



BODENSEEGÜRTELBAHN UND NACHHALTIGE MOBILITÄT

MOBILITÄT IM BODENSEEKREIS

DIE BODENSEEGÜRTELBAHN IST EIN WICHTIGER BAUSTEIN FÜR DIE NACHHALTIGE MOBILITÄT IM BODENSEEKREIS UND WEIT DARÜBER HINAUS.

Mobilität:

- Der Radverkehr (Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises, unter Beteiligung von Bund, Land, Kreis, Gemeinden),
- der ÖPNV (Busse),
- der SPNV (Schienenverkehr),
- der MIV (motorisierter Individualverkehr),
- nicht zu vergessen der Fußverkehr und
- die Verknüpfung all dieser Verkehre

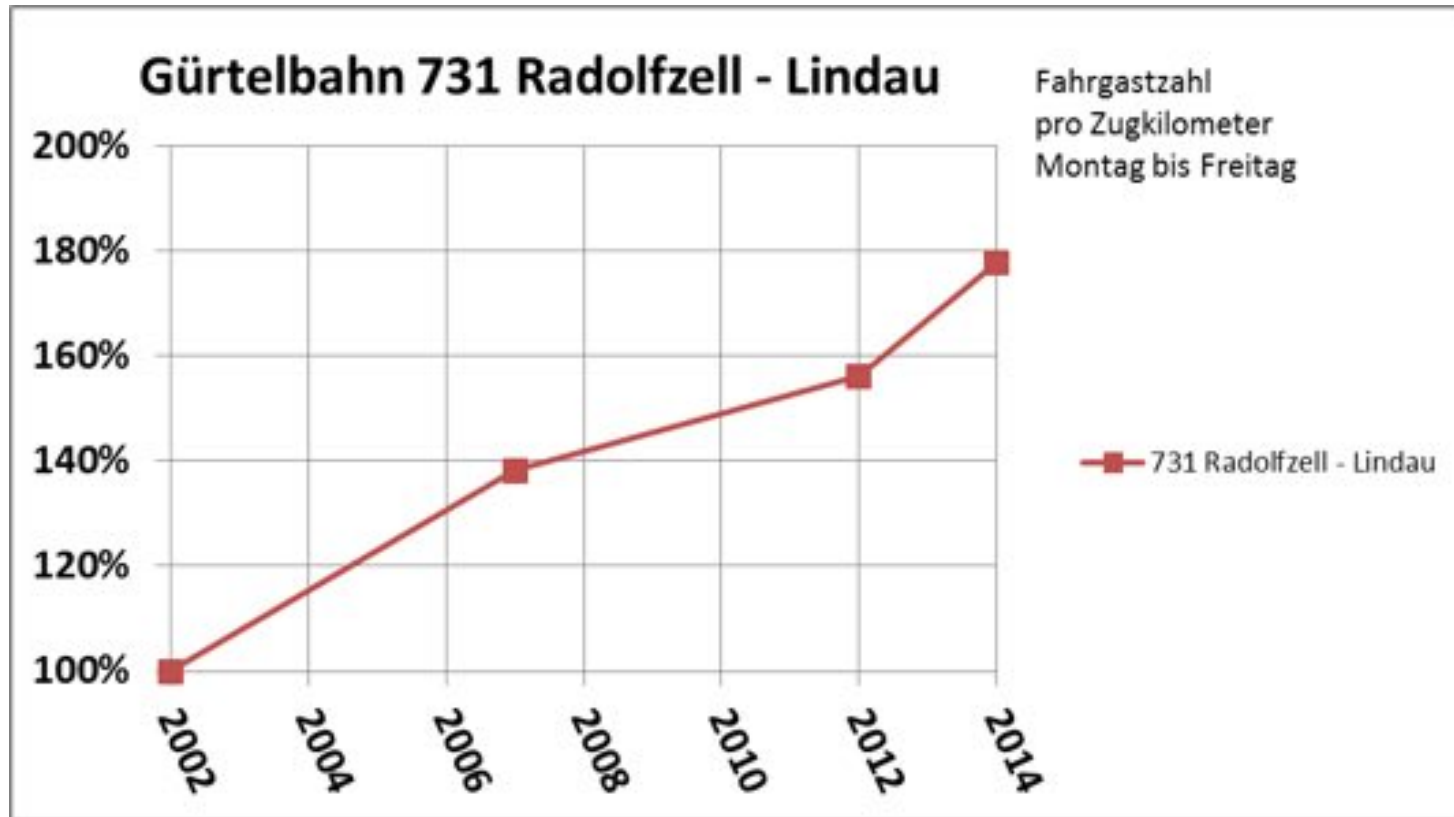
machen das Gesamtpaket der Mobilität aus.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement, die Verkehrsverbünde, die Fahrpläne, Parkplatz-Bewirtschaftung, der abgestimmte Ausbau der Infrastrukturen und die Finanzierung müssen koordiniert und miteinander vernetzt werden.

