



# Bodensee-S-Bahn · *Konzept*



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

Vorschläge für eine grenzüberschreitende  
Bodensee-S-Bahn im Hinblick auf die  
Internationale Gartenbau-Ausstellung 2017

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

Stefan Grass (Chur)

Hans-Dietrich Koch (Lindau)

Wolfgang Schreier (Kreuzlingen)

Paul Stopper (Uster)

# Mit der Bodensee-S-Bahn zur IGA 2017

## 1. Einleitung

Die Euregio Bodensee steht vor einer neuen Herausforderung: Im Jahr 2017 wird rund um den Bodensee die Internationale Gartenbau-Ausstellung (IGA 2017) stattfinden, an der sich 20 Kommunen beteiligen werden und weitere Orte sich gegenwärtig um die Teilnahme bewerben. Um den zu erwartenden Gästeverkehr zwischen den Ausstellungsorten und in die angrenzenden Ballungszentren stressfrei für die Reisenden und ohne Belastung für die einheimische Bevölkerung zu bewältigen, benötigt die Euregio Bodensee einen öffentlichen Verkehrsverbund, bestehend aus Bahn-, Bus- und Schiffsverkehr.

Für einen umweltfreundlichen Verkehr muss die Bahn das Rückgrat werden. Die Plattform „Zu(g)kunft Euregio Bodensee“, eine Interessengemeinschaft von Umwelt- und Verkehrsverbänden aus vier Ländern, hat deshalb ein Konzept für eine Bodensee-S-Bahn mit Anschlüssen in die angrenzenden Ballungszentren erarbeitet:

- Erweiterung der Euregio-Tageskarte in einen Verkehrsverbund, der die IBK-Länder Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg, Liechtenstein und die Schweizer Kantone St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen, Zürich, Appenzell Inner- und Ausseroden sowie das Alpenrheintal bis Graubünden erfasst
- Ausbau der bestehenden Bahnlinien im Bodenseeraum und Alpenrheintal zu einem S-Bahn-Netz mit ganztägigem und getaktetem Fahrplan
- Errichtung eines Fonds zur Finanzierung der zusätzlichen Infrastruktur und des Bahn-Betriebes, an den die betroffenen Länder und Kantone, Städte und Gemeinden Beiträge leisten
- Übertragung von Planung und Umsetzung (wie für die Euregio-Tageskarte) an die IBK in Zusammenarbeit mit öffentlichen und privaten Institutionen

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 kann zur Initialzündung für eine Bodensee-S-Bahn werden!

Der Bodensee ist Mittelpunkt der IGA 2017. Die Internationale Gartenbau-Ausstellung in drei Ländern gleichzeitig zu veranstalten, ist ein neuartiges Konzept und zugleich eine zukunftsweisende Chance für die beteiligten Länder, wenn es darum geht, ökologisch bedeutende Freiflächen zu erhalten, die Trinkwasserversorgung zu schützen und eine nachhaltige Verbesserung der Lebensbedingungen anzustreben.

„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, 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

