



Initiative
Bodensee - S - Bahn

c/o Wolfgang Schreier
Rothausstrasse 16
CH-8280 Kreuzlingen
Tel 004171 688 2837
schreier@econophone.ch
www.bodensee-s-bahn.org

15. März 2008

Geschäftsstelle der Internationalen
Bodenseekonferenz (IBK)
Benediktinerplatz 1
D-78467 Konstanz

Stellungnahme zum Handlungsfeld (öffentlicher) Verkehr im Leitbildentwurf und Massnahmenkatalog vom 14.12.2007

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit, in Vertretung der regionalen Sektionen der Verkehrs- und Umweltverbände von Pro Bahn sowie der Verkehrsclubs VCD und VCS aus den Ländern der Bodenseeregion an Ihrem Vernehmlassungsverfahren teilzunehmen. Unsere Organisation wurde 2004 gegründet zur Förderung des öffentlichen Verkehrs bei Behörden, Politikern und in der Öffentlichkeit. Die Mitglieder sind ehrenamtlich tätig und auch finanziell unabhängig von der Verkehrswirtschaft.

Wir danken Ihnen an dieser Stelle speziell für die grosse Arbeit, welche die IBK mit ihrer Verkehrskommission bisher geleistet hat. Dieses Engagement hat dazu beigetragen, das Ansehen, die Attraktivität und das Angebot im öffentlichen Verkehr der Bodenseeregion zu verbessern.

Die Vorbereitungen für die gescheiterte Internationale Gartenbauausstellung haben letztes Jahr in über 20 Städten der Bodenseeregion das Interesse und die Bereitschaft zu einer engeren Zusammenarbeit gefördert. Das ist auch für den öffentlichen Verkehr eine grosse Chance. Verbesserungen sind oft regionalen Initiativen zu verdanken. Warten auf Initiativen aus Berlin, Bern, Brüssel, München, Stuttgart und Wien wäre Warten auf Godot.

Antrag 1 für das Leitbild, Handlungsfeld Verkehr, 3. Zielsetzung ändern

"Verbesserung des Fahrplan- und Tarifangebots im Regional- und Schiffsverkehr orientiert an Bodan-Rail 2020"

ändern in

"Verbesserung des Fahrplan- und Tarifangebots im regionalen Schienen-, Schiffs- und Autobusverkehr"

Begründung

1. Der Autobusverkehr ist in der Bodenseeregion ein wichtiger Teil des öffentlichen Verkehrs. Deshalb sollte er ausdrücklich auch im Leitbild erwähnt werden. Er ist nicht nur für den örtlichen Verkehr wichtig sondern auch für den regionalen Verkehr über Staats-, Landes-, Kreis- und Kantongrenzen hinweg. Viele Gemeinden liegen nicht am Schienennetz oder am Bodensee und müssen auf der Strasse mit öffentlichem Verkehr erschlossen werden.

2. Der öffentliche Verkehr vermindert Staus auf den Strassen, den Landverbrauch für Verkehrswege und Parkplätze, die Zersiedelung, den Energieverbrauch und die Lärm- und Luftbelastungen. Trotzdem hat der motorisierte Individualverkehr heute einen viel grösseren Anteil. Der wichtigste Grund dafür ist die Bequemlichkeit und die Trägheit im Kopf und in den Beinen der Verkehrsteilnehmer. Mehr Verkehr auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, erfordert deshalb besondere Massnahmen.

3. Im öffentlichen Verkehr sind nicht nur auf der Schiene sondern auch auf der Strasse die organisatorischen Hürden und die Angebotslücken grösser als beim motorisierten Individualverkehr.

4. Die Studie "Bodan-Rail 2020" ist die wichtigste Grundlage für ein besseres Angebot im Schienenverkehr im ganzen Bodenseeraum. Der Schiffs- und Strassenbusverkehr ist darin noch nicht berücksichtigt. Die Studie ist für Fachleute und Laien mit Interesse am Schienenverkehr ein Begriff, aber nicht allgemein bekannt und zugänglich. Sie wurde im Jahr 2001 erarbeitet und müsste heute und in Zukunft wieder aktualisiert werden. Ein langfristiges Leitbild sollte aus diesen Gründen nicht darauf aufbauen.

Antrag 2 für das Leitbild, Handlungsfeld Verkehr, 4. Zielsetzung neu

"Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Strasse auf die Schiene und eine optimale, regionale Verteilung auf der Strasse fördern."

Begründung

1. Der Güterverkehr auf der Schiene ist heute in der Bodenseeregion nur noch marginal. Der grösste Teil des Regionalverkehrs kann aus ökonomischen Gründen vorläufig nicht auf die Schiene zurückgeholt werden. Hingegen ist der Fernverkehr auf der Schiene heute schon ökonomisch und ökologisch sinnvoll wie zum Beispiel mit den Container-Umschlaganlagen in Singen und Wolfurt. Die Region braucht ausserdem ein Netz von Logistikzentren für den Schienen- und Strassenverkehr wie es bereits in der Schweiz für den Stückgut- und Paketverkehr mit Erfolg betrieben wird.