Ein **Amt für Mobilitätsmanagement im Landratsamt** ist daher längst überfällig.

AKTUELLE SITUATION AUF DER BODENSEEGÜRTELBAHN

- Die Bodenseegürtelbahn von Radolfzell bis Friedrichshafen (Lindau) ist die größte Schwachstelle im Verkehr am See.
- Die Nachfrage ist da, im Gegenzug erwarten die Kunden zu recht ein attraktives Angebot.
- Die Experten reden vom Humpeltakt wegen der wechselnden Abfahrtszeiten.
- Verspätungen und Zugausfälle machen den Fahrgästen zu schaffen.
- Die Bodenseegürtelbahn ist eines der letzten Diesel-Löcher im Bahnbetrieb. Die Strecke muss elektrifiziert werden.
- Leise, flotte Elektro-Triebwagen können dann die lauten, veralteten Diesel-Züge ersetzen.
- Schon die Wiederherstellung aller Ausweichstellen für die Begegnung von Zügen, die es bis vor 30 Jahren gab, sorgt für pünktlicher fahrende Züge. Die Baukosten hierfür sind überschaubar. Sie entsprechen den Baukosten von ca. fünf Kilometern neuer Kreisstraßen.



Quelle: MVI BW 8.7.2015 Aktenzeichen 3-3820.0-0/362 mit Anlage

- in 10 Jahren eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 80%
- von 2012 bis 2014 Zuwachsraten von rund 8 % pro Jahr
- 2012: 4.100 Fähr Gäste wochentags zwischen Markdorf und Friedrichshafen

STETIGE ZUNAHME DER NUTZUNG


		Personen-km/Zug-km											
		Mo-Fr				Sa				So			
KBS	Streckenabschnitt	2002	2007	2012	2014	2002	2007	2012	2014	2002	2007	2012	2014
731	Radolfzell - Lindau	34	47	53	61	34	52	62	64	29	52	55	65
751	Ulm - Friedrichshafen	58	66	85	97	76	75	113	131	57	73	120	118

