



Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden
Telefon 0041 71 642 19 91
E-Mail info@bodensee-s-bahn.org
www.bodensee-s-bahn.org

Medienmitteilung vom 12. November 2013

Bodenseegürtelbahn: Angebots-Verdopplung und Einsatz von Hybrid-Triebzügen

Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ befürwortet einen Kapazitätsausbau auf der Bodenseegürtelbahn. Ziel ist eine Verdoppelung des Angebotes auf einen Halbstundentakt für die Regionalbahnen zwischen Singen und Lindau (S-Bahn) sowie einen Stundentakt der IRE-Züge Basel – Singen – Friedrichshafen – Lindau. Da die notwendige und von der Initiative nach wie vor angestrebte Elektrifizierung möglicherweise nicht so rasch wie gewünscht realisiert werden kann, wird als Übergangslösung ein Betrieb mit Hybrid-Triebzügen vorgeschlagen. Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ fordert den Bodenseekreis und den Landkreis Konstanz auf, sich für diese Lösung einzusetzen. Vorrangiges Ziel muss die Verlagerung von Verkehr von der Strasse auf die Schiene sein.

Mehr Kreuzungsstellen und Doppelspuren für Halbstunden-Takt

Das wichtigste Ziel einer fortschrittlichen Verkehrspolitik ist heute, Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Der Bodenseekreis stellte im letzten Sommer die Studie des Zürcher Planungsbüros SMA als Meilenstein dar. Ein wichtiges Ergebnis dieser Studie war, dass sich der Fahrplan auf dieser einspurigen Bahnlinie mit der Elektrifizierung allein nicht verdichten lässt. Für die von der Bevölkerung dringend gewünschte Verdichtung des Fahrplanes ist ein Ausbau der Schieneninfrastruktur notwendig, d.h. mehr und ausreichend lange Kreuzungsbahnhöfe und Doppelspurabschnitte. Nachdem der Ausbau der Bodensee-Gürtelbahn vom Land für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet wurde, haben sich die Chancen für eine Ertüchtigung dieser Linie erhöht. Grundsätzlich sollte die Bahnstrecke von Radolfzell bis Lindau analog der Strasse möglichst auf durchgehende Doppelspur ausgebaut werden, um einen dichten Taktfahrplan zu ermöglichen und um Verspätungen im Bahnbetrieb zu vermindern.

Neue Haltestellen bei bahnnahe Siedlungen

Heute fährt die Bahn bei vielen bahnnahe Wohnsiedlungen und Arbeitsplätzen vorbei, weil dort keine Haltestellen vorhanden sind. Für mehr Fahrgäste sind an diesen Orten neue Haltestellen einzurichten. Die Beispiele am schweizerischen Bodenseeufer, auf der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) oder beim „Zweckverband 3-er Ringzug“ in Rott-

weil-Villingen haben gezeigt, dass mit neuen Haltestellen und einem dichten Fahrplan viele neue und zufriedene Fahrgäste gewonnen werden können.

Übergangslösung: Hybrid-Triebzüge bis zur Elektrifizierung

Ein Ausbau und die gleichzeitige Elektrifizierung sind auf vielen Bahnlinien in Europa leider nicht möglich. Deshalb hat die Bahnindustrie Hybrid-Triebzüge entwickelt. Diese fahren auf elektrifizierten Strecken mit Strom und auf den nicht elektrifizierten Abschnitten mit Dieselmotoren. Diese komfortablen Triebzüge bewähren sich seit einigen Jahren in Frankreich und wurden kürzlich in grösseren Stückzahlen bestellt. Sie könnten auch für die Bodenseeregion eine sinnvolle Zwischenlösung sein, bis alle Bahnlinien elektrifiziert sind. Auch der schweizerische Fahrzeughersteller Stadler liefert mit dem FLIRT3 solche Hybrid-Fahrzeuge.

Mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene

Die bisher verfügbaren Gelder für den Ausbau der Schieneninfrastruktur sind bei der Deutschen Bahn, beim Bund und in den deutschen Ländern auf dem nördlichen Bodenseeufer völlig unzureichend. Dadurch ist immer noch zu viel Verkehr auf den Strassen. Die Folgen sind chronische Staus sowie übermässige Lärm- und Luftbelastungen. Im Kanton Zürich bewältigen Bahn und Bus bereits halb so viel Personenverkehr wie das Auto. Das entspricht 450 Fahrgästen pro Einwohner und Jahr. Am südlichen Bodenseeufer und in Vorarlberg sind es 200-250 Fahrgäste/Einwohner und Jahr. Das sind immerhin noch drei Mal mehr als in der deutschen Bodenseeregion mit etwa 60 Fahrgästen/Einwohner und Jahr.

Engagement aus der Region unerlässlich

Mit dem stark verbesserten Angebot auf der Gürtelbahn erscheint eine Verdopplung der Fahrgäste innerhalb weniger Jahre möglich, wie das Beispiel Bodensee-Oberschwaben Bahn (BOB) gezeigt hat. Damit lassen sich weitere Investitionen für die Elektrifizierung leichter rechtfertigen als mit dem heutigen, eher mageren Fahrgastaufkommen. Doch hierbei allein auf die Deutsche Bahn, den Bund und das Land zu hoffen, wäre wie „Warten auf Godot“. Ein Erfolg erfordert wie im schweizerischen Klettgau ein grosses Engagement durch den Bodenseekreis und den Landkreis Konstanz. Die „Initiative Bodensees-S-Bahn“ appelliert daher an den „Interessenverband Bodenseegürtelbahn“, die notwendigen Ergänzungen der SMA Studie für die Verdopplung der Bahnkapazität in Auftrag zu geben.

Weitere Informationen siehe www.bodensee-s-bahn.org

Mündliche Auskünfte: Paul Stopper, Verkehrsplaner, Falmenstrasse 25, CH-8610 Uster
Telefon +41 44 940 74 74 oder +41 76 330 92 91, E-Mail: paul@stopper.ch