

Ralf Derwing
Beauftragtes Mitglied der IBSB
Am Rheinufer 4
D – 78467 Konstanz
Tel +49 7531 8047198
E-Mail info@bodensee-s-bahn.org
ralf.derwing@web.de

Konstanz, 07. August 2019

Medienmitteilung

Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB) fordert

- **Verlängerung der künftigen S 8 bis Sigmaringen**
 - **Ablachtalbahn Mengen – Stockach –als Teilstück einer Direkt-Verbindung
Ulm – Zürich/Basel**
 - **Lückenschluss zwischen Ehingen und Erbach (Donautalbahn – Südbahn).**
-

Die Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB) – eine seit über 17 Jahre tätige NGO zur Verbesserung des vornehmlich schienengebundenen öffentlichen Verkehrs in der Bodenseeregion (www.bodensee-s-bahn.org) – stellt mit Befriedigung fest, dass im erweiterten Raum Ulm (endlich) eine S-Bahn installiert werden soll.

Die IBSB hat sich in einem Schreiben an die Verkehrsminister von Baden-Württemberg und von Bayern sowie an den Verein „Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V.« und die Oberbürgermeister der Städte Ulm und Neu-Ulm mit verschiedenen Ergänzungsvorschlägen gewandt.

Die drei wichtigsten Vorschläge sind:

- a) **Verlängerung der geplanten S8 über Riedlingen hinaus nach Sigmaringen**
- b) **Reaktivierung der Ablachtalbahn**
- c) **Lückenschluss Ehingen – Erbach**

Diese Vorschläge werden auf den folgenden Seiten vorgestellt:

Verlängerung der geplanten S8 über Riedlingen hinaus nach Sigmaringen

Gemäss den Studien des «Vereins Regio-S-Bahn Donau-Iller» soll auf der Donautalbahn **Ulm – Ehingen – Riedlingen** eine S-Bahn-Linie eingerichtet werden (1/2-h-Takt). Die IBSB fordert, dass mit dem notwendigen Ausbau der Bahnlinie nicht nur bis Riedlingen, sondern bis **Sigmaringen** geführt wird. Gleichzeitig mit dem Ausbau der Donautalbahn soll diese mit Oberleitungen bis Sigmaringen elektrifiziert werden.



Abbildung 1: Linienkonzept der Regio-S-Bahn Donau-Iller mit verlängerter S 8 nach Sigmaringen (rot) und der neuen Bahnverbindung Ehingen – Erbach (schwarz)

Reaktivierung der Ablachtalbahn

Die Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB) strebt seit einigen Jahren zusammen mit den an die Strecke angrenzenden Gemeinden (Messkirch, Mühlingen, Sauldorf, etc.) und mit der Bevölkerung die Reaktivierung der Ablachtalbahn an. Dazu gehören folgende Streckenabschnitte:

- Stockach – Messkirch – Krauchenwies – Mengen
- Krauchenwies – Sigmaringen

Damit besteht die Möglichkeit, die Donaubahn in das Fernverkehrsnetz von Ulm nach Zürich resp. Basel und Konstanz einzubeziehen. Die Ablachtalbahn steht im Fokus von neuen, raschen Direktverbindungen, so können mit einem Ausbau und mit einer Elektrifizierung verschiedene geografische Räume miteinander verbunden werden, die bis heute mit der Bahn untereinander praktisch nicht erreichbar sind.

