

**Referat am 29. Februar 2016 in Bern für  
Ostschweizer National- und Ständeräte**

## **Ausbau Bahnachse Basel-Ulm und Bodensee-S-Bahn**

**Edith Graf-Litscher, Frauenfeld.  
Vizepräsidentin der Verkehrs- und Fernmelde-  
Kommission des Nationalrates KVF-NR**

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 1

## **Vorstellung „Initiative Bodensee-S-Bahn“**

- **Gründung im Jahr 2004 durch regionale Sektionen von Pro Bahn und der Verkehrsclubs VCD und VCS**
- **Zweck: bessere Angebote im grenzüberschreitenden Schienenverkehr auf der Basis von BodanRail 2020**
- **Ziel: Internationaler Tarif- und Verkehrsverbund**
- **Engagement ist ehrenamtlich und unabhängig von Behörden, Parteien, Verbänden und Wirtschaft**

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 2

## **Konzept für Bahnverkehr in der Bodenseeregion:**

- **Expresszüge: Stundentakt oder Halbstundentakt innerhalb der Region und in die Nachbarregionen**
- **Regionalzüge/S-Bahnen: Halbstundentakt mit Verdichtung nach Bedarf und Potential**
- **Grenzüberschreitender Verkehr 5 – 24 Uhr Nachtverkehr am Wochenende**
- **Koordination der Fahrpläne und Tarife**
- **Vernetzung mit Bus und Schiff**

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 3

## **Warum ist die Bahnachse Basel-Ulm attraktiv?**

- **Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr HGV aus der und in die Schweiz und Bodenseeregion in den und aus dem Nordosten Deutschlands und Europas**
- **Verbindung S-Bahn-Netze der Regionen Basel, Schaffhausen, Konstanz, Friedrichshafen, Ulm, Ostschweiz und Vorarlberg**
- **Niedrige Ausbaukosten der bestehenden, 283 km langen Bahnstrecke im Vergleich zu Neubaukosten wie die der gleich langen Gotthardbahn Basel-Chiasso**
- **75 % der 283 km bereits Doppelspur und 17 % elektrifiziert**

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 4

### Planungen für die Bahnachse Basel-Ulm

- Elektrifizierung der 103 km langen Südbahn Friedrichshafen-Ulm für 225 Mill. EUR durch Bundesrepublik Deutschland und das Land Baden-Württemberg Ende 2015 beschlossen
- Elektrifizierung der 75 km langen Hochrheinbahn Basel-Erzingen für 160 Mill. EUR: Finanzierung wird zur Zeit zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Schweiz sowie den Kantonen und den Landkreisen ausgehandelt
- Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Friedrichshafen: Planungen für dieses 59 km lange, einspurige Herzstück kamen bisher nur zögerlich voran

### Potential für öV-Fahrten in der Bodenseeregion

öV-Fahrten pro Jahr und Einwohner im Jahr 2014

Kanton Zürich (ZVV) 450

Vorarlberg (VVV) 250

Kanton Thurgau 150

Deutsche Bodenseeregion (VHB, bodo) 60

Faustregel

Leistung bei 600 öV-Fahrten pro Einwohner und Jahr:

Pkm des öV etwa 50 % von denen des MIV

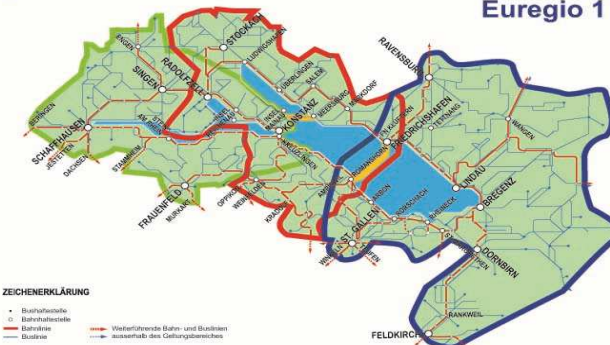
### Tarifverbund für Bodenseeregion

**Erster Schritt war Euregio-Tageskarte:**  
Grenzenlose Reisefreiheit mit Bahn, Bus und Fähren  
gültig rund um den Bodensee und  
in den angrenzenden Regionen

3 Tarifzonen: Ost, Mitte und West  
Normaltarife für Erwachsene, Kinder und Kleingruppen  
Sondertarife für Halbtaxabo oder Bahncard  
25 % Rabatt auf den Bodensee-Kursschiffen

Weitere Informationen: [www.euregiokarte.com](http://www.euregiokarte.com)

