



© Foto Thurbo

Bodensee-S-Bahn

Im Halbstunden-Takt rund um den See

Grenzüberschreitendes Linien- und
Angebotskonzept für einen zukunftsfähigen
Bahnverkehr in der Euregio Bodensee

Initiative Bodensee-S-Bahn

Deutschland / Österreich / Schweiz

www.bodensee-s-bahn.org

Inhalt

- 1 Die Bodensee-Region**
- 2 Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität**
- 3 Die Ausgangslage**
- 4 Das Konzept „Bodensee-S-Bahn“**
 - 4.1 Kernpunkte
 - 4.2 Regionalverkehr im Halbstunden-Takt rund um den See
 - 4.3 Interregionalverkehr im Stunden-Takt zwischen den Städten
 - 4.4 Grenzüberschreitender Tarif- und Verkehrsverbund
- 5 Voraussetzung: Ausbau der Infrastruktur am deutschen Seeufer**
- 6 Die Umsetzung**
 - 6.1 Organisation der Planungen
 - 6.2 Erstellung eines Angebots- und Betriebskonzeptes mit Maßnahmenplan
 - 6.3 Kurzfristige Fahrplanverbesserungen
 - 6.4 Mittelfristige Ausbaumaßnahmen zur Optimierung des Angebotes
 - 6.5 Koordinierung und Finanzierung



Titelbild: Thurbo trifft Schwarzwaldbahn in Kreuzlingen



© SBB Deutschland GmbH

Initiative Bodensee-S-Bahn

Die Initiative Bodensee-S-Bahn wurde 2004 als Interessengemeinschaft von Fahrgast-, Umwelt- und Verkehrsverbänden gegründet:

- VCS Verkehrsclub der Schweiz mit den Ostschweizer Sektionen Thurgau, St. Gallen – Appenzell und Graubünden
- Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg
- Pro Bahn Landesverband Bayern, Regionalgruppe Schwaben
- Pro Bahn Schweiz, Sektion Ostschweiz
- Pro Bahn Vorarlberg

2010 als Verein nach schweizerischem Recht organisiert, setzt sich die Initiative über öffentliche Medien und Veranstaltungen für eine grenzüberschreitende Verkehrsplanung in der Euregio Bodensee ein und erarbeitet ein Konzept zur Etablierung einer internationalen Bodensee-S-Bahn mit Anschlüssen in die angrenzenden Ballungszentren. Hierfür steht sie in regelmäßigem Kontakt mit politischen Entscheidungsträgern, Kommunen, Landkreisen, Kantonen und Bundesländern sowie mit den Bahngesellschaften.

Weitere Informationen unter www.bodensee-s-bahn.org.



Die erste grenzüberschreitende S-Bahn in der Bodensee-Region verkehrte von 1994-2005 zwischen Engen und Weinfelden

1 Die Bodensee-Region

In dem landschaftlich attraktiven, am Nordrand der Alpen liegenden Arbeits-, Wohn- und Freizeitraum, in dem etwa 2 Mio. Menschen leben, ist eine Vielzahl an Kulturgütern und Städten mit gut erhaltenen Altstadtkernen vorhanden, die jedes Jahr zahlreiche Besucher aus ganz Europa anziehen. Mit jährlich etwa 20 Mio. Übernachtungen und ca. 250.000 Bewohnern und Besuchern (nach deutschen Erhebungen), die täglich für größere oder kleinere Ausflüge hier unterwegs sind, gehört die Bodensee-Region zu den großen europäischen Tourismus-Destinationen.

Aufgrund der zentralen Lage im Vierländereck Deutschland–Österreich–Schweiz–Liechtenstein nimmt die wirtschaftliche Entwicklung der Region dynamisch von Jahr zu Jahr zu. Die Städte München, Augsburg, Stuttgart, Ulm, Basel und Zürich sind vom Bodensee aus in zwei bis drei Stunden erreichbar.

2 Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

Für die Erhaltung der Lebensqualität und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Bodensee-Region ist eine zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität von außerordentlicher Bedeutung.

Obwohl in den letzten Jahrzehnten das Straßennetz mit großem Aufwand ausgebaut wurde, stehen Autos und Lastwagen häufiger und länger im Stau. Der Straßenverkehr verursacht enorme Belastungen der schützenswerten Landschaft und der dort lebenden Menschen. Ein weiterer Ausbau des Straßennetzes ist daher meist umstritten, und die Finanzierung von Straßenneu- und -ausbauten wird zunehmend schwieriger. Im Gegensatz zum motorisierten Straßenverkehr belastet die Bahn Mensch und Umwelt weit weniger.

Da für Europa eine starke Verkehrszunahme prognostiziert wird, steht die Bodensee-Region vor einer großen Herausforderung. Wenn der Ausbau des gesamten öffentlichen Verkehrs nicht stärker forciert wird, verbleiben die wachsenden Verkehrsströme auf den bereits überlasteten Straßen. Nur mit einem leistungsfähigen Schienennetz und mit einer internationalen Bodensee-S-Bahn kann eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität erreicht werden. Gute Bahnverbindungen rund um den See und in die angrenzenden Agglomerationen nützen der Bevölkerung zum Pendeln zur Arbeit, zum Einkaufen und zur Freizeitgestaltung. Mit verbesserten überregionalen Schienenanbindungen wird die Bodensee-Region als Tourismusdestination und als Wirtschaftsstandort an das europäische Netz angeschlossen.

