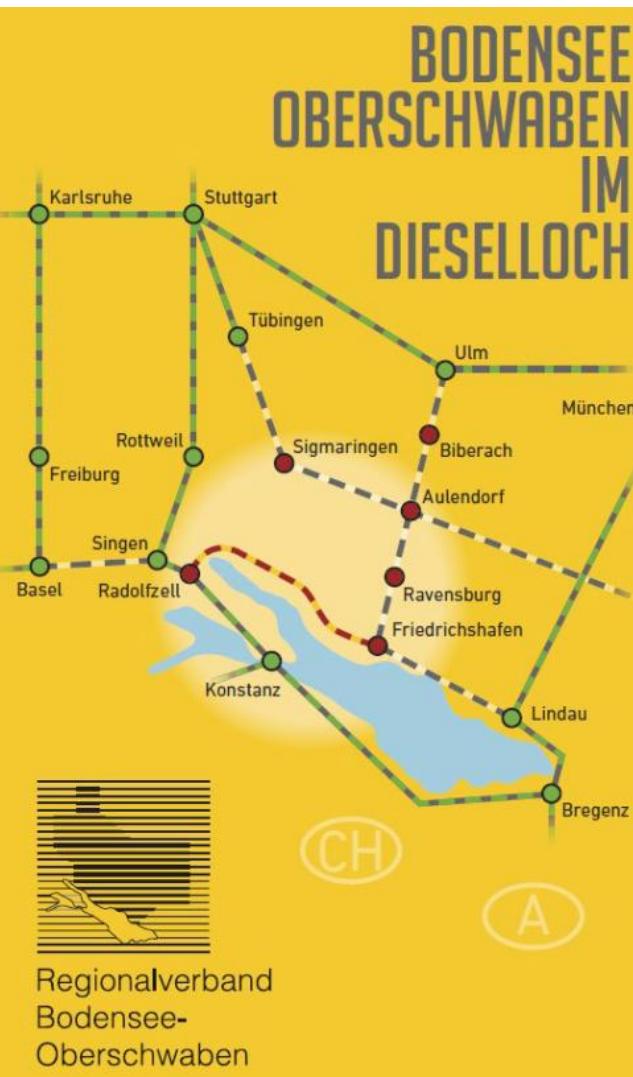




 **Kißlegg**
IM ALLGÄU

bodo-Ringzug:

- Ergebnisse Machbarkeitsstudie
- Beauftragung Planungsvereinbarung



Elektrifizierungsmaßnahmen

- Südbahn UL-LI (2018-2021): BVWP*
- Allgäubahn (M)-Geltendorf-Lindau (2018-2021): BVWP*
- Hochrheinbahn Basel-Singen (2027): GVFG**
- Zollernalbbahn SIG-Albstadt (2034): GVFG**
- Bodenseegürtelbahn FN-Radolfzell (2037): GVFG**
- **bodo-Ringzug Kißlegg-Aulendorf (2040): GVFG****

BVWP*: Bundesverkehrswegeplan

GVFG**: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz –
Mischfinanzierung Bund/Land/Region



