

[http://www.schwaebische.de/region/bodensee/markdorf/stadtnachrichten-markdorf\\_artikel.-Bahnexperte-fordert-13-neue-Haltestellen-zwischen-Singen-und-Friedrichshafen- arid,5616318.html](http://www.schwaebische.de/region/bodensee/markdorf/stadtnachrichten-markdorf_artikel.-Bahnexperte-fordert-13-neue-Haltestellen-zwischen-Singen-und-Friedrichshafen- arid,5616318.html)

## Bahnexperte fordert 13 neue Haltestellen zwischen Singen und Friedrichshafen

Bodenseegürtelbahn soll zweispurig ausgebaut und elektrifiziert werden



Bahnexperte Paul Stopper fordert den zweispurigen Ausbau der Bodenseegürtelbahn.  
(Foto: Foto: Christian Gerards)

Von Christian Gerards

Markdorf Paul Stopper, Bahn-Verkehrsexperte aus der Schweiz, ist sich bei der Informationsveranstaltung der Initiative Bodensee-S-Bahn am Donnerstag im Markdorfer Gasthaus „Adler“ eines sicher gewesen: „Wenn das Angebot der Bahn gut ist, dann wird es auch angenommen.“ Er zeigte auf, wie aus der Sicht der Initiative die Bodenseegürtelbahn ausgestaltet werden sollte.

So sollte auf der deutschen Seite die Bodenseegürtelbahn als Teil einer Bodensee-S-Bahn in Singen beginnen und in Lindau oder Bregenz enden. Dabei sei bei einer halbstündigen Taktung auf eine technisch rasante Fahrweise wichtig. Diese sei aber nur mit einer Elektrifizierung möglich, da der Zug im Gegensatz zu einem Diesel-Lok-Antrieb schneller anfahren könne und über elektrische Bremsen verfüge: „Der Dieselmotor ist räger“, meinte Stopper. IRE der Deutschen Bahn sollte im Stunden-Takt fahren, und aus Basel kommende abwechselnd nach Ulm oder Bregenz fahren.

Neue Haltepunkte

Für die Infrastruktur bedeute dies neben der Elektrifizierung einen Ausbau auf zwei Spuren und mehrere Kreuzungsstellen. Zudem sollten neue Haltestellen bei bahnnahen Wohn- und Gewerbegebieten entstehen. Auf der 74 Kilometer langen Strecke von Singen nach Friedrichshafen seien dabei 13 neue Haltepunkte denkbar, etwa in Mühlhofen, Bermatingen-Buchberg oder Lipbach.

Die Finanzierung sollte über einen grenzüberschreitenden „Schienen-Infrastruktur-Fonds Bodensee“ erfolgen, in den die Bodensee-Anrainer-Staaten, die schweizer Kantone St. Gallen und Graubünden, das österreichische Bundesland Vorarlberg, Bayern, Baden-Württemberg sowie das Fürstentum Liechtenstein einzahlen. Das Geld würde dann dort eingesetzt, wo es gerade gebraucht wird. „Das ist eine Idee aus dem Kanton Zürich“, informierte Stopper.

Was ist eine S-Bahn?

In der anschließenden Diskussion entspannte sich die Frage, was überhaupt mit dem Begriff S-Bahn gemeint sei. Für Stopper bedeutet er einen dichten Fahrplan. „Er ist der Inbegriff eines guten Angebots“, meinte er. Auch die Frage nach dem Abmangel, also dem Defizit im Kanton Zürich, was von Stopper als gut funktionierendes ÖPNV-System vorgestellt wurde, wurde gefragt. Der Verkehrsexperte sagte, dass es einen Deckungsgrad von 60 Prozent gebe, die restlichen 40 Prozent würden von den Städten und vom Kanton übernommen. Allerdings spreche man in der Schweiz nicht von Defizit, sondern von der Finanzierung. Die Eidgenossen seien jedenfalls schon lange dabei, ihre Bahn auf Vordermann zu bringen.

(Erschienen: 28.03.2014 17:30)