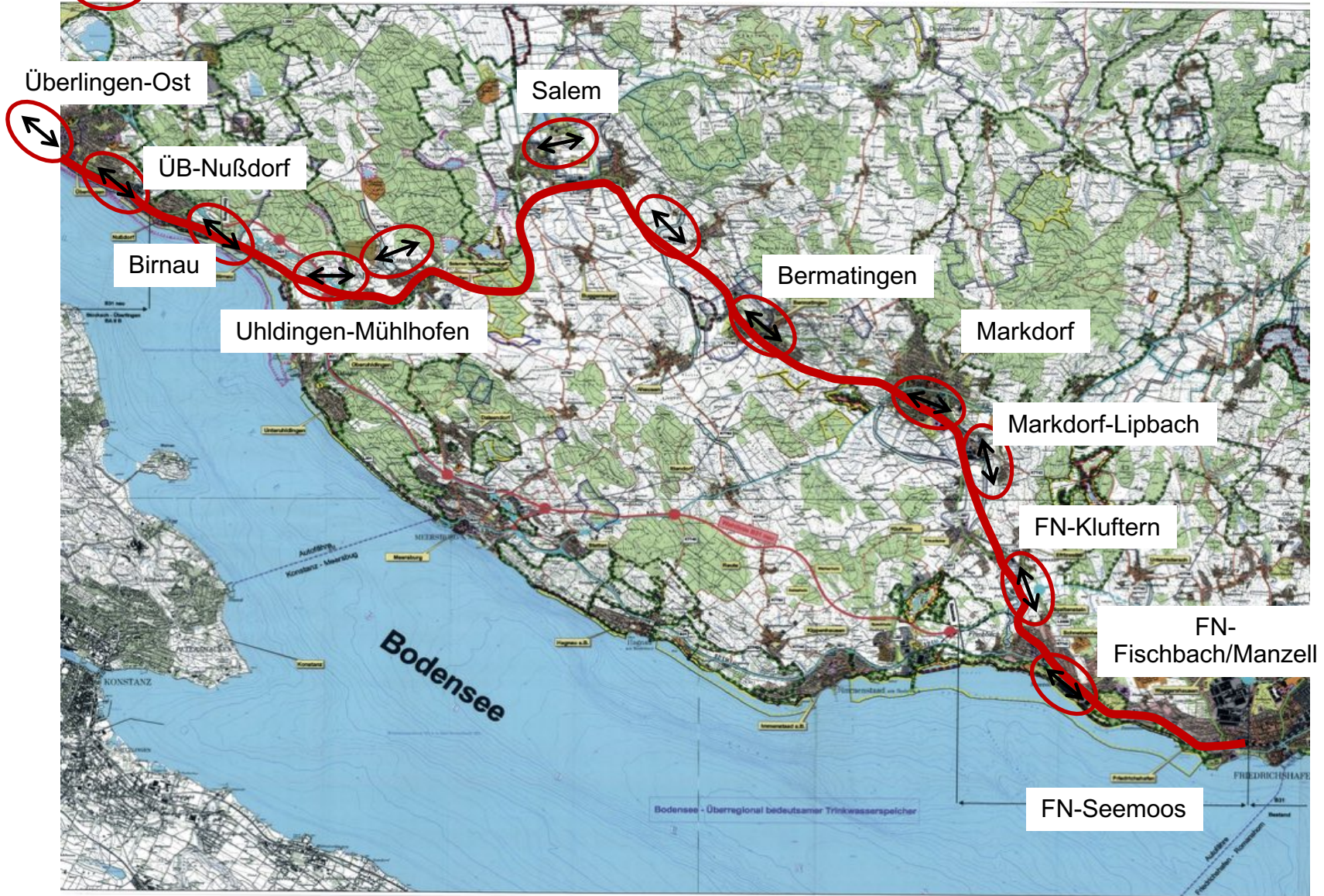
		Personen-km/Zug-km											
		Mo-Fr				Sa				So			
KBS	Streckenabschnitt	2002	2007	2012	2014	2002	2007	2012	2014	2002	2007	2012	2014
731	Radolfzell - Lindau	100%	138%	156%	178%	100%	151%	179%	186%	100%	181%	192%	228%
751	Ulm - Friedrichshafen	100%	115%	147%	167%	100%	98%	149%	171%	100%	129%	211%	207%

Quelle: MVI BW 8.7.2015 Aktenzeichen 3-3820.0-0/362 mit Anlage

2012: 4.100 Fahrgäste wochentags zwischen Markdorf und Friedrichshafen
(Quelle: NVBW, B. Klingel, 2015)

AUSSCHNITT DER BODENSEEGÜRTELBAHN-STRECKE: ÜB BIS FN

 : markiert den Ausbaubedarf z.B. für neue Haltepunkte und/oder Ausweichgleise





Bodensee-S-Bahn Bodenseegürtelbahn (Singen – Friedrichshafen – Lindau)

