

Gebremste Fahrt

Mit den Bahnverbindungen am Bodensee sieht es schlecht aus – auch das Projekt einer **S-Bahn im Dreiländereck** lässt sich lediglich mühsam umsetzen – **VON KATY CUKO, FRIEDRICHSHAFEN**

Das Thema rückte mit der – nun geplatzten – IGA 2017 neu in den Blickpunkt, wird aber schon seit über 30 Jahren debattiert: die Bodensee-S-Bahn. Konzepte gibt es, gute Ideen auch. Was fehlt, ist der politische Schulterschluss – wie beim Projekt Südbahn.

aufkommen nicht gewachsen, stellten die Verkehrsplaner fest.

Attraktives Bahnkonzept fehlt. An dieser Ausgangslage hat sich faktisch nichts geändert. „Die Gleise rund um den Bodensee sind da, aber es gibt kein attraktives Bahnkonzept“, sagt Hans-Dietrich Koch, der deutsche Sprecher der 2004 gegründeten Plattform „Zu(g)kunft Bodensee“, eine überparteiliche Interessengemeinschaft von Umwelt- und Verkehrsverbänden aus Süddeutschland, Vorarlberg, der Ostschweiz und aus Liechtenstein. Die Plattform hat im Hinblick auf die Internationale Gartenbauausstellung 2017 am Bodensee und auf der Grundlage von „Bodanrail 2020“ das Konzept für eine Bodensee-S-Bahn mit Anschlüssen in die angrenzenden Ballungszentren erarbeitet. Die – mittlerweile geplatzte – IGA sollte zur Initialzündung für eine attraktive Bahnverbindung rund um den See werden. Jetzt ist die Sorge groß, dass das Projekt wieder in der Schublade verschwindet.

Auch wenn die 23 Städte und Gemeinden rund um den See nun an einer eigenen, trilateralen Ausstellung feilen. Fakt ist, dass der Betrieb der Schienennetze am Bodensee derzeit überwiegend auf nationale Bedürfnisse ausgerichtet ist. Die lassen einen grenzüberschreitenden Nahverkehr kaum zu, zumal die Bahnlinien in der Schweiz und Österreich vollständig elektrifiziert sind, auf deutscher Seite mit Ausnahme der Strecke Singen – Konstanz aber lediglich Dieselloks fahren. Zwischen Donau, Bodensee und Allgäu ist die Region eine der beiden großen „Diesellocher“ bundesweit, in denen kein einziger Bahnkilometer des Streckennetzes elektrifiziert ist.

Die Schienen rund um den See sind außerdem meist eingleisig und daher lediglich begrenzt leistungsfähig. Im attraktiven Halbstundentakt fahren die Bahnen lediglich im Hegau und in der Schweiz. Obwohl die Bahn zwischen Radolfzell und Lindau am deutschen Nordufer weniger Haltepunkte hat, sind Fahrgäste hier über zwei Stunden unterwegs, während auf der fast gleich langen Strecke zwischen den schweizerischen Städten Schaffhausen und Rorschach der Zug nur eine und eine dreiviertel Stunde braucht.

Gute Ideen für Rundum-Bahn. Dass der grenzüberschreitende Bahn-Nahverkehr funktionieren kann, zeigt die „Seehas“-Linie zwischen Engen über Konstanz bis Kreuzlingen. Damit das rund um den See klappt, schlägen die Mitarbeiter der Initiative Bodensee-S-Bahn

ein ganzes Maßnahmenpaket vor. Auf deutscher Seite gehe langfristig an einem durchgehend zweigleisigen Ausbau der Bahnlinien mit Elektrifizierung kein Weg vorbei. Die Nahverkehrszüge müssten rund um den See im Halbstundentakt fahren und mit stündlich oder alle zwei Stunden fahrenden Interregios in die nächst größeren Städte wie Zürich, Stuttgart oder Innsbruck vertaktet werden. Vor allem sei jedoch ein einheitlicher Tarif in der Region nötig, was lediglich dann zu schaffen sei, wenn die zahlreichen Verkehrsverbände im Dreiländereck zusammenarbeiten.

Um das zu erreichen, schlägt die Initiative die Gründung eines neuen Euregio-Verkehrsverbundes vor, der auch einen internationalen Fond zur Finanzierung des notwendigen Ausbaus der Infrastruktur gründen könnte. Die ehrenamtlich agierenden Mitarbeiter der Initiative Bodensee-S-Bahn waren sogar schon daran, einen integralen, also auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr abgestimmten Taktfahrplan zu entwerfen. Man sei vorerst gescheitert, sagt Hans-Dietrich Koch. „Die Bemühungen sind vorerst blockiert, weil die Deutsche Bahn AG mit eingebunden werden sollte“, erklärt er. Er hofft, dass das Thema einen neuen Schub bekommt, wenn die Initiative ihr Konzept in diesem Frühjahr der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) präsentieren darf. Derzeit sei es leider so, dass die Politik lediglich so lange offen für Vorschläge sei, „wie sie nicht Farbe bekennen und Projekte finanzieren muss“. Vor allem im Vergleich mit der Schweiz sei die AutoNation Deutschland eben bahntechnisches „Entwicklungsland“. Koch glaubt aber, dass mit der geplanten Elektrifizierung der Südbahn möglicherweise neuer Schwung auch in das Thema Bodensee-S-Bahn kommen könnte.

