



Grenzstrasse 13, CH-8280 Kreuzlingen

Telefon 0041 52 740 28 27

E-Mail info@bodensee-s-bahn.org

www.bodensee-s-bahn.org

28. April 2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Referat G12

Invalidenstrasse 44

D-10115 Berlin

Stichwort: „BVWP 2030“

Anträge zu den Schienenprojekten der Bodenseeregion im BVWP 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Initiative wurde vor 12 Jahren von Mitgliedern der regionalen Verbände der Pro Bahn und der Verkehrsclubs gegründet und wird von diesen unterstützt. Unser Engagement ist ehrenamtlich und stützt sich auf jahrzehntelange, teilweise berufliche Erfahrung in der Schienenverkehrspolitik Deutschlands, Vorarlbergs und der Schweiz. Wir sind politisch und wirtschaftlich unabhängig von Parteien, Behörden und Wirtschaft. Unser Ziel ist es, schrittweise die bestehenden, regionalen Bahnangebote zu einem grenzüberschreitenden S-Bahn-System zu verbinden.

Wir danken Ihnen für den detaillierten Referentenentwurf zum BVWP 2030. In der Bodenseeregion Baden-Württembergs wurden in diesem Entwurf die meisten angemeldeten Strassenprojekte mit Investitionen von 951 Millionen Euro in den vordringlichen Bedarf eingestuft (siehe Beilage 1). Weil nur ein Schienenprojekt, die Südbahn, mit Investitionen von 226 Millionen Euro in der gleichen Region als vordringlich eingestuft ist, beantragen wir, **dass die folgenden Schienenprojekte überprüft werden:**

**1-026 ABS Basel - Schaffhausen - Singen - Friedrichshafen (- Lindau)
(Hochrhein/Bodenseegürtelbahn)**

Antrag: neu als vordringlichen Bedarf „Engpassbeseitigung“ VB E aufnehmen

**1-130 ABS München - Memmingen - Lindau - Grenze D/A (- Bregenz)
(Variante zusätzliche Kreuzungsstationen und Doppelspurinseln)**

Antrag: neu als vordringlichen Bedarf „Engpassbeseitigung“ VB E aufnehmen

1-176 ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH (Gäubahn) Projektnummer PB 2-040-V01:

Antrag: vom potenziellen in den vordringlichen Bedarf „Engpassbeseitigung“ VB E heraufstufen.

Generelle Begründung der neuen und höheren Einstufungen im BVWP 2030 für die 3 Schienenprojekte in der Bodenseeregion

Gesetze, Verträge und politische Vorgaben im BVWP wirksamer berücksichtigen

- **Grundgesetz und Allgemeines Eisenbahngesetz AEG:** Die deutschen Bundesbehörden haben für die Bahnreform 1994 das Grundgesetz durch Art. 87e ergänzt. Damit werden in Absatz 4 die Gewährleistung des Schienenpersonennahverkehrs SPNV auf die Länder übertragen und die Kosten mit den Regionalisierungsmitteln abgegolten. Noch im BVWP 2003 waren aus diesen Mitteln 1 Milliarde Euro pro Jahr für die Infrastruktur des SPNV eingeplant. Wegen den seither erheblich gestiegenen Kosten, insbesondere auch für die Trassen- und Stationsgebühren der bundeseigenen DB, können die Länder die notwendigen Investitionen aus den Regionalisierungsmitteln nicht mehr finanzieren. Diese Finanzierungsform ist deshalb seit Jahren politisch umstritten. Das ist besonders prekär, weil das Potential in den Ballungsräumen gerade im Nahverkehr besonders gross ist, Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Im AEG Artikel 2 Absatz 5 wird definiert, was im Schienenpersonenverkehr als Nahverkehr gilt, für den die Länder zuständig sind. Nah- und Fernverkehr im BVWP zu trennen, ist hingegen weder für den Personen- noch für den Güterverkehr sinnvoll und im Bundesschienausbaugesetz auch nicht vorgesehen. Die meisten Bundesfernstrassen sind selbst in kleineren Ballungsgebieten mit 50 – 90 % Nahverkehr ausgelastet. Auch Verkehrsuntersuchungen in der Bodenseeregion, z.B. zur B31 neu im Bereich Friedrichshafen belegen, dass mit 75-80% der kleinräumige Verkehr dominiert. Das gilt in vergleichbarem Mass für die Hauptbahnlinien, auf denen Regional-, Express-, Fern- und Güterzüge verkehren.

- **Bundesschienausbaugesetz und BVWP:** Im Artikel 3 Absatz 1 wird für den BVWP verlangt, dass Schienenverkehrstrecken des Fern- und des Nahverkehrs aufzunehmen sind. Dieses Gesetz wurde mit der Bahnreform beschlossen. Der Bund ist somit nach wie vor für den Ausbau der ganzen Schieneninfrastruktur im Besitz der DB zuständig. Dazu gehören die meisten Eisenbahnlinien im Bodenseeraum.

Im Artikel 3 Absatz 2 ist geregelt, dass die Pläne für die Strassen und die Schienenprojekte aufeinander abzustimmen sind. Es seien ausserdem die Pläne für den Europäischen Eisenbahnverkehr und den kombinierten Verkehr sowie die Belange des Umweltschutzes und die Zielsetzungen der Raumplanung zu berücksichtigen.