Besiedlung Bodensee-Region



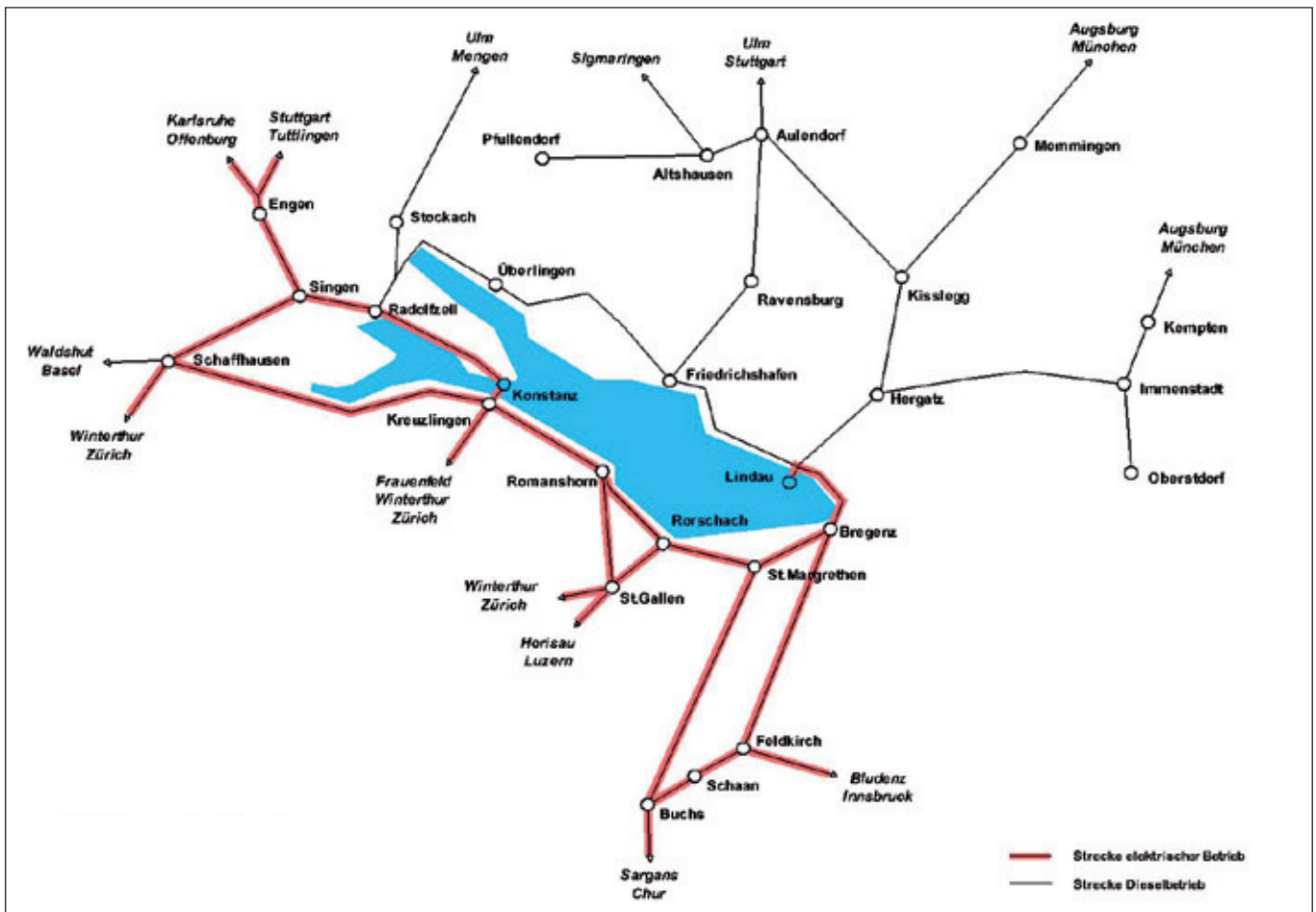
© Statistik-Bodensee



Seelinie bei Mammern

© Foto Thurbo

Bestand Bahnnetz Bodensee-Region



© Initiative Bodensee-S-Bahn

3 Die Ausgangslage

Das in der Bodensee-Region bestehende Schienennetz datiert im Wesentlichen aus dem 19. Jahrhundert und wurde seitdem kaum verändert. Während das Straßennetz in den vergangenen Jahrzehnten in allen Anrainerstaaten flächendeckend und grenzüberschreitend ausgebaut wurde und auch weiterhin neue Straßentrassen geplant werden, fährt die Bahn noch auf demselben Streckennetz wie vor 100 Jahren. Im Vergleich zum sich ständig erweiternden Straßennetz ist das Bahnnetz der Bodensee-Region damit wesentlich dünner geknüpft. Zudem wurden in Deutschland seit 1927 Schienenstrecken in größerem Umfang stillgelegt, zum Beispiel zwischen Radolfzell und Sigmaringen/Mengen. Hingegen weisen die Schweizer Kantone im Vergleich zu Deutschland eine höhere Schienendichte auf.

Eisenbahntechnisch liegt die Bodensee-Region in Randlage der drei nationalen Streckennetze. Eine konsequente Modernisierung der bestehenden Strecken und Anlagen vollzog sich im Wesentlichen nur in der Schweiz und in Österreich. Da sich Planung und Betrieb dabei vor allem an nationalen Bedürfnissen orientierten, wurden wegen mangel-

der Koordination und fehlender Gesamtschau viele nationale Verbesserungen international wenig wirksam. Auch heute werden im grenzüberschreitenden Verkehr keine wirklich durchgreifenden Trassenausbauten vorgenommen, wie das Beispiel des wegen des Hochwasserschutzes notwendigen Neubaus der Rheinbrücke bei Lustenau (Österreich) zeigt, der wieder nur eingleisig erfolgte.

Mit dem bestehenden Schienennetz in der Bodensee-Region sind grenzüberschreitende Zugverkehre nur eingeschränkt möglich. Die meisten Züge verkehren nur bis zu den Landesgrenzen. Außerdem sind die Schienenwege rund um den Bodensee überwiegend eingleisig und damit leistungsmäßig begrenzt. Schließlich bestehen große Unterschiede zwischen den einzelnen Netzen:

- Die Bahnlinien in Vorarlberg und in der Schweiz sind vollständig elektrifiziert. In Deutschland dagegen besteht Dieselbetrieb (mit Ausnahme der Gäubahn und der Schwarzwaldbahn).
- Die Elektrifizierung der deutschen Zulaufstrecken von Ulm (Südbahn) und von München (Allgäubahn) ist frühestens 2018 zu erwarten. Für die Bodensee-

gürtelbahn bestehen mit Ausnahme des etwa 20 Kilometer langen Abschnitts Friedrichshafen–Lindau keine entsprechenden Planungen, ebenso wenig für die Allgäu Hauptbahn über Kempten.

