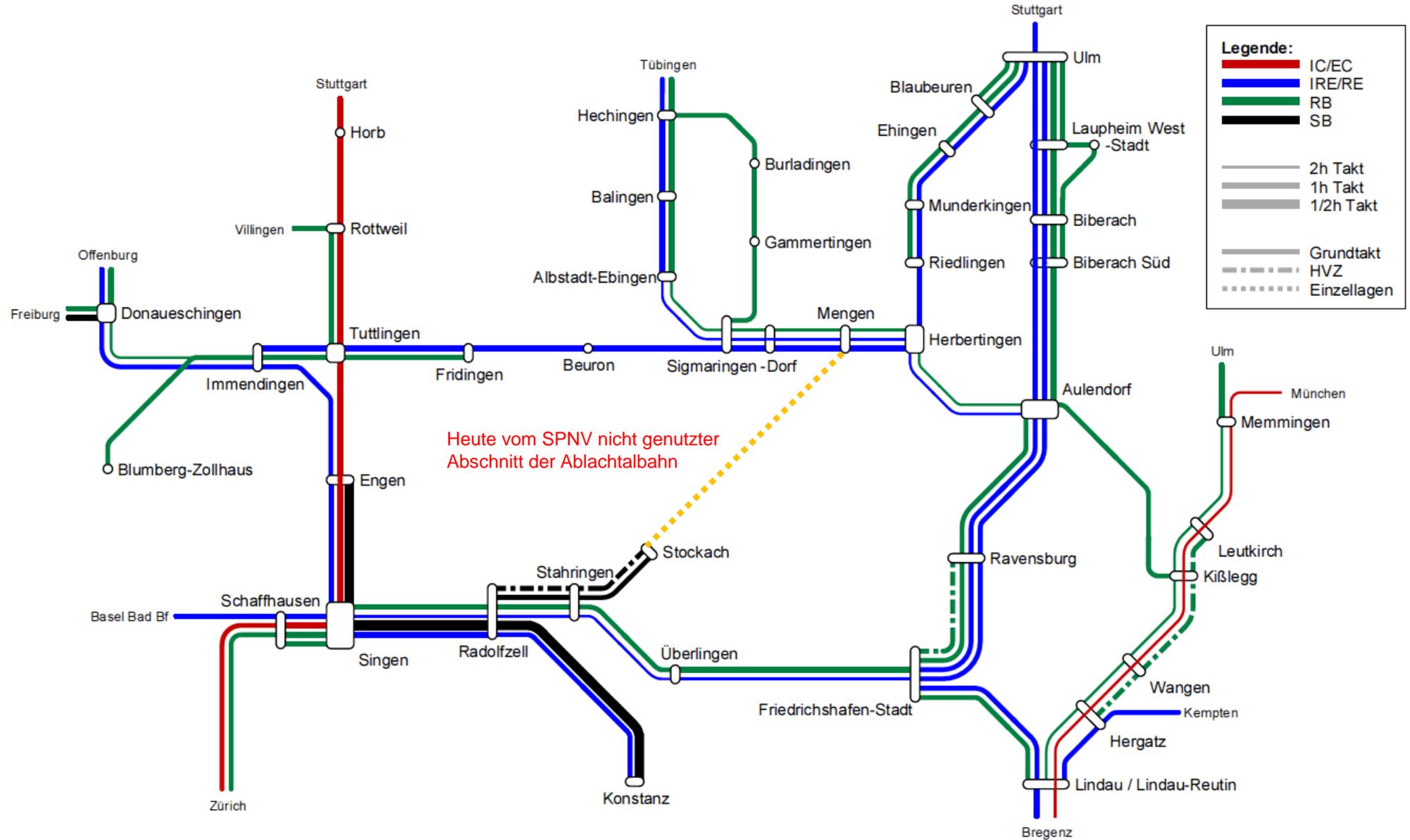
Zielkonzept Elektrifizierung Südbahn

- Einheitliche Stundentakte auf der Südbahn:
 - IRE Stuttgart – Ulm (NBS) – Friedrichshafen (– Lindau)
 - RE Stuttgart – Ulm (Filstal) – Friedrichshafen
 - RB Ulm – Laupheim Stadt – Aulendorf
 - RB Aulendorf – Friedrichshafen – Lindau
- Brechen des 2-stündlichen IRE Ulm – Basel Bad Bf in Friedrichshafen aufgrund der unterschiedlichen Traktionsarten
- Es resultieren annähernd gleiche Reisezeiten von Sigmaringen nach Ulm auf direktem Weg durchs Donautal als auch mit Umstieg in Aulendorf auf den IRE.

Resultate Studie Bodenseegürtelbahn

- Ein erweitertes Zielkonzept mit Verdichtung des IRE Basel Bad Bf – Friedrichshafen zum Stundentakt und neuen Halten in Salem und Markdorf sowie systematisierter stündlicher RB Singen – Friedrichshafen ist nur mit Elektrifizierung umsetzbar.
- Ohne Elektrifizierung ist unter Berücksichtigung der in der Region gewünschten neuen Halte nur ein zweistündlicher IRE und nur ein angenäherter Stundentakt bei der RB möglich.
- Unabhängig von einer Elektrifizierung der Strecke Radolfzell – Friedrichshafen ist ein 30-Minuten RB-Takt möglich, bei gleichzeitigem Verzicht auf ein schnelles Produkt. Der Landkreis bevorzugt dieses Modell, da sich hieraus zum einen gute Anschlüsse in Singen und Friedrichshafen ergeben und zum anderen eine hohe Flexibilität gegeben ist, für den Fall, dass sich die Fahrlagen auf den angrenzenden Strecken verändern (die Taktlagen können ohne Einschränkung um 15 Minuten verschoben werden).
- Für den Fall des Verzichts auf ein schnelles Produkt zwischen Singen und Friedrichshafen, könnte dieses ab Radolfzell über Ablach- und Donautal Richtung Ulm geführt werden.

Möglicher Liniennetzplan 202X ohne Ablachtalbahn



Resultate Studie Grosse

- Studie sieht die Reaktivierung der Strecke als Grenzfall
- Für den Fall der Reaktivierung wird ein nullsymmetrischer Stundentakt zwischen Radolfzell und Mengen empfohlen
- Ausbau für 120 km/h Streckengeschwindigkeit
- Verlegung und Neubau einzelner Haltepunkte, teilweise nur als Bedarfshalt
- HVZ-Verdichtung zum 30-Minuten-Takt zwischen Radolfzell und Mühlingen
- Aufgabe der Busline 7391 unter Verknüpfung Bahn/Bus in Mühlingen, Sauldorf, Meßkirch, Menningen, Krauchenwies und Mengen
- Starke Pendlerverflechtungen zwischen Meßkirch und Sigmaringen sind durch die Reaktivierung der Strecke nach Mengen nicht abgreifbar, da aufgrund des Umweges keine attraktive Reisezeit entsteht. Wiederaufbau der direkten Strecke von Krauchenwies nach Sigmaringen wahrscheinlich zu kostspielig.

Potential für Haltepunkte eines übergeordneten Produkts

- Aufgrund der ansonsten geringen Einwohnerzahlen und der teilweise peripheren Lage der Bahnhöfe drängen sich als Haltepunkte eines übergeordneten Produkts auf der Ablachtalbahn lediglich Stockach und Meßkirch und ggf. Krauchenwies auf.

Ort/ Gemeinde	Einwohnerzahl (3. Quartal 2013)	Im 1-km-Radius (geschätzt) um Haltepunkte/Bahnhöfe
Stockach	16.218	5.500
Mühlingen	2.318	500
Sauldorf	2.485	1.100
Meßkirch	8.161	5.000
Krauchenwies	4.978	1.500
Mengen	9.825	4.000
Sigmaringendorf	3.605	1.500
Sigmaringen	15.560	5.000

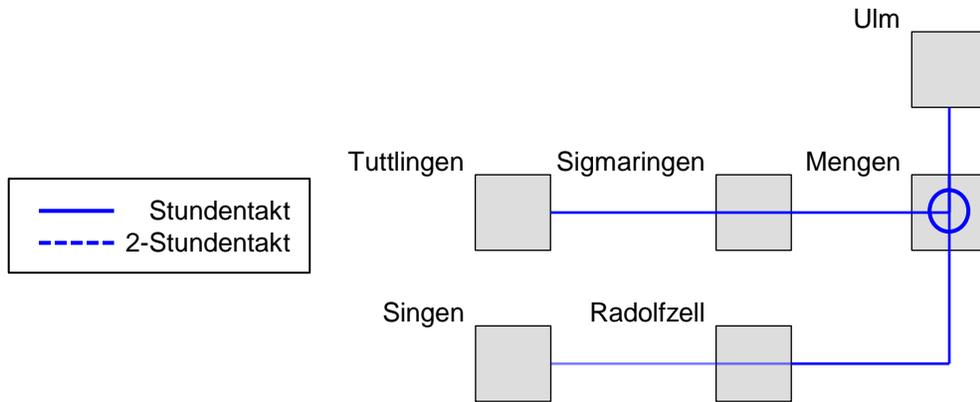
Quelle: Studie Grosse

Elektrifizierungsmaßnahmen, mögliche Endpunkte

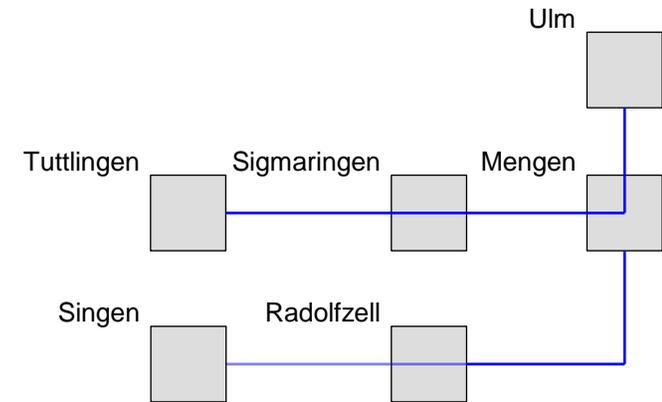
- Im an die Ablachtalbahn angrenzenden Streckennetz sind für die Zukunft zahlreiche Elektrifizierungsmaßnahmen geplant.
- Dazu zählen in erster Linie die Hochrheinstrecke und die Südbahn, voraussichtlich in einem späteren Ausbauschnitt auch die Bodenseegürtelbahn.
- In der Folge verbleibt als einzig sinnvolle Verbindung eines überregionalen Produktes über die Ablachtalbahn die Relation (Singen –) Radolfzell – Mengen – Ulm.
- Für die Verknüpfung mit den IRE/RE Zügen der Donaubahn in Mengen kommen drei denkbare Szenarien in Frage:
 - Flügelzugkonzept mit diesen Zügen
 - Stündlicher Pendel (Singen –) Radolfzell – Mengen mit Umstieg in Mengen auf die Donaubahn
 - Zweistündlich alternierende Verbindungen Tuttlingen – Ulm und Radolfzell – Ulm mit oder ohne Zubringer für den jeweils anderen Streckenast
- Eine eigenständige Weiterführung dieses Zuges nach Ulm oder Aulendorf wäre durch den Landesstandard nicht gedeckt und erscheint aufgrund der eingleisigen Strecken und der vermutlich zu geringen Nachfrage wenig realistisch.

