

**Gemeinsame Medienmitteilung von
IBSB, VCD KN/FN und RV und PRO BAHN Baden-Württemberg**

Baustellen-Flut der Bahn stößt auf breiten Protest

2027 drohen Streckensperrungen im gesamten Bodenseeraum

Diese Pressemitteilung stellt eine erste gemeinsame Reaktion der Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB), der VCD Kreisverbände Konstanz, Bodenseekreis, Ravensburg und PRO BAHN Baden-Württemberg auf die Bekanntgabe der geplanten Sperrung von Bahnstrecken im gesamten Bodenseeraum für das Jahr 2027 dar. Die genannten Verbände fordern DB und die politisch Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene dazu auf, diese Planungen sofort zu korrigieren.

Gegenstand: Anfang März 2026 wird bekannt, dass nicht nur für das Jahr 2026 mit umfassenden Streckensperrungen, z.B. auf der Südbahn, zu rechnen ist – das Jahr 2027 bietet eine Sperrungsorgie in nie gekanntem Ausmaß:



¹ <https://www.schwaebische.de/regional/baden-wuerttemberg/fuer-bahnfahrer-in-baden-wuerttemberg-kommt-im-jahr-2027-kneuppeldick-4406772>

In dieser Grafik nicht enthalten sind außerdem die Sperrungsansätze auf der Gäubahn und der Hochrheinbahn. Nachdem der Bodensee-Raum in den letzten Jahren oft und nachhaltig unter diversen Sperrungen leiden musste, ist dieses Vorhaben nichts anderes als eine völlige Abnabelung des Bodenseeraums vom restlichen Schienenverkehr. Als trauriges Beispiel sei der Zeitraum 11.06. - 09.07.26 genannt: Hier kommt es nicht nur zu Sperrungen auf der Südbahn, es ist parallel auch noch die Bodenseegürtelbahn gesperrt.

Eine solche Entwicklung ist keinesfalls hinnehmbar. Eine derart brachiale Baustellenplanung würde viele Fahrgäste womöglich dauerhaft vom Bahnfahren abschrecken.

Unmittelbare Forderungen: Die Unterzeichner fordern die DB, die Verantwortlichen im Land (NVBW, Verkehrsministerium), im Bund (Verkehrsministerium) und auf regionaler/kommunaler Ebene dazu auf, diesen Irrweg zu stoppen und sofort für Verbesserungen bei der Planung zu sorgen. Aus unserer Sicht bieten sich die folgenden Ansätze:

- **Keine vollständige Sperrung von zweispurigen Strecken:** Schienenstrecken wie die Südbahn oder die Schwarzwaldbahn, die durchgehend zweigleisig ausgebaut sind, dürfen nicht vollständig gesperrt werden. Stattdessen ist ein Gleis dauerhaft betriebsbereit zu halten, um ein – wenn auch reduziertes – Grundangebot im SPNV zu gewährleisten.
- **Mehr Reparaturen „unter rollendem Rad“ oder außerhalb der Kernbetriebszeiten:** Wo möglich, sind die Baustellenplanungen dahingehend zu ändern, dass die Bauarbeiten während des laufenden Betriebes oder außerhalb der Kernverkehrszeiten durchgeführt werden. Dies wurde in der Vor-Mehdorn-Zeit so praktiziert und ist in den meisten europäischen Ländern immer noch Standard. Verweise auf „Korridorsanierungen“ sind hier völlig sachfremd: Man sieht im Gegenteil, dass die Baumaßnahmen eben nicht gebündelt stattfinden, sondern mehr oder weniger willkürlich, nicht abgestimmt und alle Jahre wieder. Sollte die DB dazu nicht (mehr) in der Lage sein, sind schnell Experten aus der Schweiz, Österreich oder Rumänien heranzuziehen.
- **Bereitstellung von Umleitungszügen:** Alle Verbände setzen sich seit vielen Jahren dafür ein, genau für solche Situationen Umleitungsstrecken vorzuhalten. Mit der Ablachtalbahn Radolfzell – Mengen steht eine potenziell leistungsfähige Umleitungsstrecke zur Verfügung. Hier ist auch das Land BW in der Verantwortung. Seit 2021 sind das Verkehrsministerium BW und die NVBW darüber informiert, dass über diese Strecke z.B. der RE3 Ulm – Friedrichshafen – Singen umgeleitet werden könnte und damit immerhin die überregionale Anbindung des westlichen Bodenseeraums sichergestellt werden könnte. Z.B. schätzte Verkehrsminister Hermann im Jahre 2024 die Umleitung über die Ablachtalbahn als „interessante Möglichkeit“ ein². Passiert ist diesbezüglich in den letzten 5 (!) Jahren nichts. An dieser Stelle muss ein Mentalitätswandel stattfinden – weg von der Betreuung von Problemen hin zur Problemlösung. Inzwischen steht offiziell fest, dass eine Reaktivierung der Ablachtalbahn ohnehin volkswirtschaftlich rentabel ist. Das Land ist aufgefordert, alles dafür zu tun, bis 2027 die Möglichkeit zur Umleitung der Züge über die Strecke zu organisieren und in die Wege zu leiten.

² In der Antwort der Landesregierung (VM 0141.5-32/40/3) auf eine Anfrage des MdL Storz (Drucksache 17/6636) zur Reaktivierung der Ablachtalbahn antwortet Verkehrsminister Herrmann auch hinsichtlich des überregionalen Potenzials der Strecke (vgl. Antwort zu den Fragen 7,8.9).

Zusammenfassend rufen die Unterzeichner des Schreibens alle Verantwortlichen zum Handeln und zur Problemlösung bezüglich der Baustellenthematik auf. Mit dem bisherigen Laissez-faire-Ansatz ist es nicht mehr getan. Die drei dargestellten Maßnahmen bieten kurzfristige Verbesserungsansätze, sicher gibt es auch noch weitere Möglichkeiten. Ohne solche Korrekturen und Verbesserungen droht eine umfassende und dauerhafte Abwanderung von Fahrgästen zum Privat-PKW – ohne die Perspektive zur Rückkehr in den Zug.

Für Informationen und Rückfragen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

für die Initiative Bodensee-S-Bahn:	Ralf Derwing, Co-Präsident
für PRO BAHN Baden-Württemberg:	Dr. Matthias Beß, stv. Vorsitzender
für den VCD Bodenseekreis:	Frieder Staerke, Vorstand
für den VCD Konstanz:	Hendrik Auhagen, Vorstand
für den VCD Ravensburg:	Ulrich Bauer, Vorstand