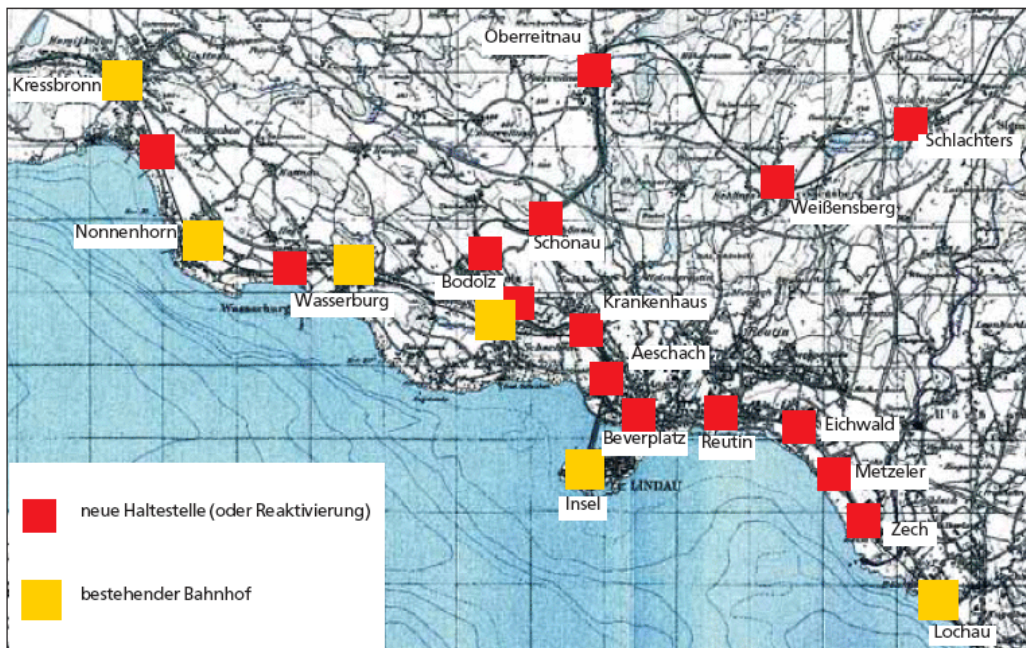


## Bahnverkehr



Ein dichtes Netz von Bahnhöfen und Haltestellen soll die Bodensee-S-Bahn attraktiv machen. Damit es nicht zu lange dauert, bis die Züge am See im Halbstundentakt fahren, sollten sich Städte und Gemeinden am See schnell zusammensetzen. Pläne: Paul Stopper

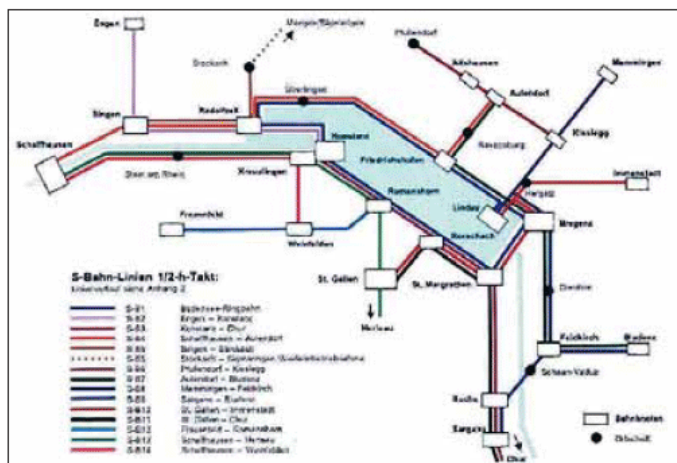
# S-Bahn soll Städte am See im Halbstundentakt verbinden

LINDAU (dik) - In gut zehn Jahren sollen S-Bahnzüge die Städte und Gemeinden am östlichen Teil des Bodensees im Halbstundentakt verbinden. Stefan Stern, Ulrich Bauer und Paul Stopper von der Interessengemeinschaft „Zugkunft Euregio Bodensee“ hoffen deshalb, dass Stadt und Landkreis Lindau möglichst bald die Partner zwischen Friedrichshafen und St. Gallen an einen Tisch holen.

Solange auf den Schienen um Lindau vor allem Dieselloks fahren, ist ein S-Bahn-Verkehr unmöglich. Nur moderne Elektrotriebwagen verfügen über schnelles Anfahren und Bremsen, das für eine S-Bahn nötig ist. Die Aktivisten hoffen, dass die Bahn AG tatsächlich wie versprochen bis 2015 die Strecke München-Lindau mit Oberleitungen versieht. Kurz danach sollte auch die Südbahn Ulm-Lindau elektrifiziert sein.

Wenn auf den genannten Strecken die schnellen Fernzüge fahren, sollte die Region sich den Vorteil auch für den Verkehr vor der Haustür zunutze machen. Denn eine S-Bahn, die im Halbstundentakt verkehrt und den Fahrgästen an Knotenpunkten nutzerfreundliches Umsteigen ohne Wartezeiten erlaubt, ist sicher für viele interessant, die heute noch mit dem Auto unterwegs sind. Angesichts steigender Spritpreise und zunehmender Belastung mit Feinstaub und Autolärm wären die leise fahrenden S-Bahnen sicher ein Fortschritt, wie Stern, Bauer und Stopper im Gespräch mit der LZ schwärmen.

Doch so weit ist es noch lange nicht. Immerhin müsste ein sinnvolles System die Region zwischen Friedrichshafen und St. Gallen verbinden. Da aber sind eine Länder- und zwei Staatsgrenzen zu überwinden. Außerdem werde die Re-



Rund um den Bodensee und bis weit ins Hinterland sollen die S-Bahn-Züge in einigen Jahren die Städte und Gemeinden der Region verbinden.

gion das zunächst gegen den Widerstand der Bahn AG durchbringen müssen, die vor allem auf den Fernverkehr setzt, wie die S-Bahn-Aktivisten glauben. „Was Innovatives muss man gegen die DB AG machen.“ Weil all das Zeit kostet, hoffen die Aktivisten, dass Stadt und Landkreis Lindau bald die Initiative ergreifen. Dieser Schritt müsse aus Lindau kommen, wie der Schweizer Bahnfachmann Stopper erläutert. Denn Lindau liege an zentraler Stelle dieses Systems.

Einiges an Vorarbeit haben die Aktivisten bereits geleistet. So machen sie Vorschläge für sinnvolle Linien. Außerdem haben sie sich den bayerischen Bodenseeraum genau angeschaut und legen einen Plan vor, welche Bahnhaltstellen für eine S-Bahn wieder geöffnet oder neu geschaffen werden sollten.

Denn Beispiele solcher Bahnen in der Schweiz oder auch in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg zeigen, dass sie dann sogar Gewinn einfahren, wenn die Wege zum nächsten Bahnhof möglichst kurz sind.

Wichtig ist den S-Bahn-Freunden deshalb, dass Lindau unbedingt einen Inselbahnhof behält. Denn nur in Verbindung eines Reutiner Bahnhofes mit einem Inselbahnhof lasse sich der Verkehr in alle Richtungen gut abwickeln. Ohne Inselbahnhof müsste die Bahn AG den Reutiner Bahnhof doppelt so groß bauen wie sie das bisher plant.

**i** Mehr über die Bodensee-S-Bahn erfahren Interessierte im Internet unter der Adresse [www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org).