Darstellung Linienkonzepte

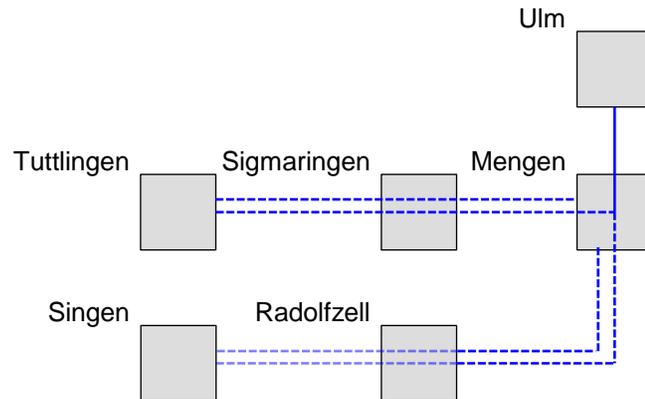
Flügelzugkonzept



Zubringer zur Donaubahn



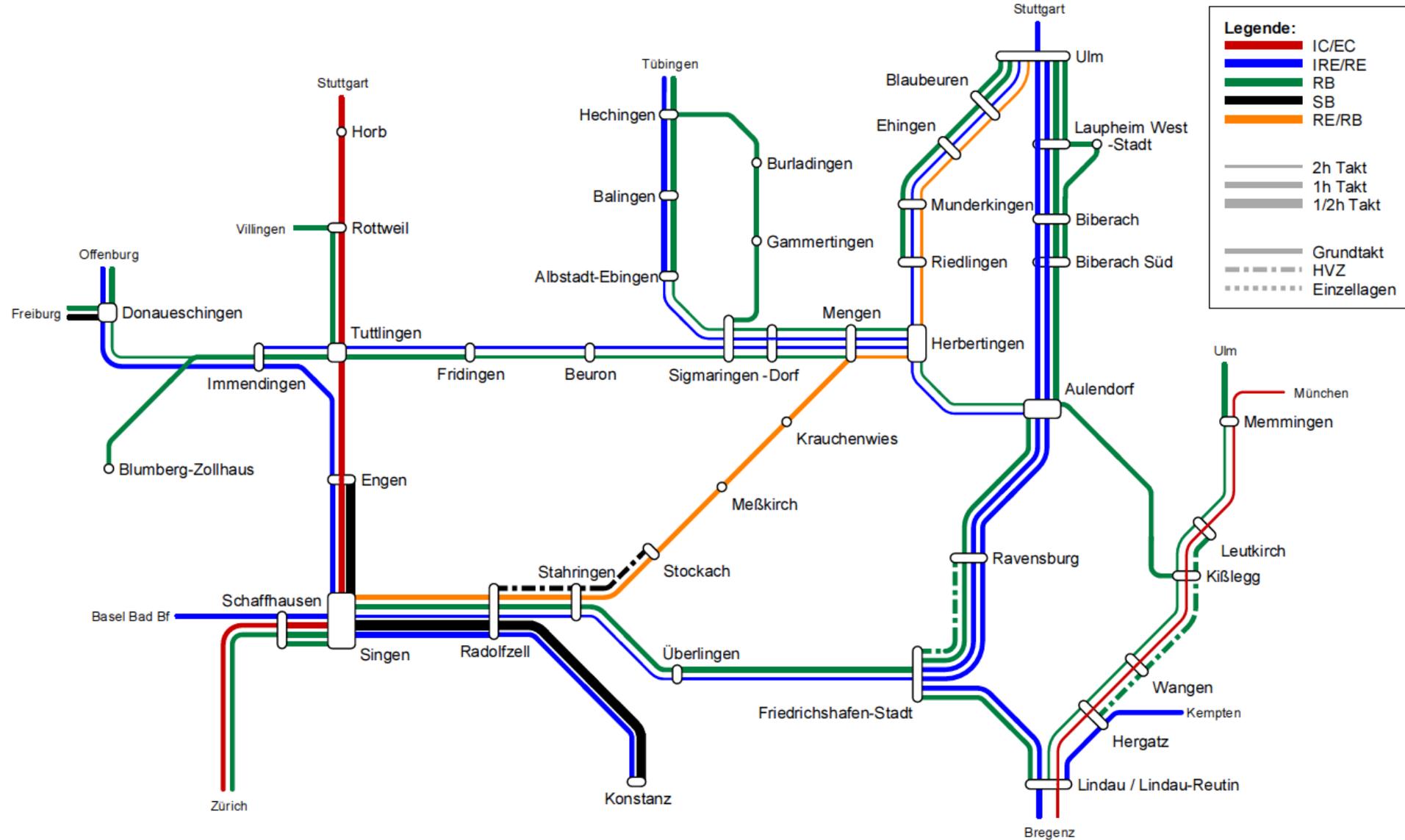
2-stündlich alternierende Bedienung



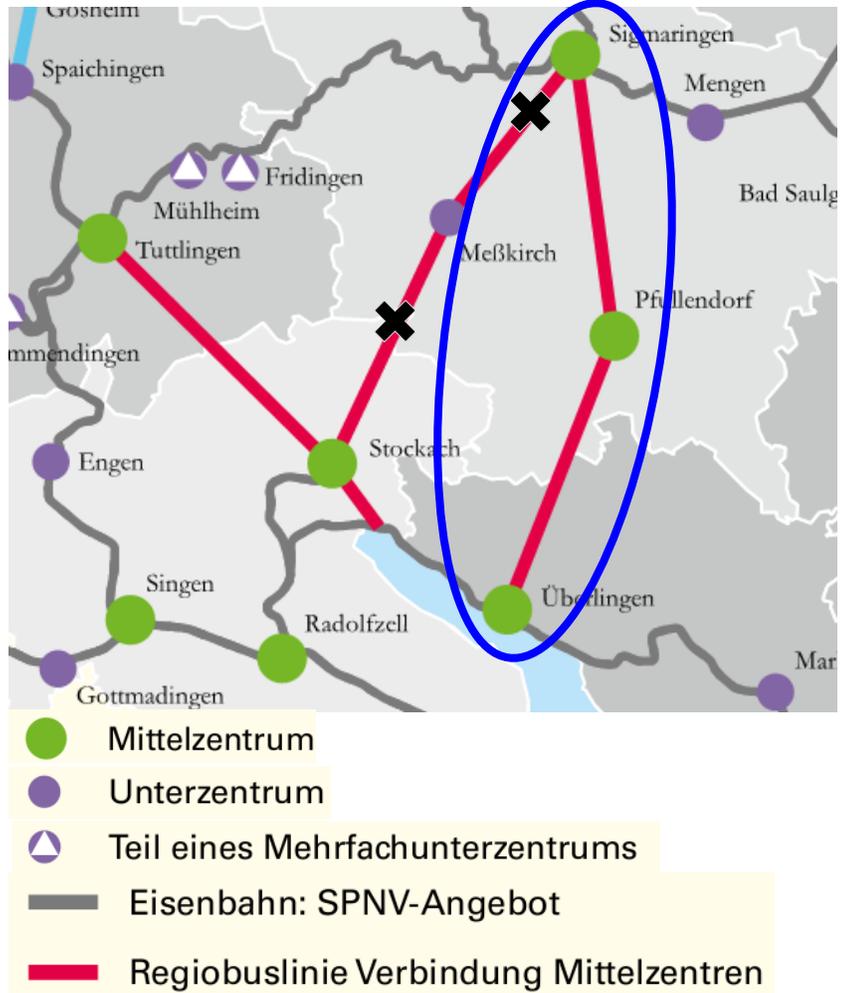
Es ist auch eine Kombination der drei Szenarien denkbar.

Die Verbindung von Radolfzell nach Singen ist nicht zwingend erforderlich und ist im Einzelfall auf Nutzen (Anschlüsse) und Machbarkeit zu prüfen.

Linienetzplan mit zweistündlicher Durchbindung nach Ulm und Anpassung der Donaubaahn



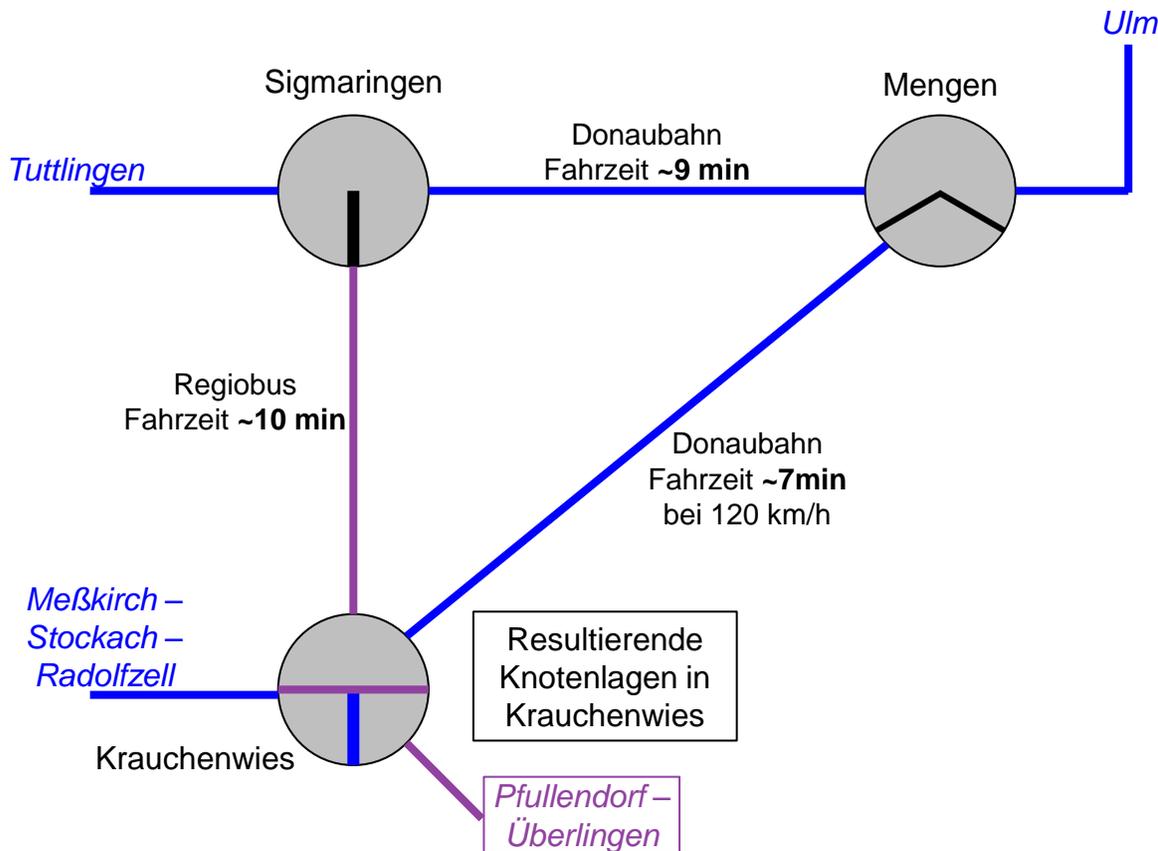
Regiobuslinie Überlingen – Pfullendorf – Sigmaringen



