

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Hirschgraben 2

D – 88214 Ravensburg

**Regionalplan Bodensee-Oberschwaben, Fortschreibung des Regionalplans;  
Entwurf zur Anhörung gem. Beschluss der Verbandsversammlung vom  
20. Juli 2018 Regionalverband;**

---

**Zentrale Forderungen – Zusammenfassung:**

**Der Klima- und Umweltschutz erfordert eine grundlegende Wende – auch im Verkehrssektor. Der energieintensive Kfz-Verkehr muss reduziert und umweltfreundliche Verkehrsträger, insbesondere die Schiene, müssen massiv ausgebaut werden.**

Im Regionalplan-Entwurf ist zwar an mehreren Stellen vom Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel die Rede, doch die Liste der im Plan enthaltenen konkreten Verkehrsprojekte steht dazu in erheblichem Widerspruch. Das Straßennetz ist auch in der Region Bodensee-Oberschwaben bereits heute sehr viel besser ausgebaut als das Schienennetz. Daher sind die vielen geplanten Straßenprojekte drastisch hinsichtlich Anzahl und Dimensionierung zu reduzieren. Dies sollte der Regionalverband gegenüber Bund und Land deutlich machen und stattdessen eine Forcierung und bevorzugte Finanzierung von Bahnprojekten einfordern.

Viele der im Regionalplan-Entwurf ausgewiesenen **Entwicklungachsen verfügen über gar keine oder eine nur sehr unzureichende Schienen-Anbindung.**

Der Regionalverband sollte sich daher noch stärker als bisher vorgesehen für die **Elektrifizierung und den möglichst weit gehenden zweigleisigen Ausbau der bestehenden Bahnstrecken** einsetzen und die Einrichtung möglichst vieler sinnvoller neuer Bahn-Haltepunkte in der Raumplanung berücksichtigen. Er sollte aber auch die **Planung neuer Schienenstrecken** in der Region anstreben. Je nach Schwierigkeit der Topografie könnten manche Strecken mit geringerem Ausbaustandard als Stadt-Umland-Bahn realisiert werden. Grundsätzlich ist **mindestens ein 30-min-Takt** im Schienenpersonenverkehr vorzusehen.

Die Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB) schlägt die Prüfung folgender **neuer bzw. zu reaktivierender Bahnstrecken** vor:

- |  |                                 |
|--|---------------------------------|
| • Stockach – Mengen                          | (Reaktivierung Ablachtalbahn)   |
| • Krauchenwies – Sigmaringen                 | (Wiederaufbau)                  |
| • Pfullendorf – Schwackenreute               | (Wiederaufbau)                  |
| • Pfullendorf – Krauchenwies                 | (Neubau)                        |
| • Leutkirch – Isny                           | (Wiederaufbau)                  |
| • Ravensburg – Wangen                        | (Neubau Stadt-Umland-Bahn)      |
| • FN-Fischbach – Meersburg – Uhdlingen-M.    | (Neubau Stadt-Umland-Bahn)      |
| • Meersburg – Markdorf – Ravensburg          | (Neubau Stadt-Umland-Bahn)      |
| • Meckenbeuren – Tettngang                   | (Wiederaufbau)                  |
| • Tettngang – Kressbronn                     | (Neubau Stadt-Umland-Bahn)      |
| • Friedrichshafen – Tettngang                | (Neubau Stadt-Umland-Bahn)      |
| • Pfullendorf – Salem                        | (Neubau Stadt-Umland-Bahn)      |
| • Aichstetten – Memmingen                    | (Neubau/Wiederaufbau)           |
| • Sog. „Mussolini-Kurve“ bei Friedrichshafen | (Neubauoption für Güterverkehr) |

## Stellungnahme

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Die private "Initiative Bodensee-S-Bahn" (IBSB) nimmt die Gelegenheit gerne wahr, sich zum obigen Regionalplan-Entwurf zu äußern. Wir sind uns bewusst, dass der Regionalplan eine rein raumplanerische Maßnahme ist und keinerlei Verwirklichungs-Ziele verfolgen kann.

Gleichwohl ist es von großer Bedeutung, wie dieser Regionalplan aufgestellt ist, nämlich, ob er die heutigen drängenden Probleme berücksichtigt und versucht, zumindest in die richtige Richtung zu lenken (Klimawandel, Verkehrswende) oder ob er einfach an den gewohnten Prinzipien festhält und die Wünsche und Anliegen der verschiedenen Players und Betroffenen (meistens Behörden) auflistet, also letztlich so weiter gearbeitet wird wie bisher.

Die IBSB äußert sich vor allem im Hinblick auf die Wechselwirkung von Raum und Verkehr.

### 1. Grundsätze

Die IBSB unterstützt die Grundsätze und Ziele für die räumliche Ordnung und Entwicklung der Region, insbesondere, dass die Region Bodensee-Oberschwaben als international agierender Wirtschaftsraum in ihrer Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit gestärkt und weiterentwickelt werden soll, ebenso wie ihre Attraktivität als Tourismusregion. Die IBSB unterstreicht die regionalplanerische Leitlinie, wonach *„die räumliche Entwicklung der Region daher zum Ziel hat, **bestehende strukturelle Defizite, insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, zu verbessern** und vorhandene Standortqualitäten dauerhaft zu sichern.“* (G 1).

Selbstredend bezieht sich die IBSB dabei auf die **Schieneinfrastruktur**. Im Straßenbereich ist der Bodenseeraum in den letzten 80 Jahren bereits mit einem deutlich besseren Verkehrsnetz ausgestattet worden.

Auch Punkt G2 „*Strukturellen Unterschieden (Disparitäten) innerhalb der Region, insbesondere Ungleichheiten bezüglich des Ausbaus der Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur, ist soweit erforderlich durch geeignete Maßnahmen und Konzepte entgegenzuwirken. Dabei sind im Vergleich mit dem Verdichtungsraum und seinen Rand-zonen die Ländlichen Räume der Region als Wirtschaftsräume mit eigenständiger Qualität und Bedeutung fortzuentwickeln.*“ ist unproblematisch.

Punkt G 4: „*Die räumliche Entwicklung soll sich **verstärkt an den Erfordernissen des Klimawandels ausrichten**“ und „*Den klimabedingten Belastungen und Risiken für den Menschen soll, insbesondere in den klimakritischen Teilräumen der Region, durch geeignete Vorsorge- und Anpassungsstrategien Rechnung getragen werden*“ Diesem Ziel ist aus unserer Sicht **oberste Priorität** einzuräumen, nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Anpassung an den sich immer konkreter abzeichnenden Klimawandel, sondern vor allem auch durch **wirksame Maßnahmen, um die drohenden Klimaveränderungen auf ein noch erträgliches Maß zu begrenzen.***

Punkt G 5: „*Als Teil der Internationalen Bodenseeregion und als Partner der metropolitanen Grenzregionen soll die **grenzüberschreitende Zusammenarbeit intensiviert** werden. Pläne und Konzepte zur Raumentwicklung sind hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Gesamttraum zu überprüfen und grundsätzlich mit den Nachbarn abzustimmen. Die Entwicklung eines räumlichen Leitbilds für die Bodenseeregion ist anzustreben*“ wird ebenfalls unterstützt.