- Ein durchgehender Halbstunden-Takt in jede Richtung und auf allen Haltepunkten besteht mit wenigen Ausnahmen in der Schweiz und in Vorarlberg, auf deutscher Seite lediglich im Hegau.
- Die Zubringer-Bahnlinien aus dem seenahen deutschen Hinterland verkehren teilweise sogar nur im Zweistunden-Takt.

Der Vergleich des Bahnverkehrs am Südufer (Schaffhausen–Rorschach) und am Nordufer (Radolfzell–Lindau) in der untenstehenden Tabelle verdeutlicht beispielhaft die großen Unterschiede. Beide Strecken sind eingleisig und rund 80 Kilometer lang.

Ungeachtet dieser unzureichenden Infrastruktur bestehen mit dem Seehas (Engen–Singen–Konstanz) und der Geißbockbahn (Friedrichshafen–Ravensburg–Aulendorf) auch auf deutscher Seite einige beachtliche Angebote im Regionalbahnverkehr, jedoch sind diese Angebote nur auf einzelne Strecken begrenzt. Im Vergleich dazu steht das Netz der 1991 eingerichteten S-Bahn Vorarlberg, mit der auf deutscher Seite Lindau erreicht wird. Auf Schweizer Seite erfasst die Seelinie zwischen Schaffhausen und Rorschach das gesamte Schweizer Ufer.

Der in Bayern 1993 eingeführte Allgäu-Schwaben-Takt war für die damalige Zeit wegweisend. Leider wurde das Angebot aber in den letzten Jahren auf württembergischer Seite verschlechtert. Ab 2011 wird auf bayerischer Seite das Projekt „Neigetechnik Allgäu“ verwirklicht, mit dem schnellere Verbindungen von Ulm über Kempten sowie von Augsburg an den Bodensee ermöglicht werden sollen.

Strecke	Radolfzell–Lindau	Schaffhausen–Rorschach
Länge	83 km	80 km
Infrastruktur	eingleisig	eingleisig
Betriebsart	Diesel	elektrisch
Anzahl Zwischenhalte	23	34
Fahrzeit	2 Std. 1 Min. ¹⁾	1 Std. 45 Min.
Anzahl Züge / Werktag	27	37
Einwohner an der Strecke	ca. 142.000	ca. 106.000

¹⁾ Die schnellste Reisezeit wird nur bei Zugverbindungen mit kurzem Umsteigeaufenthalt in Friedrichshafen erreicht.

Quelle: Harald Sauter 2006, aktualisiert Juli 2011



Eingleisige Strecke mit elektrischen Triebwagen (Schweiz: Seelinie bei Münsterlingen)

© Foto Thurbo

4 Das Konzept „Bodensee-S-Bahn“

4.1 Kernpunkte

Die Idee einer S-Bahn am Bodensee wurde 1992 erstmals von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in einer Broschüre vorgestellt. Seit 2004 entwickelt die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ auf Grundlage der Bahnstudie „BODAN-RAIL 2020“ konkrete Vorschläge für eine internationale Bodensee-S-Bahn.

Hauptziele des Konzeptes sind:

- Halbstunden-Takt auf allen S-Bahnlinien
- Stunden-Takt auf allen interregionalen Verbindungen
- durchgehender Verkehr von 06.00 – 24.00 Uhr
- Koordination der Fahrpläne im grenzüberschreitenden Verkehr
- Vernetzung der Bahn mit Bus und Schiff
- internationaler Tarifverbund für die ganze Bodensee-Region

Mit der Einführung eines integrierten Taktfahrplans soll vor allem in Deutschland das Angebot im gesamten Netz (und nicht nur auf einzelnen Linien) verbessert werden. **Entscheidend dafür ist, dass in den zentralen Knotenbahnhöfen zuverlässig und ohne längere Wartezeiten umgestiegen werden kann.** Dazu müssen die Züge in etwa zur gleichen Zeit in den jeweiligen Bahnhöfen ankommen und abfahren. **Die Züge müssen also nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig fahren.**

Der wirtschaftliche Nutzen dieses Konzepts besteht darin, dass die Gleistrassen nicht mehr mit hohem Aufwand auf allen Strecken ausgebaut werden müssen. Entscheidend dafür ist allerdings die Beseitigung aller bestehenden Engpässe.



Eingleisige Strecke mit Dieselbetrieb
(Deutschland: Bodenseegürtelbahn Lindau-Aeschach)

© Initiative Bodensee-S-Bahn

Verkehrskonzept BODAN-RAIL 2020

Im Jahr 2001 war die Bahnstudie „BODAN-RAIL 2020“ die erste grenzüberschreitende Verkehrsplanung im internationalen Großraum Bodensee. Sinn dieser Studie war es, zu erforschen, wie ein größerer Teil des stark wachsenden, grenzüberschreitenden Verkehrs von der Straße auf die Bahn verlagert werden kann, um Straßen, Anwohner und Umwelt zu entlasten.

Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft lassen sich an Hand der beiden nachstehenden Modelle mit dem „BODAN-RAIL 2020“-Verkehrskonzept optimal erfüllen:

Das **Netzplanungsmodell** enthält das gesamte Schienennetz mit allen Daten, die für die Modellierung des Bahnbetriebs notwendig sind. Auf dieser Basis lassen sich neue Angebote entwickeln und deren Koordination mit den nationalen Bahnfahrplänen mit und ohne Ausbauten überprüfen.

Das **Nachfragemodell** enthält alle Daten für die heutigen und die zukünftigen Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen. Damit lässt sich für jede Bahnlinie und jedes Angebot die erzeugte Nachfrage ermitteln. Das Modell macht es möglich, Nutzen und Aufwand von Verbesserungsvorschlägen aller Art zu überprüfen.