Quelle: MVI Baden-Württemberg

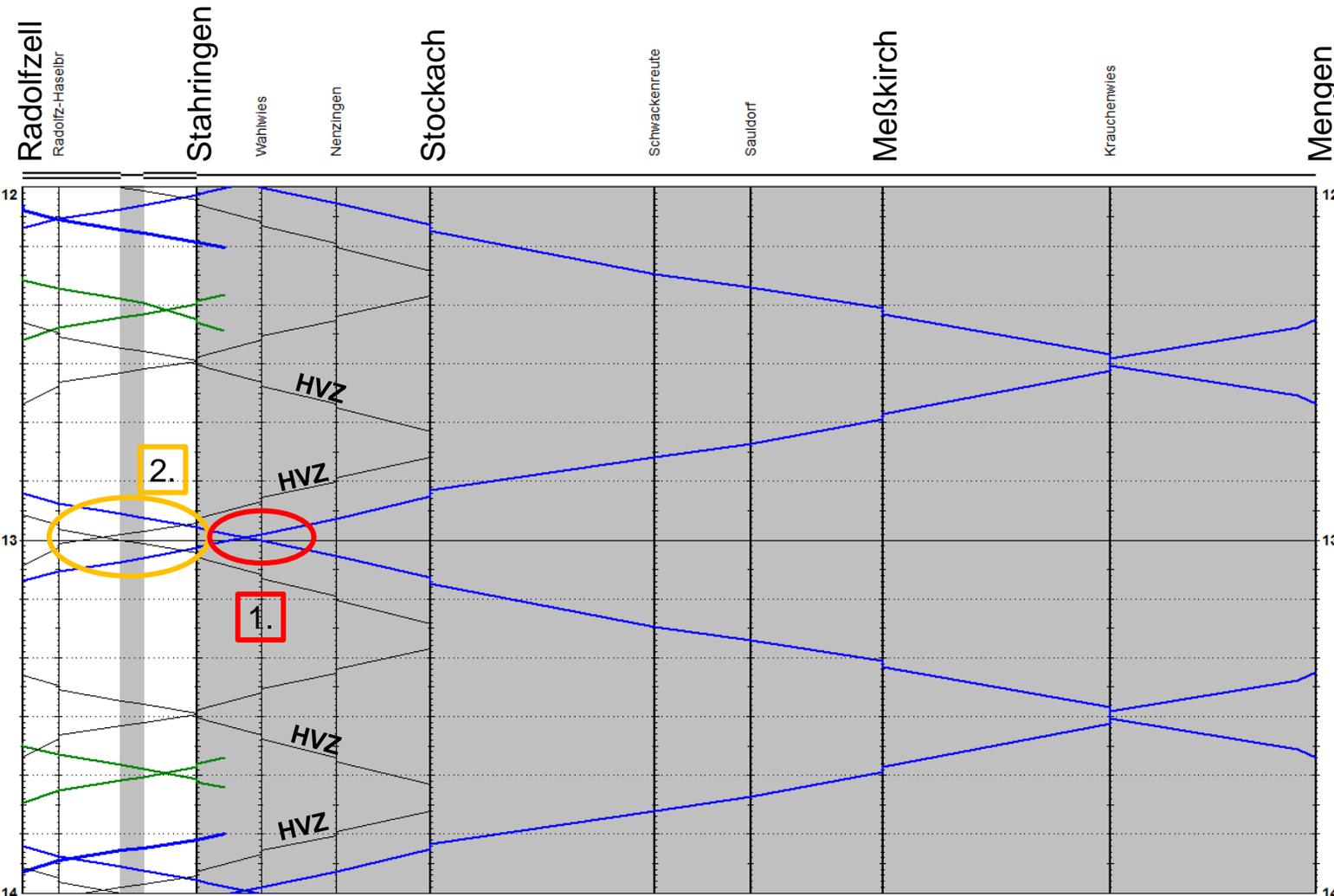
- Prüfung einer Einbeziehung der nebenstehenden Regiobuslinie Sigmaringen – Überlingen
- Geplante Inbetriebnahme 1. März 2016
- Eckdaten Fahrplan:
 - Knoten zur Minute 30 in Sigmaringen
 - Nullknoten in Pfullendorf
 - Keine systematischen Anschlüsse in Überlingen

Knotenbetrachtung Sigmaringen – Mengen – Krauchenwies



- Die Donaubahn und der Regiobus bilden in Sigmaringen einen Knoten zur halben Stunde.
- Die Verknüpfung zwischen Donau- und Ablachtalbahn in Mengen muss daher zur Minute 40 in Richtung Ulm und zur Minute 20 in Richtung Tuttligen erfolgen.
- Für den Regiobus resultiert daraus in Krauchenwies eine Lage ca. zur Minute 15 in der Richtung Sigmaringen und zur Minute 45 in Gegenrichtung. Die Bedienung des Bahnhofs Krauchenwies erfordert allerdings eine Verlängerung der Bus-Fahrzeit.
- Für die Ablachtalbahn hingegen ergibt sich die Eigenkreuzung in Krauchenwies zur halben Stunde.
- Die Verknüpfung von Ablachtalbahn und Regiobus in Krauchenwies führt daher entweder zum Entfall der Verknüpfung in Mengen zwischen Donau- und Ablachtalbahn oder zum Entfall des Anschlusses zwischen Regiobus und Donaubahn in Sigmaringen.

Überregionales Produkt und Seehäsele



1. Ausgehend von einem Studentakt und der Eigenkreuzung in Krauchenwies ergibt sich je nach Geschwindigkeitsband die nächste Kreuzung für das überregionale Produkt im Abschnitt Stockach – Stahringen (hier dargestellt in Wahlwies).
2. Der Abschnitt Stockach – Stahringen wird in der HVZ jedoch bereits durch das Seehäsele halbstündlich belegt und lässt wenig Spielraum für einen zusätzlichen Studentakt. Zudem ist es unmöglich, in Stockach zwischen dem Seehäsele und dem überregionalen Produkt Anschlüsse herzustellen.

Für die folgenden Überlegungen wird daher eine Integration des Seehäsele ins überregionale Produkt unterstellt.

Annahmen

- Die bisherigen Überlegungen haben gezeigt, dass langfristig nur die Verknüpfung mit der Donaubahn in Mengen sinnvoll für ein überregionales Produkt erscheint.
- Aus diesen Zeiten ergibt sich Krauchenwies als logischer erster Kreuzungsbahnhof, zur Vermeidung von Konflikten ist im Abschnitt Krauchenwies – Mengen eine Geschwindigkeit von mind. 120 km/h erforderlich (Betrachtung von Abstufungen in diesem Abschnitt nicht sinnvoll).
- Eine fliegende Kreuzung im Bereich Krauchenwies löst eine längere Zweigleisigkeit aus, daher wird ein Halt in Krauchenwies in die weiteren Untersuchungen mit einbezogen.
- Der Halt in Krauchenwies ermöglicht zudem per Busanschluss eine Verkürzung der Relation Meßkirch – Sigmaringen.
- Hierzu bietet sich die Regiobuslinie Überlingen – Pfullendorf – Krauchenwies – Sigmaringen an.

