



PRESSEMITTEILUNG

30.07.2013

PRO BAHN zur der Machbarkeitsstudie des Bodenseekreises

Zukunftsfähiges Fahrplankonzept für die Bodenseegürtelbahn gefordert

(Radolfzell (pb)) – Eine kürzlich vom Bodenseekreis veröffentlichte Machbarkeitsstudie¹ zu Angebotsverbesserungen nimmt der unabhängige Fahrgastverband PRO BAHN zum Anlass, endlich ein zukunftsfähiges Fahrplankonzept für die Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen zu fordern. Vom Land wird die Strecke vernachlässigt.

Mit der geplanten Elektrifizierung der Südbahn, der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und der angestrebten Elektrifizierung der restlichen Hochrheinstrecke von Basel bis Erzingen werden für Baden-Württemberg viele wichtige und notwendigen Verbesserungen erwartet. Der große Verlierer wird aber die Bodenseegürtelbahn sein, auf der massive Verschlechterungen drohen.

„Wir brauchen endlich ein vernünftiges Konzept für die Bodenseegürtelbahn mit dazu passenden Infrastrukturausbauten“, so die klare Forderung von Stefan Buhl, Vorsitzender des PRO-BAHN-Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben. Dazu gehört nicht nur die Elektrifizierung, sondern vor allem ein Ausbau mit zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeiten, um mehr und pünktlicheren Verkehr zu ermöglichen.

Das Desinteresse der Landesregierung an der Strecke wollen die Fahrgastvertreter nicht akzeptieren, schon angesichts des hohen Verkehrsaufkommens auf der parallelen B31. So soll die Planung der Elektrifizierung überhaupt erst angegangen werden, wenn der Ausbau der Hochrheinstrecke finanziert ist. „Es ist ja sinnvoll, sich nicht zu verzetteln und nicht zu viel zu versprechen“, so Buhl, „aber es ist eben nicht sinnvoll, ohne die Netzwirkungen zu beachten so zu bauen, dass dadurch das Angebot zum Teil schlechter wird.“

Nicht nur der überregionale Verkehr wird durch den Wegfall der Direktverbindung Basel–Friedrichshafen–Ulm geschwächt. Im Regionalverkehr, der heute bereits mit nicht konkurrenzfähigen Fahrzeiten kämpft, sollen aus dem derzeitigen halbwegs genauen Stundentakt zwei um 40 bzw. 80 Minuten versetzte Zweistundentakte werden. Damit sollen jeweils am einen oder anderen Ende gute Anschlüsse hergestellt werden. Eine systematische, stündliche Verknüpfung mit den Busverkehren wird damit aber unmöglich gemacht.

Nur die Fernbusbetreiber profitieren von der Vernachlässigung der Bodenseegürtelbahn. Diese bieten Direktverbindungen zwischen mittelgroßen Städten an (parallel zur Bodenseegürtelbahn etwa von München über Friedrichshafen nach Zürich oder Freiburg), wo bei der Bahn mehrfach umgestiegen werden muss. Anstatt als Reaktion auf die neuen Wettbewerber (die auch von der Landesregierung gewünscht wurden) möglichst viele umsteigefreie Verbindungen auf der Schiene anzubieten, wird im Süden eine erfolgreiche Verbindung zerstückelt.

¹<http://www.bodenseekreis.de/verkehr-wirtschaft/bus-bahn/bodenseeguertelbahn.html>

Im überregionalen Verkehr steht eine Direktverbindung Basel–Lindau–München nicht zur Debatte, weil die Fahrplankonzepte nicht zueinander passen. So droht der Bodenseegürtelbahn eine Reduzierung auf einen IRE-Stummel Singen–Friedrichshafen, der wenig bringt, aber den Regionalverkehr ausbremst.