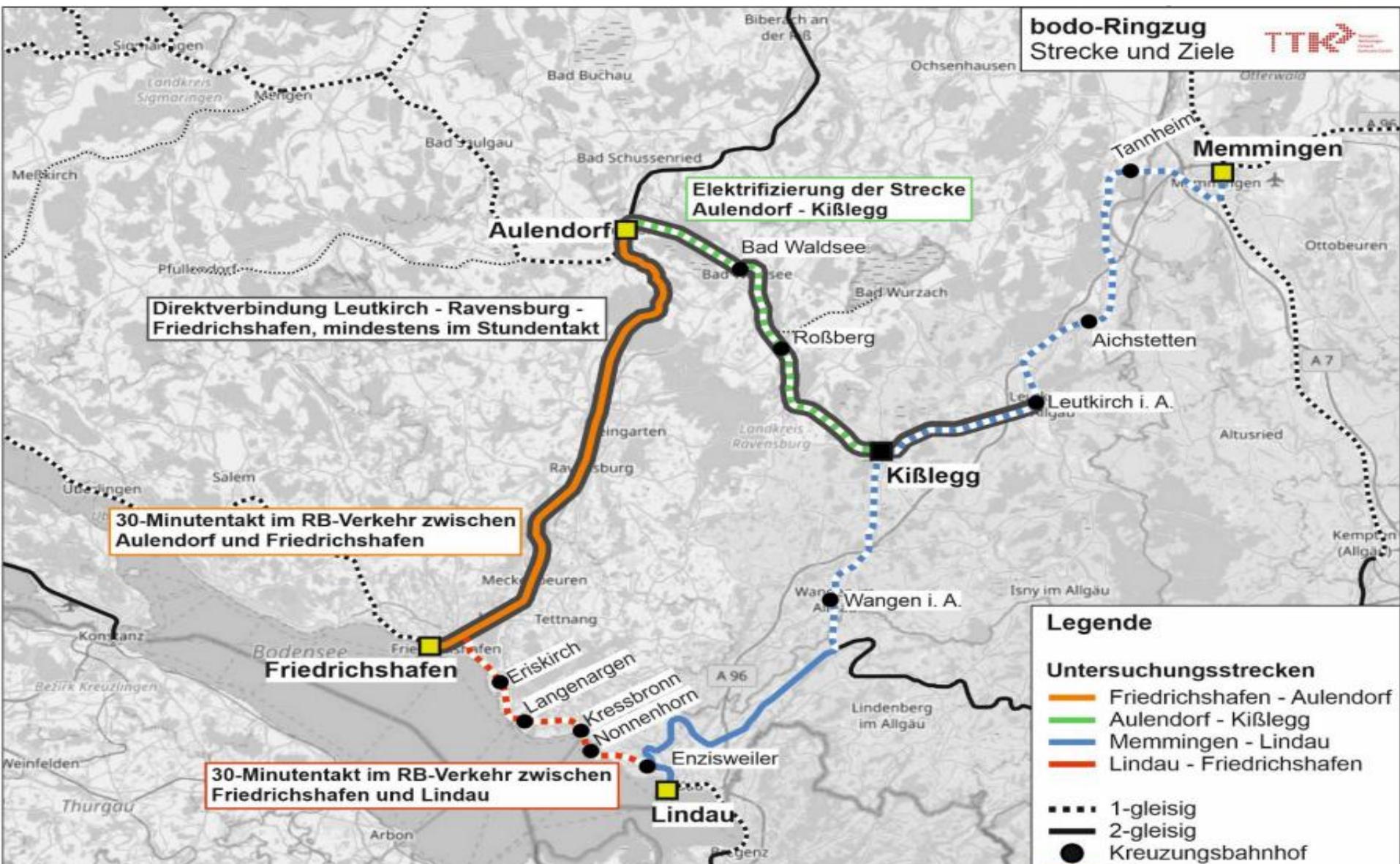
Transport
Technologie +
Consult
Karlsruhe GmbH