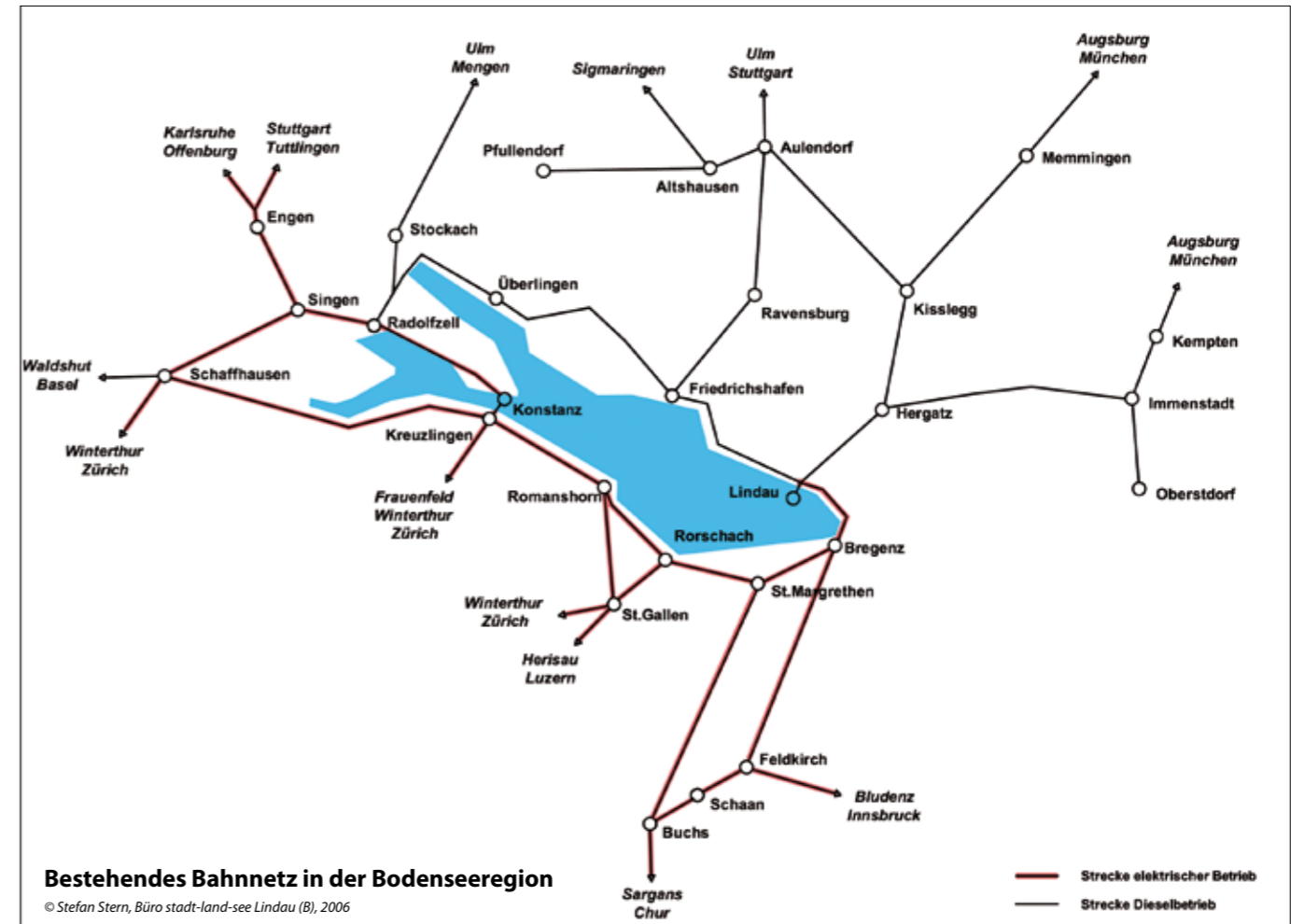
## 3. Bestandsaufnahme öffentlicher Verkehr

In der Bodenseeregion besteht ein grenzüberschreitendes Schienennetz, das 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 der Schweiz und in Österreich vollständig elektrifiziert sind, ist in Deutschland mit Ausnahme der Strecken am Untersee nur Dieselbetrieb möglich. 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 und 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 im Anhang 3 zusammengestellt.

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



## 4. Bahn verbindet

Für die Bewältigung des Verkehrs während der IGA 2017 ist neben einer leistungsfähigen Bodensee-S-Bahn (in Abstimmung mit Bus- und Schiffsverbindungen) auch die Bahnbindung an die Hauptverkehrsachsen in Deutschland, Österreich und der Schweiz notwendig. Das bedeutet endlich den Anschluss der Bodenseeregion und des Alpenrheintals mit etwa zwei Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern als Tourismusdestination und Wirtschaftsstandort an das Hochgeschwindigkeitsnetz via Stuttgart–Ulm–München.

Die Leitidee der IGA 2017 heißt «Wasser verbindet». Wir wollen mit der Bodensee-S-Bahn diese Leitidee für den Bahnverkehr nutzen. Denn: „Bahn verbindet“.



## Wer ist und was will die Plattform „Zu(g)kunft Euregio Bodensee“?

„Zu(g)kunft Euregio Bodensee“ ist eine überparteiliche Interessengemeinschaft aus Süddeutschland, Vorarlberg, der Ostschweiz und aus Liechtenstein. Als Plattform wollen wir zur grenzüberschreitenden Verkehrsplanung beitragen und einen internationalen Verkehrsverbund für die Bahn in der Euregio Bodensee und im Alpenrheintal fördern.

