



Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden

Telefon 0041 71 642 19 91

E-Mail [info@bodensee-s-bahn.org](mailto:info@bodensee-s-bahn.org)

[www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)

**Medienmitteilung vom 3. August 2013:**

## **Meilenstein für Bodenseegürtelbahn**

**Die aktuelle Angebots-Studie für einen besseren Fahrplan auf der Bodenseegürtelbahn von Singen nach Friedrichshafen ist ein Meilenstein auf dem Weg zu einem leistungsfähigeren Schienenverkehr in der Region. Diese Studie ist für den Bodenseekreis die Basis, um von der Deutschen Bahn (DB), vom Land Baden-Württemberg und von der Bundesrepublik die Elektrifizierung und einen Ausbau dieser Bahnlinie zu fordern mit dem Ziel, die Bundesstrasse B31 zu entlasten. Die "Initiative Bodensee-S-Bahn" schlägt einen weiter gehenden Ausbau vor, damit nicht nur die Regionalbahn im Halbstundentakt zwischen Singen und Friedrichshafen verkehrt, sondern auch der erfolgreiche Interregio-Express (IRE) zwischen Basel und Lindau/Ulm in Zukunft im Stundentakt.**

### **Halbstündliche Bodensee-S-Bahn und stündliche IRE-Züge Basel–Lindau/Ulm**

Der Bodenseekreis fordert von der Deutschen Bahn (DB), vom Land Baden-Württemberg und von der Bundesrepublik einen Ausbau der immer noch eingleisigen Bodenseegürtelbahn Radolfzell - Friedrichshafen. Das wurde am 16. Juli 2013 vom Kreistag beschlossen. Verhandlungsbasis ist die erste, detaillierte Angebotsstudie von Schweizer Experten mit 10 Fahrplan-Varianten auf dieser Bahnlinie. Eine Regionalbahn im stündlichen „Stolper-Takt“ und ein Regionalexpress im Zweistundentakt entsprechen den heutigen Ansprüchen nicht mehr. Dieser Fahrplan kann mit der Elektrifizierung allein nur marginal verbessert werden. Mit einer zusätzlichen Kreuzungsstelle in Sipplingen wäre wenigstens ein Halbstundentakt für die Regionalbahn machbar. Dann fehlt aber die Kapazität für den erfolgreichen Interregio-Express (IRE) von Basel nach Lindau/Ulm. Das wäre für die ganze Bodenseeregion ein unakzeptabler Verlust. Deshalb ist ein weitergehender Ausbau der Infrastruktur notwendig. Dieser ist grundsätzlich von der Deutschen Bahn (DB) mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg zu planen und vom Bund zu finanzieren.

### **Mitfinanzierung durch Region (öV-Fonds)**

Ohne ein aktives politisches, planerisches und finanzielles Engagement aus der Bodenseeregion ist kein besserer Fahrplan zu erwarten. Dazu ist z.B. ein neuer „Fonds für den schienengebundenen öffentlichen Verkehr im Bodenseeraum“ sinnvoll. Daraus sind insbesondere für die Flaschenhalse wie die Bodenseegürtelbahn Beiträge an den Ausbau und den Betrieb zu leisten. Möglichst viele und möglichst lange Doppelspuren sind die Voraussetzung, damit bei einem dichten Fahrplan flexibel auf Verspätungen reagiert werden kann. Das gilt auch für überregionale Fahrplanveränderungen, um optimale Anschlüsse zu sichern.

### **Neue Haltestellen zur besseren Erreichbarkeit der Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze**

Der Erfolg der S-Bahnen ist neben der Verdichtung des Fahrplanes auch darauf zurückzuführen, dass in der Nähe alter und neuer Siedlungen oder grosser Arbeitsplätze neue Haltestellen geschaffen wurden. Damit werden die Zubringerwege zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit dem Ortsbus wesentlich kürzer, die Fahrten brauchen weniger Zeit und die Bahn wird attraktiver.

### **Neue Doppelspuren unausweichlich**

Die Bundesstrasse B31 mit den vielen Staus lässt sich mit einer weitgehend doppelspurigen Bodenseegürtelbahn wirksam entlasten. Deren Verkehrskapazität ist grösser als die einer vierspurigen Strasse. Dieser Bahnausbau darf nicht durch die geplanten, bahnparallelen Ortsumfahrungen zwischen Markdorf und Friedrichshafen erschwert werden.

Der öffentliche Verkehr des Kantons Zürich bewältigt heute schon mehr als die Hälfte des Autoverkehrs. In der Bodenseeregion ist es noch weniger als ein Viertel. Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ fordert deshalb, die neue Studie zu ergänzen. Es ist ein Ausbau zu planen, mit dem der Interregio-Express (IRE) im Stundentakt und die Regionalbahn (S-Bahn) im Halbstundentakt verkehren können. Zwischen Markdorf und Friedrichshafen braucht es in den Stosszeiten zudem einen verdichteten Taktverkehr. Ein vergleichbar guter Fahrplan wird auf mehreren Bahnlinien der Bodenseeregion bereits angeboten und ist auch auf der Bodenseegürtelbahn notwendig.

Detaillierte Stellungnahme und weitere Informationen siehe [www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)

Mündliche Auskünfte: Paul Stopper, Falmenstrasse 25, CH-8610 Uster,  
Telefon 0041 76 330 92 91, E-Mail: [paul@stopper.ch](mailto:paul@stopper.ch)