## 2.1 Raumkategorien

### 2.1.1 Verdichtungsraum

Bereits bei den „Raumkategorien“ spürt man kaum noch etwas von den klaren Zielen. Hier wird offensichtlich viel zu stark auf die Wünsche und Begehlichkeiten der Gemeinden Rücksicht genommen. Es wird kaum zwischen zentralörtlichen und ländlichen Strukturen unterschieden. Von einer schergewichtigen Verlagerung von Bauzonen (bestehende, zu verdichtende und neue) spürt man kaum etwas. Es wird – wie so oft im Bericht – einmal mehr auf die „Gemeinden“ verwiesen („*Zum Verdichtungsraum „Bodenseeraum mit besonderer struktureller Prägung“ gehören die Gemeinden Friedrichshafen, Meckenbeuren, Ravensburg und Weingarten*“). Damit können die gesamten Gemeindegebiete gemeint sein, deren Ortsteile sich teilweise weit weg von schienengebundenen Verkehrsmitteln befinden.

Hier muss eine klare planerische Vorgabe gemacht werden, dass Siedlungsentwicklung und -verdichtung nur noch im näheren Umkreis von bestehenden oder neu zu errichtenden Bahnhöfen und Stationen schienengebundener, leistungsfähiger Verkehrsmittel erlaubt sind - also nicht pauschal im gesamten Gemeindegebiet.

#### Grundsatz IBSB:

**Siedlungsentwicklung und -verdichtung dürfen nur in der näheren Umgebung von bestehenden oder neu zu errichtenden Bahnhöfen und Haltestellen (z. B. im Umkreis von 400 – 500 Metern) von leistungsfähigen Schienenverkehrsmitteln ausgewiesen werden.**

Zur Begründung ist anzumerken, dass die seit dem zweiten Weltkrieg überall zugelassenen neuen Siedlungen weitab von schienengebundenen Verkehrsmitteln zur Zunahme des energieintensiven MIV und somit zur Klimaerwärmung beigetragen haben. Die weitgehend auf den individuellen Kfz-Verkehr ausgerichteten Siedlungen und Gewerbegebiete haben diese Entwicklung jahrzehntelang forciert.

## 2.1.2 Randzone um den Verdichtungsraum, Ländlicher Raum im engeren Sinne

Was zu diesen Begriffen im Textteil zum Regionalplan Bodensee-Oberschwaben ausgesagt wird, ist nicht fassbar. Was bedeutet z.B. „Der Ländliche Raum soll so entwickelt werden, dass günstige Wohnstandortbedingungen ressourcenschonend genutzt, ausreichende und attraktive Arbeitsplatz-, Bildungs- und Versorgungsangebote in angemessener Nähe zum Wohnort bereitgehalten, der agrar- und wirtschaftsstrukturelle Wandel sozial verträglich bewältigt und großflächige, funktionsfähige Freiräume gesichert werden“. Darin kann alles und nichts verstanden werden.

Auch hier gehört festgehalten, dass die Siedlungen auf den öffentlichen Verkehr auszurichten sind. Das heisst primär auf den übergeordneten, schienengebundenen Verkehr und sekundär auf Buslinien, welche die Verbindungen von den ländlichen Siedlungen zu den Haltepunkten dieser Verkehrsmittel herstellen (Fischgrat-System: Haupterschliessung durch leistungsfähige Bahn, Zubringer zu den Stationen durch Bus).

## 2.3 Entwicklungssachsen

### 2.3.1 Landesentwicklungssachsen

*N/Z (1) Die im Landesentwicklungsplan ausgewiesenen Landesentwicklungssachsen werden in der Region Bodensee-Oberschwaben konkretisiert und in der Strukturkarte dargestellt. Folgende Landesentwicklungssachsen werden festgelegt:*

- (Konstanz) – Friedrichshafen – Meckenbeuren – Ravensburg – Weingarten – Bad Waldsee – (Biberach)
- (Stockach) – Überlingen – Salem – Markdorf – Friedrichshafen – Kressbronn a.B. – (Lindau i.B.)
- (Lindau i.B.) – Wangen i.A. – Kißlegg – Leutkirch i.A. – (Memmingen)
- Weingarten – Altshausen – Bad Saulgau – Herbertingen – Mengen – Sigmaringen – (Albstadt)
- (Tuttlingen) bzw. (Stockach) – Meßkirch – Sigmaringen – Mengen – Herbertingen – (Riedlingen)

### 2.3.2 Regionale Entwicklungssachsen

*Ergänzend zu den Landesentwicklungssachsen werden im Regionalplan Bodensee-Oberschwaben folgende **regionale Entwicklungssachsen** festgelegt und in der Strukturkarte dargestellt Z (1):*

- a. Meßkirch – Pfullendorf – Wilhelmsdorf – Ravensburg – Wangen i.A. – Argenbühl – Isny i.A. – (Kempten)
- b. Bad Saulgau – Aulendorf – Bad Waldsee – Bad Wurzach – Leutkirch i.A. – Isny i.A.
- c. Weingarten – Aulendorf – (Bad Schussenried)
- d. Ravensburg – Markdorf – Meersburg – (Konstanz)
- e. Meckenbeuren – Tettnang – Kressbronn a.B.
- f. Friedrichshafen – Meersburg – Überlingen
- g. Überlingen – Pfullendorf – Krauchenwies – Sigmaringen – Gammertingen – (Reutlingen) bzw. (Hechingen)
- h. Überlingen – Pfullendorf – Ostrach – Bad Saulgau – (Biberach)



**Die ausgewiesenen Entwicklungsachsen stehen in vielen Fällen nicht im Einklang mit den Zielsetzungen einer nachhaltigen Verkehrspolitik, insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung der Klimaschutz-Ziele.**

**Die IBSB schlägt deshalb die Aufnahme verschiedener neuer Bahntrassen als umweltfreundlicheren Ansatz für die regionalen Entwicklungsachsen vor.**

Anmerkung: Auf vielen der dargestellten Entwicklungsachsen ohne Bahnstrecken wurden in den letzten beiden Jahrhunderten bereits Bahnlinien vorgeschlagen..

#### **2.4.1 Flächenbedarf – Fortschreibung bestehender Trends**

Die Berechnung des Wohnbauflächenbedarfs erfolgt gemäß Regionalplan auf Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose, der Entwicklung der Belegungsdichte (Einwohner pro Wohneinheit) und der regionalen Bruttowohndichte. Diese Annahmen sollten nicht ungeprüft im Regionalplan übernommen, sondern kritisch hinterfragt werden. Da eine Fortsetzung der bisherigen Entwicklungen alles andere als nachhaltig wäre, müssen moderatere Ansätze für den Flächenbedarf zugrunde gelegt und eine verdichtete Bebauung gefördert werden.

### **2.5 Schwerpunkte des Wohnungsbaus**

#### **2.5.1 Vorranggebiete für den Wohnungsbau**

Für die in der Tabelle 2 angegebenen Schwerpunkte des Wohnungsbaus (Seite 13) ist eine leistungsfähige Anbindung an den ÖV nachzuweisen. Neue große Wohngebiete ohne schienegebundene ÖV-Erschließung sind aus Sicht der **IBSB inakzeptabel**.

#### **2.6 Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe bzw.**

#### **2.7 Schwerpunkte für Einzelhandelsgroßprojekte**

Dasselbe gilt für die Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe (Seiten 15 und 16), aber auch für die Schwerpunkte für Einzelhandelsgroßprojekte.

