



**Initiative
Bodensee-S-Bahn**

Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden
Telefon 0041 71 642 19 91
E-Mail info@bodensee-s-bahn.org
www.bodensee-s-bahn.org

31. August 2015

An die Oberbürgermeister und Bürgermeister der Städte und Gemeinden entlang der Bahnstrecke Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen – Ulm /Lindau

Gemäss separater Liste im Anhang 1

**Bahnachse Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen – Ulm/Lindau;
(Hochrhein-, Bodenseegürtel- und Südbahn)**

Akute Gefährdung der umsteigefreien IRE-Züge Basel – Ulm

Sehr geehrte Damen und Herren Oberbürgermeister und Bürgermeister

wie Sie vielleicht wissen, existiert von Seiten des Bodenseekreises derzeit die Absicht, gestützt auf ein Gutachten des Planungsbüros SMA, Zürich (in Auftrag gegeben vom Kreis), auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell, einen 30-Minuten Takt der Regionalbahn-Züge einzuführen. Der Verkehrsausschuss des Bodenseekreises hat am 29. April 2015 diese Idee unterstützt.

Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ begrüsst die Einführung eines 30-Minuten-Taktes der Regionalbahn-Züge auf der Bodenseegürtelbahn. **Das SMA-Konzept geht dabei davon aus, dass der 30-Minuten-Takt einerseits auf der Basis eines Dieselbetriebes und andererseits ohne Ausbauten der Infrastruktur möglich sei.**

Die Konsequenz dieses Angebotes wäre die Aufhebung der durchlaufenden IRE-Züge Basel – Ulm, da hierfür die jetzige Schieneninfrastruktur nicht ausreicht. Der Bodenseekreis setzt sich in Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium aktiv für eine Streichung der IRE-Verbindung Ulm – Basel ein.

Dieses Vorgehen ist aus unserer Sicht umso unverständlicher, als mit der Streichung von heute erfolgreichen, raschen Produkten wie dem IRE ein erheblicher Rückgang der Fahrgastzahlen verbunden ist und es damit zu einer Verlagerung von der umweltfreundlichen Schiene auf die ohnehin staugeplagte Strasse kommen wird.

1. Reisezeit Singen – Friedrichshafen bis zu 37 Minuten länger als heute!

Die Einführung eines 30-Minuten-Taktes der Regionalbahn unter gleichzeitiger Aufhebung der IRE-Züge zwischen Singen und Friedrichshafen gemäss SMA-Konzept hätte folgende gravierende Auswirkungen:

- Die Reisezeit von Singen nach Friedrichshafen würde sich mit den Regionalzügen von heute 69 – 76 Minuten auf 68 oder 83 Minuten je nach Variante verlängern. Im Vergleich zur IRE Fahrzeit von heute 46 Minuten wären das bis zu 37 Minuten mehr. In dieser Zeit legt ein Auto ausserorts etwa 50 Kilometer zurück. Damit kann niemals eine Entlastung der Strassen vom Verkehr erreicht werden.

- Die heute durchgehende IRE-Bahnverbindung Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen – Ulm würde in Singen und in Friedrichshafen gebrochen. Alle Passagiere müssten in Singen und in Friedrichshafen von den IREs in die Regionalbahnen umsteigen. Dadurch wären entweder Anschlussbrüche programmiert oder es müssten die Umsteigezeiten massiv verlängert werden.
- Für Passagiere mit Gepäck, mit Fahrrädern, Kinderwagen oder für behinderte Fahrgäste ist das Umsteigen mühsam. Neue Umsteigebeziehungen einzuführen, widerspricht allen Leitsätzen des öffentlichen Verkehrs. Ein Umsteigen am gleichen Bahnsteig wird kaum möglich sein.

2. Gleiches Angebotskonzept wie auf der Seehas-Linie Engen – Konstanz auch auf der Bodensee-Gürtelbahn

Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ fordert für die Bodenseegürtelbahn ein analoges Angebot wie auf der Seehas-Linie Engen – Konstanz:

- Stündliche IRE-Züge Basel – Schaffhausen – Singen – Radolfzell – Friedrichshafen – Ulm mit zusätzlichem Halt in Markdorf und in Salem.
- Halbstündliche Regionalbahnzüge (S-Bahn) Singen – Radolfzell – Friedrichshafen

3. Elektrifizierung und Ausbau der Infrastruktur nötig

Dazu ist die Bodenseegürtelbahn einerseits zu elektrifizieren (gleichzeitig mit der Hochrheinbahn) und die Infrastruktur ist entsprechend auszubauen (neue Doppelspuren als Kreuzungsstellen und Überholanlagen).