Elektrischer „Anschluss“ fehlt. Denn nunmehr ist die Elektrifizierung der Südbahn auch der Landesregierung wichtig. Laut Aussage des Ex-Verkehrsministers und CDU-Landtagsabgeordneten Ulrich Müller habe die Regierung dem Bund, der eigentlich zahlungspflichtig wäre, das „bemerkenswerte Angebot“ gemacht, die Hälfte der Kosten wegen der Vorteile für den Nahverkehr auf der Schiene zu übernehmen. Das Projekt hängt unter anderem auch mit „Stuttgart 21“ zusammen. „Was nutzt nach der Neutrassierung der An- und Abfahrten des Bahnhofs der Bau einer elektrifizierten Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Ulm, wenn die Leute gen Süden nicht genauso schnell weiterkommen?“, fragt Hans-Dietrich Koch, der deutsche Sprecher der länderübergreifenden

Plattform „Zu(g)kunft Bodensee“. Ohne den elektrischen „Anschluss“ der Südbahn bleiben die zeitraubenden Umspannzeiten in Ulm wie Lindau – vom teilweise nicht schnellfahrtauglichen Gleisbett ganz abgesehen. Außerdem drängt die Zeit. Nach aktuellem Plan könnte die Elektrifizierung der Südbahn bautechnisch bis 2012 realisiert sein – wenn es gut läuft, also rechtzeitig Baurecht geschaffen wird. Bis dahin muss für das Land klar sein, ob auf dieser Strecke künftig Elektro-Loks fahren. Dann läuft der Verkehrsvertrag mit der Bahn AG auf dieser Strecke aus. Das Land schreibt die Leistungen neu aus und verhandelt mit Anbietern über die neuen Konditionen des Vertrags – und sollte wissen, ob auf der Basis von Diesel- oder E-Lok-Betrieb.

Ein Dieselloch weniger. Auch wenn die Elektrifizierung der Südbahn nicht das komplette Dieselloch auf der Bodensee-S-Bahn-Strecke schließt, „so ist sie doch eine unabdingbare Voraussetzung“, sagt Stefan Köhler, Direktor des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben. Offen bleibt die Elektrifizierung der Strecke Friedrichshafen – Radolfzell, für die es noch nicht einmal Pläne gibt. Doch

könne man mit der Fertigstellung der Strecke Ulm – Lindau erneut Druck aufbauen, um in der Euregio Bodensee endlich einen einheitlichen Netzstandard zu bekommen. „Auf deutscher Seite leben wir teils mit einem Bahnnetz aus dem vorletzten Jahrhundert.“

Ein großer Wermutstropfen bleibt, gerade wegen der Südbahn. Der Bau des zweiten Gleises zwischen Friedrichshafen und Lindau ist zurückgestellt worden – auch mit dem Segen des Interessenverbandes, der die Doppelspur immer einfordert. Zum einen kostet dieses Projekt weitere 93 Millionen Euro. Zum anderen befürchtet man erhebliche Widerstände beim Bau dieser Gleisanlagen, die womöglich das Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Südbahn gefährdet hätten. Das ist umso bitterer, als der zweigleisige Ausbau zumindest zwischen Langenargen und Lindau auf der Bodenseegürtelbahn schon im Jahr 2001 im Anti-Stau-Programm des Bundes mit 51 Millionen Euro aufgenommen war – ohne dass es seither vorwärts ging. Damit ist zumindest der Halbstundentakt auf der deutschen Seite der Bodensee-S-Bahn in den nächsten 15 Jahren allenfalls kühne Utopie.

STICHWORT

Die Chancen für die Ablösung der Diesellok auf der Strecke zwischen Ulm und Friedrichshafen bis nach Lindau standen noch nie so gut. Das Projekt steht nun im Investitionsrahmenplan des Bundes für 2006 bis 2010 – vor allem dank einer Studie, die nachweist, dass die Wirtschaftlichkeit dieser Strecke fast doppelt so hoch ist wie beispielsweise beim Ausbau der Gäubahn (Singen – Stuttgart). Auch half der politische Druck aus der Region nach.

Im „Interessenverband Südbahn“ sind 17 Städte und Gemeinden und fünf Landkreise aus der Region sowie zwei Industrie- und Handelskammern vertreten, die finanziell in Vorleistung gehen wollen, damit zumindest die Planung für die rund 190 Millionen Euro teure Elektrifizierung der **Südbahn** in die Gänge kommt. 1,4 Millionen Euro wollen die Mitglieder des Interessenverbandes zusammen an die Deutsche Bahn AG, die Bauherr ist, leihweise zahlen – wenn ein entsprechender Vertrag zustande kommt.

Davon geht Stefan Köhler, Direktor des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben und Ansprechpartner der IG Südbahn-Geschäftsstelle, nun aus – womit der nächste wichtige Meilenstein erreicht wäre. „Die Vertragsverhandlungen mit der Bahn AG sind abgeschlossen“, sagt er und glaubt, dass die Papiere nach Zustimmung aller Verbandsmitglieder spätestens im Februar unterzeichnet sind. Dann könnte die Bahn über ein eigenes Planungsbüro oder einen externen Dienstleister im Frühjahr die Planungsstufen 1 und 2 für die Südbahn-Elektrifizierung in Angriff nehmen (lassen).

Ob der Interessenverband auch für die Stufen 3 und 4 bis zum Planfeststellungsbeschluss nochmals finanziell in die Bresche springt? „Das werden wir sehen“, sagt Köhler, der auch nicht verhehlt, dass nicht allein ein bautechnisches Restrisiko bleibt. „Wir können nicht ausschließen, dass die Bahn selbst mit dem erteilten Baurecht die Strecke nicht elektrifiziert.“ Davon gehe er allerdings nicht aus.



Foto: Cuko