Als Beispiele können Pfullendorf und Tettnang erwähnt werden: Die dortigen Gewerbegebiete (bestehende und allenfalls neue) sind kaum an einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr angeschlossen. **Mit der „Räuberbahn“ Altshausen – Pfullendorf als reiner Ausflugsbahn mit nur sehr eingeschränktem Wochenendbetrieb kann keine umweltfreundliche Anbindung gewährleistet werden.**

### **3. Regionale Freiraumstruktur und**

### **4. Regionale Infrastruktur (Verkehr)**

In den „allgemeinen Grundsätzen“ (Seite 25) werden richtige, aber teils wenig konkrete Aussagen getroffen, so z. B. *„Das Verkehrssystem in der Region soll zur Stärkung und Weiterentwicklung der Region als attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort beitragen. Dazu soll es so gestaltet werden, dass die leistungsfähigen Verbindungen in die benachbarten Wirtschaftsräume sowie in die europäischen Verkehrsnetze verbessert werden, die täglichen Pendelwege zu den Arbeits- und Ausbildungsplätzen und zu den Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten in den zentralen Orten, insbesondere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Radverkehr erleichtert werden, die Lärmbelastung vermindert und der Ausstoß von Feinstäuben und Luftschadstoffen reduziert wird, die Verkehrssicherheit der aktiven Verkehrsteilnehmer und der passiven Betroffenen gewährleistet wird, möglichst wenig neue Flächen für den*

*Verkehrszweck in Anspruch genommen werden und eine weitere Zerschneidung der Landschaft und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermieden wird.*

Auch die nachfolgenden Aussagen sind einerseits zutreffend, jedoch leider nicht verbindlich formuliert: *„Durch die stärkere Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr im Sinne einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung sollen die verkehrsbedingten Belastungen verringert und eine umweltverträgliche Mobilität gefördert werden. Im Sinne einer umweltverträglichen Mobilität soll der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsträger und Mobilitätsangebote am gesamten Personen- und Güterverkehr gesteigert werden. Hierzu sollen dem öffentlichen Verkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, dem Schienenverkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Straßen- und Flugverkehr, in der Nahmobilität dem Fuß- und dem Radverkehr Priorität gegenüber motorisierten Verkehrsmitteln eingeräumt werden.“*

#### **4.1.1 Straßenverkehr**

Beim Thema Straßenbau offenbart sich die mangelnde Verbindlichkeit des zuvor mehrfach formulierten grundsätzlichen Vorrangs für umweltfreundliche Verkehrsmittel:

*„Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016) im „Vordringlichen Bedarf“ enthaltenen Straßenbaumaßnahmen werden nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt. Bei der Umsetzung der Maßnahmen hat sich die Region auf folgende Reihenfolge geeinigt:*

<i>B 30</i>	<i>Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach</i>
<i>B 31</i>	<i>Meersburg-West – Immenstaad</i>
<i>B 32</i>	<i>OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel)</i>
<i>B 311n/B 313</i>	<i>Mengen – Engelswies</i>
<i>B 30</i>	<i>Enzisreute – Gaisbeuren</i>
<i>B 31</i>	<i>Friedrichshafen/Waggershausen – Friedrichshafen (B 30 alt)</i>
<i>B 31</i>	<i>Überlingen-Ost – Oberuhldingen</i>
<i>B 31</i>	<i>Oberuhldingen – Meersburg-West</i>
<i>B 467</i>	<i>Querspange Tettwang</i>
<i>B 32</i>	<i>OU Blitzenreute</i>
<i>B 12</i>	<i>OU Großholzleute</i>
<i>B 32</i>	<i>OU Staig</i>

*Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016) im „Weiteren Bedarf“ enthaltene Straßenbaumaßnahme wird nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt:*

<i>B 32</i>	<i>OU Boms</i>
-------------	----------------

*Die im Maßnahmenplan Landesstraßen des Generalverkehrsplans (GVP) 2010 enthaltene Neubaumaßnahme wird nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt:*

<i>L 314</i>	<i>OU Mennisweiler</i>
--------------	------------------------

*Es wird vorgeschlagen, vorrangig folgende regionalbedeutsame Straßenprojekte in der Region umzusetzen:*

<i>B 31</i>	<i>Ausbau Friedrichshafen-Landesgrenze Bayern (2+1-System)</i>
<i>L 194</i>	<i>OU Pfullendorf BA III</i>
<i>L 195</i>	<i>OU Aach-Linz (Stadt Pfullendorf)</i>
<i>L 195</i>	<i>OU Herdwangen</i>

L 205	OU Bermatingen
L 205	OU Salem-Neufrach
L 265	OU Kißlegg
L 283	OU Renhardsweiler (Stadt Bad Saulgau)
L 316	Weiträumige Umfahrung Bergatreute“

#### 4.1.2 Schienenverkehr

Der Regionalplan Bodensee-Oberschwaben hält hierzu fest:

*„Das in der Raumnutzungskarte dargestellte regionalbedeutsame Schienennetz soll sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr in seiner Leistungsfähigkeit durch bauliche und betriebliche Maßnahmen so weiterentwickelt werden, dass alle für die Entwicklung der Region bedeutsamen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen sowohl für den Regional- als auch Fernverkehr erfüllt werden können.*

*Für die Anlage eines zusätzlichen Gleises werden im Verlauf der nachgenannten Strecken bzw. in den Abschnitten Freihaltetrassen für den Schienenverkehr festgelegt. Die Trassen sind in der Raumnutzungskarte als „Freihaltetrasse für den Schienenverkehr (Ausbau)“ dargestellt:*

- Allgäubahn ((Bayerische) (Memmingen)-Leutkirch-Kißlegg-Wangen-(Lindau))
- Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell)-Überlingen-Friedrichshafen-(Lindau))
- Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen))

*Es wird vorgeschlagen, folgende regionalbedeutsame Schienenprojekte in der Region umzusetzen:*

- Allgäubahn ((Württembergische) Aulendorf – Kißlegg): Elektrifizierung
- Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell) – Überlingen – Friedrichshafen): Elektrifizierung
- Donaubahn ((Ulm) – Herbertingen – Mengen – Sigmaringen – (Tuttlingen)): Elektrifizierung
- Killertalbahn ((Hechingen) – Gammertingen): Elektrifizierung
- Zollernbahn ((Tübingen – Albstadt) – Sigmaringen – Herbertingen – Aulendorf): Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung

*Die Schienenstrecken*

- Altshausen – Ostrach – Pfullendorf
- Gammertingen – (Engstingen)
- Mengen – Krauchenwies – Meßkirch – (Schwackenreute – Stahringen)
- Roßberg – Bad Wurzach
- Sigmaringen – Sigmaringendorf – Gammertingen – (Hechingen)

*sind entsprechend ihrer Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr zu erhalten und angemessen auszubauen.*

*Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll in allen Teilräumen attraktiv gestaltet und weiter ausgebaut werden, damit die Zentralen Orte und zentralen Einrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand erreicht werden können. Alle öffentlichen Verkehrsmittel sollen barrierefrei erreichbar und nutzbar sein.*

*In weniger dicht besiedelten Räumen soll der ÖPNV durch flexible Angebotsformen ergänzt werden, um eine möglichst optimale Bedienung in der Fläche gewährleisten zu können“.*

## 6. Beurteilung Infrastrukturen Straße/Schiene durch die IBSB

**An den Taten sollt ihr sie erkennen** (1. Johannes 2, 1-6)

Dieser Bibelspruch dient ausgezeichnet für die Beurteilung der Infrastrukturen Straße/ Schiene im Regionalplan Bodensee-Oberschwaben.

