

# Potential-Studie

bezüglich einer möglichen Reaktivierung der

Bahnlinie Leutkirch - Isny

Bearbeitet von  
**Ulrich Grosse, Tübingen**  
Nahverkehrsberater

**04.10.2021**

## 1. Ausgangslage

Das Land Baden-Württemberg hatte im Jahr 2019 dazu aufgefordert, ihm Strecken zu benennen, die für eine eventuelle Reaktivierung in Frage kommen könnten. Hintergrund dazu war das auch vom Bund angestrebte Ziel der Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr gewesen, um im Verkehrssektor zu mehr Klimaschutz beizutragen. Da sich bei einigen der in den letzten 20 Jahren reaktivierten Bahnlinien deutlich höhere Nutzerzahlen als erwartet ergeben hatten, sah das Land in der möglichen Reaktivierung stillgelegter Bahnlinien einen weiteren Ansatzpunkt, um den öffentlichen Verkehr auch außerhalb von Verdichtungsräumen zu stärken, sofern entsprechende Potentiale dies als realistisch erscheinen lassen.

Von den sich angesprochen gefühlten Aufgabenträgern und sonstigen Organisationen wurden insgesamt 41 Strecken benannt. Die stillgelegte Bahnlinie Isny – Leutkirch war leider nicht in der Liste enthalten. Anlässlich eines Besuchs des Verkehrsministers Winfried Hermann in Isny im Frühjahr 2020 wurde er von einer Gruppe von Bürgern auf diese Strecke angesprochen und sagte auf Antrag der Städte Isny und Leutkirch im Sommer 2020 zu, diese quasi als letzte Strecke nachträglich noch in die zu untersuchenden Strecken aufzunehmen.

Die Potentialanalyse für die zu reaktivierenden Strecken wurde Ende 2019 an die Firma PTV aus Karlsruhe vergeben, die im Oktober 2020 ihre Ergebnisse im Rahmen einer live zu verfolgenden Informationsveranstaltung des Verkehrsministeriums des Landes Baden-Württemberg vorgestellt hat.

Die insgesamt 42 untersuchten Strecken wurden in 4 Kategorien eingeteilt.

**Kategorie A:** Strecken mit sehr hohem Nachfragepotential (mehr als 1.500 zu erwartende Fahrgäste pro Streckenkilometer)

**Kategorie B:** Strecken mit hohem Nachfragepotential (zwischen 750 und 1500 zu erwartende Fahrgäste pro Streckenkilometer)

**Kategorie C:** Strecken mit mittlerem Nachfragepotential (zwischen 500 und 750 zu erwartende Fahrgäste pro Streckenkilometer)

**Kategorie D:** Strecken mit weniger als 500 zu erwartenden Fahrgästen pro Streckenkilometer.

Die Potentialanalyse der PTV ergab für die Strecke Isny – Leutkirch ein zu erwartendes Potential von **nur 470 Fahrgästen**. Die Strecke wurde demzufolge in die Kategorie D eingeordnet, was aus Sicht des Landes bedeutet, dass auch vertiefte Untersuchungen kein ausreichendes Potential für eine Streckenreaktivierung erwarten lassen, um einen gemessen an den Zielvorstellungen des Landes vorgesehenen vertakteten Vollbetrieb zu rechtfertigen. Denkbar wäre wegen des geringen Nachfragepotentials allenfalls ein saisonaler touristischer Verkehr. Da die Strecke bereits weitestgehend abgebaut ist, bedeutet dies, dass durch diese Eingruppierung der Zug für die Linie Isny – Leutkirch damit praktisch endgültig abgefahren ist.

In den beiden Städten Isny und Leutkirch sind Zweifel an der Potentialanalyse aufgekommen. Aus diesem Grund haben sie eine weitere Potentialanalyse in Auftrag gegeben. Auftragnehmer ist der Tübinger Nahverkehrsberater Ulrich Grosse, der u.a. bereits 1994 an der Erstellung von vier Regiobuslinien für Isny nach Umsetzung des Allgäu-Schwaben-Takts 1994 mitgewirkt hat. Zusammen mit lokalen Akteuren (insbesondere Herrn Hiemer und Herrn Schulz) sowie dem Regionalverband Bodensee-Oberschwaben und dem Landkreis Ravensburg ist es seinerzeit gelungen, mit finanzieller Unterstützung seitens des Landes Baden-Württemberg und des Freistaats Bayern stündliche Busverkehre zu den für Isny maßgeblichen Anknüpfungspunkten an den Allgäu-Schwaben-Takt in Leutkirch, Wangen, Röthenbach und Kempten zu schaffen und die Buslinien gleichzeitig am Kurhaus in Isny so miteinander zu verknüpfen, dass von allen Linien gute Anschlüsse auch untereinander bestehen. Isny wurde mit dieser Konzeption von einem Endpunkt des öffentlichen Verkehrs zu einer gut funktionierenden Schnittstelle in alle vier Himmelsrichtungen entwickelt. Besonders ist noch zu erwähnen, dass auf Initiative der Stadt Isny, die seit rund 50 Jahren ohne Bahnanschluss ist, es nach wie vor in Isny einen personenbedienten Verkauf von Bahnfahrkarten gibt, der im Kurhaus mit dafür ausgebildetem Personal bewerkstelligt wird. Vom Besuch des baden-württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann in Isny im Frühjahr 2020 berichtete die Schwäbische Zeitung, dass er diesen Schalter als „Weltkulturerbe“ adelte.

In einer weiteren Phase war der Verfasser tätig für den Landkreis Lindau und hatte sich u.a. intensiv mit den Busverkehren im Westallgäu, u.a. aus dem Raum Oberstaufen, Grünenbach,

Gestratz und Maierhöfen nach Isny befasst und die Umwandlung der Verkehre der Firma Fuoss, die vom Regionalbus Augsburg RBA als Tochterunternehmen RBI übernommen wurde, begleitet. Alle Schülerverkehre wurden in die Linienverkehre integriert und so nach Auslaufen der Landesförderung für den Regiobus Isny ein Grundstock an Verkehren aufrechterhalten.

Ebenso war der Verfasser viele Jahre in der Nahverkehrsplanung im Landkreis Oberallgäu tätig und hatte sich gemeinsam mit dem Markt Oberstaufen um bessere Verkehrsangebote bemüht.

Rund 10 Jahre nach Einrichtung des Allgäu-Schwaben-Takts (1994/95) hat das Land Baden-Württemberg unter dem aus der Region stammenden Verkehrsminister Ulrich Müller und seinem ebenfalls aus der Region stammenden Staatssekretär Rudolf Köberle sich dazu entschlossen, den Zugverkehr im Allgäu vom Stundentakt auf einen Zweistundentakt auszudünnen, obwohl sich dieser aus Sicht der Anlieger an der Allgäubahn, aber auch aus Sicht der Ersteller des Allgäu-Schwaben-Takts sehr gut bewährt hatte. Mit dem Fahrplanwechsel 2021/22 nunmehr wird die Ausdünnung komplett zurückgenommen und das Allgäu erhält sogar bessere Bahnverbindungen als jemals zuvor.

Während der Phase der Ausdünnung des Verkehrsangebots im Raum Memmingen – Leutkirch – Kißlegg – Aulendorf bzw. Wangen – Hergatz wurde der Verfasser dieser Studie von den Städten beauftragt, Ersatzlösungen auf der Straße für die weggefallenen Bahnverbindungen zu suchen, was in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden sowie dem Landkreis Ravensburg, aber auch der NVBW, zu einigermaßen erträglichen Verkehrsangeboten geführt hat. Bei dieser Arbeit konnte der Verfasser eingehende Erkenntnisse über die verkehrlichen Notwendigkeiten, Verkehrsströme und Bedürfnisse dieses Raums gewinnen.

Ebenso wurde der Stadtverkehr in Leutkirch sowie der Schülerverkehr in Leutkirch im Rahmen dieser Tätigkeit neu organisiert. Später dann konnte der Verfasser an Veranstaltungen zum Leitbild Energie der Stadt Leutkirch im Auftrag der ENBW teilnehmen und die Konversion vom ehemaligen Munitionsdepot Urlau zum Center Parcs aus der Nähe mitverfolgen.

Insofern bringt der Verfasser dieser Studie nach eigener Einschätzung gute Voraussetzungen mit, die an eine vertiefende Studie zu den Potentialen dieses Raums gestellt werden müssen.

Die im Frühjahr dieses Jahres erfolgte Anfrage, ob eine vertiefte Potentialanalyse erstellt werden könnte, war daher sofort positiv zu beantworten gewesen, weil auch aus der Kenntnis der langjährigen früheren Tätigkeiten beim Verfasser dieser Studie eine große Verwunderung über die prognostizierten nur 470 Fahrgäste vorhanden war und daher bereits zu Beginn der Arbeiten die Überzeugung vorhanden war, dass hier offenbar Fehler vorliegen mussten.

Bei dieser Studie handelt es sich nicht um eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Isny – Leutkirch. Es handelt sich um eine Potentialanalyse, die eine mögliche spätere Nutzung einer reaktivierten Strecke Isny – Leutkirch abzuschätzen versucht.

