

PRESSEAUSSENDUNG

Grenzüberschreitender „Fonds öffentlicher Verkehr“ für die Bodenseeregion gefordert

Aus allen vier Anrainerstaaten fanden sich am 16. Oktober 2008 Experten in Friedrichshafen ein, um auf einer Tagung die Probleme des grenzüberschreitenden Öffentlichen Personennahverkehrs in der Bodenseeregion zu diskutieren.

Da die Finanzverantwortung nicht in der Region selbst, sondern in den fernen Hauptstädten Berlin, Bern und Wien liegt, wurde für die Bodenseeregion die Einrichtung eines grenzüberschreitenden "Fonds öffentlicher Verkehr" gefordert. Dieser könnte wesentlich dazu beitragen, in den nächsten Jahren ein alle Anrainerstaaten umfassendes, grenzüberschreitendes S-Bahn-Netz rund um das „Schwäbische Meer“ aufzubauen und damit hinkünftig die verstopften Strassen zu entlasten.

Europäische Zentrallage, aber nationale Grenzlage

Dies ist eines der Ergebnisse der am Donnerstag in Friedrichshafen abgehaltenen Tagung „Das Dreiländereck Bodenseeregion: Verkehrsdrehscheibe in der Mitte Europas - Perspektiven für den grenzüberschreitenden ÖPNV“, die von tjm-consulting mobilitätsmanagement (Köln) in Kooperation mit der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (Forschungsstelle für Gebirgsforschung, Innsbruck), der Konrad-Adenauer-Stiftung (Bildungswerk Stuttgart) und der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) durchgeführt wurde.

Neben hochkarätigen Referenten aus der Wissenschaft sowie den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen diskutierten in der gut besuchten Veranstaltung vor allem auch zahlreiche Vertreter von Behörden, Planungsbüros, Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen aus der Bundesrepublik Deutschland, Österreich, der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein die vielfältigen Problembereiche des grenzüberschreitenden Öffentlichen Personennahverkehrs in der Bodenseeregion.

In Vertretung von Europaabgeordneter Elisabeth Jeggle sprach stellvertretend Udo Glatthaar über die Bedeutung und Auswirkungen der EU-Verkehrspolitik für die Bodenseeregion. Historische Strukturen sorgen bis heute dafür, dass die Entscheidungskompetenzen nicht in der Region selbst, sondern in den fernen Hauptstädten Berlin, Bern und Wien liegen. Wichtiges Lobby-Instrument der Bundesländer und Kantone rund um den Bodensee ist daher die „Internationale Bodensee-Konferenz“ (IBK), die in Verkehrsagenden hier die regionalen Interessen mit einer Stimme gegenüber den nationalen Regierungen vertritt. Über bereits erfolgreich umgesetzte Projekte wie etwa die Euregio-Tageskarte berichtete daher der langjährige Vorsitzende der Verkehrskommission der IBK, Prof. Dr. Albrecht Kuder aus Stuttgart.

Neue Finanzierungsstrukturen für den grenzüberschreitenden ÖPNV sinnvoll

Das Konzept „Bodensee-S-Bahn“, das in den nächsten zehn Jahren die Realisierung eines Halbstundentakts rund um den See und in den angrenzenden Regionen vorschlägt, stellte Verkehrsplaner Paul Stopper aus Uster (Kanton Zürich) vor. Nach dem Vorbild des Fonds für den Bau der Zürcher S-Bahn könnte ein neu einzurichtender grenzüberschreitender "Fonds öffentlicher Verkehr" wesentlich dazu beitragen, in den nächsten Jahren die grenzüberschreitenden Nahverkehrsverbindungen in der gesamten Region auszubauen und damit wesentlich attraktiver für die Fahrgäste zu gestalten.

Die Vertreter der verschiedenen Verkehrsunternehmen sprachen sich hier für eine Politik der kleinen Schritte aus, da diese einen größeren Erfolg verspricht und damit leichter der schrittweise Aufbau eines solchen S-Bahn-Systems in den jeweiligen Gebieten rund um den Bodensee zu bewerkstelligen ist. Denn in vielen Fällen bilden erst günstige Rahmenbedingungen im politischen Umfeld die Voraussetzung für eine Realisierung. Die Schwierigkeiten bei der Umsetzung solcher Projekte liegen oft im politisch-administrativen Bereich, nachdem für grenzüberschreitende Verkehre die bestehenden technischen und betrieblichen Hindernisse oftmals leichter überwunden werden können. In seinem Referat über Barrieren des ÖPNV im grenzüberschreitenden Verkehr berichtete Thomas Mösl von der Österreichischen Akademie der Wissenschaften über aktuelle Entwicklungen in der Europaregion Tirol.

Die Region wächst weiter zusammen: Neue Tarifangebote in Planung

Ein großes Problem stellt die Frage eines attraktiven grenzüberschreitenden Tarifs dar. Ein großer Erfolg konnte für die gesamte Bodensee-Region bereits vor einigen Jahren mit der Einführung der Euregio-Tageskarte erzielt werden, die laufend den aktuellen Kundenbedürfnissen angepasst wird.