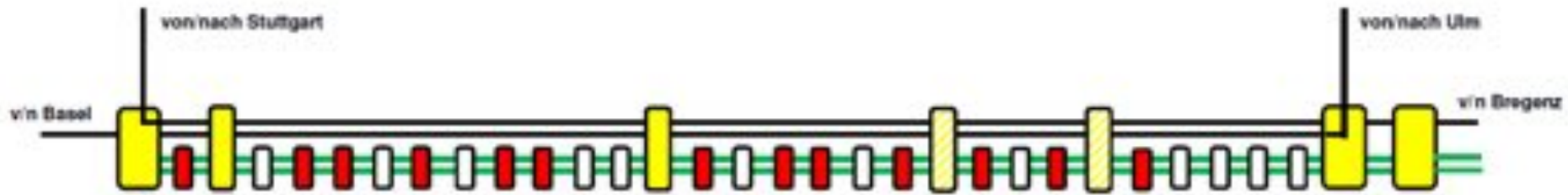
WEITERE VORSCHLÄGE FÜR NEUE HALTEPUNKTE

Abschnitt Singen – Friedrichshafen


Ziel-Angebot

Interregio IRE	je 2-h-Takt	Basel – Singen – Friedrichshafen – Ulm Stuttgart – Singen – Friedrichshafen – Bregenz	
Regionalbahn (S-Bahn)	1/2-h-Takt	Singen – Friedrichshafen – Lindau (2 Züge/h)	

LIEGEN VOM KREIS KONSTANZ ALS AUCH VON DER BODENSEE-S-BAHN INITIATIVE VOR (NEUE HALTEPUNKTE IN ROTER SCHRIFT)



- Singen
- Radolfzell Zepfelfeldtrasse**
- Radolfzell
- Radolfzell-Haselbrunn
- Radolfzell-Stadion**
- Radolfzell-Bachsteig**
- Stahringen
- Eschingen**
- Ludwigshafen
- Ludwigshafen-Strandbad**
- Sippingen Hafen**
- Sippingen
- Überlingen-Therme
- Überlingen-Mitte
- Überlingen Ost**
- Überlingen-Neusiedler (Industrie)
- Überlingen Neusiedler (Mitte)**
- Maisach-Bersna**
- Uhdlingen
- Mühlhofen**
- Salern
- Mittelberweiler**
- Bornmaringen-Albarron
- Bornmaringen-Buchberg**
- Markdorf
- Lipbach**
- Kußern
- Friedrichshafen-Fischbach
- Friedrichshafen-Menzell
- Friedrichshafen-Landsauant
- Friedrichshafen-Stadt
- Lindau

-  IRE- und RB-Halt
-  IRE-Halt (geplant) bestehender RB-Halt
-  RB-Halt
-  RB-Halt (geplant)

FÜR EINEN ATTRAKTIVEN S-BAHN-RING UM DEN BODENSEE MIT SCHNELLEN, LEISEN E-TRIEBWAGEN MÜSSEN WIR GEMEINSAM HANDELN, WIE VOR JAHREN, ALS WIR ERFOLGREICH DIE RETTUNG DES BODENSEES ALS TRINKWASSERSPEICHER SCHAFFTEN



(Quelle: sma, Präsentation Initiative Bodensee-S-Bahn Mühlhofen 5.5.2014)

