

# BODENSEE OBERSCHWABEN IM DIESELLOCH

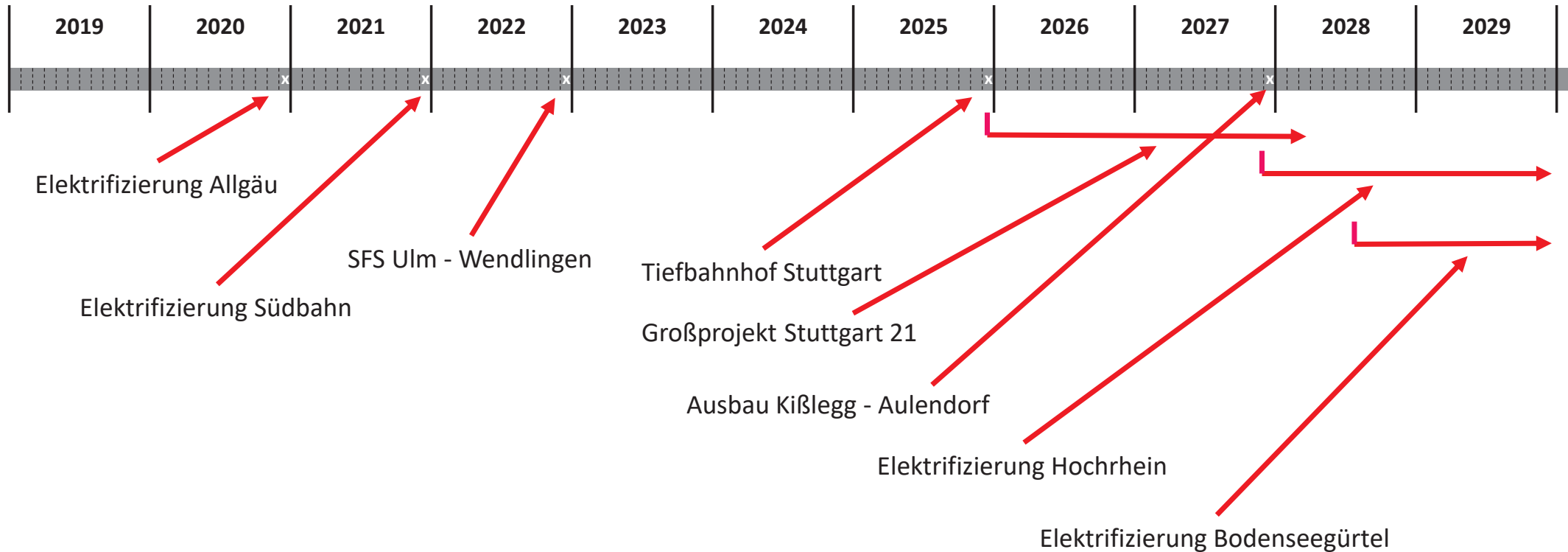


Regionalverband  
Bodensee-  
Oberschwaben

CH

A

## Zeitstrahl IBN ausgewählter Projekte (aktueller Planungsstand)





# *IG Bodenseegürtelbahn*



Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH | 

*infrastrukturplanung@nvbw.de, 08.11.2022*

## **Bauliche Machbarkeit** -> Prüfung in Vorplanung durch DB

Die bauliche Machbarkeit wird geprüft und Kosten ermittelt.

## **Fahrplantechnische Machbarkeit** -> Prüfung in BPS und EBWU durch DB und Land

Die Bedienung eines neuen Haltepunkts führt zu einem Fahrzeitverlust von i.d.R. 1,5 – 2,5 Minuten.

