

<http://www.suedkurier.de/region/bodenseekreis-oberschwaben/markdorf/Viele-Ideen-fuer-den-Bahnhof-in-Markdorf;art372484,6815558>

Viele Ideen für den Bahnhof in Markdorf

Markdorf - Während einer Informationsveranstaltung der Initiative Bodensee-S-Bahn haben die Referenten Ulrich Bauer und Paul Stopper viele Ideen für die Sanierung und Aufwertung des Bahnhofs in Markdorf präsentiert. So könnte die Bahnstation zum Beispiel irgendwann Teil eines S-Bahn-Systems rund um den Bodensee werden.



Der Bahnhof in Markdorf: Seit 2012 liegt das Gebäude in städtischer Hand. Doch was soll daraus werden? Damit beschäftigt sich unter anderem die Umweltgruppe in Markdorf, der Frieder Staerke zugehört. Bild: Santini

Dass in Markdorf nicht nur der Straßenverkehr ein Thema ist, sondern auch der Bahnverkehr, demonstrierte die Initiative Bodensee-S-Bahn bei einer Informationsveranstaltung im Gasthaus „Adler“ in Markdorf. Etwa 50 Besucher waren gekommen, um sich die Vorträge von Ulrich Bauer, Co-Präsident der Initiative, und Paul Stopper, Bahnverkehrsplaner aus der Schweiz, anzuhören. Sie referierten zum einen über gelungene Bahnhofssanierungen in privater und kommunaler Hand, zum anderen über mögliche Verbesserungen des Bahnverkehrs auf der Bodenseegürtelbahn – auch im Hinblick auf ein für die Anwohner möglichst attraktives S-Bahn-Konzept.

[Ende 2012 hatte die Deutsche Bahn den Bahnhof in Markdorf an die Gemeinde verkauft.](#) Seitdem ist die Sanierung ein Thema. Ulrich Bauer stellte an dem Abend im „Adler“ anhand

dreier Projekte in der Region Allgäu-Oberschwaben vor, wie es am Bahnhof in Markdorf einmal aussehen könnte. „Es sollen hier keine fertigen Konzepte oder Lösungen präsentiert werden“, betonte Frieder Staerke, der die Informationsveranstaltung moderierte und ebenfalls in der Initiative Bodensee-S-Bahn aktiv ist. Man wolle lediglich Anregungen geben. Als beispielhaft präsentierte Bauer den Zuhörern aus Bürgerschaft und Politik die Bahnhöfe in Kißlegg, Leutkirch und Wangen.

Während die Bahnhöfe in Kißlegg und Leutkirch große Abzweigbahnhöfe sind, entspricht der Bahnhof in Wangen nach Angaben von Ulrich Bauer in etwa dem in Markdorf: Wangen sei ebenfalls eher kleiner und badisch. Es handele sich um einen Durchgangsbahnhof. Der Abkauf von der Deutschen Bahn stehe kurz vor dem Abschluss. Dennoch wisse die Stadt noch nicht genau, was sie mit dem ganzen Gebäude anfangen wolle. Auf Pacht werde bislang lediglich das Café betrieben. „Man sieht, was entstehen könnte. Es ist ein noch unvollendetes Beispiel“, so Bauer.

Eines stellte der Co-Präsident der Initiative indessen während seines Vortrages besonders heraus: Ein Bahnhof ist nicht nur für die Reisenden, sondern genauso für die Bewohner der dazugehörigen Stadt gedacht. So werden die Cafés in den Bahnstationen in Kißlegg und Leutkirch zum Beispiel gerne von den Bürgern frequentiert. Für die Reisenden sind laut Bauer heute – neben der Aufenthaltsqualität – die Anbindung an die Innenstadt, Hinweisschilder, saubere Fahrradabstellplätze, Taxi-Stellplätze, der freie Zugang zu einer WC-Anlage und die leichte Verfügbarkeit von Fahrkarten wichtig. Einen Schalter hält er für unumgänglich. „Die heutigen Automaten können viel, wenn man mit ihnen zurecht kommt“, gab Bauer zu bedenken. „Die Gelegenheit, einen Schalter mit Beratung einzurichten, sollte man sich nicht entgehen lassen“, sagte Pit Dressler in der anschließenden Fragerunde. Dressler betreibt in Immenstaad eine Agentur namens „Die Fahrkarte“.

