

Zwei Jahrzehnte voraus – der Nahverkehr am Schweizer Bodenseeufer

Medienmitteilung von Pro Bahn am 3.12.2005:

Zwei Jahrzehnte voraus – der Nahverkehr am Schweizer Bodenseeufer

„Auch wenn am Sonntag 11.12.05 die Reaktivierung der Bahn-Haltestellen Kluffern und Fischbach als Meilenstein im Ausbau des Nahverkehrsangebotes auf der Gürtelbahn gefeiert wird, können die erreichten Verbesserungen nicht darüber hinwegtäuschen, dass unseren Schweizer Nachbarn am Südufer des Bodensees ein weitaus attraktiveres Angebot zur Verfügung steht. In Sachen Infrastruktur, Fahrplan, Tarif und Fahrzeuge“, so Harald Sauter, Mitglied im Fahrgastverband Pro Bahn, „sind uns die Nachbarn schätzungsweise 20-25 Jahre voraus“.

Zu dieser Einschätzung kommt Sauter nach detaillierten Untersuchungen und einem Vergleich der Nahverkehrsangebote zwischen den nahezu gleich langen Strecken Radolfzell-Friedrichshafen-Lindau (83km) und Schaffhausen-Kreuzlingen-Romanshorn-Rorschach (80km). Beide Strecken sind überwiegend eingleisig, Schaffhausen-Rorschach ist allerdings bereits seit 1947 vollständig elektrifiziert, was wesentlich zu kürzeren Reisezeiten beiträgt. Die Mitte der 80er Jahre vom Land angedachte Elektrifizierung der Süd- und Bodenseegürtelbahn ist infolge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit zwischenzeitlich wohl in der Versenkung verschwunden.

In seinen Untersuchungen kommt Sauter zu einigen interessanten Ergebnissen:

- Während auf Schweizer Seite gegenüber dem deutschen Bodensee-Nordufer 25% weniger Einwohner im unmittelbaren Einzugsgebiet der Bahn leben, weist die Schweizer Bodenseebahn hingegen rund 40% mehr Haltestellen auf! Dies liege nicht nur an einer differenzierten Siedlungsstruktur, sondern auch daran, dass die Bahn auf deutscher Seite einige Ortschaften wie Neufrach, Mühlhofen oder Stahringen ohne Halt durchfährt.

- Obwohl man meinen könnte, dass die Fahrtzeit infolge der vielen Halte auf Schweizer Seite leidet, ist das Gegenteil der Fall. Trotz Abbremsen, Aufenthalt für den Fahrgastwechsel und Anfahren sind unsere Schweizer Nachbarn bis zu 20 Min. schneller am Ziel! Während die Dieseltriebfahrzeuge im Nahverkehr zwischen Radolfzell und Lindau (83km) durchschnittlich 2 Std. 08 Min. unterwegs sind, benötigen die modernen Elektrotriebwagen im Thurgau nur 1 Std 47 Min. für die nur unwesentlich kürzere Strecke Schaffhausen-Rorschach (80km).

Hinzu kommt die weitaus größere Verfügbarkeit bzw. Angebotsdichte des öffentlichen Nahverkehrs im benachbarten Thurgau. Zwischen Kreuzlingen, Romanshorn und Rorschach gehört der Halbstundentakt in festen, stets gleichen Taktfolgen, zur Selbstverständlichkeit und zum Markenzeichen. Wer sich die beiden Abfahrtsminuten in jeder Richtung merkt, kann sich von früh bis spät, an Werktagen wie an Sonntagen, ohne vorher in den Fahrplan zu schauen, „blind“ auf die Abfahrtszeiten verlassen. Sich den Fahrplan auf deutscher Seite zu merken, gleicht einem Gehirntraining. Die Abfahrtszeiten in den Morgenstunden unterscheiden sich zwischen Werktagen und Wochenenden grundsätzlich und selbst tagsüber besteht kein sauberer stündlicher Takt sondern ein so genannter „Humpeltakt“, der jede zweite Stunde wechselt. Bahn fahren geht also nicht „auswendig“, sondern bedingt eine Vorplanung, was ein zusätzliches Hemmnis darstellt.

36 Züge sind am Schweizer Bodenseeufer täglich von früh bis spät in jeder Richtung unterwegs, egal ob am kleinen Dorfbahnhof oder größeren Stadtbahnhof. Ein Beispiel von angewandter Basisdemokratie der Eidgenossen – die „Kleinere“ sollen nicht schlechter gestellt sein als „die Großen“. Das Dorf verfügt also über das gleich gute Angebot wie die Stadt. Auf deutscher Seite ist das Angebot dagegen sehr differenziert. Für die Gemeinden im westlichen Bodenseekreis sind es nur rund 20 Züge pro Richtung und für die Stadt Überlingen 27 Züge. Wesentlich besser versorgt sind dagegen Langenargen und Kreßbronn im östlichen Kreisgebiet mit gar bis zu 33 werktäglichen Zügen pro Richtung!

Damit sind auf deutscher Seite die Gemeinden auf der westlichen Bodensee-Gürtelbahn nur einmal je Stunde im Schienennahverkehr angebunden, regionale Zentren wie Überlingen oder Friedrichshafen kommen dafür in den Genuss schneller, umsteigefreier sowie überregionaler Anbindungen bis nach Ulm und Basel. Diese schnellen Züge stellen andererseits genau das Problem dar, in dem sie den sowieso langsameren Nahverkehr zu überlangen Aufenthaltszeiten auf der eingleisigen Strecke zwingen. Einzelne Nahverkehrszüge stehen bis zu 20 Minuten auf der Strecke um den Gegenverkehr passieren zu lassen; in Ludwigshafen beträgt die Regel-Aufenthaltszeit in Richtung FN zwischen 7 und 11 Minuten bei jedem Zug!. Teilweise auch eine Folge, der auf deutscher Seite in den 80er Jahren entfernten Kreuzungsgleise wie z.B. in Sipplingen. Die Fahrzeit zwischen Radolfzell und Friedrichshafen beträgt heute im Nahverkehr 1 Std. 09 Min. Vor Einführung des Fahrplans mit Regio-Shuttle waren die bis dahin verkehrenden Züge des Allgäu-Schwabentaktes nur 55 Min. unterwegs.

Dass Bahn fahren tariflich einfach sein kann, beweisen uns die Schweizer Nachbarn seit einigen Jahren. Unter dem Namen „Ostwind“ haben sich die Kantone St. Gallen, Appenzell IR und AR, sowie der Kanton Thurgau, zum flächenmäßig größten Verkehrsverbund der Schweiz zusammengeschlossen. Keine Spur also vom früheren „Kantönligeist“. Auf deutscher Seite hingegen haben wir es gleich mit drei verschiedenen Tarifsystemen zu tun: die Verkehrsverbünde Hegau-Bodensee und Bodensee-Oberschwaben mit ihren jeweils „eigenen Gesetzen“ und dem gewöhnlichen DB-Tarif im verbundlosen Landkreis Lindau. Hier ist noch viel zu tun, auch wenn Bahn fahren durch BODO schon ein riesiges Stück attraktiver wurde.

Noch eines ist erwähnenswert: in der Schweiz unterwegs, braucht man sich keine Mühe machen, zwischen Nah- und Fernverkehr unterscheiden zu müssen. Auch mit ermäßigten Fahrausweisen sind sämtliche Schnell- und InterCity-Züge benutzbar. Nicht so in Deutschland, das zwischen dem eigenfinanzierten Fernverkehr der DBAG und dem von den Ländern gestaltetem Nahverkehr grundsätzlich unterscheidet und wo Fahrausweise des Nahverkehrs nicht auf den Fernverkehr übertragbar sind.

International ist Bahn fahren dank der „Euregio-Tageskarte“ überraschend einfach. Die Internationale Bodenseekonferenz beschloss, auf der Basis der Struktur des Ostwind-Verbundes, dessen Tarifzonen über den See nach Oberschwaben auszudehnen und so einen absolut einfachen internationalen Fahrausweis zu schaffen, der an jedem Automaten erhältlich ist. Euro 27,00 für eine Tageskarte die von Ravensburg über die Fähre Romanshorn bis an den Zürichsee nach Rapperswil gültig ist, stellt ein attraktives Angebot dar.

Weitere Informationen:

Harald Sauter, Ahornweg 6, 88690 Uhdingen-Mühlhofen
Mitglied im Fahrgastverband Pro Bahn Deutschland



Zugsdichte und Fahrzeugwahl am Bodensee

Im östlichen Abschnitt zwischen FN und Lindau, ist die Zugdichte für Gemeinden wie Kreßbronn oder Langenargen weitaus höher, da sie von den zusätzlichen direkten IRE der Linie Stuttgart-Ulm-Lindau profitieren. Hier ist, mit den sanft dahin gleitenden Doppelstockwagen, das modernste Wagenmaterial deutscher Regionalverkehrsstrecken vorzufinden. Mit den supermodernen Elektro-Gelenktriebwagen aus dem Hause Stadler, ist auf der gesamten Schweizer Bodensee-Strecke ebenfalls so ziemlich das Modernste unterwegs, was man sich heute in Europa als Elektrotriebwagen vorstellen kann. Die

Beschleunigungswerte (80kN Anfahrzugkraft) dieser bis zu 140km/h schnellen Fahrzeuge sind äußerst eindrucksvoll!

Im westlichen Bodenseekreis hingegen zeugt schwäbische Sparsamkeit von der Fahrzeugauswahl. Vom Land Baden-Württemberg wurden überwiegend Diesel-Triebwagen des Typs VT650 „Regio-Shuttle“ für den Nahverkehr beschafft, die gegenüber Wettbewerbsfahrzeugen zwar spurtstärker, leider aber auch wesentlich weniger komfortabel sind. Von der zu Beginn des Einsatzes so ausgelobten Spurtstärke ist nicht mehr viel zu spüren, ja teilweise sind sie heute als „lahme Enten“ unterwegs. Einerseits wurden zur Reduzierung der Wartungsintervalle die Triebfahrzeugführer angewiesen, die Fahrzeuge nicht mehr auf Volllast zu fahren; andererseits ist der Fahrplan mittlerweile so umstrukturiert, dass die Beschleunigung nicht mehr benötigt wird. Zudem weisen die „Regio-Shuttle“ im Berufs- und Schülerverkehr ein absolut ungenügendes Sitzplatzangebot auf. Während es im Thurgau eine Doppeltraktion auf 180 Sitzplätze 2.Klasse und 32 Plätze erster Klasse bringt, sind es bei uns max. 142 Plätze ausschließlich 2. Klasse. Leider oftmals auch weitaus weniger, da die für den Sommer konzipierten „Fahrrad-Transport-Regio-Shuttle“ im Winter, wie in diesen Tagen, unverständlicherweise als Doppeleinheit unterwegs sind. Damit fehlen gewöhnliche Sitzreihen und man muss auf wenige, relativ ungemütlich Klappsitze zurückgreifen. Derweil hatte das Landratsamt einmal ein so wörtlich „neues Zeitalter im Nahverkehr versprochen“. Durch Einführung der „Regio-Shuttle“ Triebzüge wurde das Sitzplatzangebot auf der Gürtelbahn sogar um bis zu 50% reduziert!