



Initiative
Bodensee - S-Bahn

Aktuelle Entwicklungen bei der Bahn im Bodenseeraum,

PRO BAHN – Landesversammlung 2026

28.03.2026 - Ralf Derwing, Co-Präsident IBSB

Aktuelle Entwicklungen

- Kurzvorstellung Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB)
- Ausbauprojekte
- Reaktivierungen
- Neue Linienführungen
- Baustellenproblematik



Initiative Bodensee - S-Bahn

- Interessengemeinschaft aus den vier Ländern im Bodenseeraum
- Zusammenschluss von Regionalverbänden des VCS/VCL, VCD und PRO BAHN
 - PRO BAHN BW
 - PRO BAHN BY
 - PRO BAHN Ostschweiz
- Sitz in Kreuzlingen



Ziele:

- Förderung eines attraktiven Nahverkehrs im Bodenseeraum
- Grenzüberschreitende Bahnverbindungen
- Ausbau der Bahninfrastruktur
- Aufbau eines regionalen, getakteten S-Bahn-Netzes

Ausbauprojekte im Bodenseeraum

- Elektrifizierung und Ausbau Bodenseegürtelbahn
- Elektrifizierung Aulendorf – Kißlegg
- STEP AS 2035
- Agglo-S-Bahn Konstanz-Kreuzlingen
- Zweigleisiger Ausbau Lochau – Bregenz (Rheintal 2040)

Elektrifizierung und Ausbau Bodenseegürtelbahn

- Schließung der „Diesellücke“ zwischen Radolfzell und Friedrichshafen
- Verdopplung des bisherigen Angebots auf 2 RB / 1 RE pro Stunde
- Mehrere Doppelspurabschnitte
- Zusätzlich: Ausbau Stahringen – Stockach (Ablachtalbahn)



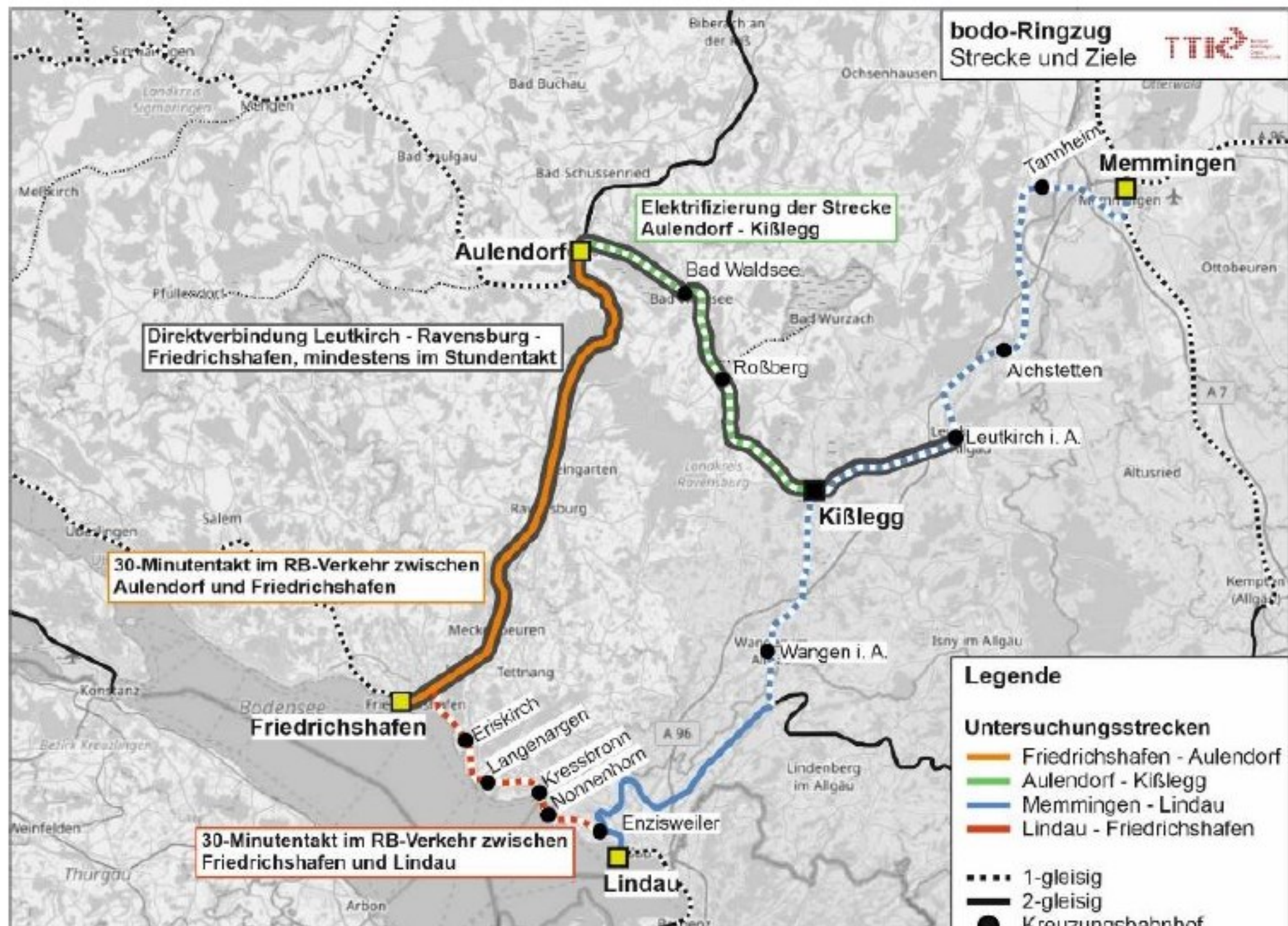
Elektrifizierung und Ausbau Bodenseegürtelbahn

