

Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee

Seperatum zum Bodensee-S-Bahn Konzept

Anhang

- 1: Erläuterungen und Zahlen zum Kapitel 6:
Gute Gründe für mehr Bahn**
- 2: Massnahmenkatalog für das Grundangebot**
- 3: Vergleich der heutigen Bahnverbindungen entlang
den Bodenseeufern in Deutschland und der Schweiz**
- 4: Die Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee**
- 5: Unterlagen- und Studiennachweis**

29. März 2006

Wer ist und was will die Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee¹?

Die Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee ist eine überparteiliche Interessengemeinschaft aus Süddeutschland, Vorarlberg, Ostschweiz und Liechtenstein. Sie will zur grenzüberschreitenden Verkehrsplanung in den nächsten Jahren beitragen und einen internationalen Verkehrsverbund für die Bahn in der Euregio Bodensee und im Alpenrheintal fördern.

¹ Weitere Informationen zur Plattform im Anhang 4 und auf www.bodensee-s-bahn.org

Anhang 1: Erläuterungen und Zahlen² zum Kapitel 6 «Gute Gründe für mehr Bahn»

Weniger Staus und mehr Verkehrskapazität: Die Staus auf den Zufahrtsstrassen werden selbst in den kleineren Städten am Bodensee häufiger und länger. Eine ausgelastete Strassenfahrspur bewältigt pro Stunde innerorts etwa 1'000 Fahrzeuge, in denen im Durchschnitt 1'500 Personen sitzen. Mit halbstündlich vier Doppelstockwagen kann die Bahn 800 Sitzplätze pro Stunde anbieten, etwa für die Hälfte Personen wie auf der Strasse.

Grosses Potential für die Bahn auf der Strasse: Die zweispurige Strasse von Konstanz Richtung Radolfzell bewältigt heute bis 40'000 Fahrzeuge mit 60'000 Personen pro Tag. Durch Bregenz und den Pfändertunnel ist der Verkehr etwa gleich gross. Auf den Hauptzufahrten in andere Bodenseestädte verkehren innerorts über 20'000 Fahrzeuge pro Tag. Auf Hauptstrassen sind es meistens über 10'000 Fahrzeuge mit 15'000 Personen pro Tag.

Mehr Nachfrage durch ÖV-Angebotsverbesserung: Neue S-Bahnen konnten auf vielen Strecken innerhalb von 10 Jahren 50 bis 100% mehr Fahrgäste gewinnen. Dreimal mehr Fahrgäste nutzten den Stadtbus Kreuzlingen schon im ersten Betriebsjahr nach der Verdichtung vom Halb- zum Viertelstundentakt.

Weniger Zersiedelung und weniger Erschliessungskosten: Die Zersiedelung der letzten Jahrzehnte in unverbauten Landschaften hat erst das Auto ermöglicht und gefördert. Die Bahn braucht für jeden Sitzplatz bis zu hundert Mal weniger Bauland als das Auto. Die zwei Millionen BewohnerInnen der Bodenseeregion und des Alpenrheintals haben etwa eine Million Autos. Die Parkplätze an den Stand- und Zielorten erfordern je 20 m² Bauland oder insgesamt über 4'000 Hektaren. Die 1'000 Fahrzeuge welche in der Spitzenstunde auf einer Fahrspur in das Stadtzentrum fahren, brauchen je einen Platz in den Parkhäusern. Bei einem Neuwert von 20'000 Euro pro Parkplatz sind das insgesamt Investitionen von 20 Millionen Euro. Die Autofahrenden zahlen nur einen Teil der Kosten, der Rest ist eine verdeckte Subvention durch die Steuerzahlenden und Leute ohne Auto.

Günstige Fahrkosten: Die Südostbahn (SOB) musste für den Personenverkehr im Jahr 2004 etwa 68.5 Millionen Franken aufwenden, umgerechnet sind das 45.7 Millionen Euro. Es wurden 168 Millionen Personenkilometer geleistet zu Kosten von 27 Cent pro Personenkilometer. Das ist in den meisten Fällen weniger als für die Fahrt allein im eigenen Auto.