Für die Internationale Bodensee Konferenz (IBK) und die Maßnahmen im Bodenseeleitbild 2008 war das Verkehrskonzept eine wichtige Basis. Im Jahr 2011 wurde die Umsetzung erstmals überprüft; **sie sollte nun möglichst bald mit dem aktuellen Stand der regionalen Bahnverkehrskonzepte koordiniert werden.**

4.2 Regionalverkehr im Halbstunden-Takt rund um den See

Auf allen regionalen Strecken ist ein Halbstunden-Takt erforderlich, mit dem alle Bahnhöfe und Haltepunkte bedient werden. Soweit möglich, sind die Linien umsteigefrei über Landesgrenzen hinwegzuführen (die Abbildung zeigt ein mögliches S-Bahnnetz).

Entsprechende Angebote bestehen bereits in Vorarlberg und in der Schweiz oder sind demnächst vorgesehen:

- Im Rheintal und im Illtal fährt die S Bahn Vorarlberg mit modernen S-Bahn-Zügen im Halbstunden-Takt bis Bludenz, auf deutscher Seite wird Lindau erreicht. Auf der Strecke Bregenz–St. Margrethen wird im Stunden-Takt gefahren.
- In den Schweizer Kantonen Schaffhausen und Thurgau werden die meisten Bahnhöfe und Haltepunkte bereits im Halbstunden-Takt angefahren.
- Für 2013 ist im Kanton St. Gallen die Einführung der S-Bahn St. Gallen mit 6 Linien vorgesehen, der Anschluss an die Vorarlberger S-Bahn soll dann in den kommenden Jahren soll erfolgen.

Damit werden am Ost- und am gesamten Südufer des Bodensees komfortable und schnelle S-Bahn-Verbindungen bestehen.

Auf deutscher Seite bestehen dagegen erst wenige Angebote auf einzelnen Linien, die zudem untereinander nicht oder nur ungenügend vernetzt sind. Dabei wurden auch neue Haltepunkte eröffnet. Ungeachtet dieser Bemühungen besteht am deutschen Nordufer aber ein sehr großer Nachholbedarf beim Ausbau der Bahninfrastruktur und bei der Bereitstellung eines attraktiven Angebotes, beispielsweise die Reaktivierung ehemals bestehender Haltepunkte im Lindauer Stadtgebiet und im Landkreis Lindau.

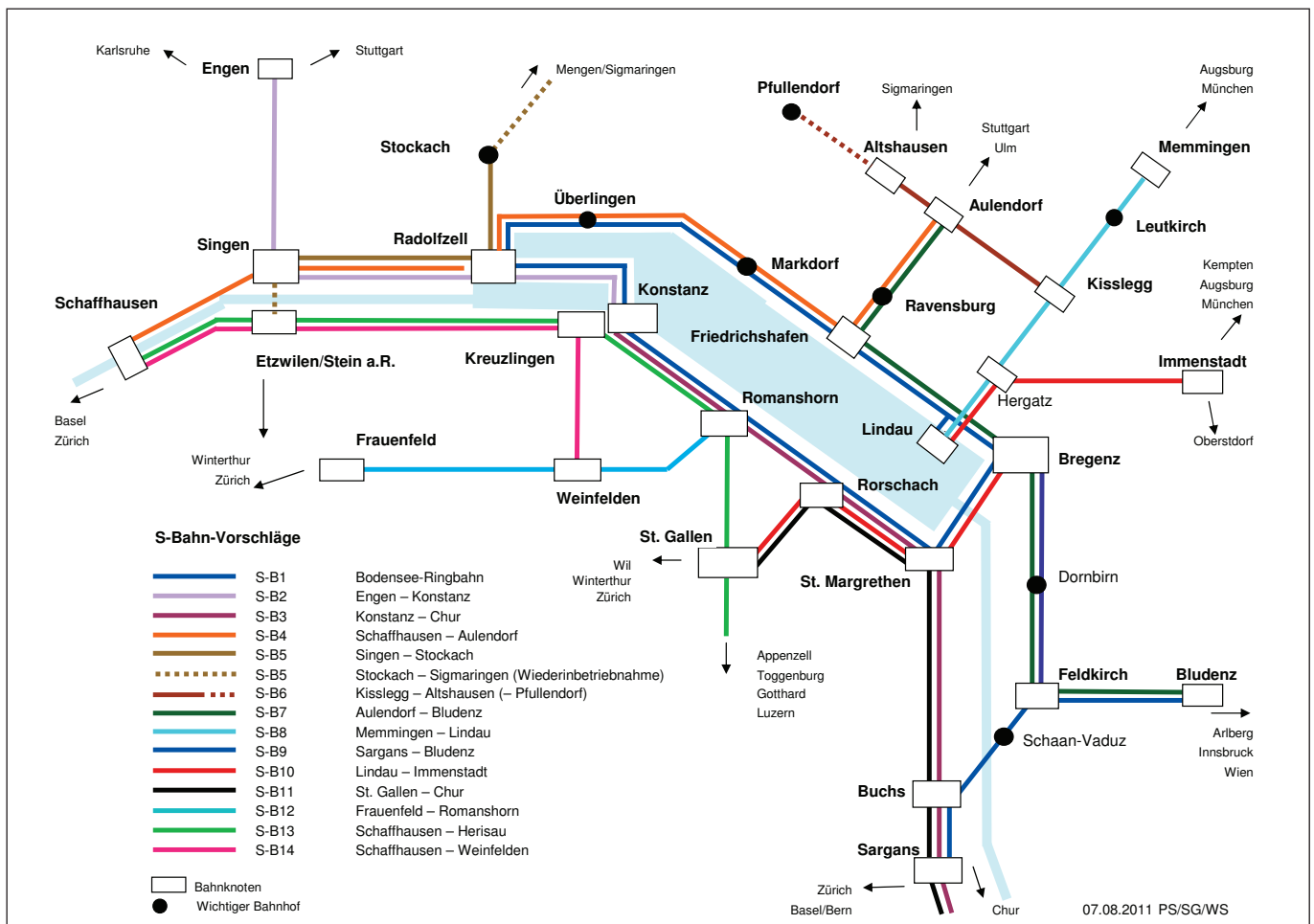
4.3 Interregionalverkehr im Stunden-Takt zwischen den Städten