- Derzeit projektierte Kosten: 650 Mio. €
- Finanzierungsvereinbarung im Nov. 25 geschlossen
- Integration Seehäsele noch offen
- Durchbindung der RB in FN-Stadtbahnhof noch offen

Elektrifizierung Aulendorf - Kißlegg

- Schließung der „Diesellücke“ zwischen Aulendorf und Kißlegg
- zusätzlich: Neuordnung (!) der RB-Verkehre auf der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn-Ost (Stichwort BODO-Ringzug)
- Verbesserung der Situation auf der württ. Allgäubahn (Kißlegg – Leutkich)

bodo-Ringzug Strecke und Ziele



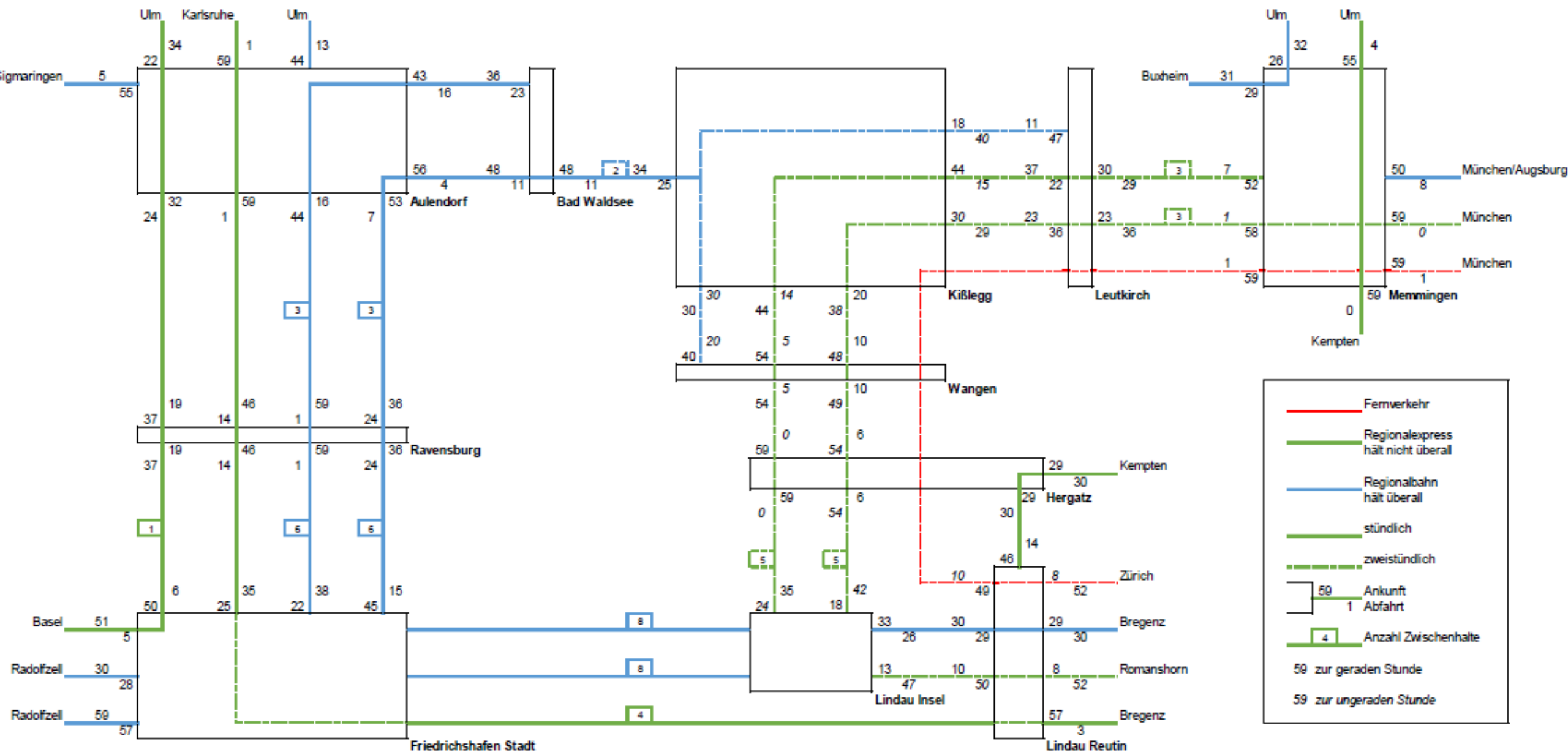


Abbildung 38: Netzgrafik Variante G

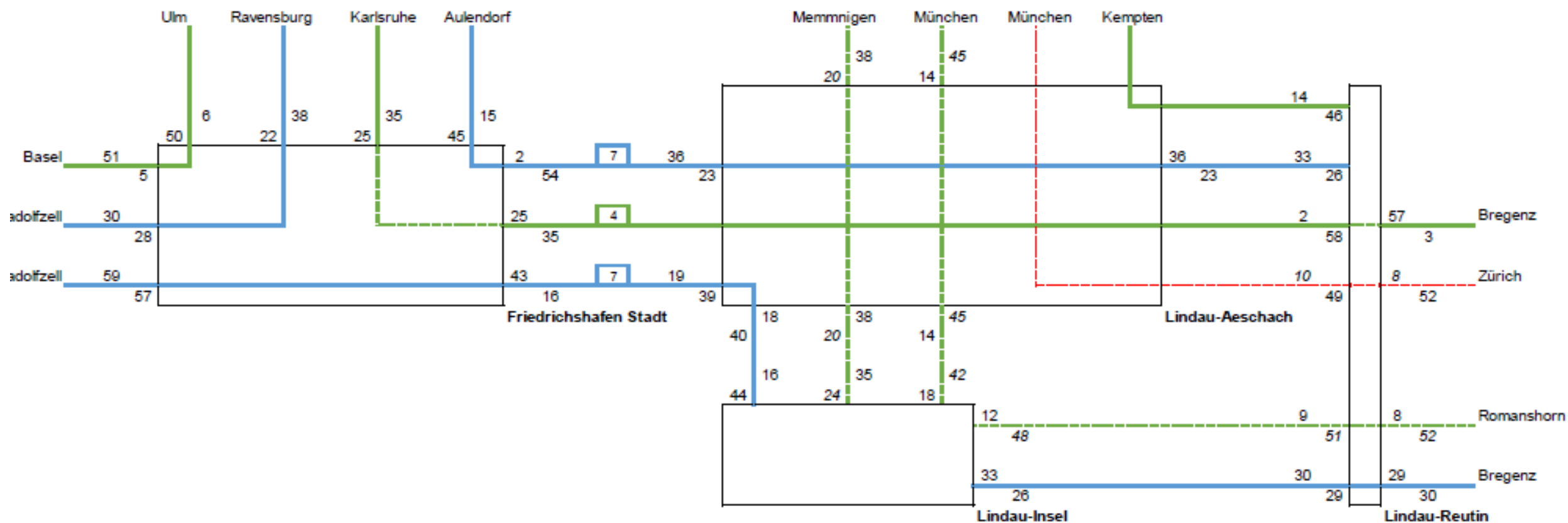


Abbildung 46: Netzgrafik Variante Q+

Elektrifizierung Aulendorf - Kißlegg

Einschätzung IBSB

- Sehr gutes zusätzliches Angebot zwischen RV und Bad Waldsee (Halbstundentakt RB)
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Aulendorf und Leutkirch
- Keine zusätzlichen Kreuzungsgleise, Doppelspur, Blockabschnitte zwischen Aulendorf und Leutkirch bzw. Kißlegg und Hergatz

Bahnhof Aulendorf – Bahnsteigmaßnahmen (2026 - 2029)

- Neubau des Bahnsteigs am Gleis 5/7 als Ersatz für den bisherigen Bahnsteig am Gleis 4
- Neubau Bahnsteig am Gleis 1 mit 265 m (aktuell 382 m), Gleis 2/3 mit 266 m (aktuell 338 m), Gleis 1a mit 120 m (aktuell 151 m),
