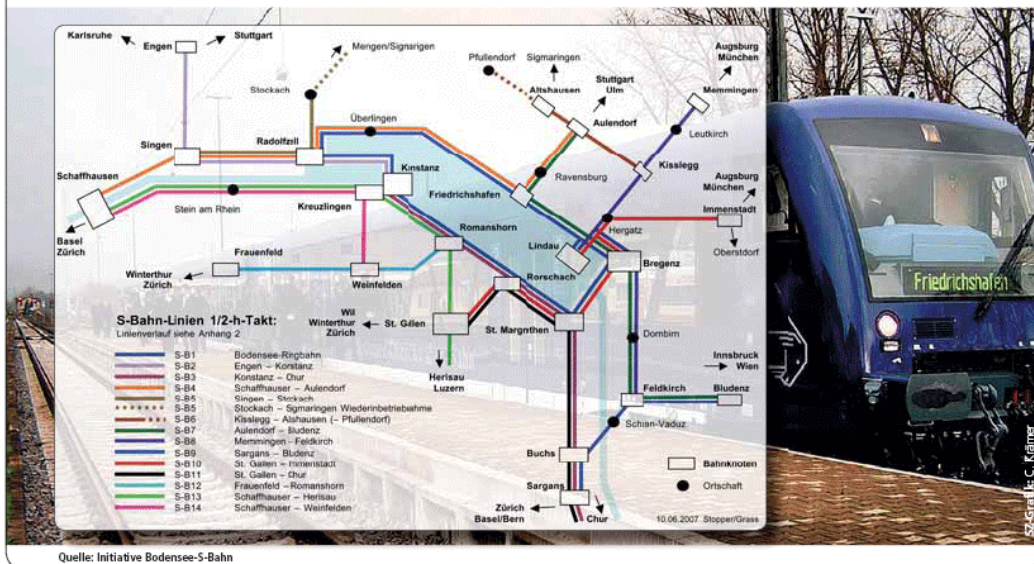
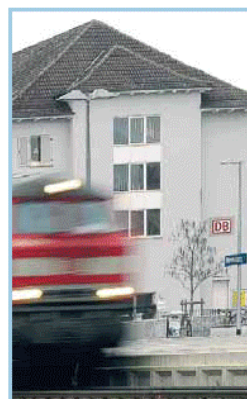
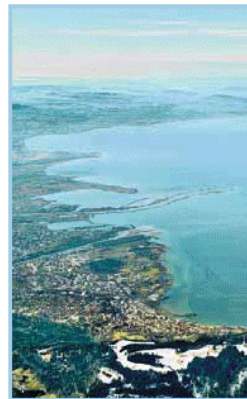


Bahnverkehr ohne Grenzen

Die Bodensee-S-Bahn



Quelle: Initiative Bodensee-S-Bahn



Ein Hauch von Großstadt: Der Plan steht schon, jetzt muss die Bodensee-S-Bahn nur noch tatsächlich die Region verbinden.

SZ-Gratik

Nächster Halt: Direkt vor Ihrer Haustür

FRIEDRICHSHAFEN - Nächster Halt Seemooser Horn: Wenn es nach Paul Stopper von der Initiative Bodensee-S-Bahn geht, soll es spätestens 2020 möglich sein, mit dem Zug im Halbstundentakt rund um den See zu fahren und an vielen Haltestellen ein- und auszusteigen. Der Verkehrsplaner sagt: „Die Bahn muss zu den Menschen kommen und nicht umgekehrt.“

raum und Alpenrheintal zu einem grenzüberschreitenden S-Bahn-Netz mit ganztägigem und getaktetem Fahrplan von früh morgens bis spät abends.

„Das Problem ist, unsere Initiative hat keinen offiziellen Auftraggeber, wir leisten ehrenamtliche Lobbyarbeit. Wie bringen wir also die regionalen Bahnunternehmen zusammen mit den Aufgabenträgern aus Deutschland, Österreich und der Schweiz dazu, etwas zu investieren?“, fragt sich Paul Stopper. So müsste zum Beispiel die Strecke rund um den See, dort wo es nötig ist, elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut werden. Sein Lösungsansatz: ein grenzüberschreitender „Fonds öffentlicher Verkehr“, in den die Schweizer Kantone St. Gallen und Graubünden, das österreichische Bundesland Vorarlberg, der Freistaat Bayern, das Land Baden-Württemberg und Liechtenstein jährlich einzahlen.

