

Bodensee-Informationsdienst (BI)

Ausgabe 13/2011

Donnerstag, den 21. Juli 2011

„Viel erreicht – und noch viel zu tun“

IBK legt Statusanalyse zum grenzüberschreitenden Bahnverkehr am Bodensee vor

Mit einem Gutachten hat die IBK untersuchen lassen, wie das Konzept Bodan-Rail aus dem Jahr 2001 zum grenzüberschreitenden Bahnverkehr in der Bodenseeregion umgesetzt wurde und welche Zukunftsvorstellungen bestehen. Nun wurden die Ergebnisse im Rahmen eines eintägigen Symposiums am 4. Juli in Friedrichshafen zusammen mit Verkehrsfachleuten aus allen vier Ländern um den See erörtert.

Vor rund zehn Jahren sorgte am Bodensee das Interreg-Projekt Bodan-Rail für viel Aufregung. Zum ersten Mal wurde der Bodenseeraum als einheitliche Planungsregion betrachtet. Das „Konzept Bodan-Rail 2020“ wollte mit kürzeren Reisezeiten und attraktiven Angeboten die Fahrgäste auf Bus und Bahn bringen – obwohl am Bodensee unterschiedliche Tarifstrukturen und Taktsysteme aufeinander stoßen und der See mehr trennt als verbindet.

Was aber hat sich aus dem Gesamtblick in den letzten zehn Jahren wirklich getan und wo geht die Reise hin? Im Auftrag der IBK wurde im Jahr 2010, nach Ablauf der ersten Hälfte des Konzeptzeitraums von „Bodan-Rail 2020“, eine Zwischenbilanz gezogen. Auf Einladung der IBK haben sich am 4. Juli im Landratsamt Friedrichshafen rund 50 Verkehrsfachleute, Planer, Politiker und Vertreterinnen und Vertreter von Verkehrsverbänden, Bahnen und Tarifverbänden mit den Ergebnissen des Gutachtens der renommierten PTV Karlsruhe auseinandergesetzt.

„In der Rückschau zeigt sich, dass Bodan-Rail kein Papiertiger war. Im Gegenteil hat das Konzept sehr viel bewirkt im Öffentlichen Verkehr und im Personenverkehr über die Grenzen“, begründet Staatssekretär Canisius Braun vom IBK-Vorsitzkanton St. Gallen das Engagement der IBK. Nun gelte es, auch in Zeiten knapper Kassen, beim grenzüberschreitenden Verkehr am Ball zu bleiben.

Viel erreicht...

Die Gutachterinnen der PTV haben die Aussagen des Konzepts aus dem Jahr 2001 mit der heutigen Situation und den gültigen nationalen Planungen für 2020 verglichen. Beim Regionalverkehrsangebot innerhalb der einzelnen Länder kommen sie zum Schluss, dass das damals angestrebte Niveau mit guten Fernverbindungen, durchgehenden Taktverkehren auf den Regionalbahnen und zusätzlichen Regionalexpresszügen in der Schweiz und in Österreich weitgehend erreicht sei. In Deutschland wurde dies nur teilweise umgesetzt. Zu beachten ist dabei auch, dass unter dem Fachbegriff „integraler Taktfahrplan“ in der Schweiz mindestens ein Halbstundentakt verstanden wird. In Deutschland dagegen geht man vom Stundentakt aus. Dies war auch die Mindestvorgabe von Bodan-Rail, welche bis 2020 auch weitgehend erreicht wird und in Teilbereichen übertroffen, vor allem der Ostschweiz und Vorarlberg.

Bei den grenzüberschreitenden Verkehren fällt das Urteil weniger positiv aus. Die Abstimmung der nationalen Taktsysteme sei noch unzureichend und auch die geplanten grenzüberschreitenden Direktzüge gebe es nur ansatzweise. Warum dies so ist, wurde im Symposium deutlich: „Bei den Bahnplanungen geben die nationalen Verkehrsströme den Takt an“, so Werner Müller, Verkehrsplaner im Kanton Thurgau und Mitglied der IBK-Kommission Verkehr. Eindrucksvoll zeigen die Beispiele der erfolgreichen S-Bahn Vorarlberg oder die 2013 kommende S-Bahn St. Gallen, dass Angebote zuerst dort eingerichtet werden, wo sehr viele Leute fahren (wollen). Aufbauend darauf können an den grenznahen Knoten Verbindungen ins Nachbarland angehängt werden.