- Bahnsteig Gleis 3 mit Signal-Abschnittsteilung für Nahverkehrszüge mit 140 m Bahnsteigbaulänge (aus Richtung Ulm) 6 m Signalabstand und 120 m Bahnsteigbaulänge (aus Richtung Friedrichshafen)
- Bahnsteighöhe von 55 cm als Zwischenbahnsteighöhe für alle Bahnsteige; bei allen neuen baulichen Anlagen (Aufzüge, Bahnsteigdächer, Treppenwangen bei Erneuerung) Bahnsteighöhe von SO 76 cm zu berücksichtigen
- barrierefreie Erschließung durch zwei Aufzuganlagen (u.e.m.)

Ausbau in der Schweiz

- **STEP AS 2035 (Ausbauschritt 2035)**

Für Ostschweiz: kleinere Maßnahmen v.a. zur Kapazitätserweiterung

- **Perspektive BAHN 2050 (Auszug Ziele Personenverkehr)**

- Stärkung des S-Bahn-Verkehrs
- Neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen
- Ausbau der Vorortsbahnhöfe mit vermehrt Bedienung durch IR- und RE-Züge
- Anbindung von kleineren und mittelgrossen Städten an die grossen Agglomerationen
- Ausbau von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben

- Förderung neuer Mobilitätsformen (Sharing, Pooling)
- Gezielte Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr, wo die Bahn gegenüber der Strasse in Bezug auf die Reisezeit noch nicht wettbewerbsfähig ist
- Im internationalen Personenverkehr häufigere und gut vernetzte Verkehrsangebote sowie gezielte Fahrzeitverkürzungen

Angebotskonzept Ausbauschrift 2035 Stand 11-2021

Region Ostschweiz
Fern-, Regional- und Güterverkehr

Anpassungen berücksichtigt bis: 22.10.2021
Änderungen vorbehalten.

