



**Referat am 17. Dezember 2013 für
Förderverein Mobilitätszentrale Konstanz**

Bodensee-S-Bahn und Bodenseegürtelbahn

**Wolfgang Schreier, Kreuzlingen
Co-Präsident des Vereins
„Initiative Bodensee-S-Bahn“**



Vorstellung „Initiative Bodensee-S-Bahn“

- **Gründung im Jahr 2004 durch regionale Sektionen von Pro Bahn und der Verkehrsclubs VCD und VCS**
- **Zweck: bessere Angebote im grenzüberschreitenden Schienenverkehr auf der Basis von BodanRail 2020**
- **Ziel: Internationaler Tarif- und Verkehrsverbund**
- **Unser Einsatz ist ehrenamtlich und unabhängig von Behörden, Parteien, Verbänden und Wirtschaft**



Bodensee-S-Bahn: Konzept

- **Halbstundentakt Regionalzüge (RB)
Verdichtung nach Bedarf und Potential**
- **Stundentakt Expresszüge (RE und IRE)
in der Region und in die Nachbarregionen**
- **Grenzüberschreitender Verkehr 5 – 24 Uhr
Nachtverkehr am Wochenende**
- **Koordination der Fahrpläne und Tarife**
- **Vernetzung mit Bus und Schiff**



Bodensee-S-Bahn: Konzept wie ZVV

Entwicklung ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) ab 2000

**öffentlicher Verkehr mit Bahn und Bus
in 10 Jahren um 45 Prozent gewachsen**

**Weglängen im Kanton Zürich pro Person und Tag
im Inland seit 10 Jahren gleich lang**

**Aktueller Modalsplit gemäss Mikrozensus 2010
58 % MIV, 32 % öV, 10 % Fuss- und Radverkehr**

das heisst öV ist bereits halb so gross wie MIV

**Bahnhöfe statt Autobahnanschlüsse sind
publikumsintensive Schwerpunkte geworden**



Bodensee-S-Bahn: viel mehr öV-Fahrgäste

Heutige Fahrgastzahlen pro Jahr und Einwohner

Kanton Zürich (ZVV) 450

Vorarlberg (V VV) 250

Kanton Thurgau 150

Deutsche Bodenseeregion (VHB, bodo) 60

Faustregel

bei 500 öV-Fahrgästen pro Einwohner und Jahr

ist der öV etwa 50 % so gross wie der MIV



Bodensee-S-Bahn: mit Tarifverbund

**Erster Schritt war Euregio-Tageskarte:
Grenzenlose Reisefreiheit mit Bahn, Bus und Fähren
gültig rund um den Bodensee und
in den angrenzenden Regionen**