## 5. Massnahmenvorschläge für eine Bodensee-S-Bahn

### Infrastruktur

- In Deutschland: Mittelfristiger Ausbau der eingleisigen Strecken mit Kreuzungsmöglichkeiten an allen Stationen und längeren Doppelspurabschnitten; langfristig durchgehender 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
- Generell: Einsatz moderner, systemübergreifend einsetzbarer S-Bahn-Garnituren
- Wiedereröffnung stillgelegter Bahnhöfe und Haltepunkte; Einrichtung neuer Halte an neuen bahnnahen Baugebieten
- Wiederinbetriebnahme der Linien Stockach–Mengen und Altshausen–Pfullendorf

### Zugverbindungen

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

### Fahrpreisgestaltung und Service

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

## 6. Gute Gründe für mehr Bahn

- weniger Folgeschäden aus dem Verkehr
- mehr Verkehrskapazität
- auf der Strasse liegt das Potential für die Bahn
- mehr Nachfrage durch ÖV-Angebotsverbesserung
- weniger Zersiedelung und Landverbrauch
- günstige Fahrkosten

## 7. Vorschläge für weiteres Vorgehen

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

- **Bedarfsnachweis** für die Einrichtung eines internationalen Verkehrsverbundes im Bodenseeraum und im Alpenrheintal und **Vorschläge zur Realisierung**
- **Kostenschätzungen** für die notwendigen Infrastruktur-Massnahmen
- **Gründung eines neuen Verkehrsverbundes** in der Euregio Bodensee, der durch die zuständigen Behörden rund um den Bodensee und im Alpenrheintal geplant, geführt und vorzugsweise durch einen internationalen Fonds finanziert wird. Der Verkehrsverbund koordiniert und optimiert das Angebot an allen Knotenpunkten mit jedem angrenzenden Verkehrsverbund und den beteiligten Verkehrsunternehmen.
- **Harmonisierung der Tarife** im Bodenseeraum und im Alpenrheintal in einem integralen Tarifverbund



## Anhang 1 Erläuterungen und Zahlen<sup>1</sup> zum Thema „Gute Gründe für mehr Bahn“

- **Weniger Folgeschäden aus dem Verkehr:** Der motorisierte Verkehr ist die direkte und indirekte Ursache für viele Belastungen. Mensch und Natur werden belastet und geschädigt durch Lärm, Luftverschmutzung und Unfälle. Hinzu kommen bedenkliche Veränderungen des Klimas, der Landschaft, der Dörfer und Städte. Nur ein Teil dieser Lasten lässt sich in Kosten umrechnen, wie das die EU im Jahr 2003 in einer Studie veranlasst hat. Das Ergebnis dieser Studie waren ungedeckte Folgekosten durch den Strassenverkehr von 9 Cent / Personenkilometer durch den Autoverkehr und 2 Cent durch die Bahn. In der Schweiz werden pro Jahr 85 Mrd. Personenkilometer auf der Strasse gefahren. Daraus lassen sich Folgekosten von ca. 7.6 Mrd. € ableiten. In der Bodenseeregion und im Alpenrheintal mit 2 Mio. Einwohnern entspricht das umgerechnet ca. 2 Mrd. € / Jahr.
- **Mehr Verkehrskapazität:** 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 / Std. anbieten, etwa für die Hälfte der Personen in Strassenfahrzeugen.

- **Auf der Strasse liegt das Potential für die Bahn:** 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 / Tag. Auf Hauptstrassen sind es meistens über 10'000 Fahrzeuge mit 15'000 Personen/ Tag.
- **Mehr Nachfrage durch ÖV-Angebotsverbesserung:** Neue S-Bahnen konnten häufig innerhalb von 10 Jahren 50 – 100 % mehr Fahrgäste gewinnen. Dreimal mehr Fahrgäste nutzten nach der Verdichtung vom Halb- zum Viertelstundentakt den Stadtbuss Kreuzlingen schon im ersten Betriebsjahr.
- **Weniger Zersiedelung und Landverbrauch:** Die Zersiedelung unverbauter Landschaften hat erst das Auto ermöglicht und gefördert. Die Bahn braucht für jeden Sitzplatz bis zu hundert Mal weniger Bauland als das Auto. 2 Mio. Bewohner der Bodenseeregion und des Alpenrheintals haben etwa 1 Mio. Autos. Parkplätze an Stand- und Zielorten erfordern je 20 m<sup>2</sup> Bauland oder insgesamt über 4'000 Hektar. In der Spitzenstunde fahren 1'000 Fahrzeuge auf einer Fahrspur ins Stadtzentrum. Sie benötigen je einen Platz im Parkhaus. Bei einem Neuwert von 20'000 € / Parkplatz sind das Investitionen von 20 Mio. €!
- **Günstige Fahrkosten:** Die Südostbahn (SOB) musste für den Personenverkehr im Jahr 2004 ca. 68.5 Mio. Franken aufwenden (= ca. 45.7 Mio. €). Davon wurden 168 Mio. Personenkilometer zu 27 Cent / Personenkilometer geleistet. Das ist in den meisten Fällen weniger als für die Fahrt allein im eigenen Auto.