Szenario: 0-1-2102; Netzgrafik ID: 0-1-OST2102

Legende AK35

Zugkategorien

- Fernverkehr
- Regio- und S-Bahnverkehr
- Güterverkehr Standardtrasse
- Güterverkehr Expressstrasse
- Güterverkehr Verknüpfungstrasse
- Hybridtrassen: ungelöst
- Trassenkonflikt / Kapazitätsabsenkung
- Trassen können nur in einer Richtung genutzt werden (Richtungsausschluss)
- Trasse kann nur in einer Richtung genutzt werden (Richtungsausschluss)
- gg Abfahrtsminute
- 54 Ankunftsminute
- Abbildung der Kapazität unvollständig

Frequenzen Personenverkehr (gilt für alle Zugkategorien)

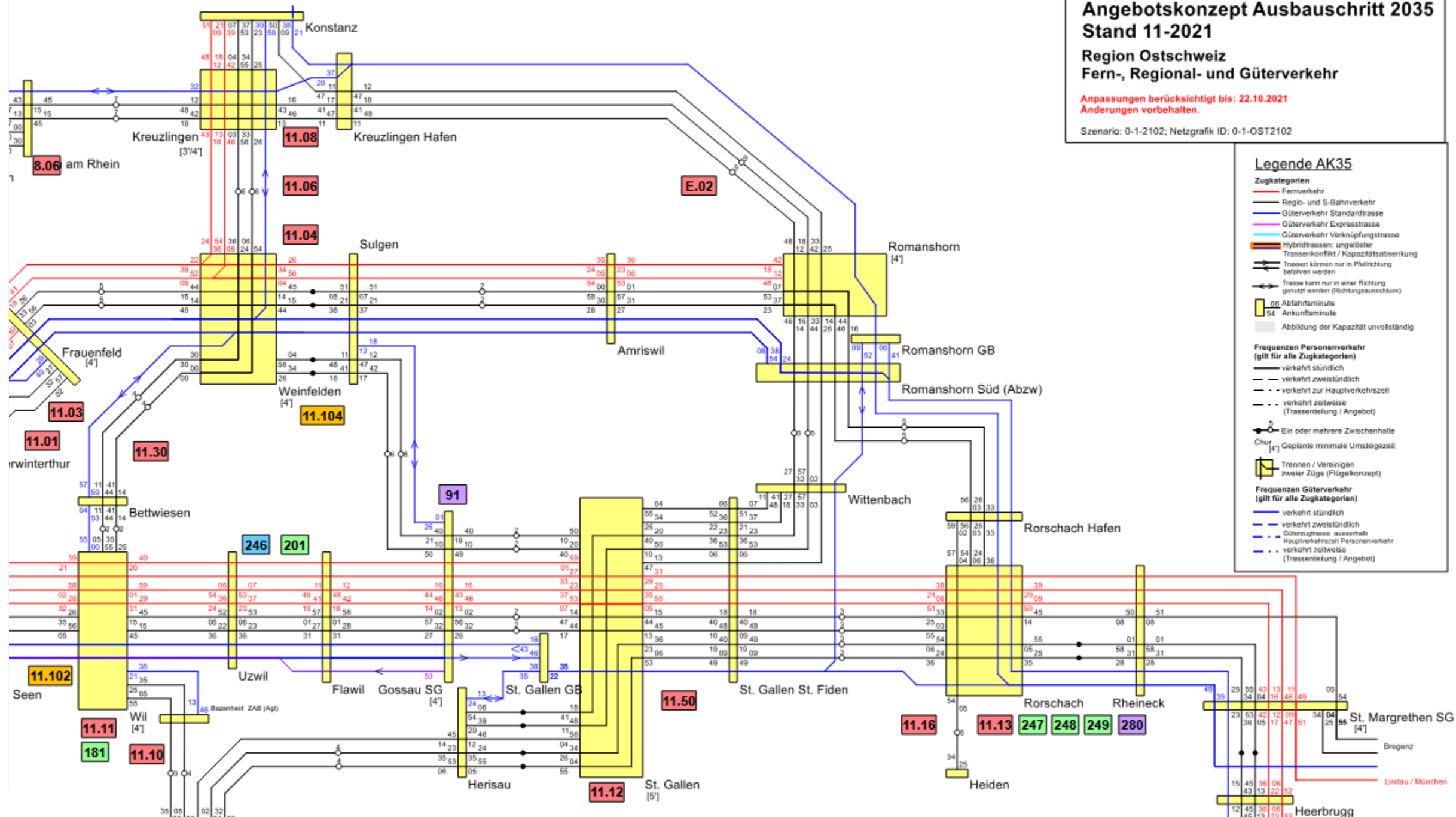
- verkehrt stündlich
- verkehrt zweistündlich
- verkehrt zur Hauptverkehrszeit
- verkehrt zeitweise (Trassenanpassung / Angebot)