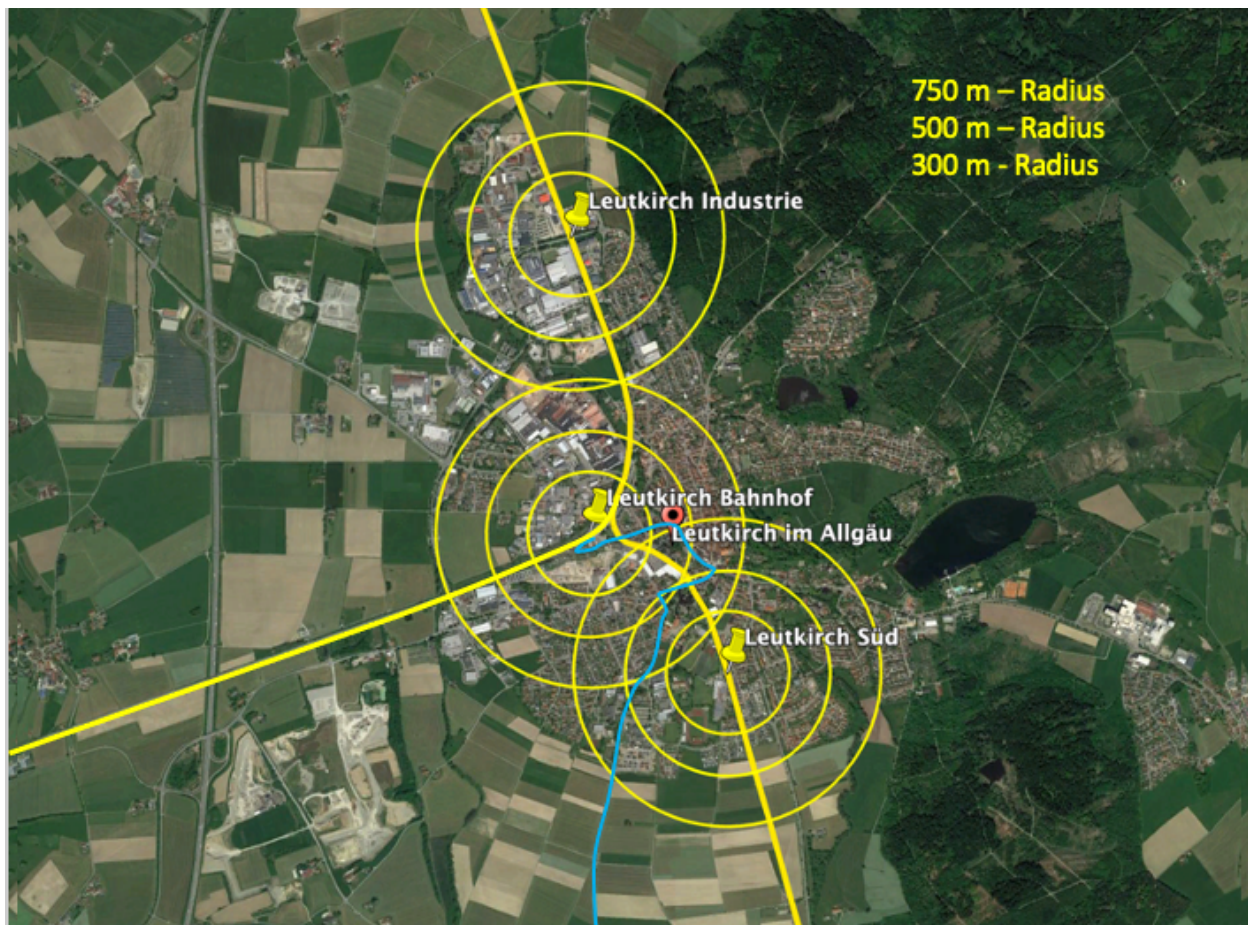
Die Strecke Isny – Leutkirch ist bekanntlich abgebaut und teilweise auch überbaut, so dass insbesondere in Leutkirch, aber auch in Isny auf bestimmten Streckenabschnitten eine neue Trassierung überlegt werden muss. Grundsätzlich erscheint diese machbar, insbesondere dann, wenn man von einem Stadtbahnbetrieb ausgeht, also einer Betriebsform, bei welcher die eingesetzten Fahrzeuge sowohl auf Eisenbahnstrecken als auch auf im Straßenraum verlegten Gleisen verkehren können. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie müsste dieser Ansatz näher untersucht werden und mit groben Kostenermittlungen bewertet werden. Das Land Baden-Württemberg fördert Machbarkeitsstudien für zu reaktivierende Bahnlinien mit hohen Beträgen, sofern bis Ende 2021 ein entsprechender Antrag gestellt wird und entsprechende Potentiale bis Ende 2022 nachgewiesen werden. Die Einstufung der Strecke Isny – Leutkirch in Kategorie D hat dies bislang verhindert. Mit dieser Studie wird nachgewiesen, dass die Strecke Isny – Leutkirch in die Kategorie B (Strecken mit hohem Nachfragepotential zwischen 750 und 1500 zu erwartende Fahrgäste pro Streckenkilometer) eingeordnet werden muss, eventuell sogar in Kategorie A.

Auf den folgenden Abbildungen wird der unterstellte Trassenverlauf grob skizziert. Dabei werden, um die Einzugsbereiche zu präzisieren, um die unterstellten Haltestellen Radien von 300 m, 500 m, 750 m und in Isny zusätzlich von 1.000 m gezogen. Die zu reaktivierende Bahnlinie sowie die Allgäubahn bei Leutkirch sind gelb, Buslinien in blau eingezeichnet.

## 2. Trassierungsgrundlage für die Potentialabschätzung

Als Grundlage für die Potentialanalyse wird angenommen, dass die zu reaktivierende Bahnlinien aus Richtung Memmingen kommend in Leutkirch in südlicher Richtung abzweigt (Abb. 1) und als Stadtbahn weitestgehend auf der früheren Trasse bis Urlau verläuft (Abb. 2) Dort folgt die Bahn zunächst dem früheren Gleisanschluss zum früheren Munitionsdepot, unterquert dabei die L 318 und schwenkt dann in südlicher Richtung aus.

Abb. 1: Streckenführung in Leutkirch



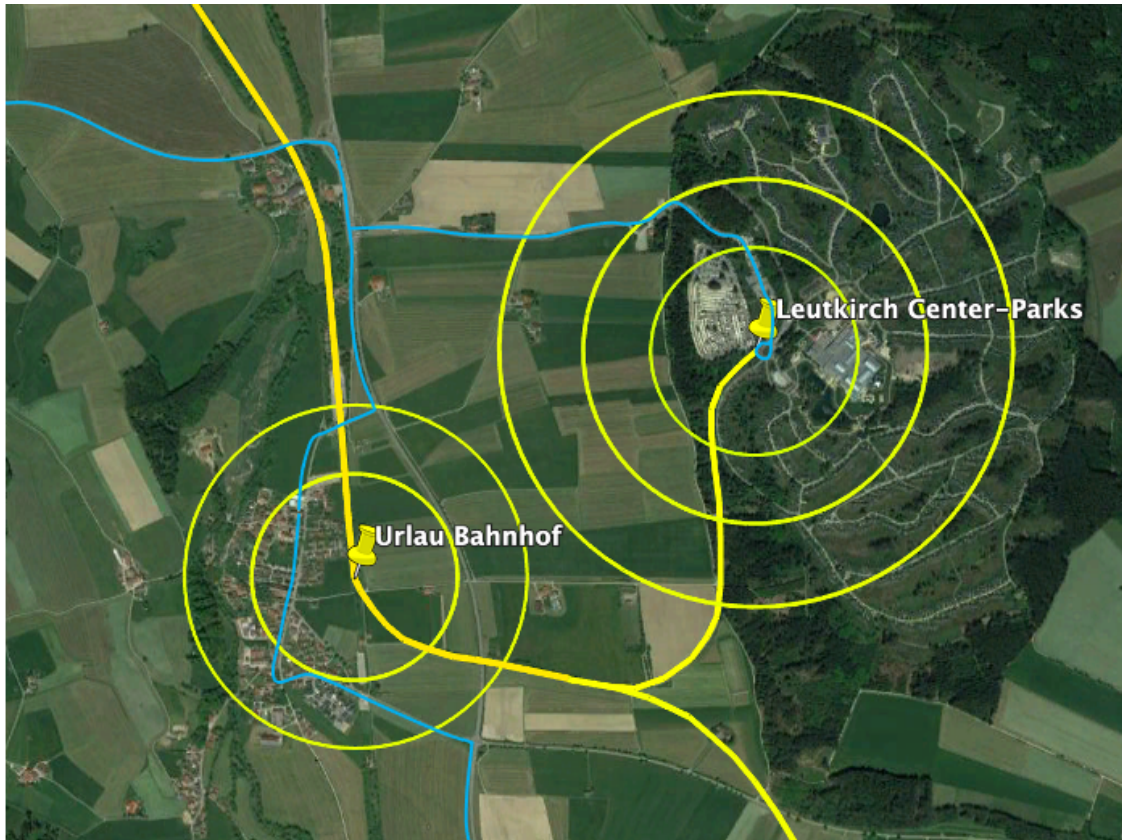
Die großen Industriebetriebe liegen im Norden der Stadt und werden vom öffentlichen Nahverkehr so gut wie nicht bedient. Die Wege vom Bahnhof zu den Industriebetrieben sind zu weit, um attraktiv zu sein. Deshalb wird vorgeschlagen, im Bereich der Zeppelinstraße eine Haltestelle Leutkirch Industrie an der Allgäubahn vorzusehen.

In Leutkirch führt die Strecke durch die dicht besiedelten Wohngebiete im Süden der Stadt, die im Übrigen nur unzureichend von Stadtbussen und gar nicht von Regionalbuslinien bedient werden, weil diese das Schulzentrum im Südwesten bedienen und dann via Herlazhofen die



Stadt verlassen. Öffentlicher Verkehr ist im Süden Leutkirchs weitestgehend nicht vorhanden. Eine Stadtbahn mit einer Haltestelle etwa zwischen Fischerweg und Öschweg würde auch innerstädtisch für eine erhebliche Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof dienen.