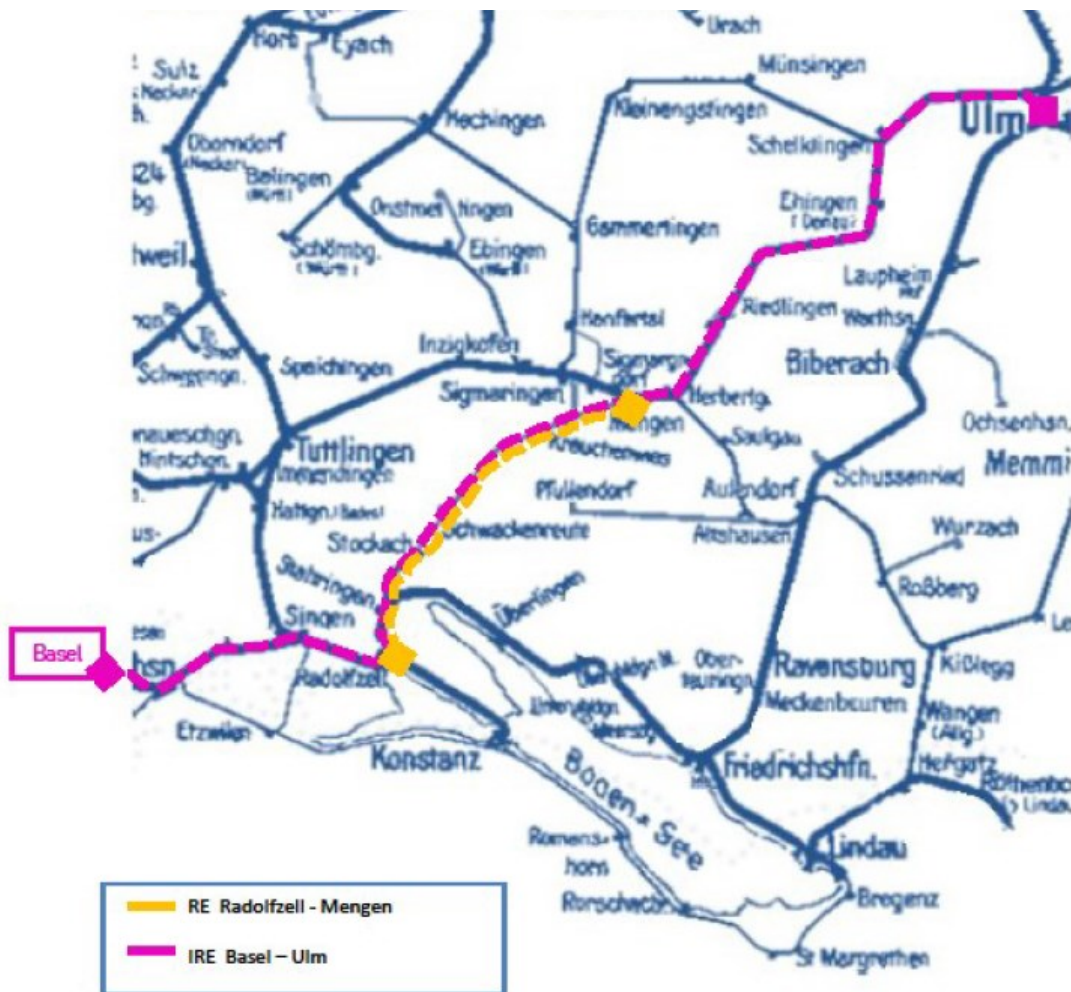


Abbildung 2: Mögliche neue Fernverbindung von Ulm via Ablachtalbahn nach Basel resp. Zürich

So besteht die Möglichkeit, die Regio-S-Bahn Donau-Iller in Mengen (neben Aulendorf und Memmingen) mit dem dortigen S-Bahn-Angebot, z.B. der Bodensee-S-Bahn, zu verbinden.

Lückenschluss Ehingen – Erbach

Eine weitere sinnvolle Ergänzung des Bahnnetzes ist die Verbindungslinie von **Ehingen** an der Donautalbahn nach **Erbach** an der (ab 2021 elektrifizierten) Südbahn.

