

Was nützt ein attraktives Angebot für den öffentlichen Verkehr?

Fahren die Leute nicht trotzdem immer öfter und immer weiter mit dem Auto und steigen nicht auf Bahn und Bus um?

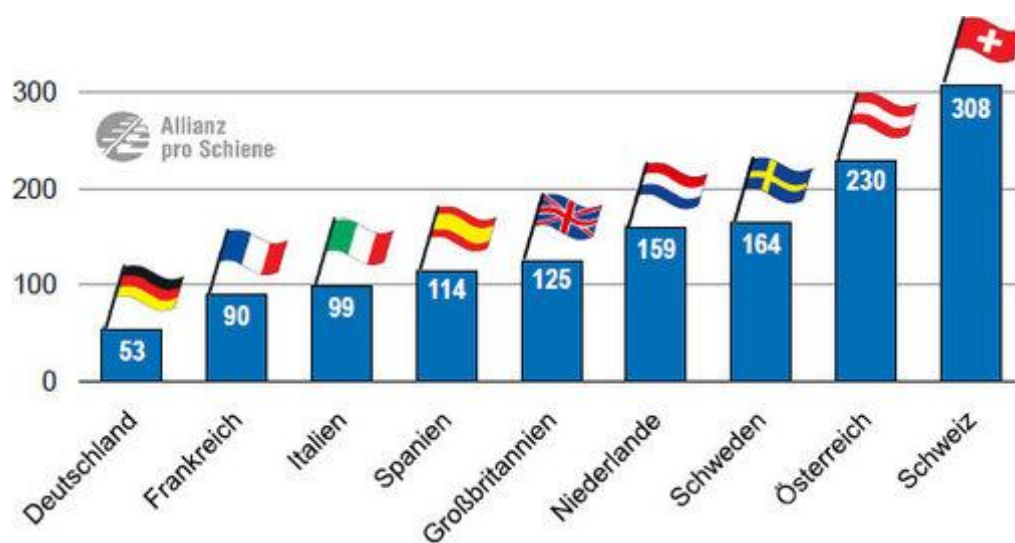
Nein, das stimmt für die Bevölkerung des Kantons Zürich seit 10 Jahren nicht mehr.

**Anteil öffentlicher Verkehr mit Bahn, Tram und Bus
Zunahme um 45 % in 10 Jahren
von 22 % im Jahr 2000
auf 32 % im Jahr 2010**

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

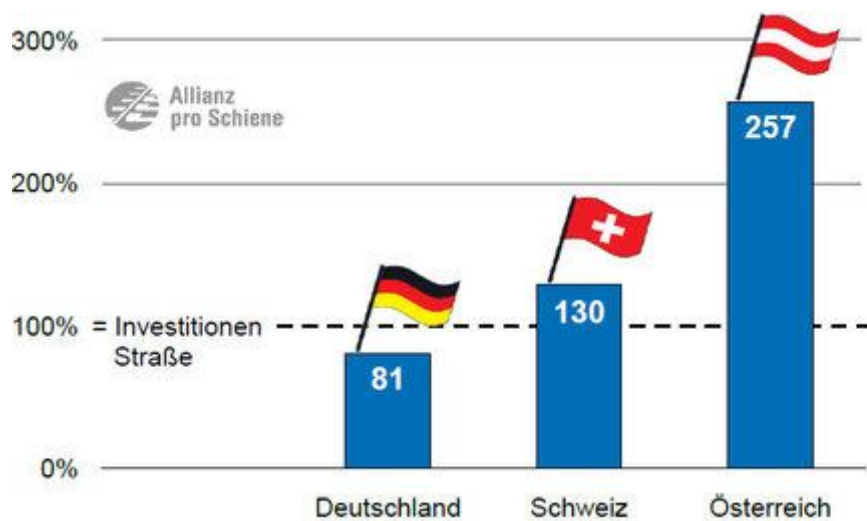
Mittlere Tagesdistanz im Inland 36 km/Tag und Person ist vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2010 leicht gesunken.

Bahn-Investitionen 2011



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVBS (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), SCI Verkehr GmbH "Weltweite Finanz- und Investitionsbudgets der Eisenbahnen 2011".

Strassen-Investitionen 2011



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVBS, VöV, BMVIT.

Wie kann am wirksamsten in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden?

**Mit so wenig Geld für Investitionen in die
Verkehrsinfrastruktur wie in Deutschland,
sind wirksame Investitionen besonders wichtig.**

**In der Schweiz waren die meisten Ausbauten im
bestehenden Bahnnetz am wirksamsten.**

**Das Investitionsprogramm Bahn 2000 hat die grossen
Erfolge im Regional- und im Inter-regionalverkehr
ermöglicht:**

Fahrspuren mit bis zu 30 Zügen pro Stunde

**Der neue Lötschbergtunnel mit nur einer Fahrspur
bewältigt dagegen viel weniger Verkehr als der alte
Tunnel mit zwei Fahrspuren:**

**Ein Schnellzug in jede Richtung pro Stunde und dazu
nur ein paar Güterzüge**

Eisenbahn mit zwei Gleisen bewältigt gleich viel Verkehr wie eine Autobahn mit 10 Fahrspuren

Berechnete Kapazitäten in der Spitzenstunde

Grobe Schätzungen mit mittleren Werten

Autobahn mit 10 Fahrspuren

200'000 Fahrzeuge pro Tag: Spitzenstunde mit 10 % der Tageswerte: 20'000

Fahrzeuge pro Stunde, 1,5 Fahrgäste pro Fahrzeug:

30'000 Fahrgäste pro Stunde

Eisenbahn mit 2 Fahrspuren

Geplant: alle 2 Minuten ein Zug

30 Züge pro Stunde mit gleicher Geschwindigkeit:

10 Doppelstockwagen pro Zug mit 100 Sitzplätzen pro Wagen:

30'000 Fahrgäste pro Stunde

Aktuelle Tagesfrequenzen 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 2 Fahrspuren: 100'000 Fahrgäste pro Tag

In den Spitzenstunden etwa gleich viele Fahrgäste,

weil die Spitzenbelastungen auf der Eisenbahn

grösser sind als auf der Autobahn

Verein Initiative Bodensee-S-Bahn, Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden

Internet: www.bodensee-s-bahn.org info@bodensee-s-bahn.org Tel 0041 71 642 1991

Mängel und Unterschiede in der Leistungsfähigkeit

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
Durchschnittsge- schwindigkeit	38.9 / 46.1 km/h	44.8 / 64.0 km/h
Anzahl Züge / Tag ¹	27	36
Einwohner an der Strecke	ca. 142.000	ca. 106.000
¹ werktäglich pro Richtung: zwischen Radolfzell-Friedrichshafen und Kreuzlingen-Romanshorn		

Zusammenstellung:

Harald Sauter, Uhldingen-Mühlhofen,
Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN
2005

Bodensee-S-Bahn

Hauptziele des Konzeptes:

Halbstundentakt Regionalbahnen

Stundentakt Interregionalbahnen

Durchgehender Verkehr 6 – 24 Uhr

Grenzüberschreitender Verkehr

Koordination der Fahrpläne

Vernetzung mit Bus und Schiff

Tarifverbund Bodenseeregion.

Bauliche Maßnahmen



- **Elektrifizierung**
- **mehr Haltestellen**
- **mehr Kreuzungsmöglichkeiten**
- **Doppelspurabschnitte**