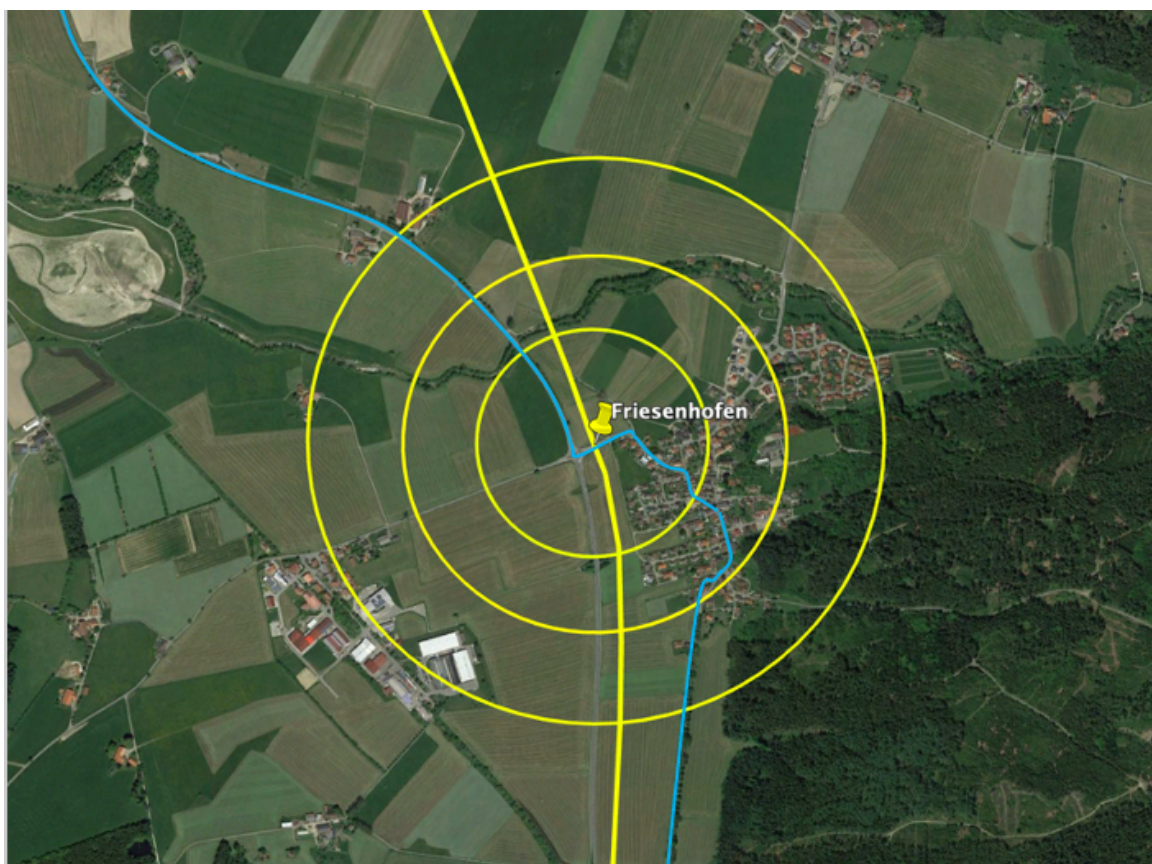
Abb. 2 Streckenführung und Verzweigung bei Urlaub in Richtung Center Parcs/Isny



In Urlaub sollte der ehemalige Bahnhof Urlaub wegen seiner Außerortslage nicht reaktiviert werden. Deutlich kundengerechter wäre eine um ca. 700 m südlichere Lage östlich der Ortsmitte von Urlaub. Die Strecke nach Isny sollte dann nicht auf der bisherigen Trasse in Richtung des ebenfalls abgelegenen früheren Bahnhofs Friesenhofen erfolgen sondern auf der Trasse der ehemaligen Anschlussstrecke zum Munitionsdepot verlaufen, die L 319 an der vorhandenen Unterführung unterqueren und danach immer östlich der L 319 (früher westlich) verlaufen. Etwa 400 m nach der Unterführung der L 319 würde die Strecke nach Isny die ehemalige Trasse in Richtung Munitionsdepot verlassen und in südlicher Richtung Friesenhofen ansteuern. Die Verbindung zu Center Parcs könnte über einen autonomen Shuttle auf dem Anschlussgleis erfolgen, das bis in den Ferienpark führt. Bei einem spurgeführten Verkehrsmittel wie bei der dann zu realisierenden Anschlussbahn zu Center Parcs sollte ein autonomer Betrieb wesentlich einfacher umsetzbar sein wie bei Bussen im Straßenbetrieb. Der autonome Shuttle könnte jeden Zug von oder nach Leutkirch und Isny bedienen und damit Center Parcs als mögliches

Potential berücksichtigen. Zugleich wäre dies der erste autonome Regionalzug in Deutschland, was eine weitere Attraktion darstellen könnte. Die Streckenlänge ab der Abzweigung von der neu trassierten Linie Isny – Leutkirch wäre ca. 1,3 Kilometer bis zum Eingang von Center Parcs. In ortsnahe Lage wird Friesenhofen (Abb.3) und Rohrdorf (Abb. 4) bedient. Während der frühere Bahnhof Friesenhofen gut 1.000 m außerhalb der Bebauung von Friesenhofen gelegen war, würde die neue Trasse unmittelbar an den westlichen Ortsrand von Friesenhofen gelegt werden und damit ungleich attraktiver werden.

Abb. 3 Streckenführung bei Friesenhofen



Auch in Rohrdorf lag der frühere Bahnhof weit außerhalb des Orts. Nunmehr könnte er wesentlich näher an die Ortschaft herangerückt werden, so dass die Erschließungswirkung deutlich besser ausfallen würde. Östlich von Rengers schwenkt die Stadtbahntrasse wieder auf die alte Bahntrasse ein und quert auf der noch vorhandenen Bahnbrücke die Untere Argen und fährt dann am Nordrand des Isnyer Industriegebiets an den Südrand von Neutrauchburg und umfährt das große Wohngebiet im Nordwesten von Isny, um im Bereich des Rotmoosweges zu enden (Abb. 5).



Abb. 4: Streckenführung bei Rohrdorf

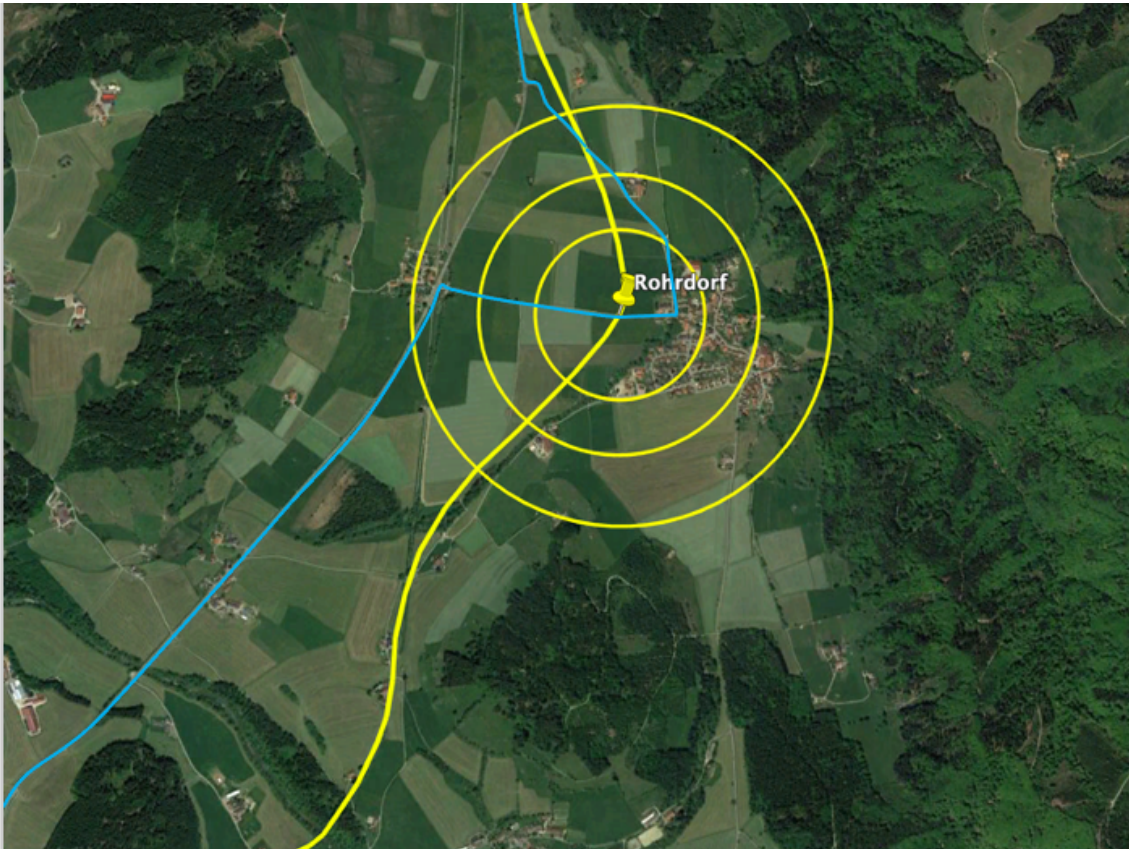
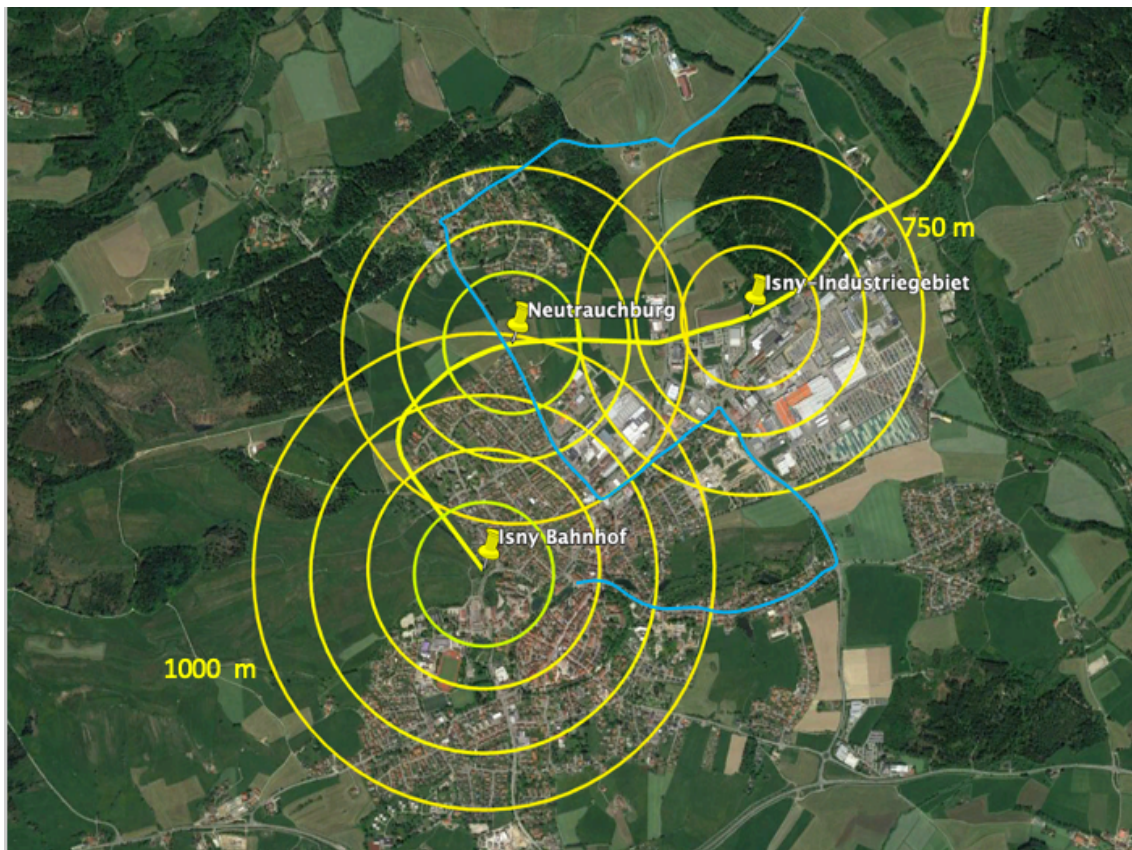