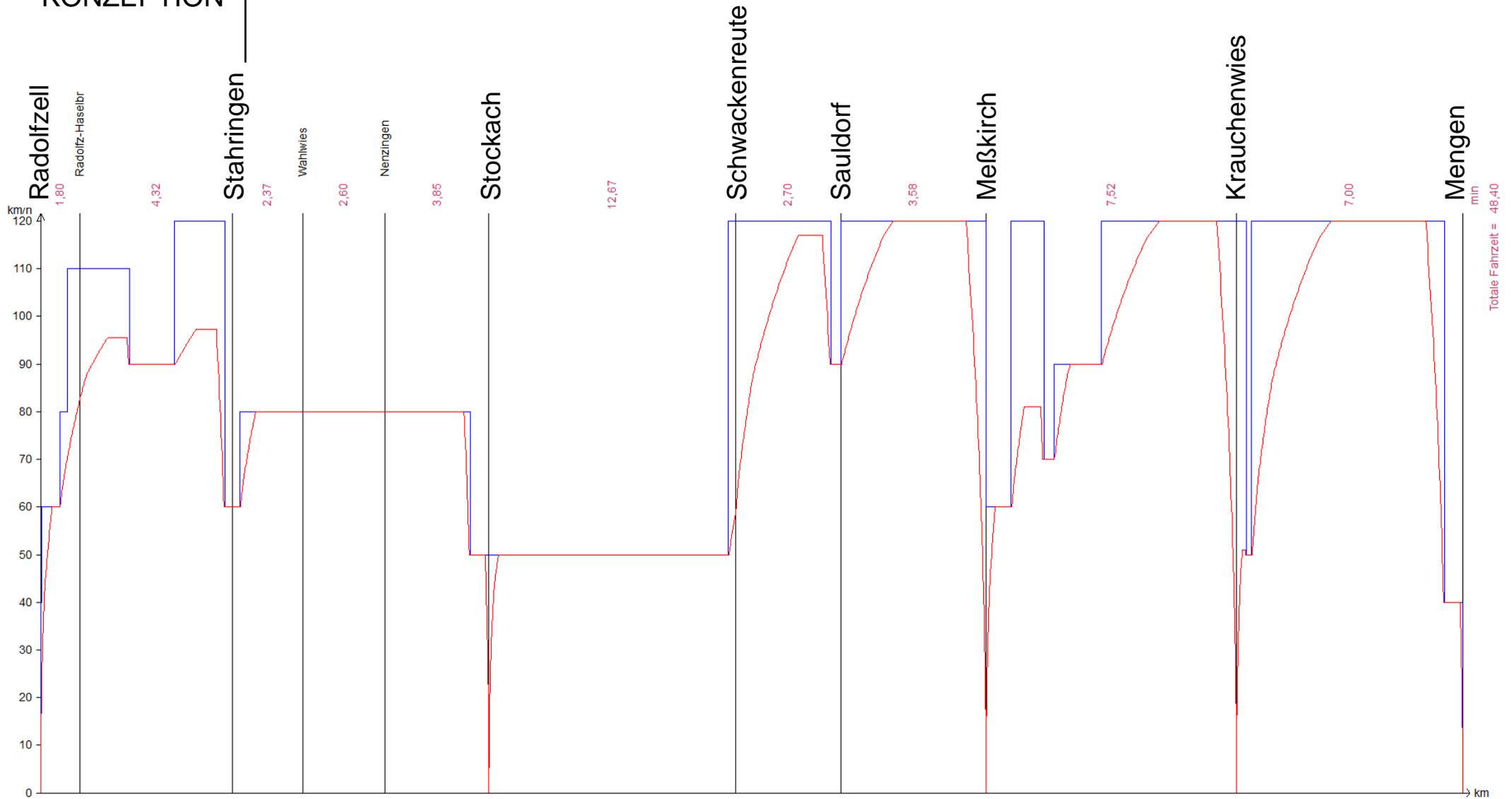
Stufenkonzept für den Abschnitt (Singen –) Radolfzell – Krauchenwies (– Mengen)

- 2 bis 3 sinnvolle Ausbaustufen:
 - Geschwindigkeitsband gemäß Studie von 2001 (Minimalkostenlösung)
 - Beseitigung langsamer Abschnitte (< 60 km/h) und von Geschwindigkeitseinbrüchen
 - Ggf. Vollausbau für 120 km/h (evtl. 140 km/h falls sinnvoll)
- Randbedingungen:
 - Gäubahn mit Interimskonzept
 - Donaubahn gemäß Raster 1A der abgeschlossenen Untersuchung
 - Zollernalbahn gemäß Fahrplankonzept 2020
 - Südbahn elektrifiziert
 - Hochrheinstrecke und Bodenseegürtelbahn Status Quo (d.h. zweistündlich schneller IRE zwischen Basel und Friedrichshafen, aber perspektivisch Elektrifizierung und Entfall dieses Zuges)
- Betrachtung eines überregionalen Produkts (Singen –) Radolfzell – Mengen – Ulm
- Prüfung evtl. resultierender weiterer Kreuzung
- Bewertung von Anschlüssen in Radolfzell bzw. Singen

Stufe 1 – Minimalkostenlösung

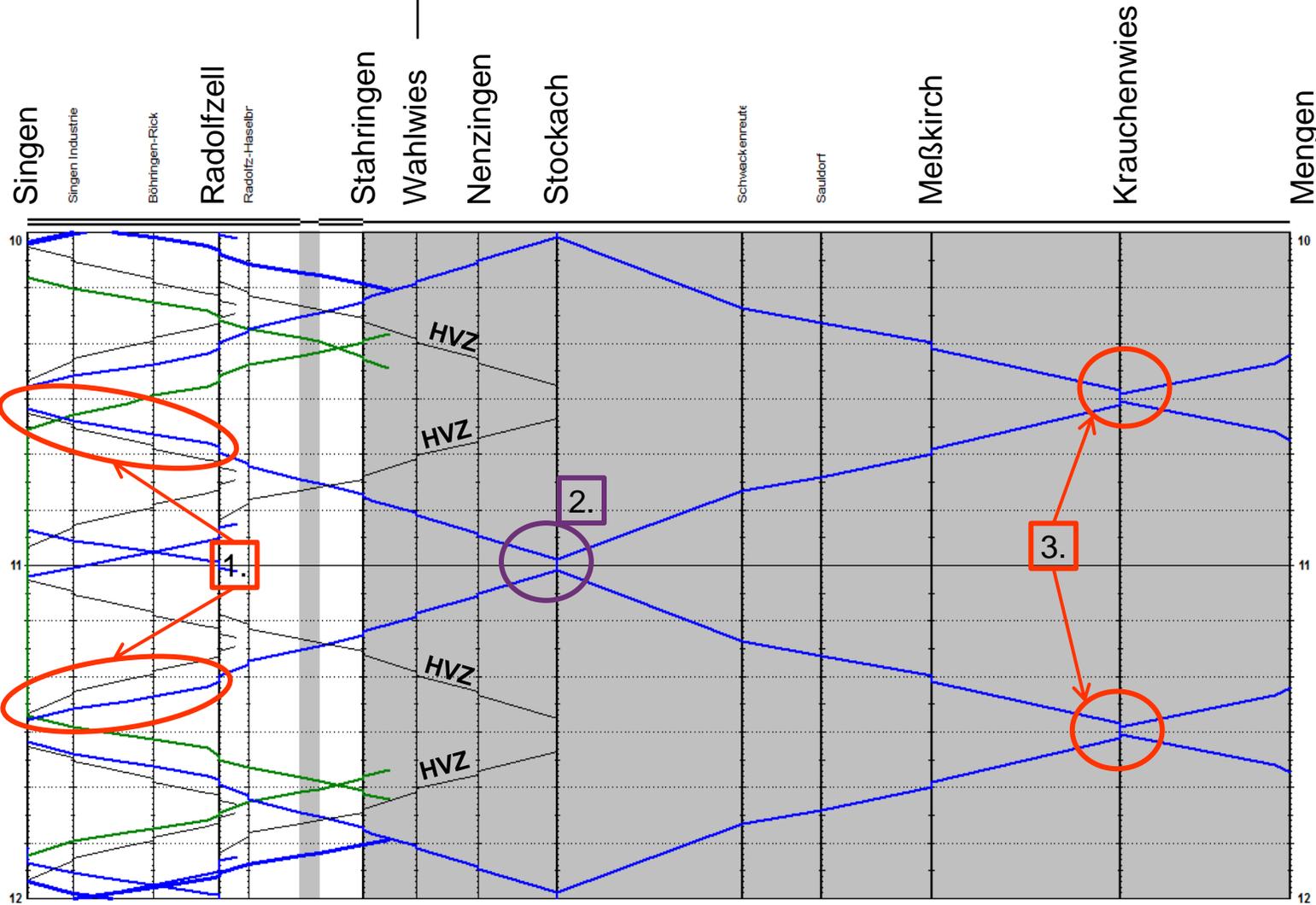
- Züge der Ablachtalbahn werden in Mengen mit einer Übergangszeit von 3 Minuten zu den Zügen der Donaubahn in/aus Richtung Ulm konstruiert
- Grundlage für die Fahrzeitrechnung bildet das Geschwindigkeitsband der SMA-Studie von 2001 (siehe nächste Folie)
- Die Eigenkreuzung wird in Krauchenwies konstruiert
- Bedienung aller Halte zwischen Radolfzell und Stockach, d.h. der Grundtakt des Seehäsle wird nicht mehr angeboten und durch ein überregionales Produkt ersetzt
- HVZ-Seehäsle aus der halben Stunde in Stockach
- Die resultierende Reisezeit zwischen Radolfzell und Mengen beträgt ca. 58 Minuten bzw. 66 Minuten zwischen Singen und Mengen
- In Singen besteht Anschluss von/nach Stuttgart, jedoch nur in Richtung Zürich, der Anschluss in der Gegenrichtung wird knapp verpasst (falsche Symmetrie Gäubahn)

Stufe 1 – Geschwindigkeitsprofil



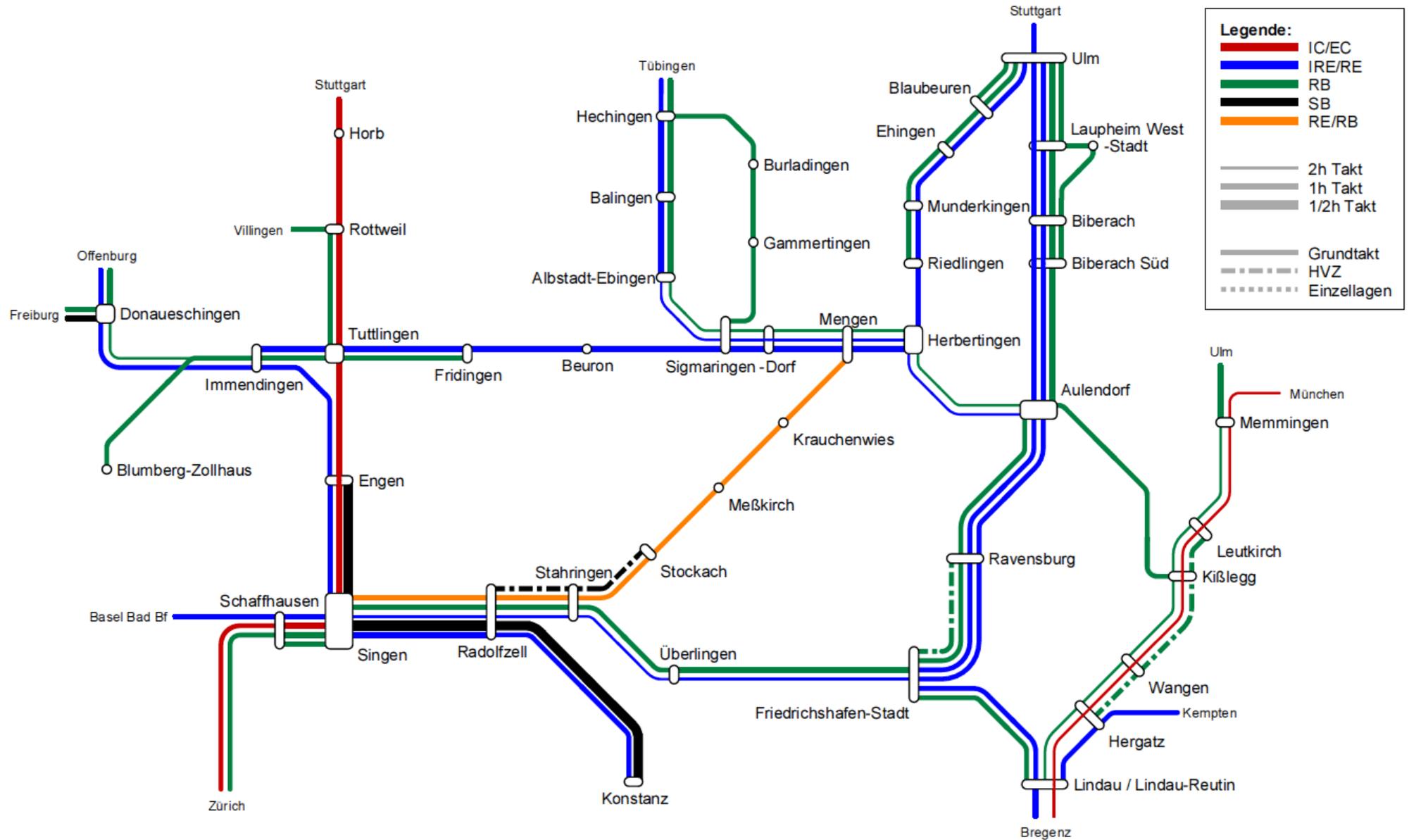
Grundlage: Fahrzeug vom Typ LINT 41 (2 x 390 kW)

