

Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden
Telefon 0041 71 642 19 91
E-Mail info@bodensee-s-bahn.org
www.bodensee-s-bahn.org

Medienmitteilung vom 15. Mai 2015:

Ausbauplanung Eisenbahnachse Basel-Ulm: Handbremse bitte lösen!

Die Ausbauplanung der Eisenbahnachse Basel-Ulm kommt auf ihrem Herzstück, der Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Friedrichshafen, nicht voran. Auf den „Aussenästen“ Südbahn und Hochrheinbahn hingegen scheinen die Planungen auf gutem Weg zu sein. Ein attraktives und zukunftsfähiges Standardangebot mit Halbstundentakt der Regional-Bahn (RB) und mit Stundentakt des Inter-Regional-Express (IRE), ist auf der einspurigen und nicht elektrifizierten Bodenseegürtelbahn *nicht* möglich. Erst ein weitgehender Ausbau auf Doppelspur und die Elektrifizierung machen die Eisenbahnachse Basel-Ulm attraktiv für die ganze Bodenseeregion, das Bundesland Baden-Württemberg, Frankreich und die Schweiz. Das ist eine Alternative zu einer vierspurigen Autostrasse auf dieser Achse. Die Eisenbahn mit dem heutigen Stand der Technik belastet Mensch und Umwelt weniger, und ihr Ausbau stösst auf weniger grosse politische und finanzielle Widerstände als Autostrassen neu zu bauen. Aber auch Eisenbahnausbauten werden nur mit genügend politischem Druck aus der Region in Angriff genommen. Dafür ist insbesondere der „Interessenverband Bodenseegürtelbahn“, das Bündnis der betroffenen Städte, Gemeinden, Landkreise und Regionalverbände gefordert, die Planungsarbeiten durch eine Vorfinanzierung zu beschleunigen.

Halbstundentakt für RB, dafür kein IRE mehr?

Am 29. April 2015 hat der Nahverkehrsausschuss (NVA) des Bodenseekreises zum zweiten Mal auf Grund einer Studie beschlossen, beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg zu beantragen, die Regional-Bahn (RB) auf der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen vom Stundentakt auf einen Halbstundentakt zu verdichten. Vor zwei Jahren war für diesen Ansatz noch die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn Voraussetzung. Jetzt soll diese Variante zunächst im umweltbelastenden Dieselbetrieb ohne jeglichen Ausbau der völlig ungenügenden Infrastruktur verfolgt werden. In der öffentlichen Debatte des NVA wurde kaum erwähnt, **dass mit diesem Konzept der Inter-Regio-Express IRE von Basel nach Ulm nicht mehr verkehren könnte**, weil die verfügbare Strecken-Kapazität mit dem RB-Halbstundentakt voll ausgelastet wäre. Ausserdem bleiben die Fahrzeiten mit diesem Konzept zu lang.

Ein zukunftsfähiges Bahnangebot braucht den IRE im Stundentakt und die Regionalbahn im Halbstundentakt. Das erfordert einen Ausbau der Infrastrukturen mit Doppelspur- und Bahnhofausbauten, inklusive Elektrifizierung und modernem Rollmaterial. Die Bodenseegürtelbahn

als einspurige Nebenbahn würde den Nutzen der geplanten Investitionen in die Hochrheinbahn und in die Südbahn erheblich schmälern. Diese Bahnlinie ist **nicht nur ein Wurmfortsatz** im Bodensee-Eisenbahnnetz, sondern sie ist **das zentrale Herzstück** mit grossem Potential.

Beschränkt verfügbare Finanz-Mittel für Bahnausbau verwenden

Für die 7 Kilometer lange, vierspurige Autostrasse B31 neu im Westen von Friedrichshafen, welche Ende 2014 bewilligt wurde, sind Baukosten von über 100 Millionen Euro veranschlagt. Es müssten aber noch mehr als die Hälfte der 286 Kilometer langen Strassenachse Basel-Ulm neu gebaut werden. Für den Ausbau der Eisenbahnachse Basel – Ulm muss zwar die gesamte Strecke elektrifiziert, hingegen nur noch ein Viertel auf Doppelspur ausgebaut werden. Das benötigt nur einen Bruchteil der Investitionen zum Bau einer neuen, durchgängig vierspurigen Autostrasse und kann auch rascher realisiert werden.

Eisenbahn-Doppelspur ist ebenso leistungsfähig wie vierspurige Autostrasse

Eine doppelspurige, elektrisch betriebene Eisenbahnlinie auf dem heutigen Stand der Technik verfügt über eine mindestens ebenso grosse Verkehrskapazität wie eine vierspurige Autostrasse. Mehr Verkehr von der Autostrasse auf die Eisenbahn zu verlagern ist sinnvoll: weniger Staus und Unfälle, geringere Lärm- Luft- und Klimabelastungen sowie niedrigerer Energie- und Landverbrauch. Zudem verbessert der verlagerte Verkehr die Standortqualität und die Wettbewerbsfähigkeit. Diese Verkehrspolitik ist im Schweizer Kanton Zürich besonders erfolgreich. Eine leistungsfähige und umweltfreundliche Ost-West-Eisenbahnachse zwischen den beiden stark ausgelasteten Verkehrsnetzen der Regionen Stuttgart und Zürich nützt nicht nur der Bodenseeregion selbst sondern auch Baden-Württemberg, Frankreich und der Schweiz.

Ausbau-Planung der Bahnachse Basel-Ulm beschleunigen

Dank beharrlichem politischem Druck und Vorfinanzierungen aus der Region sind die Ausbauplanungen der Hochrheinbahn und der Südbahn beim Land, beim Bund und bei der Deutschen Bahn schon weit fortgeschritten. Dieser Druck ist nach Ansicht der „Initiative Bodensee-S-Bahn“ jetzt für die Bodenseegürtelbahn zu verstärken. Der „Interessenverband Bodenseegürtelbahn“ muss die Ausbauplanung des Herzstückes der Bahnachse Basel-Ulm fördern und die Handbremse endlich lösen. Es ist höchste Eisenbahn.

Initiative Bodensee-S-Bahn

Weitere Informationen:

Ulrich Bauer, Tel. 0049 7522 6402

Wolfgang Schreier, Tel. 0041 71 688 28 37

Paul Stopper, Tel. 0041 76 330 9291 oder 0041 44 940 7474