



**Initiative
Bodensee-S-Bahn**

Skizze zur Reaktivierung der Hegau-Ablachtalbahn



Ralf Derwing, Konstanz

Initiative Bodensee-S-Bahn

09.10.2018

Inhalt

1. Einführung	2
2. Reaktivierung der Hegau-Ablachtalbahn	3
Zugverbindungen über die Ablachtalbahn (aktuell möglich)	4
Bedeutung für den Fernverkehr	5
Bedeutung für den Regionalverkehr	6
3. Wiederaufbau der Bahnstrecke Sigmaringen-Krauchenwies.....	8
Bedeutung für den Regionalverkehr	8
Bedeutung für den Fernverkehr	9
Zugverbindungen über die Ablachtalbahn (über Krauchenwies-Sigmaringen)	10
RE Radolfzell – Sigmaringen	11
IRE Konstanz – Sigmaringen – Stuttgart	12
IC Zürich - Stuttgart (→ Fernverkehr, z.B. Nürnberg).....	13
Mengengerüst	14
Zusammenfassung.....	15
4. Integration in das Konzept Bodensee-S-Bahn.....	16
5. Weitere Vorgehensweise	17
6. Studien zum Potential der Hegau-Ablachtalbahn	18
7. Kontaktdaten.....	19

1. Einführung

Diese Skizze stellt den Versuch dar, aufgrund der jüngeren Ereignisse das enorme Potential für eine vollständige Reaktivierung der Hegau-Ablachtal-Bahn zwischen Radolfzell und Mengen für den Schienen-ÖPNV darzustellen.

Für die Entwicklung dieses Konzeptes gibt es drei aktuelle Anlässe:

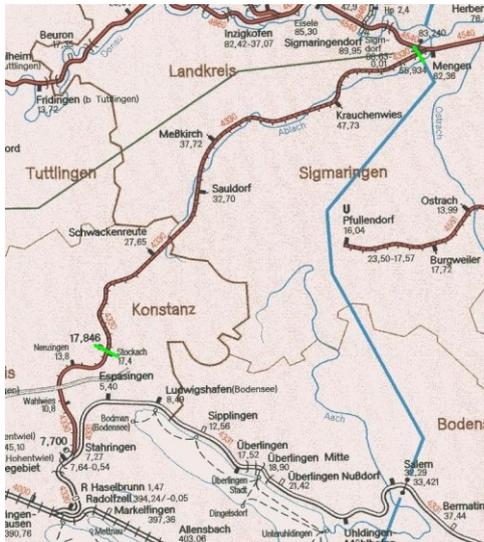
- Elektrifizierungsprogramm des Landes BW, wonach die Zollernalbbahn bis Sigmaringen zu elektrifizieren sei und damit diese Nord-Süd-Verbindung gestärkt werden könnte.
- Auch im Landkreis Konstanz gibt es für diesen Bereich Aktivitäten; so hat der Kreistag des Landkreises Konstanz im Juli 2018 beschlossen, dass der südliche Teil der Hegau-Ablachtal-Bahn (Stahringen-Stockach), welcher aktuell durch die RE-Verbindung „SEEHÄSLE“ bedient wird, in das Vorhaben zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn einzubeziehen. Optional wird sogar eine Verlängerung der SEEHÄSLE-Verbindung bis Stockach-Hindelwangen erwogen.
- Darüber hinaus gibt es Stimmen, die davon berichten, dass der aktuelle Eigentümer der restlichen Hegau-Ablachtal-Bahn, die Firma Tegometall, diese Strecke gerne veräußern wolle.

Die Initiative Bodensee-S-Bahn begrüßt diese Entwicklung sehr, da sie in der Reaktivierung und dem Wiederaufbau dieser Strecke ein großes Potential für eine weitere Erschließung des nordwestlichen Bodenseeraumes und zudem große Chancen für die Entwicklung neuer, überregionaler Verbindungen sieht. Im zweiten Kapitel werden die Chancen beschrieben, die sich aus Sicht der IBSB mit der Reaktivierung der Ablachtalbahn für den Schienen-ÖPNV ergeben.

Im dritten Kapitel wird dargestellt, welche zusätzlichen Perspektiven sich für den Schienen-ÖPNV regional und überregional durch die Reaktivierung der früheren Zweigstrecke Sigmaringen-Krauchenwies als Zulaufstrecke zur Ablachtalbahn ergeben. Hierdurch könnte man mit verhältnismäßig geringem Aufwand eine neue Nord-Süd-Verbindung im südlichen Baden-Württemberg etablieren, auf der mehrere interessante Verbindungen denkbar sind.

Im fünften Kapitel sind die nächsten Schritte dargestellt, die sich aus der IBSB für die nähere Zukunft definieren lassen.

2. Reaktivierung der Hegau-Ablachtalbahn



Die Hegau-Ablachtalbahn zwischen Radolfzell und Mengen wurde im 19. Jahrhundert als Kernstück einer überregionalen Verbindung Ulm-Zürich gebaut und ist entsprechend älter als etwa die Donautalbahn oder gar die Bodenseegürtelbahn. Die politischen Bedingungen der Zeit erforderten zudem die Errichtung einer Zweigstrecke von Krauchenwies nach Sigmaringen, um die ehemaligen hohenzollerischen Gebiete mit der Bahn zu erschließen. Dementsprechend ist die Bahn hinsichtlich der Steigungen, Kurvenradien und Kunstbauten sowohl tendenziell auf höhere Geschwindigkeiten wie auch auf eine Zweigleisigkeit ausgelegt worden.

Es gibt mehrere Gründe, die in den 1960er/1970er Jahren zu Stilllegung und Abbau des größten Teils der Bahn geführt haben. Dank des Engagements der Firma Tegometall wurde jedoch der größte Teil der nördlichen Streckenbereiche erhalten oder neu aufgebaut, mit Ausnahme der Zweigstrecke Krauchenwies-Sigmaringen. Der südliche Streckenbereich Radolfzell-Stahringen wird heute von den Zügen der Bodenseegürtelbahn benutzt, den weiteren Verlauf Stahringen-Stockach betreibt der Landkreis Konstanz in eigener Verantwortung mit dem „Seehäse“.

Auf der gesamten Strecke fand bis zuletzt Güterverkehr statt, bis dieser aufgrund von Biberschäden unterbrochen wurde. Generell ist die Strecke in ordentlichem Zustand. Allerdings fehlt die Infrastruktur für die Aufnahme des Schienen-ÖPNV völlig. Hier wäre es in einem ersten Schritt nötig, entlang des Streckenbereiches Stockach-Mengen diese Infrastruktur wieder aufzubauen und die Strecke z.B. mit Doppelspurinseln so auszubauen, dass sie in der Lage wäre, den angedachten ÖPNV zu tragen.