Weniger ungedeckte Folgeschäden: Ein grosser Teil dieser Schäden lässt sich nicht in Kosten umrechnen. Die abschätzbaren Folgekosten wurden 2003 im Auftrag der EU berechnet. Das Ergebnis pro Personenkilometer waren 9 Cent durch den Strassenverkehr und 2 Cent durch den Bahnverkehr. In der Schweiz werden pro Jahr 85 Milliarden Personenkilometer auf der Strasse gefahren und daraus lassen sich Folgekosten von 7.6 Milliarden Euro ableiten. In der Bodenseeregion und im Alpenrheintal mit zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern entspricht dies umgerechnet etwa 2 Milliarden Euro pro Jahr.

Bessere Angebote sind finanzierbar und realisierbar: Verbesserungen sind selbst in ländlichen Gebieten mit wenig Verkehr wie im Thurgau, Alpenrheintal und Schwarzwald bereits möglich.

² von Wolfgang Schreier, Co-Präsident VCS Thurgau, Kreuzlingen, Februar 2006

Anhang 2: Massnahmenkatalog für das Grundangebot

S-Bahn-Verkehr³

Angebot: Halbstundentakt, mindestens Stundentakt, alle Stationen mit Halt bedient, alte und neue Haltepunkte nahe bei Siedlungen

- S-B1 Bodensee-Ring-Bahn:**
Konstanz – Romanshorn – Rorschach – St. Margrethen – Bregenz – Lindau-Stadt – Friedrichshafen-Hafen/Stadt – Überlingen – Ludwigshafen – Radolfzell – Konstanz (und umgekehrte Richtung)
- S-B2 Engen – Singen – Radolfzell – Konstanz** (Seehas)
- S-B3 Konstanz – Kreuzlingen-Hafen – Rorschach – St. Margrethen – Buchs – Sargans – Chur**
- S-B4 Schaffhausen – Singen – Radolfzell – Friedrichshafen – Ravensburg – Aulendorf**
- S-B5 Singen – Radolfzell – Stockach** (– Schwackenreute – Mengen – Sigmaringen)
- S-B6 Pfullendorf – Altshausen – Aulendorf – Kisslegg**
- S-B7 Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen – Lindau-Reutin – Bregenz – Dornbirn – Feldkirch – Bludenz**
- S-B8 Memmingen – Kisslegg – Lindau Stadt – Bregenz – Dornbirn – Feldkirch**
- S-B9 Sargans – Buchs – Schaan-Vaduz – Feldkirch – Bludenz** (– Schruns)
- S-B10 St. Gallen – Rorschach – St. Margrethen – Bregenz – Lindau-Stadt – Hergatz – Immenstadt**
- S-B11 St. Gallen – Rorschach – St. Margrethen – Buchs – Sargans – Chur**
- S-B12 Frauenfeld – Weinfelden – Romanshorn**
- S-B13 Schaffhausen – Stein am Rhein – Kreuzlingen – Romanshorn – St. Gallen – Herisau**
- S-B14 Schaffhausen – Stein am Rhein – Kreuzlingen – Weinfelden**

³ Siehe separate Grafik 2: Mögliches Linienkonzept der Bodensee-S-Bahn

Überregionaler (Fern-)Verkehr und Interregio-Verkehr

Angebot: Stundentakt, mindestens Zweistundentakt mit Bedienung der Oberzentren

- Verdichtung des EC⁴-Angebotes Zürich – München zum Stundentakt, alternierend via Kempten und Memmingen
- Anschluss-Verbindungen Chur – München resp. Augsburg (z.B. mit Flügelung in St. Margrethen und Buchloe)
- Systematische Verlegung des Beginns/Endpunktes der innerösterreichischen EC-Züge Bregenz – Arlberg – Innsbruck – Wien nach Lindau (statt Bregenz resp. unsystematisch in Lindau)
- Verlängerung der stündlich verkehrenden IRE Ulm – Friedrichshafen – Lindau nach Bregenz – Feldkirch – Bludenz (evt. über Arlberg nach Landeck)
- Verdichtung der 2-stündlich verkehrenden IRE Ulm – Friedrichshafen – Basel zum Stundentakt
- Verlängerung der bestehenden, stündlich verkehrenden Schwarzwaldbahn-Züge Karlsruhe – Offenburg – Singen – Konstanz via Romanshorn – Rorschach – St. Margrethen – Buchs SG – Sargans – Landquart nach Chur.