- Ein oder mehrere Zwischenhalte
- Chuf [4] Geplante minimale Umlaufzeit

- Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept)

Frequenzen Güterverkehr (gilt für alle Zugkategorien)

- verkehrt stündlich
- verkehrt zweistündlich
- Güterzugtrasse: ausserhalb
- Hauptverkehrszeit Personenverkehr
- verkehrt zeitweise (Trassenanpassung / Angebot)



Das Projekt „Agglo-S-Bahn Konstanz-Kreuzlingen“

2019: Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Einführung eines S-Bahn-Systems Konstanz-Kreuzlingen unter Einbeziehung des Seehas

→ Kann interpretiert werden als Versuch, die ursprüngliche Seehas-Konzeption wieder zu aktivieren

→ Grenzüberschreitendes S-Bahn-System

→ Durchbindung der S-Bahn-Züge



**Machbarkeitsstudie
Agglo-S-Bahn
Kreuzlingen-Konstanz**

Bericht Module I und II

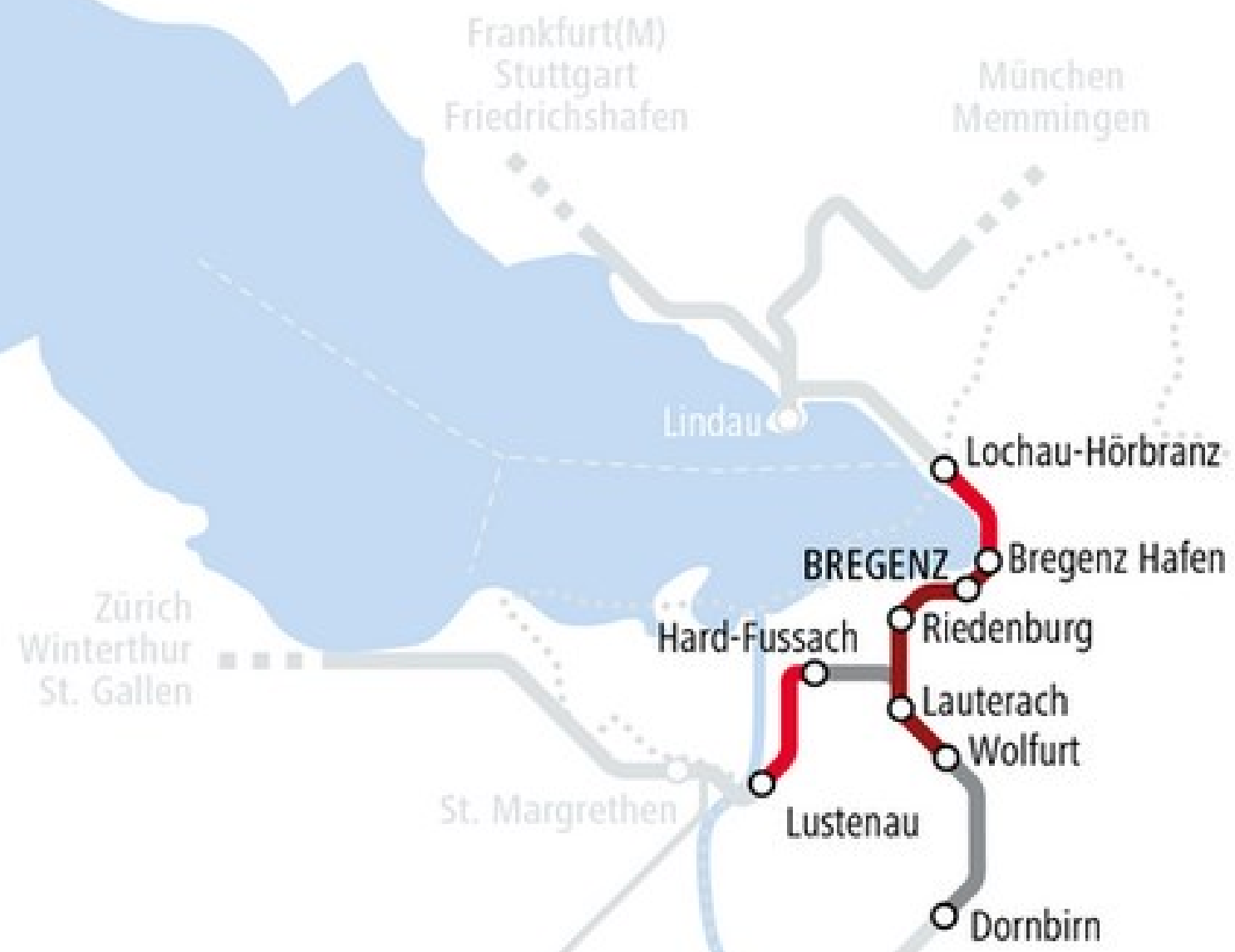
29. März 2019

Version: 1-11

Ausbau in Österreich

Ausbau Schieneninfrastruktur Rheintal 2040

- Engpass Lochau – Bregenz (eingleisig)
 - Vier Varianten, ÖBB präferiert oberirdischen Ausbau (V1)
- Engpass Lustenau – St.Margrethen