4. Neue Haltestellen

Zur besseren Erschliessung der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete entlang der Bodenseegürtelbahn sind früher aufgelassene Haltepunkte resp. Bahnhöfe zu reaktivieren und auch neue Haltepunkte einzurichten (siehe Beilagen 4 und 5: Zielangebote auf der Bodenseegürtelbahn). Inwieweit dafür auch kommunale Mittel eingesetzt werden können und sollen, ist mit allen Gemeinden entlang der Bodenseegürtelbahn auszuhandeln.

Die „Initiative „Bodensee-S-Bahn“ setzt sich seit elf Jahren für ein attraktives und einheitliches Bahnangebot sowie für einen grenzüberschreitenden Tarif- und Verkehrsverbund im weiteren Bodensee-Raum ein. Die Informationen über unsere Initiative sind auf unserer Homepage www.bodensee-s-bahn.org aufgeschaltet.

Wir bitten Sie, die Konsequenzen einer Aufhebung der IRE-Züge für Ihre Gemeinde resp. Stadt zu beurteilen und – falls Sie wie wir auch zum Schluss kommen, dass sie gravierend negativ sind – sich zusammen mit unserer Initiative und weiteren Partnern für die Beibehaltung der erfolgreichen IRE-Züge und einen Ausbau auf einen Stundentakt einzusetzen.

Wir setzen uns im Rahmen unserer Möglichkeiten für einen 30-Minuten-Takt der Regionalbahnen (S-Bahn) ein, inklusive der Elektrifizierung der Bodensee- und der Hochrheinbahn sowie der Errichtung neuer Haltepunkte.

Wir danken Ihnen dafür und grüssen Sie freundlich

Initiative Bodensee-S-Bahn

Ulrich Bauer
Co-Präsident
Initiative Bodensee-S-Bahn
Schickhardtstrasse 11
D-88239 Wangen
Tel 0049 7522 6402
E-Mail: Bauer-Wangen@t-online.de

Paul Stopper
Berater Initiative Bodensee-S-Bahn
Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner
Falmenstrasse 25
CH – 89610 Uster/ZH
0041 (0)44 940 74 74
0041 (0)76 330 92 91 (Mobile)
paul@stopper.ch

Beilagen:

- Anhang 1: Liste der angeschriebenen Oberbürgermeister und Bürgermeister an der Hochrhein-, Bodenseegürtel- und Südbahn
- Anhang 2: Die Bodenseegürtelbahn Singen – Friedrichshafen – Lindau
- Anhang 3: Technische Daten und Vergleich „Elektrifikation Vinschgerbahn“
- Anhang 4: Mengengerüst für Bodenseegürtelbahn Singen – Friedrichshafen, Stand 2014
- Anhang 5: Mengengerüst für Bodenseegürtelbahn Friedrichshafen – Lindau, Stand 2014