Infrastrukturmassnahmen auf bestehenden Linien

Strecke (in alphabetischer Reihenfolge)	Heutige Infrastruktur	Ausbau
Buchloe – Geltendorf	2-gleisig	Elektrifizierung ⁵
Buchs – Schaan/ Vaduz – Feldkirch	1-gleisig	Doppelspurinseln
Bregenz-Hafen – Lochau	1-gleisig	Schliessung Doppelspurlücke
Bregenz – St. Margrethen	1-gleisig	Doppelspurinseln ⁶
Friedrichshafen – Lindau-HBf	1-gleisig	Elektrifizierung, Doppelspurinseln
Friedrichshafen – Ulm-HBf ⁷	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 ⁷
Stockach – Mengen	1-gleisig	Wiederinbetriebnahme

⁴ EC = Euro-City-Zug

⁵ bei Flügelung sollte auch Buchloe – Augsburg elektrifiziert werden

⁶ mit Kurvenbegradigungen für höhere Geschwindigkeiten

⁷ Finanzierung gesichert durch HGV-Beschluss der eidg. Räte vom März 2005

Anhang 3: Vergleich der heutigen Bahnverbindungen an den Bodenseeufern in Deutschland und der Schweiz ⁸

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
Durchschnittsgeschwindigkeit	38.9 / 46.1 km/h	44.8 / 64.0 km/h
Anzahl Züge pro Tag ⁹	27	36
Einwohner an der Strecke	ca. 142.000	ca. 106.000

Bodensee-Bahnverkehr in der Schweiz verglichen in Deutschland:

- 65% mehr Haltestellen bei 25% weniger Einwohnern
- Wahre Geschwindigkeit nahezu 40% höher als in Deutschland
- Bei 30% Haltestellen mehr immer noch über 10% schneller
- 33% dichtere Zugfolge – größeres Fahrtenangebot - in Hauptverkehrszeiten Halbstundentakt
- Reines Nahverkehrssystem – kleine Gemeinden sind gleich gut angeschlossen wie die Städte

Die Fahrzeuge der Bodensee-Bahnen in Deutschland und der Schweiz:

Land	Deutschland	Schweiz
Fahrzeugtyp	VT 650	GTW 2/6
Baujahr	2000	2004
Höchstgeschw.	120 km/h	140 km/h
Plätze	71 (nur 2. Kl.)	106 (16. 1.Kl.; 90 2. Kl.)
Toiletten	nur in jedem 2. Fahrzeug (Fahrradplätze)	in jedem Fahrzeug



⁸ von Harald Sauter, Uhldingen-Mühlhofen, Mitglied im Fahrgastverband Pro Bahn

⁹ werktäglich pro Richtung: zwischen Radolfzell – Friedrichshafen und Kreuzlingen – Romanshorn

Anhang 4: Die Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee

Die Interessengemeinschaft aus vier Ländern im Grossraum Bodensee-Alpenrheintal will zur grenzüberschreitenden Verkehrsplanung in den nächsten Jahren beitragen und macht Vorschläge für einen internationalen Verkehrsverbund in der Euregio Bodensee.

Am 11. Dezember 2004 gründeten auf Einladung von PRO BAHN Augsburg und Schwaben in Lindau am Bodensee verschiedene Regionalverbände von Pro Bahn, VCS und VCD aus den Bodensee-Ländern Deutschland, Österreich und der Schweiz die Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee, deren Anliegen die Verlagerung von Strassenverkehr in der Euregio Bodensee auf die umweltschonende Eisenbahn ist.

Ausgangspunkt war die aus der Studie «Alpenrhein-Bahn» empfohlene Initiative für einen internationalen Verkehrsverbund für den Raum Bodensee und Alpenrheintal. Als internationales und grenzüberschreitendes Bahnkonzept soll sich dieser Verkehrsverbund über Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg, Lichtenstein und die Schweizer Kantone St. Gallen, Zürich, Schaffhausen, Thurgau, Appenzell und Graubünden erstrecken.

Konkrete Inhalte dieses Verkehrsverbundes soll eine grenzüberschreitende S-Bahn im Bodenseeraum und des Alpenrheintales mit ganztägigem und getaktetem Fahrplan sein. Für die Finanzierung der Realisierung und den Ausbau der Infrastruktur für diese Bodensee-S-Bahn wird ein Fonds vorgeschlagen, an den die betroffenen Ländern und Kantone, Städten und Gemeinden Beiträge leisten. Dieser ist ebenfalls durch Umweltabgaben und andere Fördermittel aus der EU, Deutschland, Liechtenstein, Österreich und der Schweiz zu speisen. Die Angebote und Infrastrukturmassnahmen wurden schon in den Konzepten «BODAN-RAIL 2020» und «Alpenrhein-Bahn» aufgezeigt.