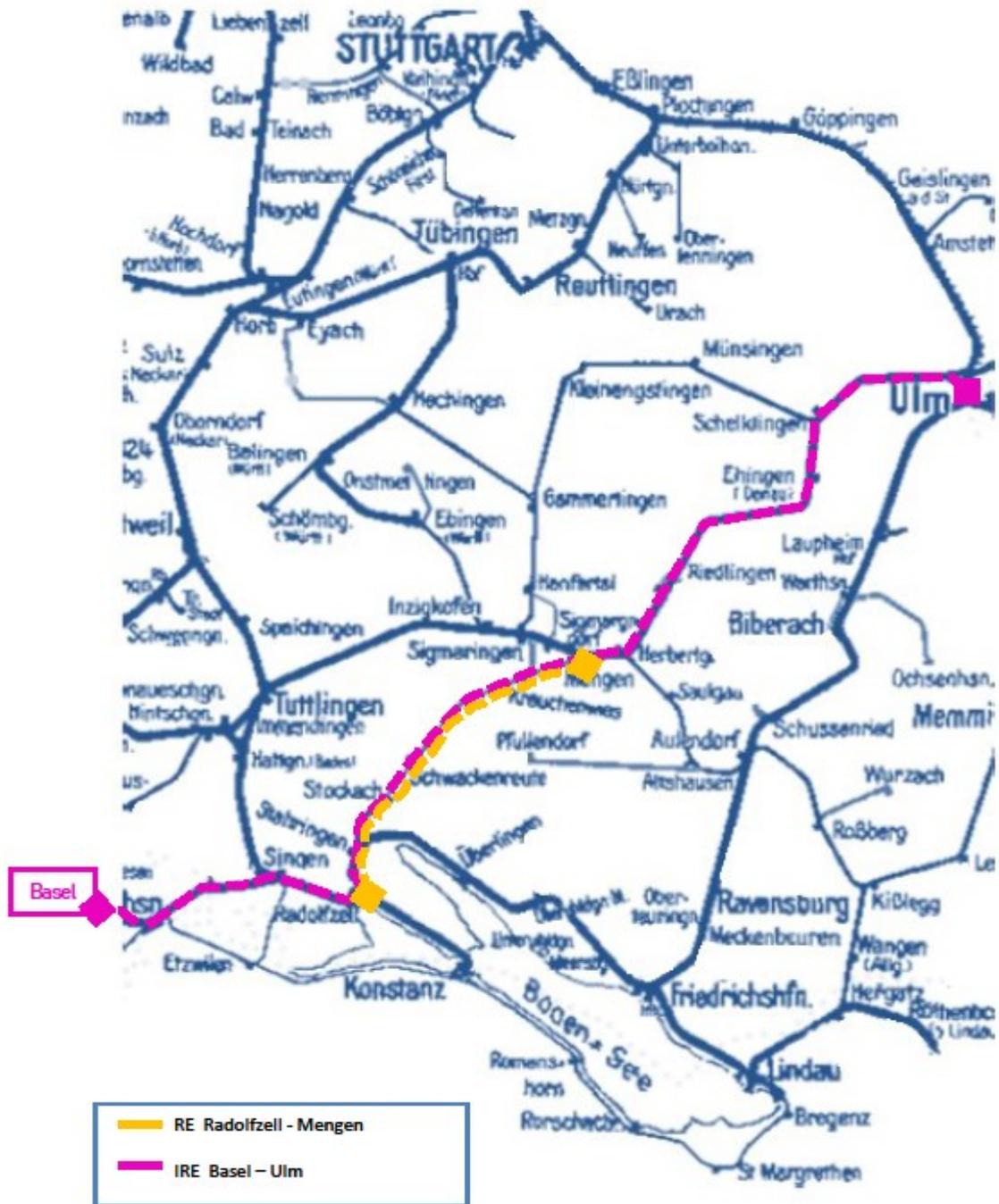
Als generell mögliche Bahnverbindungen sind hier zwei Relationen zu nennen:

- IRE Basel-Ulm
- RE Radolfzell-Stockach-Mengen

Beide Verbindungen wurden unter Anderem in der letzten Grosse-Studie zur Strecke untersucht. Dabei kam die IRE-Verbindung auf ein insgesamt ordentliches Ergebnis, da der Raum Alb-Donau-Ulm über die Donautalbahn und die Ablachtalbahn in einer annehmbaren Fahrtzeit mit dem westlichen Bodenseeraum und darüber hinaus verbunden werden kann. Die RE-Verbindung als Verlängerung des schon fahrende „Seehäse“ zwischen Radolfzell und Stockach nach Mengen hätte einen Nachteil dadurch, dass der Verkehr im südlichen Landkreis Sigmaringen an der Kreisstadt vorbeiführt. Dennoch wären die an der Strecke liegenden Kommunen, v.a. Messkirch, dann mit der Bahn erschlossen und es wäre überhaupt ein Schienenregionalverkehr zwischen den beiden Landkreisen möglich. Die folgende Karte zeigt die beiden Verbindungen:



Zugverbindungen über die Ablachtalbahn (aktuell möglich)



Bedeutung für den Fernverkehr

➤ Direkte IRE-Verbindung Zürich/Basel - Ulm

Das eigentliche Ziel der Hegau-Ablachtal-Bahn, die Verbindung Ulm - westl. Bodensee, wurde bisher nie erreicht und nach 1969 auch nicht in Angriff genommen, obwohl es mehrere Anläufe zur Etablierung einer IRE-Verbindung gab. Diese Versuche mündeten in zwei größere Studien, eine Studie der SMA aus dem Jahre 2001 und einer Studie von Ulrich Grosse aus dem Jahre 2014.

In beiden Studien wird die IRE-Verbindung als generell sinnvolle Verbindung dargestellt; das Problem für die Ablachtalbahn schien es eher zu sein, dass auf der Strecke Stockach-Messkirch-Mengen keine sinnvollen Nahverkehrsverbindungen zu fahren sind und für die Reaktivierung der Ablachtalbahn die IRE-Verbindung allein nicht ausreichen würde. Das Potential dieser IRE-Verbindung ist in den genannten Studien bereits gut dargestellt und braucht nicht weiter erläutert werden. Jedenfalls wird dadurch gewährleistet, dass der westliche Bodenseeraum auch direkt mit dem Alb-Donau-Kreis und weiter nach Ulm verbunden wird.

Die folgende Fahrplanprojektion kommt zu guten Ergebnissen:

Station	Strecke in km	Fahrzeit (min.)
Basel (IRE)	(-94,4)	(-61)
Zürich (IC)	(-47)	(-38)
Schaffhausen	0	0
Singen	19,7	14
Radolfzell ¹	29,8	20
Stockach	47,2	30
Messkirch	67,5	45
Mengen ²	86,5	59
Herbertingen	92,5	64
Riedlingen	103,5	76
Munderkingen	123,7	87
Ehingen	135,1	94
Schelklingen	146,0	99
Ulm Hbf³	168,7	116
gesamt:	168,7	116

Erläuterungen: 1: Die Fahrzeiten Schaffhausen-Radolfzell entsprechen den Fahrzeiten der bestehenden IRE-Verbindung.