Hier kommt der selbstständige Geograf Thomas Mösl aus Innsbruck ins

Spiel. Auf einer von ihm initiierten Tagung zu den Problemen des grenzüberschreitenden Öffentlichen Personennahverkehrs Mitte Oktober in Friedrichshafen, lancierte Paul Stopper die Fonds-Idee. „Die Umsetzung der Bodensee-S-Bahn sollte nicht nach dem Territorialprinzip finanziert werden. Das heißt, es soll nicht jedes Land für sein Gebiet bezahlen, sondern das Geld wird dem Fonds entnommen und damit ein größerer überregionaler Nutzen gestiftet“, schlägt Thomas Mösl vor.

IGA als Initialzündung

Ausgangspunkt für die Bodensee-S-Bahn war ursprünglich die Internationale Gartenschau (IGA), die 2017 die Region rund um den Bodensee erleben lassen sollte. „Die IGA hätte zur Initialzündung für die S-Bahn werden können“, sagt Paul Stopper. Bereits 1972 hatte ein Großereignis den öffentlichen Verkehr verändert: So war pünktlich zu

den Olympischen Spielen in München das U- und S-Bahn-Netz ausgebaut. Einen ähnlichen Erfolg erhoffte man sich für den Nahverkehr rund um den See, denn: „Die IGA-Gäste hätten von Ausstellungsort zu Ausstellungsort kommen müssen, und dafür wären bessere Verbindungen nötig gewesen.“ Der Verkehrsplaner erzählt: „Wir dachten damals, in zwölf Jahren sollte man die S-Bahn rund um den See schon hinkriegen.“ Seit November 2007 steht fest, die IGA findet 2017 nicht am Bodensee statt. Die Deutsche Bundesgartengesellschaft und die Vertreter aus dem Dreiländereck fanden weder finanziell noch inhaltlich einen gemeinsamen Nenner.

Die Vision von der Bodensee-S-Bahn blieb: „Wir hoffen, dass bis 2020 zumindest 50 Prozent der Ideen realisiert sind“, sagt Paul Stopper. Damit das Klappen kann, müsste sich eine Körperschaft für die Pläne einsetzen: „Unser Wunsch wäre es, dass zum Beispiel die Internationale Bodenseekonferenz (IBK) die Bodensee-S-Bahn zu ihrem eigenen Projekt macht.“ Die IBK ist ein Zusammenschluss der Bodenseeanrainerstaaten, die 1972 gegründet wurde, um grenzüberschreitende Probleme zu lösen. Geograf Mösl ist ebenfalls davon überzeugt, dass es sich lohnt, an der Umsetzung zu arbeiten. Kinder, die jetzt zur Grundschule gingen, würden in elf Jahren ihren Aktionsraum grenzüberschreitend wahrnehmen. „Für die zukünftigen 18-Jährigen wird die Herkunft keine Rolle mehr spielen. Sie werden mit dem Zug über die Grenze fahren wollen, weil sie dort ihre Freizeit verbringen oder ihre Ausbildung absolvieren wollen. Und zwar egal mit welcher Bahn und mit nur einem Ticket“, sagt er. Und wenn diese dann in Feldkirch wohnen und an der Zepplin University studieren, heißt es für sie vielleicht schon: Nächster Halt Seemooser Horn.

Von unserer Redakteurin
Tanja Polmer

Stellen Sie sich einmal vor, Sie steigen in Aulendorf in die Bodensee-Oberschwabenbahn (BOB) ein, und der Zug endet nicht wie bisher am Friedrichshafener Stadtbahnhof, sondern fährt weiter bis nach Schaffhausen in der Schweiz. Unterwegs gibt es zahlreiche Haltestellen, eine davon liegt am Seemooser Horn bei der Zepplin University. Dort steigen vor allem Studenten ein und aus.

Rückblick: Ruten- und Seehasenfeste fielen auf denselben Tag, als 1993 die Gelbbockbahn zur ersten Fahrt zwischen Ravensburg und Friedrichshafen startete. Sie war die Antwort der Oberschwaben darauf, dass die Deutsche Bahn 1988 viele kleine Haltepunkte dichtmachte. Eine Lösung aus der Region für die Region, die nur möglich war und gelungen ist, weil Landkreise, Städte und Gemeinden an der Strecke beträchtlich Geld beisteuern. Bis 2020 könnte die BOB-Erfolgsstory weiter geschrieben sein, ist Paul Stopper überzeugt. Der Verkehrsplaner aus Zürich hatte sich 2005 mit dem inzwischen verstorbenen Hans-Dieter Koch aus Lindau und anderen zusammengetan und die Initiative Bodensee-S-Bahn auf den Weg gebracht. Ihr Ziel: der Ausbau der bestehenden Bahnlinien im Bodensee-