Das Angebot des Regionalverkehrs ist mit durchgehenden interregionalen Zugverbindungen zu ergänzen, mit denen die Bodensee-Städte untereinander und mit den Städten der angrenzenden Regionen im Stunden-Takt verbunden werden:

- in der Schweiz nach Winterthur, Zürich, Basel, Luzern und Chur
- in Deutschland nach Augsburg, München, Ulm, Stuttgart und Karlsruhe
- in Österreich über den Arlberg nach Innsbruck

Derzeit enden fast alle Züge am Bodensee. Die interregionalen Züge müssen zukünftig mittels schneller und komfortabler Umsteigemöglichkeiten auf den regionalen S-Bahn-Verkehr der Bodensee-Region abgestimmt sein (das betrifft auch die Linien am Hochrhein und im Alpenrheintal) und wie die Eurocity-Züge (EC) durchgebunden werden. Auf deutscher Seite muss zudem das württembergische Westallgäu über einen zusätzlichen EC-Halt in Wangen besser an den interregionalen Verkehr angeschlossen werden. In Lindau soll der bestehende EC-Halt (Zürich–München) beibehalten werden.

Beispiel Liniennetz Bodensee-S-Bahn



4.4 Grenzüberschreitender Tarif- und Verkehrsverbund

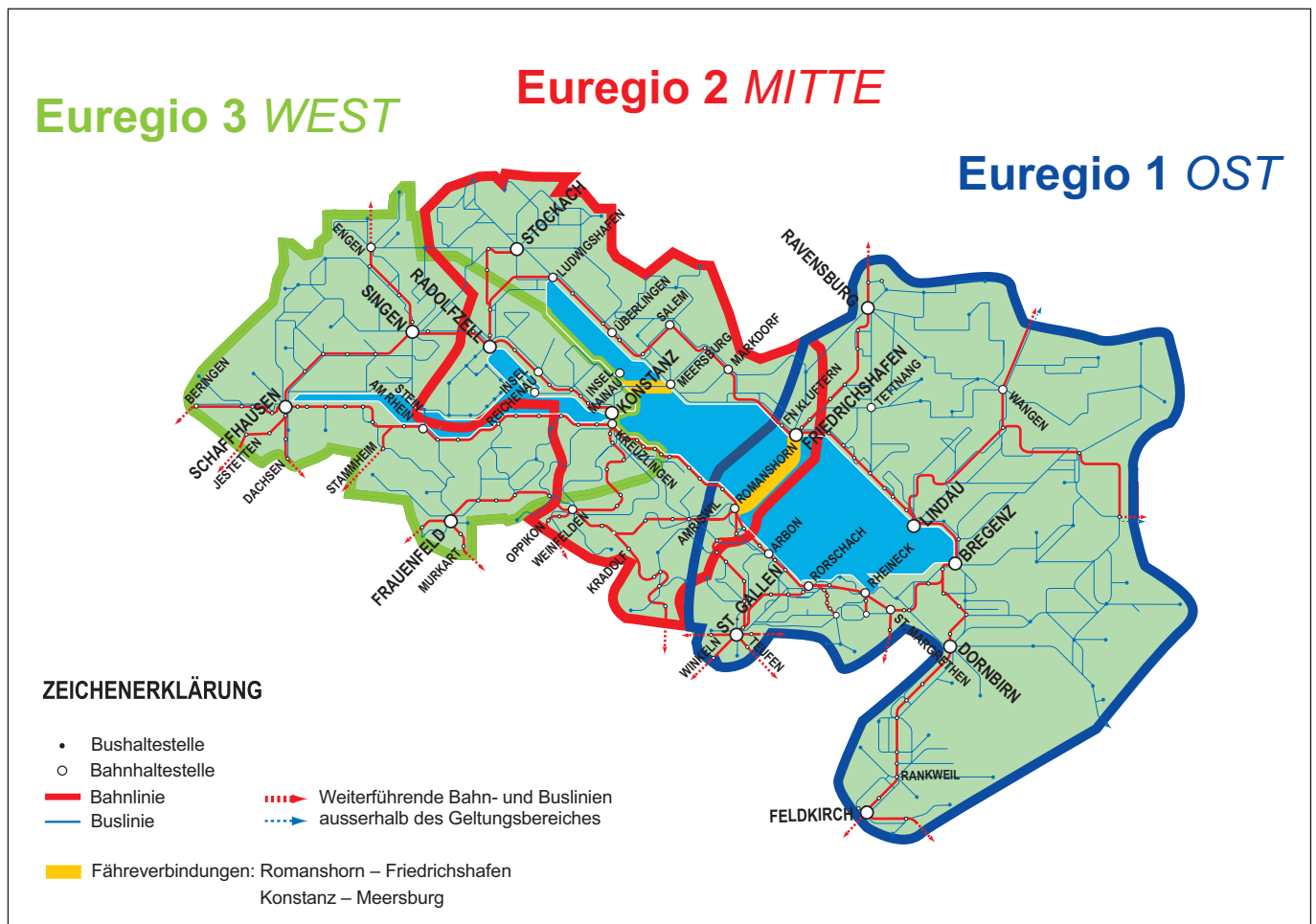
Der Schienenverkehr am Bodensee wird von verschiedenen regionalen Verkehrsträgern organisiert. Lediglich die touristisch ausgerichtete Euregiokarte Bodensee ermöglicht grenzüberschreitend rund um den Bodensee eine uneingeschränkte Anzahl von Fahrten mit Bahn, Bus und Fähre (darin eingeschlossen sind etwa 4.000 Kilometer Bus- und Bahnstrecken sowie 16 Kilometer Fährverbindungen). Mit Erweiterung der Euregiokarte um Einzel- und Mehrfachfahrten, Wochen-, Monats- und Jahreskarten würde der Öffentliche Verkehr deutlich attraktiver werden.