2: Für die Fahrzeit des IRE zwischen Radolfzell und Mengen (56,7km, 40min.) wurden die Fahrzeiten des IRE Radolfzell-Friedrichshafen (58km, 37min.) projiziert.

3: Die Fahrzeiten und Halte zwischen Mengen und Ulm entsprechen den Zeiten der bestehenden RE-Verbindung 2234x ohne Halt in Blaubeuren.

Eine solche Verbindung wurde mit der letzten SMA-Studie bereits geprüft. Gegenüber der bisherigen IRE-Verbindung Basel-Ulm über Friedrichshafen ergibt sich ein Zeitvorteil von etwa 14 Minuten.

Darüber hinaus bietet diese Verbindung eine Entlastung der Bodensee-Gürtelbahn für den Fall der Überlastung oder Reparaturarbeiten.

Ebenso wird der westliche Landkreis Konstanz direkt mit den Landkreisen Sigmaringen, Biberach und Alb-Donau verbunden.

Bedeutung für den Regionalverkehr

➤ RE-Verbindung Radolfzell-Mengen

Die Wiederaufnahme des Schienen-ÖPNV auf dem südlichen Abschnitt der Hegau-Ablachtalbahn zwischen Radolfzell und Stockach stellt eine wichtige Entwicklung für die Strecke dar. Der Landkreis Konstanz betreibt diesen Streckenabschnitt mit dem „Seehäsle“ und verbindet so die Kommunen Stahringen, Wahlwies, Nenzingen und Stockach mit Radolfzell. Diese Verbindung stellt damit die wichtigste Schienenverbindung für die Bevölkerung des nordwestlichen Bodenseeraumes dar, da der Schienenverkehr auf der Bodenseegürtelbahn, die in Stahringen von der Hegau-Ablachtalbahn abzweigt, erst wieder Ludwigshafen mit Radolfzell verbindet.

Über Stockach hinaus gibt es jedoch seit 1970 keinen Schienen-ÖPNV zu den nördlicher gelegenen Kommunen im Landkreis Konstanz, geschweige denn in den benachbarten Landkreis Sigmaringen. Die ehemalige Verbindungsstrecke von Krauchenwies nach Sigmaringen wurde abgebaut, bis Mengen ist damit aktuell kein Schienen-ÖPNV möglich.

Im Falle einer Reaktivierung ist davon auszugehen, dass es zu einer Weiterführung des „Seehäsle“-RE über Messkirch nach Mengen kommen muss/sollte. Da das Seehäsle aktuell von der HzL betrieben wird, liegt es nahe, an ein Betriebskonzept zu denken, das einen durchgehenden RE Radolfzell-Mengen vorsieht und den Zug somit auch in die direkte Nachbarschaft der Stammstrecken der HzL bringt.

Wie bereits erwähnt, hat eine solche Verbindung neben allen Vorteilen den Makel, dass der Schienenverkehr im Landkreis Sigmaringen nicht nach der Kreisstadt Sigmaringen, sondern stattdessen nach Mengen ausgerichtet wird. Damit wird zwar eine Verbindung zur Donautalbahn hergestellt, wodurch Verbindung nach Ulm oder Aulendorf möglich werden; aber gegenüber einer Direktverbindung nach Sigmaringen verliert die Zielrichtung Mengen etwas an Attraktivität.

Dennoch ist eine RE-Verbindung generell vollkommen sinnvoll. Die Verlängerung des „Seehäsle“ würde einerseits die Anrainerkommunen wieder an den Bahnverkehr anschließen, andererseits auch eine direkte Streckenverbindungen zwischen der Hochrheinbahn und der Donautalbahn etablieren, wodurch insgesamt der Schienenverkehr profitieren dürfte, nicht nur durch eine ebenfalls auf dieser Strecke geführten IRE-Verbindung.

Eine Fahrplanprojektion für den RE sieht wie folgt aus:

Station	Strecke in km	Fahrzeit (min.)
Radolfzell	0	0
Radolfzell-Haselbrunn	1,5	2
Stahringen	7,3	7
Wahlwies	10,8	11
Nenzingen	13,8	14
Stockach¹	17,4	18
Zizenhausen	20,8	22
Mühlingen-Zoznegg	24,8	26
Schwackenreute	27,8	30
Sauldorf	31,9	34
Messkirch	37,8	39
Göggingen	44,4	44
Krauchenwies	47,8	48
Zielfingen	51,8	52
Mengen²	56,8	57
gesamt:	56,8	57

Erläuterungen: 1: Die Fahrzeiten Radolfzell-Stockach entsprechen den Fahrzeiten der bestehenden RE („Seehäse“).

2: Die Fahrzeiten zwischen Stockach und Mengen sind Schätzungen mit dem Richtwert 1min./km im RE-Verkehr. Die etwas längere Strecke zwischen Messkirch und Göggingen ohne Zwischenhalt könnte etwas schneller passiert werden.

Diese Entfernungen und Zeiten würden bei passender Streckengestaltung bereits ohne Elektrifizierung fast einen einfachen Stundentakt mit je zwei Fahrzeugen/zwei Lokführern erlauben. Bereits der RE ist konkurrenzfähig zum individuellen Straßenverkehr, der für die ca. 50 km Entfernung mit einer Fahrzeit von 48 Minuten anzusetzen ist (Quelle: google maps).

Zusammenfassung:

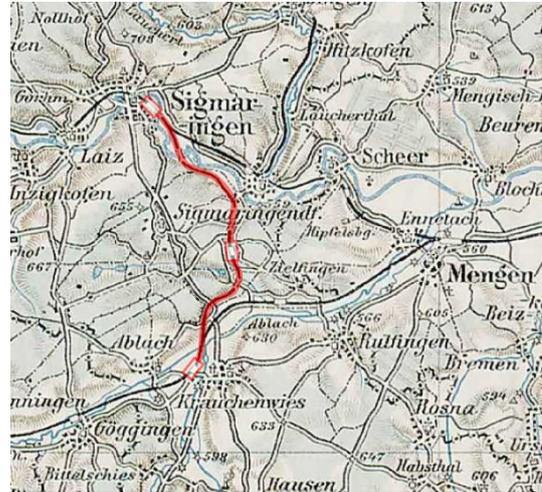
Die Möglichkeit, diese beiden Verbindungen auf der Hegau-Ablachtalbahn zu etablieren, rechtfertigt jedes Engagement für den Schienen-ÖPNV im nordwestlichen Bodenseeraum. Vor allem die IRE-Verbindung Basel-Ulm wäre interessant, da sie einerseits schneller als die Straßenverbindung wäre und andererseits Kommunen miteinander verbindet, die bisher per Bahn in der Praxis nicht sinnvoll erreichbar sind. Auch die RE-Verbindung Radolfzell-Mengen hat ihre Vorzüge, da sie die Kommunen im südlichen Landkreis Sigmaringen und im nördlichen Landkreis Konstanz nach langer Zeit wieder an den Schienen-ÖPNV anschließen würde.