Noch suchen Sie vergebens nach Verbindungen rund um den See: Paul Stopper (links) und Thomas Mösl am Bahnhof in Bregenz. SZ-Foto: Tanja Polmer

Elektrifizierung

Netz des vorletzten Jahrhunderts passt nicht zur Region

FRIEDRICHSHAFEN (pol) - Mit dem ICE vom Ruhrgebiet über Friedrichshafen nach Vorarlberg – was für eine komfortable Vorstellung. Bürgermeister Dr. Stefan Köhler geht davon aus, dass diese auch Realität wird. Dazu muss jedoch die Bahnstrecke zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau elektrifiziert sein. Dass das noch nicht so ist, bezeichnet Köhler als „eklatantes Infrastrukturdéfizit“.

ven in Ulm ab- und Dieselloks angekoppelt. In Lindau erfolgt das gleiche Spiel andersrum. „Die Vorarlberger lassen keine Dieselloks mehr rein“, erklärt Stefan Köhler. Hinzu kommt die Umweltbelastung in den Städten, denn der Diesel trägt zur Feinstaubbelastung bei. „Zusammen mit dem partiellen Ausbau auf 160 Stundenkilometer erhöht die Elektrifizierung außerdem die Geschwindigkeit.“

Wie es aussieht, wird der jetzige Zustand länger anhalten als erhofft, denn die Elektrifizierung ist ins Stocken geraten. Was 2012 fertiggestellt sein sollte, wird bis 2015 dauern. Ein Grund dafür ist die anscheinend lückenhafte Planung eines Tochterunternehmens der Deutschen Bahn, die bei einer Untersuchung vor einigen Jahren die Trasse nicht genau genug geprüft haben soll. Das wirkt sich nicht nur auf den Zeitplan aus. Spätestens 2016 werden die Verkäufe auf der Südbahn ausgeschrieben:

„Bereits im Vorfeld sollte man verbindlich wissen, was bestellt werden soll: Diesel- oder E-Züge?“, sagt Köhler.

Inzwischen ist ein weiteres Problem aufgetreten. Um die Planung der Bahn und die Elektrifizierung der 128 Kilometer langen Strecke voranzutreiben, haben sich die Anliegergemeinden, Landkreise, Regionalverbände sowie Industrie- und Handelskammern im Interessenverband Südbahn zusammengetan und 1,4 Millionen Euro vorgestreckt. „Wir haben von kommunaler Seite aus beschlossen, die Planung selbst vorzuführen“, sagt der Bürgermeister. Der Betrag werde nach dem Ausbau vorsetzt der Deutschen Bahn heißt, reichen die ursprünglich angesetzten 91 Millionen Euro Baukosten wohl nicht aus. Die Rede ist nun von bis zu 125 Millionen Euro. Ob dies auch Auswirkungen auf die vereinbarten Vorplanungskosten von 1,4 Millionen Euro hat, ist

noch offen und wird voraussichtlich erst im Frühjahr 2009 geklärt sein.

Dass sich die Region selbst helfen kann, hat sie bereits bewiesen. „Friedrichshafen, Meckenbeuren, Ravensburg, Bodenseekreis und Landkreis Ravensburg sind Träger der Bodensee-Oberschwabenbahn. Die BOB ist ein erfolgreiches Nahverkehrsangebot und schreibt zurzeit praktische schwarze Null“, berichtet Köhler. Selbst ist also die Region – damit die Geschichte, die der Bürgermeister zu erzählen hat, bis 2020 nur noch eine amüsante Anekdote ist: Die ICE-Züge tragen Städtenamen wie Friedrichshafen oder Ravensburg. Als Letzterer getauft werden sollte, kam man bei der Bahn auf die Idee, die Zugtaufe vor Ort zu feiern. Da mussten die Ravensburger leider passen und der Bahn, die ihr Netz kennen sollte, erklären, dass nur Dieselloks bis nach Oberschwaben fahren können. Die Taufe fand übrigens in Ulm statt.

Vorstellen kann sich Friedrichshafens Erster Bürgermeister, der früher Direktor des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben war, dass der ICE bis zum Jahr 2020 im Vier- oder sogar Zweistundentakt bis in den Süden fährt. Zum Statusagter: „Das Netz ist aus dem vorletzten Jahrhundert und passt nicht zu unserem prosperierenden Wirtschaftsraum.“ Dieser ist ohne Elektrifizierung vom Fernverkehrsnetz abgehängt. Momentan werden die Elektrolokomotiven