BEISPIELHAFT DAS SIEDLUNGSBAND VON FN NACH BERMATINGEN MIT AUF 10 KM ZUGSTRECKE RUND 25.000 EINWOHNER

Kartenansicht

Streckenlänge ca. 60 km von Radolfzell nach Friedrichshafen

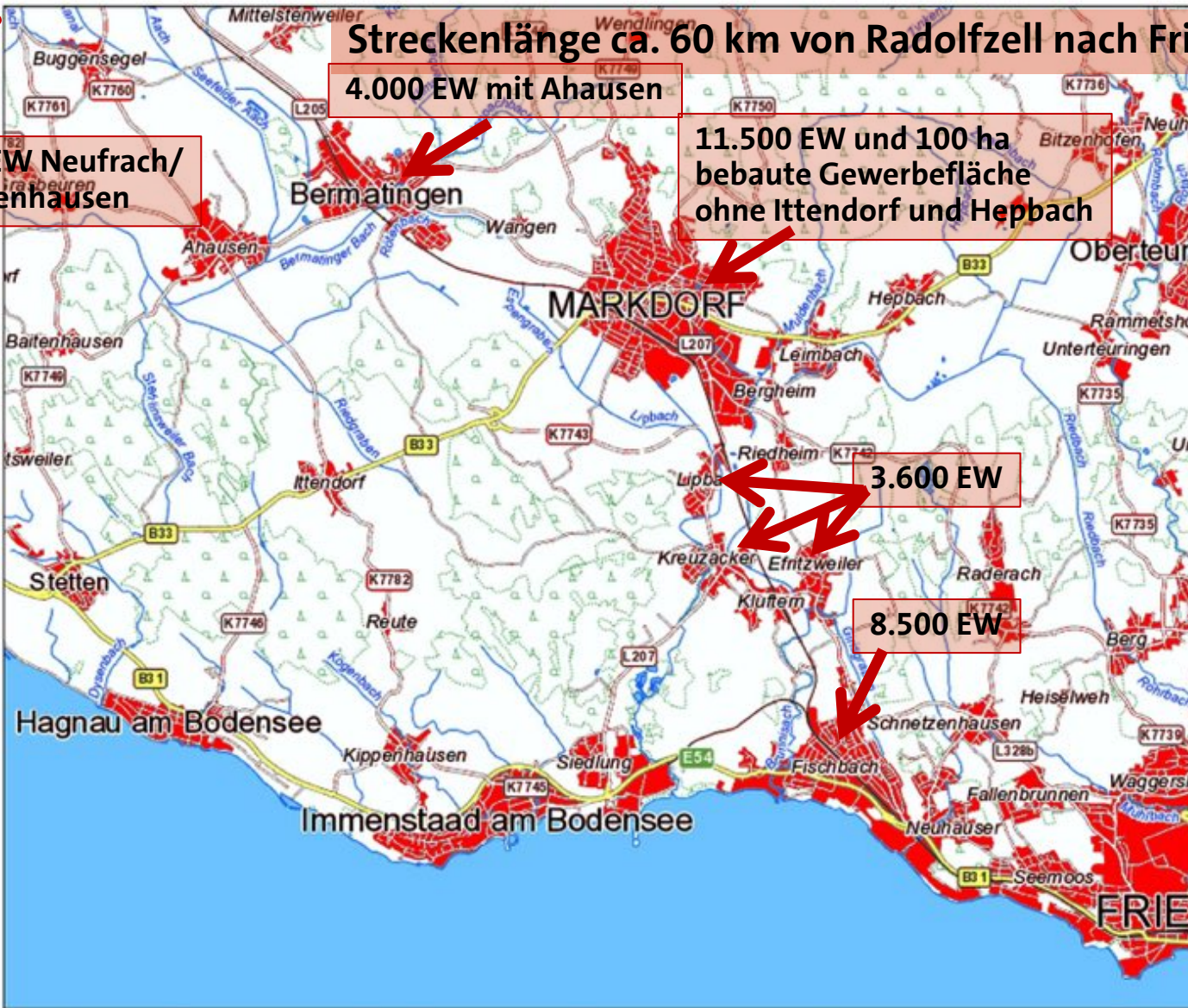
4.000 EW mit Ahausen

5.000 EW Neufrach/
Mimmenhausen

11.500 EW und 100 ha
bebaute Gewerbefläche
ohne Ittendorf und Hepbach

3.600 EW

8.500 EW



Vom Stadtbahnhof Friedrichshafen über Seemoos, Fischbach-Manzell, Efrizweiler, Kluffern, Lipbach, Markdorf nach Bermatingen zieht sich ein stetig mehr zusammenwachsendes Siedlungs- und Gewerbeband.

Zur Zeit wohnen Stand 2015 im Bereich Fischbach-Manzell bis Bermatingen rund 27.000 Einwohner. In Neufrach und Mimmenhausen kommen weitere 5.000 EW hinzu.