Abb. Nr. 5: Streckenführung im Bereich der Stadt Isny



Mit einem Haltepunkt auf Höhe des Isnyer Industriegebiets und einem weiteren Haltepunkt am Südrand von Neutrauchburg können Arbeitsplätze im Isnyer Industriegebiet sowie der Stadtteil Neutrauchburg gut angebunden werden. In Isny selbst kann die Schienenstrecke auf einer neuen Trassierung nahe an die Innenstadt herangeführt werden und würde in der Nähe des Isnyer Schulzentrums enden. Dort liegt auch die Naturwissenschaftlich Technische Akademie von Isny (früher Chemie-Schule genannt). Der heutige Busbahnhof liegt etwa 400 Meter entfernt, ebenso das Isnyer Rathaus und die Altstadt von Isny. Die Erschließung von Isny würde damit sogar weit besser gelingen als dies beim früheren Bahnhof der Fall gewesen war.

Die zu reaktivierende Strecke wäre ca. 18 km lang und würde, natürlich abhängig von der gewählten Trassierung, etwa 23 Minuten Fahrzeit benötigen. Die Fahrzeit von Isny nach Leutkirch würde damit in etwa der PKW-Fahrzeit entsprechen, während die Buslinie 7551 von Isny nach Leutkirch in der Regel ca. 40 Minuten Fahrzeit benötigt.

Tabelle Nr. 1: Streckenlänge Isny - Leutkirch

Streckenlänge	km	Höhe	Zeit
<b>Isny Bf</b>	<b>0,000</b>	<b>694 m</b>	<b>00:00</b>
<b>Neutrauchburg</b>	<b>1,352</b>	<b>694 m</b>	<b>00:03</b>
<b>Isny-Industriegebiet</b>	<b>2,404</b>	<b>703 m</b>	<b>00:05</b>
<b>Rohrdorf</b>	<b>5,558</b>	<b>731 m</b>	<b>00:08</b>
<b>Friesenhofen</b>	<b>9,444</b>	<b>715 m</b>	<b>00:12</b>
Urlau Abzw Center-Parcs	11,599	696 m	00:14
<b>Urlau Bahnhof</b>	<b>12,326</b>	<b>690 m</b>	<b>00:15</b>
<b>Leutkirch Süd</b>	<b>17,253</b>	<b>659 m</b>	<b>00:20</b>
<b>Leutkirch Bf</b>	<b>18,193</b>	<b>656 m</b>	<b>00:23</b>
Leutkirch Abzw. Allgäubahn	18,351	657 m	00:24
<b>Leutkirch Industriegebiet</b>	<b>19,686</b>	<b>651 m</b>	<b>00:26</b>

### 3. Wohnbevölkerung entlang der Strecke Isny - Leutkirch

An der zu reaktivierenden Strecke Isny – Leutkirch liegen die beiden Städte Leutkirch und Isny. Die Stadt Leutkirch gibt ihre Einwohnerzahl (Stichtag 31.08.2020) mit **23.503 Einwohnern** an. Deutlich kleiner ist die Stadt Isny. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg gibt die Einwohnerzahl (Stichtag 31.12.2020) mit **14.321 Einwohnern** an.

Beide Städte haben zusammen also ca. 37.824 Einwohner. Zahlreiche Einwohner beider Städte haben ihren Wohnstandort jedoch nicht im Einzugsbereich der Schiene. Tabelle Nr. 2 gliedert die in Betracht kommenden Einwohnerzahlen nach Entfernung zu den denkbaren Haltestellen auf. Bei der Beurteilung von Einzugsbereichen von Bahnhaltepunkten wird üblicherweise davon ausgegangen, dass Wohn- und Arbeitsplätze bis zu einem Radius von 1.000 m als durch diesen Haltepunkt erschlossen betrachtet werden dürfen. Je näher die Quell- und Zielgebiete an den vorgesehenen Stationen liegen, desto günstiger ist natürlich die Akzeptanz.

Tabelle Nr. 2 Einwohnerzahlen und Entfernungen zu Haltepunkten

	Einwohnerzahl im Radius			
	300 m	500 m	750 m	1000 m
Leutkirch-Industrie	180	595	840	1210
Leutkirch Bahnhof	610	2435	4025	4420
Leutkirch Süd	625	1685	3042	3965
Urlau	200	360	410	480
Friesenhofen	175	365	580	630
Rohrdorf	110	300	445	465
Isny-Industrie	15	85	285	520
Neutrauchburg	215	1120	1825	2380
Isny Bahnhof	705	2720	3170	5555
<b>Summe</b>	<b>2835</b>	<b>9665</b>	<b>14622</b>	<b>19625</b>
<b>in %</b>	<b>7%</b>	<b>26%</b>	<b>39%</b>	<b>52%</b>

Etwa die Hälfte der Einwohner beider Städte liegt im 1.000-Meter-Umkreis um die angedachten Stationen.

Als Nutzerpotential für die Bahnlinie kämen neben den Berufspendlern und Ausbildungspendlern in erster Linie Touristen, aber auch Klinikverkehre, Freizeitverkehr und Einkaufsverkehr in Frage. Wie hoch diese Potentiale sind, die ggf. für die Schiene gewonnen werden könnten, ist der Kern der Analyse.

#### 4. Berufspendler

Um Aussagen zum Umfang eines möglicherweise auf den Schienen abzuwickelnden Berufsverkehrs treffen zu können, wurden aktuelle Daten (Stand 30.06.2020) der Bundesagentur für Arbeit herangezogen. Diese wertet Daten aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten jährlich aus. Darunter fallen alle Arbeitsverhältnisse, jedoch nicht diejenigen von Beamten, Richtern, Selbständigen, Soldaten, Mini-Jobbern und einige anderen Tätigkeiten. In Bezug auf das Pendlergeschehen liegen die tatsächlichen Zahlen somit etwas höher. Im Jahr 2019 waren in Westdeutschland 73,2 % aller Beschäftigten sozialversicherungspflichtig, also 26,8 % oder ein beachtlicher Teil der Erwerbsverhältnisse wird von der Statistik nicht berücksichtigt.

Weiter ist es wichtig zu wissen, dass der statistische Begriff eines Pendlers beinhaltet, dass dieser eine Gemeindegrenze beim Weg zur Arbeit überschreitet. Ist dies nicht der Fall, gilt er nicht als Pendler im statistischen Sinne. Er geht dann einer Arbeit in seinem Wohnort oder gar zuhause nach. Da sowohl Isny als insbesondere auch Leutkirch ausgesprochen große Flächengemeinden sind (zusammen 260 km<sup>2</sup> und damit halb so groß wie der Landkreis Tübingen mit immerhin 15 Städten und Gemeinden), fallen Relationen wie Friesenhofen – Leutkirch oder Rohrdorf – Isny statistisch unter den Tisch. Insofern sind die Daten zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu relativieren. Schließlich werden aus Gründen des Datenschutzes keine Daten für Relationen mit weniger als 10 Pendlern aufgegliedert. In den Gesamtdaten sind diese enthalten, nicht jedoch gemeindegrenzscharf zuordenbar. Pendler ins Ausland oder Einpendler aus dem Ausland sind in den Statistiken ebenfalls nicht enthalten.

Während die Verteilung der Bevölkerung recht gut ermittelt werden kann (z.B. über den Zensusatlas 2011), existieren allgemein zugängliche Daten über die Verteilung von Arbeitsplätzen nicht. Es ist aber davon auszugehen, dass in den großen Industriegebieten von Leutkirch und Isny sowie in den jeweiligen Innenstädten der Großteil der Arbeitsplätze liegen dürfte. Aus diesem Grund sollte eine Trassierung der Bahnlinie bzw. die Lage der Haltepunkte auch die Arbeitsplatzschwerpunkte berücksichtigen. Um etwa in der Stadt Leutkirch zu den zahlreichen im Norden der Kernstadt gelegenen Arbeitsplätzen zu gelangen, wäre ein Halt im Industriegebiet

zweckmäßig, nicht nur für eine reaktivierte Schienenstrecke nach Isny, sondern auch für die Allgäubahn, also etwa Pendler von Aichstetten nach Leutkirch usw.

