

Kurzreferat Bodenseegürtelbahn

1.) Fakten und Zahlen zur Gürtelbahn

1.1) Zur Geschichte: 1867: Radolfzell-Stahring / 1895: Stahring-Überlingen / 1899: Fn-Li / 1901: Üb-Fn (Hinweis auf Umlauf während der Veranstaltung von Kluffener Heft 4 / 2001 des Arbeitskreises Heimatgeschichte: „ 100 Jahre Eisenbahn und Bahnhof Kluffern“ (u.a. 22.12.1939 Frontalzusammenstoß eines Personen- und Güterzugs in Kluffern mit ca. 100 Toten)

1.1) Länge: Radolfzell – Lindau: 83 km / Radolfzell – Fn: 59 km

1.2) Bahnlinie 731: 5 Zugtypen / Fahrpläne

*RB:	Singen- <u>Radolfzell-Fn-Li</u> :	ca. 1 ¾ h
*IRE Sprint:	Basel-Singen- <u>Radolfzell-Fn</u> :	ca. 3/4 h
* RE:	Fn-Langenargen - Lindau:	ca. 20 min
* IRE	Fn-Langenargen - Lindau:	ca. 13 min
* RB	Fn-Erisk.-Langenarg.-Kressbr.-Nonnenh.-Wasserb.-Enzisweil.-Äschach- Li:	ca. 35 min

1.3) Reaktivierte / neue Haltestellen / Bahnhöfe:

Fn-Landratsamt / Fn-Manzell / Fischbach-Fn / Kluffern-M´dorf / Salem-Mimmenhausen / Üb-Mitte

Salem selbst liegt ca. 1,5 km vom Bahnhof Salem-Mimmenhausen entfernt und deshalb müsste später beim S-Bahn Betrieb ein guter Busshuttelbetrieb zwischen Neufrach und Salem und innerhalb Mimmenhausens zum Bahnhof in Mimmenhausen geschaffen werden.

2.) Forderungen an Gürtelbahn

2.1) Potentialstudie für die Bodenseegürtelbahn, Jenni-Gottardi, Zürich, 1995

* Deutsch-Ch Raumordnungs- Kommission fordert: Trendwende zu Gunsten der Bahn

* Trendwende vom MIV zum ÖV: Im „Szenario Gestaltung“ nicht vorgesehen!

2.2) Interessenverband Bodenseegürtelbahn, im Okt. 2011 in Ludwigshafen gegründet (s. SK Artikel vom 25.10: „Vereint im Kampf für el. Züge“

* Mitglieder: LK Kn+Fn, R´zell, Bodman,-Ludwigshafen,Sipplingen, Üb, Uhdlingen-Mühlhofen, Salem, Bermatingen, M´dorf, Fn, RV + IHKs Bodensee-Oberschwaben, Hochrhein

* Ziele: + zeitgleiche Elektrif. von Süd- und Hochrhein Bahn / attraktive interregionale Verbindungen zwischen Li / Ulm – Basel über Schaffhausen-Singen-Fn / Vermeidung zusätzlicher Umstiege in den Knotenpunkten/ die für Wirtschaft + Tourismus wichtigen Verbindungen an Fremdenverkehrsnetz bleiben erhalten

2 / 2

* Kosten-Nutzen Analyse durch UNI Stuttgart bis Sommer 2012

2.3) NVP 2010 / S. 59 / (vor)letzter Abschnitt: Diese Planungen hätten allerdings zur Folge, dass der 60-Minuten Takt der regionalbahn aufgegeben werden müsste. Es würde ein Holper / Humpel – Takt entstehen, bei welchem die RB im ungefähren Abstand von 40 und 80 Minuten verkehren. Das hätte gravierende Auswirkungen auf den vertakteten Busverkehr im westlichen Bodenseekreis, weil alle wichtigen Busverbindungen auf den Takt der Schiene abgestimmt sind“

2.4) Bodanrail 2020

2.4.1) IBK Zusammenfassung / S.2 / 3.Absatz: ... „aber noch viel zu tun“.... „Insgesamt wird der größte Nachholbedarf im Regionalverkehr am Nordufer des Bodensees gesehen, wo man sich vor allem bei Schlüsselprojekten wie der Südbahn, der Bodenseegürtelbahn oder dem Bahnhof Lindau trotz knapper Kassen zusammenraufen muss“

2.4.2) Karlsruher PTV Zwischenbilanz Analyse / S. 21:

RE Basel – Singen – Friedrichshafen – Lindau: „Wird wegen fehlender Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn in Singen gebrochen, verkehrt Basel – Singen alle 30 Minuten, Singen – Lindau alle 120 Minuten“

2.5) Forderung des Bodenseerats? : Doppelspurweiterung auf Höhe von: Espasingen, Kluffern

2.6) Forderungen der „Bodensee-S-Bahn Initiative“

2.6.1) Weitere Halte: Mittelstenweiler und Birnau

2.6.2) Einsatz eines Shuttlezugs zwischen der Firma EADS / östlich von Immenstaad und Fischbacher Bahnhof für Berufspendlerströme aus dem Salemer- und dem Ravensburger- / Friedrichshafener Raum

2.6.3) Reaktivierung des Friedrichshafener Gleises (Teuringer Talbahn) zwischen Gürtelbahn und Bodensee Einkaufs Center