20 % der Schienenwege-Investitionen sind für den Nahverkehr zu verwenden (Artikel 8 Absatz 2).

Im Referentenentwurf für den BVWP 2030 sind im Umweltbericht auf den Seiten 14 – 17 die geltenden Ziele für die Strategische Umweltprüfung SUP genannt. Diese können jedoch mit den berücksichtigten Projekten nicht erreicht werden. Es fehlt für die Bodenseeregion vor allem die Beseitigung der schlimmsten Engpässe im Schienenverkehrsnetz, um mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und damit die Belastungen und Schäden der betroffenen Bevölkerung und der Umwelt durch den Strassenverkehr zu vermindern. Zu diesen Engpässen gehören die bis zu 107 km langen einspurigen Strecken mit Abständen zwischen den Kreuzungsstationen bis zu 13 km und insbesondere die nicht elektrifizierten wie die der Hochrheinbahn und der Bodenseegürtelbahn zwischen Basel und Lindau. Andererseits verschlechtern die meisten Strassenprojekte die Umweltschutzbilanz wegen der vergrösserten Kapazität und den dadurch induzierten zusätzlichen Belastungen durch neuen Verkehr.

Es fehlt ein Ziel für die Verkehrsverlagerung, den Modalsplit und ein gesamtdeutsches Bahnnetz. Das Bodenseebahnnetz wäre ein Teil davon, mit dem die Massnahmen zu planen, zu bewerten und zu kontrollieren sind.

Diese Vorgaben sind im BVWP 2030 auch in der Bodenseeregion mit zusätzlichen Schienenprojekten zu erfüllen und für die höher eingestuftten Projekte ist erneut eine öffentliche Beteiligung durchzuführen

- **Alpenkonvention:** Deutschland hat 1994 die Alpenkonvention ratifiziert und damit auch das Verkehrsprotokoll. Die Mitglieder haben sich in den Artikeln 1 & 3 zu einer nachhaltigen Politik für den inneralpinen und den alpenquerenden Verkehr verpflichtet. Dazu gehört, den Verkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern, geeignete Infrastrukturen zu schaffen, sowie die Effektivität und die Effizienz der Verkehrssysteme zu verbessern. Ein Teil der Bodenseeregion gehört zum Alpenraum, in dem übermässigen Umweltbelastungen besonders hohe Schäden verursachen. Im Entwurf des BVWP 2030 haben hingegen in der deutschen Bodenseeregion neue, oft vierspurig ausgebaute Bundesstrassen Vorrang (B30 und B31). Die zusätzlichen Strassenkapazitäten verursachen zusätzlichen Kfz-Verkehr, der die Umwelt stärker belastet.

Die vereinbarten Massnahmen sind deshalb auch mit dem BVWP 2030 durch zusätzliche Schienenprojekte in der Bodenseeregion zu fördern. Dazu gehört gemäss Artikel 4 auch ihre Finanzierung. Eine Gegenfinanzierung könnte durch eine Reduktion der Ausbaustandards der Strassenprojekte erfolgen, die durch den Ausbau der parallelen Bahnstrecken entlastet werden.

- **Vereinbarung von Lugano:** Diese 1996 abgeschlossene, bilaterale Vereinbarung mit der Schweiz läuft 2020 aus. Um diese nahtlos zu verlängern, sind jetzt Verhandlungen für Anpassungen und Ergänzungen notwendig. Mit dieser Vereinbarung war u.a. die Elektrifizierung der Bahnstrecke Buchloe-Memmingen-Lindau vorgesehen. Sobald dieses Projekt wie für 2020 geplant in Betrieb geht, ist die Bahnlinie München-Zürich durchgehend elektrifiziert. Auf der Bahnlinie Stuttgart-Zürich wurden die vereinbarten Linienverbesserungen auf der deutschen Gäubahn Singen-Stuttgart noch nicht umgesetzt, aber ab 2017 wird der EC Stuttgart-Zürich im Zweistundentakt durch einen neuen Expresszug im Stundentakt ersetzt, in dem wie in der Schweiz auch die preisgünstigeren Fahrkarten des Nahverkehrs gültig sind.

Die vor 20 Jahren vereinbarten Fahrzeiten sind auf den bestehenden, teilweise noch eingleisigen Infrastrukturen nur mit der seit Jahrzehnten unzuverlässigen und kostenträchtigen Neigetechnik sowie mit möglichst wenigen Zwischenhalten zu erreichen. Das entspricht nicht mehr den heutigen Zielen und Möglichkeiten für den Schienenverkehr ausser auf den Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Wichtiger als kurze Fahrzeiten im Zweistundentakt sind für ein attraktives Angebot kürzere Taktzeiten mit Halt an allen Knotenbahnhöfen und Städten mit mehr als 25'000 Einwohnern. Mit guten Anschlüssen in das und aus dem angrenzenden Bahnnetz und den niedrigeren Nahverkehrstarifen lässt sich viel mehr Personenverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern.

Die Hoahrheinbahn war einer späteren Vereinbarung vorbehalten und sollte jetzt zusammen mit der Bodenseegürtelbahn im BVWP 2030 berücksichtigt werden. Das wäre ein wirksamer deutscher Beitrag, um den seit Jahrzehnten schwelenden Fluglärmstreit zu entschärfen.