Markdorf hat 4.200 Einpendler und 4.100 Auspendler *)
Friedrichshafen hat rund 20.000 Ein- und 9.500 Auspendler*)

*) sozialversicherungspflichtige Berufspendler 2015

0 500/1000 m

Grundlage:
- Räumliches Informations- und Planungssystem (RIPS) der LUBW
- Amtliche Geobasisdaten © LGL,
www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19

VERKEHRSENTWICKLUNG IN DEN VERGANGENEN 10 JAHREN

AM BEISPIEL DER VERKEHRSVERBINDUNG MARKDORF-FRIEDRICHSHAFEN

(WEITERE ERKLÄRUNGEN IN DER GRAFIK DER FOLGENDEN FOLIE)

In Summe fuhren auf Müllstraße K7742 (Markdorf – FN-Raderach-Schnetzenhausen) und OD-Kluffern L207/L328b zusammen

- 23.000 Kfz in 2005 und
- 22.000 Kfz in 2015.

Es gab auf der Achse Markdorf-FN-West in den 10 Jahren von 2005 bis 2015 keinen Verkehrszuwachs auf der Straße. (Quellen: Modus Consult, Verkehrsmonitoring BW, Dauerzählstellen des Landes BW, Zählungen des Landratsamtes Bodenseekreis und der Stadt Friedrichshafen)

Auf der Schiene zwischen Markdorf und Friedrichshafen dagegen waren die Zuwächse erheblich (ca. 80 %) und einem Stand von 4.100 Fahrgästen im Jahr 2012.

Mögliche Erklärung: Der Fahrgast-Zuwachs im SPNV und ÖPNV sowie der Zuwachs im Fahrradverkehr stoppte den bisher üblichen Zuwachs im MIV (Motorisierter Individual-Verkehr)

Mit einem Halb-Stunden-Takt auf der Bodenseegürtelbahn ist mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen zwischen Markdorf und Friedrichshafen zu rechnen.



Grafik zu den Verkehrszahlen auf der vorherigen Folie

- : markiert die Erfassung der Verkehrszahlen auf der
 - Müllstraße und der OD-Kluffern
 - sowie auf der Bodenseegürtelbahn

**BAHNHALTEPUNKT
KLUFTERN**
mit überdachten
Fahrradständern,
10 Fahrrad-Boxen und
Carsharing-Auto



Fotos vom 27. Dez.2016



BAHNHOF MARKDORF

mit überdachten
Fahrradständern
und Toiletten



Fotos vom 27. Dez.2016



WENN IM BERUFSVERKEHR ALLE FAHRGÄSTE DES ÖPNV MIT IHREM AUTO AUF DER STRAÙE WÄREN, GINGE NICHTS MEHR.



2005 BIS 2015: VERKEHRSENTWICKLUNG UND INVESTITIONSKOSTENVERGLEICHE

- Fahrgastprognosen für den ÖV wurden in der Realität weit übertroffen (BOB, Stadtverkehr FN, Bodenseegürtelbahn)
- Die Verkehrszahlen im Straßenverkehr blieben stets weit unter den Prognosewerten (Quellen: Modus Consult, Verkehrsmonitoring BW, Dauerzählstellen des Landes BW)
- Kosten u.a. für Ausweichgleise und Haltepunkte der Bodenseegürtelbahn ca. 40 Mio. € (ohne Elektrifizierung); Kosten für die Elektrifizierung 50 Mio. €, sma-Gutachten 2009
- Kosten für Kreis- und Landesstraßen ca. 8 bis 10 Mio. €/km
 - OU-Markdorf: 25 Mio. € für nicht ganz 3 km
- Kosten für neue Bundesstraßen im Kreisgebiet
 - B31/B30 BVWP: ca. 460 Mio. € im Bodenseekreis
 - B31neu FN-West: 157,3 Mio. € (im Bau)
 - B31 neu ÜB: 32 Mio. € (im Bau)
- Radverkehrskonzept des Kreises ca. 50 Mio. € (Die Anteile von Bund, Land und Gemeinden liegen bei rund 80%)