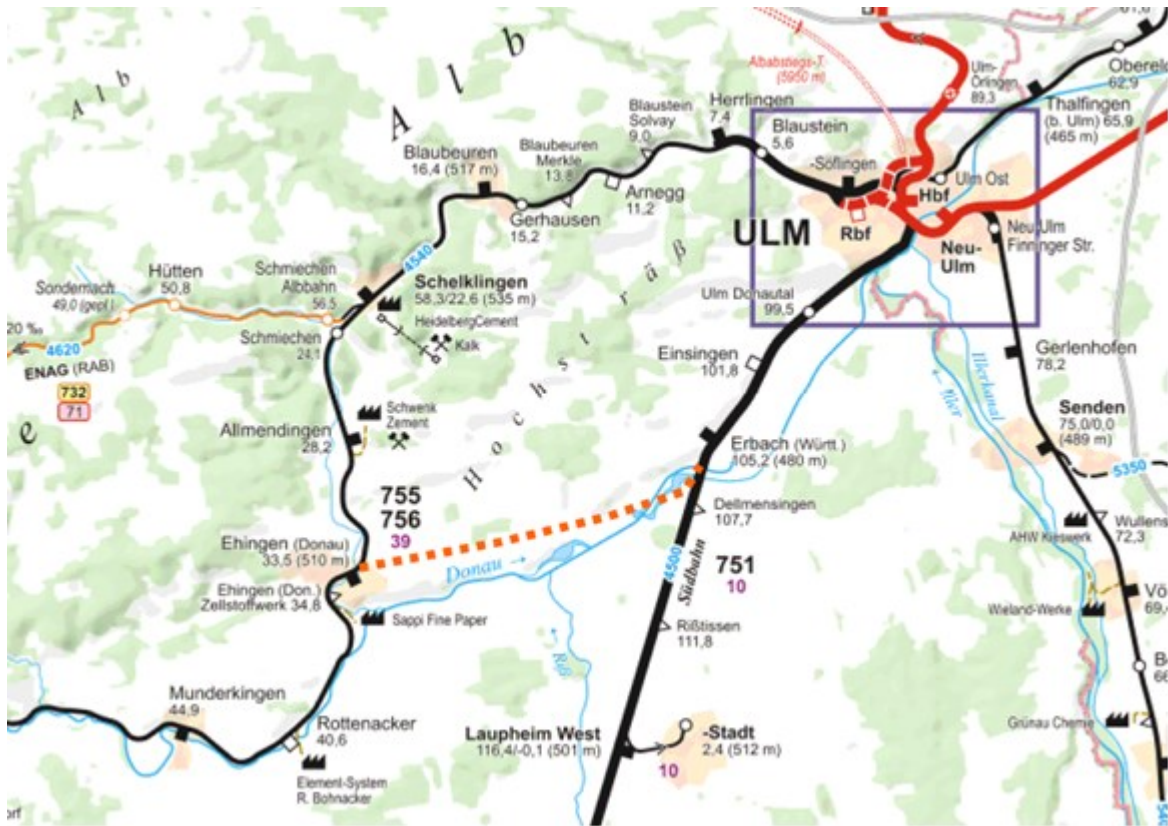


Abbildung 3: Lückenschluss Ehingen – Erbach (Quelle: Vorstudie sma/Intraplan 2010, im Auftrag u.a. des Regionalverbandes Donau-Iller)

Diese kurze Verbindungsstrecke Ehingen-Erbach ist für direkte Züge aus dem oberen Donautal Richtung Stuttgart und Aalen-Nürnberg wichtig. Mit der neuen Schlaufe ist auch ein S-Bahn-Ringverkehr für Angebotsverdichtungen möglich. Streckensperrungen auf dem nördlichen Teil der Südbahn oder auf der Donautalbahn könnten mit der neuen Schlaufe umfahren werden.

Wirtschaftlichkeit der Regio-S-Bahn Donau-Iller mit IBSB-Vorschlägen verbessern

Die Wirtschaftlichkeit einer Bahnstrecke verbessert sich, wenn mehr Verkehre darauf abgewickelt werden. Mit der Integration der Donautalbahn zwischen Ulm und Mengen in den überregionalen Verkehr steigt die Wirtschaftlichkeit auch für die Regio-S-Bahn Donau-Iller – selbst wenn durch den Zusatzverkehr zusätzliche Ausbauten nötig werden.

Donautalbahn/Ablachtalbahn als «Überlaufstrecke» nutzen

Zu berücksichtigen ist auch, dass mit einem großzügigen Ausbau der Achse Donautalbahn – Ablachtalbahn die Möglichkeit geschaffen wird, im Störfall auf den umliegenden Bahnstrecken die neue Achse als «Überlaufstrecke» nutzen zu können, was das ganze System zusätzlich stärkt.