Die Auswertung aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Leutkirch und der Stadt Isny ergibt folgende Werte (Stichtag 30.06.2020)

Stadt Leutkirch Einpendler 4.529, Auspendler 4.856

Stadt Isny Einpendler 3.954, Auspendler 2.947

Addiert man diese Werte, so ergeben sich 16.286 tägliche Pendler, wobei zunächst die Pendler zwischen Isny und Leutkirch dann doppelt gezählt wären, weshalb die Zahl um 1.089 Pendler zwischen Leutkirch und Isny zu reduzieren ist. Beide Städte zusammen hatten zum Stichtag also 15.197 Pendler (pro Richtung).

Diese Pendler mussten nun in einem nächsten Schritt um diejenigen Relationen reduziert werden, für die eine Nutzung einer Schienenstrecke Isny – Leutkirch irrelevant ist, also etwa um Relationen wie Isny – Kempten oder Leutkirch – Wangen. Von den 15.197 Pendlern verbleiben dann noch 2.458 Pendler, die eine reaktivierte Schienenstrecke Isny – Leutkirch nutzen könnten. In Anlage 1 sind deren Relationen dargestellt.

Unter diesen Pendlern befinden sich aber auch Fernpendler, die sicherlich nicht jeden Tag die Strecken zurücklegen, die die Statistik ausweist. Etwa von Isny nach Friedrichsdorf im Hochtaunuskreis oder Berlin. Die Grenze der zu berücksichtigenden Pendler wurde bei einer maximalen Dauer von 2 Stunden pro Pendlerstrecke gezogen.

Es verbleiben danach noch 2.210 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Berufspendler. Für diese Pendler wurde ermittelt, dass sie mit dem PKW durchschnittlich 32 km zurücklegen.

Wie bereits aus den obenstehenden Ausführungen erkennbar ist, prägen die 1.089 Pendler zwischen Leutkirch und Isny das mögliche Potential im Analyseraum deutlich. Knapp die Hälfte aller Berufspendler pendelt zwischen beiden Städten. Die Arbeitsplätze in Leutkirch und in Isny liegen, wenn die entsprechenden Haltepunkte unterstellt werden, überwiegend innerhalb des 1.000-m-Radius.



Einer Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zufolge (Stand September 2019) gibt für Baden-Württemberg eine durchschnittliche ÖV-Quote von 10 % an. In ländlichen Regionen wird ein bundesweiter Durchschnittswert von 6 % angegeben. Generell feststellbar ist aber auch, dass auf längeren Strecken der ÖV besser angenommen wird. Bei der Beurteilung von Einzugsbereichen von Bahnhaltepunkten wird üblicherweise davon ausgegangen, dass Wohn- und Arbeitsplätze bis zu einem Radius von 1.000 m als durch diesen Haltepunkt erschlossen betrachtet werden dürfen. Je näher die Quell- und Zielgebiete an den vorgesehenen Stationen liegen, desto größer ist natürlich die Akzeptanz.

Die ermittelten 32 km durchschnittliche Reiseweite der zu berücksichtigenden Pendler liegt in etwa doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass ein Ansatz von 10 % bei den Berufspendlern dann realistisch ist, wenn Wohn- und Arbeitsplätze gut miteinander verbunden sind, was auf die Relation Leutkirch – Isny sicherlich dann zutreffen würde. 52 % der Wohngebiete liegen innerhalb des 1.000-m-Radius, sind also gut über die Schiene mit den Arbeitsorten verbunden. Der Ansatz von 10 % zwischen den beiden Städten Isny und Leutkirch erscheint daher akzeptabel, obwohl die Strecke in einem ländlichen Raum liegt.

Erwartet wird also aus dem Segment der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eine Nachfrage von ca. 221 Pendlern pro Richtung erwartet. Dies führt zu **442 Pendlerfahrten** pro Tag (in beiden Richtungen zusammen). Die dabei zwischen Isny und Leutkirch zurückgelegte Strecke liegt im Durchschnitt bei **15 km**.

55% der Pendlerstrecken führen über die Schienenstrecke Isny – Leutkirch hinaus. Es ergibt sich durch eine mögliche Reaktivierung der Schienenstrecke und eine dadurch höhere Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs ein Zusatznutzen auf anschließenden Bahn- und Busstrecken, insbesondere auf der Allgäubahn zwischen Aulendorf und Memmingen mit weiterführenden Anschlüssen nach München, Augsburg Neu-Ulm/Ulm und Stuttgart. Dies heißt, dass durch eine reaktivierte Bahnlinie Isny – Leutkirch auch zu erwarten ist, dass auf der Allgäubahn und anderen Bahn- und Buslinien eine erhöhte Nachfrage zu erwarten ist.

## Nutzung der Schienenstrecke durch innergemeindliche Pendler

In erster Linie kommen folgende Relationen in Betracht:

- Rohrdorf (400 Einwohner) – Isny
- Friesenhofen (570 Einwohner) – Leutkirch
- Urlau (400 Einwohner) – Leutkirch.

Die 1.370 Einwohner sind zu ca. 60 % erwerbstätig, d.h. es gibt etwa 822 Erwerbspersonen in diesen Ortschaften. Von 1370 Einwohnern pendeln ca. 21 % über Gemeindegrenzen, also 288 Personen sind schon in der Pendlerstatistik als Pendler erfasst. Demzufolge gibt es etwa 534 innergemeindliche Berufspendler auf den genannten Strecken. Wegen der kürzeren Distanzen dürfte der Radverkehr eine größere Rolle als üblich spielen. Es wird deshalb ein ÖV-Anteil von nur 5 % angesetzt.

Im Berufsverkehr innerhalb der Gemeinden kommen somit ca. **53 Fahrten** pro Arbeitstag hinzu. Dabei werden im Schnitt **6 km** auf der Reaktivierungsstrecke gefahren.

Da nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in die Pendlerstatistik eingegangen sind, muss der Wert um die nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht werden. Hierfür wird vorsichtigerweise ein Zuschlag von 15 % anstatt 26,8 % vorgenommen, so dass der Berufspendlerverkehr in der Summe bei **570 Pendlern** liegen wird, die durchschnittlich **14 km** zurücklegen.

## Ausbildungsverkehre

Die Bundesagentur für Arbeit weist zusätzlich zu den Berufspendlern auch Angaben über Azubi-Pendler aus. Diese sind nicht in den Angaben zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten enthalten. Es handelt sich dabei nicht um Schüler, sondern um Beschäftigte, die aber als Auszubildende (Stellung im Beruf) geführt werden.

Einen Überblick über die Auszubildenden gibt die folgende Tabelle Nr. 3

Relation	Einpendler	Auspendler	Summe	Entfernung
Isny-Leutkirch	40	41	81	17 km
Isny - Kißlegg	5	5	10	22 km

Isny- München	0	5	5	159 km
Isny-Landkreis BC	5	0	5	?
Isny-Südwürttemberg	3	0	3	?
Isny-Bayern	0	3	3	?
Isny-Aichstetten	3	0	3	31 km
Lindenberg-Isny-Leutkirch	3	4	7	36 km
Weiler-Isny-Leutkirch	3	0	3	27 km
Rötenbach-Isny-Leutkirch	0	3	3	30 km
Summe	62	61	123	ca. 26 km

Bei den Auszubildenden ist die Nutzung des öffentlichen Verkehrs höher als bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Sie beträgt gemäß der Studie Mobilität in Deutschland des Bundesverkehrsministeriums bei Auszubildenden mit verfügbarem PKW 12 % und ohne verfügbaren PKW 46 %. Da keine Angaben über die PKW-Verfügbarkeit der 123 Auszubildenden vorliegen, wird der Anteil der ÖV-Nutzer auf 25 % geschätzt. Erwartet werden daher ca. 31 Bahnfahrer unter den Auszubildenden, die **62 Fahrten** pro Tag zurücklegen und im Durchschnitt **16 km** auf der Reaktivierungsstrecke unterwegs sind.

## 5. Schülerverkehr

Sowohl in Leutkirch wie auch in Isny gibt es weiterführende Schulen. Nachfragen bei den Schulträgern bzw. den Schulen haben folgende Schülerrelationen zu Tage gefördert:

### Schulstandort Leutkirch

Tabelle Nr. 4 Schülerströme zu Leutkirchner Schulen im Schuljahr 2020/21i

Wohnort	Schulort/Schule	Anzahl	Nutzung Bahn
Mooshausen	Gemeinschaftsschule Leutkirch	1	1 km
Mooshausen	Otl-Aicher-Realschule Leutkirch	3	1 km
Aitrach	Gemeinschaftsschule Leutkirch	21	1 km
Aitrach	Otl-Aicher-Realschule Leutkirch	20	1 km
Aitrach	Hans-Multscher-Gymnasium Leutkirch	19	1 km

Aichstetten	Gemeinschaftsschule Leutkirch	28	1 km
Aichstetten	Otl-Aicher-Realschule Leutkirch	49	1 km
Aichstetten	Hans-Multscher-Gymnasium Leutkirch	19	1 km
Altmannshofen	Gemeinschaftsschule Leutkirch	1	1 km
Altmannshofen	Otl-Aicher-Realschule Leutkirch	10	1 km
Urlau	Gemeinschaftsschule Leutkirch	7	5 km
Urlau	Otl-Aicher-Realschule Leutkirch	15	5 km
Urlau	Hans-Multscher-Gymnasium Leutkirch	7	5 km
Friesenhofen	Otl-Aicher-Realschule Leutkirch	13	8 km
Friesenhofen	Hans-Multscher-Gymnasium Leutkirch	12	8 km
Rohrdorf	Otl-Aicher-Realschule Leutkirch	1	12 km
Isny	Gemeinschaftsschule Leutkirch	2	17 km
Isny	Otl-Aicher-Realschule Leutkirch	1	17 km
Isny	Hans-Multscher-Gymnasium Leutkirch	2	17 km
Urlau	Grundschule Friesenhofen	10*	3 km
Isny	Berufsschule Leutkirch	165**	17 km
Eisenbach	Schulen in Leutkirch	10*	8 km
Beuren	Schulen in Leutkirch	10*	8 km
<b>Summe</b>		<b>424</b>	<b>4,8 km</b>

Erläutert werden muss, dass die Schüler aus dem Bereich Mooshausen bis Altmannshofen in der Regel bislang mit der Allgäubahn bis zum Bahnhof Leutkirch fahren und von dort aus mit Buslinien zum Schulzentrum in Leutkirch befördert werden. Dies führt im Übrigen dazu, dass Schüler, die aus dem Umland von Leutkirch mit Bussen nach Leutkirch befördert werden, früher am Schulort eintreffen, damit die Busse im Anschluss noch für den Transfer der Allgäubahn-Schüler zum Schulzentrum eingesetzt werden können. Würde die Schienenstrecke reaktiviert, könnten diese Schüler etwa 1 km auf der reaktivierten Strecke bis zum Halt Schulzentrum fahren und den restlichen Weg in 5 Minuten zu Fuß zurücklegen.