Anhang 1

Adressen der Oberbürger- und Bürgermeister an der Eisenbahnstrecke Basel – Ulm

** bedeutet IRE-Halt (**) bedeutet von der Initiative Bodensee-S-Bahn vorgeschlagener Halt

- **Basel ****
Stadtpräsident Dr. Guy Morin, Rathaus/Marktplatz 9, CH-4001 Basel
Email: pd@bs.ch; info@bs.ch
- **Grenzach-Wyhlen**
Bürgermeister Dr. Tobias Benz, Rathaus I, Hauptstraße 10, D-79639 Grenzach-Wyhlen
Email: buergemeister@grenzach-wyhlen.de
- **Rheinfelden (Baden) ****
Oberbürgermeister Klaus Eberhardt, Stadtverwaltung, Kirchplatz 2, D-79618 Rheinfelden
Email: k.eberhardt@rheinfelden-baden.de
- **Schwörstadt**
Bürgermeister Artur Bugger, Rathaus, Hauptstraße 107, D-79739 Schwörstadt
Email: abugger@schwoerstadt.de
- **Bad Säckingen ****
Bürgermeister Alexander Guhl, Stadtverwaltung, Postfach 1143, D-79702 Bad Säckingen
Email Sekretariat: monika.jehle@bad-saeckingen.de
- **Murg**
Bürgermeister: Adrian Schmidle, Rathaus, Postfach 1034, D-79726 Murg
Email: adrian.schmidle@gemeinde-murg.de
- **Laufenburg/Baden**
Bürgermeister: Ulrich Krieger, Hauptstraße 30, 79725 Laufenburg (Baden)
Email: stadt@laufenburg-baden.de
- **Albbruck**
Bürgermeister Stefan Kaiser, Schulstraße 6, 79774 Albbruck
Email: stefan.kaiser@albbruck.de
- **Waldshut-Tiengen ****
Oberbürgerm.: Martin Albers, Rathaus, Kaiserstraße 28, D-79761 Waldshut-Tiengen
Email: ob.albers@waldshut-tiengen.de
- **Lauchringen**
Bürgermeister: Thomas Schäuble, Rathaus, Hohrainstraße 59, D-79787 Lauchringen
Email: schaeuble@lauchringen.de
- **Erzingen****
Bürgermeister Gemeinde Klettgau: Volker Jungmann, Rathaus, D-79771 Klettgau
Email: jungmann@klettgau.de
- **Schaffhausen****
Stadtpräsident Peter Neukomm, Krummgasse 2, CH-8201 Schaffhausen
Email: susanne.doebeli@stsh.ch
- **Thayngen**
Gemeindepräsident: Philippe Brühlmann, Dorfstraße 30, CH-8240 Thayngen
Email: philippe.bruehlmann@thayngen.ch
- **Gottmadingen**
Bürgermeister: Dr. Michael Klinger, Johann-Georg-Fahr-Str. 10, D-78244 Gottmadingen
Email: buergemeister@gottmadingen.de
- **Singen/Hohentwiel ****
Oberbürgermeister: Bernd Häusler, Hohgarten 2, D-78224 Singen
Email: oberbuergemeister@singen.de
- **Radolfzell ****
Oberbürgermeister: Martin Staab, Marktplatz 2, D-78315 Radolfzell
Email: oberbuergemeister@radolfzell.de
- **Stockach**
Bürgermeister: Rainer Stolz, Adenauerstraße 4, D-78333 Stockach
Email: r.stolz@stockach.de

