

**Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee**

## **Bodensee-S-Bahn Konzept**



S-Bahn Beispiel: «seehas» auf der Konstanzer Rheinbrücke – Foto: SBB Deutschland GmbH

### **Mit der Bodensee-S-Bahn zur IGA 2017**

#### **Vorschläge für eine grenzüberschreitende Bodensee-S-Bahn im Hinblick auf die Internationale Gartenbau-Ausstellung**

**29. März 2006**

Autoren: Stefan Grass (Chur), Hans-Dietrich Koch (Lindau),  
Wolfgang Schreier (Kreuzlingen) und Paul Stopper (Uster)

Kontakt: Stefan Grass – 0041 (0)81 250 67 22 – [info@bodensee-s-bahn.org](mailto:info@bodensee-s-bahn.org)

# 1. Einleitung

Die grösste Herausforderung für die Euregio Bodensee im letzten Jahrhundert war sauberes Seewasser. In diesem Jahrhundert werden die Reinhaltung der Luft und des Trinkwassers sowie ein nachhaltiger Tourismus im Mittelpunkt stehen. Die entscheidende Schlüsselrolle dabei kommt der umweltfreundlichen Abwicklung der Verkehrsströme im Personenverkehr zu.

Die Euregio Bodensee steht vor einer neuen Herausforderung: Die Internationale Gartenbau-Ausstellung (IGA 2017), an der sich 19 Städte und Gemeinden rund um den Bodensee beteiligen wollen. Die Euregio Bodensee benötigt deshalb für die dezentralisierte IGA 2017 einen öffentlichen Verkehrsverbund, bestehend aus Bahn-, Bus- und Schiffsverkehr, welcher den erwarteten Gästeverkehr stressfrei für die Reisenden und ohne Belastung für die einheimische Bevölkerung bewältigen kann. Die Bahn muss das Rückgrat für diesen umweltfreundlichen Verkehr werden. Dafür hat die Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee, eine Interessengemeinschaft von Umwelt- und Verkehrsverbänden aus vier Ländern, konkrete Vorschläge für eine S-Bahn mit Anschlüssen in die angrenzenden Ballungszentren erarbeitet.

Die Studie «BODAN-RAIL 2020» zeigt die erforderlichen Massnahmen für ein attraktives Angebot auf der Schiene in der gesamten Bodensee-Region. Die zuständigen Behörden der Länder und Kantone und einzelne Städte waren die Träger dieser wertvollen Vorarbeit für eine verträglichere Mobilität, die nunmehr mit der Bodensee-S-Bahn und den Anschlüssen zu den grossen Zentren konsequent umzusetzen ist. Die Euregio-Tageskarte der Internationalen Bodensee Konferenz (IBK) sollte zu einem Verkehrsverbund für den Raum Bodensee und Alpenrheintal erweitert werden. Dieser würde sich über das Gebiet der IBK-Länder Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg, Liechtenstein und die Schweizer Kantone St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen, Zürich, Appenzell Inner- und Ausserroden sowie über das Alpenrheintal neu bis Graubünden erstrecken.

Konkret sollen die bestehenden Bahnlinien im Bodenseeraum und im Alpenrheintal zu einem S-Bahn-Netz mit ganztägigem und getaktetem Fahrplan bis 2017 ausgebaut werden. Für die Finanzierung der zusätzlichen Infrastruktur und des Betriebes wird ein Fonds vorgeschlagen, an den die betroffenen Länder und Kantone, Städte und Gemeinden Beiträge leisten. Die Planung und Umsetzung sind wie für die Euregio Tageskarte der IBK, in Zusammenarbeit mit öffentlichen und privaten Institutionen zu übertragen.

**«Nur mit gemeinsamen, grenzüberschreitenden Anstrengungen für Planung und Finanzierung, gepaart mit beharrlichem Einsatz der Bundesländer und Kantone in der Euregio Bodensee, ist Unterstützung aus Berlin, Bern, Brüssel, Vaduz und Wien zu erhalten.»**

## 2. Die IGA 2017 findet am Bodensee statt

In Deutschland findet alle zehn Jahre eine Internationale Gartenbau-Ausstellung statt. Ziel ist die Entwicklung und Aufwertung grossräumiger Grünstrukturen und Parks, die Sicherung ökologisch bedeutender Freiflächen und damit die nachhaltige Verbesserung der Lebensbedingungen. Die IGA 2017 in drei Ländern ist eine neue Idee. 19 Kommunen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz bewarben sich gemeinsam und erfolgreich um die IGA 2017. Ein besseres Angebot im Bahn-, Bus- und Schiffsverkehr war ein Grund für den Erfolg und die Voraussetzung für die dezentralisierte IGA 2017 am Bodensee.