Gegenwärtig bestehen im Bodensee-Verkehr fünf unterschiedliche Tarife; durchgehende Fahrkarten können im grenzüberschreitenden Alltagsverkehr nicht gelöst werden.

Entscheidende Voraussetzungen für einen attraktiven grenzüberschreitenden Verkehr aber sind:

- einheitliche, leicht verständliche und günstige Tarifgestaltung
- problemloses Lösen grenzüberschreitender Tickets am Abfahrtsort
- Wechsel des Verkehrsmittels (Bahn, Bus, Schiff) mit derselben Fahrkarte
- schnelles und übersichtliches Informationsangebot vor Ort, in Fahrplanheften und im Internet zu den einzelnen Verkehrsmitteln, zu Fahrplänen und Verbindungen, Fahrtzeiten, Gruppenfahrten, zur Mitnahme des Fahrrades oder zu barrierefreiem Reisen.

Zonenplan Tageskarte Euregio Bodensee



5 Voraussetzung: Ausbau der Infrastruktur am deutschen Seeufer

In Deutschland ist der Nachholbedarf beim Ausbau der Bahninfrastruktur so groß, weil hier in den vergangenen Jahrzehnten das Streckennetz nur zögerlich verbessert wurde. Die Errichtung neuer Haltepunkte erfolgte nur an wenigen Strecken. Die Elektrifizierung oder der Bau von Doppelspurinseln erfolgten bislang aber nicht. Mit der Elektrifizierung der Allgäubahn (über Memmingen) und der Südbahn sind allerdings erste Verbesserungen beschlossen (Realisierung voraussichtlich 2018). Ab 2011 wird das Projekt „Neigetchnik Allgäu“ in Betrieb gehen, mit dem schnelle Verbindungen von Ulm und Augsburg an den Bodensee ermöglicht werden sollen. Weitere Planungen zum Ausbau der Strecken sind bislang aber nicht vorgesehen.

Im zukünftigen S-Bahn-Netz kommt dem Hauptbahnhof Lindau aufgrund des Zusammentreffens von vier Bahnstrecken im östlichen Bodensee-Raum als integraler Taktknoten eine zentrale Bedeutung zu. Der auf der Insel direkt am Seehafen gelegene Hauptbahnhof bietet mit seinen acht Bahnsteiggleisen ausreichende Kapazitäten zur idealen Verknüpfung des Regional- und Interregionalverkehrs. Zusätzlich können Sonderzüge in voller Länge im Bahnhof abgestellt werden. Schließlich bestehen auch optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Schiff.

6 Die Umsetzung

6.1 Organisation der Planungen

Die unterschiedliche Ausgangslage am Nord- und am Südufer erfordern unterschiedliche Vorgehensweisen.

Am Schweizer Südufer wird die Verknüpfung der Ostschweizer und der Vorarlberger S-Bahn-Systeme im Vordergrund der Bemühungen stehen. Hier sind grenzüberschreitend abgestimmte Zugverbindungen und Fahrpläne zu entwickeln. Zusätzlich muss an bestimmten Stellen die technische Infrastruktur verbessert werden. Am deutschen Nordufer müssen dagegen zuerst die vernachlässigten Bahnstrecken grundlegend modernisiert und ausgebaut werden.

Hinsichtlich des internationalen Bahnausbaus und der Entwicklung grenzüberschreitender Verkehrsverbünde bestehen politisch und finanztechnisch zahlreiche Hürden, die nur über Kommunal- und Ländergrenzen hinweg und in Zusammenarbeit mit allen entscheidungsfähigen Aktions- und Kooperationspartnern genommen werden können, wie

- Internationale Bodensee Konferenz (IBK)
- Länder, Landkreise und Kantone
- Regionalverbände und Bodensee-Städtebund
- Städte und Gemeinden
- Tarif- und Verkehrsverbünde
- Bahngesellschaften



Reaktivierung des Halts Heimenkirch im Jahr 2010 auf Initiative und mit massiver finanzieller Beteiligung des Markts Heimenkirch (Landkreis Lindau)

© Initiative Bodensee-S-Bahn

- Tourismus-, Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftsverbände
- Parteien und Politiker auf allen politischen Ebenen.

In Teilbereichen werden Organisation, Koordination und Verwaltung dieser Zusammenarbeit bereits von der Internationalen Bodensee Konferenz (IBK) wahrgenommen. Zur Erarbeitung der Grundlagen, Ziele und Maßnahmen für die Errichtung einer Bodensee-S-Bahn sollte ein Planungsausschuss gegründet werden, aus dessen Arbeit sich dann die konkreten Aufgabenstellungen entwickeln, wie

- Ausbau der technischen Infrastruktur
- Koordinierung der Angebote und Tarife
- Gründung eines internationalen Verkehrsverbundes
- Lösung spezifischer grenzüberschreitender Problemstellungen.

Konzepte, Planungen, Daten und Ergebnisse müssen in den kommunalpolitischen Gremien der betroffenen Gemeinden vorgestellt und diskutiert und auf einer eigenen Internetplattform und mittels kontinuierlicher Medienarbeit kommuniziert werden, um größtmögliche Transparenz und Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu erzielen.

Das Vorgehen zur Gründung eines internationalen **Tarif- und Verkehrsverbundes Bodensee** kann angesichts der vielfältigen Ausgangsstrukturen und der uneinheitlichen Angebote nur schrittweise realisiert werden.