- **Bodman-Ludwigshafen**
Bürgermeister: Matthias Weckbach, Hafenstr. 5, D-78351 Bodman-Ludwigshafen
Email: buergermeister@bodman-ludwigshafen.de
- **Sipplingen**
Bürgermeister: Anselm Neher, Rathausstr. 10, D-78354 Sipplingen
Email: gemeinde@sipplingen.de
- **Überlingen ****
Oberbürgermeisterin: Sabine Becker, Münsterstr. 15-17, D-88662 Überlingen
Email: ob@ueberlingen.de
- **Uhdingen-Mühlhofen**
Bürgermeister: Edgar Lamm, Aachstr.4, D-88690 Uhdingen-Mühlhofen
Email: e.lamm@uhldingen-muehlhofen.de
- **Salem (**)**
Bürgermeister: Manfred Härle, Leutkircher Straße 1, D-88682 Salem
Email: manfred.haerle@salem-baden.de
- **Bermatingen**
Bürgermeister: Martin Rupp, Salemer Straße 1, D-88697 Bermatingen
Email: poststelle@bermatingen.de
- **Markdorf (**)**
Bürgermeister: Georg Riedmann, Postfach 1240, D-88670 Markdorf
Email: buergermeister@rathaus-markdorf.de
- **Friedrichshafen ****
Oberbürgermeister: Andreas Brand, Adenauerplatz 1, D-88045 Friedrichshafen
Email: oberbuergermeister@friedrichshafen.de
- **Ravensburg ****
Oberbürgermeister: Dr. Daniel Rapp, Marienplatz 26, D-88212 Ravensburg
Email: sekretariat-ob@ravensburg.de
- **Aulendorf ****
Bürgermeister: Matthias Burth, Hauptstraße 35, D-88326 Aulendorf
Email: matthias.burth@aulendorf.de
- **Biberach ****
Oberbürgermeister: Norbert Zeidler, Marktplatz 7/1, D-88400 Biberach an der Riss
Email: n.zeidler@biberach-riss.de
- **Ulm ****
Oberbürgermeister: Ivo Gönner, Marktplatz 1, D-89073 Ulm
Email: info@ulm.de
- **Eriskirch**
Bürgermeister: Markus Spieth (parteilos), Schussenstraße 18, D-88097 Eriskirch
Email: info@eriskirch.de
- **Langenargen**
Bürgermeister: Armin Krafft (CDU), Obere Seestraße 1, D-88085 Langenargen
Email: rathaus@langenargen.de , krafft@langenargen.de
- **Kressbronn**
Bürgermeister: Daniel Enzensperger (CDU), Hauptstraße 19, D-88079 Kressbronn am Bodensee
Email: buergermeisteramt@kressbronn.de
- **Nonnenhorn**
Bürgermeister: Rainer Krauß (Dorfgemeinschaft Nonnenhorn), Conrad-Forster-Strasse 9, D-88149 Nonnenhorn Email: rathaus@nonnenhorn.eu
- **Wasserburg**
Bürgermeister: Thomas Kleinschmidt (Freie Wählerschaft), Lindenplatz 1, D-88142 Wasserburg (Bodensee) Email: gemeinde@wasserburg-bodensee.de
- **Bodolz**
Bürgermeister: Christian Ruh (Bürgerschaft Bodolz e.V.), Rathausstrasse 20, D-88131 Bodolz Email: c.ruh@bodolz.de
- **Lindau**
Oberbürgermeister: Dr. Gerhard Ecker (SPD), Bregenzer Str. 6 - 12, D-88131 Lindau (B)
Email: ob@lindau.de

Anhang 2

Die Bodenseegürtelbahn Singen – Radolfzell – Markdorf – Friedrichshafen – Lindau

Bodenseegürtelbahn als Teil der überregionalen Bahnverbindung Basel – Ulm

Die Bodensee-Gürtelbahn von Singen nach Lindau ist das Rückgrat des Bodensee-S-Bahn-Konzeptes auf der nördlichen Bodensee-Seite. Der Zustand dieser Bahnlinie entspricht in vielen Belangen keineswegs mehr den Anforderungen eines modernen Bahnverkehrs. Hier nur einige Beispiele:

- das eingesetzte IRE-Rollmaterial genügt den Ansprüchen der Bahnbenutzer nicht. Die schmalen Einstiege mit den hohen Treppenstufen erlauben keinen flüssigen Fahrgastwechsel. Die Fahrzeuge haben nur noch eine Lebensdauer von wenigen Jahren.
- die Höhe der Bahnsteige ermöglicht an vielen Bahnhöfen und Stationen keinen barrierefreien Ein- und Ausstieg.
- die Mitnahme von Fahrrädern in den IRE-Zügen wird durch die ungeeigneten Ein- resp. Ausstiege zu einer Tortur. Für Familienausflüge mit Fahrrädern eignet sich das eingesetzte Rollmaterial nicht.
- die fehlende Elektrifizierung lässt keinen effizienten und damit auch keinen wirtschaftlichen Betrieb zu (Zu grosser Rollmaterialeinsatz mit teilweise langen Wende- resp. Standzeiten).
- der Dieselbetrieb belastet die Umwelt durch Abgase (Russ, NO_x, CO₂) und Lärm in einer nicht mehr akzeptablen Art und Weise.
- das Fehlen von zahlenmässig und in der Länge genügenden Kreuzungs- und Überholstrecken lassen weder Verbesserungen des Angebots noch einen wirtschaftlichen Betrieb zu.
- wegen fehlender Wetterschutz-Anlagen an vielen Bahnhöfen werden viele Fahrgäste "im Regen stehengelassen"
- die besorgniserregende Politik der DB AG, möglichst viele Bahnhofgebäude an Private abzustossen und deren Bedienung durch Personal einzustellen, lassen die Bahnhöfe zu unpersönlichen Orten werden, die von der Bevölkerung gemieden werden.