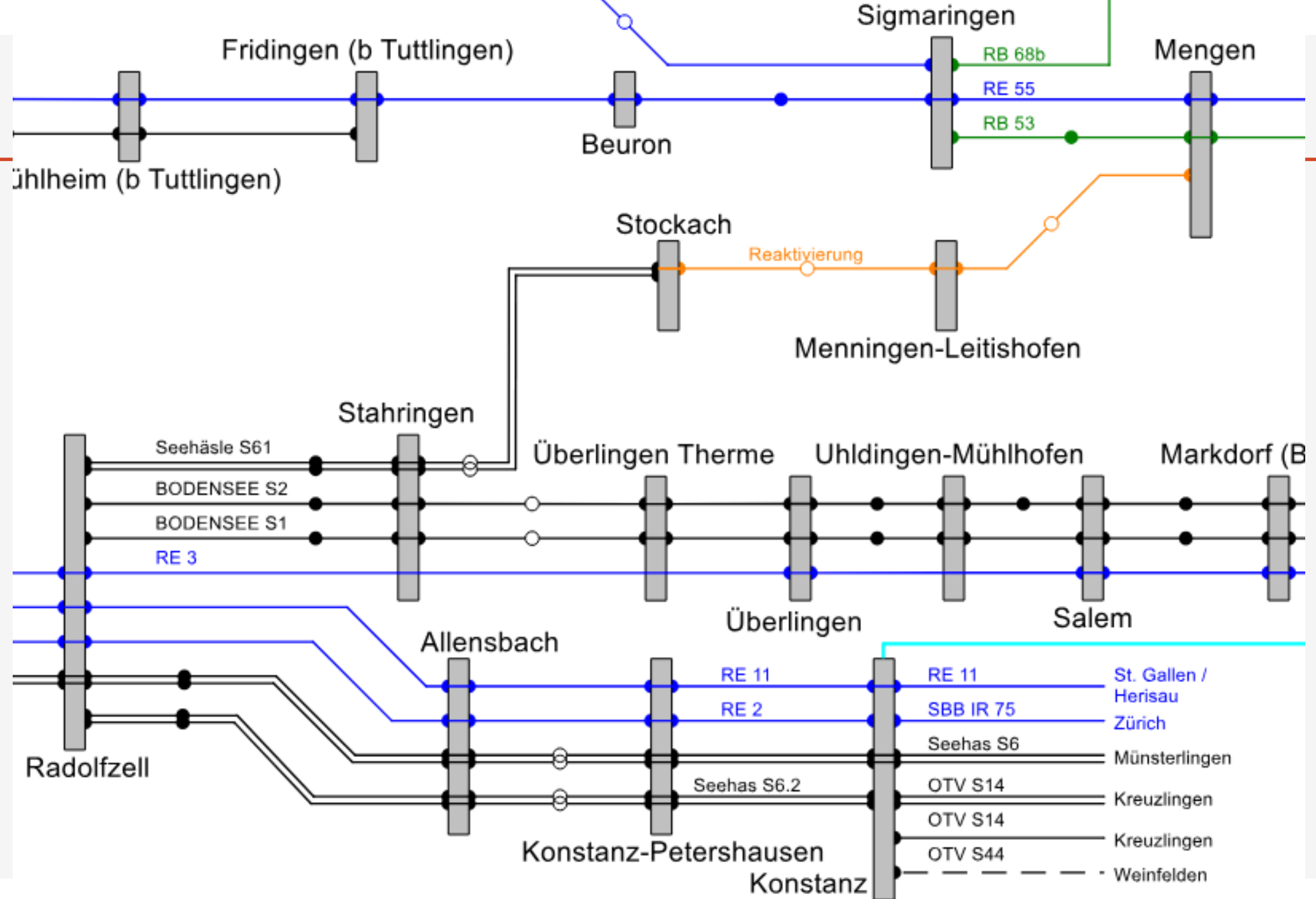
Reaktivierungsprojekte im Bodenseeraum

- Ablachtalbahn Nord (Stockach – Mengen)
- Singen – Ramsen
- Leutkirch - Isny
- Altshausen – Pfullendorf (Räuberbahn)
- Roßberg – Bad Wurzach (Moorbahn)

Reaktivierungsprojekt 1

Ablachtalbahn Nord (Stockach – Mengen)

- Nördlicher Abschnitt der Strecke Radolfzell – Singen
- Derzeit Freizeit- und Güterverkehr
- Feb. 2026: NKV 1,24 (bei Kostenansatz von 117 Mio. €)
- Derzeitige Planung: Umsetzung in zwei Etappen



Reaktivierungsprojekt 1

Ablachtalbahn Nord

Neueste Aktivität:

Wiederaufbau des
Bahnsteiges in Zizenhausen:



Reaktivierungsprojekt 2

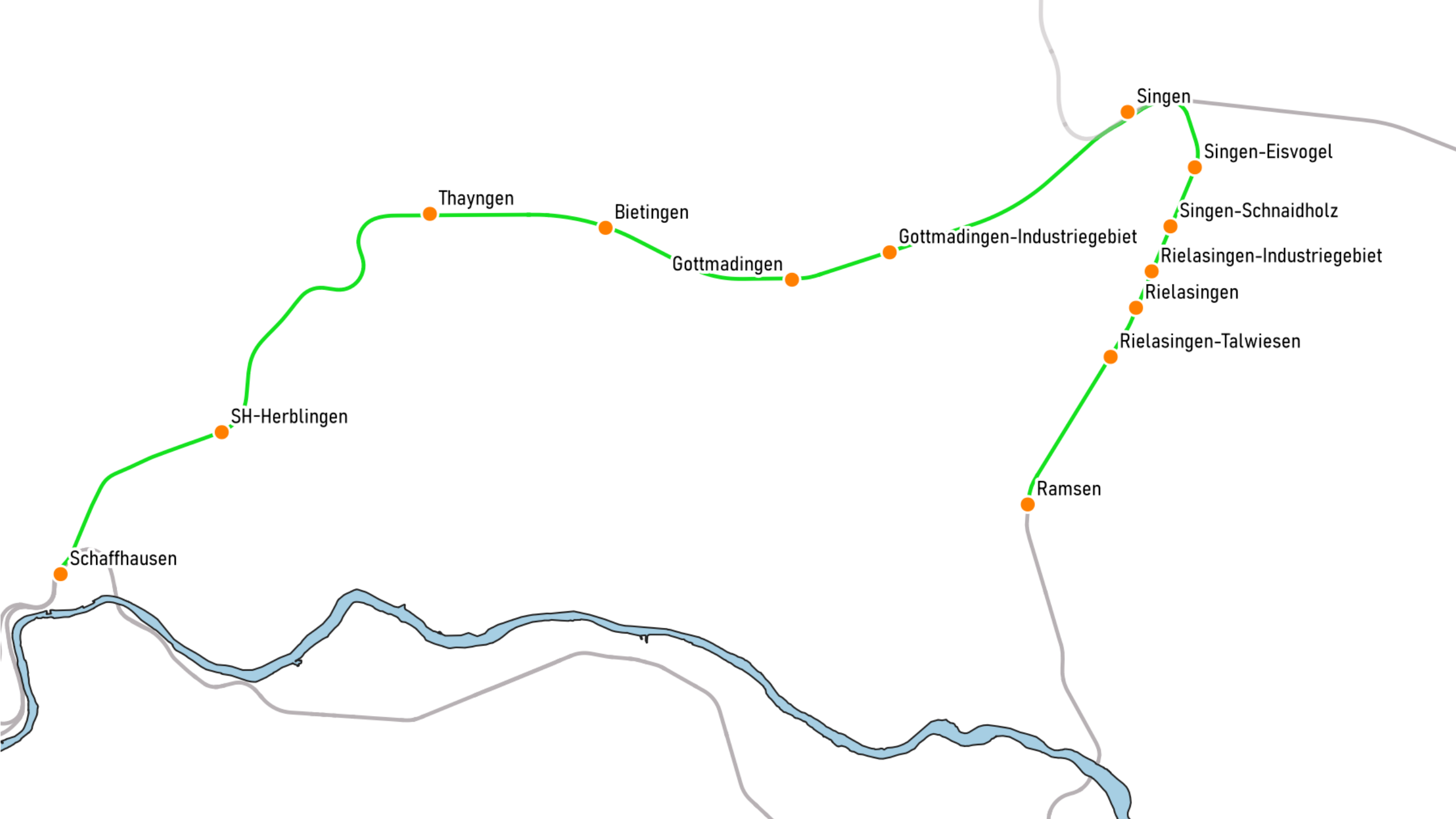
Singen – Ramsen

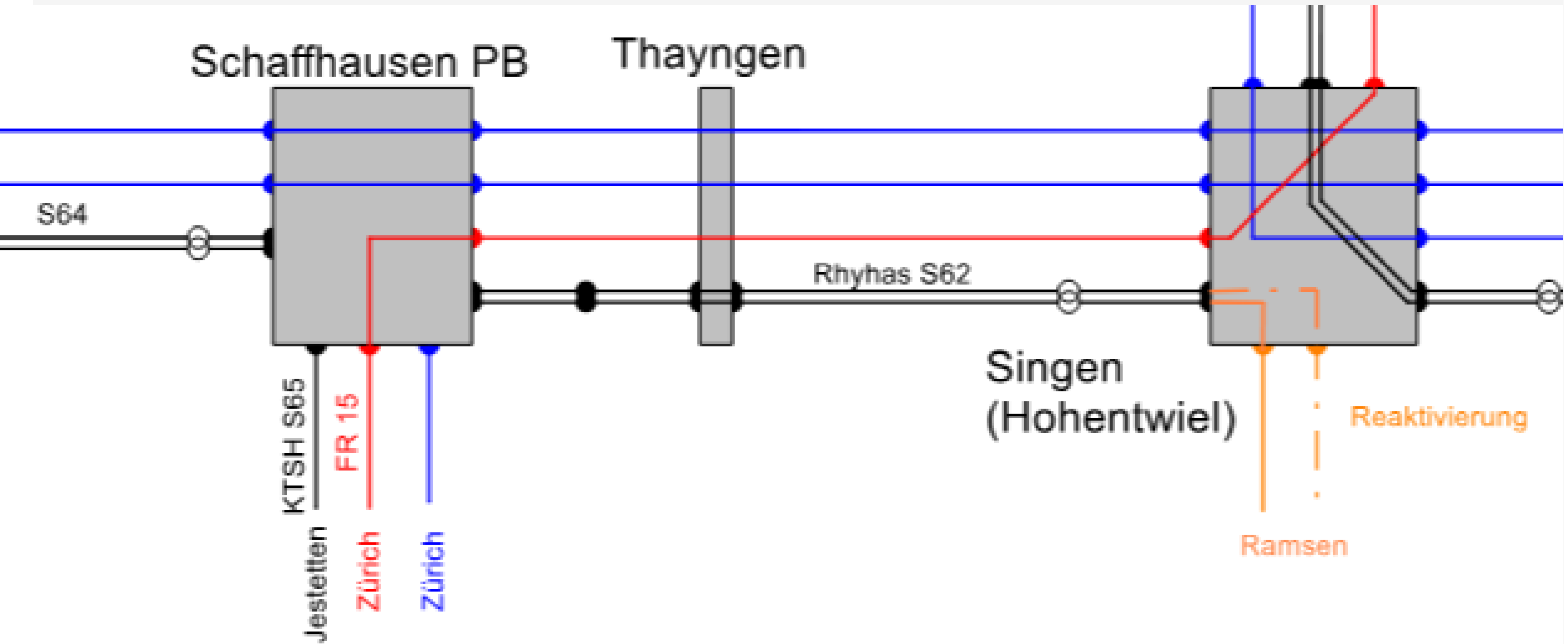
- Nördlichster Abschnitt der Strecke Winterthur – Singen
- Derzeit Museumsbetrieb
- NKV: 1,2 [= gutes Ergebnis]
- Elektrifizierung des Streckenabschnittes inbegriffen

Reaktivierungsprojekt 2

Singen – Ramsen

- Nördlichster Abschnitt der Strecke Winterthur – Singen
- Derzeit Museumsbetrieb
- NKV: 1,2 [= gutes Ergebnis]
- Elektrifizierung des Streckenabschnittes inbegriffen







Neue Linienführungen

- **Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)** St.Gallen – Konstanz – Basel Bad.
- **REX1** Friedrichshafen – Lindau – Bregenz – Feldkirch – Schruns
- **Durchbindung S3/S5** Bregenz – St.Margrethen – St.Gallen - Weinfelden

Neue Linienführungen

REX 1 Friedrichshafen – Bregenz - Schruns

- Verlängerung des bisherigen REX Schruns – Lindau nach FN
- Start Dez. 2026, ab FN nur zweistündlich
- Fahrzeuge: Siemens Desiro ML

Neue Linienführungen

Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)

- Verlängerung des bisherigen RE St.Gallen – Konstanz
- Start 2027, ab Konstanz nur zweistündlich
- Fahrzeiten: KN – Basel 1:41h
- Neue Fahrzeuge: Flirt EVO

Neue Linienführungen

Durchbindung S3/S5

- Durchbindung der S3 (Bregenz – St.Margrethen, ÖBB) auf S5 (Weinfelden – Gossau – St.Gallen – St.Margrethen, thurbo)