Bildfahrplan Stufe 1 – Variante 1



- Überregionales Produkt verkehrt integriert
 - Seehäse nur noch in der HVZ
 - Fahrzeit Singen – Mengen: 66'
 - Fahrzeit Meßkirch – Ulm: 81'
1. Zugfolge mit Seehas zwischen Singen und Radolfzell ist noch auszuregeln
 2. Eigenkreuzung in Stockach
 3. Knappe Eigenkreuzungen in Krauchenwies

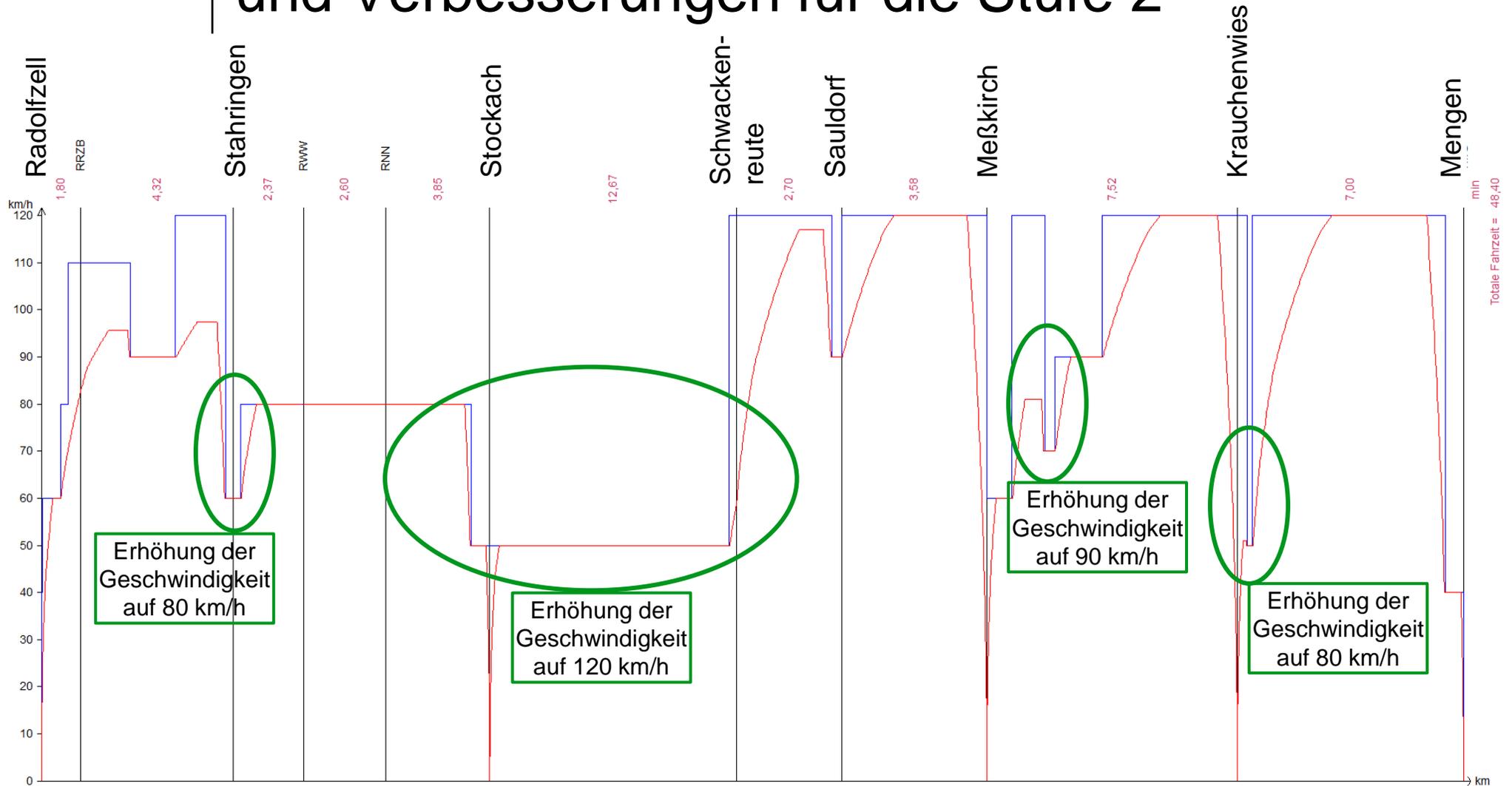
Linienetzplan Stufe 1



Fazit Stufe 1

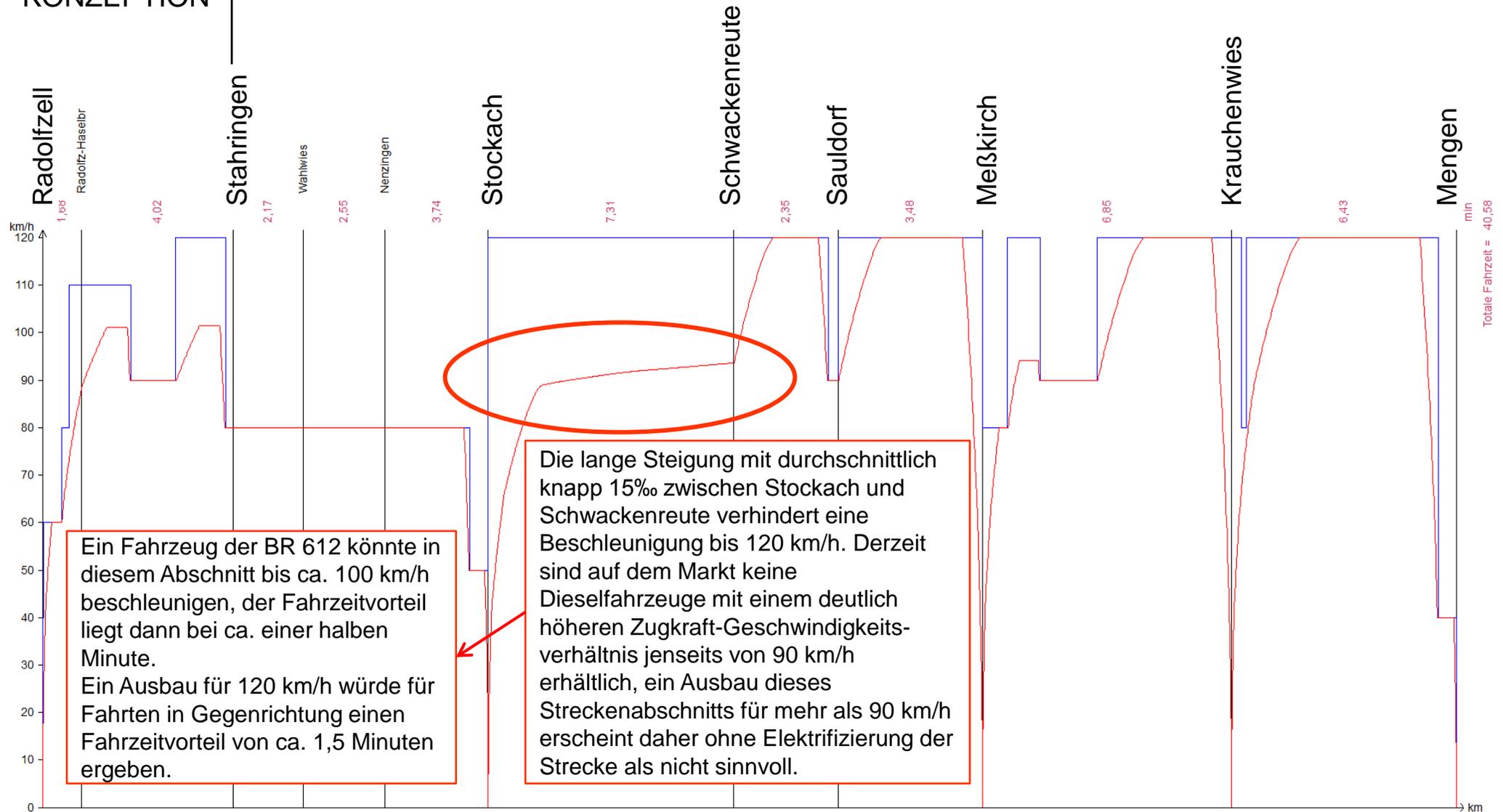
- Die verschiedenen denkbaren Betriebskonzepte der Stufe 1 verfügen jeweils über spezifische Nachteile, ein schnelles, überregionales Produkt auf der Ablachtalbahn lässt sich auf diesem Ausbaustand nur bedingt realisieren.
- Mit einer Anpassung des Regiobus kann zumindest eine sinnvolle Verknüpfung von Bus und Bahn in Krauchenwies, als auch eine sinnvolle Verknüpfung zu den Zügen der Donaubahn in Mengen hergestellt werden.
- Die Integration des überregionalen Zuges in das heutige Seehäsle erleichtert die Konstruktion zwischen Radolfzell und Mengen und ermöglicht die Beibehaltung eines zumindest angenäherten Halbstundentaktes.
- In der 2. Stufe folgt die Betrachtung unter dem Gesichtspunkt einer deutlich verkürzten Reisezeit zwischen Radolfzell und Mengen durch die Beseitigung von langsamen Streckenabschnitten.
- Im Folgenden wird zudem nur die Ausrichtung an der Donaubahn in Mengen betrachtet, da die Frage nach einem möglichen Busanschlusses in Krauchenwies unabhängig von den möglichen Ausbaustufen zu beantworten ist.