- **Bundes-Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die Jahre 2013-2017:** In diesem Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode wird auf Seite 42/43 festgestellt, dass „der Schienenverkehr besonders umweltfreundlich und energieeffizient ist“. Trotzdem sind im Entwurf für den BVWP 2030 für die deutsche Bodenseeregion viele neue Strassenprojekte im vordringlichen Bedarf berücksichtigt aber kein neues Schienenprojekt, das nicht schon im BVWP 2003 enthalten war: das Allgäubahn- und das Südbahnprojekt werden bis etwa 2020 fertig gebaut. Das Gäubahnprojekt wurde in den weiteren Bedarf zurückgestuft.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik darf sich nicht nur auf bestehende Engpässe konzentrieren. Ebenso wichtig ist es, das Potential im bestehenden Schienennetz nachfragegerecht zu erschliessen, mit dem sich verstärkt Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern lässt. Das ist in der ganzen Bodenseeregion mittelfristig mit relativ bescheidenem Aufwand im Vergleich zu Neubauten möglich, indem alle bestehenden Hauptbahnlinien elektrifiziert und schrittweise auf zwei Gleise ausgebaut werden.

Umweltbericht der Bundesregierung 2015: Auf Seite 41/42 wird der bedenkliche Flächenverbrauch und die Versiegelung als umweltschädlichste Bodennutzung für Siedlungs- und Verkehrszwecke thematisiert.

Der Flächenverbrauch lässt sich wie in jeder Grosstadt nur durch die Elektromobiltät auf der Schiene wirksam vermindern, nicht aber durch die Elektromobiltät auf der Strasse. Diese hat sich auf der Schiene in den letzten 100 Jahren durchgesetzt und bewährt. Ob und bis

wann das auf der Strasse und insbesondere beim Güterverkehr möglich ist, kann heute niemand prognostizieren. Bisher müssen mit den meisten kostengünstigen Elektroautos nach 150 km Fahrt die Batterien wieder aufgeladen werden. Diese erfordern viel Platz und verkleinern den Gepäckraum.

Die Elektrifizierung der Südbahn kommt fast ohne neue Flächen und Versiegelung aus. Der Flächenverbrauch und die Versiegelung für den Ausbau der eingleisigen Strecken auf zwei Gleise sind mehrfach kleiner als für die geplanten, vierspurigen Strassenprojekte in der Bodenseeregion. Die Verkehrskapazität von zweigleisigen Schienenstrecken steigt mit dem heute möglichen Zweiminutentakt bei gleicher Geschwindigkeit auf bis zu 60 Züge pro Stunde. Die heutige Kapazität der eingleisigen und nicht elektrifizierten Bodenseegürtelbahn ist schon mit 3 Zügen pro Stunde voll ausgelastet. Auf der Bahnstrecke südlich von Winterthur werden in ein paar Jahren mit dem Zweiminutentakt etwa 150'000 Personen pro Tag bewältigt, gleich viel wie auf der gut ausgelasteten, sechsspurigen Autobahn parallel dazu (Beilage 5, Folie 11). Auf der eingleisigen und nicht elektrifizierten Bodenseegürtelbahn sind es im Südbahn Planfall weniger als 5'000 Fahrgäste pro Tag oder 1.8 Millionen Fahrgäste pro Jahr (Beilage 4).

Die Luftschadstoffe sind das Thema auf den Seiten 45 – 51. Die Grenzwerte werden entlang von stark befahrenen Strassen am stärksten überschritten. Diese Belastungen lassen sich vermindern, wenn ein Teil des Verkehrs auf die Schiene verlagert wird.

Auf den Seiten 136 – 138 stehen die Vorgaben zur Optimierung und Vernetzung. Unter anderem wird für die Ballungsräume der Schienenpersonennahverkehr SPNV als sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr empfohlen. Das ist auch im dichtbesiedelten und weiter wachsenden Bodenseeraum und entlang des Hochrheins sinnvoll.

- **Klimaabkommen und Aktionsprogramm Klimaschutz 2020:** Mit diesem noch nicht ratifizierten Abkommen von Paris verpflichtet sich auch Deutschland die CO₂-Emissionen zu vermindern. Die deutsche Bundesregierung hat schon im Jahr 2014 ein Aktionsprogramm beschlossen. Damit soll der Ausstoss von Treibhausgasen bis 2020 um mindestens 40 % gegenüber 1990 sinken. Damals betrug der Ausstoss an CO₂ Aequivalenten 1249 Millionen Tonnen. Der Verkehr hatte einen Anteil von 160 Millionen Tonnen, der bisher im Gegensatz zu anderen Sektoren nur marginal gesunken ist. Ein grosses Potential dafür hat die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene.

Wenn das Klimaabkommen und die oben genannten gesetzlichen und vertraglichen Vorgaben für den Verkehr nicht zu unverbindlichen Absichtserklärungen verkommen sollen, dann ist vorrangig das Schienennetz auszubauen und die zusätzlichen Kapazitäten auf der Strasse sind auf Engpassbeseitigungen ohne Kapazitätserhöhungen zu beschränken.

