

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)

10. Februar 2016

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Baden-Württemberg (MVI)  
Herr Minister Winfried Hermann  
Hauptstätter Str. 67  
D – 70178 Stuttgart

### **IRE Basel-Ulm: zuverlässigerer und stabilerer Fahrplan zuerst**

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die Vereinbarung zur Finanzierung der Südbahn-Elektrifizierung war unser schönstes Weihnachtsgeschenk. Wir danken und gratulieren Ihnen herzlich dafür, dass Sie und weitere MdBs aus Baden-Württemberg mit unermüdlicher Beharrlichkeit dem Bundesverkehrsminister die Finanzausgabe über die Hälfte der Investitionskosten von 226 Millionen Euro abgerungen haben.

### **Kurzfristige Massnahmen gegen die Verspätungen des IRE Basel-Ulm**

Das grösste Ärgernis im westlichen Teil dieser überwiegend nicht elektrifizierten und teilweise einspurigen Achse Basel-Ulm sind die Verspätungen, Anschlussbrüche und Zugausfälle. Deshalb ist es jetzt am wichtigsten, die Ursachen durch den Betrieb, die Fahrzeuge und die Infrastruktur in einer Studie durch unabhängige Experten aufzudecken. Daraus sind Vorschläge zu entwickeln, mit welchen Massnahmen sich die schlimmsten Schwachstellen kurzfristig und mit finanzierbaren Kosten entschärfen lassen. Für diese Vorschläge sind der Nutzen zu beurteilen, die Kosten zu schätzen und die Priorität festzulegen.

Der gute Ruf dieses IRE hat bei den Fahrgästen in den letzten Jahren stark gelitten. Ihre Reklamationen füllen bei der DB, der NVBW und den regionalen Landratsämtern viele Aktenordner. Die Zeitungsberichte werden zynischer, die einschlägigen Blogs sind schon geradezu sarkastisch. Wegen dieser Mängel konnten sich die drei Landkreise am Hochrhein und am Bodensee bisher nicht auf eine gemeinsame Strategie einigen. Es gewinnen politische Stimmen an Einfluss, welche den durchgehenden IRE Basel-Ulm aufgeben wollen. Wir aber meinen: Die Mängel sollten Ansporn für Verbesserungen sein und nicht Anlass zur Abschaffung dieser – trotz ihrer Mängel – sehr gut nachgefragten IRE-Verbindung.

## **Vom hässlichen Entchen zum stolzen Schwan**

Die meisten Bahnlinien nördlich des Bodensees sind schon seit Jahrzehnten die hässlichen Entchen Baden-Württembergs. Nachdem sich andere Bahnlinien im Land mit über 20'000 Einsteigern pro Werktag schon bis zum Jahr 2002 zu stolzen Schwänen gemausert hatten, waren es am Bodensee nur ein Viertel oder höchstens die Hälfte (siehe beiliegenden Auszug aus der SPNV-Statistik 2002-2014). Trotzdem nutzten 12 Jahre später auch am Bodensee ungefähr doppelt so viele Fahrgäste den SPNV. Das ist besonders erstaunlich weil die teilweise einspurigen und nicht elektrifizierten Bahnstrecken die Ursache für ein unzureichendes Fahrplanangebot, für häufige Verspätungen und für Anschlussbrüche sind. Die IRE-Züge waren nach unseren Informationen besser ausgelastet als die RB-Züge. Das Nachfrage-Potential ist offensichtlich hoch, kann aber nur mit besserer Qualität und dichterem Fahrplan weiter erschlossen werden. Es war deshalb für unsere Region ein besonders herber Rückschlag, als im Jahr 2004 die Ausbaupläne der Bodenseegürtelbahn auf Doppelspur, dem Herzstück der Bahnachse Basel-Ulm, gestoppt wurden. Damit wurden damals 61 Millionen Euro gespart.

Eine leistungsfähige Bahnachse Basel-Ulm ist für Baden-Württemberg und die Schweiz nützlich und wichtig. Der IRE ist auf dieser 283 km langen Verkehrsachse derzeit schneller als das Auto, Die Bahnlinie ist nur noch auf einem Viertel der Strecke einspurig und lässt sich relativ einfach, schnell und kostengünstig auf durchgehende, elektrifizierte Doppelspur ausbauen. Der Neu- und Ausbau einer direkten vierspurigen Strassenverbindung wäre sehr viel teurer, ökologisch fragwürdig und wegen dem Widerstand der Anwohner auch deutlich schwieriger zu realisieren. Ein moderner und pünktlicher IRE Basel-Ulm oder ein „Hochrhein-Donau-Express“, der diesen Namen verdient, wäre so attraktiv wie der von Ihnen geplante Euro-City Stuttgart-Zürich. Ohne diesen Inter-Regio-Express und nur für die Regionalbahn sind Investitionen für die Doppelspur und die Elektrifizierung politisch und wirtschaftlich schwieriger zu rechtfertigen. Notwendig sind wirksame, kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen. Diese kann und sollte das Land Baden-Württemberg als verantwortlicher Träger des SPNV durchsetzen.

Fragen, die im Zuge der vorgeschlagenen Studie geklärt werden sollten, haben wir in einem beiliegenden Katalog zusammengestellt. Überzeugende Antworten darauf sind wichtig, um auf der ganzen Bahnachse Basel-Ulm zu einem stabileren und attraktiven Fahrplan zu kommen.

Der durchgehende IRE Basel-Ulm sollte auch nicht vorübergehend aufgegeben werden, weil es später viel schwieriger wäre, verlorene Fahrgäste wieder zurück zu gewinnen.

Wir hoffen, dass wir Sie von der Sinnhaftigkeit einer Studie zur Verbesserung der Bahnachse Basel-Ulm überzeugen konnten und verbleiben

mit bestem Dank und freundlichem Gruss

Wolfgang Schreier  
Co-Präsident des Vereins Initiative Bodensee-S-Bahn  
Rothausstrasse 16, CH-8280 Kreuzlingen  
Tel. 0041 71 688 28 37, E-Mail: [wmschreier@bluewin.ch](mailto:wmschreier@bluewin.ch)  
[www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)

Beilagen:

1. Auszug aus der SPNV-BW-Statistik 2002-2014
2. Fragenkatalog für Verbesserungen des Betriebs, der Fahrzeuge und der Infrastruktur
3. Medienmitteilung vom 10. Februar 2016

Adressen der regionalen Behörden, denen eine Kopie dieses Briefes geschickt wurde:

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben  
Hirschgraben 2  
D-88214 Ravensburg

Regionalverband Hochrhein-Bodensee  
Im Wallgraben 50  
D-79761 Waldshut-Tiengen

Landratsamt Bodenseekreis  
Albrechtstrasse 77  
D-88045 Friedrichshafen

Landratsamt Konstanz  
Benediktinerplatz 1  
D-78467 Konstanz

Landratsamt Waldshut  
Kaiserstraße 110  
79761 Waldshut-Tiengen