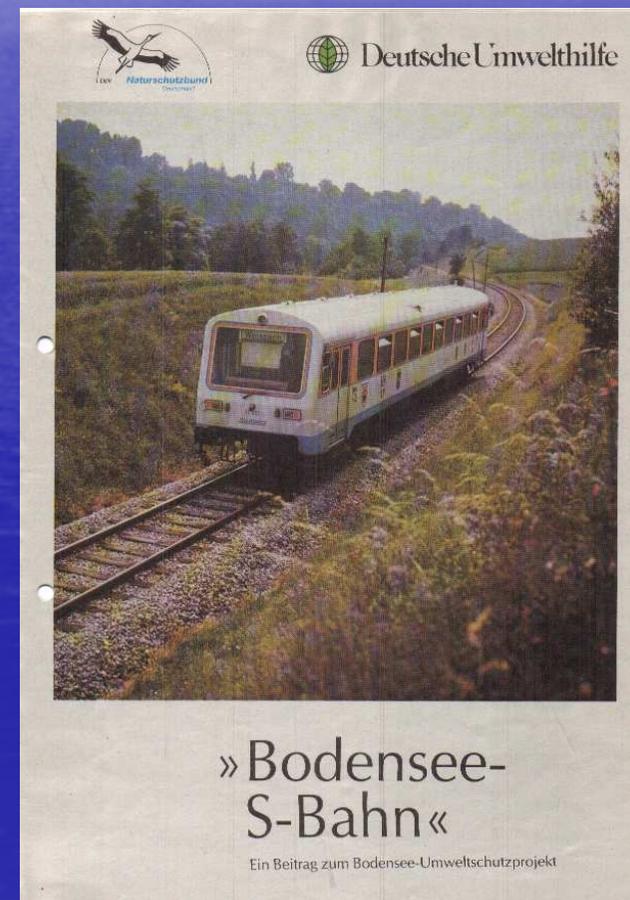


Bodensee-S-Bahn

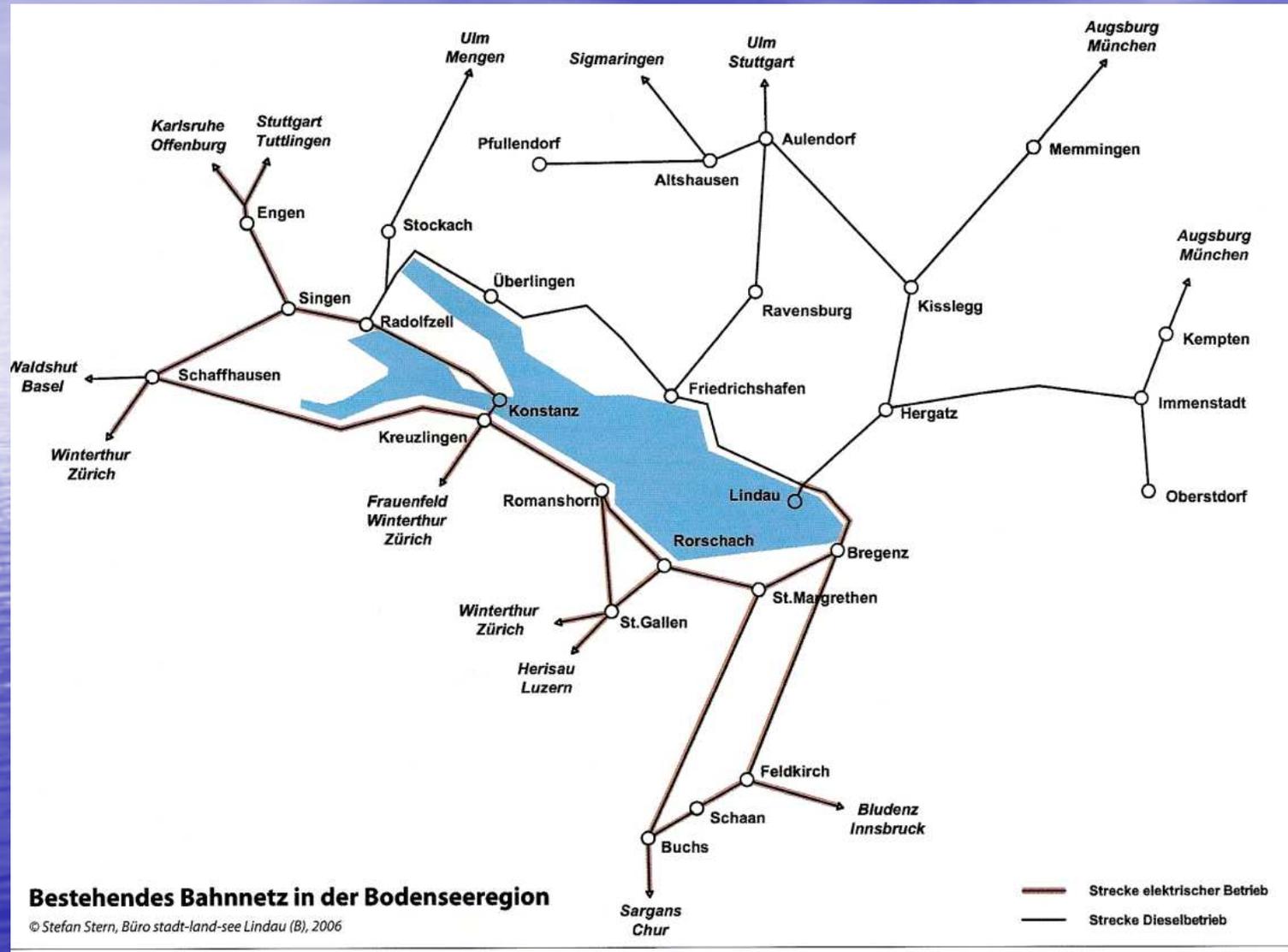
2006



1992



Die Ausgangslage





Mängel und Unterschiede in der Leistungsfähigkeit

Vergleich der heutigen Bahnverbindungen an den Bodenseeufern in Deutschland und in der Schweiz *

Strecke	Radolfzell- Lindau	Schaffhausen- Rorschach
Länge	83 km	80 km
Infrastruktur	1-spurig	1-spurig
Betriebsart	thermisch (Diesel)	elektrisch
Anzahl Zwischenhalte	22	31
Fahrzeit	2 Std. 08	1 Std. 47
Durchschnittsge- schwindigkeit	38.9 / 46.1 km/h	44.8 / 64.0 km/h
Anzahl Züge / Tag ¹	27	36
Einwohner an der Strecke	ca. 142.000	ca. 106.000

¹ werktäglich pro Richtung: zwischen Radolfzell-Friedrichshafen und Kreuzlingen-Romanshorn

* von Harald Sauter, Uhldingen-Mühlhofen, Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN, 2005

Initiative Bodensee-S-Bahn – Ein Projekt der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee, getragen von ProBahn/VCD/VCS/VCÖ
www.bodensee-s-bahn.org



Initiative
Bodensee - S - Bahn

Visionen einer Bodensee-S-Bahn

Politische Voraussetzung:

Nur mit **gemeinsamen, grenzüberschreitenden** Anstrengungen für Planung und Finanzierung, gepaart mit beharrlichem Einsatz der Behörden und Politiker in der Euregio Bodensee ist eine Unterstützung aus Berlin, Bern, Brüssel und Wien zu erhalten.