### Infrastruktur-Massnahmen auf bestehenden Linien\*

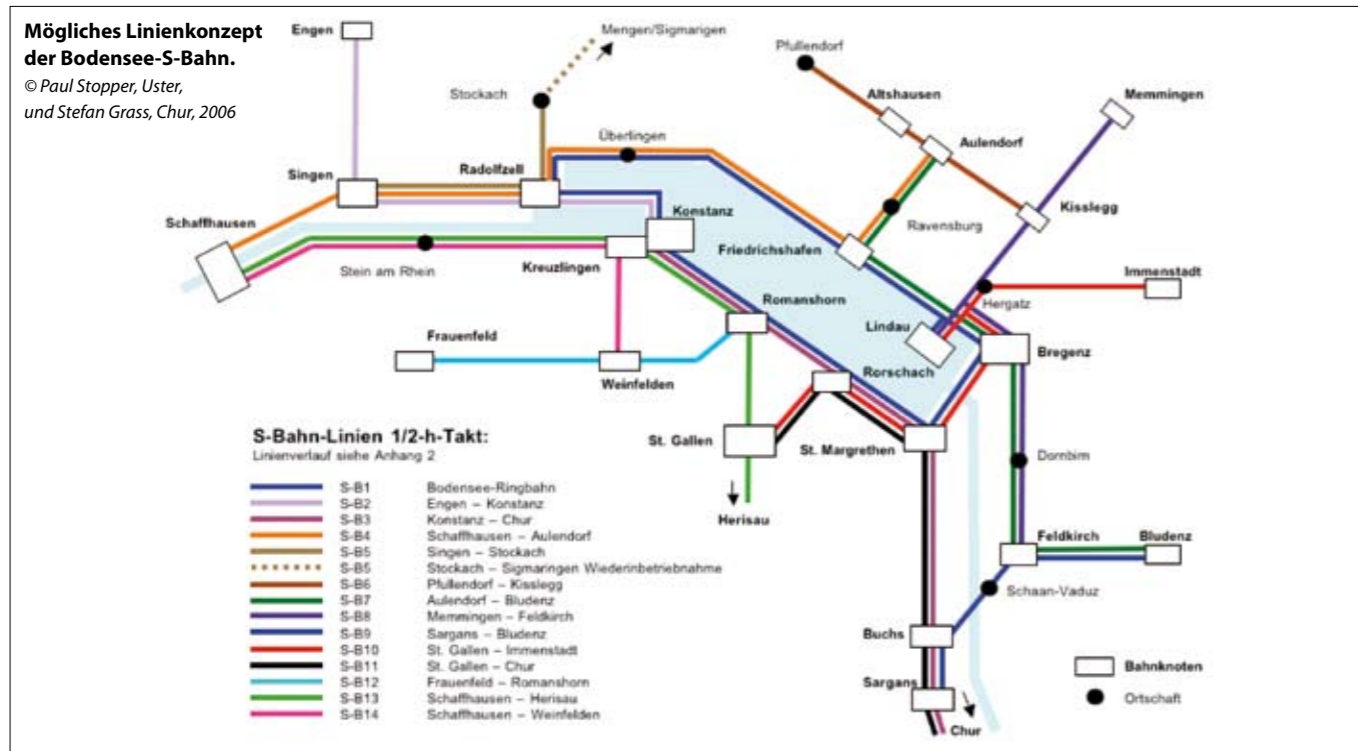
Strecke (in alphabetischer Reihenfolge)	Heutige Infrastruktur	Ausbau
Buchloe–Geltendorf	2-gleisig	Elektrifizierung <sup>1</sup>
Buchs–Schaan/ Vaduz–Feldkirch	1-gleisig	Doppelspurinseln
Bregenz–Hafen–Lochau	1-gleisig	Schliessung Doppelspurlücke
Bregenz–St. Margrethen	1-gleisig	Doppelspurinseln <sup>2</sup>
Friedrichshafen–Lindau–HBf	1-gleisig	Elektrifizierung, Doppelspurinseln
Friedrichshafen–Ulm–HBf	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 <sup>3</sup>
Stockach–Mengen	1-gleisig	Wiederinbetriebnahme