3 Tarifzonen: Ost, Mitte und West

Normaltarife für Erwachsene, Kinder und Kleingruppen

Sondertarife für Rabattkarten wie die Bahncard

25 % Rabatt auf den Bodensee-Kursschiffen

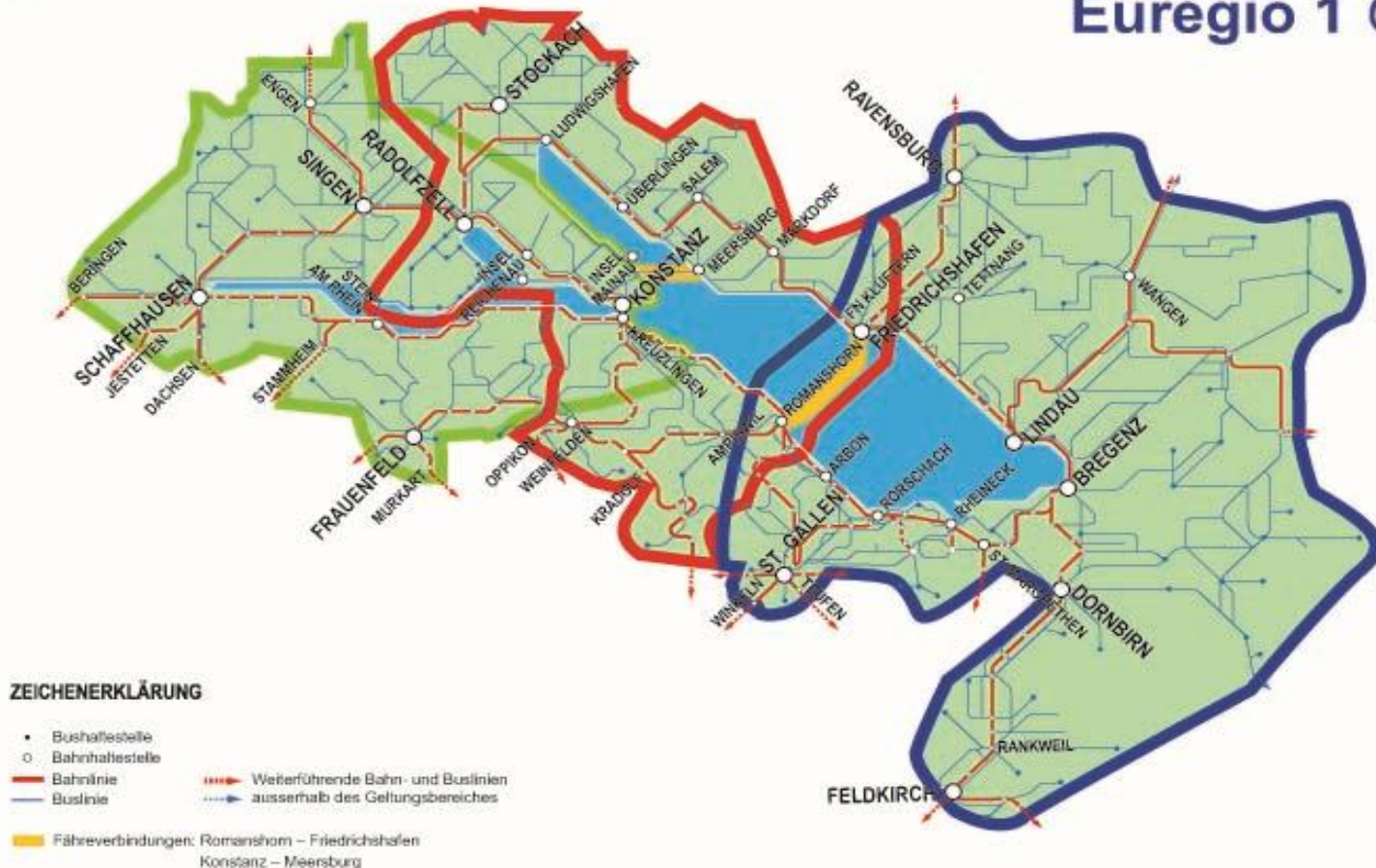
Weitere Informationen: www.euregiokarte.com