Geschwindigkeitsband gemäß SMA-Studie 2001 und Verbesserungen für die Stufe 2



Grundlage: Fahrzeug vom Typ LINT 41 (2 x 390 kW)

Stufe 2 – resultierendes Geschwindigkeitsprofil

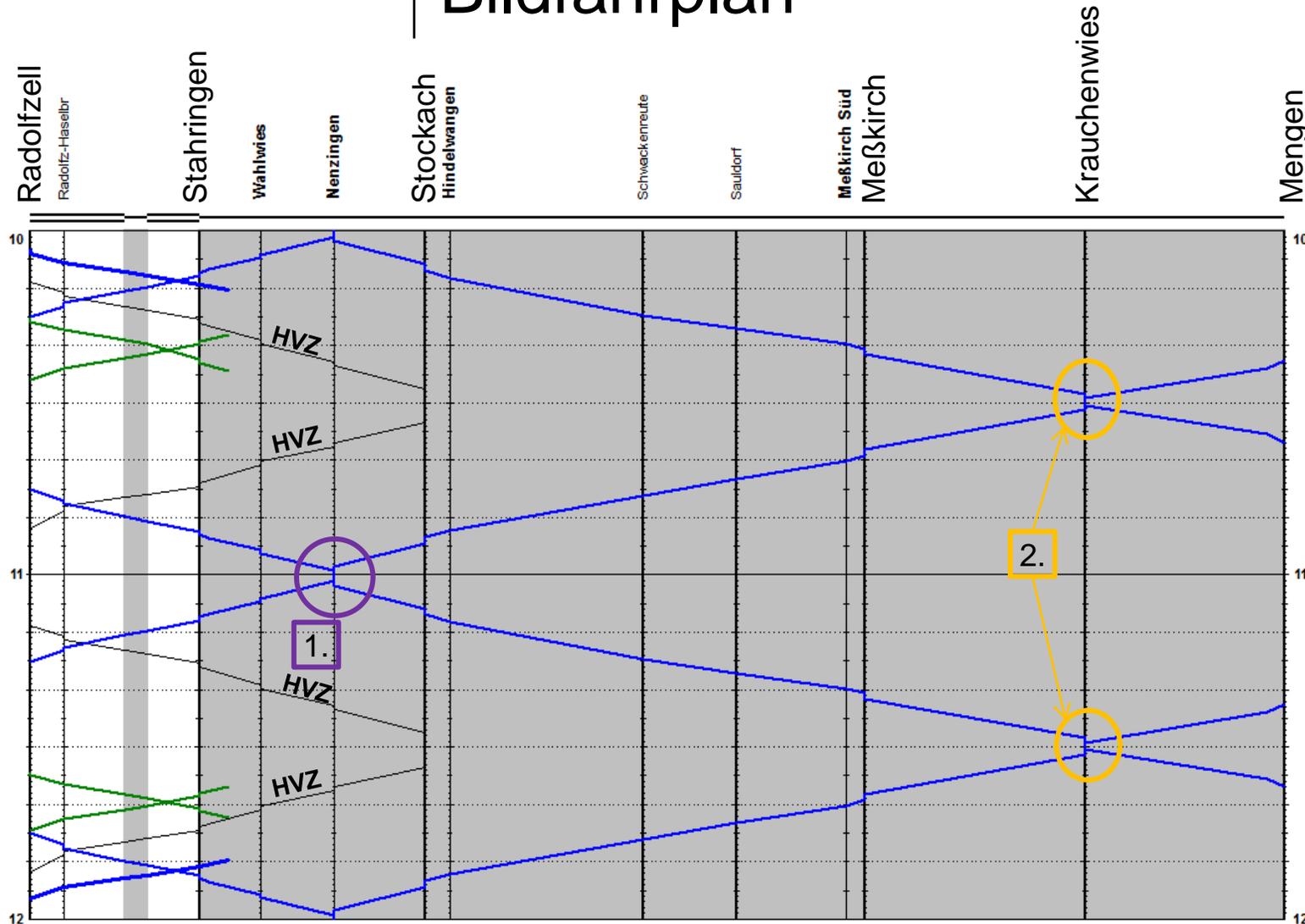


Grundlage: Fahrzeug vom Typ LINT 41 (2 x 390 kW)

Stufe 2 – Verbessertes Geschwindigkeitsband und Eigenkreuzung in Nenzingen

- Im Unterschied zur Stufe 1 kann die 2. Kreuzung des überregionalen Produkts von Stockach in Richtung Radolfzell verschoben werden und erfordert einen neuen Kreuzungsbahnhof in Nenzingen.
- Durch die leicht verlängerte Reisezeit werden die Anschlüsse zum Seehas in Radolfzell knapp verpasst.
- Eine Verlängerung des überregionalen Produkts von Radolfzell nach Singen ist ebenfalls nicht konfliktfrei möglich.

Stufe 2 – Variante 1a Bildfahrplan

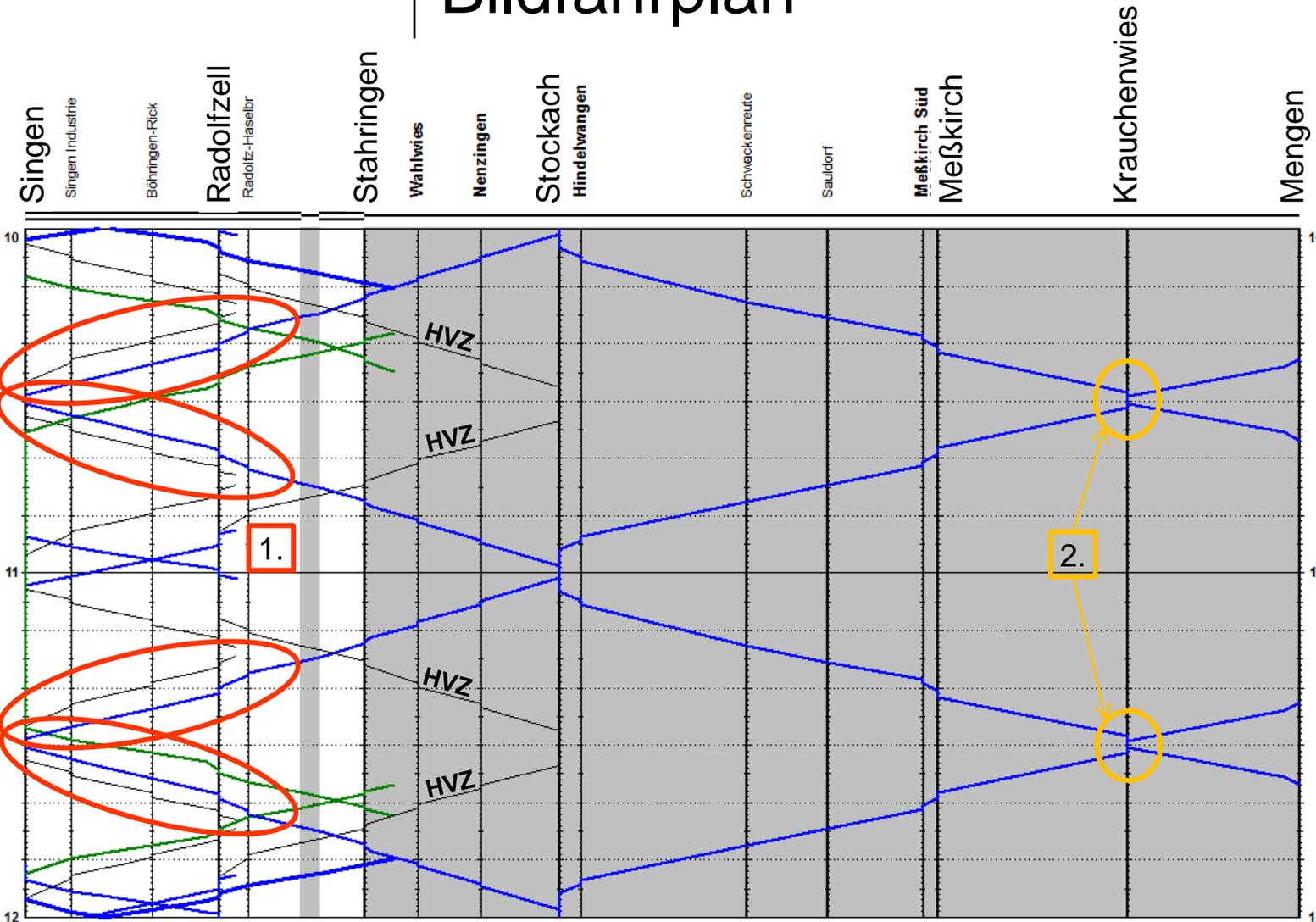


- Überregionales Produkt verkehrt integriert
- Seehäsele nur noch in der HVZ eigenständig
- Fahrzeit Singen – Mengen: 60‘
- Fahrzeit Meßkirch – Ulm: 80‘
- Es resultiert ein angenäherter Halbstundentakt zwischen Radolfzell und Stockach
- 1. Eigenkreuzung in Nenzingen
- 2. Knappe Eigenkreuzung in Krauchenwies