Bauliche Maßnahmen



Initiative
Bodensee-S-Bahn

- Elektrifizierung
- mehr Haltestellen
- mehr Kreuzungsmöglichkeiten
- Doppelspurabschnitte

Infrastruktur bestehende Linien



Initiative
Bodensee-S-Bahn

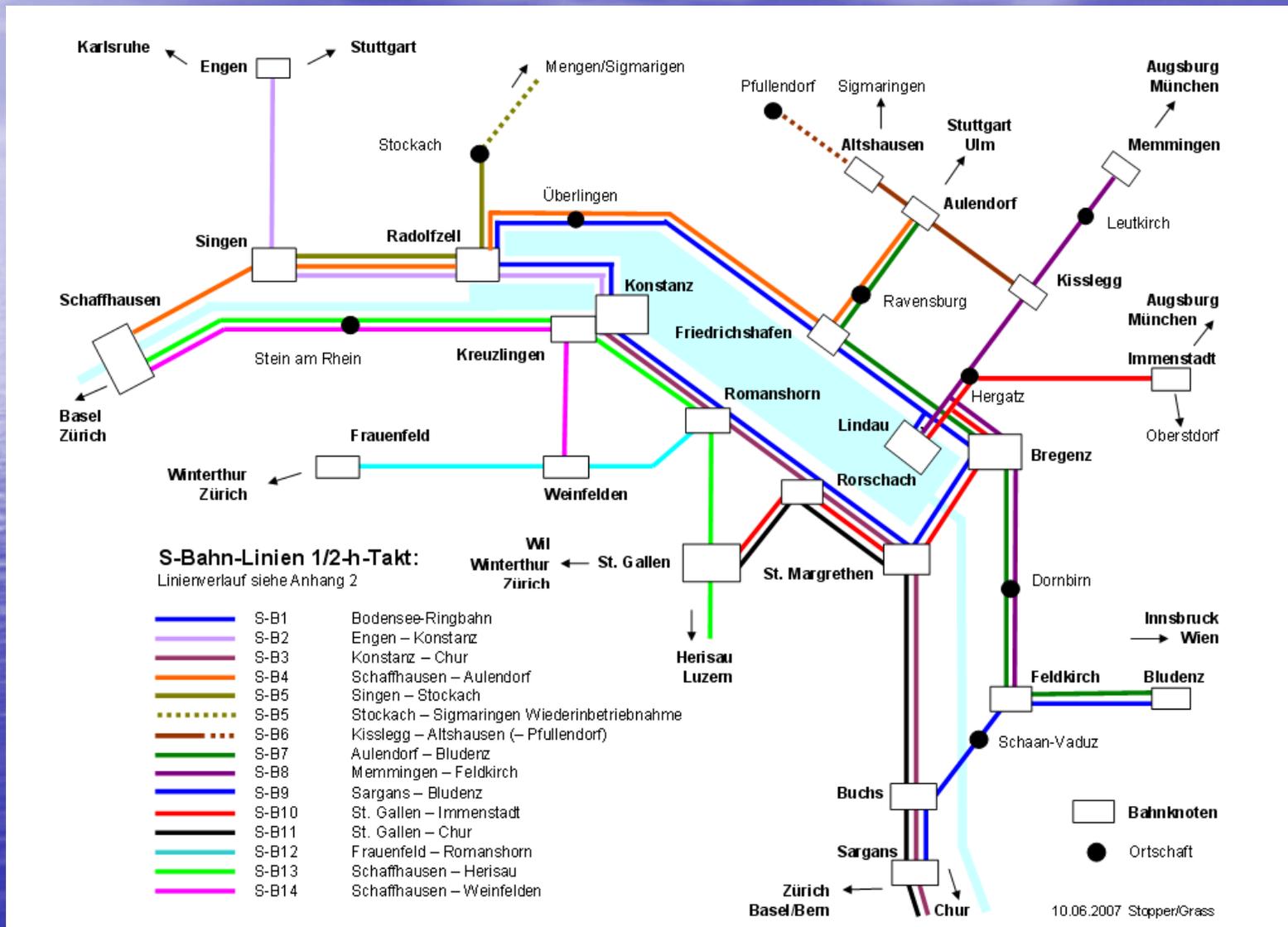
Strecke (in alphabetischer Reihenfolge)	Heutige Infrastruktur	Ausbau
Buchloe–Geltendorf	2-gleisig	Elektrifizierung ¹
Buchs–Schaan/ Vaduz–Feldkirch	1-gleisig	Doppelspurinseln
Bregenz-Hafen–Lochau	1-gleisig	Schliessung Doppelspurlücke
Bregenz–St. Margrethen	1-gleisig	Doppelspurinseln ²
Friedrichshafen–Lindau-HBf	1-gleisig	Elektrifizierung, Doppelspurinseln
Friedrichshafen–Ulm-HBf	2-gleisig	Elektrifizierung
Hergatz–Kempten–Buchloe	2-gleisig	Elektrifizierung
Hergatz–Lindau	2-gleisig	Elektrifizierung
Hergatz–Memmingen–Buchloe	1-gleisig	Elektrifizierung, Doppelspurinseln
Kisslegg–Aulendorf	1-gleisig	Kreuzungsbahnhof
Konstanz/Kreuzlingen–Romanshorn–Rorschach	1-gleisig	Doppelspurinseln
Pfullendorf–Altshausen	1-gleisig	Wiederinbetriebnahme
Radolfzell–Friedrichshafen	1-gleisig	Elektrifizierung Doppelspurinseln
St. Gallen–Rorschach	1- bis 2-gleisig	Durchgehende Doppelspur ³
Stockach–Mengen	1-gleisig	Wiederinbetriebnahme
<p>¹ bei Flügelung sollte auch Buchloe – Augsburg elektrifiziert werden ² mit Kurvenbegradigungen für höhere Geschwindigkeiten ³ Finanzierung gesichert durch HGV-Beschluss der eidg. Räte vom März 2005</p>		

