

06. April 2020

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (per E-Mail)  
Herrn Bundesminister Andreas Scheuer  
Herrn Staatssekretär Enak Ferlemann

## **Ausweichstrecken in Baden-Württemberg – Vorschläge der IBSB**

---

Sehr geehrter Herr Bundesminister Scheuer,  
sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann,

am 02.04.2020 ereignete sich bei Auggen ein schweres Zugunglück mit einem Todesopfer und einem Schwerverletzten. Als Folge wird die Rheintalstrecke voraussichtlich eine volle Woche für den Personen- und den Güterverkehr ausfallen. Dies wird erneut große Probleme für den südwestdeutschen Bahnverkehr bzw. den internationalen Bahnverkehr entlang der Achse Rotterdam – Genua verursachen.

Wie bei der katastrophalen Sperrung der Rheintalstrecke im Jahre 2017 aufgrund der Gleisabsenkung beim Bau eines Tunnels bei Rastatt stehen auf deutscher Seite praktisch keine leistungsfähigen Ausweichstrecken zur Verfügung. Nach Schätzungen der NEE verursachte die Rastatter Sperrung 2017 einen Schaden von 2 Milliarden Euro. Mit diesem Geld hätten sehr viele Ausweichstrecken im Südwesten «ertüchtigt» werden können. Daher möchten wir Ihnen nachfolgend einige Vorschläge für eine dauerhafte Verbesserung der Situation vorstellen:

### **Strategie für Ausweichstrecken als Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes**

Auf Bundesebene muss eine «Ausweichstrategie» entwickelt und im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) verbindlich verankert werden. Im Falle der Rheintalschiene kann dies entweder durch die Einbeziehung der französischen oder/und deutschen Strecken geschehen. Dies gilt auch langfristig, wenn die Rheintalschiene durchgehend vier-spurig ausgebaut ist. Denn nach einem Großunfall könnte es auch zur Sperrung aller vier Geleise kommen.

Das europäische Verkehrssystem kann sich derartige Katastrophen nicht ein weiteres Mal leisten. Die Initiative Bodensee-S-Bahn schlägt deshalb vor, die bestehenden Ausweichstrecken mit größerer Kapazität auszubauen und die Strecke Ablachtalbahn zu reaktivieren.

### **Zweigleisiger Ausbau: Basel – Singen – Friedrichshafen – Lindau und Stuttgart – Singen**

Aktuell gibt es Bestrebungen für den Ausbau von Bahnstrecken im Bodenseeraum (Hochrheinbahn, Bodenseegürtelbahn, Südbahn, Gäubahn). Sehr erfreulich ist, dass die Elektrifizierung dieser Strecken inzwischen als notwendig anerkannt wurde. Anders sieht es mit dem Ausbau auf durchgehende Zweigleisigkeit aus. Die Ausbaupläne hinsichtlich Zweigleisigkeit, Gleiswechsel, Gleislängen, Ausweichstellen u. a. basieren in der Regel auf ganz bestimmten Angebotskonzepten für den Personennahverkehr. Die geplante Infrastruktur erlaubt daher kaum Flexibilität und weist keine ausreichenden Kapazitätsreserven auf.

Wir haben den Eindruck, dass bei den genannten Strecken das Potenzial für den Güterverkehr überhaupt nicht oder nur unzureichend berücksichtigt wurde. Ihre Funktion als **Ausweichstrecken für den Personenfern- und Güterverkehr**, insbesondere für die Rheintalstrecke, und somit zur Stabilisierung des Gesamtnetzes fließt nicht in die Ausbauplanung und auch nicht in die Bewertung des wirtschaftlichen Nutzens ein.

Beispielsweise wird bei der laufenden Planung der Bodenseegürtelbahn davon ausgegangen, dass der Ausbau gerade so den geplanten, noch verbesserungswürdigen Taktbetrieb im Nahverkehr erlaubt (maximal 2x RB und 1x IRE pro Stunde). Somit könnten die Hochrheinbahn und die Bodenseegürtelbahn selbst nach ihrer durchgehenden Elektrifizierung kaum Güter- bzw. Ausweichverkehre aufnehmen. Jeder zusätzliche Zug brächte den Takt gründlich durcheinander, was wiederum Verspätungen und Zugausfälle im regulären Personenverkehr zur Folge hätte. Weitere zukunftsweisende Taktverdichtungen im Regionalverkehr wären nicht möglich und würden neue langwierige Ausbauplanungen erfordern.