- Es handelt sich um eine aufgrund der Einwohnerzahl geschätzte Anzahl von Grundschulern aus Urlau zur Grundschule in Friesenhofen. Bei den Zahlen aus Eisenbach und Beuren handelt es sich um eine geschätzte Anzahl an Schülern, die mit Buslinien nach Friesenhofen fahren und dort auf die Bahn nach Leutkirch umsteigen könnten.

\*\* Es handelt sich um Berufsschüler aus Isny, die die Berufsschule in Leutkirch besuchen. Allerdings ist unklar, ob es sich um Ganztags- oder Teilzeitschüler handelt. Näherungsweise wird davon ausgegangen, dass die Hälfte der Schüler Ganztagsunterricht hat, während die andere Hälfte nicht täglich zur Schule fährt. Im Rahmen dieser Betrachtung wird davon ausgegangen, dass also 83 Schüler der 165 Schüler an jedem Schultag die Schule besuchen, weitere 82 Schüler im Schnitt nur an 2 Tagen die Woche. Es wird deshalb von ca. 115 Schülern ausgegangen, die täglich die Strecke Isny – Leutkirch pendeln. Es handelt sich dabei allerdings um Berufsschüler, die teilweise über einen PKW verfügen dürften und ggf. Mitschüler auf der Fahrt zur Schule in ihrem Pkw mitbefördern. Im Falle einer reaktivierten Schienenstrecke dürfte der Anteil der Berufsschüler, die mit der Bahn nach Leutkirch zur günstig zur Schiene gelegenen Berufsschule fährt, sicherlich steigen. Ein Anteil von 50% der Berufsschüler oder 57 Schülern täglich dürfte realistisch sein.

Geht man bei den 424 Schülern von der beschriebenen Struktur aus, so werden voraussichtlich im Leutkircher Schülerverkehr **316 Schüler** an jedem Schultag die Bahn nutzen. Sie werden dabei **632 Fahrten** zurücklegen, die eine durchschnittliche Entfernung von **5,6 km** auf der Schienenstrecke Isny – Leutkirch hätten.

Auch in Isny gibt es weiterführende Schulen, die von Schülern besucht werden, für die die Schienenstrecke Leutkirch – Isny eine Relevanz hätte. Folgende Schülerzahlen haben sich dabei ergeben:

### Schulen in Isny

Tabelle Nr. 5 Schülerströme zu Schulen in Isny im Schuljahr 2020/21

Wohnort	Schulort/Schule	Anzahl	Stadt-bahn
Friesenhofen	Realschule Isny	4	9 km
Friesenhofen	Gymnasium Isny	10	9 km
Friesenhofen	Grundschule Rohrdorf	1	4 km
Friesenhofen	Berufsschule Isny (Außenstelle Wangen)	6	9 km
Friesenhofen	Josia-Schule Isny	1	9 km



Kreuzthal	Josia-Schule Isny	2	9 km
Leutkirch	Realschule Isny	1	16 km
Leutkirch	Werkrealschule Isny	3	16 km
Leutkirch	Berufsschule Isny (Außenstelle Wangen)	6	16 km
Leutkirch	Naturwissenschaftlich Techn. Akademie Isny	7	16 km
Leutkirch	Kerschensteinerschule Isny	16	18 km
Aitrach	Kerschensteinerschule Isny	1	18 km
Aichstetten	Kerschensteinerschule Isny	2	18 km
Kißlegg	Kerschensteinerschule Isny	1	18 km
Neutrauchburg	Realschule Isny	10	1 km
Neutrauchburg	Werkrealschule Isny	5	1 km
Neutrauchburg	Gymnasium Isny	20	1 km
Neutrauchburg	Eduard-Schlegel-Schule Isny	2	1 km
Neutrauchburg	Grundschule Isny	1	1 km
Neutrauchburg	Grundschule Rohrdorf	3	4 km
Neutrauchburg	Berufsschule Isny (Außenstelle Wangen)	1	1 km
Neutrauchburg	Josia-Schule Isny	5	1 km
Rohrdorf	Realschule Isny	18	5 km
Rohrdorf	Werkrealschule Isny	3	5 km
Rohrdorf	Gymnasium Isny	21	5 km
Rohrdorf	Eduard-Schlegel-Schule Isny	1	5 km
Rohrdorf	Grundschule Isny	2	5 km
Rohrdorf	Berufsschule Isny (Außenstelle von Wangen)	1	5 km
Rohrdorf	Josia-Schule Isny	3	5 km
Urlau	Werkrealschule Isny	1	12 km
Urlau	Grundschule Rohrdorf	1	7 km
Herlazhofen	Grundschule Isny	2	12 km
Herlazhofen	Berufsschule Isny (Außenstelle. von Wangen)	2	12 km
Urlau	Berufsschule Isny (Außenstelle von Wangen)	6	12 Km
<b>Summe</b>		<b>169</b>	<b>7,6 km</b>

Bei den Schülern aus Neutrauchburg nach Isny wird aber unterstellt, dass diese insbesondere im Sommerhalbjahr überwiegend mit dem Fahrrad zur Schule fahren werden. Ebenso wird bei den Berufsschülern nach Isny unterstellt, dass auch hier nur zu 50% mit dem ÖV fahren wird, sei es, dass sie selbst motorisiert sind oder dass sie im Teilzeitunterricht zur Schule gehen.

Der Isnyer Schülerverkehr dürfte sich deshalb nicht mit 169 Schülern und 7,6 km durchschnittlicher Reiseweite auf der Schiene, sondern nur mit 123 schultäglichen Nutzern, also **246 Fahrten**, auswirken. Diese kommen auf eine Reiseweite von jeweils **8,9 Kilometern** bei Hin- und Rückfahrt.

Die Naturwissenschaftlich-Technische Akademie, an welcher u.a. Apotheken-Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ausgebildet werden, verfügt nach Angaben der Schule über 172 Einzimmerappartements für Schüler. Es dürfte sich in Bezug auf die Schienenstrecke bei dieser Schule primär um Wochenendpendler handeln, welche von einer guten Bahnanbindung sicherlich stark profitieren könnten. Eine Einschätzung, wie hoch eine zukünftige Nutzung durch diese Pendler ausfallen wird schwierig. Es wird davon ausgegangen, dass 1/3 der Wochenendpendlerinnen bzw. Wochenendpendler die Bahn nutzen wird. Pro Woche wären dies dann etwa **16 Fahrten** über je **18 km**.

Eine weitere Schule, das Stephanuswerk in Isny (Kerschensteinerschule) hat nach Erhebungen bei der Schule 96 Schüler, wovon 20 für die Schienenstrecke Isny – Leutkirch relevant sind. Hinzu kommen nach Angaben der Schule noch Berufstätige, die jedoch nicht berücksichtigt werden bzw. in der Pendlerstatistik bereits enthalten sein dürfen.

Eine gesamthafte Einschätzung des Schülerverkehrs entlang einer reaktivierten Bahnlinie von Leutkirch nach Isny ergibt daher eine Nutzung von 632 Fahrten nach Leutkirch und 248 Fahrten nach Isny, insgesamt also von **880 Fahrten**. Die durchschnittliche Reiseweite auf der Schiene zwischen Isny und Leutkirch beträgt dabei **6,6 km**.

## 6. Klinikverkehre nach Isny

Neutrauchburg ist ein wichtiger Standort für Rehabilitation. In den Rehabilitationskliniken Argentalklinik (360 Betten), Klinik Alpenblick (251 Betten), Klinik Schwabenland (224 Betten), Klinik Überruh (190 Betten), insgesamt also in 4 Kliniken 1.025 Betten, wurden in einem Jahr 377.378 Übernachtungen registriert. Bei einer durchschnittlichen Reha-Dauer von 30 Tagen errechnet sich hieraus, dass durchschnittlich täglich 35 Patienten an- und 35 Patienten abreisen. Aufgrund nur weniger Parkmöglichkeiten empfehlen die Kliniken ihren Patienten, mit dem öffentlichen Verkehr anzureisen. Es wird davon näherungsweise ausgegangen, dass 1/3 der Patienten dieser Empfehlung folgt. Ferner wird davon ausgegangen, dass der Großteil der Patienten über Leutkirch anreisen würde, wenn die Schienenstrecke zwischen Neutrauchburg und Leutkirch reaktiviert wäre. Der Klinik-Verkehr würde sich damit mit ca. **21 Fahrten** mit durchschnittlich **17 km** Reiseweite auswirken.