An Elektrifizierung festhalten

Bisher ist man davon ausgegangen, **dass die Bodenseegürtelbahn möglichst gleichzeitig mit der Hochrheinbahn elektrifiziert werden soll**. Dazu wurde der **Interessenverband Bodenseegürtelbahn** gegründet. Unsere Initiative setzt sich schon länger für eine Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn ein. Die früher von uns auch vertretene Idee, in einem Zwischenstadium Zweikraftfahrzeuge einzusetzen, haben wir fallen gelassen, damit die Elektrifizierung nicht gefährdet und auf den St. Nimmerleinstag verschoben wird.

Das MVI Baden-Württemberg hat erfreulicherweise beantragt, die Bodenseegürtelbahn in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufzunehmen.

SMA-Studie des Landratsamts Bodenseekreis stellt alles auf den Kopf

Die Zürcher Ingenieur- und Planungsfirma „SMA“, welche im Auftrag des Landkreises Bodenseekreis (Friedrichshafen) für den Abschnitt Radolfzell – Friedrichshafen, d.h. für einen Teilabschnitt der Bodenseegürtelbahn, ein Angebotskonzept erstellt hat, geht nun

überraschenderweise davon aus, die Verdichtung der Regionalbahn vom derzeitigen, leider unregelmässigen Stundentakt auf einen Halbstundentakt **ohne Elektrifizierung** zu realisieren. Das Landesratsamt rechnet plötzlich nicht mehr mit einer baldigen Elektrifizierung der Gürtelbahn. Gemäss SMA sollen die Infrastrukturanlagen weitestgehend auf dem heutigen Stand belassen werden. Neue Haltestellen sind nach Ansicht der SMA-Vertreter nicht diskutierbar, weil das Bremsen und Anfahren zu viel Energie verbrauchen würde.

Rückstufung der Bodenseegürtelbahn zur Bimmelbahn?

Weiter rechnet die SMA-Studie vor, dass der 30-Minuten-Regionalbahn-Takt allein mit den eingesparten IRE-Leistungen zwischen Singen und Friedrichshafen finanziert werden könne.

Fahrzeit Singen – Friedrichshafen neu bis zu 83 Minuten statt 46 Minuten wie heute!

Die Einführung eines 30-Minuten-Taktes der Regionalbahn unter gleichzeitiger Aufhebung der IRE-Züge zwischen Singen und Friedrichshafen hätte folgende gravierende Auswirkungen:

- Die durchgehende IRE-Bahnverbindung Basel Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen – Ulm würde in Singen und in Friedrichshafen gebrochen. Alle Passagiere müssten zweimal zwischen dem IRE in der Regionalbahn umsteigen. Dadurch wären Anschlussbrüche programmiert oder es müssten die Umsteigezeiten massiv verlängert werden.
- Für Passagiere mit Gepäck, mit Fahrrädern, Kinderwagen oder für behinderte Fahrgäste sind Umsteigevorgänge mühsam. Neue Umsteigebeziehungen einzuführen, widerspricht allen Leitsätzen des öffentlichen Verkehrs. Ein Umsteigen am gleichen Bahnsteig wird oft nicht möglich sein.
- Die Reisezeit von Singen nach Friedrichshafen würde sich mit den Regionalzügen mit Halt an allen Haltepunkten von heute 46 Minuten auf bis zu 83 Minuten verlängern. Damit kann niemals eine Entlastung der Strassen vom Verkehr erreicht werden. In dieser Zeit legt ein Auto ausserorts etwa 50 Kilometer zurück.
- Mit dem Aufschub der Elektrifizierung kann kein Beitrag zur Reduktion des NO_x und CO₂-Ausstosses geleistet werden. Dieselfahrzeuge sind immer lärmiger als Elektrofahrzeuge. Also auch keine Lärmreduktion.