Wir **bitten Sie deshalb dringend**, die nötigen Kapazitäten an Ausweichstrecken beim Ausbau des Gesamt-Schienennetzes einzuplanen und **die Bahnstrecken Basel – Singen – Friedrichshafen – Lindau als Ausweichstrecken in den BVWP aufzunehmen und die Finanzierung sicherzustellen**. Dasselbe gilt für den durchgängig zweigleisigen Ausbau der **Gäubahnstrecke** (Stuttgart – Singen), die zur Wahrung der Störfall-Sicherheit weiterhin ihre eigenständige Zufahrt über die sog. „Panaoramastrecke“ in den Hbf Stuttgart beibehalten sollte.

### **Reaktivierung und Ertüchtigung: Ablachtalbahn - Donautalbahn**

Mit der Wiederinbetriebnahme der **Ablachtalbahn** zwischen Radolfzell und Mengen besteht eine realistische und relativ rasch zu verwirklichende Möglichkeit für eine zusätzliche Ausweichstrecke im Bodenseeraum. Das Land Baden-Württemberg prüft zurzeit eine Reaktivierung für den ÖPNV. Auch das bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beobachtet dies mit Interesse. Wir legen Ihnen unsere Überlegungen zu den Möglichkeiten dieser Strecke im ÖPNV im Anhang bei (**Anlage**).

Damit die Ablachtalbahn als leistungsfähige Ausweichstrecke vom Bodenseeraum nach Ulm benutzt werden kann, ist auch der Verlauf der eingleisigen Strecke Mengen – Ulm in die Betrachtungen einzubeziehen. Eine neue (doppelspurige) **Verbindungsspanne** zwischen Ehingen an der Donautalbahn und Erbach an der Südbahn würde eine wesentliche Beschleunigung der Ausweichstrecke bringen. Größere Ausbauten zwischen Ehingen und Ulm auf der Donautalbahn für den Ausweichverkehr würden sich dadurch erübrigen.

Aus den vorgebrachten Gründen bitten wir Sie, **die Ablachtalbahn in den BVWP als «Ausweichstrecke bei Streckensperrungen» aufzunehmen** und die **notwendigen Anteile an Finanzmitteln bereitzustellen**.

### **Zusammenfassung**

Zusammenfassend bitten wir Sie darum, die aktuellen Ausbauplanungen in der Region zu unterstützen und die dabei geplanten Kapazitäten auszuweiten, um ausreichende Reserven für das Gesamtnetz zu schaffen. Mit einem durchgängig zweigleisigen Ausbau von **Ausweichstrecken (Hochrhein-, Bodenseegürtel- und der Gäubahn)** kann die Leistungsfähigkeit im süddeutschen Raum beträchtlich gesteigert werden, da zweigleisige Strecken rund 10x mehr Zugverkehr bewältigen können als eingleisige. Auch mit der Reaktivierung der **Ablachtalbahn** können zusätzliche (Ausweich-)Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr erschlossen werden. Wir sind der Überzeugung, dass eine solche „Ausweichstrategie“ nur unter Federführung der Bundesebene gelingen kann. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sollte dafür so überarbeitet werden, dass bei Ausbauplanungen auch die Potenziale als Ausweichstrecken in der „Standardisierten Bewertung“ als wertvoller wirtschaftlicher Nutzen mit einfließen.

Wir bitten Sie abschließend um eine Beantwortung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Frieder Staerke  
Co-Präsident  
Mozartstraße 12  
D-88677 Markdorf  
Tel +49 7544 742 179

Paul Stopper  
Dipl. Bauing. ETH/Berater der IBSB  
Falmenstraße 25  
CH-8610 Uster  
Tel +41 44 940 74 74

**Anlage:** ÖPNV auf der Ablachtalbahn – Skizze IRE Ulm – Zürich

**Kopie mit Anlage per E-Mail an:**

- Verkehrsminister Baden-Württemberg, Herr Winfried Hermann (MdL)
- Vorsteherin des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga, Bern
- Bundestagsabgeordnete (insbes. Bodenseeraum)
- Landtagsabgeordnete (insbes. Bodenseeraum)
- Landratsämter  
Sigmaringen, Ravensburg, Konstanz, Bodenseekreis, Alb-Donau-Kreis und Kreistags-Fraktionen
- Regionalverbände  
Bodensee-Oberschwaben, Hochrhein-Bodensee, Schwarzwald-Baar-Heuberg und Donau-Iller
- Bürgermeister und weitere politische Mandatsträger (insbes. Bodenseeraum)
- Verkehrsverbände Bodenseeregion
  
- Medien