Finanzielle Mittel für eine grössere Schienenkapazität erhöhen

- **Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur:** Mehrere europäische Länder streben an, für den Aus- und Neubau von Schienen mindestens gleich viel zu investieren wie für die Strassen. Im BVWP 2003 wurde dieses Ziel noch erreicht mit der zusätzlichen Milliarde

Euro pro Jahr aus den Regionalisierungsmitteln, welche die Länder für eigene Schieneninfrastruktur-Projekte investieren mussten und konnten. Das ist heute nicht mehr möglich. Im Entwurf des BVWP 2030 sind pro Jahr 2,3 Milliarden Euro für die Strassen und nur 1,7 Milliarden Euro für die Schiene vorgesehen.

- **Ungenügende Mittel für die Schieneninfrastruktur:** Die „Allianz pro Schiene“ veröffentlicht seit Jahren im Vergleich zu andern europäischen Ländern alarmierend niedrige, staatliche Investitionen für die Schieneninfrastruktur in Deutschland von etwa 50 Euro pro Einwohner und Jahr. Diese wurden im Entwurf zum BVWP 2010 auf 75 Euro erhöht (etwa 15 Milliarden Euro pro Jahr insgesamt und davon Anteil Schiene 41,3 % auf 82,1 Millionen Einwohner). Schon durch die weiter steigenden Planungs- und Baukosten wird ein grosser Teil dieser Erhöhung aufgebraucht. Substantielle Verkehrsverlagerungen von der Strasse auf die Schiene für einen wirksamen und effizienten Umweltschutz sind damit nicht zu finanzieren.
- **Vergleich mit der Schweiz:** Mit dem Projekt FABI (Finanzierung Ausbau Bahn Infrastruktur) wurde im letzten Jahr beschlossen, jedes Jahr etwa 5 Milliarden Franken in einen neuen Eisenbahnfonds einzuzahlen, aus dem der Erhalt, Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur finanziert sind. Diese 5 Milliarden Franken entsprechen zu heutigen Wechselkursen 4,6 Milliarden Euro und ergeben pro Einwohner und Jahr 575 Euro. Diese Investitionen waren in der Schweiz schon in den letzten 20 Jahren ein Mehrfaches höher als in Deutschland. Trotzdem konnten mehrere im Vertrag von Lugano vereinbarte Projekte noch nicht finanziert werden.
- **Deutsche Schienenprojekte am Bodensee mit dem Tanktourismus finanzieren:** Die deutschen Auto- und Lastwagenfahrer haben bis zum Jahr 2008 wegen dem Tanktourismus in die Schweiz weniger Benzin- und Dieselsteuer in Deutschland bezahlt. Innerhalb von 8 Jahren hat sich der Tanktourismus aus der Schweiz nach Deutschland verlagert. Die zusätzlichen Steuern der Deutschen und der Schweizer ergeben insgesamt 240 Millionen Euro pro Jahr. Diese Mehreinnahmen genügen, um die notwendigen Ausbauten im deutschen Schienennetz der Bodenseeregion zu finanzieren.

Wirtschaft fördern und trotzdem Gesundheits- und Umweltschäden senken:

- **Randregion mit hoher Wirtschaftskraft stärken:** Die Bodenseeregion gehört in Deutschland, Österreich und in der Schweiz zu den Randregionen mit hoher Wirtschafts- und Steuerkraft. Das Bruttozialprodukt pro Einwohner gehört zu den höchsten in Europa und wächst ausserdem überdurchschnittlich. Es hat im Bodenseekreis in den Jahren 2000 – 2013 um aussergewöhnliche 56 % zugenommen. Diese Entwicklung ist der internationalen Konkurrenzfähigkeit im Export von Produkten und Dienstleistungen zu verdanken. Die hohe Lebensqualität und neue Arbeitsplätze begünstigen die Einwanderung.

Wegen dem hohen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum wächst auch der Verkehr und verursacht auf den Strassen entlang der deutschen Bodenseeuferzone unzumutbare Belastungen, weil eine wirksame Entlastung mit der eingleisigen und nicht elektrifizierten Bodenseegürtelbahn unmöglich ist. Die autobahnähnlichen Straassenneubauprojekte

gefährden aufgrund ihrer Lärmbelastungen und starken Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes den Charakter der Bodenseeregion als eine der grossen Tourismusregionen in Deutschland.

Angebot des Schienenverkehrs in der Bodenseeregion verbessern:

Forschungsprojekt Bodensee-Universitäten: Ihre umfangreiche Befragung zu den regionalen Handlungsfeldern Wirtschaft, Tourismus und Arbeitsmarkt ergab u.a., dass ein besseres Angebot für den Schienenpersonenverkehr eine grosse und wichtige Herausforderung ist (Zukunftsforum Bodensee 2030 vom 15.4.2015).

Das sehr gute Angebot für den Schienenpersonenverkehr ist heute im Kanton Zürich ein besonders wirksamer Faktor für das Wirtschaftswachstum. Hot Spots sind nicht mehr die Autobahnanschlüsse sondern die Bahnhöfe.