2005 BIS 2015: VERKEHRSENTWICKLUNG UND INVESTITIONSKOSTENVERGLEICHE

- Fahrgastprognosen für den ÖV wurden in der Realität weit übertroffen (BOB, Stadtverkehr FN, Bodenseegürtelbahn)
- Die Verkehrszahlen im Straßenverkehr blieben stets weit unter den Prognosewerten (Quellen: Modus Consult, Verkehrsmonitoring BW, Dauerzählstellen des Landes BW)
- Kosten u.a. für Ausweichgleise und Haltepunkte der Bodenseegürtelbahn ca. 40 Mio. € (ohne Elektrifizierung); Kosten für die Elektrifizierung 50 Mio. €, sma-Gutachten 2009
- Kosten für Kreis- und Landesstraßen ca. 8 bis 10 Mio. €/km
- OU-Markdorf: 25 Mio. € für nicht ganz 3 km
- Kosten für neue Bundesstraßen im Kreisgebiet
 - B31/B30 BVWP: ca. 460 Mio. € im Bodenseekreis
 - B31neu FN-West: 157,3 Mio. € (im Bau)
 - B31 neu ÜB: 32 Mio. € (im Bau)
- Radverkehrskonzept des Kreises ca. 50 Mio. € (Die Anteile von Bund, Land und Gemeinden liegen bei rund 80%)

KURZFRISTIGE MAßNAHMEN FÜR DIE BODENSEEGÜRTELBAHN

DAS LAND UNTER BETEILIGUNG DER KOMMUNEN MUSS DIE PLANUNGEN ZUM AUSBAU VORANTREIBEN UND FINANZIERUNGSPLÄNE ERARBEITEN.

- Bau von Ausweichstellen und Wendegleisen
- Erhebliche Verbesserung der Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit
 - Zusätzliche Haltepunkte u.a. Markdorfer Gewerbegebiet /Lipbach, Birnau, Mühlhofen und Überlingen-Ost
 - Mehr einsatzfähige Diesel-Triebwagen bis zur Elektrifizierung
 - Durchbindung von Zügen von ÜB-Salem-Bermatingen-Markdorf-FN-RV in der Hauptverkehrszeit
 - Ertüchtigung der Bahnhöfe und Haltepunkte
- Verbesserungen in der Tarifstruktur (u.a. bodo-Erweiterung) und dem Fahrkartenverkauf
- Verknüpfung des Rad- und Busverkehrs mit der Schiene (Mobilitätsmanagement in der Kreisverwaltung)

MITTELFRISTIGE MAßNAHMEN FÜR DIE BODENSEEGÜRTELBAHN

- Das Land unter Beteiligung der Kommunen muss die Elektrifizierung bis 2025 verwirklichen
 - Beseitigung des letzten Diesel-Lochs in BW (Radolfzell-FN)
- Ertüchtigung der Bahnhöfe und Haltepunkte durch DB, Land und Kommunen
- Verwirklichung einer Bodensee S-Bahn rund um den See

FAZIT

- Viele Menschen finden in den größeren Städten wie FN keinen Wohnraum in der Nähe ihres Arbeitsplatzes und pendeln.
- Anlieger protestieren in den Städten gegen die hohen Verkehrsbelastungen.
- Wer Parkplätze knapp hält, wird Protest ernten und muss Alternativen wie SPNV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ausbauen.
- Der Druck in den Firmen steigt, Mobilitätsmanager suchen nach Lösungen.
- Viele gute Pläne liegen auf dem Tisch.

FAZIT (2)

IN BERLIN WIRD EIN THEMA HEIß DISKUTIERT: WOHIN MIT DEN MILLIARDEN-MEHREINNAHMEN?

- Die Fahrgäste auf der Bodenseegürtelbahn können Herrn Schäuble diese Frage leicht beantworten, wenn sie frierend auf einen verspäteten Zug warten oder in einem überfüllten Zug sich als Sardine fühlen.
- Auch die Urlauber, Ausflügler und Berufspendler haben gute Vorschläge. Die einen warten auf einen Haltepunkt an der Perle des Rokokos, der Birnau, die anderen auf einen Haltepunkt Markdorf/Lipbach zum Gewerbe- und Industrie-Gebiet im Süd-Osten von Markdorf. Überlingen könnte mit einem Haltepunkt im Osten der Stadt geholfen werden, auch Mühlhofen wartet auf einen neuen Haltepunkt.
- Es braucht nur einen winzigen Teil der 20 Milliarden, die der Finanzminister dank der fleißigen Bürger mehr eingenommen hat, um diese wichtigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur am Bodensee zu tätigen.