- Start Dez. 2026, stündlich
- Neben S7 (Romanshorn – Bregenz – Lindau) nun eine weitere Bodensee-S-Bahn

Baustellenproblematik 2026 und 2027

2027

- Südbahn (3 Monate gesperrt)
- Bodenseegürtelbahn (4 Monate abschnittsweise gesperrt)
- Schwarzwaldbahn (5 Monate vermutlich Wanderbaustelle)
- Verzweigung Donautalbahn/Zollernbahn (3 Monate gesperrt)

u.e.m.

Baustellen im Jahr 2027

der Deutschen Bahn in Oberschwaben



Baustellenproblematik

- Keine Bündelung der Maßnahme, sondern jedes Jahr lange Sperrungen
- Lange Linien für Bus-SEV
- Engagement für Ablachtalbahn als Bypass



Initiative
Bodensee - S - Bahn

Fazit

Fazit

- Situation im Bodenseeraum eigentlich sehr intensiv und positiv
- Aber: enorme Fragmentierung der Maßnahmen bei DB und NVBW
- Viele Grenzen erschweren bessere Ergebnisse
 - Kreisgrenzen
 - Verkehrsverbundsgrenzen
 - Regionalverbandsgrenzen
 - Kantons- / Ländergrenzen
 - Staatsgrenzen

Fazit

- Gefahr des „Lieber billig als gscheit!“ – Prinzips
 - vgl. Allgäubahn 2021
 - vgl. Rheinbrücke St. Margrethen
- Katastrophal lange Zeiträume für Umsetzung erzeugen viel Frustration vor Ort
- Keine geeignete politische Ebene für Bahnpolitik



Initiative
Bodensee - S - Bahn

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit