

Bodensee-Gürtelbahn soll aufgewertet werden

Neue Haltestellen, ein 30-Minuten-Takt und günstigere Tarife für Vielfahrer: Vertreter der Initiative Bodensee-S-Bahn und weitere Befürworter rund um den See sowie Politiker tauschten sich in Überlingen über Verbesserungen im Regionalverkehr aus.



Gute Beispiele sollten eigentlich Schule machen, denkt man. Umso mehr, wenn vermeintlich defizitäre Konzepte plötzlich schwarze Zahlen schreiben. Wie bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB), die einmal im Jahr ihre prima Bilanz verkündet und dann wieder 364 Tage lang still und leise ihre Fahrgäste zwischen Friedrichshafen, Ravensburg und Aulendorf zum Ziel bringt. Ähnlich erfolgreich ist der Seehas als dicht getaktetes Nahverkehrsangebot zwischen Konstanz und Engen, der von der Schweizerischen SBB betrieben wird.

Bei der Bodenseegürtelbahn scheinen die Weichen im Kopf allerdings sehr schwer umzustellen. Die Initiative Bodensee-S-Bahn hat schon vor einigen Jahren ein schlüssiges Konzept zum Ausbau, zur Elektrifizierung und zur Taktverdichtung entwickelt. Warum gibt es das nicht schon lange? Das fragen sich auch die beiden Landtagsabgeordneten der Grünen, Martin Hahn (Überlingen) und Siegfried Lehmann (Konstanz), und wollen nun einen neuen Impuls zu neuen Vorstößen geben. Für Hahn liegt es vor allem daran, dass viele das Konzept gut finden, aber nur wenige sich vehement für seine Umsetzung stark machen. „Wir wollen einen Schulterschluss der Regionalverbände, der Landratsämter und der Kommunen

erreichen“, betont der Überlinger: „Denn wir müssen mehr Druck aus der Region machen.“ Schon im Januar reichten die Grünen-Abgeordneten eine Anfrage an die eigene Landesregierung ein, welche Bedeutung das Land der Entwicklung der Bodensee-Gürtelbahn zumesse.

Jetzt haben sie sich mit Vertretern der Initiative Bodensee-S-Bahn und mit deren Mitstreitern ausgetauscht. Beteiligt waren Wolfgang Schreier aus Kreuzlingen, Verkehrsplaner Paul Stopper (Uster/CH) und Ulrich Bauer aus Wangen im Allgäu. Repräsentanten lokaler Initiativen des öffentlichen Personennahverkehrs und des BUND waren an dem Gespräch ebenso beteiligt wie die Überlinger Oberbürgermeisterin Sabine Becker, die insbesondere mit Blick auf die Landesgartenschau bis 2020 auf eine Verbesserung der Gürtelbahn hofft, um das individuelle Verkehrsaufkommen nicht ausufern zu lassen. „Für die Stadt Überlingen wäre das sehr wichtig“, sagt Becker.

„Die Fragestellung in der Schweiz und in Vorarlberg ist eine ganz andere als bei uns“, erklärt Siegfried Lehmann: „Hier fragt man: Wie hoch ist das Defizit? Dort heißt es: Was brauchen die Menschen für ein Angebot?“ Das „Dieselloch“ am Bodensee nennt er einen Anachronismus vor dem Hintergrund, dass Hochrheinbahn und Südbahn in absehbarer Zeit elektrifiziert seien. Um die Attraktivität der Linie zu erhalten, müsse man auf Hybridfahrzeuge setzen, den Takt verdichten und mehr Doppelspuren einbauen. Sonst werde das Chaos auf den Straßen noch größer.

Silke Falch wohnt in Langenargen, arbeitet in Österreich und kennt das dortige Angebot. Im Halbstundentakt komme man in der Regel überall hin und finde auch die notwendigen Anschlüsse. Die beiden Schweizer Wolfgang Schreier und Paul Stopper verweisen auf die unterschiedlichen Finanzierungskonzepte und die geringen Aufwendungen Deutschlands für den ÖPNV. So hatte die Schweiz 2010 pro Kopf 308 Euro für die Schieneninfrastruktur aufgewandt, in Österreich waren es 230 Euro. Deutschland beschränkte sich auf 53 Euro.

Auch die Tarifgestaltung ist für den Erfolg wichtig. Beim Verkehrsverbund Bodo summiere sich eine Netzkarte für das ganze Jahr auf mehr 1200 Euro, hieß es bei dem Austausch, in Vorarlberg bezahlten die regelmäßigen Nutzer pro Tag 1 Euro – als 365 Euro pro Jahr. Zumindest einen kleinen Schritt voran gehen könnte es voraussichtlich im kommenden Jahr. Als Nummer 26 und 27 sind die Projektvorschläge zur Bodensee-Gürtelbahn derzeit beim Ministerium in der Prüfungsphase zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVP)

Schiene – mit insgesamt 400 anderen Vorhaben.