Während beim Straßenverkehr alle (aber auch alle) bestehenden Straßen – und seien sie noch so unbedeutend – stillschweigend als („gott“-) gegeben hingenommen werden und sich der Regionalplan „nur“ den *neuen* Straßenprojekten in den Regionalplan widmet, muss man sich beim Schienenverkehr damit begnügen, dass sogar das *bestehende* Netz noch speziell im Textteil aufgeführt werden muss, damit dieser nicht mit leeren Händen dasteht. **Von Schienen-Neubauprojekten ist keine Rede.** Der Schienenverkehr soll sich also – abgesehen von kleinen Verbesserungen wie die seit Jahrzehnten notwendigen Elektrifizierungen und Doppelspuren weiterhin auf den Infrastrukturen von 1870-1910 bewegen.

Die IBSB ist davon überzeugt, dass eine Klima- und Verkehrswende nur dann gelingt, wenn kräftig in das Schienennetz investiert wird. Davon kann der ländliche Raum nicht ausgenommen werden.

Die IBSB ist umso mehr erfreut, dass gemäß Regionalplan-Entwurf bei drei wichtigen Bahnlinien der Raum für den Bau eines zweiten Gleises freigehalten werden muss. Damit kann der immer noch vorhandenen, bedauerlichen Tendenz der DB-Manager entgegengewirkt werden, Bahngrundstücke zu verkaufen, die für den Einbau eines zweiten Gleises benötigt würden.

## 7. Konkrete Anträge der IBSB

### 7.1 Überarbeitung des Regionalplanes

Überarbeitung des Regionalen Planes hinsichtlich der Gebiete für **Siedlungsentwicklung** und -verdichtung. Diese dürfen **nur in der näheren Umgebung von** bestehenden oder neu zu errichtenden **Bahnhöfen und Haltestellen** (z. B. Umkreis von 400 – 500 Metern) von leistungsfähigen Schienenverkehrsmitteln ausgewiesen werden.

### 7.2 Elektrifizierungsoffensive für alle Bahnlinien im nördlichen Bodenseeraum

Die umweltfreundlichste und energieeffizienteste Eisenbahn ist die mit Oberleitungen elektrifizierte Bahn. Es ist nur eine Frage der Herstellung des Stroms. Im gebirgigen Gebiet ist die Erzeugung von Strom aus Wasserkraftwerken möglich. Die Schweiz hat vor dem zweiten Weltkrieg (aus Kohlenmangel) bewiesen, dass eine durchgehende Elektrifizierung des ganzen Bahnnetzes innert kurzer Zeit möglich ist.

Auch in Deutschlands setzte in den dreißiger Jahren und auch nach dem 2. Weltkrieg – vor allem in den 60er und 70er Jahren – eine großangelegte Elektrifizierungswelle ein. Diese wurde aus welchen Gründen auch immer, abrupt gestoppt. Die nachher erfolgten, kleinen Elektrifizierungen waren immer sehr langwierige Projekte. Im süddeutschen Raum bestehen heute immer noch zahlreiche Bahnlinien ohne Oberleitungen.

Die IBSB fordert eine Großoffensive zur Elektrifizierung aller Bahnlinien im nördlichen Bodenseeraum. Nur mit einem durchgehenden Oberleitungsnetz ist ein hindernisfreier Einsatz der herkömmlichen, bewährten Elektrofahrzeuge möglich.

Die fünf im Regionalplanentwurf bereits zur Elektrifizierung vorgeschlagenen Strecken sollten um die folgenden Strecken ergänzt werden:

- **Mengen – Stockach** (Ablachtalbahnhof)
- **Altshausen – Pfullendorf – (Schwackenreute)**
- Stichstrecke **Roßberg – Bad Wurzach**  
(Neben ÖV hohe Bedeutung für Güterverkehr zur Glasfabrik)

### 7.3 Großangelegtes Doppelspur-Programm

Damit die Bahn auch wirtschaftlich arbeiten und auf den Schienen ein attraktives Angebot gefahren werden kann, sind die Eisenbahnen weitgehend zweigleisig auszubauen. Die vielen Verspätungen und weiteren Unannehmlichkeiten auf dem Schienennetz rühren vor allem daher, dass zu wenige Kreuzungsstellen bestehen. Diese wurden in den letzten Jahrzehnten von der Bahn zu hunderten entfernt. Eine möglichst vollständige Zweigleisigkeit bringt nicht nur einen enormen **Kapazitätswachstum**, sondern auch eine sehr viel bessere **Betriebsstabilität**.

Zudem bestehen zu wenige Gleiswechsel für Ausweichungen im Falle von Betriebsstörungen oder Baumaßnahmen.

Besonders hohe Priorität für einen möglichst weitgehenden zweispurigen Ausbau haben die folgenden Strecken:

- Radolfzell-Überlingen-Markdorf-Friedrichshafen-Lindau (Bodenseegürtelbahn)
- (Lindau)-Hergatz-Wangen-Kißlegg-Leutkirch-Memmingen  
Derzeit laufen die Baumaßnahmen zur Elektrifizierung dieser Strecke. Sie sollte durch zweigleisigen Ausbau für ein dichteres Zugangebot ertüchtigt werden. Da die Schweiz hohes Interesse an der darauf verlaufenden Bahnlinie Zürich-München hat, erscheint eine finanzielle Beteiligung als denkbar. Beim Ausbau sollte eine Beschleunigung durch Abkürzung der Strecke über die sog. „Tannheimer Kurve“ geprüft werden. Diese verläuft größtenteils auf einer ehemaligen Bahnstrecke, die heute z.T. als Radweg genutzt wird.
- Sigmaringen – Herbertingen  
Auf diesem Abschnitt der Donautalbahnhof kreuzen sich die Verkehre zwischen Tuttlingen und Ulm einerseits, andererseits zwischen Stuttgart und Aulendorf. Bereits heute leidet die Donautalbahnhof stark unter Kapazitätsengpässen, sodass der Haltepunkt Sigmaringendorf nicht mehr bedient zu werden droht. Eine Doppelspur in diesem Abschnitt stellt eine höhere Leistungsfähigkeit dieses Abschnittes her, was für eine Steigerung des Verkehrs unabdingbar ist.

#### 7.3.1 Raumsicherung durch Freihaltetrassen

Um den benötigten Raum für die Doppelspuren tatsächlich und auch grundeigentümergebunden sicherzustellen, sind entlang aller bestehenden eingleisigen Bahnstrecken generell Freihaltetrassen als Zielsetzung (Z) auszuweisen.

## 7.4 Neue Haltestellen an bahnnahen Siedlungs- und Arbeitsplätzen

Die Eisenbahn verkehrt im Wesentlichen immer noch auf der Infrastruktur aus den letzten beiden Jahrhunderten. Die Bahnverantwortlichen haben größtenteils keine großen Anstrengungen unternommen, um näher zu den Bahnkunden zu gelangen. Im Gegenteil, sie haben hunderte von Bahnhöfen und Haltestellen geschlossen.

Neben der Wiedereröffnung geschlossener Haltepunkte sind auch Flächen für neue Haltestellen bei bahnnahen Wohn- und Arbeitsplätzen in den Regionalplan aufzunehmen.

Die IBSB hat sowohl für die Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen – Lindau als auch für die Ablachtalbahn (Radolfzell-) Stockach – Messkirch Mengen/Sigmaringen neue Haltestellen vorgeschlagen. Diese sollen in den Regionalplan aufgenommen werden (siehe Anhänge).

### 7.4.1 Beispiele: Espasingen (Stockach), Lipbach (Markdorf), etc.

Sowohl die Bevölkerung als auch Unternehmer haben erkannt, dass die Erschließung ihrer Gebiete mit der Bahn heute ein großer Vorteil ist.