<sup>1</sup> bei Flügelung sollte auch Buchloe – Augsburg elektrifiziert werden

<sup>2</sup> mit Kurvenbegradigungen für höhere Geschwindigkeiten

<sup>3</sup> Finanzierung gesichert durch HGV-Beschluss der eidg. Räte vom März 2005

\* Von Wolfgang Schreier, Co-Präsident VCS Thurgau, Kreuzlingen, Februar 2006



## Anhang 2 Massnahmenkatalog für das Grundangebot

### S-Bahn-Verkehr

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

- S-B1 Bodensee-Ringbahn: 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–Überlingen–Friedrichshafen–Ravensburg–Aulendorf**
- S-B5 Singen–Radolfzell–Stockach** (–Schwackenreute–Krauchenwies–Mengen–Sigmaringen): „seehäsle“
- 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**

### Überregionaler (Fern-)Verkehr und Interregio-Verkehr

**Angebot: Stundentakt, mindestens Zweistundentakt mit Bedienung der Oberzentren**

- Verdichtung des Euro-City-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

## Anhang 3 Vergleich der heutigen Bahnverbindungen an den Bodenseeufern in Deutschland und in der Schweiz\*

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 / Tag <sup>1</sup>	27	36
Einwohner an der Strecke	ca. 142.000	ca. 106.000

<sup>1</sup> werktäglich pro Richtung: zwischen Radolfzell–Friedrichshafen und Kreuzlingen–Romanshorn



### Bodensee-Bahnverkehr in der Schweiz verglichen mit 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

\* Von Harald Sauter, Uhldingen-Mühlhofen, Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN

## Anhang 4 Die Plattform „Zu(g)kunft Euregio Bodensee“

Im Jahr 2004 gründeten die VCS-Sektionen Thurgau und Graubünden des Schweizer Verkehrs-Clubs, der VCD-Kreisverband Ravensburg, der PRO BAHN-Regionalverband Schwaben und PRO BAHN Österreich, Land Vorarlberg, die Plattform „Zu(g)kunft Euregio Bodensee“, deren Anliegen die Verlagerung von Strassenverkehr auf die umwelt-schonende Eisenbahn in der Euregio Bodensee ist. Sie will sich in der Öffentlichkeit, besonders bei den politisch verantwortlichen Repräsentanten, für die Unterstützung und schrittweise Realisierung des oben ausführlich beschriebenen Verkehrsverbundes einsetzen. Dazu fördern die Vertreter der Plattform den Informationsaustausch, Koordinationsaufgaben und die Moderation mit öffentlichen und privaten Institutionen. Durch Öffentlichkeitsarbeit in Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg, Ostschweiz und Liechtenstein und mittels der eigenen Website [www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org) werden diese Anliegen bekannt gemacht.

### 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
- LGU Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz



## Quellennachweis und Impressum

Titelbild: S-Bahn-Beispiel „seehas“ auf der Konstanzer Rheinbrücke,

© SBB Deutschland GmbH

Graphik 1: Bestehendes Bahnnetz in der Bodenseeregion,

© Stefan Stern, Büro stadt-land-see Lindau (B), 2006

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

© Paul Stopper, Uster, und Stefan Grass, Chur, 2006

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 der Alpen-Initiative, VCS & Sektionen, 2003
- „Bahn 21“, Verkehrsclub Deutschland, 2004
- „Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr“, Metron/umverkehr, 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

© Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee, März 2006

Verantwortlich für den Inhalt: Stefan Grass (Chur), Hans-Dietrich Koch

(Lindau), Wolfgang Schreier (Kreuzlingen) und Paul Stopper (Uster)

Redaktionelle Bearbeitung: Redaktionsbüro „text-in“, Landsberg am Lech

Gestaltung: Image Grafik-Design, Landsberg am Lech

## Auskünfte bei den Vertretern der Plattform „Zu(g)kunft Euregio Bodensee“

### Deutsches Nordufer

Hans-Dietrich Koch, Lindau

Tel. 0049 (0)160 909 60 500

### Schweizerisches Südufer

Wolfgang Schreier, Kreuzlingen

Tel. 0041 (0)71 688 28 37

### Alpenrheintal

Stefan Grass, Chur

Tel. 0041 (0)81 250 67 22

### Verkehrsplanung des Bahnangebotes

Paul Stopper, Uster

Tel. 041 (0)44 940 74 74

Weiterführende Informationen und  
Dokumentation auf

[www.Bodensee-S-Bahn.org](http://www.Bodensee-S-Bahn.org)