Euregio 3 WEST

Euregio 2 MITTE

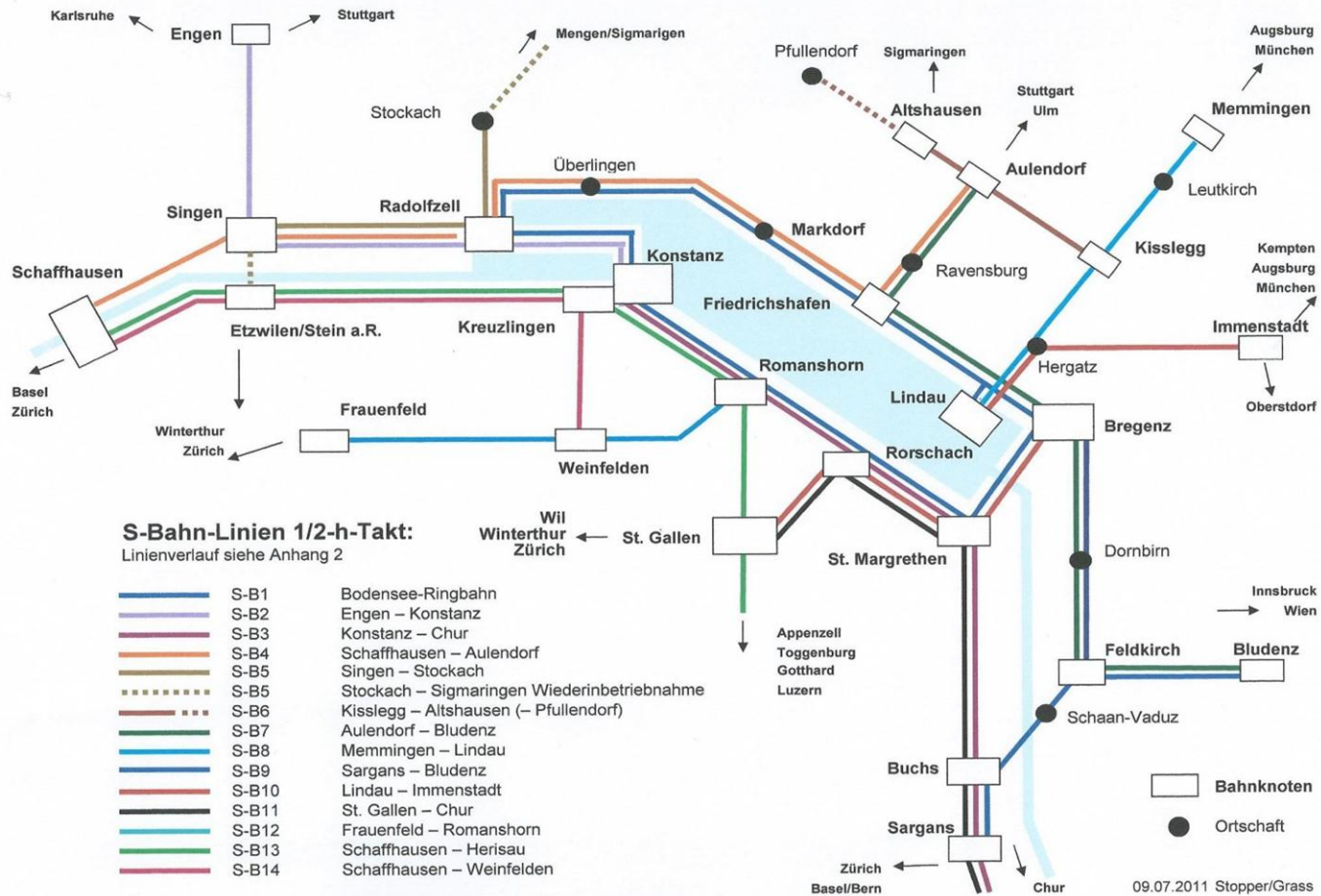
Euregio 1 OST





Bodensee-S-Bahn: Politische Voraussetzung für Erfolg

Nur mit gemeinsamen, grenzüberschreitenden Anstrengungen für Planung und Finanzierung, gepaart mit beharrlichem Einsatz der Behörden und Politiker aus der Euregio Bodensee ist eine Unterstützung aus Berlin, Bern, Brüssel und Wien zu bekommen.





Initiative
Bodensee - S-Bahn

www.bodensee-s-bahn.org





Vergleich der Verkehrsleistung zwischen Autobahn und Eisenbahn

Tagesfrequenzen 2012 südlich Winterthur

Autobahn A1 mit 6 Fahrspuren:

100'000 Fahrzeuge pro Tag

Bei 1.5 Fahrgästen pro Fahrzeug:

150'000 Fahrgäste pro Tag

Eisenbahn mit Doppelspur

100'000 Fahrgäste pro Tag

Mit geplanter Zugfolgezeit von 2 statt 3 Minuten:

150'000 Fahrgäste pro Tag



Bodenseegürtelbahn: Meilensteine des Angebots seit 2000

RB Stundentakt Friedrichshafen - Radolfzell
IRE Zweistundentakt Basel – Ulm

Fahrgastzahlen in 10 Jahren 100 % vergrössert
auf 2.4 Millionen im Jahr 2009
Wachstum sehr gute 7 % pro Jahr



Bodenseegürtelbahn: Meilensteine der Planung seit 2009

**SMA-Studie 2009 Ausbau- und Elektrifizierung
Hochrhein- und Bodenseegürtelbahn**

Bodenseekreis bewilligt 100'000 Euro für Planung

SMA-Studie 2013 Elektrifizierung mit marginalem Ausbau

Bestvariante: RB im Halbstundentakt ohne IRE

**Fazit: Gleisbauten haben höhere Priorität als
Elektrifizierung, damit der IRE erhalten bleibt**



Bodenseegürtelbahn: Notwendige bauliche Massnahmen

- 1. mehr Kreuzungsmöglichkeiten**
- 2. Doppelspurabschnitte**
- 3. Elektrifizierung**
- 4. mehr Haltestellen**
- 5. möglichst durchgehende Doppelspur**



Bodenseegürtelbahn:

1. Handicap „einspurig“

Vorteile Doppelspur

- 1. Mehrfach grössere Kapazität**
- 2. Weniger Verspätungen und verpasste Anschlüsse**
- 3. Kürzere Fahrzeiten**
- 4. Weniger Betriebsstörungen**
- 5. Flexiblerer und stabilerer Fahrplan**
- 6. Einfachere Leit- und Sicherungstechnik**



Bodenseegürtelbahn:

2. Handicap „Dieselbetrieb“

Vorteile Elektrifizierung

- 1. viel grössere Spitzenleistung beim Anfahren**
- 2. Kürzere Anfahr- und Bremszeiten an jeder Haltestelle**
- 3. Kürzere Fahrzeit bei vielen Haltestellen**
- 4. Mehr Umläufe pro Tag und tiefere Kosten pro Zug-Km**
- 5. Weniger Lärm insbesondere beim Anfahren**
- 6. Keine Luftverschmutzung durch Abgase**

Das „Dieselloch“ am Bodensee ist ein Anachronismus.