Weitere Maßnahmen



- **Halbstundentakt um den See und in angrenzende Regionen**
- **Stundentakt für Interregio-Express in die nächsten Großstädte**
- **Ausbau Tarif- und Verkehrsverbund**

Die Ergebnisse



Gute Gründe für mehr Bahn



Initiative
Bodensee-S-Bahn

- weniger Folgeschäden aus dem Verkehr
- weniger Zersiedlung und Landverbrauch
- Entlastung der Strasse
- günstige Mobilitätskosten
- pünktlich, schnell und sicher ins Stadtzentrum
- grössere Nachfrage durch besseres Bahnangebot



Die Alpenrhein-Bahn-Studie

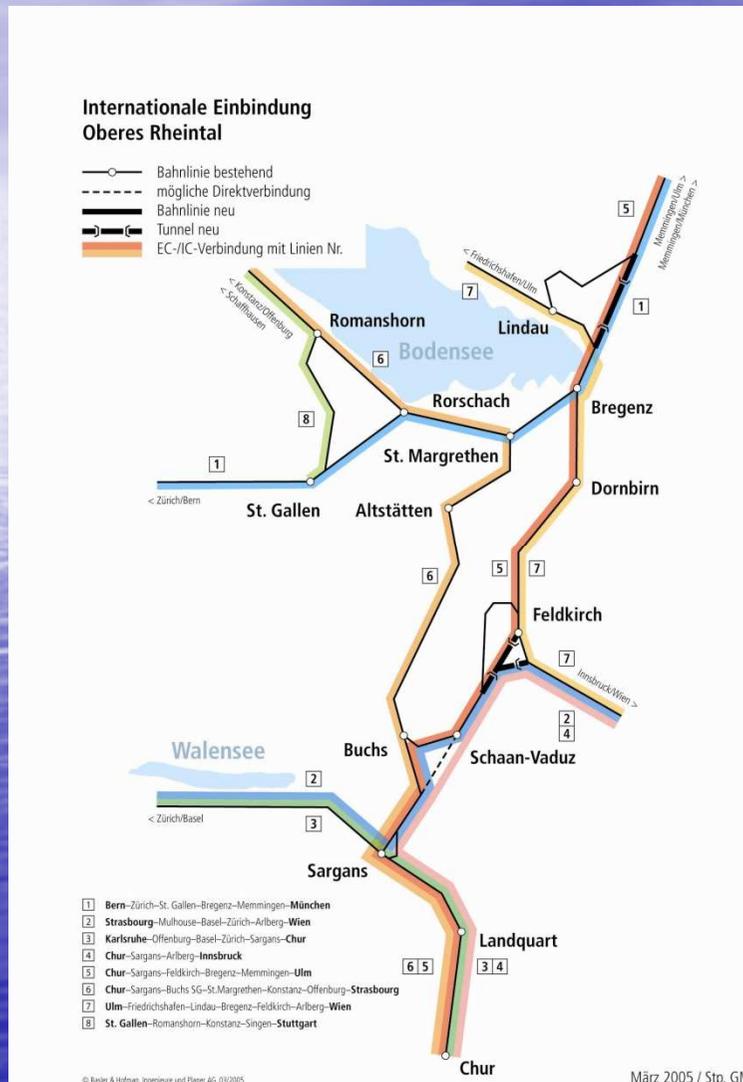
These:

Mit neuen Straßen lassen sich die Verkehrsprobleme zwischen Chur und dem Bodensee nicht lösen.

Lösung:

Die Alpenrhein-Bahn-Studie zeigt die Möglichkeiten für attraktive, vernetzte und grenzüberschreitende Angebote des öffentlichen Personenverkehrs in der Region von Chur bis zum Bodensee.

Massnahmen



- Neue, hochwertige und umsteigefreie Eurocity-Verbindungen zu den Gross-Agglomerationen in Süddeutschland wie München, Ulm und Stuttgart
- Neue Intercity- und Interregio-Express-Verbindungen vom oberen Rheintal zu den Mittelzentren von Süddeutschland sowie Vorarlberg/Tirol
- Schrittweiser Ausbau des S-Bahn-Netzes in der Ostschweiz/östl. Bodenseegebiet/Alpenrheintal
- Entwicklung von normalspurkompatiblen Tram-/Stadtbahnsystemen und Integration in das bestehende Netz von SBB und ÖBB wie z.B. Trambahn Liechtenstein

Die Studie ergänzt „BODAN-RAIL 2020“ und „Nachhaltiger Verkehr im Oberen Rheintal“ mit konkreten Vorschlägen für Neubaustrecken und weiteren Infrastrukturbauten.

Finanzierung



Initiative
Bodensee-S-Bahn

Grenzüberschreitender „Fonds öffentlicher Verkehr“

- Da sowohl die Neu- und Ausbaustrecken als auch deren Nutzen meist grenzüberschreitend sind, muss die Finanzierung gemeinsam gelöst werden.
- Dazu macht die Studie den Vorschlag, einen zweckbestimmten „Fonds öffentlicher Verkehr“ zu schaffen, der gemeinsam von den Kantonen St. Gallen und Graubünden, dem österreichischen Bundesland Vorarlberg, dem Freistaat Bayern, dem Bundesland Baden-Württemberg sowie vom Fürstentum Liechtenstein zu speisen ist.

Die Forderungen



Initiative
Bodensee-S-Bahn

Ein Runder Tisch

- Die Auftraggeber der Studie sehen im Alpenrheintal eine Modellregion der Alpenkonvention, in der die Chance besteht, grenzüberschreitende Lösungen für einen nachhaltigen Verkehr innerhalb des sensiblen Lebens- und Wirtschaftsraums an der alpinen Transitroute E 43 zu finden.
- Deshalb fordern sie einen Runden Tisch unter Beteiligung aller betroffenen Regierungen. Nicht-Regierungs-Organisationen (NGO) und betroffene Gemeinden sollen in einem partizipativen Prozess mit ergebnisoffenem Vorgehen und koordinierter Planung mitwirken können.