Bewertet werden die Auswirkungen des Fahrzeitverlustes auf:

- Kreuzungsraster -> nur bei eingleisigen Strecken
- Anschlüsse an Knotenbahnhöfen und zu Busverkehren
- Pünktlichkeit aller Verkehre

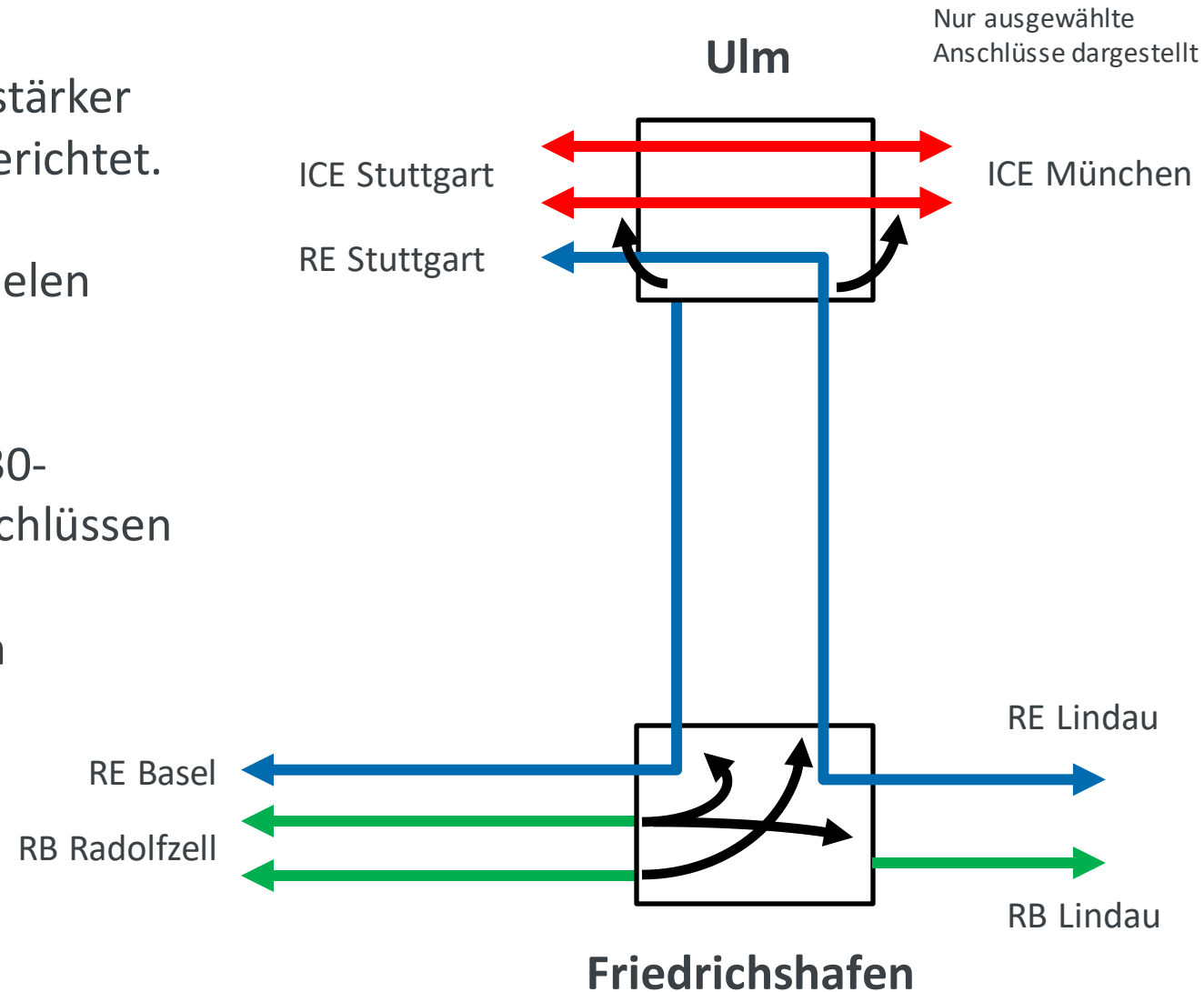
## **Wirtschaftlichkeit** -> Prüfung in standardisierter Bewertung für das Gesamtprojekt

Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme auf Basis von:

- Volkswirtschaftlicher Nutzen durch zusätzliche Fahrgäste
- Volkswirtschaftliche Kosten durch Fahrzeitverlängerung für bestehende Fahrgäste
- Kosten für den Bau des Haltepunkts und zusätzliche Betriebskosten