Das Potential für diese Verbindungen war auch schon Gegenstand der in Kapitel 6 erwähnten Studien.

3. Wiederaufbau der Bahnstrecke Sigmaringen-Krauchenwies

In diesem Kapitel werden die Möglichkeiten beleuchtet, welche sich nach einer grundsätzlichen Reaktivierung der Hegau-Ablachtalbahn zwischen Radolfzell und Mengen für die mittelfristige Entwicklung der Strecke ergeben.

Das zentrale Element hierfür stellt der Wiederaufbau der Bahnstrecke Sigmaringen-Krauchenwies dar. Diese 9 km lange Strecke, welche die Ablachtalbahn direkt mit der heutigen Kreisstadt Sigmaringen verbunden hat, wurde 1971 abgebaut. Der Bahndamm, die Donaubrücke und im Prinzip auch die Trassierung sind aber immer noch erhalten. Ein Wiederaufbau der Strecke Sigmaringen – Krauchenwies stellt die ursprüngliche Verbindung wieder her.



Aus uns unbekanntem Gründen wurde der Wiederaufbau dieser Strecke nie ernsthaft geprüft. In den Studien finden sich dazu eher entlarvende Sätze, wonach der Wiederaufbau der Strecke als „wahrscheinlich zu teuer“ eingestuft wird. Diese Einschätzung könnte man eventuell noch gelten lassen, wenn man nur die Etablierung einer Schienenverbindung zwischen den Kommunen Sigmaringen und Krauchenwies für einen RE im Auge hat. Da gerade hier die Regiobuslinie 500 zwischen Sigmaringen und Überlingen verläuft, ist der Wiederaufbau aus lokaler Perspektive scheinbar nicht zwingend notwendig.

Diese Einschätzung ändert sich aber fundamental, wenn man die überregionalen Möglichkeiten in den Blick nimmt, welche ein Wiederaufbau dieses Teilstückes bietet. Wenn die Verbindung wiederhergestellt ist, kann dieses Stück als Verlängerung der Zollernalbbahn von Sigmaringen über Messkirch und Stockach bis nach Radolfzell betrachtet werden. Damit entsteht eine direkte Nord-Süd-Verbindung von Stuttgart bis zum westlichen Bodensee, die aus mehreren Gründen sehr interessant wäre.

Damit würde dieses Stück nicht nur eine Bedeutung im Regionalverkehr erhalten, wo die Strecke den südlichen Landkreis direkt mit der Kreisstadt Sigmaringen verbinden könnte, sondern auch im Fernverkehr – und eben dieser Fernverkehr wurde seit sehr vielen Jahren überhaupt nicht mehr in den Blick genommen.

Bedeutung für den Regionalverkehr

➤ **Überhaupt Schienen-ÖPNV für den südwestlichen Landkreis Sigmaringen**

Ein Wiederaufbau der Strecke eröffnet die Möglichkeit, die seit den 1970ern vom Personenverkehr abgeschnittenen Kommunen Krauchenwies (4964 Ew.), Messkirch (8347 Ew.) und Sauldorf (2525 Ew.) im Landkreis Sigmaringen grundsätzlich mit Schienen-ÖPNV zu versorgen. Ein solcher Schienen-

ÖPNV ist ohne die Verbindung zur Kreisstadt Sigmaringen nicht sinnvoll möglich. Der Umweg, über den weiteren Verlauf der Hegau-Ablachtal-Bahn nach Mengen, wäre für Bahnreisende als Alternative dann eher abwegig.

➤ **Zuständigkeit der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL)**

Als großer Vorteil könnte es sich erweisen, dass die Strecke Sigmaringen-Krauchenwies direkt an die Kernstrecken der HzL angrenzt. Die HzL unternimmt bereits heute im Auftrag des Landkreises Konstanz den Betrieb des „Seehäsele“ auf dem südlichen Teil der Hegau-Ablachtal-Bahn. Im ÖPNV gilt die HzL als ein erfolgreicher Betrieb. Für die HzL läge es wohl nahe, die ganze Strecke Sigmaringen-Radolfzell im ÖPNV bedienen zu können, wenn die Finanzierung und die dafür notwendige Strecke Sigmaringen-Krauchenwies gesichert wären. Für den Betriebsablauf (Wege zum BW usw.) sind deutliche Verbesserungen zu erwarten, ebenso könnte die HzL viel Expertise bei einem Finanzierungsantrag einbringen.

Bedeutung für den Fernverkehr

➤ **Direkte Verbindung Stuttgart-Radolfzell/Konstanz**

Während das eigentliche Ziel der Hegau-Ablachtal-Bahn, die Verbindung Ulm - westl. Bodensee, nie erreicht wurde, wurde das Alternativziel, eine Fernverkehrsverbindung Stuttgart-Tübingen-Albstadt-Sigmaringen-Radolfzell/Konstanz vor 1969 und auch seither nicht in den Blick genommen. Die Einführung neuer Triebfahrzeuge, die bessere Schieneninfrastruktur auf der Zollernalbbahn und deren Elektrifizierung machen es jedoch möglich, diese Strecke in einer ordentlichen Zeit zu befahren. Auch der weiter zunehmende Straßenverkehr, im Verbund mit der daraus resultierenden Umweltbelastung, rechtfertigt jede Überlegung für eine Verbesserung des Fernverkehrs im südlichen Baden-Württemberg.