## 7. Center-Parcs Allgäu

Die Stadt Leutkirch und die benachbarte Gemeinde Altusried (in Bayern) haben auf dem Gelände des ehemaligen Munitionsdepots ein Feriencenter des französischen Anbieters Pierre & Vacances angesiedelt und im Jahr 2018 in Betrieb genommen. Es handelt sich um ein Feriencenter mit ca. 5.000 Betten in nahezu 1.000 Ferienhäusern unterschiedlicher Komfortstufen. Im ersten Betriebsjahr (noch vor der Pandemie) wurde 2019 eine Auslastung von über 87 % erreicht, was 1.100.000 Übernachtungen entspricht. Angestrebt wird eine jährliche Auslastung von 1.300.000 Übernachtungen. Das entspricht in etwa der Hälfte der Übernachtungen von Oberstdorf. Center-Parcs in Leutkirch ist somit ein ausgesprochen hochrangiges Ziel für Urlauber aus dem gesamten Bundesgebiet und den angrenzenden Nachbarländern Österreich und Schweiz.

Bei durchschnittlich 4 bis 7 Tagen Aufenthalt reisen täglich ca. 660 Gäste an und 660 Gäste ab. Eine Bahnanbindung von Center Parcs über eine reaktivierte Schienenstrecke Leutkirch – Isny mit Abzweigung zwischen Urlau und Friesenhofen direkt ins Feriencenter wird die Attraktivität der Ferienanlage insbesondere für mit dem ÖV anreisende Gäste erhöhen und zugleich die Straßen entlasten, also zur dringend notwendigen Mobilitätswandel erheblich

beitragen können. In der Ferienanlage selbst müssen die Autos auf einem ca. 5 ha großen Parkplatz abgestellt werden. Die Anlage selbst ist autofrei. Während Oberstdorf aus weiten Teilen des Bundesgebiets im Stundentakt auf der Schiene erreichbar ist und sogar über durchlaufende IC-Züge verfügt, ist Center Parcs nur über die Straße und die Regionalbuslinie von Leutkirch nach Isny per Stichfahrt angebunden. Auf die Anreisemöglichkeit mit dem Linienbus 7551 des Bodo-Verbunds wird auf der Homepage von Center-Parcs ausdrücklich hingewiesen und es werden die aktuellen Fahrpläne dieser Buslinie angezeigt.

Eine mögliche Reaktivierung der Schienenstrecke Isny – Leutkirch muss die Chancen erkennen, die eine Einbeziehung von Center Parcs mit sich bringt. Da im Alpenraum Leutkirch der einzige Standort von Center Parcs ist, sind Österreicher und die ohnehin auch ÖV-affinen Schweizer Bürger eine natürliche Zielgruppe. Über die EuroCity-Express-Züge zwischen München und Zürich sowie den seit 2021 erstmals angebotenen ICE von Berlin nach Bregenz könnte mit einem Halt dieser Züge in Leutkirch eine optimale Anreisemöglichkeit geschaffen werden, die zudem nicht nur auf den paar Kilometern zwischen Leutkirch und Center Parcs für mehr Klimaschutz sorgen würde, sondern vor allem auf den zulaufenden Langstrecken. Wie so oft fällt eine Entscheidung gegen den öffentlichen Verkehr genau dann, wenn auf der sog. letzten Meile das Angebot nicht leicht zugänglich ist. Eine Schienenanbindung direkt bis auf das Gelände von Center Parcs dürfte für nachhaltige Veränderungen bei der Anreise sorgen, das insbesondere Langstrecken betreffen würde.

Bei einer durchschnittlichen An- und Abreisendenzahl von täglich 1.320 Gästen liegt der ÖV-Anteil Presseberichten zufolge bei ca. 10 %. Er wird bei schlüssiger Anbindung für deutlich steigerungsfähig gehalten. Geht man von 20 % Anteil des öffentlichen Verkehrs aus, so ergeben sich pro Tag **264 Fahrten** über **7 km** (Leutkirch – Center Parcs).

Gäste, die bei Center Parcs Urlaubstage verbringen, unternehmen auch Ausflüge in die Umgebung. Die Allgäuer Städte Leutkirch und Isny sind sicherlich Ziele, die sehr leicht erreichbar wären. Über Isny und seine Busverbindungen nach Kempten, Immenstadt, Oberstaufen oder Lindenberg sind auch die Allgäuer Alpen für Tagesausflüge gut zu erreichen.

Wenn pro mit dem ÖV anreisenden Gast ein Ausflug während des Aufenthalts angenommen wird, entspricht dies wiederum **264 Fahrten** über durchschnittlich **9 km**. Hinzu kommen Tagesgäste ins Erlebnisbad Aqua Mundo, die in den zur Verfügung stehenden Unterlagen jedoch nicht quantifiziert werden können. Außerdem gab es zeitweise pandemiebedingte Restriktionen für Tagesausflügler. Da keine Angaben über die Zahl der Tagesbesucher verfügbar waren, wird ein Schätzwert von 20 mit dem öffentlichen Verkehr anreisenden Besuchern angenommen. Ab Isny bzw. Leutkirch wären dies ca. **9 km** und **40 Fahrten**.

Presseangaben zufolge beschäftigt Center Parcs inzwischen 689 Personen (258 Vollzeitstellen, 297 Teilzeitstellen, 82 Minijobs, 33 Azubis und 19 Studenten). Ein sicherlich größerer Teil dieser Beschäftigten wird wegen der Definition eines Pendlers nicht in den Statistiken erfasst der Bundesagentur für Arbeit erfasst. Es handelt sich um Service-Personal, Cateringfirmen, Reinigungsfirmen etc. Angenommen wird, dass ein Anteil von 20 % eine Schienenverbindung bis zum Arbeitsplatz nutzen wird. Bei Rund 700 Arbeitsplätzen wären dies ca. **280 Fahrten** pro Tag über eine Distanz von ca. (Leutkirch – Center Parcs).

In der Summe dürfte sich Center Parcs daher auf eine Reaktivierungsstrecke Isny – Leutkirch mit ca. **808 Fahrten** pro Tag über durchschnittlich **7,7 km** auswirken.

## 8. Touristisches Aufkommen außerhalb Center Parcs

Das Allgäu ist ein beliebtes Feriengebiet in Deutschland. In der Stadt Isny gibt es 2.125 Gästebetten. Die Statistik weist 172.767 Übernachtungen bzw. 75.031 Gästeankünfte aus. Mit An- und Abreise wären dies 150.062 Fahrten pro Jahr oder 411 Fahrten pro Tag. Deutschlandweit liegt der ÖV-Anteil bei Urlaubsfahrten bei 13 %, also wären dies 53 Fahrten pro Tag. Geschätzt wird, dass auf die Strecke Leutkirch Isny davon 2/3 entfallen, also **35 tägliche** Fahrten über die gesamte Strecke. Auch hier gilt, dass eine Bahnanbindung von Isny weitere Effekte außerhalb dieser Strecke bei an- und abreisenden Gästen auslösen dürfte. Im Prinzip müsste man dies in Form eines Bonus berücksichtigen. Tatsächlich jedoch besteht angesichts der geringen Nachfrageprognose von nur 470 Fahrgästen insgesamt der Eindruck, dass die Stichstrecke Leutkirch – Isny eher mit einem Malus bedacht worden ist.



In Leutkirch gibt es 525 Gästebetten. Eine Statistik über Anreisende und Auslastung liegt nicht vor, da keine Kurtaxe erhoben wird. Unabhängig davon ist kaum davon auszugehen, dass Feriengäste, die nach Leutkirch anreisen, dies über die Schienenstrecke Isny – Leutkirch tun würden, weshalb ein entsprechend geringer Anteil auch nicht berücksichtigt wird.

## 9. Freizeitverkehr und Einkaufsverkehr

Der Anteil des Freizeitverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in Deutschland liegt bei ca. 32 % und ist damit höher als der Berufs- und Ausbildungsverkehr zusammen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist allerdings deutlich geringer als beim Pendlerverkehr, grob halb so hoch.

Der Berufsverkehr wurde auf 570 Fahrten pro Tag über durchschnittlich 14 km eingeschätzt, der Ausbildungsverkehr auf 770 Fahrten über durchschnittlich 5 km. Beide zusammen ergeben 1340 Fahrten über durchschnittlich 9 km.

Geht man beim Freizeitverkehr von einer halb so hohen Nutzungsrate des ÖV aus, so wären dies **670 Fahrten** über ca. **9 km**.

## 10. Einkaufs- und Versorgungsverkehr

Ein weiteres Nachfragesegment ist der Einkaufsverkehr, der mit 16 % im Bundesdurchschnitt etwa halb so hoch wie der Freizeitverkehr ist. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist hier nochmals geringer und liegt nach den Berechnungen der Studie zur bundesweiten Mobilität bei 10 %. Da wesentliche Verkehrsströme des Einkaufs- und Versorgungsverkehrs von Isny aus in die Oberzentren Kempten oder Ravensburg gehen, wird der Einkaufsverkehr auf der Schienenstrecke Isny – Leutkirch als vernachlässigbar eingeschätzt.

## 11. Prognostizierte Gesamtnachfrage

Die auf einer reaktivierten Schienenstrecke Isny – Leutkirch zu erwartende Gesamtnachfrage ergibt sich daher auf den in Tabelle Nr. 6 zusammengestellten Potentialarten. Die einzelnen Werte wurden in den vorstehenden Überlegungen ermittelt.

**Tabelle Nr. 6 Berechnung der Gesamtnachfrage**

Potentialart	Anzahl	Reiseweite in km
Berufspendler	570	14
Auszubildende	62	16
Schüler Leutkirch	632	5,6
Schüler Isny	248	8,9
Kliniken Isny	21	17
Center Parcs	808	7,7
Isny-Touristen	35	18
Freizeitverkehr allgemein	670	9
Summe	<b>3.046</b>	<b>9,2</b>

Auf einer reaktivierten Schienenstrecke zwischen Isny und Leutkirch kann mit einer Nachfrage von insgesamt **3.046 Fahrgästen** pro Tag gerechnet werden, die durchschnittlich 9,2 km auf dieser Strecke zurücklegen. Um diese Nachfrage in die Kategorien A, B, C oder D eingruppieren zu können, muss der Wert Reisendenkilometer pro Kilometer Streckenlänge berechnet werden. Bei der geschätzten Streckenlänge von 18,2 Kilometern wären dies **1.540 Fahrgäste pro Streckenkilometer**, also in etwa der dreifache Wert der Studie der PTV.

