



**Verbandsversammlung am 18. Dezember 2020**

**- öffentlich -**

Vorlage zu TOP 3

**Schieneverkehrprojekte in der Region Bodensee-Oberschwaben  
Antrag der Fraktion B90/Grüne/ödp zum Sachstand bei der  
Bodenseegürtelbahn zu berichten**

**Kenntnisnahme**

Bereits lange vor der Proklamation der Verkehrswende hat sich die Region Bodensee-Oberschwaben für den Erhalt bzw. die Ertüchtigung von Schienenstrecken eingesetzt. Es begann Ende der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts mit der Gründung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn zur weiteren Bedienung der kleinen Haltepunkte zwischen Friedrichshafen und Ravensburg, die von der damaligen Deutschen Bundesbahn aufgegeben wurden. Die BOB-Gründung geht auf eine Initiative des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben in Person des damaligen Verkehrsplaners Stefan Saeger zurückging.

Zentrales Projekt ab den 2000er Jahren war dann der Ausbau und die Elektrifizierung der Südbahn, die das Rückgrat des Schienenverkehrs in Bodensee-Oberschwaben darstellt. 26 Partner zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau (die Städte und Gemeinden, die Landkreise, die Industrie- und Handelskammern und die Regionalverbände Bodensee-Oberschwaben und Donau-Iller) haben sich 2006 zu einem Interessenverband zusammengeschlossen, 1,4 Millionen € zur Verfügung gestellt und die Planungen für die Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung, Vorplanung mit Kostenschätzung) beauftragt. Dies obwohl keinerlei Zuständigkeit oder gar Verpflichtung bestand.

Nach jahrelangem kontinuierlichem Einsatz aller Kräfte unter Federführung des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben, der die Geschäftsführung des Interessenverbandes innehat, ist es nun gelungen, die Strecke auf 160 km Spitzengeschwindigkeit auszubauen und durchgängig zu elektrifizieren. Im Dezember 2021 wird alles fertig sein und die Region Bodensee-Oberschwaben nicht mehr das größte Dieselloch Deutschlands darstellen. Dann wird die Region erstmals ins elektrifizierte europäische Netz in Ulm und in Lindau eingebunden sein, allerdings nach 170 Jahren der Existenz der Südbahn. Derzeit ringen wir mit dem Land um ein dieser Region angemessenes Verkehrsangebot.

Nach dem Modell Südbahn soll nun auch die Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Friedrichshafen – Radolfzell ausgebaut und elektrifiziert werden, weil ansonsten eine Lücke im Mitte der 20er Jahre zu erwartenden durchgängig elektrifizierten Netz im Südwesten Baden-Württembergs übrig bleiben wird (s. Anlage 1). Nachdem am Hochrhein zwischen Basel und Singen die Planungen zur Elektrifizierung bereits in den Leistungsphasen 3 und 4 laufen, wäre es ansonsten hochwahrscheinlich, dass die heute durchgehenden schnellen Neigetechnikzüge zwischen Ulm und Basel nicht nur im Dezember 21 in Friedrichshafen sondern ab 2026/27 ein zweites Mal in Singen gebrochen werden müssen. Damit würde dann von der heute durchgängigen Reisekette Ulm – Basel nur noch ein Torso übrig bleiben. Der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben hat auch für dieses Projekt die Geschäftsführung des Interessenverbandes übernommen. Die Kommunen entlang der Strecke im Bereich des Bodenseekreises, vor allem aber die beiden Landkreise Bodenseekreis und Konstanz stellen bereits in erheblichem Umfang kommunale Mittel für die Planung bereit. Konkret ist die Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) abgeschlossen. Wir befinden uns mitten in der Leistungsphase 2 (Vorplanung mit Kostenschätzung). Hierfür werden für die Haushaltsjahre 2021 und 2022 insgesamt 10,5 Millionen € kommunale Mittel zur Verfügung stehen. Dies ist in den letzten Monaten einstimmig in den beiden Kreistagen bereits so beschlossen worden. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich mit 25 Prozent an diesen Planungskosten. Die bestehenden Verträge müssen in nächster Zeit dahingehend allerdings noch angepasst werden.

Auf Basis der neuen GVfG-Förderung des Bundes (75 Prozent der Investitionskosten bzw. 90 Prozent bei Elektrifizierungsmaßnahmen und 10 Prozent der Planungskosten) hat das Land dieser Tage festgelegt, sich mit 57,5 Prozent an den nicht vom Bund gedeckten Kosten zu beteiligen. Derzeit wird das gesamte Finanzierungskonstrukt für die Bodenseegürtelbahn über alle Leistungsphasen 1 bis 9 gemäß den neuen Förderrichtlinien überrechnet, um abschätzen zu können, in welcher Größenordnung die kommunale Beteiligung im Zuge des Gesamtprojekts liegen wird.

Bislang gehen wir von Gesamtkosten in einer Größenordnung von 350 Millionen € für alle Partner aus.

Verkehrlich werden zunächst zwei Varianten geplant. Erstens eine Referenzvariante mit einem stündlich schnellen und einem stündlich langsamen Zug, jeweils in beide Richtungen. Zweitens eine Vorzugsvariante mit stündlich schnellen und halbstündlich langsamen Verkehr. In dieser Variante hat die Betriebsprogrammstudie ergeben, dass dafür vier zweigleisige Abschnitte im Bereich der bislang eingleisigen Bodenseegürtelbahn erforderlich sind. Eine Entscheidung ob die Referenz- oder die Vorzugsvariante ab der Leistungsphase 3 weiter geplant wird, soll am Ende der Leistungsphase 2 in den kommunalen Gremien gefällt werden. Die Referenzvariante wäre ca. 100 Millionen € günstiger als die Vorzugsvariante.

Neben Südbahn und Bodenseegürtelbahn gibt es noch eine Reihe weiterer wichtiger Schienenprojekte, die der Regionalverband unterstützt und sich dabei kontinuierlich einbringt. Dies gilt für die im nächsten Jahr fertig werdende Elektrifizierung der Allgäubahn, die dann einen deutlich verbesserten Verkehr zwischen Zürich und München ermöglichen wird. Dies gilt auch für die Zollernbahn in Unterstützung des Landkreises Sigmaringen was die Weiterführung der bislang nur bis Albstadt - Ebingen angedachten Elektrifizierung von Stuttgart aus bis in den Knoten Sigmaringen anbelangt. Schließlich unterstützen wir die Bemühungen zur Erhaltung bzw. Ertüchtigung der Ablachtalbahn sowie die Untersuchungen im Projekt Ringzug mit dem Hauptziel, das Allgäu über Kißlegg – Aulendorf besser an das Mittlere Schussental anzubinden, um nur die wichtigsten Projekte zu benennen.

Weitere Erläuterungen erfolgen in der Verbandsversammlung.

# BODENSEE OBERSCHWABEN IM DIESELLOCH



Regionalverband  
Bodensee-  
Oberschwaben

CH

A