So wünscht sich die Bevölkerung von **Espasingen** die Wiederinbetriebnahme ihrer aufgehobenen Bahnhaltestelle. Eine Informationsveranstaltung der IBSB stieß dort auf außerordentlich großes Interesse in der Bürgerschaft.

In **Lipbach** fordern sowohl Unternehmer als auch die Bevölkerung die Einrichtung einer Haltestelle in unmittelbarer Nähe ihrer Wohn- bzw. Arbeitsplatzgebiete. Eine Aufnahme dieser Haltestelle in den Regionalplan ist deshalb wichtig, weil nur mit der Aufnahme in den Plan die Interessenkonflikte mit anderen öffentlichen und privaten Planungen (z. B. mit einem Straßenbauprojekt) aufgelistet, gegenübergestellt und geklärt werden können. So ist bei einer Haltestelle immer auch zu prüfen, ob nicht gleich eine Doppelspur erstellt werden soll, um eine weitere Kreuzungsstelle zu erhalten.

Eine Bahn-Haltestelle benötigt Bahnsteige, behindertengerechte Zu- und Abgänge sowie die nötigen Einrichtungen für Fahrräder. Im Fall von Lipbach ist auch die gleichzeitige Erstellung einer Bushaltestelle an der an dem neuen Haltepunkt vorbeiführenden Straße sinnvoll.

Diese Anlagen benötigen Raum, der rechtzeitig und rechtsverbindlich gegenüber anderen Planungen und – wenn nötig – gegenüber (privaten) Grundeigentümern gesichert werden muss.

Mit einem Eintrag im Regionalplan wird die rechtliche Grundlage geschaffen, um die nötigen sichernden Planungsmaßnahmen einleiten zu können.

## 7.5 Wiederinbetriebnahme geschlossener bzw. abgebauter Bahnlinien

### 7.5.1 Ablachtalbahn

Die IBSB ist erfreut, dass der Regionalverband die Erhaltung der Ablachtalbahn zwischen Stockach und Mengen im Regionalplan vorgesehen hat. Die Bedeutung dieser Strecke geht jedoch weit über den heutigen, sehr eingeschränkten Betrieb im Personen- und Güterverkehr hinaus, z. B. wäre über sie eine sehr schnelle Verbindung Ulm – Zürich möglich. Angesichts des großen regionalen und auch überregionalen Potentials ist ein Ausbau inkl. Elektrifizierung anzustreben (vgl. 7.2).

### 7.5.2 Krauchenwies – Sigmaringen

Die (leider) abgebaute Ablachtalbahn-Zweigstrecke **Krauchenwies – Sigmaringen ist in die Raumnutzungskarte des Regionalplans aufzunehmen**. Sigmaringen als Oberzentrum und auch als wichtiger, regionaler Schulplatz braucht diese Bahnlinie, denn eine Spitzkehre in Men-

gen z. B. für die Fahrt von Messkirch nach Sigmaringen ist unzweckmäßig, zeitraubend und völlig unattraktiv. Sie entspricht zudem direkt der regionalen Entwicklungsachse (g) Sigmaringen – Krauchenwies (– Pfullendorf). Über diese Zweigstrecke wäre auch eine überregionale Verbindung Stuttgart – Bodensee zu etablieren, die der ganzen Region nutzen würde.

### 7.5.3 Pfullendorf – Schwackenreute

Die abgebaute Strecke Pfullendorf – Schwackenreute bildet eine sinnvolle Ergänzung der Ablachalbahn. Das Trasse ist weitgehend noch vorhanden, so dass die Schienen wieder verlegt werden können. An einigen Stellen, z. B. in Pfullendorf wurde die Trasse jedoch überbaut.

### 7.5.4 Leutkirch – Isny

Diese ehemalige Strecke liegt auf einer ausgewiesenen regionalen Entwicklungsachse. Die Trasse wurde – obwohl sie in der Schienennetzkarte des bisherigen Regionalplans enthalten war – an einigen Stellen überbaut. Sie könnte auch dazu dienen, den neuen Tourismusschwerpunkt „CenterPark“ bei Urlau an die Bahn anzubinden.

## 7.6 Neue Bahnstrecken

Die IBSB schlägt zur Ergänzung des Bahnnetzes im nördlichen Bodenseeraum die Aufnahme mehrerer früher diskutierter, jedoch nie ausgeführter Bahnlinien in den Regionalplan vor (siehe hierzu auch die unten folgende historische Karte). Mit diesen Bahnlinien können Lückenschlüsse verwirklicht werden, die heute teilweise durch Überlandbuslinien abgedeckt werden. Die Busfahrzeiten sind aber immer erheblich länger als wenn eine Bahn den Verkehr übernehmen könnte.

Es sollte angestrebt werden, wenigstens eine neue Strecke als Vollbahn im Gebiet des Regionalplanes mittelfristig etablieren zu können. Jene wird selbstverständlich entlang der Entwicklungsachsen geführt.

### ***Stadt-Umland-Bahnen als flexiblere Neubau-Lösung:***

Wenn die topografischen Verhältnisse schwierig sind (große Steigungen, enge Kurvenradien, Durchfahrung dicht bebauter Orte etc.) und kein erhöhtes Potenzial für Bahn-Güterverkehr besteht, können solche Bahnstrecken flexibler und kostengünstiger als straßenbahnähnliche Stadt-Umland-Bahnen auf Normalspur geplant werden. Diese sind als erfolgreiche Lösung aus dem Großraum Karlsruhe bekannt.

Aufgrund der regionalen räumlichen Gegebenheiten wird für einige der im Folgenden vorgeschlagenen Neubaustrecken eine Realisierung als Stadt-Umland-Bahn vorgeschlagen.

#### 7.6.1 Krauchenwies-Pfullendorf

Als besonders geeignet für den Neubau einer Vollbahnstrecke erscheint die Verbindung zwischen Krauchenwies und Pfullendorf. Diese Verbindung würde u. A. die folgenden Funktionen erfüllen:

- Weiterführung und Stärkung der reaktivierten Zweigstrecke Sigmaringen – Krauchenwies bis nach Pfullendorf, welches aufgrund seiner wirtschaftlichen Stärke eine besondere Bedeutung für den ÖPNV hat.
- Erschließung der Kiesgruben bei Bittelschieß und Pfullendorf mit einem Bahnanschluss.



### **7.6.3 Uhdingen-Mühlhofen – Meersburg – Immenstaad – Friedrichshafen**

Diese neue Bahnlinie erschließt die ausgewiesene regionale Entwicklungsachse entlang des Bodensees, unter anderem auch die bedeutende Touristenstadt Meersburg und große Industriebetriebe bei Immenstaad. Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse und der sensiblen Uferlandschaft kommt hier eine straßenbahnähnliche Stadt-Umlandbahn in Frage.

Mit der Aufnahme in den Regionalplan wird die Grundlage gelegt, um Planungen einleiten zu können.

### **7.6.4 Meersburg – Markdorf – Ravensburg**

Ebenfalls mit einer Stadt-Umlandbahn kann die regionale Entwicklungsachse Meersburg – Markdorf – Ravensburg in hügeligem Gelände bedient werden. In Meersburg wird diese Linie mit der vorgenannten Strecke verknüpft, in Markdorf mit der bestehenden Bodensee-Gürtelbahn.