Seiner Ansicht nach erhöht sich die Dichte an Bahnfahrern aufgrund eines solchen Angebots merkbar. Für den Markdorfer Bahnhof hat er sich bereits angeboten. Zusammengefasst: Das Vorhandene soll saniert sowie der Komfort für die Anwohner und Reisenden gesteigert werden. Diesen soll auch eine S-Bahn rund um den Bodensee den Menschen bieten. Ein Teil davon könnte die Bodenseegürtelbahn zwischen Singen und Lindau beziehungsweise Bregenz werden: unter anderem mit Haltestellen in Bermatingen, Bermatingen-Buchberg, Markdorf und Lipbach. Das Fahrplanangebot von Paul Stopper sieht dabei vor, dass Interregio-Express-Züge stündlich und Regionalzüge als S-Bahnen alle halbe Stunde verkehren. Dafür müsste die Strecke seinen Ausführungen zufolge elektrifiziert und doppelspurig umgebaut werden. „Eine durchgängig doppelspurige Strecke ist immer besser, da es keine Zwangspunkte gibt“, empfahl Stopper bei der Veranstaltung.

Finanziert und betrieben werden müsste die Bodensee-S-Bahn unabhängig von territorialen Ansprüchen, wie der Bahnverkehrsplaner erklärte: „Alle denken nur bis zu ihren Grenzen“, so Stopper weiter. Deshalb schlägt er einen grenzüberschreitenden „Schienen-Infrastruktur-Fonds Bodensee“ zur Finanzierung vor. Alle Züge müssten überall fahren können. Genau hier sieht er allerdings Konfliktpotenzial und nannte ein Beispiel: „In der Schweiz gibt es die Regionalbahn Thurbo. Die Wagen dürfen wegen der angebrachten Werbung nicht bis nach Bregenz fahren.“

„Kompliziert ist nach Angaben der Initiative Bodensee-S-Bahn ebenso das Tarifsystem. Oft sei es günstiger auf dem Weg nach Bregenz noch mal aus dem Zug zu hüpfen und sich ein

Anschlussticket zu kaufen, als durchzufahren, berichtete Frieder Staerke aus seiner eigenen Erfahrung.

Darum tendiert Paul Stopper zu einem einheitlichen Tarif- und Verkehrsverbund: „Im Bodenseeraum müsste ein System entstehen, das von den Staatsgrenzen unabhängig ist.“ Deutschland, Österreich, Liechtenstein und die Schweiz müssten also in Zukunft näher zusammenrücken.

Die Bahn an der Nordseite des Bodensees

Die Bodenseegürtelbahn: Bei der Bodenseegürtelbahn handelt es sich um eine durchgängig einspurige Bahnstrecke von Stahringen (Radolfzell) nach Lindau-Aeschach. Sie verläuft überwiegend an der Nordseite des Bodensees. In Betrieb genommen wurde die Bodenseegürtelbahn in Teilstücken ab dem Jahr 1895. Zwischen Markdorf und Kluftern kam es in den 1930er-Jahren zu einem großen Zugunglück, als ein Personen- und ein Güterzug auf der einspurigen Strecke kollidierten. Zahlreiche Menschen kamen damals ums Leben.

Die Elektrifizierung: Neben der Initiative Bodensee-S-Bahn streben viele Politiker die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn an. Bahnverkehrsplaner Paul Stopper erklärt weshalb: „Ein Dieselmotor ist träge. Bei einer S-Bahn kommt es aber auf Sekunden an.“ Elektronisch betriebene Züge könnten zudem schneller anfahren und besser bremsen. Auch aus Gründen des Umweltschutzes hält er eine Elektrifizierung für sinnvoll.

Der Ausbau: Bislang ist die Bodenseegürtelbahn einspurig. Paul Stopper favorisiert den Ausbau zur zweispurigen Strecke mit Kreuzungsstellen und neuen Haltestellen an Wohn- und Arbeitsgebieten. Rund um Markdorf könnte auf diese Weise ein Konflikt mit der Südumfahrung entstehen, da eine zweite Spur nach Angaben von Frieder Staerke momentan nicht eingeplant ist. Ein Gutachten des Landratsamts Bodenseekreis sieht den Ausbau ebenfalls nicht vor.