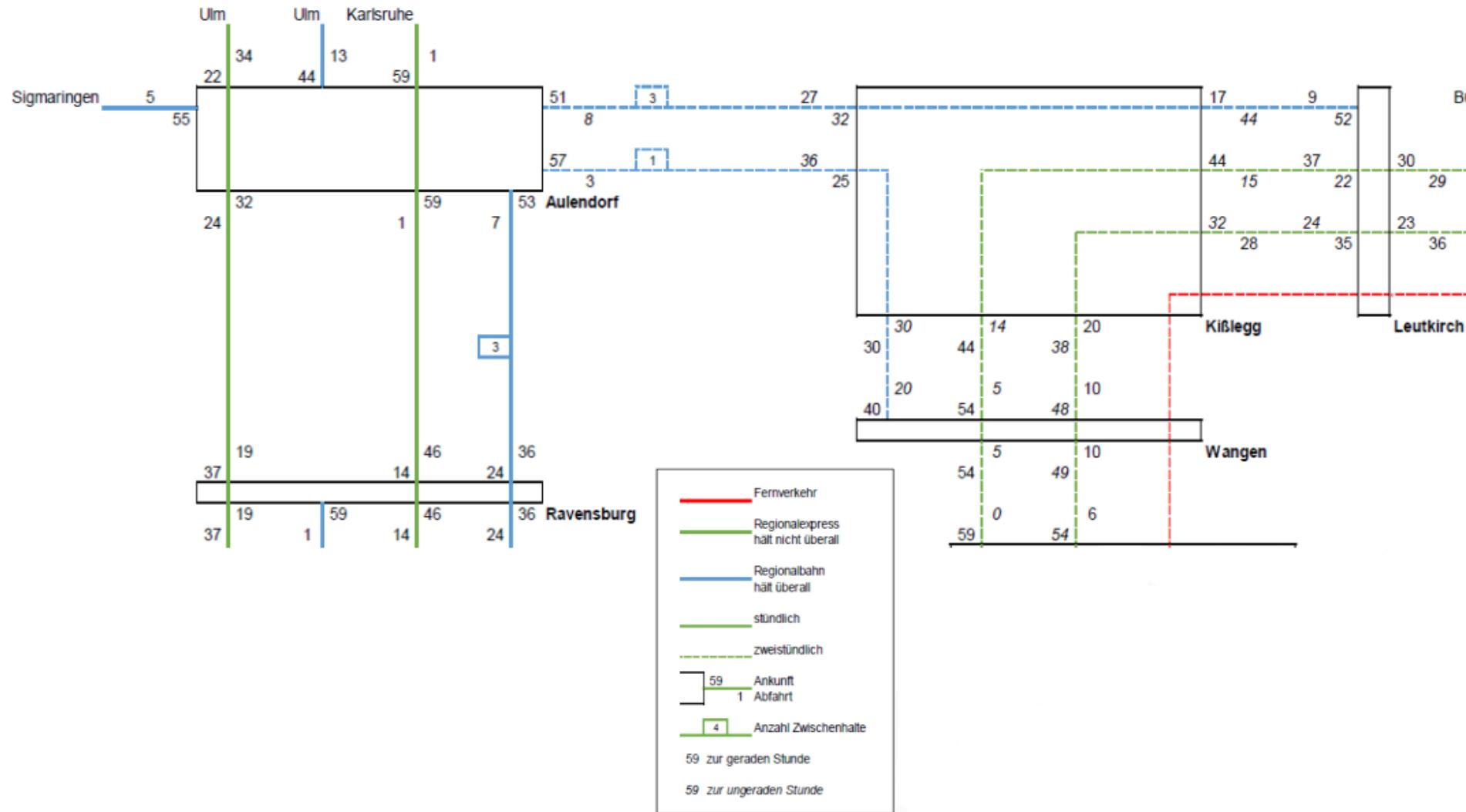
DB Engineering & Consulting

Machbarkeitsstudie Regionalverkehrssystem Bodensee-Oberschwaben

Projektübersicht



Ohnefall – Netzgraphik

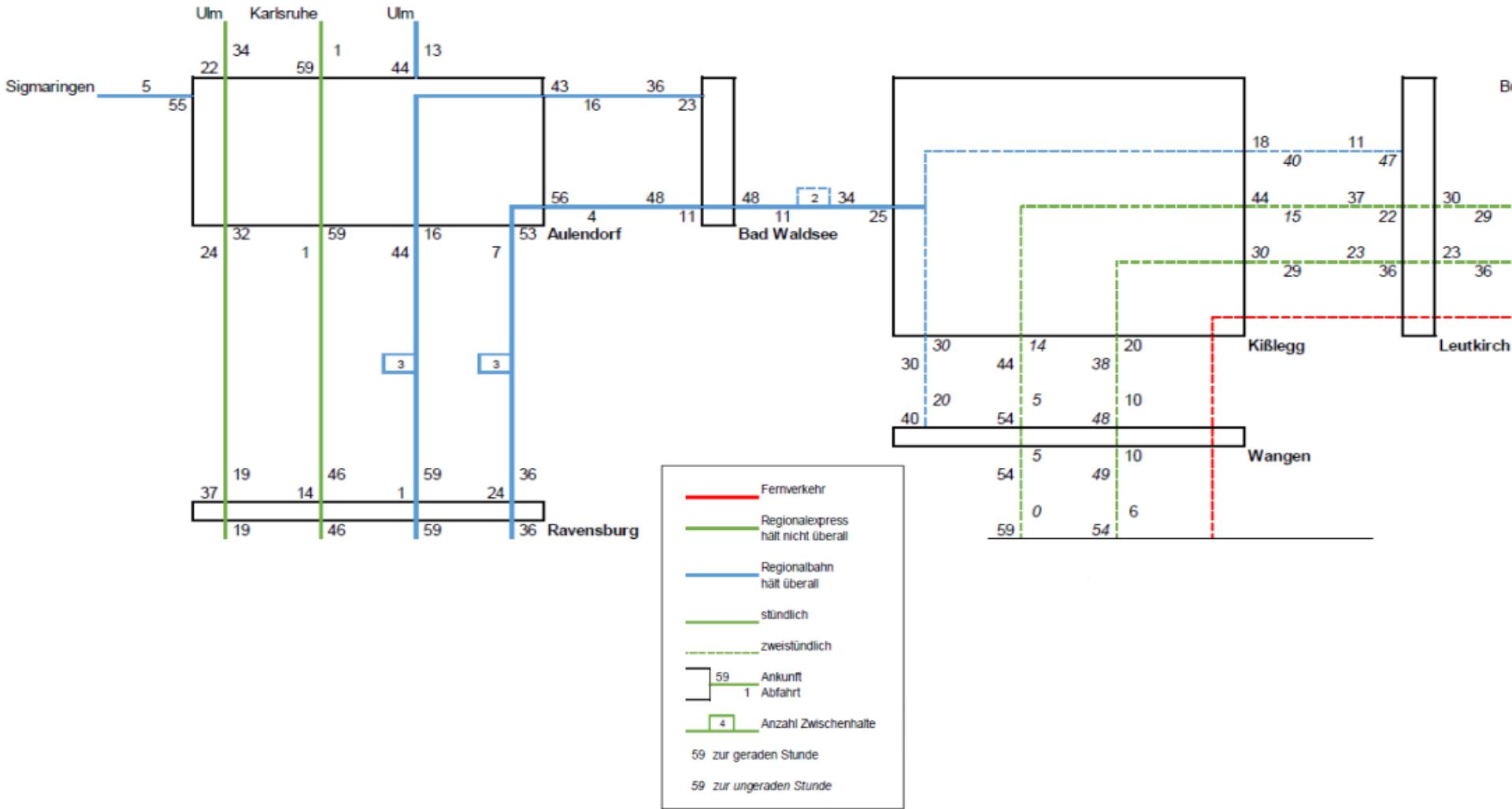


Untersuchungsergebnis

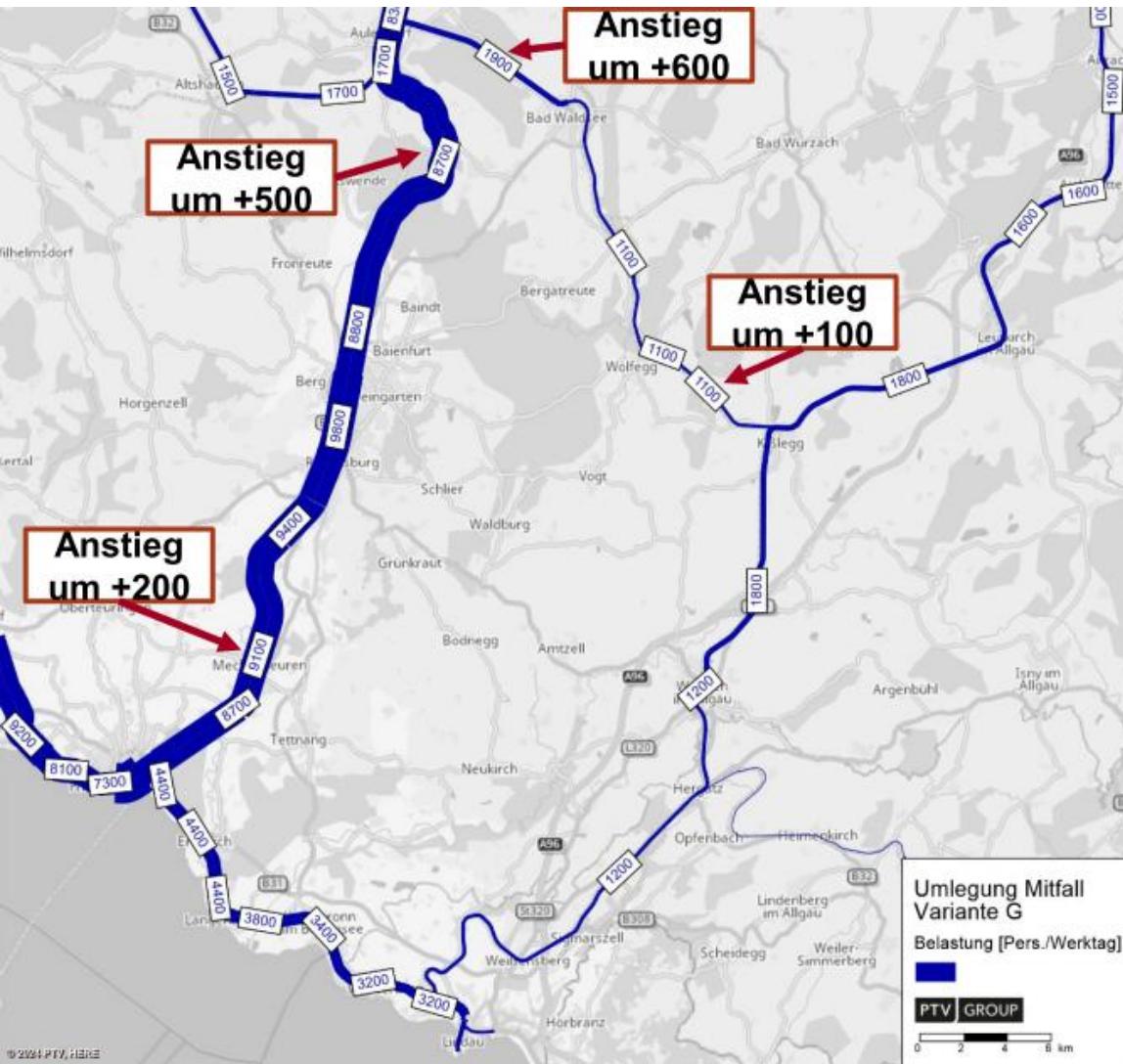
	Variante F	Variante G	Variante H
Betriebskonzepte			
Betriebskosten in [T€/ Jahr]	1.642	752	794
Fahrzeugbedarf	Fahrplanlage Friedrichshafen - Bad Waldsee: zusätzliches Fahrzeug & HVZ-Verbindung Ravensburg - Leutkirch: zusätzliches Fahrzeug	gegenüber Ohnefall gleichbleibende Fahrzeuganzahl	