### **7.6.5 Meckenbeuren – Tettang – Kressbronn (– Lindau)**

Eine neue Bahnstrecke Tettang – Kressbronn (und weiter auf der Gürtelbahn Richtung Lindau) versorgt die im Regionalplan ausgewiesene regionale Entwicklungsachse durch eine leistungsfähige Stadt-Umland-Bahn. Zwischen Meckenbeuren und Tettang kann evtl. eine ehemaligen Bahntrasse genutzt werden. Nach Norden kann diese neue Stadt-Umland-Bahnlinie über die Südbahnstrecke bis Ravensburg verkehren.

Zusätzlich ist in diesem recht stark verdichteten Raum auch eine weitere Stadt-Umland-Bahn von **Friedrichshafen nach Tettang** in Betracht zu ziehen

### **7.6.6 Ravensburg – Wangen**

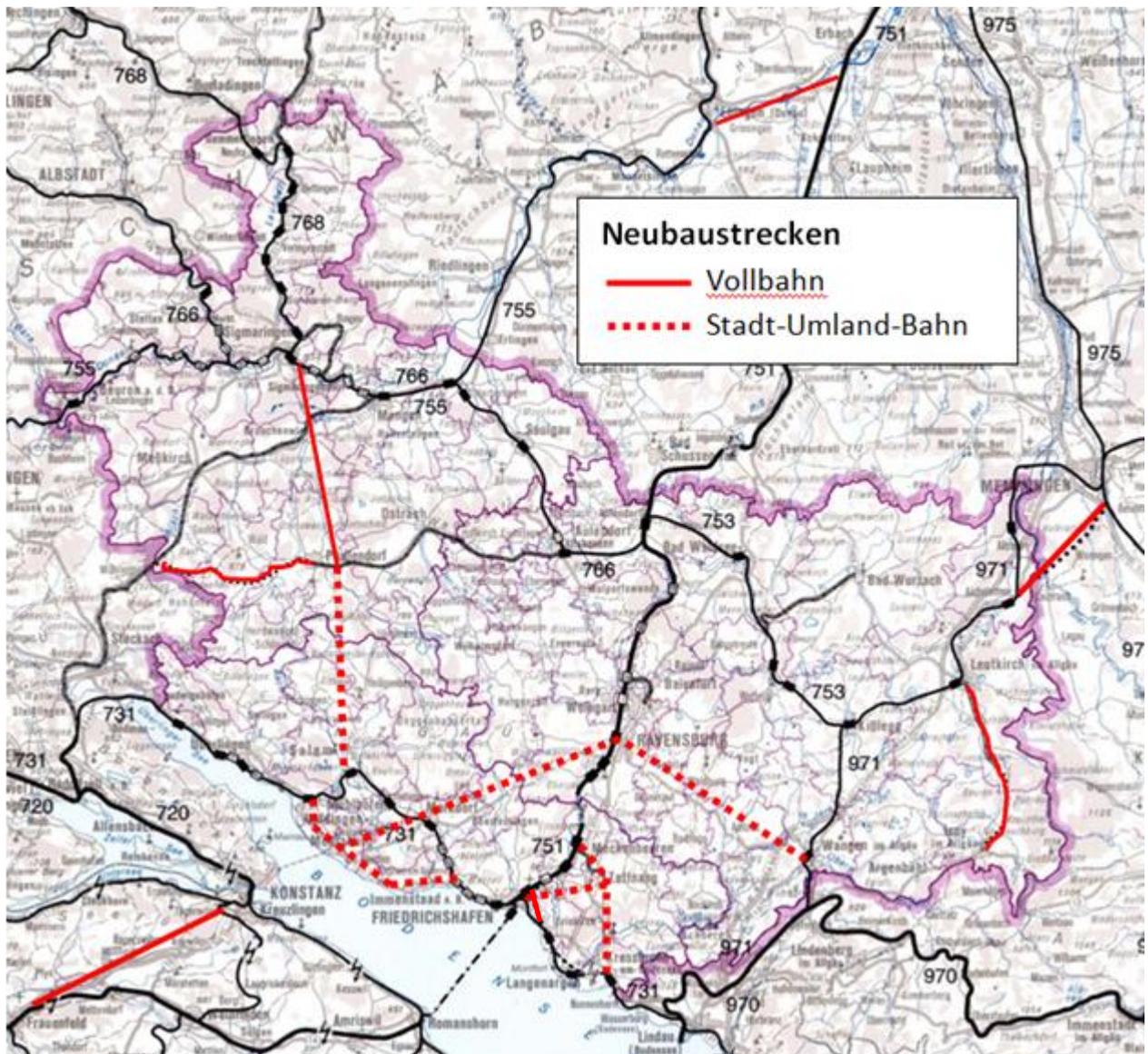
Auch diese neue Bahnachse folgt einer im Regionalplan angedachten, regionalen Entwicklungsachse. Die erheblichen Höhenunterschiede lassen nur eine Trassierung in Form einer Stadt-Umland-Bahn als realistisch erscheinen.

### **7.6.7 Sogenannte „Moussolini-Kurve“ bei Friedrichshafen**

Diese direkte Verbindungskurve für den Güterverkehr auf der Südbahn (Relation zwischen FN-Flughafen und Eriskirch) erspart den Richtungswechsel („Kopfmachen“) im Stadtbahnhof Friedrichshafen. Daher sollte diese Trasse, die in der Schienennetzkarte des noch gültigen Regionalplans noch enthalten war, zumindest als Zukunftsoption freigehalten werden, damit sie bei Bedarf realisiert werden kann.

### **7.6.8 Karten-Darstellung: Neubaustrecken**

In der folgenden Karte sind die von der IBSB vorgeschlagenen Neubaustrecken bzw. wieder aufzubauende ehemalige Strecken in der Region und im Umfeld dargestellt, wobei zwischen Vollbahnen und Stadt-Umland-Bahnen mit niedrigerem Ausbaustandard unterschieden wird.



Übersichtskarte: von der IBSB vorgeschlagene Neubaustrecken in der Region und Umgebung

## 7.7 Regionalschnellbusse als Übergangslösung

Auf den vorgenannten zu reaktivierenden bzw. neu zu bauenden Bahnstrecken entlang von Entwicklungsachsen sind regionale Buslinien als Zwischenlösung zu installieren, solange noch kein regelmäßiger Bahnbetrieb möglich ist, möglichst mit CO<sub>2</sub>-neutralen Busfahrzeugen.

## 7.8 Schnittstellen Bahn, Bus, Fahrrad und MIV

An allen Ober-, Mittel und Unterzentren sind gute Verknüpfungen mit dem Fahrrad- und Busverkehr sicherzustellen. Dazu gehören zentrale Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe zu den Bahnhöfen mit guten Anschlüssen zum Bahnverkehr.

Sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellanlagen sind an allen Bahn-Haltestellen und an Bushaltestellen mit weitem Einzugsbereich einzurichten. Für teure Fahrräder wie Pedelecs sollten abschließbare Fahrrad-Garagen und Ladestationen bereitgestellt werden.

Insbesondere in ländlichen Regionen ohne gutes Busangebot sollten Park&Ride-Plätze an Bahnstationen vorhanden sein.

## 8. Wichtige Strecken außerhalb des Planungsraums

Einige Bahnstrecken außerhalb des Planungsraums Bodensee-Oberschwaben sind für die Verkehrsanbindung dieses Raums von besonderer Bedeutung. Auch für diese „externen“ Strecken sollte sich der Regionalverband gegenüber den Nachbarregionen bzw. der überregionalen Ebene einsetzen. Nachfolgend wird daher auf einige wichtige Bahnprojekte in der Umgebung hingewiesen.