## Exkurs: Anschlusssituation Vorzugsvariante

- Bodenseegürtelbahn wird mit Vorzugsvariante stärker an Prinzipien des integralen Taktfahrplans ausgerichtet.
- Dadurch ergeben sich kürzere Reisezeiten auf vielen Relationen.
- Einbindung der halbstündlichen RB in den 00-/30-Knoten Friedrichshafen führt zu sehr guten Anschlüssen für die Bodenseegürtelbahn
  - Halbstündlicher Anschluss RB -> RE Ri. Ulm
  - Anschlüsse Ri. Lindau



## Betriebskonzept:

### Fahrplantechnische Machbarkeit:

- Kreuzungsraster ✓
- Anschlüsse ✓
- Pünktlichkeit ? -> EBWU noch ausstehend

Haltepunkt ist vorbehaltlich der Ergebnisse der EBWU möglich.

## Halt der halbstündlichen Regionalbahn Friedrichshafen - Radolfzell

- Kreuzungsraster ✓
- Anschlüsse ✓
- Pünktlichkeit ? -> EBWU noch ausstehend

Haltepunkt ist fahrplantechnisch vorbehaltlich der Ergebnisse der EBWU möglich.

## Stockach – Hindelwangen

### Betriebskonzept:

Halt des halbstündlichen Seehäsele Radolfzell - Stockach

### Fahrplantechnische Machbarkeit:

- Kreuzungsraster **X** Halt ist im bestehenden Kreuzungsraster nicht möglich. Bei Umsetzung ist ein zusätzlicher Kreuzungsbahnhof und zusätzlicher Umlaufbedarf notwendig
- Anschlüsse **✓**
- Pünktlichkeit **?** -> EBWU noch ausstehend

### Ergebnis:

Haltepunkt ist nur mit zusätzlicher Infrastruktur und erheblichem betrieblichen Mehraufwand möglich. Aufwärtskompatibilität zu Reaktivierung der Ablachtalbahn nicht geprüft.

In Abstimmung mit Region zurückgestellt.

## Lipbach/Markdorf Gewerbegebiet

### Betriebskonzept:

Halt der halbstündlichen Regionalbahn Friedrichshafen - Radolfzell

### Fahrplantechnische Machbarkeit:

- Kreuzungsraster  /  Nur stündlich kein Konflikt
- Anschlüsse  Bei Umsetzung gehen alle Anschlüsse in Friedrichshafen verloren
- Pünktlichkeit  -> EBWU noch ausstehend

### Ergebnis:

Durch den Fahrzeitverlust des zusätzlichen Haltepunkts verliert die Regionalbahn und damit alle Ortschaften entlang der Bodenseegürtelbahn alle Anschlüsse in Friedrichshafen. Dies betrifft insbesondere die Anschlüsse zu den Expresslinien Lindau – Ulm – Stuttgart und Basel – Singen – Ulm und die damit verbundenen Fernverkehrsanschlüsse in Ulm.

# Lösungsmöglichkeiten Lipbach/Markdorf Gewerbegebiet



Zur Umsetzung des Haltepunkts bei Beibehaltung der Anschlüsse in Friedrichshafen gibt es die folgenden Lösungsmöglichkeiten:

## Variante Halttausch:

Der Haltepunkt kann stündlich und ohne weiteren Infrastrukturausbau durch die Regionalbahn bedient werden, wenn gleichzeitig Mühlhofen Ort nur stündlich statt halbstündlich bedient wird.

Mühlhofen Ort behält den Anschluss in Friedrichshafen zum Express nach Stuttgart, Lipbach/Markdorf Gewerbegebiet hat Anschluss zum Express nach Ulm.

## Variante zusätzlicher Infrastrukturausbau:

Ein halbstündlicher Halt in Lipbach/Markdorf Gewerbegebiet und Mühlhofen Ort ist nur möglich, wenn der Fahrzeitverlust vollständig durch neue Infrastruktur kompensiert wird.

Dies ist nur mit aufwendigen und kostenintensiven Neubaustrecken möglich.