Stufe 2 – Variante 1b integriert, neue Halte, 2. EK in Stockach

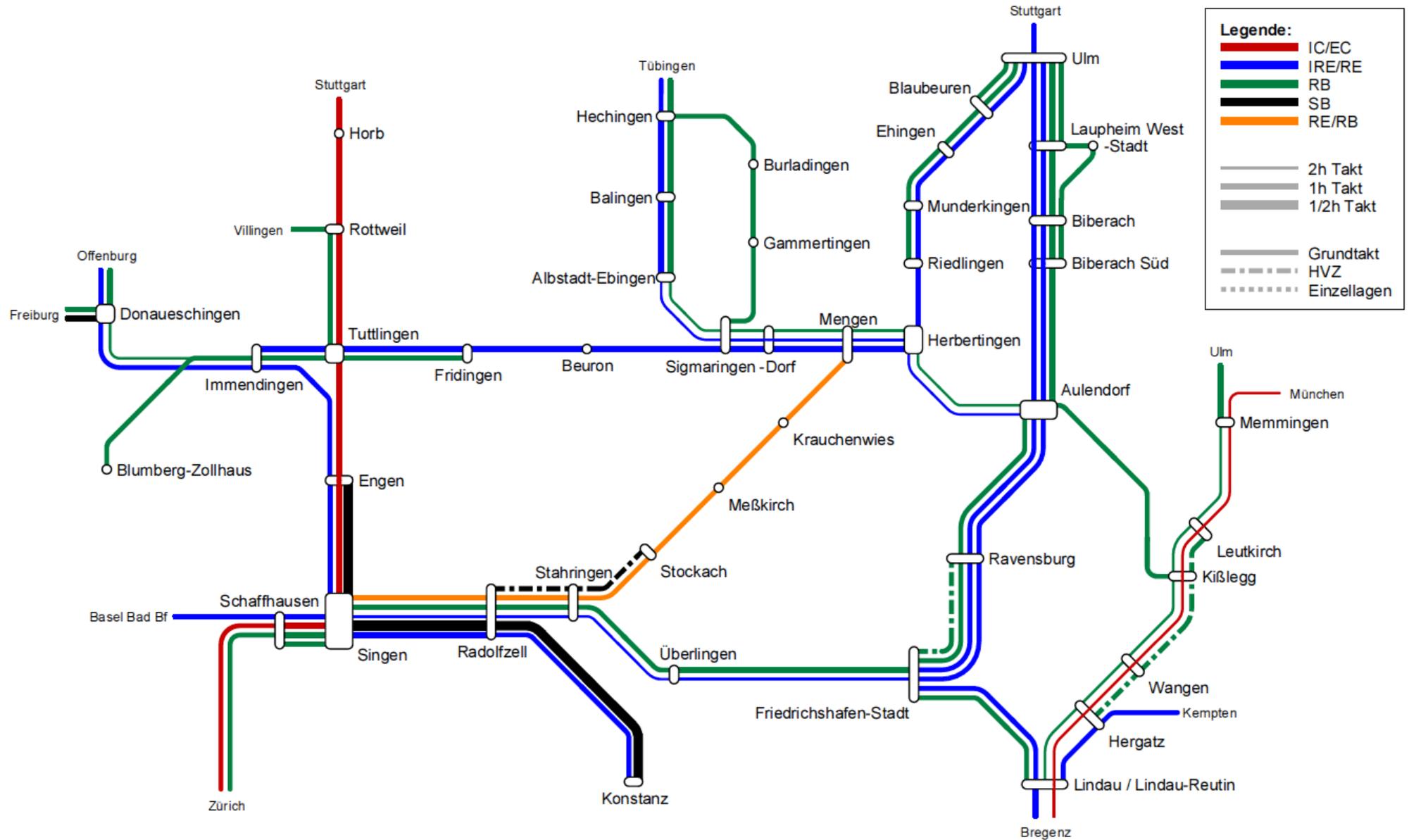
- Analog zur Stufe 1 findet die 2. Eigenkreuzung in Stockach statt
- Der Fahrzeitvorteil gegenüber der Stufe 1 wird hier zur Realisierung der zusätzlichen Halte Meßkirch Süd und Hindelwangen genutzt.
- Zudem wird auch an dieser Stelle eine Integration von überregionalem Produkt und Seehäsle unterstellt sowie eine Durchbindung von/nach Singen.
- In Radolfzell bestehen keine Anschlüsse zwischen HVZ- Seehäsle und Seehas.
- In Singen besteht für das überregionale Produkt zudem nur Anschluss von/nach Stuttgart bzw. Schaffhausen.

Stufe 2 – Variante 1b Bildfahrplan



- Überregionales Produkt verkehrt integriert
- Seehäsele nur noch in der HVZ eigenständig
- Fahrzeit Singen – Mengen: 66'
- Fahrzeit Meßkirch – Ulm: 80'
- Es resultiert ein angenäherter Halbstundentakt zwischen Radolfzell und Stockach
- 1. Zugfolge zwischen Singen und Radolfzell noch nicht ausgeregelt
- 2. Knappe Eigenkreuzung in Krauchenwies

Linienetzplan Stufe 2 Variante 1

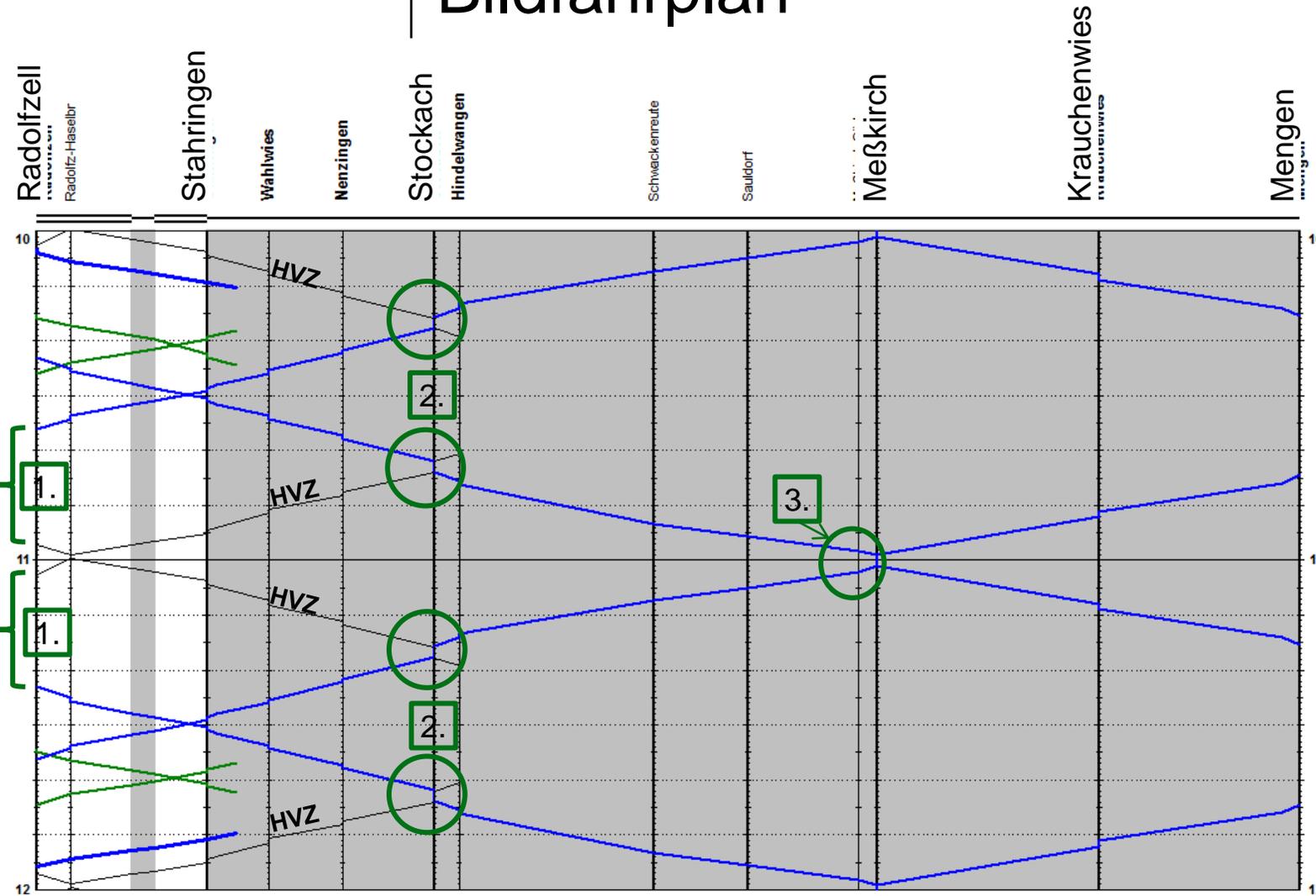


Stufe 2 – Variante 2

Eigenkreuzung in Meßkirch

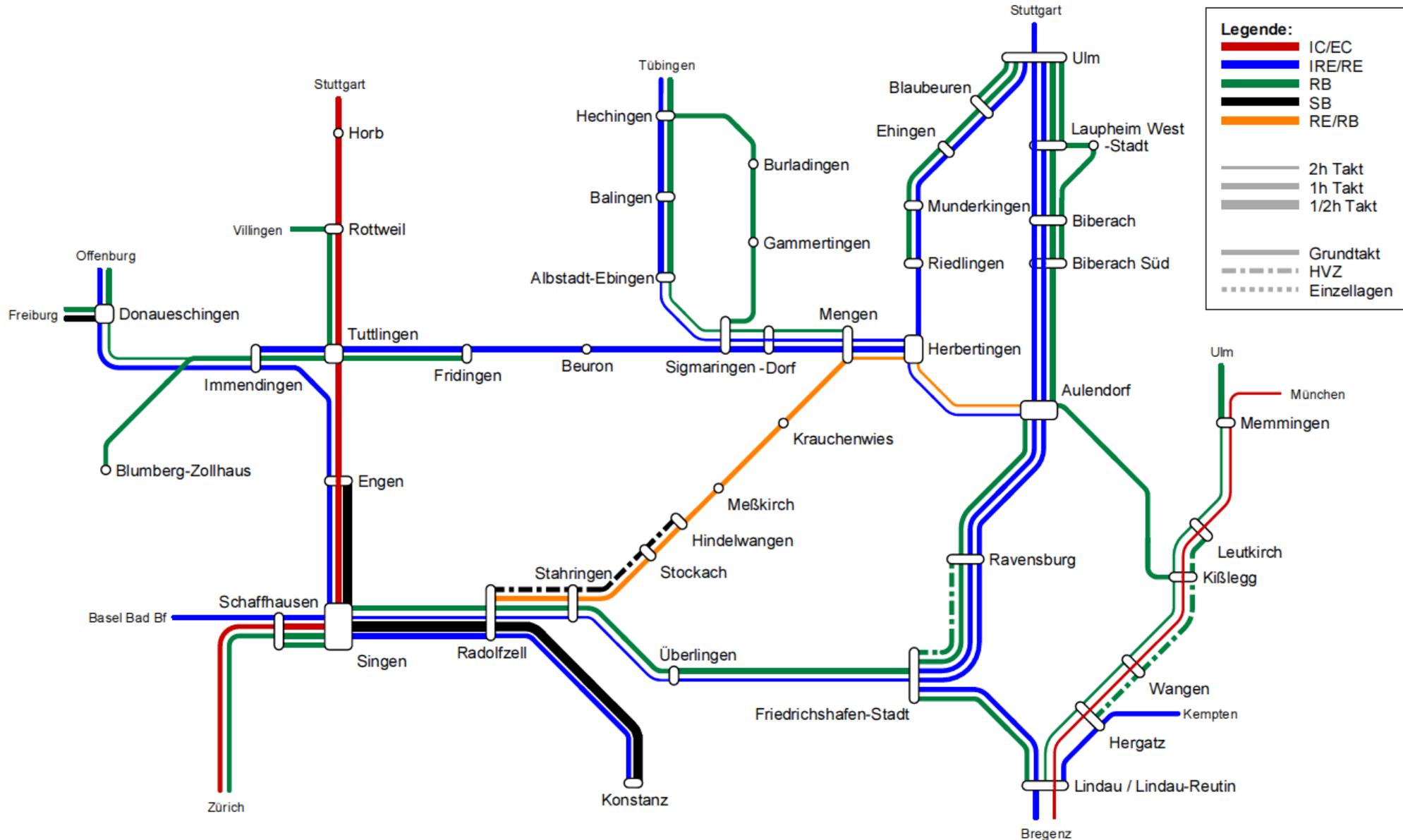
- Verschiebung der Eigenkreuzung von Krauchenwies nach Meßkirch
- Integriertes Konzept mit Seehäsle, d.h. überregionales Produkt übernimmt Aufgabe des Grundtakt-Seehäsle mit allen Halten zwischen Stockach und Radolfzell und die Verstärkerlage wird angepasst
- Zudem bedienen beide Züge zusätzlich Hindelwangen
- Hieraus resultiert eine Kreuzung der beiden Züge in Stockach sowie die Verlagerung der Wende des HVZ-Seehäsle von Stockach nach Hindelwangen
- In Krauchenwies ergeben sich Anschlüsse in der Relation Radolfzell – Sigmaringen in beiden Fahrtrichtungen
- In Mengen besteht kein schneller Anschluss zur Donaubahn, stattdessen existieren zweistündlich knappe Anschlüsse in der Relation Radolfzell – Aulendorf, ggf. lassen sich diese durch schnellere Ein- und Ausfahrten in Mengen noch komfortabler gestalten.