Euregio 3 WEST      Euregio 2 MITTE      Euregio 1 OST





Initiative  
Bodensee - S-Bahn

[www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)

### **Ausbau der Bahn in der Bodenseeregion: Politische Voraussetzung für einen Erfolg**

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

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 9



Initiative  
Bodensee - S-Bahn

[www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)



BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 10



Initiative  
Bodensee - S-Bahn

[www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)

### **Vergleich der aktuellen Verkehrsleistungen zwischen Autobahn und Eisenbahn**

**Tagesfrequenzen 2012 südlich Winterthur**

**Autobahn A1 mit 6 Fahrspuren:**

**100'000 Fahrzeuge pro Tag**

**Bei 1.5 Personen pro Fahrzeug:**

**150'000 Personen pro Tag**

**Eisenbahn mit Doppelspur**

**100'000 Personen pro Tag**

**Mit geplanter Zugfolgezeit von 2 statt 3 Minuten:**

**150'000 Personen pro Tag**

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 11



Initiative  
Bodensee - S-Bahn

[www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)

### **Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Lindau: Meilensteine des Angebots seit 2000**

**Expresszüge: Zweistundentakt Basel – Ulm  
Fahrzeit 2:30 Stunden für 283 km**

**Regionalzüge: Stundentakt Radolfzell-Lindau**

**Expresszüge besser ausgelastet als Regionalzüge**

**Anzahl Fahrten in 10 Jahren verdoppelt  
auf 3.0 Millionen im Jahr 2014  
Wachstum sehr hohe 7 % pro Jahr**

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 12



Initiative  
Bodensee - S-Bahn

www.bodensee-s-bahn.org

## Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Lindau Notwendige Ausbauten der Einspurstrecke

1. mehr Kreuzungsmöglichkeiten
2. Doppelspurabschnitte
3. Elektrifizierung
4. mehr Haltestellen
5. möglichst durchgehende Doppelspur

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 13



Initiative  
Bodensee - S-Bahn

www.bodensee-s-bahn.org

## Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Lindau 1. Handicap „einspurig“

### Vorteile Doppelspur

1. Mehrfach grössere Kapazität
2. Weniger Verspätungen und verpasste Anschlüsse
3. Kürzere Fahrzeiten
4. Weniger Betriebsstörungen
5. Flexiblerer und stabilerer Fahrplan
6. Einfachere Leit- und Sicherungstechnik

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 14



Initiative  
Bodensee - S-Bahn

www.bodensee-s-bahn.org

## Bodenseegürtelbahn:

### 2. Handicap „Dieselloch“ mit Dieseltriebzügen

#### Vorteile elektrischer Triebzüge:

1. viel grössere Spitzenleistung beim Anfahren
2. Kürzere Anfahrzeiten an jeder Haltestelle
3. Kürzere Fahrzeit bei vielen Haltestellen
4. Mehr Umläufe pro Tag und tiefere Kosten pro Zug-Km
5. Weniger Lärm insbesondere beim Anfahren
6. Weniger Energieverbrauch
7. Keine Luftverschmutzung durch Abgase

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 15



Initiative  
Bodensee - S-Bahn

www.bodensee-s-bahn.org

## Bodenseegürtelbahn: 3. Handicap „Finanzierung Ausbau“

In die deutsche Schieneninfrastruktur wird im Vergleich zur Schweiz und Österreich 4-6 Mal weniger investiert:

Investitionen im Jahr 2014 pro Einwohner	
Schweiz	310 Euro
Österreich	210 Euro
Deutschland	49 Euro

Dazu kommen bedenkliche Prioritäten:  
viel Geld für Fernverkehr und Grossprojekte  
wenig Geld für Erhalt und Ausbau des Nahverkehrs

BSB-160229-Referat-Ostschweizer-NR-SR.pptx

Folie 16

**Bodenseegürtelbahn:  
Vorschlag für weiteres Vorgehen**

**Planung für Ausbau und Elektrifizierung  
bis zum baureifen Projekt vorantreiben.**

**Finanzierung für weitsichtiges und schrittweise  
realisierbares Projekt in den Landkreisen,  
beim Land und beim Bund beantragen so wie  
für die „Autobahn“ B31 mit 4 Spuren so auch  
für die Eisenbahn mit 2 Spuren.**

**Bahnachse Basel-Ulm  
Bodenseegürtelbahn  
Bodensee-S-Bahn**

**Es gibt noch viel zu tun.  
Packen wir es an!**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.  
Ich freue mich auf eine anregende Diskussion.**

**Edith Graf-Litscher**