

10. Februar 2016

## **Medienmitteilung vom 10. Februar 2016**

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

**Nachdem die Südbahn-Elektrifizierung beschlossen ist, wird ein gutes Drittel der Bahnachse Basel-Ulm auf den heutigen Stand der Technik gebracht. Jetzt sind gegen die ärgerlichen Verspätungen, Anschlussbrüche und Zugausfälle des IRE Basel-Ulm kleinere Massnahmen am wichtigsten. Die Initiative Bodensee-S-Bahn schlägt vor, die Ursachen durch den Betrieb, die Fahrzeuge und die Infrastruktur in einer Studie prüfen zu lassen, damit die schlimmsten Schwachstellen möglichst kurzfristig entschärft werden.**

Die Vereinbarung zur Finanzierung der Südbahn-Elektrifizierung wurde kurz vor Weihnachten unterzeichnet. Die „Initiative Bodensee-S-Bahn dankt dem Verkehrsminister von Baden-Württemberg in einem Brief dafür, dass er gemeinsam mit Mitgliedern des Bundestages und unermüdlicher Beharrlichkeit dem Bundesverkehrsminister über die Hälfte der Investitionskosten von 226 Millionen Euro abgerungen hat. Damit wird ein gutes Drittel der Bahnachse Basel-Ulm auf den heutigen Stand der Technik gebracht.

### **Welche kurzfristig finanzierbaren Massnahmen sind sinnvoll gegen die Verspätungen?**

Das grösste Ärgernis im westlichen Abschnitt dieser zum grössten Teil nicht elektrifizierten und teilweise einspurigen Bahnlinie sind die Verspätungen, Anschlussbrüche und Zugausfälle des IRE Basel-Ulm. 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 innert nützlicher Frist und mit finanzierbaren Kosten entschärfen lassen.

Wegen dieser Mängel hat der gute Ruf dieses IRE bei den Fahrgästen in den letzten Jahren stark gelitten und die drei Landkreise am Hochrhein und am Bodensee konnten sich bisher nicht auf eine gemeinsame Strategie einigen. Statt den durchgehenden IRE Basel-Ulm aufzugeben, sind Verbesserungen durchzusetzen, um dieses trotz der Mängel sehr gut nachgefragte Angebot zu erhalten und auszubauen

Solange der Fahrplan nicht stabilisiert ist, fehlt es am politischen Willen, für den Erhalt des IRE Basel-Ulm und für grössere Investitionen zu kämpfen, mit denen die IRE-Züge im Stundentakt und die RB-Züge im Halbstundentakt fahren können.

## **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 Fahrgästen pro Werktag schon bis zum Jahr 2002 zu stolzen Schwänen gemausert hatten, waren es am Bodensee nur ein Viertel oder höchstens die Hälfte gemäss der SPNV-Statistik 2002-2014 für Baden-Württemberg. Trotzdem nutzten 12 Jahre später auch am Bodensee etwa doppelt so viele Fahrgäste den SPNV. Das ist besonders erstaunlich wegen den häufigen Verspätungen und Anschlussbrüchen. Die IRE-Züge waren besser ausgelastet als die RB-Züge. Das Nachfrage-Potential ist offensichtlich hoch, kann aber nur mit besserer Qualität und dichterem Fahrplan 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 braucht für die 283 km lange Strecke heute weniger Zeit als das Auto. Die Bahnlinie ist nur noch zu einem Viertel einspurig und lässt sich einfacher, schneller und billiger auf durchgehende, elektrifizierte Doppelspur ausbauen als die Neubauten für vierspurige Strassen. Ein moderner und pünktlicher IRE Basel-Ulm oder ein „Hochrhein-Donau-Express“, der diesen Namen verdient, wäre deshalb ähnlich attraktiv wie der 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. Voraussetzung dazu sind wirksame, kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen. Diese kann nur das Land Baden-Württemberg als verantwortlicher Träger des SPNV durchsetzen.

Die vorgeschlagene Studie soll Fragen beantworten, die in einem Katalog zusammengestellt wurden. Überzeugende Antworten darauf sind wichtig, um auf der ganzen Bahnachse Basel-Ulm zu einem stabileren Fahrplan zu kommen.

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

### **Weitere Auskünfte und Informationen:**

Ulrich Bauer,            Telefon 0049 7522 6402, E-Mail: [Bauer-Wangen@t-online.de](mailto:Bauer-Wangen@t-online.de)

Wolfgang Schreier,    Telefon 0041 71 688 28 37,    E-Mail: [wmschreier@bluewin.ch](mailto:wmschreier@bluewin.ch)

Paul Stopper,            Telefon 0041 76 330 92 91,    E-Mail: [paul@stopper.ch](mailto:paul@stopper.ch)

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