Geringer Schienenpersonenfernverkehr und geringer Güterverkehr: Das sind keine stichhaltigen Argumente mehr, um den Ausbau der eingleisigen Eisenbahnstrecken oder solche mit Dieselmotoren wie im Referentenentwurf für den BVWP 2030 nicht zu berücksichtigen. Diese Strecken sind extreme Engpässe in einem Schienennetz. Wie viel zusätzliche Kapazität durch den Ausbau auf zwei Gleise und die Elektrifizierung mit relativ bescheidenem Aufwand im Vergleich zu Neubauten möglich ist, wurde oben im Kommentar zum Umweltbericht der Bundesregierung 2015 erläutert (Beilage 5, Folie 11).

Die IREs und REs des Schienenpersonennahverkehrs SPNV haben bis heute in der Bodenseeregion einen grossen Teil des Fernverkehrs übernommen und die DB hat ihre ICs zum grossen Teil aufgegeben, will diese aber in Zukunft auf einem neuen Netz wieder einführen.

Leistungsfähiges Schienennetz: Das ist in der deutschen Bodenseeregion mit den Knoten Lindau, Friedrichshafen und Singen die Voraussetzung dafür, dass sich mehr Pendler-, Freizeit- und Tourismusverkehr verlagern und die Strassen entlasten lassen (Beilage 2). Das Nutzen-Potential ist in der Bodenseeregion erheblich, weil sich damit die S-Bahn-Netze von Basel, Schaffhausen, Ulm, Vorarlberg und der Ostschweiz durch attraktive Fahrpläne besser mit einander verbinden lassen. Das gilt auch für die Urlaubsgebiete am Bodensee, des Allgäu, des Schwarzwald, von Vorarlberg und der Ostschweiz für den Tagestourismus. Der überregionale Nutzen ist deshalb bei vielen Schienenprojekten höher, als im Referentenentwurf für den BVWP 2030 eingeschätzt. Ein durchgehend zweigleisiges, elektrifiziertes Schienennetz ermöglicht ausserdem einen effizienteren und kostengünstigeren Betrieb sowie einen zuverlässigeren und flexibleren Fahrplan mit kürzeren Fahrzeiten (Beilage 5, Folien 13-15). Die Kosten, der Lärm und die Luftbelastung sind bei modernen Elektrofahrzeugen erheblich niedriger als bei Dieselfahrzeugen und der Komfort für die Fahrgäste besser. Hinzu kommt die mehrfach bessere Unfallsicherheit auf der Schiene als auf der Strasse.

Rechtzeitig genügend Kapazität für hohes Schienenverkehrswachstum schaffen:

Die Wachstumsraten des SPNV waren während den Jahren 2002 bis 2013 in der Bodenseeregion mit 3,8 bis 6,3 % pro Jahr erheblich höher als der Bundesdurchschnitt von etwa 3 % (Beilage 3). Mit 3% verdoppelt sich die Verkehrsleistung erst in 24 Jahren, mit 6 % aber schon innerhalb von 12 Jahren.

Das Land Baden-Württemberg hat es geschafft, den Schienenverkehr und damit die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und den Umweltschutz wirksamer zu fördern als andere Bundesländer. Wenn in den nächsten Jahren die schlimmsten Engpässe im Schienennetz am Bodensee beseitigt werden, dann ist auf vielen Strecken ein jährliches Wachstum von 6 % erreichbar. Dieses Szenario ist im BVWP 2030 bei den Querschnittsbelastungen für den Planfall ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (Südbahn) und die Planfälle für weitere Schienenprojekte in der Bodenseeregion zu berücksichtigen (Beilage 4).

Auf den zweigleisigen Schienenstrecken der Bodenseeregion werden im Referentenentwurf für den BVWP 2030 im Planfall Südbahn erst 2,7 bis 4,0 Millionen Fahrgäste pro Jahr prognostiziert und auf den eingleisigen sind es nur 1,2 bis 2,1 Millionen. Auf einigen zweigleisigen Bahnstrecken der Ostschweiz und in Vorarlberg werden heute schon erheblich höhere Querschnittsbelastungen erreicht.

Das Potential kann wegen der völlig ungenügenden Kapazität auf den einspurigen und nicht elektrifizierten Strecken heute schon nicht genutzt werden. Dazu muss die Schieneninfrastruktur dringend bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Umweltschutz ist meistens nicht zum Nulltarif verfügbar. Deshalb ist besonders bei Schienenverkehrsprojekten ein niedriges, aktuelles Kosten-Nutzen-Verhältnis zu akzeptieren, zumal wenn sich – wie hier – eine realistische Wachstumsperspektive bietet.

Spezielle Begründung der neuen und höheren Einstufungen im BVWP 2030 für die 3 Schienenprojekte in der Bodenseeregion

1-026 ABS Basel - Schaffhausen - Singen - Friedrichshafen (- Lindau) (Hochrhein/Bodenseegürtelbahn)

Antrag: Aufnahme als vordringlicher Bedarf „Engpassbeseitigung“ VB E

Das Projekt wurde im Referentenentwurf wie folgt beurteilt und beschrieben:

Aufgrund der geringen Nachfrage nach SPfV und überregionalem SGV in den betroffenen Streckenabschnitten, wird durch eine Elektrifizierung und einem Ausbau der Strecken kein überregionaler Nutzen erzielt. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.

abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Waldshut - Erzingen und Elektrifizierung Basel Bad Bf - Waldshut - Erzingen (Baden), Erhöhung Vmax; abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau Stahringen - Friedrichshafen Stadt und Elektrifizierung Radolfzell - Stahringen - Friedrichshafen Stadt, Erhöhung Vmax; Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt - Friedrichshafen Hafen; 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Friedrichshafen Stadt - Lindau -Aeschach - Lindau Hbf / Lindau-Reutin ist Randbedingung.