Eine Ausnahme ist hier der Raum Liechtenstein, wohin viele Grenzgänger aus Vorarlberg und der Schweiz pendeln. So verwundert es nicht, dass gerade hier ein massiver Ausbau der S-Bahn auch grenzüberschreitend zwischen Feldkirch und Buchs geplant ist. Auch in anderen Regionen sind bis 2020 Verbesserungen grenzüberschreitender Angebote zu erwarten: etwa die S-Bahnlinie St. Gallen-Bregenz mit Option zur Verlängerung bis Lindau. Oder die Durchbindung der Vorarlberger Züge von Bludenz bis Lindau. Seit geraumer Zeit steht fest, dass ab 2015 ein Interregio St. Gallen und Konstanz in 36 statt heute 70 Minuten verbinden soll, zunächst alle zwei Stunden, ab 2018 stündlich. Auch die IC-Linien von Zürich nach Konstanz und Romanshorn sollen weiter verdichtet werden.

...aber auch noch viel zu tun.

Einhellige Zustimmung erfuhr die Empfehlung der Gutachterinnen, die Abstimmung der nationalen Planungen zwischen den Bodenseeanrainern weiter zu intensivieren. Empfohlen wird auch eine Neuwertung der fehlenden grenzüberschreitenden Direktverbindungen auf Basis aktualisierter Informationen (nationaler Planungsstand, Erhebung Nachfragepotenzial). Insgesamt wird der größte Nachholbedarf im Regionalverkehr am Nordufer des Bodensees gesehen, wo man sich vor allem bei Schlüsselprojekten wie der Südbahn, der Bodensee-Gürtelbahn oder dem Bahnhof Lindau trotz knapper Kassen zusammenraufen muss.

Aus der Diskussion kristallisierte sich heraus, dass die Verfügbarkeit grenzüberschreitender Tarife und der Fahrkartenverkauf an den Verbund- und Landesgrenzen aus Sicht der ÖV-Kunden dringend zu verbessern sind. Als Fernziel hat man die „Lichtung des Tarifdschungels“ im Blick, wobei im Einzelfall auch kurzfristige Zwischenlösungen im Vertrieb helfen, wie etwa ein Ticketautomat auf dem Umsteigebahnsteig. Ein weiterer Ansatzpunkt dürfte die Verbesserung der grenzüberschreitenden Fahrgastinformation sein.

Volkhard Malik, Vorsitzender der Kommission Verkehr, bekräftigte die Absicht der IBK, den Austausch weiter zu pflegen, der mit dem Symposium begonnen wurde und rief die anwesenden Vertreter der Länder, aber auch der Verkehrsverbände, Initiativen, Interessengemeinschaften und bodenseeweiten Gremien zur weiteren Vertiefung der gemeinsamen Bemühungen auf.

Die Dokumentation der Veranstaltung finden Sie unter: www.bodenseekonferenz.org/bodanrail

Kein Papiertiger: Bodan-Rail 2020

Mit dem Ziel, den internationalen grenzüberschreitenden Schienenverkehr im Bodenseeraum zu verbessern, haben die Bodenseeanrainerländer, die Regionalverbände und verschiedene Städte mit finanzieller Unterstützung durch die Gemeinschaftsinitiative Interreg II im Jahr 1999 mehrere Gutachter beauftragt, Instrumente für eine kohärente Verkehrspolitik im schienengebundenen Personenverkehr im Bodenseeraum als einheitliche Planungsregion zu entwickeln. Ergebnis war das im September 2001 vorgestellte „Konzept Bodan-Rail 2020“ (siehe damalige Projektdokumentation unter: www.bodan-rail.net). Die Zwischenevaluation im Jahr 2010 wurde von der IBK in Auftrag gegeben und von der IBK-Kommission Verkehr begleitet.

Internationale Bodensee Konferenz:

Die Internationale Bodensee Konferenz (IBK) ist die gemeinsame Plattform der Regierungen der Länder und Kantone Baden-Württemberg, Schaffhausen, Zürich, Thurgau, St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Fürstentum Liechtenstein, Vorarlberg und Bayern. Ziel der IBK ist es, die Bodenseeregion als attraktiven Lebens-, Natur-, Kultur- und Wirtschaftsraum zu erhalten und zu fördern und die regionale Zusammengehörigkeit zu stärken. Sie bildet den Kern eines breit gefächerten Netzwerkes der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Bodenseeregion. Weitere Informationen unter www.bodenseekonferenz.org

Impressum:

Der Bodensee-Informationsdienst ist ein Mediendienst der Internationalen Bodensee Konferenz (IBK) - Kommission Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.)

Redaktion: Andrea Beck-Ramsauer, Klaus-Dieter Schnell (verantwortlich),
Fon: 0049-(0)7531-52722 / Fax: 0049-(0)7531-52869, E-Mail: info@bodenseekonferenz.org

Vertrieb: Geschäftsstelle der Internationalen Bodensee Konferenz (IBK)

Die Geschäftsstelle der IBK wird durch das Programm Interreg IV „Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein“ gefördert. Weitere Informationen unter: www.interreg.org