**Die Internationale Gartenschau IGA 2017 in den 19 Kommunen der Bodensee-Region kann zur Initialzündung für die Bodensee-S-Bahn werden.**

Die länderübergreifende Zusammenarbeit ist anhand konkreter kommunaler und internationaler Projekte zu fördern. Die Bodenseeregion ist nachhaltig weiter zu entwickeln und die Lebensqualität als Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitort zu stärken. Der Bodensee ist Mittelpunkt der IGA 2017. Den Kommunen werden entsprechend ihrer Lage vier übergeordneten Wasserthemen zugeordnet: Quelle, Wasserfall, Fluss und See. Die bestehenden Beziehungen zu anderen Ländern sind zu nutzen und neue Kontakte und Verbindungen zu knüpfen. Neben der einzigartigen trinationalen Ausstellung sollen mit der IGA 2017 auch gemeinsam Probleme in der Region nachhaltig gelöst und verantwortungsbewusst mit der Natur und den Ressourcen umgegangen werden.

### Mobilität als Teil der Ausstellung

**«Durch die Dezentralität wird die Mobilität zu einem Teil der Ausstellung. Die Fahrt von einem Ausstellungspunkt zum nächsten ist nicht nur Ortsveränderung, sie wird zum Erlebnis. Grundlegendes Ziel ist es, die mit der IGA 2017 eine auf den ÖPNV<sup>1</sup> ausgerichtete Mobilität zu entwickeln und damit eine nachhaltige Trendwende in der Raumschaft Bodensee einzuleiten.»**

Zitat aus dem Ausstellungskonzept von Planstatt Senner (Überlingen 2005)

<sup>1</sup> ÖPNV = Öffentlicher Personen-Nahverkehr

### 3. Bestandsaufnahme öffentlicher Verkehr<sup>2</sup>

In der Bodensee-Region besteht bereits ein grenzüberschreitendes Schienennetz, das bisher überwiegend von nationalen Bedürfnissen bestimmt wird. Es lässt nur eingeschränkt einen regionalen, grenzüberschreitenden Nahverkehr zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz zu. Zudem bestehen grosse Unterschiede zwischen den einzelnen Netzen:

- Während die Bahnlinien in Österreich und in der Schweiz vollständig elektrifiziert sind, ist in Deutschland mit Ausnahme der Strecken am Untersee nur Dieselbetrieb möglich.
- Die Schienenwege rund um den Bodensee sind überwiegend eingleisig und damit nur begrenzt leistungsfähig.
- Ein Halbstundentakt in jeder Richtung und auf allen Haltepunkten besteht nur im Hegau und in der Schweiz.

Die Analyse des Bahnverkehrs am Südufer zwischen Schaffhausen-Rorschach und am Nordufer zwischen Radolfzell und Lindau verdeutlicht beispielhaft die grossen Unterschiede. Beide Strecken sind eingleisig und rund 80 km lang. Die Ergebnisse sind von Pro Bahn<sup>3</sup> im Anhang 3 zusammengestellt und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Am Südufer hat es 40% mehr Haltestellen bei 25% weniger Einwohnerinnen und Einwohner
- Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Züge am Südufer ist nahezu 40% höher und die Fahrzeiten sind trotz häufigerem Abbremsen, Aufenthalt und Anfahren fast 20 Prozent kürzer.
- Die Zugfolge ist am Südufer um einen Drittel dichter, in den Hauptverkehrszeiten besteht ein echter Halbstundentakt auf allen Bahnhöfen.

<b>Einige wichtige Meilensteine wurden bereits in den letzten Jahren für Verbesserungen am Bodensee und im Alpenrheintal gesetzt wie zum Beispiel:</b>
--