2. Mit jedem der geplanten Lückenschlüssen im Fernstrassennetz wächst der Güterverkehr auf der Strasse. Dieser verursacht insbesondere im Fernverkehr viel grössere Folgeschäden für Mensch und Umwelt als auf der Schiene. Die öffentlichen und privaten Initiativen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schienen in allen Ländern am Bodensee sollten deshalb schon heute gefördert und koordiniert werden.

3. Mit der besseren Anbindung der Bodenseeregion an den internationalen Schienenfernverkehr wachsen Angebot und Nachfrage für mehr Güterverkehr auf der Schiene. Mehr Güterzüge für den Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr vergrössern Tag und Nacht den Lärm entlang der befahrenen Strecken. Dagegen sind Schutzmassnahmen notwendig, bevor die Anwohner so vehement protestieren wie an der Seelinie am Schweizer Bodenseeufer.

Antrag 3 für den Massnahmekatalog, Handlungsfeld Verkehr, 3. Ziel ändern

Ziel an neuen Wortlaut im Leitbild anpassen:

"Verbesserung des Fahrplan- und Tarifangebots im regionalen Schienen-, Schiffs- und Autobusverkehr."

Antrag 4 für den Massnahmekatalog, Handlungsfeld Verkehr, Massnahme 3e) ergänzen

"Optimierung und Abstimmung der Schiffsfahrpläne"
ergänzen zu

"Optimierung und Abstimmung der Schienen-, Schiffs- und Autobusfahrpläne"

Begründung

1. Der öffentliche Verkehr ist nur dann attraktiv, wenn das Angebot nicht nur innerhalb der Verkehrsträger und sondern auch zwischen den Verkehrsträgern optimal aufeinander abgestimmt ist. Die Umsteigezeiten dürfen für Leute mit eingeschränkter Mobilität und gegen die ärgerlichen Anschlussbrüche nicht zu kurz sein. Die Wartezeiten auf den nächsten Anschluss müssen andererseits zumutbar bleiben.

2. Im Alpenrheintal wurden für den motorisierten Strassenverkehr zwischen Sargans und Bregenz 13 Brücken über den Rhein gebaut. Das Angebot im öffentlichen Verkehr über den Rhein ist immer noch marginal ausser zwischen der Schweiz und Liechtenstein. Auf den Strecken Bregenz-Lindau und Bregenz-Rheineck verkehren die Autobusse nur bis zu den Landesgrenzen. Zwischen Konstanz und Friedrichshafen verkehren Bahn, Autobus und Schiff, deren Fahrpläne und Tarife für ein optimales Angebot besser zu koordinieren sind.

Antrag 5 für den Massnahmekatalog, Handlungsfeld Verkehr, 4. Ziel ergänzen

Ziel an neuen Wortlaut im Leitbild anpassen:

"Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Strasse auf die Schiene fördern und seine regionale Verteilung auf der Strasse optimieren."

Antrag 6 für den Massnahmekatalog, Handlungsfeld Verkehr, Massnahme 4a) neu

"Verkehrskonzept erarbeiten zur ökonomischen und ökologischen Verlagerung von Güterfernverkehr von der Strasse auf die Schiene und seine optimale, regionale Verteilung auf der Strasse.

Begründung

Gleiche Begründung wie Antrag 2 für das Leitbild, Handlungsfeld Verkehr, 4. Zielsetzung neu

Nach unserer Meinung enthält der Massnahmekatalog die dringendsten, wichtigsten und mittelfristig realisierbaren Projekte. Wir begrüssen insbesondere, dass Sie den Ausbau der Strecke Basel - Friedrichshafen in den Massnahmekatalog aufgenommen haben. Dieser Ausbau ist eine wichtige Ergänzung für den regionalen und den überregionalen Verkehr in der Bodenseeregion. Für mehr Personenfernverkehrs ist auch ein möglichst gutes Angebot im Regionalverkehr aus und in die Bodenseeregion wichtig. Weitere Projekte können bei den jährlichen Revisionen in den Massnahmekatalog aufgenommen werden, wenn der erste Teil der heutigen Projekte realisiert ist.

Wir würden uns freuen, wenn wir mit unseren Anträgen zum Bodenseeleitbild und zum Massnahmekatalog einen nützlichen Beitrag für Verbesserungen im öffentlichen Verkehr leisten konnten.

Mit freundlichen Grüssen

Wolfgang Schreier

Im Auftrag der Initiative Bodensee-S-Bahn