6.2 Erstellung eines Angebots- und Betriebskonzeptes mit Maßnahmenplan

Ausgangspunkt und zentraler Bestandteil für die Planung der Bodensee-S-Bahn ist die Erarbeitung eines Angebots- und Betriebskonzeptes mit Regional-, Interregional- und Fernverkehr im internationalen Großraum Bodensee. Nach dem Beispiel des Schweizer Projektes *Bahn 2000* können auf der Grundlage eines solchen Konzeptes alle notwendigen Maßnahmen definiert, beschlossen, geplant und finanztechnisch hinterlegt werden, wobei die Erfahrungen bereits bestehender Angebote (*Seehas, Schwarzwaldbahn, Bodensee-Oberschwaben-Bahn, S-Bahn Vorarlberg*) zu Grunde zu legen sind.

Das Angebots- und Betriebskonzept umfasst folgende Phasen:

- Analyse der Siedlungsräume und der Verkehrsströme zur Ermittlung der Fahrgastpotenziale
- Erarbeitung eines optimalen Nahverkehrskonzeptes mit integrealem S-Bahn-Netz und lokalen Busverbindungen als Zubringer für die Bahn

- Bestimmung der erforderlichen Haltestellen und Knotenbahnhöfe
- Definition des Modernisierungs- und Ausbaubedarfs der Infrastruktur (neue Haltestellen, Doppelspurabschnitte, Signaltechnik usw.)
- Betriebskonzept mit Fahrzeugeinsätzen, Umlaufplänen und erforderlichem Personalbedarf
- Finanzierung der Investitionen und des Betriebes.
- Maßnahmenplan, der dann auch die Schritte zur Gründung des internationalen Tarif- und Verkehrsverbundes Bodensee beinhalten muss.

6.3 Kurzfristige Fahrplanverbesserungen

Die Erarbeitung des Angebots- und Betriebskonzeptes und der erforderliche Ausbau der Infrastruktur werden einige Jahre benötigen. Angesichts der drängenden Verkehrsprobleme sind daher kurzfristige Angebotsverbesserungen dringend erforderlich.

Nachfolgend sind beispielhaft einige Vorschläge zur Fahrplangestaltung aufgeführt, die **bereits jetzt bei nur geringem Ausbau der Infrastruktur** möglich sind:

- **Friedrichshafen–Radolfzell**
Verdichtung des Bahnverkehrs
- **Ravensburg–Friedrichshafen**
Verdichtung des Bahnverkehrs und Ausdehnung der Betriebsdauer bis 24.00 Uhr
- **Konstanz–Kreuzlingen**
systematische Weiterführung des Seehas
- **Thayngen–Singen**
systematische Weiterführung der S16
- **St. Margrethen–Bregenz (– Lindau)**
durchgehende Regionalzüge im Halbstunden-Takt mit Halt an allen Standorten täglich 06.00 – 24.00 Uhr

© Initiative Bodensee-S-Bahn



S Bahn Vorarlberg - Halt Lochau-Hörbranz

6.4 Mittelfristige Ausbaumaßnahmen zur Optimierung des Angebotes

Eine weitere Optimierung des Angebotes kann erst nach Ausbau der Infrastruktur erreicht werden, das Angebots- und Betriebskonzept wird hierzu die entscheidenden Grundlagen liefern. Bereits jetzt ist aber deutlich, dass vor allem am deutschen Nordufer zahlreiche Maßnahmen erforderlich sind. Entscheidend ist hierbei, dass bei eingleisigen Strecken die Trassen für einen zweispurigen Ausbau freigehalten werden.

Unabhängig von dem noch zu erstellenden Angebots- und Betriebskonzept können auf den zur Verfügung stehenden Bahnanlagen folgende Maßnahmen planerisch sofort angegangen und mittelfristig umgesetzt werden:

- 1 Elektrifizierung der Südbahn Ulm–Friedrichshafen und der Allgäubahn München–Memmingen–Lindau (derzeit in Planung, Umsetzung voraussichtlich 2018)
- 2 Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Lindau (derzeit in Planung, Umsetzung voraussichtlich 2018)
- 3 Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn von Radolfzell bis Friedrichshafen.
- 4 Einbau von Doppelspurinseln bis hin zur durchgehenden Zweigleisigkeit auf der gesamten Bodenseegürtelbahn von Radolfzell bis Lindau
- 5 Zusätzliche Stationen mit Kreuzungsmöglichkeiten und Bau längerer Doppelspurabschnitte zur Kapazitätssteigerung der Strecken und zur Gewährleistung einer ausreichenden Betriebszuverlässigkeit
- 6 Erhalt des leistungsfähigen Kopfbahnhofes Lindau auf der Insel und Modernisierung zu einem leistungsfähigen integralen Taktknoten
- 7 Reaktivierung oder Neubau ehemaliger Haltepunkte in der Stadt und im Landkreis Lindau:
 - Lindau-Zech (Campingplatz, Gewerbegebiet)
 - Lindau-Eichwald (Strandbad, Eislaufhalle, Naherholungsgebiet Wäsen, Gewerbegebiet)
 - Lindau-Reutin (Einkaufszentrum, Schulzentrum, Verwaltung)
 - Lindau-Aeschach (bisher nur Bodenseegürtelbahn)
 - Oberreitnau
 - Schlachters/Rehlings
 - Hergensweiler
 - Harbatshofen

Reaktivierung ehemaliger Haltestellen in Lindau



©Initiative Bodensee-S-Bahn

- 8 Einrichtung von Haltpunkten in
- Wangen Süd / Schulzentrum und Gewerbegebiet (Landkreis Ravensburg)
 - Wangen Nord / Fachklinik (Landkreis Ravensburg)
 - Maurach-Birnau (Bodenseekreis)
 - Mittelstenweiler (Bodenseekreis)
- 9 Wiederinbetriebnahme des Regelverkehrs auf den Bahnstrecken Stockach–Mengen, Rossberg–Bad Wurzach und Altshausen–Pfullendorf (derzeit nur Güterverkehr, sporadisch am Wochenende auch Ausflugsverkehr) in den Landkreisen Konstanz, Sigmaringen und Ravensburg
- 10 Ausbau des 3 Kilometer langen Industriegleises Fischbach–Immenstaad für den Pendlerverkehr (EADS) im Bodenseekreis
- 11 Reaktivierung des noch bestehenden Trassenteilstücks der Teuringer Talbahn In Friedrichshafen zur Anbindung des Einkaufszentrums Bodensee-Center
- 12 Systematische Ausrichtung der Bus-Systeme als Zubringer zur Bahn.