Verkehrliche Wirkungen			
werk tägliche Fahrgastgewinne	769	685	651
Anschlüsse in Aulendorf	zweimal stdl. Anschlüsse nach Ulm	einmal stdl. Anschluss nach Ulm	einmal stündl. Anschluss nach Ulm (zweistdl. längere Umsteigzeiten)
Anschlüsse in Friedrichshafen	keine Einbindung in Knoten zur Minute 30	Einbindung in Knoten zur Minute 30	
Anschlüsse in Kißlegg	stdl. Anschluss Aulendorf - Wangen		zweistdl. Anschluss Aulendorf - Wangen
Friedrichshafen - Bad Waldsee	2 RB-Zugpaare pro Stunde Friedrichshafen - Bad Waldsee (je einmal mit kurzer Standzeit und einmal mit 11 Minuten Standzeit in Aulendorf)		
Ravensburg - Leutkirch	2-stündliche Direktverbindung (Fahrzeit 71 min) HVZ: Fahrzeit 53 min	2-stündliche Direktverbindung (Fahrzeit 71 min)	2-stündliche Direktverbindung (Fahrzeit 53 min) 40/80-Minuten Takt Aulendorf-Kißlegg wirkt negativ
Fahrwegkosten			
Investitionen (Preisstand 2023)	85 Mio.€	81 Mio.€	97 Mio.€
Nutzen-Kosten-Quotient	0,87	1,16	0,77

➤ Variante G: Aussicht auf GVFG-Förderung (NKQ größer 1)