Die IBSB versucht dabei insbesondere auch den grenzüberschreitenden Aspekten verstärkt Bedeutung zukommen zu lassen.

### 8.1 Neubaustrecke Erbacher Spange

Diese neue Strecke bewirkt eine schnellere Anbindung der Donautalbahn Richtung Ulm und ist daher für den Raum Sigmaringen von hoher Bedeutung. Sie ist in der obigen Karte im nordöstlichen Randbereich schematisch eingezeichnet.



**Abbildung 3:** Lückenschluss Ebingen – Erbach (Quelle: Vorstudie sma/Intraplan 2010)

Diese kurze Verbindungsstrecke Ebingen-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. Insgesamt ließe sich so eine deutliche Beschleunigung des überregionalen Verkehrs zwischen Ulm und Tuttlingen bzw. Ulm und Zürich über die Ablachtalbahn erreichen.

## 8.2 Neubaustrecke Kreuzlingen – Frauenfeld

Außerhalb des Regionalplanes, aber für die Verbesserung und deutlichen Stärkung des Eisenbahnnetzes im Raum Bodensee schlägt die IBSB vor, dass sich der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben für die Realisierung einer Direktverbindung zwischen dem Raum Konstanz/Kreuzlingen – Frauenfeld und Zürich einsetzt.

Die Neubaustrecke „Seerücken“ kann teilweise oberirdisch entlang der A 7 und teilweise in einem ca. 4,5 km langem Tunnel erstellt werden.

Die Vorteile dieser neuen Verbindung sind:

- Die Zugfahrt von Frauenfeld nach Kreuzlingen/Konstanz kann gegenüber der heutigen Linie über den Berg von 31 Minuten auf 12 Minuten gekürzt werden (Fahrzeiteinsparung: 14 Minuten). Die Autofahrt über die Autobahn 7 zwischen Felben und Kreuzlingen beträgt rund 19 Minuten.
- Mit einem verdichteten Angebot und kürzeren Fahrzeiten kann auf den Achsen Kreuzlingen – Frauenfeld und Kreuzlingen – Weinfelden der heutige Verkehrsanteil der Bahn von gegenwärtig weniger als 10 % erheblich vergrößert werden.



- Mit der NBS können die IC/IR-Züge Zürich – Kreuzlingen über Kreuzlingen hinaus nach Romanshorn – Rorschach – Bregenz – Lindau verlängert werden – ohne Spitzkehre in Romanshorn.

Die „NBS Seerücken“ ist im Richtplan der Stadt Kreuzlingen enthalten, hingegen noch nicht im kantonalen Richtplan. Im Textteil des Kreuzlinger Richtplanes (Stand November 2011) steht auf Seite 32: „Aus Kreuzlinger und Konstanzer Sicht wünschenswert ist eine direktere und damit schnellere Bahnlinie in Richtung Frauenfeld / Zürich, beispielsweise mit einem Tunnel ab der Bahnkehre Tägerwilen und einer anschließenden Linienführung entlang der Autobahn A7“.

### 8.3 Durchgehendes zweites Gleis Lindau – Bregenz

Zwischen Lochau-Hörbranz und Bregenz Hafen besteht immer noch nur ein Gleis. Diese 3 km lange Doppelspurlücke verhindert einen systematischen und freizügigen Fahrplan sowohl des internationalen Verkehrs (Zürich – München, Friedrichshafen – Lindau – Bregenz – Feldkirch – Arlberg – Innsbruck) als auch für die S-Bahn von Friedrichshafen nach Bregenz – Feldkirch – Bludenz und Bregenz – St. Margrethen – St. Gallen.

### 8.4 Leutkirch – Legau - Memmingen

Im Regierungsbezirk Schwaben gibt es immer wieder Bestrebungen, die Strecke Memmingen – Legau zu reaktivieren. Der RVBO sollte diese Bestrebungen unbedingt unterstützen. Wäre diese Strecke wieder vorhanden, könnte man von Leutkirch aus über eine Verbindungsstrecke direkter und schneller nach Memmingen kommen. Hiervon würde einerseits die überregionale Verbindung Zürich – München profitieren, andererseits würde die bestehende Strecke über Tannheim dadurch entlastet werden.

### 8.5 Bodenseeschifffahrt

Im Abschnitt 4.1.6 des Regionalplan-Entwurfs heißt es:

*V (3) Es wird vorgeschlagen, die Fährverbindungen Friedrichshafen-Romanshorn, Friedrichshafen-Konstanz und Meersburg-Konstanz in ein seeübergreifendes ÖPNV-Netz einzubinden sowie die Ausweitung des Angebotes und die Integration in einen Tarif- und Verkehrsverbund anzustreben.*

Dieser Vorschlag wird unterstützt und sollte wie folgt ergänzt werden:

Für die Fährverbindungen Friedrichshafen – Romanshorn und Friedrichshafen – Konstanz ist eine **Verdichtung des Angebots auf 30-min-Takt** anzustreben, nicht nur zur Attraktivitätssteigerung für Pendler, sondern auch, um bessere Anschlüsse in der Reisekette beim Umsteigen von/auf die Bahn zu gewährleisten. Zur Verdichtung des Taktes Friedrichshafen – Romanshorn erscheinen **Personenfähren mit Fahrradbeförderung** als sinnvoll und ausreichend.

Wir hoffen auf eine Berücksichtigung unserer Anträge im neuen Regionalplan Bodensee-Oberschwaben.

Mit freundlichen Grüßen

Uli Bauer  
Co-Präsident  
Schickhardstraße 11  
D-88239 Wangen i.A  
Tel +49 7522 6402  
Mobil +49 151 583 593 83  
E-Mail [Bauer-Wangen@t-online.de](mailto:Bauer-Wangen@t-online.de)

Paul Stopper  
Dipl. Bauing. ETH/Berater der IBSB  
Falmenstraße 25  
CH-8610 Uster  
Tel +41 44 940 74 74  
Mobil +41 76 330 92 91  
E-Mail [paul@stopper.ch](mailto:paul@stopper.ch)

Wolfgang Schreier  
Co-Präsident  
Rothausstraße 16  
CH-8280 Kreuzlingen  
Tel +41 71 688 28 37  
E-Mail [wmschreier@bluewin.ch](mailto:wmschreier@bluewin.ch)

**Anhänge:**

- 1 Bodenseegürtelbahn, Ziel-Angebot/Mengengerüst Singen – Friedrichshafen, 07. März 2015, ergänzt 07. Mai 2019
- 2 Bodenseegürtelbahn, Ziel-Angebot/Mengengerüst Friedrichshafen – Lindau, 10 März 2015, ergänzt 22. Februar 2017
- 3 Ziel-Angebot/Mengengerüst Singen – Radolfzell – Mengen, 21.Juli 2019 (mit ehem. Haltestellen)