In Vorarlberg und in der Ostschweiz wurde die Infrastruktur in den vergangenen Jahren bereits erheblich verbessert, so dass Ausbaumaßnahmen hier nur punktuell erforderlich sind:

- 13 Ausbau der eingleisigen Strecken mit längeren Kreuzungsstellen resp. durchgehende Doppelspur:
- Bregenz–Hafen–Lochau / Hörbranz
 - Bregenz–Lustenau–St. Margrethen
 - Buchs–Schaan–Feldkirch
 - Sargans–Rorschach–Konstanz
 - St. Gallen–Romanshorn
 - Hafenbahnhof Kreuzlingen–Petershausen
- 14 Schaffung neuer Haltepunkte:
- „Rheinpark“ St. Margrethen
 - Romanshorn-Hof
 - Weinfeld-Ost
 - Frauenfeld-Ost

Beispielhafte Verknüpfung Bahn-Schiff (Romanshorn)



© Foto Turbo

6.5 Koordinierung und Finanzierung

Bahninvestitionen sind in jedem Bodensee-Anrainerstaat Angelegenheit der Nationalstaaten. Wie bereits dargestellt, ist die Bodensee-Region für alle angrenzenden Staaten eine Randregion. Entsprechend wurden nur wenige Mittel für die Bahninfrastruktur bereitgestellt. Zudem wurden diese unkoordiniert ausgegeben. Der länderübergreifende Nutzen wurde zu wenig berücksichtigt.

Die Hemmnisse nationaler und kommunaler Grenzen können nur überwunden werden, wenn auf Grundlage von Liniennetzplänen und Fahrplänen Verbesserungspotentiale mit dem größten Nutzen für das gesamte Bahnnetz im Bodensee-Raum aufgezeigt werden; im Konzept „BODAN-RAIL 2020“ sind diese Potentiale bereits benannt. Auf dieser Grundlage muss nunmehr mit dem Ausbau der Infrastruktur begonnen werden. Auch die gemeinsame Beschaffung grenzüberschreitend einsetzbarer Fahrzeuge wäre sinnvoll.

Damit dies unabhängig von den auf nationaler und kommunaler Ebene nur begrenzt zur Verfügung stehenden Mitteln erfolgen kann, muss ein Infrastrukturfonds eingerichtet werden. Dieser ist kontinuierlich von allen Bodensee-Anrainerstaaten und Kommunen aufzufüllen. Die Höhe der einzelnen Beiträge ist an bestimmten Kenngrößen auszurichten, wie zum Beispiel die jeweilige Einwohnerzahl, die Fahrplandichte, die Streckenlänge oder die Finanzkraft. Die Verwaltung dieses Fonds ist von einer Verkehrskommission (zum Beispiel der Internationalen Bodensee-Konferenz IBK) zu übernehmen.

In Ergänzung zum Fonds „Infrastruktur“ muss ein zweiter Fonds „Länderübergreifender Tarifverbund“ eingerichtet werden. Damit sollen sich die im Bodensee-Raum bestehenden Tarifverbände mit ihren regional begrenzten Angeboten zu einem übergeordneten Tarifverbund „Euregio Bodensee“ zusammenschließen. Ziel ist die Einführung eines vollwertigen, länderübergreifenden Fahrscheinangebotes, wie er mit der Euregio-Tageskarte zumindest im Ansatz für den touristischen Verkehr schon existiert. Die Finanzierung des Fonds „Länderübergreifender Tarifverbund“ soll über die einzelnen nationalen Tarifverbände, Länder und Kommunen erfolgen.



Regional-Express Vorarlberg zwischen Lochau und Bregenz

Nur mit einem leistungsfähigen Schienennetz und mit international abgestimmten Bahnverbindungen kann zukünftig eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität erreicht werden.

Wir widmen diese Broschüre unserem verstorbenen Freund **Hans-Dietrich Koch**. Ohne ihn würde es die Initiative Bodensee-S-Bahn nicht geben.



© Initiative Bodensee-S-Bahn

Impressum

Initiative Bodensee-S-Bahn

Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden

Telefon 0041 71 642 1991

Fax 0041 71 642 1991

info@bodensee-s-bahn.org

www.bodensee-s-bahn.org

Geschäftsleiterin: Susanne Frischknecht

© Verein „Initiative Bodensee-S-Bahn“

Verantwortlich für den Inhalt:

Ulrich Bauer und Wolfgang Schreier

Fach-Redaktion: Stefan Stern

Textbearbeitung: Redaktionsbüro Text-in

D-86899 Landsberg am Lech

Gestaltung und Druck: IMAGE Grafik-Design GmbH

D-86899 Landsberg am Lech, www.image-d.de

Ansprechpartner Deutschland

Ulrich Bauer · VCD Baden-Württemberg

Kreisverband Ravensburg

ulrich.bauer@bodensee-s-bahn.org

Christian Moritz · Pro Bahn Bayern

Regionalgruppe Schwaben

Ch_Moritz@t-online.de

Stefan Stern · VCD Bayern

stern@stadt-land-see.de

Ansprechpartner Österreich

Ulrich Dietrich · Pro Bahn Vorarlberg

dh@htl-bregenz.ac.at

Ansprechpartner Schweiz

Wolfgang Schreier · VCS Sektion Thurgau

wolfgang.schreier@bodensee-s-bahn.org

Paul Stopper · Verkehrsplaner,

Mitglied Zentralvorstand VCS Verkehrsclub der Schweiz

paul.stopper@bodensee-s-bahn.org



S-Bahn über dem Rheinfall bei Schloss Laufen

© Foto Turbo

Bodensee-S-Bahn

Weiterführende Informationen und
Dokumentation auf

www.Bodensee-S-Bahn.org