Variante G – Netzgraphik



Fahrgastgewinne in Planfall G



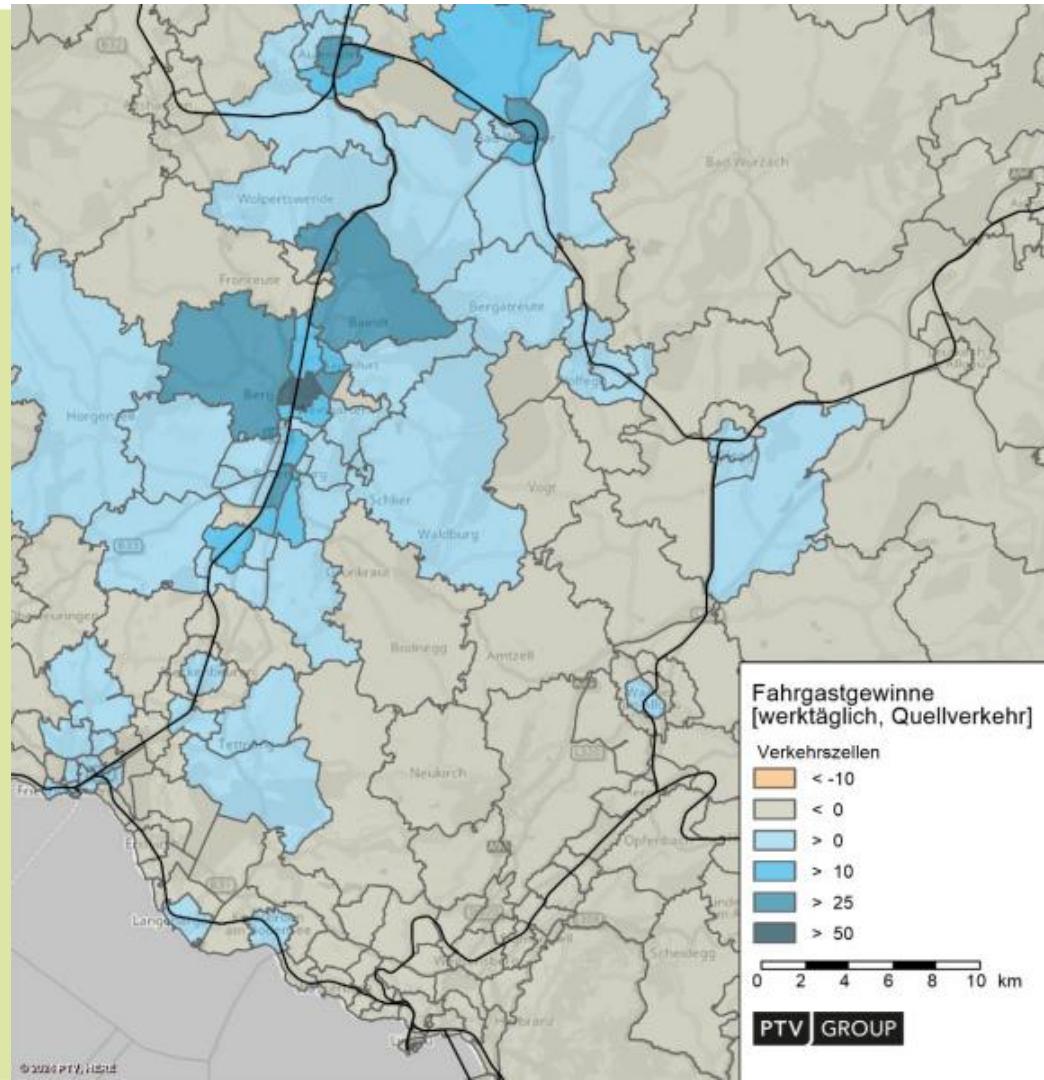
Fahrgastgewinne in Planfall G:

- Anzahl zusätzliche Fahrten ÖV: 690
 - Davon vermiedene MIV-Fahrten: 540
 - Davon induzierte Fahrten: 150

Variante G – verkehrliche Wirkung

Fahrgastgewinne [Pers./Werktag]
aus Angebotsänderungen:

- Anzahl Fahrgastgewinne: 690
- Vermiedene MIV-Fahrten: 540
- Induzierte Fahrten: 150



Regionaler Nutzen von Variante G im Vergleich zum Status Quo



- **Vorteile für Fahrgäste aus Ravensburg – Aulendorf – Bad Waldsee:**
 - Zwei RB-Verbindungen je Stunde ohne Umstieg in Aulendorf anstatt einer RB Verbindungen je Stunde mit Umstieg
 - davon einmal stündlich schnelle Direktverbindung mit Fahrzeit von 24 Minuten zwischen Ravensburg und Bad Waldsee
- **Vorteile für Fahrgäste aus Wolfegg und ggf. Alttann:**
 - Stündlicher Halt anstatt zweistündlichen Halt
- **Vorteile für Fahrgäste aus Bad Waldsee – Kißlegg – Leutkirch bzw. Wangen:**
 - Neue Direktverbindung nach Ravensburg – Friedrichshafen durch Verknüpfung der RB-Linien in Aulendorf anstatt Umsteigeverbindung
 - Leicht schnellere Fahrzeiten zwischen Aulendorf – Kißlegg – Leutkirch
- **Vorteile für Fahrgäste mit Umstieg zwischen RB Aulendorf – Kißlegg und RE Kißlegg – Leutkirch – Memmingen – München:**
 - Leicht verbesserte Anschlussqualität in Kißlegg durch Verlängerung der Umsteigezeit
- **Reduzierung von lokalen Emissionen und Fahrzeuggeräuschen**
- **Standortvorteil durch Elektrifizierung der Strecke Aulendorf – Kißlegg:**
 - Elektrifizierung bietet Möglichkeiten zur strategischen Weiterentwicklung des Angebots (z. B. bei Bedarfsplanprojekten Lindau – Memmingen)

Variante G – Fahrzeug- und Infrastrukturbedarf

- Fahrzeugbedarf gegenüber Ohnefall:
 - -2 DMU- / +2 EMU-Fahrzeugumläufe
- Infrastrukturbedarf:
 - Kein zusätzlicher Infrastrukturbedarf zu Grundvariante A (vorbehaltlich detaillierter Prüfung von DB InfraGO)

Maßnahmenbestandteil	Baukosten [Mio. €, 2023]	Gesamtkosten [inkl. Planung]
Zwischensumme Grundvariante A	80,8	101,0
Elektrifizierung Aulendorf – Kißlegg	49,8	62,2
Geschwindigkeitserhöhung Roßberg – Kißlegg	23,2	29,0
Geschwindigkeitserhöhung Kißlegg – Leutkirch	1,6	2,0
Zusätzliche Blocksignale Südbahn	6,2	7,8
Variante G (inkl. Grundvariante A):	80,8	101,0



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH

PTV GROUP



DB Engineering & Consulting

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!



Fazit

- **Gesamtkosten** Elektrifizierung/Ausbau bodo-Ringzug: **101 Mio. €** (Stand 2023)
Förderung Bund bei GVFG-Projekten: Elektrifizierung: 90 %, Ausbau 75 %.
- Neu – bessere Förderbedingungen:
 - Elektrifizierung: Bund+Land übernehmen 100 % der Kosten (90 % Bund, 10 % Land)
 - Ausbau: Land übernimmt 50 % der nicht vom Bund getragenen Kosten
- **Anteil der Region an Gesamtkosten** für Variante G: **7,78 Mio. €** (7,7 %).
 - Interessenverband bodo-Ringzug schlägt **hälftige Kostenteilung** zwischen Kreis und Kommunen vor, d.h. jeweils **3,89 Mio. €** (verteilt über 13-15 Jahre).
 - Land vergibt Zugverkehr Aulendorf-Kißlegg für 2032 neu (Strom oder Batterie)
- **Zusage aus Region erforderlich**, ob Strecke elektrifiziert werden soll
- **Umstellung auf Batteriezüge: spätere Elektrifizierung nicht mehr förderfähig**
 - Finale Entscheidung: Erst nach Abschluss Vorplanung (Leistungsphasen 1/2) und neuer Kostenschätzung in ca. 5 Jahren, Ausstieg möglich.

Danke.