- Die Studie «BODAN-RAIL 2020» wurde im Auftrag der zuständigen Behörden in der Bodenseeregion erarbeitet, in der die notwendigen Massnahmen für ein attraktives Verkehrsangebot auf den Schienen aufgezeigt sind.
- Die IBK hat mit der Euregio-Tageskarte einen vorausschauenden Beitrag für den öffentlichen Verkehr geleistet, deren zeitliche Ausweitung bereits angedacht wird.
- Interregionale Züge verkehren im Stundentakt von Zürich nach Konstanz sowie von Chur nach St. Gallen und alle zwei Stunden von Zürich nach Stuttgart, Basel – Ulm, Konstanz – Offenburg – Karlsruhe sowie Lindau – Friedrichshafen – Ulm und Friedrichshafen – Ulm – Stuttgart (um 1 Stunde versetzt).
- Die S-Bahn verkehrt im Hegau «Seehas», am Südufer und nach St. Gallen sowie zwischen Schaffhausen und Singen an den meisten Bahnhöfen im Halbstundentakt.
- Das «Seehäsle» verkehrt von Radolfzell nach Stockach.
- Die Bodensee-Oberschwabenbahn verkehrt von Friedrichshafen nach Aulendorf.
- Alte und neue Bahnhaltstellen sind auf der Seelinie und an der Gürtelbahn in Betrieb oder in Planung.
- Einführung kundenfreundlicher Doppelstockwagen auf deutschem und österreichischem Gebiet, Inbetriebnahme von modernen S-Bahn-Garnituren auf dem gesamten Vorarlberger Gebiet.

<sup>2</sup> Siehe separate Graphik 1: Bestehendes Bahnnetz in der Bodenseeregion

<sup>3</sup> Siehe Anhang 3: Vergleich der heutigen Bahnverbindungen entlang den Bodenseeufern (D und CH)

## 4. Herausforderung

Für die Bewältigung des Verkehrs während der IGA 2017 ist nicht nur eine leistungsfähige Bodensee-S-Bahn in Abstimmung mit Bus- und Schiffsverbindungen für die Besucherinnen und Besucher in den 19 Städten und Gemeinden notwendig, sondern auch die Anbindung an die Hauptverkehrsachsen in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Die Leitidee der IGA 2017 «Wasser verbindet» ist für den Verkehr zu erweitern mit «Bahn verbindet».

Gute S-Bahnverbindungen nützen vor allem der Bevölkerung in der Euregio Bodensee/Alpenrhein zum Pendeln an die Arbeit, zum Einkauf und für ihre Freizeit. Die Bodenseeregion und das Alpenrheintal mit etwa zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern werden international als Tourismusdestination und Wirtschaftsstandort ebenfalls an das Hochgeschwindigkeitsnetz via Stuttgart – Ulm – München angeschlossen.

**Voraussetzung für eine gute Auslastung im interregionalen und im Fernverkehr ist ein gutes S-Bahnangebot<sup>4</sup> am Wohn- und am Zielort.**

## 5. Konkrete Massnahmenvorschläge<sup>5</sup>

### Infrastruktur:

- In Deutschland Ausbau der eingleisigen Strecken mittelfristig mit Kreuzungsmöglichkeiten an allen Stationen und längeren Doppelspurabschnitten, langfristig durchgehend zweigleisiger Ausbau mit Elektrifizierung.
- In Österreich Ausbau der eingleisigen Strecken von Bregenz nach Lindau/Reutin und Lustenau/St. Margrethen mit längeren Kreuzungsstellen.
- In der Schweiz und Liechtenstein Ausbau der eingleisigen Strecke zwischen Buchs – Schaan-Vaduz – Feldkirch sowie Sargans – St. Gallen und Rorschach – Konstanz auf längere Kreuzungsstellen oder Doppelspur.
- Einsatz moderner, systemübergreifend einsetzbarer S-Bahn-Garnituren.
- Wiedereröffnung stillgelegter Bahnhöfe und Haltepunkte; Einrichtung neuer Halte an neuen bahnnahe Bebauungsgebieten.
- Wiederinbetriebnahme der Linien Stockach – Mengen und Altshausen – Pfullendorf

### Zugverbindungen:

- Einrichtung eines Halbstunden-Taktes rund um den Bodensee für alle Haltestellen und soweit möglich durchgehend.
- Zusätzliche, durchgehende Zugverbindungen im Stunden- oder Zweistundentakt in die Städte Basel, Zürich, St. Gallen, Schaffhausen, Stuttgart, Ulm, Karlsruhe, München, Innsbruck und Chur, welche auf den regionalen S-Bahn-Verkehr in der Bodenseeregion, am Hochrhein und im Alpenrheintal abgestimmt sind.
- Fernverkehrsanschlüsse an die Flughäfen Stuttgart, München, Zürich und Mulhouse.