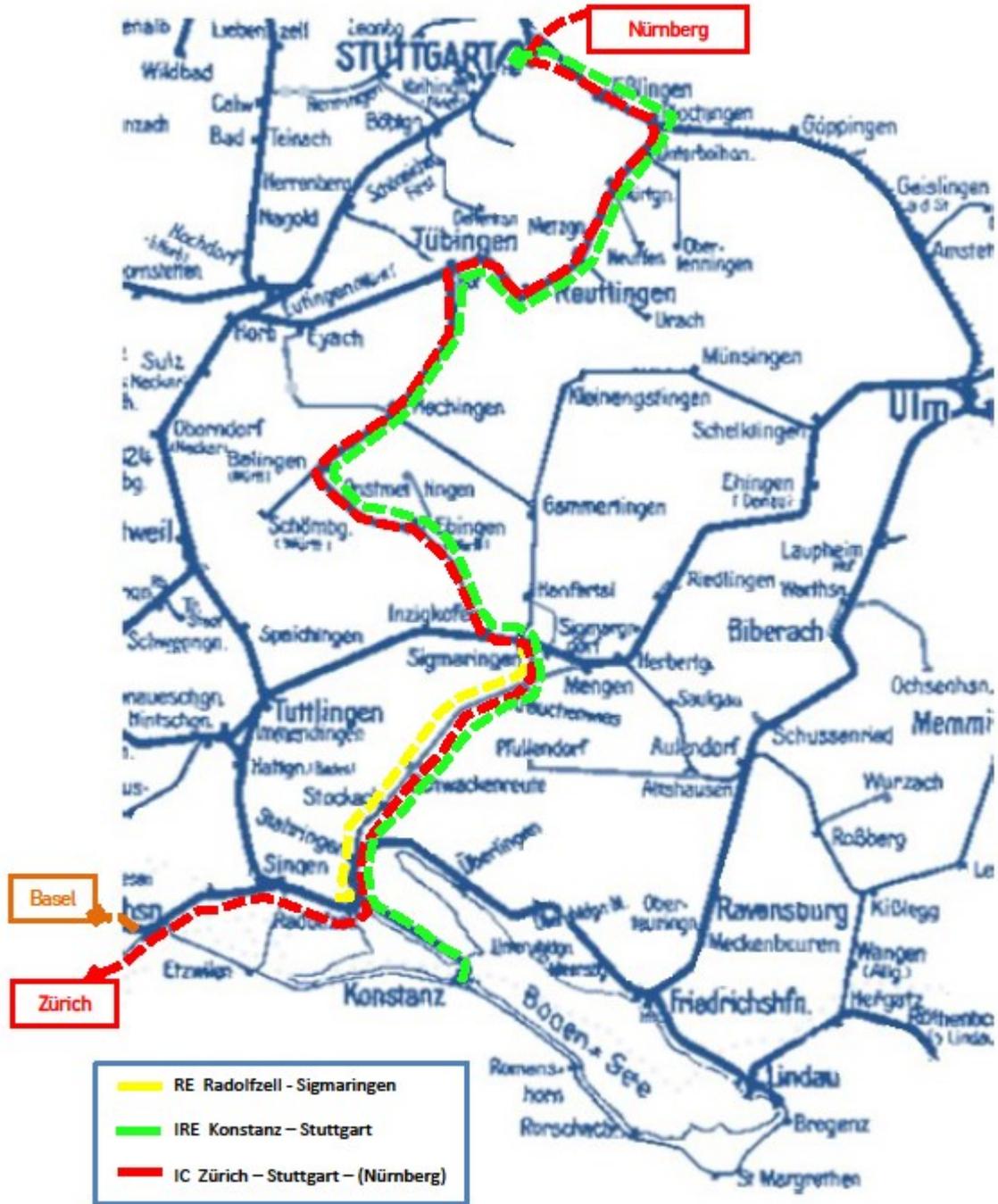
Ein solcher Zug wäre relativ einfach zu etablieren, da man ihn als Teil und Weiterführung der schon existierenden IRE-Verbindung Stuttgart-Sigmaringen aufbauen kann. So wäre es etwa möglich, von Stuttgart bis Sigmaringen ein zusätzliches Triebfahrzeug, z.B. BR 612, an den IRE anzuhängen. Dieser wird in Sigmaringen abgekoppelt und fährt dann weiter bis zum Bodensee. In der Gegenrichtung wird der Zug in Sigmaringen dann wieder angekoppelt und fährt bis Stuttgart im Zug mit. Zwischen Sigmaringen und Radolfzell/Konstanz könnte dieser IRE in Messkirch und Stockach halten und die Strecke in weniger als einer Stunde bewältigen.

➤ **Ausweichstrecke für Gäubahn**

Nicht erst der Ausfall der Rheintalbahn hat gezeigt, dass es in der Region kaum Möglichkeiten gibt, den Bahnverkehr umzuleiten. Bei einem Ausfall der eingleisigen Gäubahn ist nach derzeitigem Stand das südwestliche Baden-Württemberg vom Raum Stuttgart abgeschnitten. Eine durchgehende Alternativstrecke Radolfzell-Sigmaringen-Tübingen wäre in einem solchen Fall von großem Vorteil, da sie dann mithelfen könnte, den Ersatzverkehr aufzufangen.



Zugverbindungen über die Ablachtalbahn (über Krauchenwies-Sigmaringen)



RE Radolfzell – Sigmaringen

Im Vergleich zum im Kapitel 2 vorgestellten RE Radolfzell-Mengen zeigt die Fahrplanprojektion eines RE nach Sigmaringen deutliche Vorteile. Einerseits ist die Verbindung einige Minuten schneller am Ziel, wodurch ein Stundentakt auf der gesamten Strecke eher möglich wird. Andererseits wird über die Krauchenwieser Strecke der für den Landkreis viel interessantere Zielort Sigmaringen direkt und schnell angesteuert werden. Dort würde es Verbindungen zu den RE- und IRE-Zügen nach Stuttgart geben, was umso interessanter wird, wenn Sigmaringen tatsächlich Endpunkt der Elektrifizierung der Zollernalbbahn sein würde. Es wäre sogar denkbar, dass Bahnreisende von Sigmaringen aus in Richtung Westen nach Tuttlingen zur Gäubahn und weiter nach Donaueschingen streben könnten.

Station	Strecke in km	Fahrzeit (min.)
Radolfzell	0	0
Radolfzell-Haselbrunn	1,5	2
Stahringen	7,3	7
Wahlwies	10,8	11
Nenzingen	13,8	14
Stockach ¹	17,4	18
Zizenhausen	20,8	22
Mühlingen-Zoznegg	24,8	26
Schwackenreute	27,8	30
Sauldorf	31,9	34
Messkirch	37,8	39
Göggingen	44,4	44
Krauchenwies	47,8	48
Sigmaringen ²	56,9	54
gesamt:	56,9	54

Erläuterungen: 1: Die Fahrzeiten Radolfzell-Stockach entsprechen den Fahrzeiten der bestehenden RE.

2: Die Fahrzeiten zwischen Stockach und Sigmaringen sind Schätzungen mit dem Richtwert 1min./km im RE-Verkehr. Die etwas längere Strecke zwischen Messkirch und Göggingen ohne Zwischenhalt könnte etwas schneller passiert werden.

Diese Entfernungen und Zeiten würden bei passender Streckengestaltung bereits ohne Elektrifizierung einen einfachen Stundentakt mit je zwei Fahrzeugen/zwei Lokführern erlauben. Bereits der RE ist konkurrenzfähig zum individuellen Straßenverkehr, der für die ca. 50 km Entfernung mit einer Fahrzeit von 48 Minuten anzusetzen ist (Quelle: google maps).