Begründung:

- **Leistungsfähiger und attraktiver Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz:** Mit dem geplanten Ausbau und der Elektrifizierung der 282 km langen Bahnachse Basel-Ulm entsteht eine attraktive Verbindung vom Hochrhein und vom Bodensee zum Hochgeschwindigkeitsnetz im Südwesten und im Nordosten Deutschlands und Europas. Gleichzeitig verbindet diese Bahnachse mehr als ein halbes Dutzend S-Bahn-Netze in der Bodenseeregion miteinander für ein attraktiveres Angebot im Interregio- und im Regional-Verkehr.
- **Zwei wichtige Vorleistungen beschlossen:** Die zuständigen Behörden konnten sich kürzlich auf zwei wichtige Meilensteine für den Ausbau dieser Bahnachse einigen: Die Absichtserklärung zur Finanzierung der Hochrheinbahn-Elektrifizierung Basel-Erzingen und die Finanzierungsvereinbarung zur Südbahn-Elektrifizierung Friedrichshafen-Ulm. Die Strecke Erzingen-Singen ist schon zweigleisig und elektrifiziert. Es fehlt noch die Planung und die Finanzierung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Friedrichshafen.
- **Nur noch 25 % der Bahnachse Basel-Ulm eingleisig:** Von dieser Bahnstrecke sind bereits 75 % zweigleisig mit einer mehrfach grösseren Verkehrskapazität als die 72 km langen, eingleisigen Engpässe der Hochrheinbahn Waldshut-Erzingen und der Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Friedrichshafen.
- **Herzstück der Bahnachse Basel-Ulm ausbauen am wichtigsten:** Die eingleisige und nicht elektrifizierte Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Friedrichshafen ist bedarfsgerecht und schrittweise auszubauen. Auf dieser Bahnlinie können heute die Expresszüge nur im Zweistundentakt und die Regionalzüge nur im Stundentakt verkehren. Besonders die IRE-Züge sind – trotz häufiger Verspätungen und Mängeln beim Fahrkomfort – bereits heute sehr stark ausgelastet. Mit mehr Kreuzungsbahnhöfen und Doppelspurinseln lässt sich dieses Angebot auf den heute notwendigen Standard verdoppeln: Expresszüge im Stundentakt und Regionalzüge im Halbstundentakt.
- **Vorrang für den Eisenbahnausbau Basel-Ulm:** Auf dieser Verkehrsachse ist der Ausbau der Schienen einfacher, kostengünstiger, und schneller möglich als der durchgehende Neubau der vierspurigen Bundesfernstrassen parallel dazu. Mehr als die Hälfte der Strassen ist auf dieser Achse noch zweispurig. Der Eisenbahnausbau kann durch die Verkehrsverlagerungen weg von der Strasse zudem die Staus und die Umweltbelastungen vermindern. Zugleich können der Ausbaubedarf der Bundesstraßen reduziert und Baukosten eingespart werden.
- **Bahnknoten Singen aufwerten:** Drei Hauptbahnlinien treffen sich in Singen, von denen heute nur die Schwarzwaldbahn auf dem heutigen Stand der Technik ist. Sobald das auch für die Gäubahn und die Bodenseegürtelbahn erreicht ist, entsteht in Singen mit einem guten Fahrplan ein attraktiver Umsteigebahnhof.