Nach den Kriterien, die bei der Einordnung der Strecken in Nachfragekategorien angesetzt wurden, wäre die Strecke Isny – Leutkirch von der Kategorie D in die Kategorie A (das sind Strecken mit sehr hohem Nachfragepotential von mindestens 1.500 Fahrgästen pro Streckenkilometer) zu befördern.

Ob es sich tatsächlich lohnt, die Strecke Isny – Leutkirch zu reaktivieren, das wäre in einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen. Es ginge dabei primär um die Realisierungsmöglichkeit einer Trasse und eine grobe Abschätzung der Kosten und des Nutzens. Solche Studien, die bereits bei vielen anderen möglicherweise zu reaktivierenden Strecken angestellt werden, werden vom Land Baden-Württemberg hoch bezuschusst, wobei bei 100.000.- € in der Regel die Obergrenze erreicht ist. Für zahlreiche Strecken der Kategorien A, B und C sind inzwischen Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben worden. Ergebnisse werden im Laufes des kommenden Jahres erwartet.

Die deutlich kürzeren Fahrzeiten eines Schienenverkehrs und der im Vergleich zum Busverkehr höhere Komfort führen zu einer besseren Potentialausschöpfung und zu höheren Einnahmen. Je nach gewählter Betriebsart ergeben sich durch Verlagerung von PKW-Fahrten auch deutliche Einsparungen an CO<sub>2</sub>, da denkbar wäre, eine elektrische Stadtbahnlinie von Memmingen über Leutkirch nach Isny zu führen. Zwischen Memmingen und Leutkirch könnte das Fahrzeug die Energie aus der Oberleitung beziehen und gleichzeitig eine im Fahrzeug mitgeführte Batterie aufladen. Zwischen Leutkirch und Isny hingegen würde die Energie aus der Batterie entnommen, also auch elektrisch gefahren werden. Da die Strecke Isny – Leutkirch mit gut 18 km recht kurz ist, wäre ein Pendelzug Memmingen - Leutkirch – Isny sehr gut vorstellbar. Bei einer CO<sub>2</sub>-Berechnung können dann auch die auf außerhalb der Strecke Leutkirch – Isny eingesparten PKW-Kilometerleistungen angesetzt werden.

## **12. Weitere Schritte im Hinblick auf eine mögliche Reaktivierung**

Der nächste Schritt in Richtung Reaktivierung der Schienenstrecke Isny – Leutkirch wäre die Beantragung einer Machbarkeitsstudie beim Verkehrsministerium Baden-Württembergs noch im laufenden Jahr. Das Land hat sich bereit erklärt, alle im Laufe des Jahres 2021 eingegangenen Anträge auf Machbarkeitsstudien zu fördern, sofern diese ein entsprechendes Fahrgastpotential erwarten lassen. Im Laufes des Jahres 2022 müsste diese Machbarkeitsstudie abgeschlossen werden.

Ob es dann weitergehen kann, hängt von der zu erwartenden Wirtschaftlichkeit ab. Auf der Basis einer technisch realisierbaren Variante und einem darauf aufbauenden Fahrplankonzept

müssten die Investitionskosten und die Kosten des laufenden Betriebs sowie die erwarteten Erträge abgeschätzt werden und einem sogenannten Null Fall (keine Reaktivierung) gegenübergestellt werden. Dabei müsste sich ein Nutzen-/Kosten-Faktor  $> 1,0$  ergeben, um an den hohen Fördermitteln des Bundes und des Landes bei Streckenreaktivierungen partizipieren zu können. Je nach Lage des Falls können bis zu 96 % der förderfähigen Kosten erstattet werden.

Anlage 1

Isny	Einpender						Auspender						Ein- und Auspender						Entfernung
	Σ	Männer	Frauen	Deutsche	Ausl.	Azubi	Σ	Männer	Frauen	Deutsche	Ausl.	Azubi	Σ	Männer	Frauen	Deutsche	Ausl.	Azubi	
Leutkirch im Allgäu	632	307	325	582	50	40	457	261	196	418	39	41	1.089	568	521	1.000	89	81	17 km
Kisllegg	97	50	47	91	6	5	65	43	22	58	7	5	162	93	69	149	13	10	22 km
Bad Wurzach	71	29	42	57	14	-	27	17	10	24	3	-	98	46	52	81	17	-	34 km
Memmingen	31	22	9	22	9	-	60	42	18	51	9	-	91	64	27	73	18	-	46 km
München	13	10	3	-	-	-	41	17	24	-	-	5	54	27	27	-	-	5	159 km
Stuttgart, Landeshauptstadt	32	18	14	29	3	5	48	26	22	39	9	-	48	26	22	39	9	-	185 km
Übrige Gemeinden Landkreis Biberach	21	15	6	-	-	-	16	13	3	12	4	-	48	31	17	41	7	5	-
übrige Bundesland Hessen	21	15	6	-	-	-	22	16	6	12	10	-	43	31	12	12	10	-	-
Bad Waldsee	28	11	17	20	8	-	15	8	7	12	3	-	43	19	24	32	11	-	46 km
Übrige Landkreise Südwürttemberg	25	17	8	18	7	3	18	10	8	-	-	-	43	27	16	18	7	3	-
Übrige Regierungsbezirke Bayern	14	10	4	-	-	-	27	22	5	23	4	3	41	32	9	23	4	3	-
Übrige Landkreise Oberbayern	19	16	3	-	-	-	20	10	10	17	3	-	39	26	13	17	3	-	-
Regierungsbezirk Nordwürttemberg	37	27	10	28	9	-	-	-	-	-	-	-	37	27	10	28	9	-	-
Regierungsbezirk Nordbaden	29	19	10	24	5	3	20	13	7	11	9	-	29	19	10	24	5	3	31 km
Aichstetten	6	3	3	-	-	-	13	6	7	10	3	-	26	16	10	11	9	-	-
Regierungsbezirk Nordbaden	12	8	4	-	-	-	13	6	7	10	3	-	25	14	11	10	3	-	-
Übrige Kreise Regierungsbezirk Schwaben	13	10	3	10	3	-	24	19	5	24	-	-	24	19	5	24	-	-	411 km
Friedrichsdorf	13	10	3	10	3	-	11	5	6	7	4	-	24	15	9	17	7	-	94 km
Neu-Ulm	13	5	8	10	3	-	10	5	5	-	-	-	23	10	13	10	3	-	32 km
Vogt	13	5	8	10	3	-	18	10	8	9	9	-	18	10	8	9	9	-	698 km
Berlin, Stadt	16	8	8	-	-	-	17	11	6	11	6	-	17	11	6	11	6	-	94 km
Ulm, Universitätsstadt	16	8	8	-	-	-	16	8	8	-	-	-	16	8	8	-	-	-	-
Bundesland Niedersachsen	15	4	11	-	-	-	15	4	11	-	-	-	15	4	11	-	-	-	23 km
Legau	12	9	3	7	5	-	12	9	3	3	3	7	12	9	3	7	5	-	-
Alb-Donau-Kreis	11	11	-	-	-	-	11	8	3	4	7	-	11	8	3	4	7	-	-
Landkreis Esslingen	11	11	-	-	-	-	11	8	3	4	7	-	11	8	3	4	7	-	-
Regierungsbezirk Mittelranken	10	5	5	7	3	-	10	6	4	10	-	-	10	6	4	10	-	-	63 km
Biberach an der Riß, Stadt	10	5	5	7	3	-	10	6	4	10	-	-	10	6	4	10	-	-	55 km
Aulendorf	10	4	6	10	-	-	10	5	5	10	-	-	10	4	6	10	-	-	30 km
Wolfegg	10	4	6	10	-	-	10	5	5	10	-	-	10	5	5	10	-	-	-
Übrige Landkreis München	10	5	5	-	-	-	10	5	5	10	-	-	10	5	5	10	-	-	135 km
Augsburg	10	5	5	-	-	-	10	5	5	10	-	-	10	5	5	10	-	-	-
Bundesland Sachsen	10	5	5	-	-	-	10	5	5	10	-	-	10	5	5	10	-	-	-
Bundesland Thüringen	10	5	5	-	-	-	6	5	1	5	1	-	6	5	1	5	1	-	-
Übrige Gemeinden Landkreis Neu-Ulm	15	5	10	15	-	-	62	45	17	56	6	4	15	5	10	15	-	-	27 km
Grünenbach - Isny - Leutkirch	22	11	11	22	-	3	62	45	17	56	6	4	84	56	28	78	6	7	36 km
Lindenberg - Isny - Leutkirch	10	7	3	10	-	-	13	10	3	10	3	-	23	17	6	20	3	-	35 km
Weiler-Simmerberg - Isny - Leutkirch	21	10	11	21	-	-	12	6	6	12	-	-	33	16	17	17	3	-	23 km
Maienhöfen - Isny - Leutkirch	31	16	15	31	-	-	13	3	10	8	5	-	44	19	25	39	5	-	26 km
Buchenberg - Isny - Leutkirch	64	29	35	64	-	3	-	-	-	-	-	-	64	29	35	64	-	-	27 km
Weitau - Isny - Leutkirch	18	10	8	18	-	-	-	-	-	-	-	-	18	10	8	18	-	-	42 km
Leutkirch - Isny - Immenstadt	14	10	4	10	4	3	-	-	-	-	-	-	14	10	4	10	4	3	30 km
Leutkirch - Isny - Röttenbach	14	10	4	10	4	3	-	-	-	-	-	-	14	10	4	10	4	3	30 km
													2.458	1.373	1.085	1.969	273	123	