

## Medienmitteilung vom 12. Juli 2023

---

### Die Ursache liegt in der ungenügenden Infrastruktur

Mit Sorge blickt die Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB) auf die Medienberichte (z.B. Liechtensteiner Vaterland 03.07.23, St.Galler Tagblatt 03.07.2023 u.A.), wonach angedacht sei, die grenzübergreifende S7 Lindau-Romanshorn durch andere S-Bahn-Verbindungen zu ersetzen. So sei die bisher ohnehin nur am Wochenende fahrende S7 dafür verantwortlich, dass kein Platz für andere S-Bahn-Verbindungen vorhanden.

Diesen ÖPNV-kannibalisierenden Erklärungsansatz weist die IBSB klar und eindeutig zurück. Die IBSB setzt sich seit vielen Jahren für einen fortschrittlichen, hochwertigen S-Bahn-Verkehr rund um den Bodensee ein. In diesem Fall ist die aktuelle Situation, in der zwischen Bregenz und St. Margrethen ein Engpass für den Bahnverkehr entsteht, vollkommen vorhersehbar und zu verhindern gewesen. Als seinerzeit die Rheinbrücke bei St. Margrethen erneuert und die Strecke partiell zweispurig ausgebaut wurde, forderte auch die IBSB, nicht nur die aktuellen Fahrplanbedürfnisse in den Blick zu nehmen, sondern stattdessen das Verkehrsaufkommen der nahen Zukunft zu antizipieren, dementsprechend die ganze Strecke zweispurig auszubauen und vor allem die Brücke so zu planen, dass bei Bedarf problemlos ein zweites Gleis verlegt werden kann. Leider ohne Erfolg – stattdessen wurde irgendein Fahrplankonzept, das heute längst überholt ist, zur Grundlage des teuren Ausbaus; mit der Folge, dass man kurze Zeit später den nächsten Ausbau planen kann. Wieder einmal zeigt sich: Nichts wird so teuer wie unüberlegtes Sparen.

Es ist natürlich richtig, dass der neuerliche Ausbau wieder Jahre bei der Umsetzung benötigen wird. Es bleibt zu hoffen, dass dieses Mal besser geplant und eine durchgängige Zweispurigkeit zwischen St. Margrethen und Bregenz angestrebt wird, ebenso zwischen Bregenz und Lindau, wo sich die nächsten Engpässe seit Langem abzeichnen.

### Alternative Lösungsansätze

Eine Einstellung der S7 kommt für die IBSB nicht in Frage. Die hohe verkehrspolitische Symbolkraft, welche diese grenzüberschreitende Linie als Gemeinschaftsprojekt der Länder Bayern, Vorarlberg und der Kantone St.Gallen und Thurgau ausstrahlt, ist kaum zu unterschätzen. Statt über eine Einstellung nachzudenken, schlägt die IBSB die beiden folgenden Ansätze zur Lösung der Probleme vor:

#### a) **Kein „Durchrauschen“ der S7, sondern Halt an jeder Stelle**

Auch die IBSB kritisiert, dass die S7 in Vorarlberg gar nicht wie eine S-Bahn verkehrt, sondern den Charakter eines Schnellzuges aufweist. Dies liegt darin begründet, dass sie in der Taktpause des EC München-Zürich verkehrt und somit ähnliche Fahrzeiten aufweisen soll. Dieser Ansatz kann dadurch geändert werden, dass die S7 wie die S3 an jeder Haltestelle anhält. Dadurch würde sich die Fahrtzeit

um 6 Minuten verlängern, im Vergleich zur S3 würde man jedoch immer noch Zeit sparen, da die Anschlüsse in Richtung Lindau bzw. in Richtung Rorschach automatisch gegeben sind. Durch diese Maßnahme würde sich der Nutzen für die Bevölkerung entlang der Strecke deutlich erhöhen.

**b) Flügelkonzept – Teilung eines S-Bahn-Zuges S7/S5 bei Lauterach**

Um den Bedürfnissen des Landes Vorarlberg nach einer Stärkung der Relation St. Margrethen – Lauterach - Feldkirch Rechnung zu tragen, ist nicht die Streichung der S7 anzustreben, im Gegenteil. Um beide Linien zu stärken, liegt es nach Einschätzung der IBSB nahe, die Verbindung von Romanshorn her konsequent als Flügelkonzept zu denken. Würde ein mehrteiliger Zug von Romanshorn her via St. Margrethen bei Lauterach geflügelt werden, könnte ein Zugteil (jetzige S7) weiter nach Lindau, der andere Zugteil (jetzige S5) nach Feldkirch geführt werden. So könnten in der aktuellen Problemlage mehrere Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden: Durch die Zusammenführung bzw. Flügelung der Zugteile hätten beide Linien genügend Platz – und die S5 würde schlagartig nach Romanshorn verlängert werden, wodurch sich eine ganz neue, vielversprechende S-Bahn-Verbindung von Romanshorn ins Rheintal eröffnet.

Sicherlich gibt es bei beiden Ansätzen einige Herausforderungen im Detail, evtl. müssen Fahrpläne angepasst werden und am vorgesehenen „Flügelknoten“ geeignete infrastrukturelle Anpassungen vorgenommen werden. Dies ist jedoch angesichts der Chancen, die sich im Vergleich zu einer gegenseitigen Kannibalisierung von S-Bahn-Linien bieten, unbedingt zu bevorzugen.

**Die «Initiative Bodensee-S-Bahn» fordert deshalb alle Verantwortlichen auf, sich nicht nur für die Beibehaltung, sondern für die Ausweitung des Verkehrs auf der Linie S7 einzusetzen. Die Möglichkeiten A (Halt der S7 an jeder Haltestelle) und B (Flügelkonzept S5/S7 von Romanshorn nach Lindau bzw. Feldkirch) sind aus Sicht der IBSB ein deutlich progressiverer Ansatz als die Streichung einer der beiden Linien. Gleichzeitig muss mittelfristig der zweispurige Ausbau der Strecke angestrebt werden.**

Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB)

**Weitere Auskünfte bei:**

Ralf Derwing, Co-Präsident Initiative Bodensee S-Bahn, Am Rheinufer 4, D-78467 Konstanz, Telefon +49 7531 8047 198

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, Fachberater der Initiative Bodensee S-Bahn, Falmenstrasse 25, CH-8610 Uster, Tel +41 44 940 74 74/+41 76 330 92 91