Stufe 2 – Variante 2 Bildfahrplan



1. Produktübergreifende Wende in der HVZ in Radolfzell, sonst produktrein, mit langer Wendezeit, Durchbindung von/nach Singen ohne Einschränkung möglich, Zug erreicht dort ca. 15/45er-Lage
 2. Zugkreuzung in Stockach und Verlängerung bzw. Halt der Züge in Hindelwangen (ggf. auch bis Schwackenreute)
 3. Eigenkreuzung neu in Meßkirch
- Fahrzeit Singen – Mengen: 59'
 - Fahrzeit Meßkirch – Ulm: 86'

Linienetzplan Stufe 2 Variante 2



Fazit Stufe 2

- Die Steigung Stockach – Schwackenreute (140 Höhenmeter auf 10,3 km) lässt im Dieselbetrieb nur Geschwindigkeiten von 90 bis 100 km/h zu.
- Bei einer Eigenkreuzung in Krauchenwies, die Voraussetzung für die Verknüpfung mit der Donaubahn in Mengen ist, reichen die gezeigten Geschwindigkeitserhöhungen nicht aus, um eine zweite Eigenkreuzung im eingleisigen Bereich zu vermeiden.
- Wird hingegen das überregionale Produkt nur zweistündlich angeboten, so kann auf eine Kreuzung und auf einen Halt in Krauchenwies verzichtet werden, wodurch die zweite Eigenkreuzung in der Eingleisigkeit entfällt.
- In beiden Fällen ist die betriebliche Situation für das Seehäsle jedoch unbefriedigend, daher sollte hier einer integrierten Konstruktion beider Produkte der Vorrang gegeben werden.
- Durch eine Aufgabe der Verknüpfung zur Donaubahn kann eine Eigenkreuzung in Meßkirch konstruiert werden, wodurch die zweite Eigenkreuzung im eingleisigen Bereich entfällt. Die Verbindung nach Ulm erfolgt über Aulendorf mit Anschluss an den IRE Friedrichshafen – Ulm – NBS – Stuttgart.

Infrastrukturbedarf für das überregionale Produkt

Bedarf	Stufe 1 V1	Stufe 2 V1a	Stufe 2 V1b	Stufe 2 V2
Kreuzungsbahnhof Krauchenwies	X	X	X	–
Bahnsteigkante inkl. Zuwegung Krauchenwies	–	–	–	X
Kreuzungsbahnhof Meßkirch	–	–	–	X
Bahnsteigkante inkl. Zuwegung Meßkirch	X	X	X	–
Neuer Bahnhof/Haltepunkt in Hindelwangen/Meßkirch Süd	– / –	– / –	X / X	X / –
Ausbau Nenzingen zum Kreuzungsbahnhof	–	X	–	–
Zusätzliche Bahnsteigkanten in Stockach (ggf. Wiederherstellung der Kreuzungsfunktionalität)	2	1	2	0

- Hinzu kommen die streckenseitigen Ausbauten zum Herstellen der erforderlichen Streckengeschwindigkeiten sowie die sicherungstechnische Ausrüstung der Strecke (insbesondere der Bahnübergänge)
- Abhängig von der gewählten Verknüpfungsart sind zudem im Bahnhof Mengen größere Umbaumaßnahmen erforderlich, wobei die Realisierung eines Flügelzugkonzepts deutlich aufwendiger ist, als das Fahren auf Anschluss
- Die Realisierung eines Kreuzungsbahnhofs in Krauchenwies sollte, aufgrund der dortigen Platzverhältnisse, deutlich einfacher sein, als ein Kreuzungsbahnhof in Meßkirch (angrenzende Bebauung)

Chancen für den Güterverkehr

- Entlang der Strecke befinden sich drei Standorte mit Güterverkehrsanschlüssen, zwei Werke der Firma Tegometall in Sauldorf und Krauchenwies sowie das Kieswerk der Valet und Ott GmbH in Schwackenreute.
- Lediglich der Anschluss der Firma Tegometall in Krauchenwies wird derzeit planmäßig bedient.
- Mit einer Reaktivierung und Ertüchtigung der übrigen Strecke können auch die anderen beiden Anschlüsse regelmäßig bedient werden.
 - Der Anschluss in Sauldorf kann ohne weitere Infrastrukturmaßnahmen sowohl von Norden (in allen Stufen) als auch von Süden (außerhalb der HVZ und nur in Stufe 2) stündlich bedient werden, jedoch nur in jeweils einer Richtung
 - Der Anschluss in Schwackenreute ist in allen Stufen, außerhalb der HVZ, von Süden stündlich in jeweils einer Richtung bedienbar.
 - Ausnahme ist die Variante 2 der Stufe 2, hier kann der Anschluss in Schwackenreute außerhalb der HVZ zwar von Süden erreicht werden, jedoch können keine Güterzüge in Richtung Süden abfahren, stattdessen ist der Anschluss genauso wie Sauldorf von Norden erreichbar.

Zusammenfassung und Empfehlungen (1)

Unter der Voraussetzung der eingangs aufgeführten Weiterentwicklungen der an die Ablachtalbahn angrenzenden Strecken (insbesondere der Donau- und der Südbahn) ist eine überregionale Einbindung der Ablachtalbahn entweder in Mengen oder in Aulendorf denkbar (Bei allen Varianten wird eine Integration des Seehäsele ins überregionale Produkt empfohlen):

- Variante Donaubahn mit Anschluss und/oder Verknüpfung in Mengen:
 - Kreuzung in Krauchenwies und in Stockach (Ausbau Geschwindigkeitsband Stufe 1), Durchbindung nach Singen mit knappem Übergang auf EC von/nach Zürich
 - Kreuzung in Krauchenwies und in Nenzingen (Ausbau Geschwindigkeitsband Stufe 2), Durchbindung nach Singen mit Übergang auf EC von/nach Zürich
 - Kreuzung in Krauchenwies und in Stockach (Ausbau Geschwindigkeitsband Stufe 2), zwei zusätzliche Halte im Abschnitt Stockach – Meßkirch, Durchbindung nach Singen mit knappem Übergang auf EC von/nach Zürich
- Variante Südbahn mit Anschluss auf den IRE nach Ulm/Stuttgart in Aulendorf: Kreuzung in Meßkirch und in Stahringen, Durchbindung von Radolfzell nach Singen nicht sinnvoll

Zusammenfassung und Empfehlungen (2)

Gegenüber der heutigen Reisezeit mit dem IRE von Radolfzell über Friedrichshafen nach Ulm von 1:48 h ergibt sich kein nennenswerter Vorteil. Unter folgenden Prämissen ist eine Führung eines IRE zwischen Singen bzw. Radolfzell und Mengen dennoch sinnvoll:

- Elektrifizierung von Hochrhein- und Südbahn und damit erforderlichem Umstieg in Friedrichshafen
- Halbstundentakt der Bodenseegürtelbahn ohne schnelles Produkt
- Umsteigefreie Verknüpfung mit der Donaubahn in Mengen, d.h. Flügelkonzept oder alternierend zweistündliche Durchbindung mit gegenseitigem Anschluss in der jeweils anderen Stunde

Eine grundlegend neue Situation entsteht erst ab einer Reisezeit von unter 32 Min. zwischen Radolfzell und Mengen, die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen lassen eine solches Szenario jedoch sehr unwahrscheinlich erscheinen:

- Begegnungsabschnitt für „fliegende“ Kreuzung in Krauchenwies
- Elektrifizierung der Strecke
- Ertüchtigung längerer Streckenabschnitte für mindestens 140 km/h

Offene Punkte und weiteres Vorgehen

- Klärung der Auswirkungen und der Abhängigkeiten mit der Donaubahn in Mengen insbesondere bei Flügelkonzepten
- Klärung der Auswirkungen und der Abhängigkeiten mit der Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Stahringen – Radolfzell – Singen
- Gegenüberstellung von Kosten (Infrastruktur und Betrieb) und Nutzen (Nachfrage und Erlöse, ggf. Güterverkehr)
- Aufzeigen der Reisezeitverkürzungen und Erreichbarkeitsverbesserungen insbesondere für die Haltepunkte an der Ablachtalbahn
- Information und Abstimmung: Aufgabenträger SPNV, Eigentümer der Strecke