

Resolution des Gemeinderats der Stadt Singen vom Februar 2017

Ausbau der Gäubahn Zürich – Singen – Stuttgart – „Singerer Kurve“

Danach fasst der Gemeinderat folgenden

geänderten Beschluss

Der Singener Gemeinderat begrüßt ausdrücklich den Ausbau der Gäubahn als dringende Maßnahme zur Verbesserung der Anbindung der Stadt Singen und des Wirtschaftsraums westlicher Bodensee an den Schienenfernverkehr und zur Einhaltung der Ziele der Vereinbarung von Lugano sowie die Tatsache, dass die Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen wurde. Gleichsam muss die Bahn ihre strategischen Vorteile gegenüber der Straße (Staus, Baustellen) besser positionieren.

In diesem Kontext wurde vom Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg (VM) im September 2016 ein Gutachten zu möglichen Fahrzeitverkürzungen im Personenfernverkehr auf der Gäubahn vorgelegt. Dieses Gutachten stellt zwei Hauptvarianten vor: Eine Variante ohne Singener Kurve (Variante A.0) und eine Variante mit Singener Kurve und Fernverkehrshalt am jetzigen Bahnhof Landesgartenschau (Variante B.0). Dabei heißt es in dem Gutachten ausdrücklich, dass es in der politischen Diskussion im Land bleibt, zu entscheiden, welche Variante umgesetzt werden soll.

In der Bewertung der Variante B.0 kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass die Variante A.0. die bessere verkehrliche Wirkung hat, da alle Züge den Bahnhof Singen bedienen und dort alle Umsteigebeziehungen realisiert werden können. Das Gutachten sieht deshalb beim Bau der Singener Kurve (Variante B.0) negative Auswirkungen auf die erschlossenen Fahrgastpotentiale. Berücksichtigt man darüber hinaus, dass sich der Nahverkehrsknoten am Singener Bahnhof befindet, dann sind die negativen Auswirkungen der Variante B.0 noch größer. Letzteres wurde im Gutachten nicht berücksichtigt.

Durch den Bau der Singener Kurve kann im Personenfernverkehr ein Fahrzeitgewinn von 4 min. realisiert werden. Die geplanten Baumaßnahmen nördlich von Singen bringen einen Fahrzeitgewinn von 20 min. Der Einsatz von Zügen mit Neigetechnik würde weitere 15 min. Einsparung an Fahrzeit erbringen.

Hieraus folgt, dass das Ziel der Vereinbarung von Lugano auch ohne den Bau der Singener Kurve erreicht werden kann.

Darüber hinaus hat der Bau der Singener Kurve auch eine stärkere, negative Umweltwirkung aufgrund des Landverbrauchs und des zusätzlichen Lärms. Die Beeinträchtigung für das Naherholungsgebiet Schanz wäre massiv.

Der Personenfernverkehr ist daher vollständig am bestehenden Bahnhof Singen abzuwickeln. Ein Abziehen des Personenfernverkehrs an den jetzigen Bahnhof Landesgartenschau würde bereits auf den Weg gebrachte städtebaulichen Entwicklungen konterkarieren, wie etwa die Stärkung der Innenstadt. Mehr als 15.000 Menschen nutzen den Bahnhof Singen täglich. Dadurch wird auch seine Bedeutung als Nahverkehrsknoten deutlich. Der Singener Bahnhof ist in seiner jetzigen Form ein wesentlicher Faktor im funktionsräumlichen Gefüge der Stadt Singen und der Region.

Der Einsatz von Zügen der Neigetechnik ist voranzutreiben. Die Schweiz setzt auf ihrem Streckennetz diese Züge erfolgreich ein. Es gibt Züge mit Neigetechnik, die sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland die Zulassung haben. (Pendolino ETR 610 und TWINDEXX WAKKO) .Den Twindexx Wakko möchte die SBB auf der Strecke Zürich-München einsetzen. Mit 15 min. Zeitersparnis auf der Gäubahnstrecke ist der dadurch gewonnene Zeitgewinn deutlich.

Der Singener Gemeinderat lehnt den Bau der Singener Kurve ab.

Abstimmungsergebnis

Einstimmig beschlossen