Thurgau

Agglo-S-Bahn / KNA light

Sitzung des TUA's vom Landkreises Konstanz am 02.11.2020 (via Zoom)

Thurgau

Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn
➔ Ziele

- Grundsatz:

➔ Verbesserung der grenzüberschreitenden Erschliessung der Kerngebiete und des Entwicklungsraums mit dem ÖV und Steigerung der Attraktivität.

- Daraus abgeleitet erweiterte Zielsetzung:

➔ Stärkung des Rückgrats des ÖV-Systems in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz – insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr – mit dem Ziel den Anteil zugunsten des ÖV zu verbessern.

Thurgau

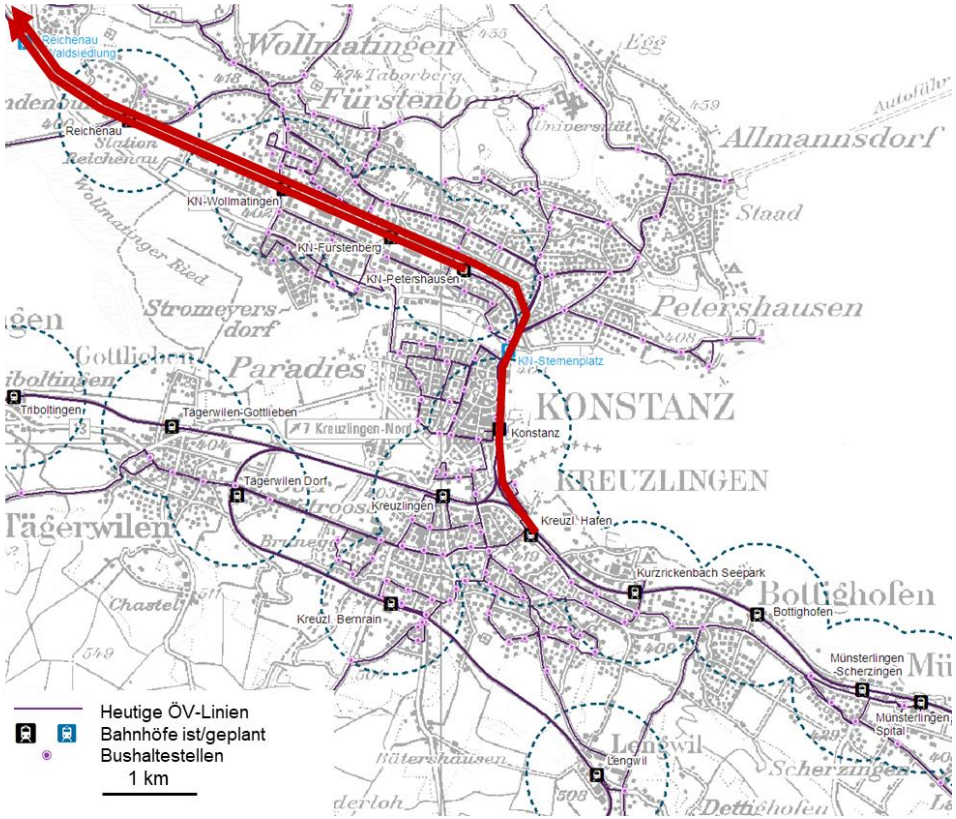
Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn
Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (Modul I)

- keine eindeutige Bestvariante.
- **Tram und Stadtbahn** erzielen **grössten Nutzen**
- Pro eingesetztem Geldbetrag sind **S-Bahn-Varianten wirksamer** als Tram- und Stadtbahn-Varianten.

➔ **Fazit Modul I:**
Empfehlung: System S-Bahn im Modul II zu vertiefen.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (Modul II)

S-Bahn-Variante A3 (= mittelfristig)