IRE Konstanz – Sigmaringen – Stuttgart

Eine sehr interessante und neue Verbindung würde ein IRE Konstanz – Stuttgart über die Ablachtalbahn für alle beteiligten Kommunen bedeuten. Entscheidend sind dabei nicht die beiden Endpunkte, die aktuell bereits über die Gäubahn verbunden sind. Damit stellt eine solche Verbindung auch keine Konkurrenz zur Gäubahn dar. Vielmehr rücken die großen Städte entlang der Strecke in den Fokus. Es ist nicht übertrieben zu behaupten, dass niemand aus Reutlingen oder Tübingen derzeit sinnvoll mit der Bahn fahren kann, wenn man an den westlichen Bodensee strebt. Auch andersherum fährt niemand aus Konstanz gen Sigmaringen oder Tübingen mit der Bahn. Für eine Verbindung über die Ablachtalbahn ergibt die Fahrplanprojektion aber hervorragende Zeiten:

Station	Strecke in km	Fahrzeit (min.)
Konstanz	0	0
Konstanz-Petershausen	2,2	3
Radolfzell ¹	19,3	15
Stockach	36,7	25
Messkirch	57,1	40
Sigmaringen ^{2,3}	76,2	55
Albstadt-Ebingen	106,4	75
Balingen	124,3	91
Hechingen	141,3	104
Mössingen	149,9	111
Tübingen	166,0	124
Reutlingen	180,1	133
Stuttgart Hbf ⁴	237,0	167
gesamt:	237,0	167

Erläuterungen: 1: Die Fahrzeiten Konstanz-Radolfzell entsprechen den Fahrzeiten der bestehenden RE 473x ohne Halt in Allensbach.

2: Für die Fahrzeit des IRE zwischen Radolfzell und Sigmaringen (56,9km, 40min.) wurden die Fahrzeiten des IRE Radolfzell-Friedrichshafen (58km, 37min.) projiziert.

3: Der IRE wird in Sigmaringen an den bestehenden IRE 326x nach Stuttgart angehängt bzw. in der Gegenrichtung geflügelt. Somit sind keine zusätzlichen Zeitfenster/Lokführer notwendig.

4: Die Fahrzeiten und Halte zwischen Sigmaringen und Stuttgart entsprechen der bestehenden IRE-Verbindung 326x.

Die Fahrzeit Konstanz-Stuttgart beträgt über die Gäubahn aktuell mit IC und Elektrifizierung ca. 170 Minuten bei 221,4km. Ein IRE (!) Konstanz – Stuttgart über die Ablachtalbahn würde die Verbindung nach obiger Rechnung OHNE Elektrifizierung (!) in ungefähr der gleichen Zeit schaffen. Mit Elektrifizierung der Zollernbahn und der Ablachtalbahn wäre er noch deutlich schneller.

Für den Landkreis Konstanz gibt es den weiteren Vorteil einer schnellen, umsteigefreien Verbindung von Konstanz nach Stockach und zurück. Die Fahrzeit wird im Vergleich zur jetzigen Verbindung fast halbiert (25min. zu 48 min.). Falls die aktuellen Fahrpläne zwischen Konstanz und Radolfzell keine Verbindung zulassen, könnte man den Zug ggf. auch in Radolfzell enden lassen.

IC Zürich - Stuttgart (→ Fernverkehr, z.B. Nürnberg)

Diese Verbindung arbeitet mit der Verlegung der bestehenden IC-Linie 4 Zürich-Stuttgart auf die Hegau-Ablachtalbahn. Die Fahrtzeiten sind dabei ohne Ausbau als Schnellstrecke (!) gerechnet, auf der Basis der jetzt auf den Streckenabschnitten verkehrenden IRE. Mit Elektrifizierung und Ausbau der Streckenabschnitte sind vermutlich noch viel kürzere Fahrtzeiten möglich.

Station	Strecke in km	Fahrzeit (min.)
Zürich HB	0	0
Schaffhausen	47	38
Singen ¹	66	52
Radolfzell ²	77,1	58
Sigmaringen	134,0	88
Tübingen	223,8	133
Reutlingen	237,9	143
Stuttgart Hbf³	294,8	173
Crailsheim	404,1	250
Nürnberg Hbf⁴	494,1	304
gesamt:	494,1	304

Erläuterungen: 1: Die Fahrtzeiten Konstanz-Radolfzell entsprechen den Fahrzeiten der bestehenden IC 2382.

2: Die Fahrtzeiten Konstanz-Radolfzell entsprechen den Fahrzeiten der bestehenden IRE. Die längere Wartezeit in Singen aufgrund des Lokwechsels entfällt.

3: Die Fahrtzeiten Radolfzell-Stuttgart sind Schätzungen, basierend auf der Zeitersparnis aufgrund weniger Haltestellen gegenüber der o.a. IRE-Verbindungen und der dadurch möglichen höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten. Für den Abschnitt Radolfzell-Sigmaringen wird eine Elektrifizierung angenommen.

4: Die Fahrtzeiten Stuttgart-Nürnberg entsprechen den Fahrtzeiten der Verbindungen der jetzigen IC-Linie 61, z.B. IC 2065.

