

## **Medienmitteilung vom 21. März 2016**

### **Eisenbahnachse Basel-Ulm:**

#### **Attraktiver Anschluss zum Hochgeschwindigkeitsverkehr**

Mit dem geplanten Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnachse Basel-Ulm entsteht ein attraktiver Anschluss vom Hochrhein und dem Bodensee zum Hochgeschwindigkeitsverkehr im Südwesten und im Nordosten Deutschlands und Europas. Gleichzeitig verbindet diese Bahnachse mehr als ein halbes Dutzend S-Bahn-Netze im Grossraum Bodensee miteinander für ein besseres Angebot im Interregio- und im Regional-Verkehr. Die zuständigen Behörden konnten sich kürzlich auf zwei wichtige Meilensteine für die Planungen an dieser Bahnachse einigen: Die Absichtserklärung zur Finanzierung der Hochrheinbahn-Elektrifizierung Basel-Erzingen und die Finanzierungsvereinbarung zur Südbahn-Elektrifizierung Friedrichshafen-Ulm.

Die Südbahn und die Hochrheinbahn sind schon zum grössten Teil auf Doppelspur ausgebaut mit einer mehrfach grösseren Verkehrskapazität als einspurige Bahnlinien. Es fehlen noch die Planungen und die Finanzierung zum einspurigen und nicht elektrifizierten Herzstück der Bahnachse Basel-Ulm: der Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Friedrichshafen.

Der Ausbau der Eisenbahn ist auf dieser Verkehrsachse einfacher, kostengünstiger, ökologischer und schneller möglich als der durchgehende Neubau einer vierspurigen Autostrasse parallel dazu. Die Initiative Bodensee-S-Bahn erwartet, dass sich die neue Landesregierung in Baden-Württemberg nach der Landtagswahl weiter für den Ausbau der Bahnachse Basel-Ulm einsetzt und dass der Bodenseekreis sich zusammen mit dem Landkreis Konstanz und den Anliegergemeinden für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Friedrichshafen verstärkt engagiert.

Die Thurgauer Nationalrätin, Edith Graf-Litscher, hat ihre Ostschweizer Kolleginnen und Kollegen im Schweizer Bundesparlament und die Ostschweizer Regierungskonferenz ORK Ende Februar 2016 an einer Tagung in Bern auf ermutigende Fortschritte bei der Finanzierung zur Elektrifizierung der Bahnachse Basel-Ulm aufmerksam gemacht.

#### **Ausbau dieser Bahnachse für besseren Anschluss an Hochgeschwindigkeitsverkehr und dichteren Fahrplan innerhalb der Bodenseeregion**

Deutschland betreibt im Grossraum Bodensee ein auch für die Schweiz wichtiges Eisenbahnnetz. Ein Teil davon ist noch einspurig oder nicht elektrifiziert und genügt den heutigen Ansprüchen nicht. Dazu gehört die Bahnachse Basel-Ulm mit der Hochrheinbahn Basel-Singen, der Bodenseegürtelbahn Sin-

gen-Friedrichshafen und der Südbahn Friedrichshafen-Ulm. Der vorgesehene Ausbau und die Elektrifizierung dieser 282 km langen Bahnachse schaffen die Voraussetzungen für einen attraktiven Anschluss vom Grossraum Bodensee zum Hochgeschwindigkeitsverkehr im Südwesten und im Nordosten Deutschlands und Europas. Ausserdem ermöglicht diese Bahnachse nach dem Ausbau, dass sich der Fahrplan für Interregionalzüge und Regionalzügen zwischen den S-Bahn-Netzen Basel/Freiburg/Mühlhausen, Schaffhausen, Konstanz, Friedrichshafen und Ulm sowie denen der Ostschweiz und Vorarlbergs verdichten lässt. Eine leistungsfähige Bahnachse zwischen den Grossräumen Stuttgart und Zürich entlastet ausserdem die dort überlasteten Bahnlinien.

## **Zwei Finanzierungsbeschlüsse seit Jahresende 2015**

Im März 2016 und im Dezember 2015 konnten die zuständigen Behörden zwei wichtige Beschlüsse für die Elektrifizierung der Bahnachse Basel-Ulm bekannt geben: die Absichtserklärung zur Finanzierung der Hochrheinbahn-Elektrifizierung Basel-Erzingen zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Landkreisen Waldshut und Lörrach, dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee, dem Schweizer Bundesamt für Verkehr und den Kantonen Basel und Schaffhausen sowie die Finanzierungsvereinbarung zur Südbahn-Elektrifizierung Friedrichshafen-Ulm zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Baden-Württemberg.

## **Was noch fehlt und Vergleich mit Strassenausbau**

Die Bahnstrecke Erzingen-Singen ist bereits auf Doppelspur ausgebaut und elektrifiziert. Jetzt fehlt noch das Herzstück der Bahnachse Basel-Ulm, die einspurige und nicht elektrifizierte Bodenseegürtelbahn Radolfzell-Friedrichshafen. Auf dieser Bahnlinie können die Interregionalzüge gegenwärtig nur im Zweistundentakt und die Regionalzüge nur im Stundentakt verkehren. Mit mehr Kreuzungsbahnhöfen oder Doppelspurinseln lässt sich dieses Angebot auf den heute notwendigen Standard verdoppeln: Interregionalzüge im Stundentakt und Regionalzüge im Halbstundentakt. Für diesen Ausbau wurde kürzlich der erste Planungsschritt in Auftrag gegeben. Mit durchgehender Doppelspur würde die Kapazität dieser Bahnlinie ebenso gross wie diejenige einer vier- bis sechsspurigen Autostrasse. Der Ausbau der Bahnachse Basel-Ulm ist jedoch erheblich einfacher, kostengünstiger, ökologischer und schneller realisierbar als die heute geplanten Neubauten für die vierspurigen Autostrassen parallel dazu. Mehr als die Hälfte dieser Strassenachse ist noch zweispurig.

Die neue Landesregierung in Baden-Württemberg wird hoffentlich nach der Landtagswahl den Ausbau der Bahnachse Basel-Ulm fortsetzen. Die Initiative Bodensee-S-Bahn fordert den Bodenseekreis, den Landkreis Konstanz und die Anliegergemeinden auf, sich rasch auf eine Strategie für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zu einigen und sich gemeinsam dafür zu engagieren nach dem Vorbild der benachbarten Landkreise und Gemeinden entlang der Hochrheinbahn und der Südbahn.

Weitere Auskünfte:

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

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