- **Bahnnetze im Grossraum Zürich und Stuttgart entlasten:** Eine leistungsfähige Bahnachse Basel-Ulm zwischen den Grossräumen Stuttgart und Zürich kann ausserdem die dort überlasteten Bahnlinien vom Ost-West-Verkehr entlasten.
- **Ausbau der Engpässe auf der Bahnstrecke Friedrichshafen-Lindau:** Die Elektrifizierung der 23 km langen, einspurigen Bahnlinie Friedrichshafen-Lindau ist bereits im Südbahnprojekt inbegriffen. Der bedarfsgerechte, schrittweise Ausbau auf zwei Gleise macht es möglich, auf dieser Bahnstrecke den Nah- und Fernverkehr nach Vorarlberg und in die Ostschweiz zu verdichten.
- **Konzept BodanRail 2020 umsetzen:** Das fortschrittliche Schienenverkehrs-Konzept BodanRail 2020 ist für die Internationale Bodensee Konferenz IBK wegweisend. Es ist nicht umsetzbar, solange in der deutschen Bodenseeregion nicht mindestens die Bodenseegürtelbahn elektrifiziert und schrittweise nach Bedarf auf Doppelspur ausgebaut wird. Das gilt auch für unser Konzept für eine Bodensee-S-Bahn.
- **Nutzen der Südbahn vergrössern:** Der schon überdurchschnittliche Nutzen durch die Elektrifizierung der Südbahn Ulm-Friedrichshafen steigt erheblich, sobald auch die Strecke Friedrichshafen-Radolfzell elektrifiziert und auf der einspurigen, 52 km langen Strecke Friedrichshafen-Staringen die Kapazitäten der Bodenseegürtelbahn schrittweise ausgebaut sind. Der Abstand zwischen den Kreuzungsstationen beträgt heute bis zu 10 km. Diese Abstände dürfen für einen verdichteten, zuverlässigen und flexiblen Fahrplan höchstens halb so gross sein. Der Ausbau der Bodenseegürtelbahn ermöglicht aus Zürich, Konstanz, Schaffhausen und Singen attraktivere Angebote mit umsteigefreien Expresszügen Richtung Ulm, Ostdeutschland und Osteuropa und ausserdem Regionalzüge im Halbstundentakt.
- **Nutzen der Hochrheinbahn:** Der Nutzen aus der Elektrifizierung der Südbahn Ulm-Friedrichshafen steigt nochmals, wenn die Hochrheinbahn Erzingen-Basel elektrifiziert ist und die Kapazität der letzten, 20 km langen einspurigen Strecke schrittweise mit Kreuzungsstationen ausgebaut wird für einen verdichteten, zuverlässigen und flexiblen Fahrplan. Damit lassen sich die empfindlichen Mängel des bisherigen Angebots teilweise beheben und das substantielle Wachstums-Potenzial auf der ganzen Bahnachse Basel-Ulm wirksamer erschliessen.
- **Bahnstrecke Basel-Ulm in den BVWP 2030:** Schnell- und Eilzüge auf der Strecke Freiburg-München wurden bis in die 1990er Jahre gefahren. Dass diese Züge damals aufgegeben wurden, rechtfertigt nicht, heute die Hochrhein- und die Bodenseegürtelbahn im BVWP nicht in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Es ist zu erwarten, dass nicht nur die Expresszüge Freiburg-München wegen den wachsenden Staus auf den Strassen wieder attraktiv werden. Die IREs Basel-Ulm wären es heute schon, wenn sie auf einer leistungsfähigeren Bahnachse zuverlässiger fahren könnten. Ein Spangenzug Basel-Konstanz-St.Gallen/Chur ist in Planung und fährt bereits auf Teilstrecken.

1-130 ABS München - Memmingen - Lindau - Grenze D/A (- Bregenz) (Variante zusätzliche Kreuzungsstationen und Doppelspurinseln)

Antrag: Aufnahme neu als vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung VB E

Das Projekt wurde im Referentenentwurf wie folgt beurteilt und beschrieben:

Da aufgrund der aktuellen Verkehrsprognosen kein Engpass im Bereich Buchloe–Türkheim erwartet wird, bringt ein Ausbau keinen Nutzen. Somit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und deshalb nicht in den BVWP aufzunehmen.

Begründung:

Eingleisigen Engpass zügig beseitigen: Der Nutzen aus der Elektrifizierung der Allgäubahn steigt auf der 140 km langen Strecke Buchloe-Memmingen-Lindau erheblich, wenn die 107 km lange, eingleisige Strecke Hergatz-Buchloe bedarfsgerecht auf zwei Gleise ausgebaut wird. Der Abstand zwischen den Kreuzungsstationen beträgt heute bis zu 13 km. Diese Abstände dürfen für einen verdichteten, zuverlässigen und flexiblen Fahrplan der Express- und Regionalzüge höchstens halb so gross sein. Auf derart langen eingleisigen Strecken schaukeln sich bereits heute bei geringerer Fernverkehrsdichte kleine Verspätungen während des Tages zu massiven Fahrplanabweichungen auf. Und gerade die EuroCities haben sich in der Vergangenheit als Überträger von Verspätungen erwiesen, etwa aus dem Knoten München oder wegen verspäteten Münchener S-Bahnen, hinter denen die Fernzüge bis Geltendorf herfahren müssen, oder wegen nicht rechtzeitig in St.Margrethen bereitstehender ÖBB-Lokführer für die Fahrt bis Lindau.

Zudem ist der Streckenabschnitt zwischen Türkheim und Buchloe wegen des Abzweigs nach Bad Wörishofen und des Güterverkehrs aus dem Abzweig von Ettringen her nach Türkheim der am stärksten belastete Abschnitt der eingleisigen Strecke. Wegen der Verspätungsübertragung durch internationale Fernzüge würde dieser Ausbau auf Zweigleisigkeit einen hohen Einsparungseffekt von Verspätungsminuten sowohl im Schienenfern- wie auch -nahverkehr nach sich ziehen.

Fahrplan verdichten fast unmöglich: Heute verkehren auf der Strecke Hergatz-Memmingen EC, IRE und RB nur im Zweistundentakt. Besonders die Verdichtung des EC auf einen Stundentakt, wie er zwischen Stuttgart und Zürich ab 2017 bereits geplant ist, erfordert auf den Bahnnetzen der DB, der OeBB und der SBB genügend freie Kapazitäten für eine attraktive und zuverlässige Fahrzeit und ausserdem gegen Verspätungen durch Betriebsstörungen und Bauarbeiten. Ebenso sind Verdichtungen des Regionalverkehrs ohne einen Ausbau dieser Strecke nicht machbar.