Unterbruch des IRE Basel-Ulm auf der Bodenseegürtelbahn wäre bedenklich

Der Unterbruch des IRE zwischen Singen und Friedrichshafen würde folgendes bewirken:

- Es würde noch schwieriger, die durchgehende Achse Basel-Ulm in den BVWP 2015 zu bringen. Selbst wenn die deutschen Bundesbehörden in den nächsten Jahren keine Investitionen für den Ausbau Basel-Friedrichshafen bewilligen, bleibt die Aufwertung der Hochrheinbahn und der Bodenseegürtelbahn für alle beteiligten Partner ein wirksames und wichtiges politisches Signal für die ganze Bahnachse Basel-Ulm.
- Der IRE Basel-Ulm ist trotz der gravierenden technischen Mängel ein erfolgreiches Angebot. Die Auslastung ist meistens besser als die der RBs. Dieser IRE ist eines der attraktivsten Pionierprojekte in der Bodenseeregion für das nach wie vor wegweisende Konzept BodanRail 2020. Dieses Konzept würde empfindlich geschwächt, wenn dieser IRE nicht mehr durchgehend auf der ganzen Achse verkehren würde.
- Die seinerzeitige Einrichtung des IRE war verbunden mit **erheblicher finanzieller Beteiligung aller Anliegerkommunen an der Gesamtstrecke für die Ausbaumassnahmen** (Geschwindigkeitserhöhung, Bahnübergangsanpassungen etc.)

- Wer ein bestehendes Angebot – auch nur vorübergehend – aufgibt, schafft es oft nicht mehr, dieses in einen inzwischen geänderten Fahrplan einzufügen und wieder einzuführen.
- Die Konkurrenzfähigkeit des gebrochenen IRE Basel-Ulm gegenüber Auto und Fernbus würde wegen der 60 km langen Bodenseegürtelbahn auf nur etwa einem Fünftel der Gesamtstrecke massiv verschlechtert. Ein grosser Teil der Fahrgäste würde auf andere Verkehrsmittel umsteigen, weil sich die Reisezeit inklusiv Umsteigen um bis zu einer Stunde verlängern würde und das zweimalige Umsteigen zu kompliziert und mühsam wäre.
- Der Fernbus-Verkehr würde die entstehende Angebotslücke ausnützen und das erhebliche Fahrgastpotential abschöpfen – auch zulasten des restlichen Schienenverkehrs auf der ganzen Bahnachse Basel-Ulm.
- Die Elektrifizierung der Bahnachse Basel-Ulm kostet knapp 500 Millionen Euro. Davon beansprucht die einspurige Bodenseegürtelbahn nur 80 Millionen Euro. Diese 16 Prozent kurzfristig einzusparen zu wollen und langfristig den Ausbau in eine leistungsfähige Bahnachse Basel-Ulm zu verzögern und zu gefährden, wäre nicht überzeugend.
- Bestehende Bahnlinien auszubauen ist heute die günstigste Möglichkeit, zusätzliche Verkehrskapazität zu schaffen. Das gilt sowohl für die Kosten pro Strecken-Kilometer als auch für die Kosten pro Passagier- oder Tonnen-Kilometer. Die planerischen, rechtlichen, finanziellen, politischen und zeitlichen Hürden sind für Eisenbahn- und für Autobahn-Neubau-Projekte ein Mehrfaches höher.

Ohne Infrastrukturausbauten kein attraktiver öffentlicher Verkehr

Unserer Auffassung nach sind für ein Angebots-Konzept die berechtigten Wünsche der Fahrgäste (heutige und potenzielle) in den Vordergrund zu stellen und nicht gegebene, aus der Pionierzeit der Eisenbahn stammende, unzeitgemässe Verhältnisse fortzuschreiben. Bei der Strassenplanung zum Beispiel wird jeweils ohne Bedenken die Frage gestellt, ob eine neue Strasse zwei- oder vierspurig erstellt werden solle. Von einspurigen Strassen-Projekten mit Ausweichstellen haben wir im Bodenseeraum noch nie gelesen oder gehört.

Nach unserer Meinung muss die Bodensee-Gürtelbahn zwischen Singen und Lindau möglichst doppelspurig ausgebaut werden.