Für die Internationale Gartenschau IGA 2017, für die sich 19 Städte und Gemeinden in der Euregio Bodensee erfolgreich bewarben, würde diese grenzenlose Bodensee-Alpenrhein-Städte-Bahn zu einem nachhaltigen und umweltschonenden Verkehr beitragen können. Für die Planung und Finanzierung der Angebote und der Infrastruktur ist ein Verkehrsverbund Euregio Bodensee zu schaffen mit der Internationalen Bodensee Konferenz IBK als Träger. Dieser Verkehrsverbund muss mit den nötigen Kompetenzen ausgestattet sein, um die Ziele zu erreichen.

Die Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee will in der Öffentlichkeit, besonders bei den politisch verantwortlichen Repräsentanten, die Unterstützung und schrittweise Realisierung dieses Verkehrsverbundes einsetzen. Dazu fördern die Vertreter der Plattform aus den vier Ländern den Informationsaustausch, Koordinationsaufgaben und die Moderation mit den interessierten öffentlichen und privaten Institutionen. Durch Öffentlichkeitsarbeit in Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg, Ostschweiz und Liechtenstein und mittels der eigenen Website www.bodensee-s-bahn.org werden diese Anliegen bekannt gemacht.

Vertreter folgender Verbände sind in der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee aktiv:

VCS Sektionen Thurgau und Graubünden des Verkehrs-Clubs der Schweiz, VCD Kreisverband Ravensburg, Pro Bahn Regionalverband Schwaben und Pro Bahn Österreich Land Vorarlberg

Unterstützende Organisationen: Pro Bahn Landesverbände Baden-Württemberg und Bayern, Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz, Pro Bahn Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, VCD Landesverbände Baden-Württemberg und Bayern, VCD Kreisverbände Lindau, Konstanz und Sigmaringen, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, VCS St. Gallen / Appenzell, VCS Schaffhausen, VCL Verkehrs-Club Liechtenstein, TRANSFORM Forum für Arlberg-Alpenrhein-Bodensee und LGU Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz

Anhang 5: Unterlagen- und Studiennachweis

Separate Graphik 1: Bestehendes Bahnnetz in der Bodenseeregion

Separate Graphik 2: Mögliches Linienkonzept der Bodensee-S-Bahn

Die Vorschläge der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee stützen sich auf folgende Positionen, Strategien, Unterlagen und Studien:

- «Bodensee-S-Bahn», NABU & Deutsche Umwelthilfe, 1992
- «Bodenseeleitbild», IBK Internationale Bodenseekonferenz, 1995, S. 31-33
- «Umwelt und Verkehr am Bodensee», Bodensee-Stiftung, 1998. S. 10-11
- «BODAN-RAIL 2020», Interreg II-Projekt, 2001
- «3. ÖV-Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008», Kanton St. Gallen, 2003
- «Alpenrhein-Bahn», Paul Stopper im Auftrag Alpen-Initiative, VCS & Sektionen, 2003
- «Bahn 21», Verkehrsclub Deutschland, 2004
- «Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr», Metron/umverkehrR, 2004
- Verkehrskonzept Vorarlberg «Mobil im Ländle», Land Vorarlberg, 2006
- «Grenzüberschreitende Mobilitätsmanagementkonzepte in der Region Bodensee», IBK Internationale Bodensee Konferenz, 2005
- Machbarkeitsstudie «IGA 2017 am Bodensee» der beteiligten Kommunen, 2005, S. 42-57

**Weiterführende Informationen und Dokumentation
auf www.bodensee-s-bahn.org**

**Weitere Auskünfte bei folgenden Vertretern
der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee:**

Deutsches Nordufer des Bodensees:

Hans-Dietrich Koch, Lindau – 0049 (0)160 909 60 500

Schweizerisches Südufer des Bodensees:

Wolfgang Schreier, Kreuzlingen – 0041 (0)71 688 28 37

Alpenrheintal mit Vorarlberg, Liechtenstein, St Gallen und Graubünden:

Stefan Grass, Chur – 0041 (0)81 250 67 22

Verkehrsplanung des Bahnangebotes:

Paul Stopper, Uster – 041 (0)44 940 74 74