



20. September 2024

## Medienmitteilung zum Tag der Schiene:

### Projekt „Seehäsele 2.0“

1996 wurde der Südabschnitt der Hegau-Ablachtalbahn zwischen Stahringen und Stockach durch den Landkreis Konstanz reaktiviert. Seither fährt das SEEHÄSLE zwischen *Radolfzell und Stockach*, ein Musterbeispiel für eine gelungene Reaktivierung von Bahnstrecken - sicher auch für die beiden aktuellen Reaktivierungsprojekte in der Region: den nördlichen Teil der Hegau-Ablachtalbahn (Stockach-Mengen) und die Strecke Etwilen-Singen.

30 Jahre später wird es Zeit, das erfolgreiche SEEHÄSLE zu verlängern – sowohl von *Stockach nach Mengen* im Norden als auch Richtung Süden, zuerst von *Radolfzell bis Singen* und weiter von *Singen über Rielasingen bis Ramsen*. Somit werden die beiden Reaktivierungsstrecken sinnvoll miteinander verknüpft. Das bringt weitere Vorteile, die über die Einzelwirkung der Reaktivierung der beiden Strecken hinausgehen:

**Zusätzliche Haltepunkte:** Es können nicht nur auf den Reaktivierungsstrecken neue Haltepunkte entstehen, sondern zusätzlich auch zwischen Singen, Radolfzell und Stockach, z.B. Radolfzell-Herzen, Radolfzell-Altbohl und Stockach-Industriegebiet. Diese Haltepunkte sind teilweise schon seit Jahren im Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz enthalten – und könnten mit diesem passenden Projekt endlich angegangen werden.

**Direktverbindung:** Die SEEHÄSLE-Durchbindung ergibt eine umsteigefreie Verbindung über die gesamte Streckenlänge. Innerhalb des Landkreises könnte man 42 km ohne Umstieg von Mühlingen bis Rielasingen fahren.

**Kürzere Fahrzeiten:** Man muss in Radolfzell nicht mehr umsteigen und spart so mehr als 5 Minuten Fahrzeit zwischen Singen und Stockach ein.

**Weiterer Pluspunkt:** Ohne Verknüpfung wären für die Einzelstrecken zwei oder drei eigene Ausschreibungen nötig. Zusammengenommen könnte jedoch ein einziges Netz gebildet werden, bedient durch einen einzigen Anbieter. Das spart Bürokratie und Ressourcen für die Kommunen.

Auf den beiden verbundenen Strecken sollte dabei der gleiche Triebzug-Typ zum Einsatz kommen, der sowohl mit Oberleitung als auch mit Batterie fahren kann. Ohne

Verbindung der beiden Strecken würden die Fahrzeuge auf beiden Strecken in Singen bzw. Radolfzell stehenbleiben, um die Batterie zu laden und auf die Rückfahrt zu warten. Wenn sie jedoch einfach weiterfahren, würde das Land Baden-Württemberg sie nicht nur fürs Herumstehen bezahlen, sondern für die Verbindungsfahrt von Singen nach Radolfzell, bei der „ganz nebenbei“ auch die Batterie geladen wird.

Insgesamt wäre dieses Projekt „Seehäsele 2.0“ ein enormer Fortschritt:

- Das Schienennetz wird erweitert
- Neue Haltepunkte erschließen weitere Kommunen, Vororte und Stadtteile
- Durch die Direktverbindungen und den Fahrzeitgewinn steigt die Attraktivität der Bahn erheblich

Und hoffentlich wird dadurch auch in der Schweiz Interesse geweckt, noch den restlichen Teil der Strecke Etwilen-Singen zu reaktivieren, damit ein Lückenschluss zwischen dem deutschen und dem Schweizer Bahnnetz stattfinden kann – mit dem weiteren Ziel einer direkten Verbindung zwischen Singen und Winterthur.

Ansprechpartner für Rückfragen:

Ralf Derwing, Co-Präsident Initiative Bodensee-S-Bahn

Kontakt: [info@bodensee-s-bahn.org](mailto:info@bodensee-s-bahn.org)