Bodenseegürtelbahn: 3. Handicap „Finanzierung Ausbau“

In die deutsche Schieneninfrastruktur wird im Vergleich zu den Nachbarländern fünf Mal weniger investiert:

Investitionen im Jahr 2010 pro Einwohner

Schweiz 308 Euro

Österreich 230 Euro

Deutschland 53 Euro

**Dazu kommen bedenkliche Prioritäten:
zu viel Geld für Fernverkehr und Grossprojekte
zu wenig Geld für Unterhalt und Ausbau des Nahverkehrs**



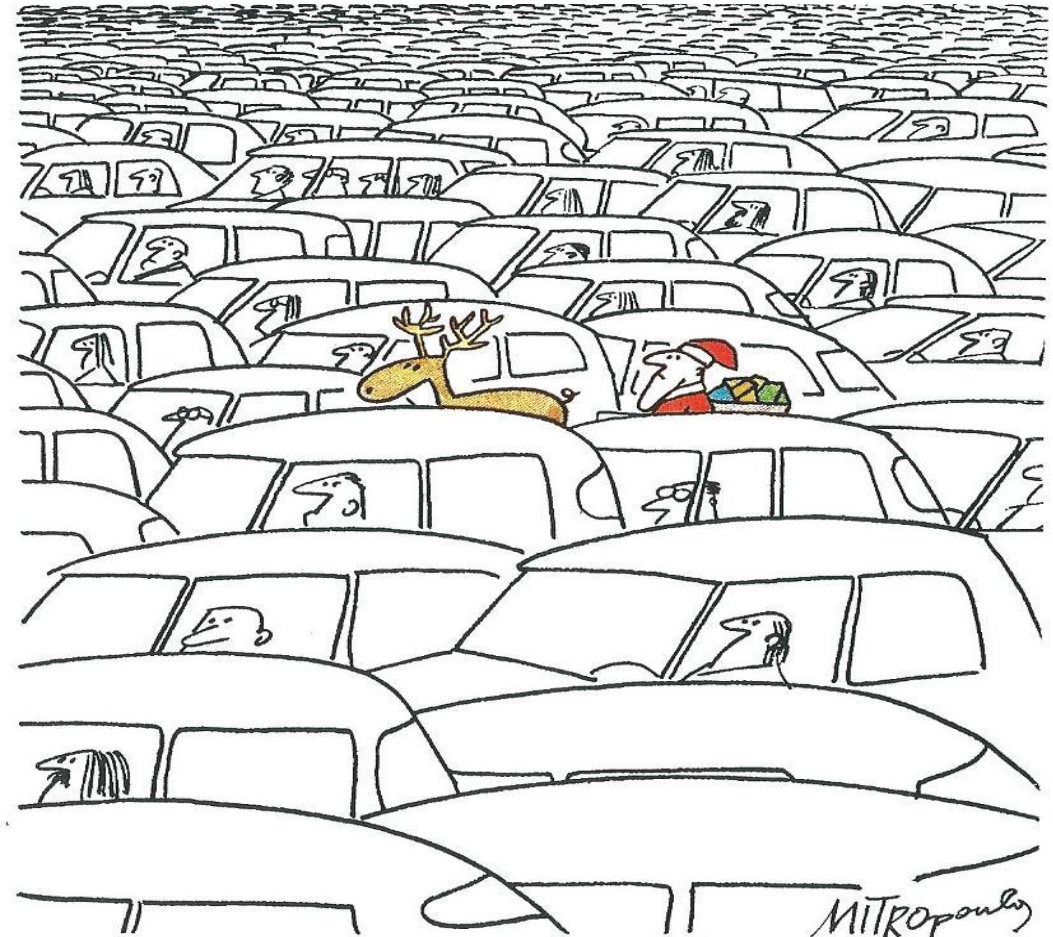
Bodenseegürtelbahn: Vorschlag für weiteres Vorgehen

**Planung für Ausbau und Elektrifizierung
bis zum baureifen Projekt vorantreiben.**

**Finanzierung für weitsichtiges und schrittweise
realisierbares Projekt in den Landkreisen,
beim Land und beim Bund beantragen so wie
für die „Autobahn“ B31 mit 4 Spuren so auch
für die Eisenbahn mit 2 Spuren.**



**Heutige
Realität am
Bodensee
wie auf dieser
Unicef-
Weihnachts-
karte**





Bodensee-S-Bahn und Bodenseegürtelbahn

**Es gibt noch viel zu tun.
Packen wir es an!**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.
Ich freue mich auf eine anregende Diskussion.**

Wolfgang Schreier