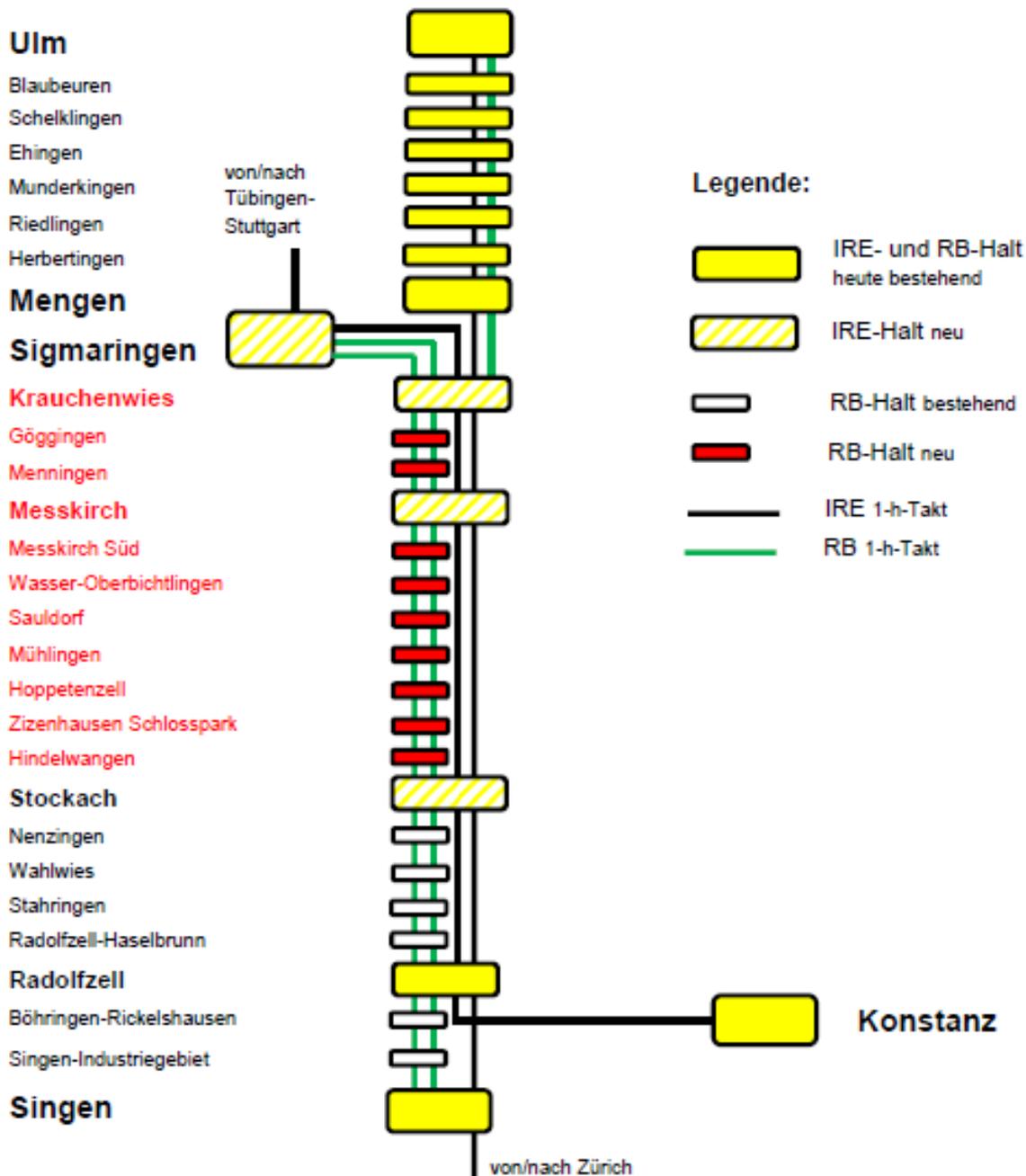
Hinsichtlich Infrastruktur und Fernverkehr gelten die gleichen Ausführungen wie bei Variante A. Bei dieser Variante entfällt die Kehre in Radolfzell und die Verbindung nach Konstanz, dafür wird die bestehende IC-Verbindung Zürich-Stuttgart nach Osten verlegt. Dadurch entfällt für diese Verbindung die Kehre in Singen, der IC kann in der eingesparten Zeit schon in Radolfzell sein. Die Städte an dieser Linie sind im Vergleich zur Gäubahn größer, während die Gäubahn-Städte aufgrund der jüngst etablierten, neuen IC2-Verbindung Stuttgart-Konstanz keinen Verlust erleiden. Die Gäubahn ist vor allem aufgrund der Enge des Neckartals zwischen Tuttlingen und Horb eher langsam. Ggf. gibt es hier die Möglichkeit, auf der Verbindung Ablachtalbahn, Zollernbahn und Neckar-Alb-Bahn höhere Geschwindigkeiten zu erreichen.

Auch der Bau einer „Singener Kurve“ wäre für die Region weniger brisant, da keine Gefahr mehr bestünde, dass der IC nicht mehr in Singen halten würde. Alternativ wäre auch eine IC-Verbindung aus der Ostschweiz über Konstanz nach Stuttgart eine Überlegung wert.

Mengengerüst

Konstanz – Singen – Sigmaringen – Tübingen – Stuttgart / Mengen – Ulm

Ziel-Angebot



25. Juni 2018/Stp

Zusammenfassung

Es lassen sich bei einem Wiederaufbau der Strecke Sigmaringen-Krauchenwies insgesamt drei regional und überregional relevante Zugverbindungen identifizieren, die im Falle einer Reaktivierung der Strecken bedient werden könnten:

- RE Radolfzell – Sigmaringen
- IRE Stuttgart – Konstanz
- IC Zürich – Stuttgart (– Nürnberg)

Diese Überlegungen sind noch attraktiver, wenn man bedenkt, dass diese drei Verbindungen jetzt schon in verkürzter Variante existieren:

- Das „Seehäsle“ befährt als RE Radolfzell – Stockach bereits den südlichen Teil der Hegau-Ablachtalbahn und müsste einfach verlängert werden.
- Ein IRE Konstanz – Stuttgart würde keine zusätzlichen Fenster auf der Zollernalbbahn benötigen, da er Bestandteil des IRE Stuttgart – Aulendorf wäre und in Sigmaringen geflügelt werden kann.
- Die IC-Verbindung Zürich – Stuttgart existiert als IC4 Zürich-Stuttgart über die Gäubahn, hat dort aber seit Kurzem durch die IC2-Verbindung Stuttgart-Konstanz Konkurrenz und muss in Singen die betriebstechnisch suboptimale Spitzkehre machen; deswegen ist die Führung über die Ablachtalbahn eine gute Alternative.

Die überregionalen Verbindungen befinden sich schon aus jetziger Sicht auf einem konkurrenzfähigen Niveau, bei einer Elektrifizierung und einem Ausbau der Strecken können die Fahrtzeiten noch weiter verkürzt werden.

Zudem kann man schon berücksichtigen, dass sich die Trassenführung von Gäubahn und Neckar-Alb-Bahn ab 2026 aufgrund der Einfädelung in die NBS nach Stuttgart-Flughafen und den Tiefbahnhof noch massiv ändern wird. Während für die Verbindung über die Gäubahn eine um ca. 10 Minuten längere Fahrtzeit bis Stuttgart Hbf erwartet wird, sieht dies für die Verbindung über die Neckar-Albbahn (in Verlängerung der Hegau-Ablachtalbahn) anders aus: Die zeitraubende und längere östliche Umfahrung des Stuttgarter Kessels über Plochingen und Cannstadt entfällt, die Züge sind von Reutlingen aus gesehen schneller und direkter im Hbf.

Nicht zuletzt wäre eine Nord-Süd-Verbindung über die Zollernalbbahn und die Hegau-Ablachtalbahn eine sinnvolle Ausweichstrecke im Falle einer Sperrung der Südbahn, Gäubahn oder gar der Rheintalbahn.

4. Integration in das Konzept Bodensee-S-Bahn

➤ Stärkung des Verkehrs auf der Hegau-Ablachtal-Bahn und der Bodenseegürtelbahn

Die Ausdehnung des Regionalverkehrs und vor allem die Einführung einer IRE-Verbindung lassen eine Zunahme des Verkehrs und damit auch der Fahrgastzahlen auf der Hegau-Ablachtal-Bahn zwischen Radolfzell und Stahringen (7,3 km) erwarten. Dieser Streckenabschnitt wird auch von den Zügen der Bodenseegürtelbahn befahren.

Von diesen 7,3 km sind bereits über 6 km zweispurig ausgebaut. Im Bereich des Brandbühltunnels (255 m) ist eine Strecke von ca. 1 km Länge einspurig. Die Etablierung des zusätzlichen Verkehrs erhöht so die Notwendigkeit und Wahrscheinlichkeit des vollständigen zweispurigen Ausbaus zwischen Radolfzell und Stahringen (v.a. Brandbühltunnel), wovon auch die Bodenseegürtelbahn profitieren würde.