Da dies zurzeit und innert kurzer Frist kaum möglich sein wird, sind mindestens folgende Grundsätze als Randbedingung für eine neue Studie festzulegen:

Für Fernverkehr IRE-Züge, für Regionalverkehr S-Bahn-Züge

Damit nicht wieder Jahre verstreichen bis das Angebot der Bodenseegürtelbahn festgelegt wird, fordern wir folgende Randbedingen:

- Die **Bodenseegürtelbahn** ist möglichst gleichzeitig mit der Hochrheinbahn zu **elektrifizieren**
- Die Bodensee-Gürtelbahn ist von **Singen bis Lindau als eine Einheit** zu betrachten.
- Als „Mengengerüst“ ist folgendes Angebot zugrunde zu legen:
Stundentakt für IRE-Züge Basel – Schaffhausen – Singen – FN – Ulm
Halbstundentakt für Regionalbahnzüge (Bodensee-S-Bahn-Züge) mit Halt auf allen Stationen (Singen – Lindau)
- **Aufgehobene Bahnhöfe reaktivieren und Bau neuer Haltestellen** (zur besseren Erschliessung bahnnaher Wohn- und Arbeitsgebiete)

Anhang 3

Die Bodenseegürtelbahn im Vergleich

Bodenseegürtelbahn

Länge	Radolfzell – Friedrichshafen	59.07 km
Reisezeiten	Radolfzell – Friedrichshafen	
	Regionalbahn	64 Minuten
	IRE	37 Minuten
Betriebsart	Diesel	

Vergleich der Bodenseegürtelbahn mit der Turbo-Linie Schaffhausen – Rorschach

Strecke	Radolfzell – Lindau	Schaffhausen – Rorschach
Länge	83 km	80 km
Infrastruktur	eingleisig	eingleisig
Traktion	Diesel	elektrisch
Anzahl Zwischenhalte	23	34
Fahrzeit	2 Std. 1 Min ¹	1 Std 45 Min
Anzahl Züge / Werktag	27	37
Einwohner an der Strecke	ca. 142'000	ca. 106'000

Angaben zur Elektrifikation der Vinschgerbahn Meran – Mals (Südtirol)

Auszug aus dem Beschluss der Landesregierung der autonomen Provinz Bozen-Südtirol (Beschluss Nr. 1558 vom 16/12/2014). Einheitliche Zugflotte FLIRT (sechsteilig) mit sich ergebender Optimierung der Betriebskosten;

- Reduktion der Betriebskosten und Wartung der Fahrzeuge;
- Aufgabe der Nutzung von Dieselmotoren für den Antrieb und daraus resultierende beachtliche Verringerung der Auswirkungen auf die Umwelt durch Reduzierung der CO₂- Emissionen (ca. 7.800 Tonnen/Jahr) in Anbetracht, dass alle Züge elektrisch betrieben werden;
- Verbessertes Fahrkomfortangebot dank moderner Flirtzüge mit mehr Sitz- und Stehplätzen, um den erhöhten Ansturm zu bestimmten Tagesspitzenzeiten zu decken;

Gemäss der von der STA ausgearbeiteten technischen Studie ergeben sich folgende Kosten, die folgendermassen unterteilt sind:

Gesamtausgabe	56.170.464 Euro
Davon für:	
Oberleitungsanlage	16.800.000 Euro
Unterwerke	5.406.189 Euro
Anpassung Infrastruktur und Organisation	8.171.200 Euro
Signalsystem	9.786.800 Euro
Fahrzeuge: Anpassung der bestehenden Flotte	7.966.000 Euro
Technische Spesen	3.658.051 Euro
Unvorhergesehenes	4.382.224 Euro

Strecke Meran – Mals: 60 km

12. Juli 2015/Stp

¹ Die schnellste Reisezeit wird nur bei Zugverbindungen mit kurzem Umsteigeaufenthalt in Friedrichshafen erreicht.