So wird es ab Dezember 2008 zwischen den beiden Tarifverbänden „Ostwind“ und dem Verkehrsverbund Hegau-Bodensee neue grenzüberschreitende Kombiangebote geben. In diesem Zusammenhang sprach Thomas Neff, Geschäftsführer der SBB Deutschland GmbH, von der Idee, die bislang zwischen Engen und Konstanz eingesetzte S-Bahn „Seehas“ möglicherweise in Zukunft als grenzüberschreitende Verbindung weiter bis nach St. Gallen zu führen. Vorbild für diese neue Verbindung könnte die von den SBB betriebene Wiesentalbahn als Teilstück der Regio-S-Bahn Basel sein, durch die beiderseits der Grenze ein einheitlicher S-Bahn-Standard geschaffen wurde.

Neue grenzüberschreitende Verbindungen in der östlichen Bodenseeregion

Dr. Guido Schoch von der Schweizerischen Südostbahn AG stellte die aktuellen Planungen für die „S-Bahn St. Gallen“ vor, die in der Ostschweiz in den Kerngebieten im Viertelstunden-Takt ab 2013 verkehren wird. Dieses neue System könnte in weiterer Folge über St. Margrethen SG und Bregenz bis nach Lindau verlängert werden und würde dort einen guten Anschluss an die Nahverkehrssysteme des „Bayern-Takt“ und „Drei-Löwen-Takt“ in Baden-Württemberg herstellen. Tariflich werden hier Kooperationen zwischen dem Ostschweizer Tarifverbund „Ostwind“, dem Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) und dem Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (bodo) angestrebt.

Ebenso diskutiert wurde die Verknüpfung der „S-Bahn St. Gallen“ mit der neuen Dreiländer-S-Bahn zwischen Feldkirch und Buchs SG durch das Fürstentum Liechtenstein. Diese könnte den seit 2000 bestehenden „Liechtenstein-Takt“ ablösen und

würde weiterhin zu einer positiven Veränderung des Modal Split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs im Fürstentum Liechtenstein beitragen, das mit 700 KFZ auf 1000 Einwohner die höchste Motorisierungsrate in der Region aufweist. Bis 2015 soll der bestehende Bahnabschnitt Tisis-Nendeln daher zweigleisig ausgebaut werden. Ebenso stellte Dr. Georg Sele vom Verkehrs-Club Liechtenstein das Projekt einer Einbindung der neuen S-Bahn in den Feldkircher Bahnhof von Süden her vor.

Der Schweizer Beitritt zum Schengen-Abkommen ermöglicht es, dass ab Dezember 2008 eine neue Busverbindung von Lustenau nach Heerbrugg eingerichtet wird. Diese wird im Halbstundentakt für das Vorarlberger Unterland einen weiteren Anschluss an das Schweizer Bahnnetz herstellen. Der Geschäftsführer des Gemeindeverbands ÖPNV Unteres Rheintal, Karl-Heinz Winkler, präsentierte bei der Tagung auch das neue Konzept für eine durchgehende Busverbindung von Bregenz nach Lindau, das ebenfalls ab Dezember 2008 umgesetzt werden wird.

Kein funktionierender Nahverkehr ohne attraktiven Fernverkehr – Schweiz will Infrastrukturausbau in Bayern mitfinanzieren

In der abschließenden Podiumsdiskussion zum Thema „Verkehrsdrehscheibe Bodenseeregion – Vision 2020“ waren sich alle Referenten einig, dass es für ein attraktives grenzüberschreitendes Nahverkehrsangebot vor allem auch ein entsprechendes gleichwertiges Angebot im internationalen Fernverkehr geben muss.

Hier wurde durch die Randlage innerhalb der nationalen Fernverkehrs-Systeme für die Bodenseeregion ein Nachholbedarf geortet. Vor allem der Ausbau der vorhandenen Schieneninfrastruktur im süddeutschen Bereich, die ein größeres zusammenhängendes Netz an Dieselstrecken darstellt, würde die Standortvorteile der Bodenseeregion weiter stärken. Hier wurden vor allem die Elektrifizierung der Südbahn Ulm-Friedrichshafen und der Verbindung München-Lindau genannt.

Wie Dr. Kurt Bechtold vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie dazu ausführte, gibt es bereits für das Elektrifizierungsvorhaben der Strecke München-Lindau die entsprechenden Absichtserklärungen zur Finanzierung. Durch die Elektrifizierung wird es möglich sein, in Zukunft wesentlich kürzere Fahrzeiten zwischen München und Zürich zu erzielen. Daher will die Schweizerische Eidgenossenschaft zu den geschätzten Investitionskosten in Höhe von 205 Millionen Euro eine Vorfinanzierung von 50 Millionen Euro leisten, um damit für die Schweiz einen verbesserten Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sicherzustellen.

Rückfragen bitte an:

Mag. Thomas Mösl

Forschungsstelle für Gebirgsforschung: Mensch und Umwelt

Österreichische Akademie der Wissenschaften (ÖAW)

Technikerstrasse 21a, A-6020 Innsbruck

T: +43-650-5074946 bzw. +49-151-18138373

E: thomas.moesl@oeaw.ac.at