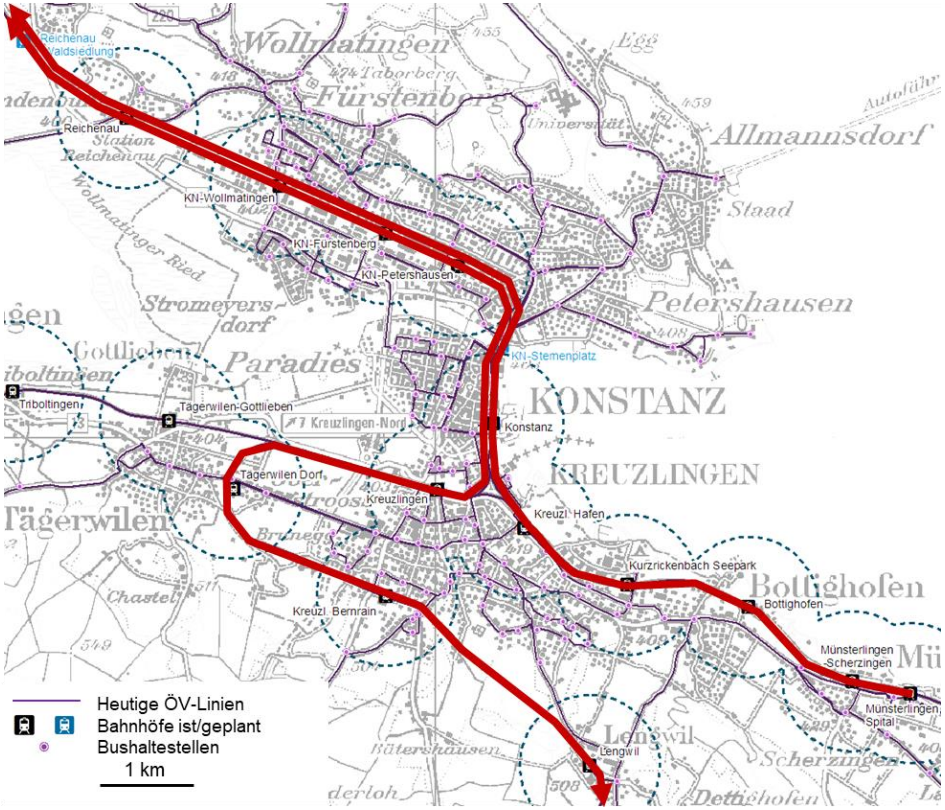


Konzept A3 mit den Elementen

- Verlängerung des seehas Engen – Singen – Konstanz nach Kreuzlingen Hafen,
- Durchbindung des Hochrhein-IRE auf den RE Konstanz – St. Gallen mit einer neuen stündlichen Verbindung Singen – Konstanz,
- zusätzliche halbstündliche S-Bahn Radolfzell – Konstanz-Petershausen
- sowie neue S-Bahn-Halt Konstanz Sternenplatz.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (Modul II)

S-Bahn-Variante B1 (= langfristig)



Konzept B1 mit den Elementen:

- Verlängerung der S-Bahn Radolfzell – Konstanz-Petershausen bis Konstanz Bahnhof und Durchbindung auf die S14 nach Weinfelden.
- Verlängerung des seehas über Kreuzlingen Hafen hinaus bis Münsterlingen Spital (Taktverdichtung: 4 S-Bahnen / h und Richtung).

Thurgau

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (Modul II)

➔ **Fazit Modul II:**

Es empfiehlt sich, eine etappierte Umsetzung mit einem mittelfristigen S-Bahn-Konzept bei begrenztem Infrastrukturaufwand

und

einem langfristigen Zielkonzept mit höheren Investitionen.

Aktuelle und nächste Schritte

- Prüfaufträge an DB Netz und SBB Infrastruktur bzgl. Seehas-Verlängerung nach Kreuzlingen Hafen
- Für Prüfung von Förderbeiträgen für den Ausbau des ÖPNV ist eine Standardisierte Bewertung erforderlich (Ziel: KNV > 1). Diese wiederum benötigt Nachfrageprognosen und Kostenschätzungen auf Stufe Entwurfsplanung (LPH 1 bis LPH3) gemäss HOAI.
- Planungskosten für Bahninfrastruktur ca. 25% der Baukosten; Kosten bis Stufe Entwurfsplanung davon ca. 33% (Var. A3 ca. 4 Mio.; Var. B1 ca. 13 Mio.) → Finanzierung durch Region erforderlich!

→ Zielsetzung KNA light

- Erhalt von Grundlagen für Entscheidfindung, ob Projekte aufgrund des volkswirtschaftlichen Nutzens weiterverfolgt werden können.

Thurgau

Besten Dank.