

Mitteilungsvorlage

Organisationseinheit Verkehr und Strukturentwicklung	Datum 09.08.2011	Drucksachen-Nr. 2011/324
---	---------------------	------------------------------------

↳ Beratungsfolge	↳ Sitzungsart	↳ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	12.09.2011

Tagesordnungspunkt 2
Symposium der IBK zu BODAN-RAIL 2020
Sachverhalt

Am 04. Juli 2011 hat im Landratsamt in Friedrichshafen ein Symposium der IBK zu BODAN-RAIL 2020 stattgefunden. Über das Ergebnis wird nachfolgend kurz berichtet:

- Das Gutachten BODAN-RAIL 2020 wurde im Jahr 2000 erstellt und hatte das Ziel, die Schienennetze der drei Länder um den Bodensee für einen grenzüberschreitenden Verkehr aufeinander abzustimmen. Es gilt damit als Masterplan für die nationalen Entscheidungen im Bereich Infrastruktur und Fahrplanangebote auf der Schiene.
- Die IBK hat die Fa. PTV beauftragt, ein neues Gutachten zu erstellen mit dem Ziel, zu überprüfen, welchen Stand das BODAN-RAIL – Konzept nach 10 Jahren hat. PTV hat eine Statusanalyse erstellt und Antwort darauf gegeben, was schon umgesetzt ist und was vermutlich bis 2020 noch umgesetzt werden wird.
- Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass auf Schweizer Seite, sowohl auf betrieblicher Ebene als auch bei der Infrastruktur, mehr umgesetzt wurde, als auf österreichischer oder gar auf deutscher Seite. Ein grenzüberschreitender schneller Regionalverkehr (RE / IRE) ist bis heute nicht umgesetzt und wird auch bis 2020 nicht umgesetzt sein. Positiv zu vermerken ist, dass durch lokale Anstrengungen ein Stundentakt erreicht wurde.
- Obwohl einige Themen aus dem ursprünglichen Gutachten noch offen sind, gibt es auf der anderen Seite sehr viele Dinge, die über das Konzept hinaus verwirklicht wurden, wie beispielsweise die Hochrheinstrecke und die Anstrengungen auf Schweizer Seite im Bereich Schaffhausen.
- Die einzelnen Aufgabenträger haben erläutert, weshalb manche Konzepte aus BODAN-RAIL 2020 nicht umgesetzt werden konnten bzw. neue Prioritäten erfahren haben. Für den Bereich Baden-Württemberg hat Herr Schmidt-Hornig (MVI) klargestellt, dass zwar viel erreicht wurde, aber durch die Änderungen des GVFG (Wegfall der Bundesmittel ab

2019) eine enorme Herausforderung, finanzieller Art auf das Land zukommen werde. Insofern sei man mit finanziellen Zusagen, die langfristig wirken, sehr zurückhaltend. Bei der für uns wichtigen Elektrifizierung der Gürtelbahn verwies er auf den Generalverkehrsplan des Landes, dort ist die Elektrifizierung als Ziel enthalten.

- In der anschließenden Diskussion der Teilnehmer wurde bestätigt, dass das Nordufer des Bodensees der Entwicklung im Bereich Schweiz und Österreich hinterher hinkt. Einen breiten Raum nahm das Thema ein, ob man eher auf die Angebots- oder auf die Nachfrageebene setzen sollte. Ein Konsens in dieser Frage wurde nicht gefunden.
- Die Interessensvertretung der Fahrgäste (Pro-Bahn) stellt als größten Kritikpunkt die tariflichen und vertrieblichen Barrieren für den Fahrgast heraus. Pro-Bahn stellte klar, dass der Fahrgast notwendige Preise für eine gute Leistung akzeptieren würde; der Zugang zu den Tickets aber überschaubar und einfach bleiben muss.
- Die IBK hat gerade dieses Thema gerne aufgenommen und wird überlegen, wie man Vertriebsstrategien grenzüberschreitend entwickeln kann.
- Auch das Thema „Gästekarte“ wurde angesprochen. Es ist allerdings nicht gewünscht, eine Gästekarte in der Ausdehnung des Euregio-Raums anzubieten. Der Bodensee sei mit dem Schwarzwald nicht vergleichbar.

Finanzielle Auswirkungen

Entfällt.

Anlagen

Entfällt.