### Fahrpreisgestaltung und Service:

- Ausbau der in der gesamten Bodensee-Region geltenden Euregio-Tageskarte auf Wochen-, Monats- oder Jahreskarten sowie Einzel- und Mehrfahrtenkarten, neu mit Einbezug von Graubünden.
- Tarifsysteme in der gesamten Bodenseeregion und im Alpenrheintal koordinieren.
- Verbesserung der Tarif-, Fahrplan- und Serviceinformation mit gemeinsamem Marketing und Verkauf.

<sup>4</sup> Siehe separate Graphik 2: Mögliches Linienkonzept der Bodensee-S-Bahn

<sup>5</sup> Siehe Anhang 2: Massnahmenkatalog für das Grundangebot

## 6. Gute Gründe für mehr Bahn<sup>6</sup>

**Bessere Gesundheit:** Die Belastungen der Luft beim Strassen- und Flugverkehr und durch Lärm und Unfälle mit den dadurch verursachten Folgeschäden, können durch mehr Bahnverkehr reduziert werden.

**Weniger Staus und mehr Verkehrskapazität:** Die Bahn ist in Stosszeiten pünktlicher, sicherer und schneller im Stadtzentrum als das Auto. S-Bahnen im Halbstundentakt haben genug Sitzplätze für die Hälfte aller Lenkerinnen und Mitfahrer in den Autos auf einer voll ausgelasteten Strasse.

**Grosses Potential für die Bahn auf der Strasse:** Viele Hauptstrassen haben heute einen Verkehr von 20'000 Fahrzeugen mit 30'000 Personen pro Tag zu bewältigen. Am Bodensee hat die Bahn auf manchen Strecken nur noch ein paar Prozent Marktanteil.

**Weniger Zersiedelung:** Für viele neue Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitorte wurden Wiesen und Landschaft mit Gebäuden aller Art, Parkplätzen und Strassen verbaut. Die Bahn macht die Stadtzentren wieder attraktiver und lässt sich auf Strecken mit viel Verkehr kostendeckend betreiben. Wer kein Auto benutzt, braucht weniger Parkplätze. Über 80 % der Fahrten werden in zersiedelten Gebieten mit dem Auto gefahren, weniger als 20 % in gut mit der Bahn erreichbaren Stadtzentren.

**Günstige Fahrkosten:** Die Bahn braucht Subventionen, damit die Fahrkosten tiefer sind als die Benzinkosten. Erst dann benützen viele Autofahrerinnen und -fahrer die Bahn, weil nur mit den variablen und nicht mit den vollen Kosten pro Kilometer gerechnet wird.

**Weniger ungedeckte Folgeschäden:** Der Personenverkehr auf der Strasse verursacht in der Bodenseeregion etwa 2 Milliarden Euro Folgekosten pro Jahr, mit der Bahn wären es weniger als ein Viertel davon.

**Mehr regionale Arbeitsplätze:** Der Bahnverkehr erfordert höhere Personalkosten als der Strassenverkehr. Das hält mehr Kaufkraft und Arbeitsplätze in der Region.

## 7. Vorschläge für weiteres Vorgehen

**Die Internationale Bodenseekonferenz IBK wird gebeten zu nachfolgenden Punkten Untersuchungen zu veranlassen:**

- **Mit einer Studie die Einrichtung eines internationalen Verkehrsverbundes im Bodenseeraum und im Alpenrheintal prüfen und Wege der Realisierung aufzeigen. Mit dem Bedarfsnachweis für das erforderliche Bahnangebot sollen Kostenschätzungen für die notwendigen Infrastrukturmassnahmen zusammengestellt und gewichtet werden.**
- **Ein neuer Verkehrsverbund in der Euregio Bodensee wird von den zuständigen Behörden rund um den Bodensee und im Alpenrheintal gegründet, geplant, geführt und vorzugsweise durch einen internationalen Fonds finanziert. Er koordiniert und optimiert das Angebot an allen Knotenpunkten mit jedem angrenzenden Verkehrsverbund und den beteiligten Verkehrsunternehmen.**
- **Die Tarife sollen harmonisiert werden. Angestrebt wird ein integraler Tarifverbund im Bodenseeraum und im Alpenrheintal.**

<sup>6</sup> Siehe Anhang 1 : Erläuterungen und Zahlen zum Kapitel 6

Der Anhang ist als Separatum hier erhältlich: [www.bodensee-s-bahn.org/dokumentation.html](http://www.bodensee-s-bahn.org/dokumentation.html)