➤ Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Kreis Konstanz

Eine IRE-Direktverbindung Konstanz-Stuttgart (und in RE-Funktion auch nach Stockach und zurück) würde vermutlich viel politische Unterstützung im Raum Konstanz erfahren. Zeitlich läge sie im Bereich der jetzigen, teils indirekten Verbindung über Singen. Durch den zweispurigen Ausbau der Blockstelle Brandbühl wird auch die Leistungsfähigkeit der Gürtelbahn gestärkt.

In der Folge würde es einige Chancen hinsichtlich der Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Konstanz geben, da der IRE nach und von Stuttgart auf die Strecke und auch in den Bahnhof passen müsste. Hier gäbe es mehrere Möglichkeiten der Verbesserung:

- Zweigleisigkeit zwischen Bahnhof Petershausen und Hauptbahnhof
- Unterführungen statt der drei Bahnübergänge, v.a. BÜ Jahnstraße
- Zusätzlicher Bahnsteig Konstanz Hbf

Diese Verbesserungen wären auch für eine Bodensee-S-Bahn sehr vorteilhaft.

5. Weitere Vorgehensweise

Aus Sicht der IBSB sind die notwendigen Schritte hinsichtlich der Ablachtalbahn analog zur o.a. Darstellung in zwei große Phasen zu unterteilen.

Schritt 1: Reaktivierung der Ablachtalbahn zwischen Stockach und Mengen

Unabhängig von allen weiteren Überlegungen steht die generell Wiederinbetriebnahme der Strecke zwischen Stockach und Mengen am Anfang aller Bemühungen. Die IBSB unterstützt daher vorbehaltlos das Engagement der an der Strecke liegenden Kommunen (Stockach, Mühlingen-Zoznegg, Sauldorf, Messkirch, Krauchenwies, Mengen) hinsichtlich einer Übernahme der Strecke in kommunale Trägerschaft nach Vorbild der Seehäsele-Strecke oder auch der Strecke Pfullendorf-Altshausen. Hier lassen sich die folgenden Teilschritte identifizieren:

- Überführung der Strecke in kommunale Trägerschaft
- Übereinkunft der beiden Eigner (X_{neu} und der Landkreis Konstanz für den südlichen Abschnitt) hinsichtlich eines gemeinsamen Betriebskonzeptes für die Strecke
- Baumaßnahmen
 - Ertüchtigung der Strecke auf v_{max} 100 km/h bis 140 km/h
 - Errichtung von Ausweich- bzw. Kreuzungsgleisen entlang der Strecke
 - Ertüchtigung bzw. Wiederaufbau der Bahnhöfe/Haltestellen
 - Beseitigung von Betriebshindernisse, v.a. niveaugleiche Bahnübergänge

Diese Maßnahmen bedeuten für die beteiligte kommunale Ebene eine große Herausforderung, insbesondere, was die Ertüchtigung und den Ausbau der Strecke betrifft. Es ist deswegen unabdingbar, dass v.a. das Land Baden-Württemberg hier für die Bereitstellung der Finanzierungsmittel und der notwendigen Ressourcen sorgt.

Schritt 2: Wiederaufbau der Strecke Krauchenwies-Sigmaringen

Wenn Schritt 1 erfolgt ist, kann die weitere Entwicklung der Strecke in den Blick genommen werden. Nach einer Prüfung, die zeigt, dass der Wiederaufbau des Teilstückes Krauchenwies-Sigmaringen sinnvoll und machbar ist, kann der zweite Schritt erfolgen. Die Teilschritte sind hier:

- SMA-Studie in Ergänzung zur Studie von 2016 mit neuer Berücksichtigung der regionalen und überregionalen Verbindungen, die sich aus einem Wiederaufbau der Strecke Krauchenwies-Sigmaringen ergeben
- Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz hinsichtlich der (einzigartigen) Donaubrücke bei Sigmaringen, deren Status aktuell mit „bedeutsam aus geschichtlichen (technik-geschichtlichen) Gründen“ beschrieben wird.
- Planung und Durchführung des Wiederaufbaus der Strecke Krauchenwies-Sigmaringen
- Ertüchtigung der gesamten Strecke auf v_{max} 160 km/h
- Auslotung der Perspektiven für einen Lückenschluss bei der Elektrifizierung oder des Einsatzes alternativer Antriebstechniken

6. Studien zum Potential der Hegau-Ablachtalbahn

Bezüglich des Fahrgast- und Verkehrspotentials auf der Hegau-Ablachtalbahn wurden in jüngerer Zeit die folgenden Studien erstellt, die sich auch im Internet finden lassen.

Sie dienen als Grundlage für die in den vorigen Kapiteln aufgestellten Fahrzeiten, Fahrpläne usw. Die Überlegungen der IBSB gehen über den Ansatz der Studien hinaus, da die möglichen überregionalen Nord-Süd-Verbindungen (IRE Stuttgart-Konstanz und IC Zürich-Stuttgart-Nürnberg) nicht explizit berücksichtigt wurden.

- VIEREGG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung (München), "Überprüfung der von SMA und Partner AG im Juni 2001 vorgelegten Studie 'Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Stockach Mengen' ", Auftraggeber: VCD Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V., Juli 2004
- Ulrich Grosse, Nahverkehrsberater (Tübingen), "Ablachtal-Bahn - Schnelle Verbindung von der Donau zum Bodensee, Eine Zug-Bus-Konzeption für den südlichen Landkreis Sigmaringen und den Norden des Landkreises Konstanz", April 2014
- SMA und Partner AG (Zürich), "Reaktivierung für den SPNV und Einbindung der Ablachtalbahn ins überregionale Schienennetz", Sigmaringen, Auftraggeber: Landratsamt Sigmaringen, Stadt Meßkirch, 20. Januar 2016

7. Kontaktdaten



Frieder Staerke
Co-Präsident
Mozartstrasse 12
D- D-88677 Markdorf
Tel +49 7544 742 179
E-Mail carola.frieder.staerke@web.de

Wolfgang Schreier
Co-Präsident
Rothausstrasse 16
CH-8280 Kreuzlingen
Tel +41 71 688 28 37
E-Mail wmschreier@bluewin.ch

Paul Stopper
Dipl. Bauing. ETH/Berater der IBSB
Falmenstrasse 25
CH-8610 Uster
Tel +41 44 940 74 74
E-Mail paul@stopper.ch

Ralf Derwing
Referat Hegau-Ablachtal-Bahn
Am Rheinufer 4
78467 Konstanz
Tel +49 7531 8047198
E-Mail ralf.derwing@web.de

Diese Skizze ist nicht zur Veröffentlichung gedacht. Sie stellt vielmehr eine Zusammenfassung der aktuellen Überlegungen zum Themenfeld Hegau-Ablachtalbahn innerhalb der Initiative Bodensee-S-Bahn dar.

Bildnachweise:

Deckblatt: <https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?2,4813189>, 09.10.18

S.3: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Krauchenwies%E2%80%93Sigmaringen

<http://www.ablachtal-bahn.de/>