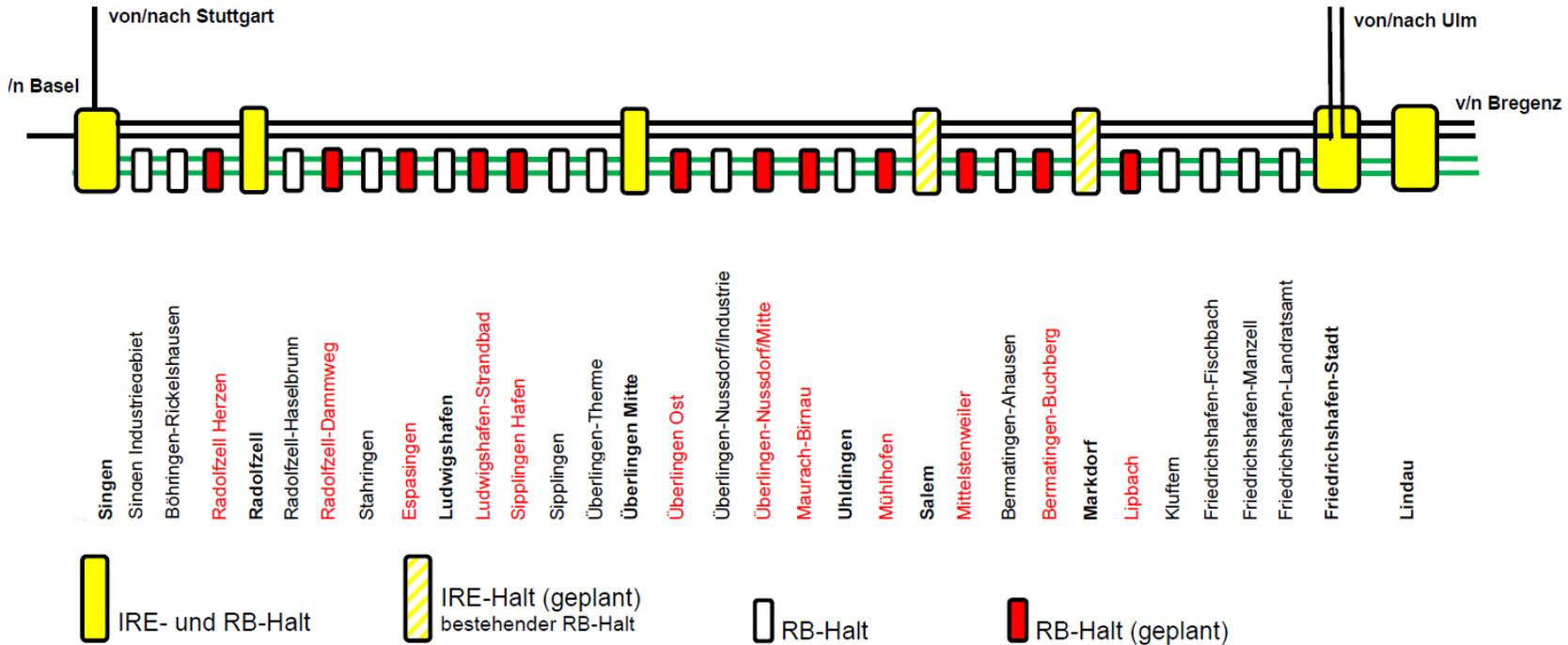
# Anhang 1

## Bodensee-S-Bahn Bodenseegürtelbahn (Singen – Friedrichshafen – Lindau)

### Abschnitt Singen – Friedrichshafen

#### Ziel-Angebot

Interregio IRE	je 1-h-Takt	Basel – Singen – Friedrichshafen – Ulm	—————
		Stuttgart – Singen – Friedrichshafen – Bregenz	—————
Regionalbahn (S-Bahn)	½-h-Takt	Singen – Friedrichshafen – Lindau (2 Züge/h)	=====



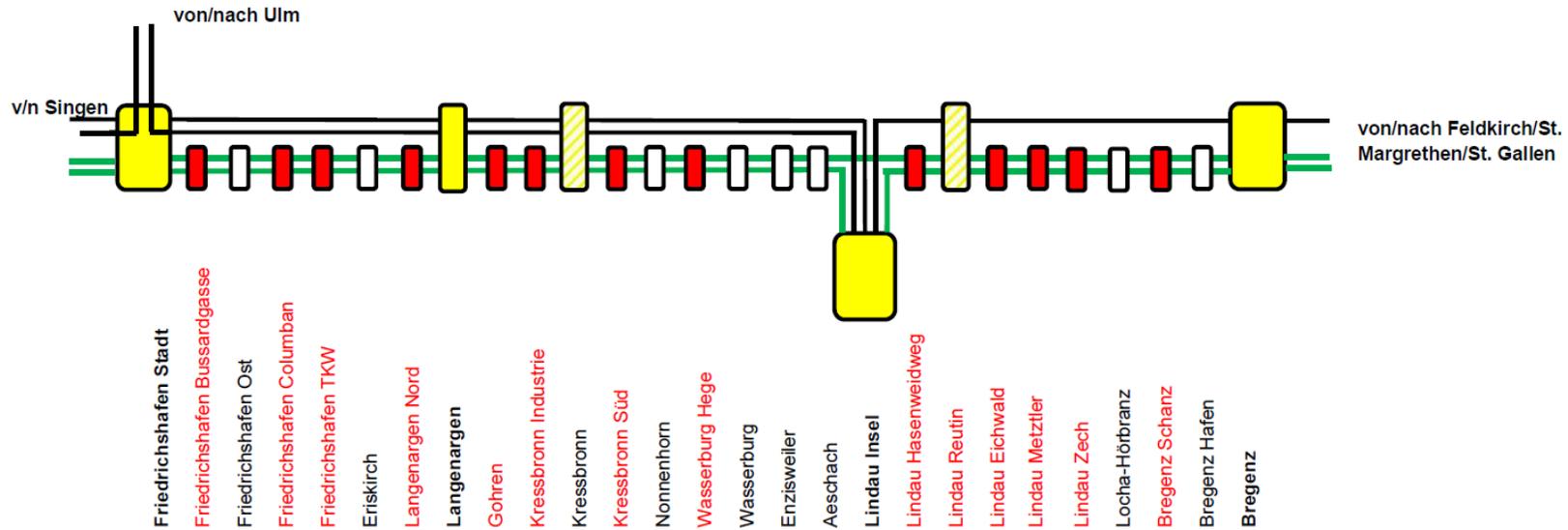
Anhang 2

# Bodensee-S-Bahn (BSB) Bodenseegürtelbahn (Singen – Friedrichshafen – Lindau)

## Abschnitt Friedrichshafen – Lindau ( – Bregenz)

### Ziel-Angebot

Interregio IRE	je 1-h-Takt	Ulm – Friedrichshafen – Lindau	=====
		Stuttgart – Singen – FN – Lindau – Bregenz	=====
Regionalbahn (S-Bahn)	½-h-Takt	Singen – Friedrichshafen – Lindau (2 Züge/h)	=====



- IRE- und RB-Halt heute bestehend
- IRE-Halt (von IBSB vorgeschlagen) heute bestehender RB-Halt
- RB-Halt (bestehend)
- RB-Halt (von IBSB vorgeschlagen)

# Anhang 3

Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB)

Ablachtalbahn (Singen-) Radolfzell – Stockach – Messkirch – Sigmaringen/Mengen (-Ulm)

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

### Ziel-Angebot

#### Ulm

- Blaubeuren
- Schelklingen
- Ehingen
- Munderkingen
- Riedlingen
- Herbertingen

#### Mengen

#### Sigmaringen

- Krauchenwies \***
- Göggingen \*
- Menningen \*
- Messkirch \***
- Messkirch Süd
- Wasser-Oberbichtlingen \*
- Sauldorf \*
- Mühligen \*
- Hoppetenzell \*
- Zizenhausen Schlosspark \*
- Hindelwangen

#### Stockach

- Nenzingen
- Wahlwies
- Stahringen
- Radolfzell-Dammweg
- Radolfzell-Haselbrunn

#### Radolfzell

- Radolfzell-Herzen
- Böhringen-Rickelshausen
- Singen-Industriegebiet

#### Singen