Bei Sperrung der einspurigen Arlbergstrecke wegen Bauarbeiten, Betriebsstörungen, Schnee- oder Stein-Lawinen-Niedergängen muss ein grosser Teil des internationalen Güter- und Personenverkehrs von Zürich nach Wien über die Allgäustrecke umgeleitet werden. Das ist auf der eingleisigen Strecke über Memmingen nicht möglich und wird auf der zweigleisigen über Kempten mit weniger Diesellokomotiven und fehlenden Abstellgleisen in Lindau-Reutin zunehmend zeit- und kostenaufwendig.

Die Fahrzeit von Bregenz nach Salzburg und Wien ist über das Allgäu und München heute schon nicht länger als über die einspurige Arlbergstrecke.

Auf der Strecke Buchloe-Lindau werden heute 1,8 bis 2,7 Millionen Fahrgäste pro Jahr befördert (Beilage 4). Diese Verkehrsleistung lässt sich innerhalb von 10 – 15 Jahren verdoppeln.

1-176 ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH (Gäubahn): Projektnummer PB 2-040-V01:

Antrag: vom potentiellen in den vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung VB E heraufstufen

Das Projekt wurde im Referentenentwurf wie folgt beurteilt und beschrieben:

Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer PB 2-040-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen.

zweigleisiger Ausbau Horb - Neckarhausen, Rottweil - Neufra und Rietheim - Wümlingen; abschnittsweise Beschleunigungsmaßnahmen; Ausbau mit Neigetechnikausrüstung; Singener Kurve; Verkürzung der Reisezeiten im SPFV und Erweiterung der Streckenkapazitäten im PV und GV unter Zugrundelegung des neuen Fahrplankonzeptes ab 2017

Begründung:

- **Eingleisigen Engpass zügiger beseitigen:** Der Ausbau der eingleisigen, 78 km langen Strecke Hattingen-Horb war im letzten BVWP noch vordringlicher Bedarf bis 2015, ist bisher aber weder finanziert noch im Bau. Diese international wichtige Hauptbahnlinie wurde im Entwurf für den BVWP 2030 vom vordringlichen in den weiteren Bedarf zurückgestuft.

Die bis 1945 zweigleisige Strecke Hattingen-Horb kann ohne einen Ausbau im BVWP 2030 erst ein Jahrhundert später wieder auf den Stand des vorletzten Jahrhunderts gebracht werden.

Auf den Umwegen via Karlsruhe oder Ulm sind die Fahrzeiten erheblich länger.

- **Angebot für Express- und Regionalzüge verbessern:** Der heutige EC im Zweistundentakt ist mit den hohen Fernverkehrstarifen kein konkurrenzfähiges Angebot und wurde schlecht genutzt. Der Ersatz des EC durch einen neuen Expresszug zu Nahverkehrstarifen im Stundentakt ist zwischen Stuttgart und Zürich ab 2017 geplant. Damit dieses Angebot mit guten Anschlüssen an allen Knotenbahnhöfen erfolgreich ist, müssen die Bahnnetze der DB und der SBB genügend freie Kapazitäten für eine attraktive und zuverlässige Fahrzeit haben und ebenso gegen Verspätungen und Betriebsstörungen. Zwischen Engen und Horb fahren heute keine Regionalzüge mehr. Diese lassen sich ohne einen schrittweisen Ausbau der eingleisigen Strecke nicht wieder fahren. Die Eisenbahn kann und muss auf der Strecke Stuttgart-Zürich wieder zum attraktivsten und am meisten genutzten Verkehrsmittel werden.

Eine weitere Verdichtung der Expresszüge Stuttgart-Zürich auf einen Halbstundentakt muss innerhalb der nächsten 10 – 15 Jahre möglich sein. Zwischen den meisten grösseren Schweizer Städten wird dieser Fahrplan bereits erfolgreich angeboten. Das ist für weitere Städte inklusive Konstanz geplant.

- **Anbindung des Container-Terminals in Singen verbessern:**

Dieser Terminal wird mit ständig steigendem Umschlag von der Strasse auf die Schiene erfolgreich genutzt. Der weitaus grösste Anteil der Güterzüge fährt nur Richtung Süden, weil der Norden ungenügend angebunden ist.

Wir bitten Sie, unsere Anträge im BVWP 2030 zu berücksichtigen und grüssen Sie freundlich.

Wolfgang Schreier
Co-Präsident des Vereins
Initiative Bodensee-S-Bahn
Rothausstrasse 16
CH-8280 Kreuzlingen
Tel. 0041 71 6882837, E-Mail:
wmschreier@bluewin.ch
wolfgang.schreier@bodensee-s-bahn.org
www.bodensee-s-bahn.org

Anhang:

Beilage 1: Kosten Bundesstrassenprojekte Bodenseeregion BW

Beilage 2: Netz Hauptbahnlinien Bodensee

Beilage 3: Schienen-Personen-Nah-Verkehr Baden-Württemberg Mo-Fr 2002-2014 Auszug

Beilage 4: Querschnittsbelastungen des SPV im Planfall ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau

Beilage 5: Präsentation vom 29.2.2016 „Ausbau Bahnachse Basel-Ulm und Bodensee-S-Bahn