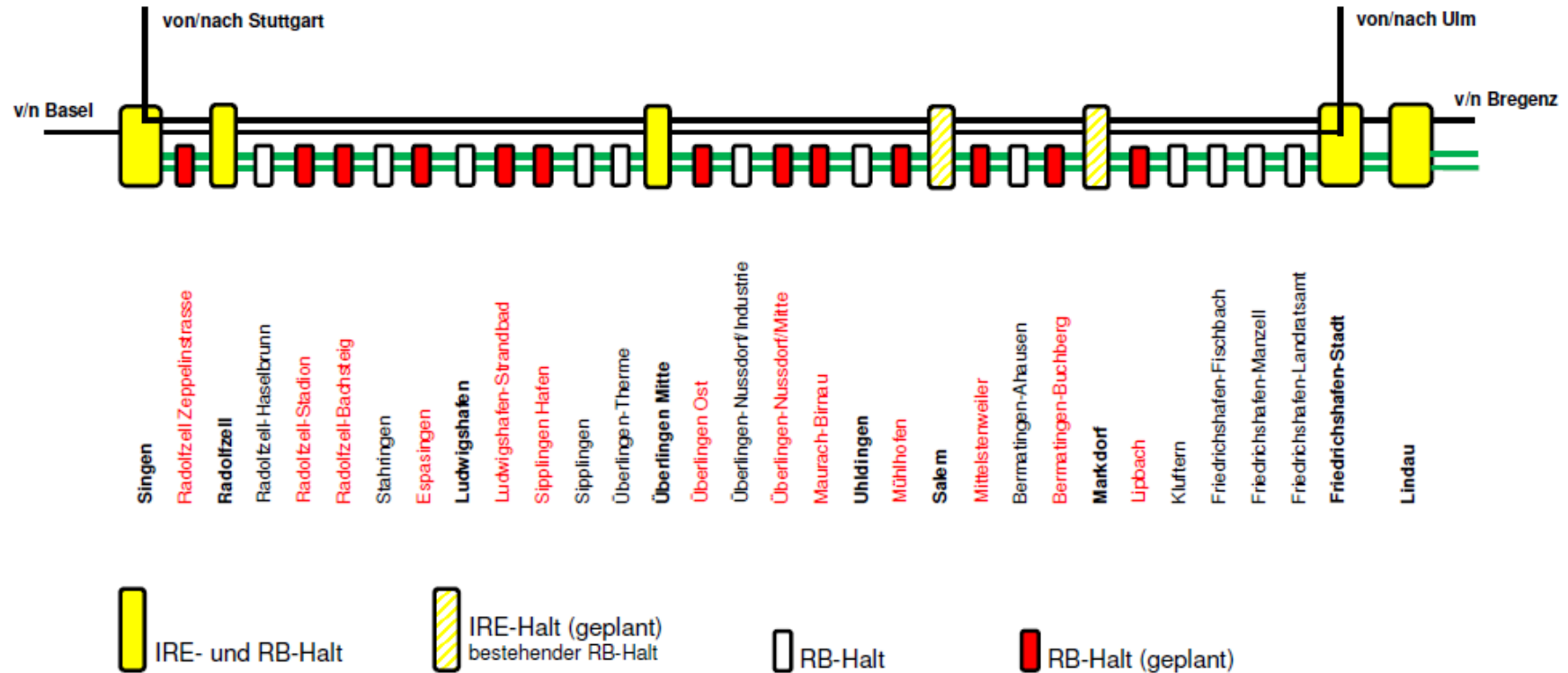
Anhang 4

Bodensee-S-Bahn Bodenseegürtelbahn (Singen – Friedrichshafen – Lindau)

Abschnitt Singen – Friedrichshafen

Ziel-Angebot

Interregio IRE	je 2-h-Takt	Basel – Singen – Friedrichshafen – Ulm	=====
		Stuttgart – Singen – Friedrichshafen – Bregenz	=====
Regionalbahn (S-Bahn)	½-h-Takt	Singen – Friedrichshafen – Lindau (2 Züge/h)	=====



Anhang 5

Bodensee-S-Bahn (BSB) Bodenseegürtelbahn (Singen – Friedrichshafen – Lindau)

Abschnitt Friedrichshafen – Lindau (– Bregenz)

Ziel-Angebot

Interregio IRE	je 2-h-Takt	Ulm – Friedrichshafen – Lindau	=====
		Stuttgart – Singen – FN – Lindau – Bregenz	=====
Regionalbahn (S-Bahn)	½-h-Takt	Singen – Friedrichshafen – Lindau (2 Züge/h)	=====

